

Alina LIPIŃSKA-SŁOTA

OPLACALNOŚĆ MODERNIZACJI KOLEJOWYCH CIĄGÓW KOMUNIKACYJNYCH O ISTOTNYM ZNACZENIU DLA TRANZYTU PRZEZ POLSKĘ

Streszczenie. Artykuł zawiera informacje dotyczące ekonomicznego znaczenia usług tranzytowych i opłacalności inwestycji o szczególnym znaczeniu dla przewozów tranzytowych. Przedstawiono w nim podstawowe wskaźniki efektywności modernizacji linii E-20 i E-65 i dokonano analizy korzyści wewnętrznych i zewnętrznych wynikających z realizacji projektu modernizacji.

THE PROFITABILITY OF THE MODERNISATION OF RAILWAYS COMMUNICATIONS TRAINS IMPORTANT FOR THE TRANSIT TRAFFIC THROUGH POLAND

Summary. The article contains information about the economic meaning of the transit service and about the profitability of the investment for the transit traffic. In the article was shown basic's indexes of the efficiency of the modernisation of railway lines E-20 and E-65. Also was made the analyse of the internally and the externally profits coming from that modernisation.

1. EKONOMICZNE ZNACZENIE USŁUG TRANZYTOWYCH

Fakt istnienia związków pomiędzy przewozami tranzytowymi a gospodarką kraju jest niezaprzeczalny.

Tranzyt jako forma eksportu usług transportowych wpływa na bilans płatniczy i wysokość dochodu narodowego kraju tranzytowego. Zakres oddziaływania tranzytu na bilans płatniczy uzależniony jest od wielu czynników. Zwiększenie ilości ładunków, ich struktura, rozszerzenie zakresu oferowanych usług, użycie własnych środków transportowych wpływają na wzrost dochodów kraju tranzytowego. Nie bez znaczenia są także ceny i jakość oferowanych usług tranzytowych. Te dwa elementy stanowią ważne narzędzia w walce o zleceniodawców, o zaplecze tranzytowe. Ceny kształtują popyt i mogą potęgować obroty, co w rezultacie stymuluje dochody płynące z realizacji usług tranzytowych. Wpływy z tej działalności są funkcją zdolności produkcyjnej z jednej strony, a z drugiej - funkcją popytu na usługi tranzytowe. Przewozy tranzytowe mogą dodatnio lub ujemnie wpływać na dochód

ureknarodowy kraju. Państwa, które są zarówno tranzytowe, jak i tranzytujące starają się o to, by przynajmniej równoważyć saldo bilansu kupowanych i sprzedawanych usług tranzytowych.

Tranzyt pozwala także na lepszą organizację przewozów krajowych, oddziałuje dodatnio na stopień wykorzystania zdolności przewozowej środków transportu, zdolności przeładunkowej i składowej, na zmniejszenie udziału tzw. pustych przebiegów i pełniejsze wykorzystanie potencjału transportowego.

Podaż usług tranzytowych determinuje rozbudowę krajowej i międzynarodowej infrastruktury. Inwestycje w infrastrukturze wykorzystywanej do przewozów tranzytowych (autostrady, magistrale kolejowe, terminale do przewozów intermodalnych, przejścia graniczne) traktowane są priorytetowo i pochłaniają więcej środków finansowych niż pozostałe. Dzieje się tak dlatego, że stanowią one część międzynarodowych systemów transportowych i decydują o powodzeniu w konkurencji o ładunki tranzytowe. Inwestycje transportowe tworząc nowoczesny potencjał systemu transportowego kraju tranzytowego stwarzają korzystne warunki do oferowania usług tranzytowych na wysokim i konkurencyjnym poziomie. Umożliwiają więc wzrost podaży usług tranzytowych, a tym samym aktywnie oddziałują na popyt.

Fakt przechodzenia ładunków tranzytowych przez co najmniej trzy państwa jest przyczyną integracji narodowych systemów transportowych, co polepsza jakość świadczonych usług.

Korzystnym efektem przewozów tranzytowych jest degresja jednostkowych kosztów transportu. Analiza kształtowania się kosztów stałych i zmiennych w transporcie pozwala stwierdzić, że udział kosztów stałych jest relatywnie duży. Dlatego też każdy przyrost produkcji transportowej, w tym również wzrost przewozów tranzytowych, powoduje obniżenie jednostkowych kosztów świadczonych usług.

Obroty tranzytowe oddziałują także na rozwój gospodarczy regionu lub kraju. Siła oddziaływania uzależniona jest od położenia portów, przejść granicznych względem zaplecza. Korzystna lokalizacja przyciąga tranzyt, zaś on wywiera wpływ na rozbudowę różnego rodzaju powierzchni składowych, aparatu usługowego, rozwój regularnych połączeń z innymi regionami, czyli sprzyja powstawaniu centrów logistycznych. Pojawia się sprzężenie zwrotne: rozwój regionu i jego odpowiednie położenie, zintegrowane sieci transportowe regionów przyciągają tranzyt, a zwiększające się przewozy tranzytowe wymuszają modernizację i rozbudowę regionu.

2. OPŁACALNOŚĆ INWESTYCJI O SZCZEGÓLNYM ZNACZENIU DLA TRANZYTU

Inwestycje w infrastrukturę transportową kraju stanowią najbardziej efektywne narzędzie, za pomocą którego państwo może realizować swoją protranzytową politykę. Magistrale kolejowe, terminale dla obsługi transportu intermodalnego, odpowiednio wyposażone przejścia graniczne mają bardzo duży wpływ na kształtowanie wielkości przewozów tranzytowych przez dany kraj. Są to inwestycje kapitałochłonne, przeważnie realizowane ze środków budżetu, a więc państwo powinno zwracać szczególną uwagę na ich efektywność. Należy jednak podkreślić fakt, iż w warunkach integracji systemów transportowych Europy i świata realizacja inwestycji wynikających z tego procesu stała się koniecznością.

Inwestycje sprzyjające rozwojowi przewozów tranzytowych są jednocześnie wykorzystywane w przewozach polskiego handlu zagranicznego. Procesy integracyjne i liberalizacja handlu zagranicznego spowodowały, że w pierwszej połowie lat 90.

intensywność wymiany handlowej Polski z Unią Europejską znacznie wzrosła.

Tablica 1 obrazuje, że odbyło się to kosztem obrotów z krajami byłej RWPG¹.

Tablica 1

Struktura geograficzna handlu Polski w latach 1989 – 1996 (%wartości obrotów)

	UE		B.RWPG		Pozostałe	
	Eksport	Import	Eksport	Import	Eksport	Import
1989	32,1	33,8	34,8	32,2	33,1	34,0
1990	47,2	45,6	21,4	22,3	31,4	32,1
1991	51,6	48,2	18,7	19,5	29,7	32,3
1992	57,9	53,1	15,4	16,3	26,7	30,6
1993	63,3	57,3	13,2	13,4	23,5	29,3
1994	69,2	65,3	14,9	14,2	15,9	20,5
1995	70,0	64,7	17,5	15,4	12,5	19,9
1996	66,3	63,9	18,5	14,9	15,2	21,2

Zródło: Opracowanie własne na podstawie: Synowiec E.: *Znaczenie Unii Europejskiej w handlu zagranicznym Polski*. Biuletyn Informacyjny „Wspólnoty Europejskiej”, IKiCHZ, Warszawa 1997, nr 3

By sprostać wzrastającym obrotom handlu zagranicznego i jednocześnie realizować przewozy tranzytowe niezbędne są odpowiednie inwestycje infrastrukturalne. Infrastruktura transportowa Polski pod względem ilościowym cechuje się wysokim nasyceniem na jednostkę powierzchni kraju, jednakże jej mankamentem jest zły stan techniczny, brak arterii o standardach europejskich (żadna linia kolejowa nie pozwala na tranzyt na całej długości bez utrudnień w ruchu i ograniczeń prędkości), niewystarczająca liczba terminali kontenerowych i multimodalnych².

Opłacalność inwestycji protranzytowych uzależniona jest od szeregu czynników. Można rozpatrywać opłacalność ekonomiczno - społeczną, czyli porównywać koszty i korzyści w wariantcie odpowiadającym istniejącemu stanowi infrastruktury i w wariantcie inwestycyjnym, uwzględniając także efekty czysto społeczne, to znaczy oszczędności czasu, zmniejszenie liczby wypadków, ochronę środowiska naturalnego itp. Można badać opłacalność finansową, czyli analizować wydajność zaangażowanego kapitału inwestycyjnego.

Wymienione dwa rodzaje analiz uzupełniane są analizą wielokryterialną, która uwzględnia czynniki trudno wymierne (np. minimalizacja kosztów transportu w innych gałęziach, bezpieczeństwo w transporcie i jego sąsiedztwie, zgodność z planami zagospodarowania przestrzennego, a także, co bardzo istotne z globalnego punktu widzenia - aspekty połączeń międzynarodowych).

Ocena opłacalności inwestycji i wybór optymalnego wariantu zawsze poprzedzone są długotrwałymi badaniami, pozwalającymi uwzględnić jak najwięcej czynników. Pominięcie

¹ Udział UE w całkowitych obrotach handlowych Polski zwiększył się w latach 1989 – 1996 z około 30% do poziomu 70% w eksporcie i prawie 65% w imporcie. Jednakże w samym roku 1996 udział UE w handlu zagranicznym Polski relatywnie spadł i wyniósł 66,3% w eksporcie i 63,9% w imporcie. Zob. Synowiec E.: *Znaczenie Unii Europejskiej w handlu zagranicznym Polski*. Biuletyn Informacyjny „Wspólnoty Europejskiej”, IKiCHZ, Warszawa, 1997, nr 3, s.11.

² Burniewicz J.: *Transport w narodowej strategii integracji*. Przegląd Komunikacyjny 1997, nr 7-8, s. 7.

lub uwzględnienie dodatkowych czynników może w decydujący sposób zmienić wynik opłacalności.

W przypadku inwestycji protranszytowych, czyli inwestycji o znaczeniu międzynarodowym, należy uwzględnić czynnik niepewności w odniesieniu np. do prognozowanych wielkości przewozów, wykorzystania tras transzytowych, prędkości przewozów, wpływu tranzytu na środowisko naturalne i inne.

Duże znaczenie mają także zmiany polityczne w krajach ościennych i ich wpływ na wielkość ruchu przekraczającego granice, co należy uwzględnić w inwestycjach dotyczących przejść granicznych i dojazdów do nich.

Ponadto bierze się pod uwagę różnice w kryteriach oceny efektywności inwestycji z punktu widzenia międzynarodowego i krajowego. Jako wspólne na poziomie krajowym i międzynarodowym określa się³:

- wysokie bezpieczeństwo ruchu;
- niskie koszty eksploatacji taboru;
- dużą szybkość przewozów;
- niezawodność infrastruktury i urządzeń towarzyszących.

Kryteria krajowe obejmują ponadto:

- bezpieczeństwo ruchu lokalnego i pieszego;
- ochronę środowiska miejskiego i przyrodniczego;
- niskie nakłady z budżetu krajowego;
- powiązania wewnątrzrajowe z sieciami lokalnymi i miejskimi.

W przypadku naszego kraju mamy do czynienia z wielkim opóźnieniem w rozwoju inwestycji protranszytowych i ogólnym niedoinwestowaniem transportu⁴. Świadczy o tym między innymi niski wskaźnik udziału inwestycji transportu lądowego w produkcie krajowym brutto (tablica 2). W krajach wysoko rozwiniętych wynosił on w ostatnich latach około 1,5 – 2,5 % (w niektórych nawet przekraczał poziom 2,5%).

Tablica 2

Udział inwestycji transportu lądowego w PKB w latach 1992-1996

	1992	1993	1994	1995	1996
Nakłady inwestycyjne, mln PLN *	453,1	756,6	1135,0	1968,3	3368,7
Udział w PKB, %	0,39	0,48	0,54	0,68	0,92

* - łącznie z transportem rurociągowym.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Biura Planowania Inwestycji Dyrekcji Generalnej PKP oraz GUS.

Tak znaczne niedoinwestowanie transportu lądowego właściwie przesądza o opłacalności inwestycji. Można więc przyjąć, że każda inwestycja (np. budowa magistrali kolejowych, terminali dla przewozów intermodalnych, nowoczesnych przejść granicznych), czyli pozwalająca sprostać wymogom wynikającym z integracji ogólnoeuropejskiej w transporcie, pozwalająca pozyskać nowych zleceniodawców przewozów transzytowych i nie dopuścić do utraty tych, których już posiadamy, jest opłacalna.

³ Chrostowska H.: *Opłacalność przedsięwzięć inwestycyjnych w infrastrukturze transportowej*. TRANS'95, Wspólna Europa - szanse i zagrożenia dla transportu. EKO DRUK, Warszawa 1995, s. 301.

⁴ Niedoinwestowanie transportu można określić jako różnicę między wartością majątku transportowego niezbędnego do normalnego funkcjonowania systemu transportowego a rzeczywistą (aktualną) wartością tego majątku. Zob. Burnewicz J., Bąk M.: *Niedoinwestowanie europejskiej infrastruktury transportowej*. Referat na konferencję: Finansowanie infrastruktury transportowej. Sopot, 1995.

3. ZAGADNIENIA EFEKTYWNOŚCI EKONOMICZNO - FINANSOWEJ MODERNIZACJI KOLEJOWYCH CIĄGÓW E-20 I E-65

Polska sieć transportowa stanowi istotny element składowy sieci europejskiej. Z uwagi na jej znaczenie polityczne, makroekonomiczne i komercyjne nie może ona pozostać w stanie, który nie zapewnia spełnienia współczesnych wymagań.

Wysiłki związane z dostosowaniem do standardów europejskich należy skupić na tych korytarzach transportowych, które mają strategiczne znaczenie w rozwoju współpracy międzynarodowej i tranzytu na duże odległości. Przebiegające przez Polskę, z zachodu na wschód i z północy na południe, korytarze tranzytowe powinny bowiem stanowić ogniwo ogólnoeuropejskiego systemu, spełniające warunki międzynarodowej zgodności eksploatacyjnej. Nie mogą one hamować politycznych i ekonomicznych tendencji rozwojowych i być przeszkodą w procesach integracyjnych, zwłaszcza że w ostatnim czasie powstaje coraz więcej magistrali, które opasują naszą planetę. Co prawda nie tworzą one jeszcze światowego systemu, ale w globalnym ujęciu odgrywają znaczącą rolę.

Konieczność rozwiązania problemów linii kolejowych podkreślono w umowach AGC i AGTC, II Paneuropejskiej Konferencji na Krecie, III Konferencji Transportowej w Helsinkach, w programach kierunkowych UIC, w ustaleniach bilateralnych Ministrów Transportu i szeregu innych dokumentach⁵.

Za zadanie priorytetowe uznano modernizację korytarza kolejowego E-20 na odcinku Kunowice - Terespol⁶. Linia ta stanowi istotny element składowy północno - azjatyckiej transkontynentalnej magistrali kolejowej z Kadyksu przez Paryż, Berlin, Warszawę, Moskwę, Omsk do Władywostoku. Odgrywa ona znaczącą rolę zarówno w systemie transportowym Polski, jak i w ujęciu globalnym (rys. 1). Jego modernizacja na terenie Polski daje możliwość w dalszej kolejności utworzenia sprawnych połączeń kolejowych z Wilnem, Rygą, Tallinem, Sankt Petersburgiem i Kijowem. Cała linia objęta jest porozumieniami AGC i AGTC, jednakże jej stan nie spełniał wymagań tych porozumień. Dlatego też uznano za konieczną modernizację jej infrastruktury. Analizę ekonomiczną prowadzono na podstawie następujących kryteriów⁷:

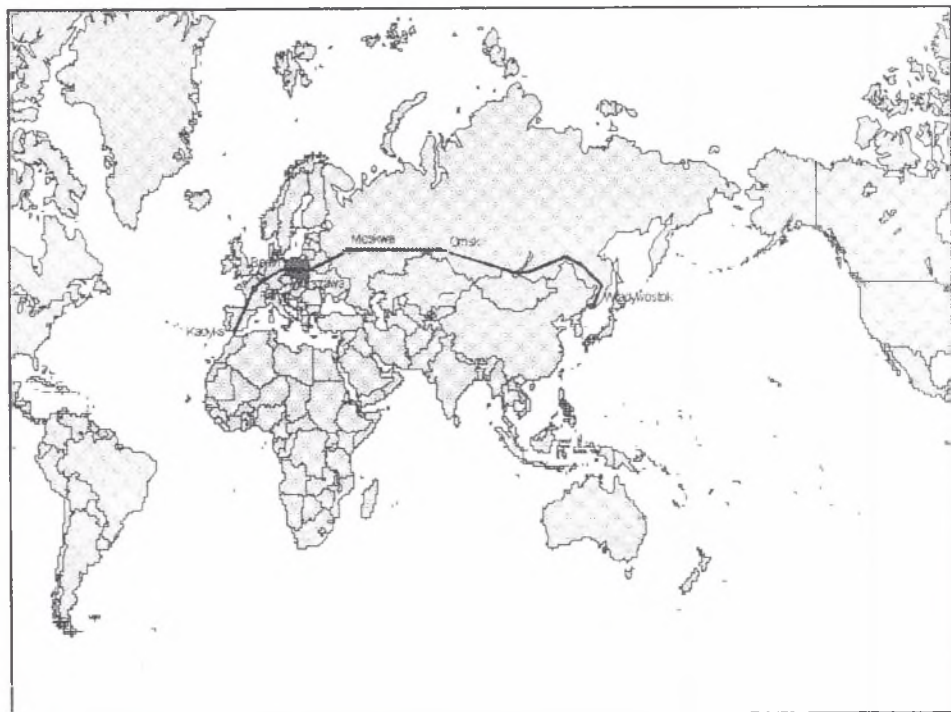
- zgodnie z sugestiami analiz ekonomicznych prowadzonych w Polsce i przez międzynarodowe instytucje finansowe stopa procentowa zastosowana do dyskonta kosztów i korzyści została przyjęta jako 10%;
- strumienie kosztów inwestycyjnych założono zgodnie ze sprawdzonymi rozkładami statystycznymi dla tego typu prac prowadzonych w Europie;
- korzyści użytkownika określono dla pojedynczych horyzontów czasowych poprzez porównywanie wyników wariantu „bez modernizacji” z wariantami badanymi w ramach projektu;
- na tym etapie prac nie uwzględniono w obliczeniach ani korzyści zewnętrznych, ani korzyści generowanych przez sam projekt;
- przeprowadzono analizę wrażliwości dla podstawowych zmiennych.

⁵ Podkreśla się, że jedną z głównych szans przetrwania i rozwoju kolei jest jej maksymalne umiędzynarodowienie, budowa spójnego dla całej Europy systemu kolejowego opartego na ujednoczonych podstawach i rozwiązaniach prawnych, technicznych i eksploatacyjnych, handlowych, administracyjnych, które zapewnią warunki do szybkiego i sprawnego przewozu osób i towarów przez granice, czyli tzw. interoperabilności. *Przed III Paneuropejską Konferencją Transportową*. Przegląd Komunikacyjny 1997, nr 4, s. 2.

⁶ Rudziński L.: *Miejsce Polski na szlakach transportowych Europa- Azja*. Materiały Konferencji Międzynarodowej pt.: Multimodalne korytarze transportowe Europa –Azja. WŁOP, Poznań 1997, s.79.

⁷ *Ibidem.*, s. 20.

Dla poszczególnych wariantów określono rok zwrotu zaangażowanego kapitału (PP), wskaźnik wartości zaktualizowanej netto (NPV), wskaźnik wewnętrznej stopy zwrotu (IRR) oraz wskaźnik dochodów i wydatków (B/C Ratio)⁸.



Rys. 1. E-20 jako część północno-azjatyckiej magistrali kolejowej
 Fig. 1. E-20 as the part of the North-Asiatic railway main line

Analiza wskaźników ekonomicznych pozwoliła wyłonić wariant, który uzyskał najwyższą efektywność.

Dokonano także analizy korzyści wewnętrznych i zewnętrznych wynikających z realizacji projektu. Ustalono, że po zmodernizowaniu koszty utrzymania będą niższe, a koszty eksploatacji wyższe niż w przypadku gdyby nie modernizować ciągu E-20. Wynika to z faktu, że koszty utrzymania w wersji bez modernizacji zawierają w sobie roboty okresowe, które są niezbędne z punktu widzenia utrzymania przewozów przy starej infrastrukturze. Z kolei wyższe wartości kosztów eksploatacji w porównaniu z wersją bez modernizacji wynikają z faktu, że wzrost wielkości przewozów oraz stopnia zużycia spowodowanego nasileniem ruchu wywiera większe znaczenie niż zmniejszenie zatrudnienia w wyniku poprawy sprawności działania.

⁸ W rezultacie obliczeń uzyskano wąski zakres wskaźników IRR i B/C dla wszystkich wariantów, co jest wynikiem bliskiego, równoległego wzrostu korzyści i kosztów. Dla wszystkich wariantów otrzymano ogólnie satysfakcjonujące wartości wskaźników ekonomicznych. Główny wkład w ich wartość pochodzi z ruchu towarowego (około 60 % całości). Niemniej jednak korzyści wynikające z ruchu pasażerskiego również są istotne.

Jako korzyści zewnętrzne uznano poprawę bezpieczeństwa ruchu i zmniejszenie ujemnego wpływu na środowisko naturalne. Przeniesienie przewozów z transportu samochodowego na kolejowy prowadzi do oszczędności czasu w przewozach pasażerskich i towarowych i zapewnia większe bezpieczeństwo ze względu na mniejszą liczbę wypadków kolejowych. Ponadto hałas i emisja zanieczyszczeń przez transport kolejowy są znacznie niższe niż w przypadku transportu samochodowego. Oznacza to niższe koszty społeczne do poniesienia w związku z ochroną zdrowia i usuwaniem zanieczyszczeń środowiska.

Modernizacja linii pozwoli także na sprawniejszą realizację przewozów tranzytowych. Nie ma bowiem możliwości rozbudowy polskiej sieci kolejowej w kierunku wschód-zachód i integracji polskiego systemu transportowego z europejskim bez linii E-20. Należy jednak pamiętać, że duży wpływ na rozwój międzynarodowych przewozów tranzytowych na kierunku wschód-zachód, poza granicą Terespol-Brześć, będzie miał stan połączeń linii E-20 z Białorusią, Ukrainą i Rosją.

Modernizację ciągu E-65 przygotowano na podstawie doświadczeń uzyskanych w trakcie realizacji modernizacji linii E-20. Wstępnie założono, że całość inwestycji powinna być zakończona w 2005 roku⁹.

Analizę efektywności ekonomicznej i finansowej oparto na wytycznych Banku Światowego¹⁰. Określono wielkość nakładów inwestycyjnych na modernizację ciągu E-65 i ich rozkład na lata.

W celu przeprowadzenia kompleksowej analizy efektywności planowanych przedsięwzięć modernizacyjnych określono następujące wskaźniki:

- zaktualizowaną wartość netto (NPV);
- wewnętrzną stopę zwrotu kapitału (IRR);
- wskaźnik dochodów i wydatków (B / C Ratio);
- okres zwrotu nakładów (PP).

Zgodnie z zaleceniami Banku Światowego stopę dyskonta przyjęto na poziomie 10%. Teoretycznie przyjęto, że całość nakładów inwestycyjnych ponoszona jest przez PKP.

Obliczenia wykazały, że przedsięwzięcie jest finansowo nieefektywne, bowiem zaktualizowana wartość netto (NPV) wynosi: - 1450,4 mln zł, natomiast wewnętrzna stopa zwrotu kapitału (IRR): 2,30%.

Całkowicie inaczej przedstawiają się wyniki analizy ekonomicznej w przypadku, gdy założy się finansowanie modernizacji z budżetu lub współfinansowanie z bezzwrotnych źródeł zewnętrznych. Kształtowanie się wewnętrznej stopy zwrotu kapitału przy założeniu finansowania zewnętrznego przedstawia rys. 2. Obliczenia wykazały, że osiągnięcie progu rentowności (tj. IRR -> 10%) wymaga około 50% udziału dotacji bezzwrotnych. W takiej sytuacji podstawowe wskaźniki efektywności ekonomicznej kształtują się następująco¹¹:

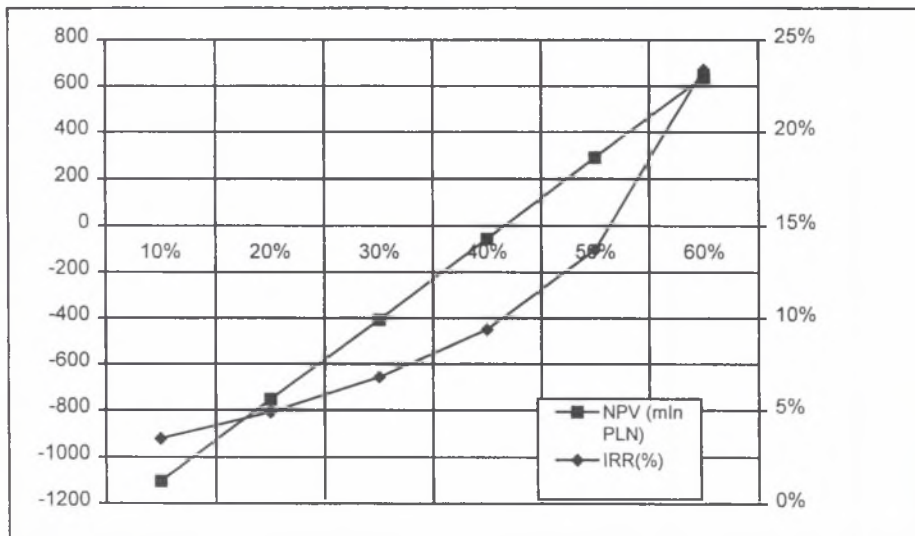
- NPV = 291,3;
- IRR = 13,7 %;
- B / C Ratio = 1,51;
- PP = 20 lat.

⁹ Wniosek o ustanowienie strategicznego programu rządowego dla przedsięwzięcia pt.: Modernizacja linii E65. Dyrekcja Generalna PKP, Warszawa 1997.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Wniosek o ustanowienie...op. cit., s. 46.

Ustalono także, że modernizacja ciągu E-65 wiąże się z uzyskaniem oszczędności na kosztach utrzymania infrastruktury. Pozwala zwiększyć prędkość techniczną o około 25%, co oznacza oszczędność w czasie przewozu o około 60 min na jednego pasażera. W przewozach towarowych prędkość handlowa wzrośnie o około 5%, co spowoduje oszczędność na czasie przemieszczania 1 tony ładunku około 33 minuty.



Rys.2. Wskaźniki efektywności finansowej w zależności od finansowania zewnętrznego dla modernizacji ciągu E-65

Fig.2. Indexes of the financial efficiency in dependence of the externally finance for modernisation of E-65

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Wniosek o ustanowienie strategicznego programu rządowego dla przedsięwzięcia pt. Modernizacja linii E65. Dyrekcja Generalna PKP, Warszawa 1997, s. 46.

Modernizacja ciągu E-65 wiąże się również z korzyściami zewnętrznymi, do których można zaliczyć zmniejszenie uciążliwości dla środowiska naturalnego, czyli zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, hałasu i korzyści z poprawy bezpieczeństwa przewozów.

Uwzględnienie w obliczeniach (przy założeniu 50% finansowania zewnętrznego) oszczędności z tytułu utrzymania infrastruktury, skrócenia czasu jazdy pasażerów, skrócenia czasu przewozu ładunków, skrócenia czasu obiegu taboru, oszczędności ekologicznych, regionalnych i z tytułu bezpieczeństwa przewozów pozwoliło na otrzymanie następujących wskaźników efektywności makroekonomicznej :

- NPV = 1141,7 mln zł;
- IRR = 16,6 %;
- B / C Ratio = 2,0;
- PP = 17 lat.

Na podstawie tych wielkości można stwierdzić, że efektywność makroekonomiczna modernizacji linii E-65 jest bezsporna. W skali mikroekonomicznej przedsięwzięcie jest, z finansowego punktu widzenia, ryzykowne. By stało się ono ekonomicznie uzasadnione, udział budżetu państwa w jego realizacji powinien sięgać około 50%. Tak wysoki udział

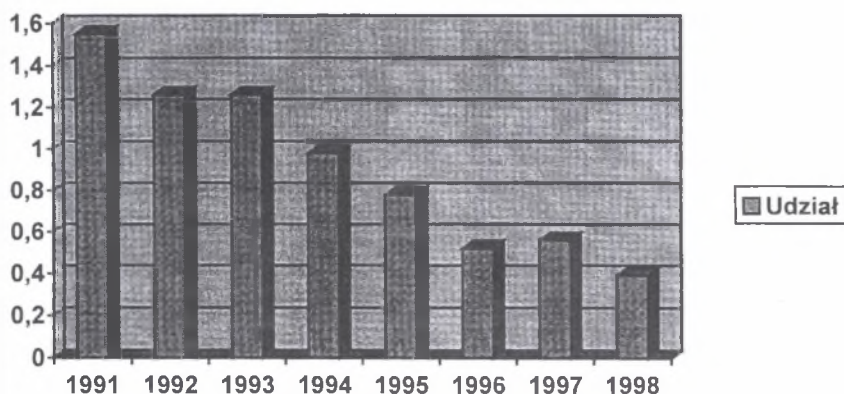
budżetu w finansowaniu modernizacji linii E-65 nie jest jednak możliwy do zrealizowania. PKP w ostatnich latach nie otrzymują dofinansowania z budżetu państwa w wysokości, jaka określona jest w ustawie budżetowej (tabl 3), a udział dotacji z budżetu państwa dla PKP w ogólnych wydatkach budżetowych - systematycznie maleje (rys. 3).

Tablica 3

Kształtowanie się dotacji z budżetu państwa dla PKP w latach 1992 – 1998

Lata	Dotacje należne, mln PLN	Dotacje otrzymane, mln PLN	Udział dotacji otrzymanych w należnych
1992	1203,2	500,0	41,5
1993	1675,5	648,9	38,7
1994	2047,4	678,9	33,1
1995	2226,3	717,5	32,2
1996	2267,0	571,5	25,2
1997	2917,4	710,0	24,3
1998	2618,7	560,0	21,3

Zródło: *Sytuacja PKP na tworzącym się kolejowym rynku transportowym*. Biuro Informacji i Promocji Dyrekcji Generalnej PKP. Warszawa 29.04.1999.



Rys.3. Procentowy udział dotacji z budżetu państwa dla PKP w ogólnych wydatkach budżetu w latach 1991 – 1998

Fig.3. The share of the government donation for Polish Railways in common budget spending in 1991-1998

Źródło: Opracowanie własne.

Kompleksowa przebudowa linii E-20 i E-65, a przede wszystkim wzmocnienie nawierzchni kolejowej pozwoli zwiększyć nacisk na oś i w ślad za tym zdolność przewozową linii w ruchu towarowym. Ma to istotne znaczenie w przewozach tranzytowych, bowiem umożliwi przewozy coraz większej masy ładunków. Modernizacja przyczyni się także do zwiększenia prędkości pociągów, co skróci czas przewozu ładunków i w rezultacie również usprawni przewozy tranzytowe. Ponadto procesy integracyjne, przygotowanie Polski do wejścia do Unii Europejskiej wymagają synchronizacji naszego systemu transportowego z europejskim i wymuszają spełnienie stawianych nam wymogów.

Literatura

1. Burnewicz J., Bąk M.: Niedoinwestowanie europejskiej infrastruktury transportowej. Referat na konferencji: Finansowanie infrastruktury transportowej. Sopot, 1995.
2. Burnewicz J.: Transport w narodowej strategii integracji. Przegląd Komunikacyjny 1997, nr 7-8.
3. Chrostowska H.: Opłacalność przedsięwzięć inwestycyjnych w infrastrukturze transportowej. TRANS'95, Wspólna Europa - szanse i zagrożenia dla transportu. EKO DRUK, Warszawa 1995.
4. Przed III Paneuropejską Konferencją Transportową. Przegląd Komunikacyjny 1997, nr 4.
5. Rudziński L.: Miejsce Polski na szlakach transportowych Europa- Azja. Materiały Konferencji Międzynarodowej pt.: Multimodalne korytarze transportowe Europa -Azja. WŁOP, Poznań 1997.
6. Synowiec E.: Znaczenie Unii Europejskiej w handlu zagranicznym Polski. Biuletyn Informacyjny Wspólnoty Europejskiej, IKiCHZ, Warszawa, 1997, nr 3.
7. Sytuacja PKP na tworzącym się kolejowym rynku transportowym. Biuro Informacji i Promocji Dyrekcji Generalnej PKP. Warszawa 29.04.1999.
8. Wniosek o ustanowienie strategicznego programu rządowego dla przedsięwzięcia pt.: Modernizacja linii E65. Dyrekcja Generalna PKP, Warszawa 1997.

Recenzent: Dr hab. inż. Marek Sitarz,

Profesor Politechniki Śląskiej

Abstract

In the article was shown the mutually dependence between transit traffic and the economy. Was discussed the influence of transit on balance of payments and on the level of the national income in transit country. Was brought attention on fact that supply of the transit service is determining the development of the national and the international transport network. Investments in the national transport infrastructure are the effective instruments, which help the Government realise his pro-transit policy. Because they are expensive, mostly financing from budget, they should be profitable.

In the article was also described the economic and the finance efficiency of the modernisation of railway lines E-20 and E-65. Where shown indexes of efficiency and also was made the analyse of the internally and the externally profits coming from the modernisation's projects.