

付 属 資 料

1. 先方政府の要請書 (Terms of Reference)
2. Scope of Work
3. Minutes of Meeting
4. その他

付属資料1. 先方政府の要請書 (Terms of Reference)

Application for the
Technical Cooperation (Development Study)
by the Government of Japan

I. Project digest

(1) Project Title - Restructuring of Polish State Railways (PKP)

(2) Location - PKP Headquarters are located in Warsaw

(3) Implementing Agency - Ministry of Transport and Maritime Economy

(4) Justification of the Project - As was shown by Japanese experts in JICA study-"The National Transport Plan for Poland"- railway sector should be adjusted to market economy. Big monolithic railway enterprise-PKP, which has a status of a public corporation-is now in a similar situation like JNR before restructuring:

- growing deficit,
- deteriorating technical standards,
- redundant employees protected by competing strong trade unions,
- poor management,
- political and administration interference from the Government side,
- decreasing market share of railway transport.

Railway sector should be adjusted to market economy to be able to compete with road traffic. Railroads should also meet demands of EEC 440/91 Directive and other EC requirements.

The main purpose of the Project is to prepare the legislation for railway industry:

- transportation code,
- Railway industry bill,
- PKP restructuring bill

and the amendments to many other laws.

The long-term objective of the Project is to establish a commercial enterprise dealing with freight and several passenger companies operating unprofitable commuter and local passenger services on the contract basis with local authorities.

2. Terms of Reference of the proposed Study is attached to this Application as an Appendix A and Annex B.

3. Undertakings of the Government of Poland.

In order to facilitate a smooth and efficient conduct of the Study, the Government of Poland will take necessary measures:

- (1) to secure the safety of the Study Team;
- (2) to permit the members of the Study Team to enter, leave and sojourn in Poland in connection with their assignment therein, and exempt them from alien registration requirement and consular fees;
- (3) to exempt the Study Team from taxes, duties and any other charges on equipment, machinery and other materials brought into and out of Poland for the conduct of the Study;
- (4) to exempt the Study Team from income tax and charges of any kind imposed on or in connection with any emoluments or allowances paid to the members of the Study Team for their services in connection with the implementation of the Study;
- (5) to provide necessary facilities to the Study Team for remittance as well as utilization of the funds introduced in Poland from Japan in connection with the implementation of the Study;
- (6) to secure permission or entry into private properties or restricted areas for the conduct of the Study;
- (7) to secure permission for the Study to take all data, documents and necessary materials related to the Study out of Poland to Japan;
- (8) To provide medical services as needed. Its expenses will be chargeable to members of the Study Team.

4. The Government of Poland will bear claims, if any arises against members of the Japanese Study Team resulting from, occurring in the course of or otherwise connected with the discharge of their duties in the implementation of the Study, except when such claims arise from gross negligence or willful misconduct on the part of the member of the Study Team.

5. Ministry of Transport and Maritime Economy will act as counterpart agency to the Japanese Study Team and also as coordinating body in relation with other governmental and non governmental organizations concerned for the smooth implementation of the Study.

TERMS OF REFERENCE (TOR) FOR CONSULTANT ASSISTANCE

PKP RESTRUCTURING COMMISSION AND SECRETARIAT

INTRODUCTION

1. The Government of Poland has decided to restructure the Polish State Railways (PKP) to enable it to operate as a commercially managed entity in a market economy - in contrast to its past status as a Government Agency in the former planned economy. To achieve this objective, the Prime Minister of Polish Government has created an Interministerial Commission for Restructuring Polish State Railways, to consider options and submit recommendations. The Prime Minister's Directive establishing the Commission together with the Work Plan adopted by the Commission is in Annex A. The Commission has established a Secretariat to assist it.

2. The Commission is empowered to call on Polish Government agencies for assistance in undertaking studies and research which can be performed internally within the Administration. In addition, the Commission will need substantial assistance from foreign and local consultants. This document will serve as the TOR for the work to be performed by an external consultant team (called "Consultant" below).

3. According to previous studies the current PKP is to be divided into two entities:

- 1) so called New PKP, which will cover all railway functions, but adjusted to acting on commercial rules, and
- 2) Restructuring Agency, which will operate for a defined period (assumably of about six years) and will administer all assets not taken by New PKP and arrange for inter alia:
 - a) the transfer of some services to local and regional agencies

(passenger commuter services, local low density lines, health units, etc.)

- b) establishment of profit oriented companies (holiday companies, printing, catering, etc.);
- c) separation of redundant labor;
- d) the disposition of surplus rail assets;
- e) will describe the range of payment for so called public services (Public Service Obligation - PSO), as well as the intermediary between New PKP and Government in these payments.

4. The Consultant will, inter alia:

- (i) identify organizational options for the New PKP and recommend preferred options based on the expected national market requirements for rail services;
- (ii) establish criteria and define procedures for analyzing the commercial viability of parts of the PKP network and services;
- (iii) define criteria for separating PKP assets and liabilities between New PKP and the Restructuring Agency;
- (iv) establish criteria for determining the appropriate employment level and skills mix for the New PKP;
- (v) recommend options to be considered by the Commission for the disposal of non-rail assets transferred to the Restructuring Agency. These would include:
 - a) immediate sale for cash;
 - b) establishment of profit oriented companies which could be transferred to the Privatization Department;
 - c) joint venture development with others;
 - d) leasing for use by others, etc.
- (vi) identify options for dealing with redundant labor based on experience in other countries and on specific Polish conditions, and recommend methods and funding levels needed to resolve them;
- (vii) define options for managing the existing PKP short-term debt; and
- (viii) develop a preliminary investment program for the New PKP.

Evaluation of the Financial Impact.

5. An assessment of the financial impact of the proposed restructuring is an essential component of the study covering New PKP, Restructuring Agency and the national budget. Based on the overall restructuring recommendation, separate financial projections should be prepared for New PKP and the Restructuring Agency. In the case of New PKP a best estimate annual projections to the year 2000 should be made. New PKP is not expected to rely on Government assistance but borrowing from International Finance Institutions, suppliers credits and local financial institutions to meet investment requirements. Sensitivity analysis based on realistic optimistic and pessimistic scenarios should be made to indicate the full financial range of the restructuring recommendations. In the case of the Restructuring Agency, financial projections similar to the New PKP requirements should be prepared for each of the major operations to be undertaken (e.g. surplus labor, suburban services, housing etc.). The cost to the Government in the form of operating subsidies for PSO and grant to finance redundancy placements for each major operation should be provided. Consolidated financial statement for the Restructuring Agency together with sensitivity analysis should also be provided.

6. The Commission will provide the Consultant with office facilities and transportation services within Poland.

Annexes: The Work Plan of the Commission,
List of the studies and investigations:

The Government of Poland assured that the matters in this form will be ensured for a smooth conduct of the Development Study by the Japanese Study Team.

Signed:

Titled:

On behalf of the Government of:

Date:

ANNEX B

THE STUDIES AND OTHER INVESTIGATIONS TO BE CARRIED OUT BY THE CONSULTANT WITHIN THE TASK OF SUPPORTING SETTLEMENT AGENCY AND "NEW PKP"

1. ESTABLISHMENT OF SETTLEMENT AGENCY.

- *D) Preliminary recommendations, studies and analysis should be carried out by the Consultant according to p. 7 of Annex 1.
- 1.1. Organization structure;
 - 1.1.1. Board of Directors;
 - 1.1.2. Executives;
 - 1.1.3. Territorial structure;
 - 1.1.4. Functional structure;
- 1.2. Staffing requirements;
 - 1.2.1. Proper level and skills;
- 1.3. Identification and description of all PKP:
 - assets,
 - employees,
 - services,
 - liabilitiesand allocation of these items between new PKP and Settlement Agency;
- 1.4. Agency participation in restructuring of local lines and commuter services in the biggest urban areas in Poland. Financial involvement in transition period;
- 1.5. Statute of Settlement Agency.
- 1.6. Projection of future financial situation of Settlement Agency.
- 1.7. Preparation of all indispensable legal documents to inaugurate the activity of Settlement Agency.

2. ESTABLISHMENT OF "NEW PKP"

- 2.1. Detailed inventory of all PKP railway lines:
 - 2.1.1. List of profitable lines;
 - 2.1.2. Criteria of incorporation of the part of unprofitable lines to "New PKP":
 - Government obligations,
 - Proposals for line layout changes to decrease the operating and maintenance costs;
- 2.2. Detailed inventory of marshalling yards and a list of indispensable yards for "New PKP";
- 2.3. Detailed inventory of real properties useful for "New PKP":
 - 2.3.1. Loco and wagon depots,
 - 2.3.2. Station buildings;
 - 2.3.3. Administration buildings;
 - 2.3.4. Shelters for station employees;
 - 2.3.5. Hotels and restaurants for drivers and conductors
 - 2.3.6. Other repair facilities.

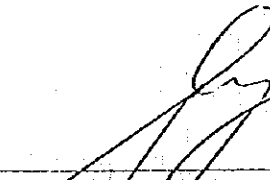
- 2.4. Plan of rolling stock utilisation in "New PKP":
 - 2.4.1. Requirements for each locomotive type split into
 - geographical structure;
 - sector and segment of activity structure;
 - 2.4.2. Proposals for passenger coaches utilization;
 - 2.4.3. Projections of the demand for freight cars utilization;
- 2.5. Proposals for new tariff structure, both in freight and passenger traffic in "New PKP";
- 2.6. Investment plan for "New PKP":
 - 2.6.1. Infrastructure modernization,
 - 2.6.2. Rolling stock purchase,
 - 2.6.3. Real properties development,
 - 2.6.4. Other capital expenditures.
- 2.7. Staffing requirements for "New PKP":
 - 2.7.1. Number of employees in different crafts,
 - 2.7.2. Skills of personnel requirements;
 - 2.7.3. Employment productivity indicators for "New PKP",
 - 2.7.4. Proposals for new collective-bargaining agreements for each class and craft of employees of "New PKP" covering the rates of pay, rules and working conditions;
 - 2.7.5. Drafts of contracts for railway managers;
- 2.8. Marketing strategy for all "New PKP" services;
- 2.9. Implementation of financial system of "New PKP" in all structures of this company;
 - 2.9.1. Cost evaluation system;
 - 2.9.2. Collection of freight revenues system;
 - 2.9.3. Collection of passenger revenues system;
 - 2.9.4. Cash flow management;
 - 2.9.5. Planning of budget and approval system for expenditures;
- 2.10. Projection of financial situation of "New PKP":
 - 2.10.1. Annual income statements, cash flow statements, balance sheets for optimistic and pessimistic scenarios;
- 2.11. Plans for related business of "New PKP";
- 2.12. Plans of safety improvements;
- 2.13. Organizational structure of "New PKP":
 - 2.13.1. Board of Directors;
 - 2.13.2. Executives;
 - 2.13.3. Functional structure;
 - 2.13.4. Territorial structure;
- 2.14. Statute of "New PKP" and other legal documents to inaugurate activity of this company.

付屬資料 2. Scope of Work

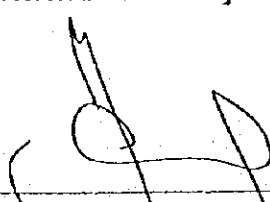
SCOPE OF WORK
FOR
THE STUDY
ON
RESTRUCTURING OF POLISH STATE RAILWAYS
IN
POLAND

AGREED UPON BETWEEN
MINISTRY OF TRANSPORT AND MARITIME ECONOMY
AND
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

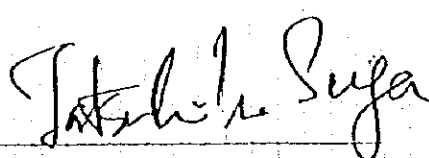
WARSAW, POLAND
APRIL 11, 1996



Mr. Tadeusz SZOZDA
Undersecretary of State,
Ministry of Transport and
Maritime Economy



Mr. Jan JANIK
President of the Management
Board,
Polish State Railways(PKP)



Mr. Tatsuhiro SUGA
Leader,
Preparatory Study Team,
Japan International
Cooperation Agency

I. INTRODUCTION

In response to the request of the Government of the Republic of Poland (hereinafter referred to as "Poland"), the Government of Japan has decided to conduct the Study on Restructuring of Polish State Railways in Poland (hereinafter referred to as "the Study") in accordance with the relevant laws and regulations in force in Japan.

Accordingly, the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA"), the official agency responsible for the implementation of the technical cooperation programs of the Government of Japan, will undertake the Study in close cooperation with the authorities concerned of Poland.

The present document sets forth the scope of work with regard to the Study.

II. OBJECTIVE OF THE STUDY

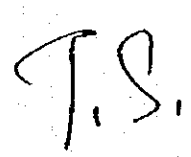
The objective of the Study is:

To propose a step-wise privatization scheme of the Polish State Railways (hereinafter referred to as "PKP") in a long run to make the PKP competitive in the transport market with due demarcation of responsibilities between the Government of Poland and the PKP on such aspects as infrastructure, public service obligations, employment and cumulated liabilities.

III. SCOPE OF WORK

In order to achieve the objective mentioned above, the Study shall cover the following items;

1. Identification of main issues for PKP's restructuring;



- (1) Review of current general circumstances including fiscal conditions of Poland and current conditions of the Polish transport market;
 - (2) Review of current state of the PKP;
 - (3) Review and analysis of on-going management improvement and restructuring programs of the PKP, referring to the experiences of rail reform of Japan and European countries as well as transport policies and programs of the European Union;
 - (4) Identification of the PKP's current problem and constraints for its restructuring and privatization;
- and
- (5) Forecast of domestic and international transport demand in a long term perspective.
2. Establishment of basic policy for restructuring and privatization of PKP
 3. Formulation of alternatives for restructuring and privatization (New PKP/Restructuring Agency/State)
 - Future prospect of railway management
 - Roles and responsibility of the New PKP
 4. Selection of most appropriate alternative for restructuring and privatization through assessment of financial and socio-economic impacts
 5. Restructuring and privatization concept;
 - (1) New PKP in terms of organizations, costing and pricing system, operating system, personnel management systems / reallocation of employees, infrastructure and facilities, rolling stocks and equipment, services, etc.;
 - (2) Restructuring Agency in terms of debt, asset, employment, etc.; and
 - (3) State in terms of law, legislation, taxation, finance, etc.
 6. Conclusions and recommendations

T.S.

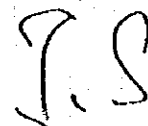
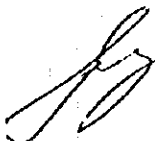
IV. STUDY SCHEDULE

The study shall be carried out in accordance with the attached tentative schedule (Appendix).

V. REPORTS

JICA shall prepare and submit the following reports in English to Poland .

1. Inception Report
Thirty(30) copies at the beginning of the study in Poland.
2. Progress Report
Thirty(30) copies within three(3) months after beginning of the Study.
3. Interim Report
Thirty(30) copies within seven(7) months after beginning of the Study.
4. Draft Final Report
Thirty(30) copies within eleven(11) months after beginning of the Study.
Government of Poland shall provide JICA with its written comments within six(6) weeks after the submission of the Draft Final Report.
5. Final Report
Forty(40) copies within two(2) months after the receipt of the written comments on the Draft Final Report from Poland.



VI. UNDERTAKING OF THE GOVERNMENT OF POLAND

1. The Polish side shall facilitate the carrying out of the Study in accordance with the prevailing laws and regulations stipulated by the Government of Poland, as follows:

(1) to secure the safety of the Japanese study team when and as it is required in the course of the Study;

(2) to permit the members of the Japanese study team to enter, leave and stay in Poland for the duration of their assignment therein, and exempt them from foreign registration requirements and consular fees;

(3) to exempt the members of the Japanese study team from taxes, duties, fees and any other charges on equipment, machinery and other materials brought into Poland for the conduct of the Study;

(4) to exempt the members of the Japanese study team from income tax and charges of any kind imposed on or in connection with any emoluments or allowances paid to the members of the Japanese study team for their services in connection with the implementation of the Study;

(5) to provide necessary facilities to the Japanese study team for remittance as well as utilization of the funds introduced into Poland from Japan in connection with the implementation of the study;

(6) to obtain permission for entry into private properties or restricted areas for the conduct of the Study except zones for national secrets

(7) to secure permission which is considered and issue by the relevant authorities for the Japanese study team to take out all data, documents and materials related to the Study out of Poland to Japan; and

(8) to provide the medical services as needed. Its expenses will be chargeable on the members of the Japanese study team.

2. The Polish side shall bear claims, if any arises, against the members of the Japanese study team resulting from, occurring in the course of, or otherwise connected with, the discharge of their duties in the implementation of the Study, except when such claims arise from gross negligence or willful misconduct on the part of the members of the Japanese study team.
3. The Ministry of Transport and Maritime Economy, in collaboration with the Polish State Railways (hereinafter referred to as "PKP"), shall act as a counterpart agency to the Japanese study team and also as a coordinating body in relation with other governmental and non-governmental organizations concerned for the smooth implementation of the Study.
4. The Ministry of Transport and Maritime Economy shall, at its own expense, provide the Japanese study team with the followings, in cooperation with other organizations concerned:
 - (1) available data and information related to the Study;
 - (2) counterpart personnel;
 - (3) suitable office space with necessary equipment in Warsaw; and
 - (4) credentials or identification cards to the members of Team.

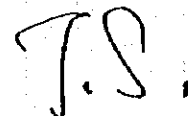
VII. UNDERTAKING OF JICA

For the implementation of the Study, JICA shall take the following measures:

1. to dispatch, at its own expense, the study team to Poland; and
2. to pursue technology transfer to the Poland counterpart personnel in the course of the Study.

VIII. OTHERS

JICA and MTME shall consult with each other in respect of any matter that may arise from or in connection with the Study.



TENTATIVE SCHEDULE

Month	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Work in Poland															
Work in Japan															
Report Presentation		Δ IC/R		Δ PR/R				Δ IT/R				Δ DF/R			Δ F/R

- IC/R: Inception Report
- PR/R: Progress Report
- IT/R: Interim Report
- DF/R: Draft Final Report
- F/R: Final Report


SS

T.S.

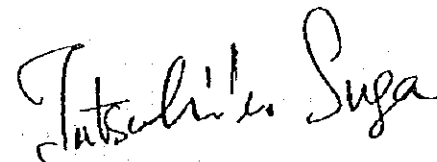
付属資料 3. Minutes of Meeting

MINUTES OF MEETING
ON
THE SCOPE OF WORK
FOR
THE STUDY ON RESTRUCTURING OF POLISH STATE RAILWAYS
IN POLAND
BETWEEN
MINISTRY OF TRANSPORT AND MARITIME ECONOMY
AND
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

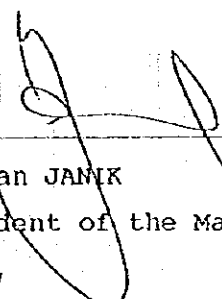
WARSAW, APRIL 11, 1996



Mr. Tadeusz SZOZDA
Undersecretary of State,
Ministry of Transport and
Maritime Economy



Mr. Tatsuhiko SUGA
Leader,
Preparatory Study Team,
Japan International
Cooperation Agency



Mr. Jan JAMIK
President of the Management
Board,
Polish State Railways (PKP)

MINUTES OF MEETING

The Japanese Preparatory Study Team organized by Japan International Cooperation Agency, headed by Mr. Tatsuhiro SUGA visited the the Republic of Poland from April 1 to 11, 1996 for the purpose of discussing the Scope of Work for "The Study on Restructuring of Polish State Railways in Poland" (hereinafter referred to as "the Study").

The Japanese Preparatory Study Team exchanged views and had a series of discussions with representatives of the Ministry of Transport and Maritime Economy (hereinafter referred to as "MIME") and Polish State Railways (hereinafter referred to as "PKP"). "List of the participants" appears in the Attachment.

Through these discussions, both sides have completed the Scope of Work for the Study.

The following is the summary of discussions between both sides.

II. OBJECTIVE OF THE STUDY:

1. The Polish side explained that "Rail Restructuring Project" supported by the IBRD is on-going for the period of July 1995 - July/August 1996. The Polish side emphasized the importance of introducing successful privatization experiences of the Japanese National Railways onto the PKP restructuring, especially in terms of privatization, employment issues and new railway-related businesses.
2. The Polish side requested that the results as well as the data of the IBRD project be used as much as possible to avoid possible duplication. The Japanese side responded that they understand the basic standpoint of the Polish side.

III. SCOPE OF WORK:

3. Both sides agreed that "1. (2) Review of current state of the PKP" includes the following review items:
 - (a) Management policy including privatization programs;
 - (b) Institution and organization;
 - (c) Management and financial conditions;
 - (d) Human resources;
 - (e) Operation and maintenance;
 - (f) Facilities and equipment;
 - (g) Services; and
 - (h) Other related information.

TS

JS

Both sides also agreed that "1. (5) Forecast of transport demand" includes the following items:

- (a) Review of domestic and international transport demand;
- (b) Review of transport demand studies in Poland and European Union; and
- (c) Assumption of future transport demand.

The Polish side requested the Japanese side that the existing data and information be used as much as possible to save time, especially "Transport Policy Document" prepared by the MTE for reviewing important issues of transport sub-sectors. The Japanese side accepted the request.

- 4. The Polish side requested the Japanese side to develop step-wise privatization alternatives ranging from partial to total privatization. The Japanese side promised to make efforts to comply with the request.
- 5. The Polish side, in connection with "4. Selection of most appropriate alternative", requested the Japanese side to place an emphasis on comparing alternatives of "the case with Restructuring Agency" with "the case without it".
- 6. The Polish side, in connection with "5. Restructuring and privatization concept", requested the Japanese side to pay special attention to proposing human resource management by taking account of such elements as job description, job rating and incentive salary scale, assessment of performance of workers and managers, and promotion system, coupled with proposals for creating new businesses to absorb excessive employment.

V. REPORTS:

- 7. The Polish side requested the Japanese side to prepare all the reports in Polish for better understanding by the Polish side. The Japanese side responded that the best they could prepare would be only for Polish summary version of Draft Final and Final reports with a remark that only the English version should be regarded as official document.

VI. UNDERTAKING OF THE GOVERNMENT OF POLAND:

- 8. The Japanese side requested the Polish side for providing appropriate number of vehicles and drivers during the course of the Study. The Polish side replied that they cannot comply with the request.

T.S.

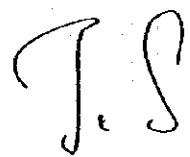


VII. UNDERTAKING OF JICA:

9. The Polish side requested that the Polish counterpart personnel take advantage of training in Japan related to the Study to promote effective technology transfer. The Japanese side promised to convey this request to the JICA Headquarter in Tokyo.
10. The Polish side requested the Japanese side to organize workshops for PKP staff during the course of the Study. The Japanese side promised to make their efforts to comply with the request.

VIII. OTHERS:

11. The Japanese side requested the Polish side to establish a Steering Committee consisted of representatives from the Polish side concerned for smooth conduct of the Study. The Polish side accepted the request.



List of participants

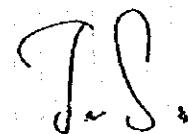
I. Polish Side

Ministry of Transport and Maritime Economy

1. Krzysztof Celiński Director, Railway Department, MTME
2. Wojciech Misterka Chief Specialist, Railway Department
3. Maria Wardal Chief Specialist, Railway Department
4. Marcin Lipiński Specialist, Railway Department

General Directorate of Polish State Railways

1. Jan Janik President of the Management Board, PKP
2. Jerzy Ząbecki Member of the Management Board, PKP
3. Jerzy Śmialkowski Member of the Management Board, PKP
4. Henryk Pawłowski Member of the Management Board, PKP
5. Albin Spychalski Member of the Management Board, PKP
6. Marian Łukasiak Director of Strategy and Restructuring Office, General Directorate of PKP
7. Mieczysław Iwanowski Head of Department, Strategy and Restructuring Office, General Directorate of PKP
8. Tadeusz Szempliński Head of Department, Strategy and Restructuring Office, General Directorate of PKP



9. Adam Ornatkiewicz

Chief Specialist, Strategy and
Restructuring Office, General
Directorate of PKP

10. Barbara Huczko

Chief Specialist, Strategy and
Restructuring Office, General
Directorate of PKP

II. Japanese Side

1. Tatsuhiko Suga

Executive Director
East Japan Railway Culture
Foundation

2. Nobuhiro Koyama

Senior Development Specialist
JICA

3. Osamu Hasegawa

Deputy Director
Ministry of Transport

4. Daisaku Murakami

Deputy Director
Ministry of Transport

5. Yoichi Hirota

General Manager
Construction Project Consultants,
INC.

6. Nobuyoshi Sugimoto

Technical Manager
Yachiyo Engineering CO., LTD.

7. Hidenori Kumagai

JICA

8. Kayo Takahashi

Japan International Cooperation
Center

9. Junji Ishizuka

First Secretary

10. Kazufumi Taira

Embassy of Japan

Second Secretary

Embassy of Japan

付属資料4. その他

I. 国際道路輸送

1. 貨物

- 1989年に発効になった経済活動に関する法律により国際道路輸送は急速に発展した。
- それまで国営企業が独占していた市場に新しい業者が数多く登場した。その変革時に不利益な傾向ができないように法調整が活発に行なわれた。
- 7月26日付の法律は国際道路輸送を行なう条件を規定しているが、これをベースにして1992年から免許制度が導入された。この免許は具体的に個々の車体に対して発行される。

表 免許発行数

	1992	1993	1994
発行免許数	11,500	4,900	5,200

- 免許の多くは経済的理由等から利用されていない。
- 1996年初頭利用されている免許は19,000で、うち4,500はエコロジー車に対する免許である。
- これだけ多くの免許を発行しても、輸送業者は、より多くの免許を求めており、運輸省にとっては問題である。この原因は国家間のコンティンгентである。(主としてドイツ、オーストリア、フランス、ベルギー、スロベニア) 上述の法律8条1項の規定により、免許の発行数を制限するしかない。現在、基本的には免許数は増やさないことになっている。
- 国際輸送業者の半数は所有台数1台の会社で、それらは取引先からの横領、国際的犯罪組織からの危険にさらされており、財政基盤も脆弱なため、この構造は望ましくない。
- 有利な輸送形態(コンビネーション輸送)を発展させ、規律ある輸送行確立のため、国際道路輸送の条件に関する新しい法案が提出され、目下、下院にて審議中である。
- 1999年以降の政策—EU加盟後は行政面でコンティンгент制限等の必要はなくなり、所轄官庁は、輸送業者に対する要求を高めることになろう。

2. 旅客

- 同じく1990年以後大きく発展した。1989年、国際定期路線は19、年間旅客数は60,000で輸送を行なっていたのは(国営企業) PEKAESであった。
- 1990年から旅客は大きく増えた。とくにドイツ、イタリア、フランス行き。1990年にはすでに20の私企業が活動しており、年間需要は280,000人と推測される(1990年)。
- 1995年末には25の国と404の定期路線があった。同年の旅客数は約2,800,000人、国際線を走るバスは約880あった。
- 運輸省の分析によると、安全な輸送がなされているのは免許保持車数が5台以上の会社で

ある。

—125のラインは、外国企業に対抗できるサービスはなされていない。

—外国の業者は、より良いオファーを出してシェアを広げている。彼らの進出を促しているのはポーランド業者の所有する高品質車がまだ量的に十分でないことによる。国際路線バスの平均年齢は6～8年で、1995年に新たに導入された高品質新車は、たったの4台である。

—1999～2000年にはバスによる輸送量は年間280万人と見込まれているが、増加の傾向は見込まれていない。したがって、定期路線の数も増えないであろう。

II. 自動車輸送政策

1. 現状評価

a) インフラ

一定期市内交通—国内38,358地点、バス停留所—67,800、駅—296、駅格停留所—122。1995年、プロツワフにバス駅が作られた。現在国家予算も加わっているラドムのバス駅は建設中。このデータには国営自動車交通企業のインフラは含まれているが、都市交通や、地方自治体の収益となる交通機関のものは含まれていない。近い将来、国家予算からのインフラ充実はない。

b) 車 両

・バ ス

この5年間で国内のバス台数は6%減少、PKS（国営）企業では4%の減少。バス輸送業者の持つ車両は高い割合（74%）で使い古されている。1994年末現在、PKSの車両のうち6年以上のものが74%、一方、3年未満は9.3%。

・トラ ック

1990年以後、所有台数1～2台の小規模業者が増加、大規模業者の数は頭打ち。1990～1994年の所有台数別業者の数の推移は表の通り。

年	全体	所有台数別業者数					
		75以下	76～150	151～300	301～500	501～700	700以上
1990	606	297	173	111	23	1	1
1991	741	553	141	41	4	2	—
1992	1,390	1,288	83	17	1	1	—
1993	1,482	1,419	53	10	—	—	—
1994	1,574	1,529	38	7	—	—	—

このデータには従業員5人以上の企業しか含まれない。輸送の多くがそれ以下の業者で行なわれていることは国際輸送免許の発行数を見ればわかる。

- ・免許数 1の企業……………2,975
- ・免許数 2 ……………1,290
- ・免許数 3 …………… 622
- ・免許数 4～5 …………… 542

所有台数と従業員数が合うことから約5,500の業者（免許保持業者が約6,000だから、その91%）で約10,000の免許を持っていることになる。全体の免許数は19,000。

c) 輸 送

・旅客

GUSの統計によると、従業員20人以上の業者による旅客の推移は表の通りである。
これには都市交通は含まれていない。

年	旅 客			客	
	全 体		千人	定 期 交 通	
	千人	百万人キロ		千人	百万人キロ
1990	2,064,244	46,300,0	22,0	1,773,833	36,580,0
1991	1,709,441	41,720,0	24,0	1,495,463	32,491,0
1992	1,513,067	39,008,4	26,0	1,328,641	31,262,0
1993	1,380,762	37,811,4	27,0	1,217,358	30,612,0
1994	1,215,323	34,262,3	28,0	1,081,475	28,508,0

この間（1990～1994年）旅客数は40%減、輸送業務は36%減、1人当たりの平均移動距離は6キロ増。

1994年末現在、旅客輸送の構造は以下の通り。

全 体	100.0%
鉄 道	28.9
自動車（都市交通は除く）	71.0
航 空	0.1
水 路（国内及び海運）	0.0

・貨物

1990～1994年、貨物輸送量は18%減、国際では51%減。一方、平均輸送距離は11キロ増のため、輸送業務は増えている。

年	貨 物 輸 送				
	全 体			国 際 貨 物	
	千トン	百万トンキロ	距 離	千トン	百万トンキロ
1990	1,292,300	40,300,0	32,0	12,055	2,120
1991	1,188,697	39,641,0	33,0	6,418	2,785
1992	1,121,686	42,037,1	37,0	5,511	3,205
1993	1,071,221	40,743,0	38,0	5,659	3,404
1994	1,060,709	45,365,4	43,0	5,957	4,529

d) 構造変革による変化

国営自動車交通企業の分割に関する1990年3月9日首相令20番により1990年7月1日、それまでの4つの、多くの事業所を持つPKS企業から以下の企業が起った。

- ・ 創立機関が運輸大臣—168企業、うち167は国営自動車交通企業で、そのうち26は旅客専門、141は旅客及び貨物
 - ・ PKSのサービス部門企業
 - ・ 創立機関が県知事、及びワルシャワ、ウツァ、クラクフ市長—65企業
- 上の企業は創立と同時に独立、自治、独自財政の経営体である。

組織変革により、PKSからさらに6の独立企業ができたため、現在、運輸省管轄の輸送業者は(PKS)174である。

e) エコロジーのための活動

市場に残るためには、EUのエコロジー規準を満たさねばならない。

運輸省は危険物輸送に関する法規の評価を行なった。

1992年8月31日付官報97/92により汚染に関しては、すべて国連欧州経済委の規則に合わせることになり、ポーランドでは政令として制定される。

1993年2月1日付運輸省令はコントロールステーションに燃料分析機の設置を義務付けているほか、ホモロゲーション検査では、上記国連の規準を満たしている証明書の取得も義務付けている。

運輸省令が義務付けるのは他に；

- 2サイクルエンジン車の新たな登録禁止
- 10年以上の乗用車、3年以上のトラック、4年以上のトラクターの輸入禁止

下記のもので、新規登録に際し、条件が厳しくなる。

- 1995年7月1日より、700cc以上の発火点火エンジンの車
- 1997年1月1日より、その他の発火点火エンジンの車

(国産車、輸入車の差別はしない)

環境保全の点から経年安全な車の生産、販売を促進するため、運輸省は税制優遇措置の作業に参加している。

環境保全の面では他省庁と緊密に連携をとっている。

2. 1996～1999年の主たる発展計画

a) 車輛

PKSの新車輛購入のための財源を国家予算から得られるよう運輸省は努めた。1995年には新車輛購入に補助金が出た。これは身体障害者対応車の購入にも充てられた。ポーランド自動車輸送業者会議による卸売りシステムにより、有利な条件での購入が可能であった。

1995年6月30日から1996年2月29日の間に出された免許は合計2,888で、そのうち2,346(81%)がエコロジー車で、免許の総合計19,000のうちでは4,562(24%)がエコロジー車である。これはEURO-1の規準を満たしている。

b) 構造上の変化

所有車輛台数が1~2台の零細企業が多いが、それらは財政面での裏付けがなく、一貫業務もしにくい。資金や投資のことを考えても、業務の連携の必要性が認められる。

c) 法律面での対応

運輸省内での作業が終わり、すでに他の所轄官庁に回されている自動車輸送関連法案は以下の通り。

—国際自動車輸送の諸条件に関する法案—>下院下部委員会

—免許制度を含む国内旅客輸送の諸条件に関する法案—>閣僚会議府

—輸送法に対する荷物、旅客輸送についての施行令—>閣僚会議府

Ⅲ. 道路建設とメンテナンスについて現状と政策

1. 現 状

a) インフラ

ポーランド国内の道路網は合計370,000kmで、以下の4のカテゴリーに分けられる。

千キロ

		道 路 仕 様		全 体
1.	国 道	全 体		45.7
		うち:	都市近郊	43.0
			市 内	2.7
2.	県 道	全 体		128.5
		うち:	都市近郊	114.6
			市 内	13.9
3.	郡 道	全 体		178.6
		うち:	都市近郊	143.2
			市 内	35.4
4.	企 業 道	全 体		17.7
		うち:	都市近郊	16.4
			市 内	1.3
	合 計	全 体		370.5
		うち:	都市近郊	317.3
			市 内	53.2

投資を行なわないと、修理必要箇所が増え、安全面で悪影響が予想される。

1994年の調査によると、20%は良好だが、残り80%は修理を要し、うち25%は至急要するものである。約3,000kmの主要道路は許容量を超えていた。

このような現状から、また今後も交通量が絶えず増大することを考えると、近代化計画、投資が必要である。

1990年代前半に次のような基本プログラムが実行された。

— 取容道路網をヨーロッパスタンダードにする基本プログラム

主として世銀からの借款により行なわれ、1995年末までに103.4km近代化された。

区間はワルシャワ—カトヴィツェ、ワルシャワ—ミンスク、マゾヴィエツキ、ザクロチム—ブロンスクの第2車道、ジェローナ、グーラ環状線。これらのうち数箇所。

— 国境通過道近代化

ポーランドが政治、経済で開かれたことにより、国際交通量、トランジット、トラッ

ク交通が増え、それに伴い道路状況の整備が必要。

1994年の計画では、22の通過点への道路が入れられていたが、1995年委は新たに13カ所増やされた。

主たる資金は PHARE 補助金とドイツ資本である。

90年代はじめ、財源は国家予算のみであったが、1992～1995年には他の財源が得られた。

- 1993年、世銀からの借金—150MUSD. 所謂国内の“ネック”の部分を無くすため、133.5MUSDが見込まれている。これは6億8千万ズロチに相当する。
- 1993年、EBRDからの借金—45MECU. うち33.5MECUはA—4高速道路カトヴィツェ—クラクフ間に充てられる。
- 免許発行代、及び国際輸送のポーランド国内通過許可費
- PHARE 補助金、国境通過道整備用
- 欧州投資銀行からの借金、225MECU—A—4高速道路ヴロツワフ—グリヴィツェ間の PHARE 補助金30MECUに支えられている。

これらの資金により予算構成が変化し、1995年は以下の通り；

国家予算	75.5%
特別資金 GDDP (MTD)	11.0
世 銀	8.5
PHARE	3.5
EBRD	1.5

b) 構造変革による変化

市場経済に対応するため、1991～1992年に道路建設、維持部門ではシステムがかえられ、道路作業と道路マネージメントが切り離された。

第1段階—91年後半に、これまでの地方の道路、橋建設部門や機器工場等からの23の国営企業が作られた。

第2段階—92年、223の施工単位（地方公道部門）が廃止され、運輸大臣が創立機関である214の国営企業ができた。そのほか、商法や、国家財産のリースに携わる9の会社が作られた。

これらの効果は；

自由市場に対応するメカニズム、入札制が導入されコスト減

競争が始まり、質の向上

道路マネージメント機能の強化である

道路マネージメントは地方公道管理局の管轄に残された

c) エコロジー活動

道路建設のプランニング、プロジェクト段階から建設、メンテナンスにおいて環境保全のための諸問題を検討することを目的とし、定期的に職員のためのコースを実施している。

d) 法制面の変化

1994年、免許制に基づいた、有料高速道路に関する法律が採択された。これにより、有料高速道路建設は公道総監督局から、新しくできた高速道路建設開発エージェンシーに移された。細目は1995年に設定される。

2. 1996～1999年の主たる発展目標

a) インフラ

以下のプログラムが続行される：

・これまでの財源による高速道路建設プログラム

—A—4 プロツワフ—グリヴィツェ間、126km、RBRD のクレジット及び PHARE 補助金

—A—1 の続きとしてのトルン環状線、ヴィスワ川の橋、11km の工事終了

—A—4 クラクフ—カトヴィツェ間の67km、建設、近代化工事終了、EBRD からの借入による

・主要道路網の近代化プログラム

世銀の第1次借款により、316km の近代化、5つの環状線 (41km) 建設、5の橋の建設、2つの橋梁施設の近代化が見込まれている。

現在世銀との間で200MUSD (10億ズロチ) の第2次借款の交渉中。

これが実現すると、数百kmの道路が近代化され、交通量の多い十数カ所に環状線が建設される。

また、さらに進んだ交渉として、グダンスク、シチェチン、シヴィノウィシチェ港への道路近代化のための63MUSD の世銀借款も交渉中である。

大統領都市の国道整備計画として、ワルシャワ、ピトミア、プロツワフなどでの計画の遂行が見込まれている。

・国境通過地点への道路整備プログラム

既に作業に入っているものには、コルバスコヴォ、グビネック等がある。

b) 構造変革作業

中央官庁管理道を減らし、地方自治体管理の道路網を増やす。

公道に関する新法案には；

—国道を45,700km—>40,000km に減らす

—県道を128,500km → 100,000kmに減らす

があり、そのほかにカテゴリーの変更が予定されている。

c) エコロジー活動

現在専門家によって、法規制、EEC、ISOの規準に合わせるため、道路にかかわる環境保全の基本について作業が進められている。予定では、この成果が1997年には実施される。

d) 法律面での変更予定

公道についての1985年3月21日付の法律は、その後の社会、政治、経済の変化に対応していないため、近い将来、政府及び国会で新法案が提出されることになっている。

そこでは、所轄の地方自治体の規制に沿うようにするとともに、EUの規則にも合わせるようになっている。

IV. 高速道路建設

1. 現状評価 (1995年末)

a) 高速道路建設プログラム—基本

1993年7月27日、閣僚会議府決議 No.63/93によりポーランドにおける高速道路建設プログラムが採択された。—15年間で4幹線、総距離2326km。

- ・ A-1 グダンスク—トルン—ウッチ—カトヴィツェ—国境 (596km)
- ・ A-2 シヴィエツコ—ボズナニ—ワルシャワ—テレスポール (626km)
- ・ A-4/A-12 スゴジェレッツ (オルシナ) —プロツワフ—オポーレー—グリヴィツェ—カトヴィツェ—クラクフ—ジェシュフ—メデイカ (738km)
- ・ A-3 シチエチン—ジェローナ—グラーレグニツァ—ボルクフルバフカ (365km)

その他、エルブロンクからロシア共和国、カリーニングラード方向への国境までの急行公道、免許制の建設が見込まれている。

下院は、上記プログラム実現のため1994年10月27日、有料高速道路建設法を採択、1994年12月2日に発行され、1995年1月1日より実効となった。

これは国家予算からでなく、免許制による財源での建設、開発を法的に規定しており、これにより2000km以上が建設されることになっている。

プログラム実現のための実行組織は高速道路建設開発エージェンシー (ABEA) で、上記法律によって創設された。

プログラムの実現は位置決定と実行の2段階に分けられる。

1. 位置決定段階—中央計画庁 (CUP) 及び県知事から建設場所の許可を受ける。

これに2段階あり、

—CUP から指示を受ける

—細部位置決定について県知事から決定を得る。

2. 実行段階—免許取得者の入札もしくは国家予算を財源として建設に入る。

前者の場合、以下の順で進む；

・ 入札—>土地取得—>設計—>建設

1995年8月、ABEAはCUP長官より、以下ラインの位置決定指示を得た。

・ A1 グラニスク—ウッチ

・ A2 シフェツコ—ボズナニ—ウッチ—ストルイクフ

・ A4/A12 スゴジェレッツ—クシジョ—バープロツワフ—オポーレー—グリヴィツェ—カトヴィツェ—クラクフ—タルヌフ

合計1275km

1995年3/4月、ABEAは以下ラインについて県知事に申請を出している。

- ・ A 4 クラクフーカトヴィツェ
- ・ A 4 ブラツワフーグリヴィツェ
- ・ A 2 シフェツコーウツヂ

1995年5/6月、A4カトヴィツェークラクフ(61km)の入札について公表。

1995年9月、A2シフェツコーシフェツコ間を3区間に分けて、入札を公表。

1995年12月、A1グダニスクートルン152.5kmの入札を公表、のれの結果は1996年6月6日の予定

1995年12月、有料急行道路、エルブロンクーグジェホトキ50kmの入札を公表、結果は1996年6月20日の予定

土地取得

高速道路建設用地購入の最終決定は、その他の知事が出せるが、上記のラインについては、ABEAは知事に申請を出しており、その結果は、1996年の第2四半期に出されることになっている。

b) エコロジー活動プログラム

準備段階から、高速道路が、環境、農耕地、森林、文化財に及ぼす影響についての資料が考慮され、位置の指示が出される。資料の検討は環境省、文化省の専門家が行なう。

c) 法律面の活動

高速道路建設のための新法は、有料道路に関する法律で、1994年10月27日これは下院を通過し(官報127号627項)、10の階級に分かれているこの法律のうち9の法的作業は終了している。

2. 1996~1999年の主たる発展目標

位置の指示

1996年中に以下の箇所について指示を受ける予定

- ・ A 1 トゥシンーチェコ国境約260km
- ・ A 4 タルヌフーウルライナ国境約230km
- ・ A 3 355km
- ・ A 2 ワルシャワーベラルーシ国境約200km

合計1045km

細部位置の決定

1996年中に以下の箇所について決定を得る予定

- ・ A 1 グダニスクートルン
- ・ A 4 / A 12 ワルシャワー西部国境

- ・ A 1 トルナーウツァ

1999年までにすべての決定を得るよう計画している。

入札

1995年に始まった入札は1996/1997年中に終え、600km以上の建設をはじめると予定。

1996年、以下の入札を公表する予定

- ・ A 4 / A 12 プロツワフー西部国境
- ・ A 1 トルナーウツァ

その他

1995年、96年に開始した、高速道路建設の為の道路近代化工事の終了

法律面の活動

有料道路の技術、建設に関する運輸大臣令の作業終了

V. 商業港及び海上輸送の現状評価と国家政策導入プログラム

商業港

1995年、商業港への投資は次の項目に絞られた；

ハイドロテック、電力エネルギー、水路、通信等のインフラの近代化と増築及び一定の港湾施設の建設。また新たな積み替え施設や輸送機器の購入も行なった。

ポーランドの商業港における積み替え

1990～1995年の商業港における積み替え実績は以下の通り：

1990	1991	1992	1993	1994	1995
47.0	41.8	44.3	50.5	52.4	49.2

(百万トン)

(ただし、1995年は見込みデータ)

1993年以降、港湾での取引高は下降傾向にあるが、1993～1995年の取引高合計は1990～1992年のそれよりも多い。

商業港における1995年のトランジット取引高は約350万トンで、前年度比で約30%減である。シチェチン・シフィノウィシチェ港を回すチェコ及びスロバキアへのトランジットは減少したが、ドイツへは従来どおりの水準で約75万トンであった。

海運研究所による、商業港での積み荷取引の予測によると、2000年頃には、積み替え量が約5300万トンから5900万トン、1995年より約8～20%の増加になるとされている。

商業港における構造改革による変化

1991年に始まった物件の所有権移転（所謂、私有化の間接的手段に対応）作業は1995年にも続けられている。これは港の管理部門と経済活動部門を明確に分離した市場モデルの形成を目的とし、経済活動部門は将来的には民営セクターにすることになっている。

国民経済に重要な意味を持つ港湾（シチェチン・シフィノウィシチェ、グダニスク、グディニア）における変換の進展度は場所によって様々である。

グダニスクでは、管理部門が開発部門から完全に分離された。つまりグダニスク港株式会社本部は、土地と港湾インフラの管理のみにその活動を限っている。シチェチン・シフィノウィシチェ港では、分離は遅れている。つまり、同港株式会社本部は港湾の諸会社の45%の株を所有し、上部機関も本部の管理下にある。今後その諸会社への以降が期待されるグディニア港では、開発、サービス分野で、親会社とM. P. Hグディニア株式会社（JSSP）に資本関係がある7つの子会社によってホールディング構成のものができあがった。3港湾のJSSPは港湾に関する法律が施行された際には管理部門が開発商業部門から完全に分離されるよう準備されている。

水の汚染度

1995年の、海水と商業港の汚染度調査によると、汚染度は基準値を大きく上回っており、

第3カテゴリーにも入らない。主要汚染源は、港湾内まで入りこんでいる共同下水道及び港湾内、港湾隣接企業の工場排水である。

船舶汚染の回収は次のようにされている；油汚染は回収され利用されている。袋詰めのごみは回収され、市内のごみ処理場へ運ばれる。船舶の洗浄から出る廃棄物はほとんど利用されていない。排水は一部衛生車によって回収され、年の浄化施設に運ばれる。

大気汚染に関しては、港湾内のボイラーで固体燃料から軽油、またはガスに転化され、ある程度市内の発電所に運ばれている。また浚渫作業により、沈殿重金属や炭化水素による汚染度調査が、二次汚染防止の為に行なわれている。

1995年、管轄の役所の予算から環境保護の為、総額684万7300ズロチの補助金が以下の懸案に対し出されている；

- ・ ヴイスワ・シミヤウァ河口の修復、第一段階（グディニア市役所）
- ・ ヤストシェンバ、グラの崖の補修（グディニア市役所）
- ・ ルフ及びウストロン・モルスキの下水浄化施設の建設（スウブスク市役所）
- ・ シフィノウィシチェの遠洋漁業、漁業関連企業「オドラ」の下水の前洗浄施設の建設
- ・ 漏れ油回収船、海難救助のための船舶購入ローン及び船舶設備へのクレジット支払い（グディニアのポーランド船舶救援）

法律面の活動

1995年1月5日付けで、ポーランド共和国海域と海上管制に関する法改正を下院が採決した。（官報No.7第31項）

商業港と波止場に関する法案が下院での採決待ちである。

1996～1999年の主要開発方針

競争力の増大とヨーロッパ規準への適応のため、商業港の近代化が予定されている。基本開発事業は「港湾への出入りと港湾の管理プロジェクト」と結びついており、その実現は世銀からの融資を前提にしている。世銀の資本参加によるグディニアでクフィアトコフスカ幹線の建設が1998年には終了の予定である。それによりコンテナターミナルとグディニア東港が直接接続されることになる。

2000年までにもう一つのプロジェクト「港湾近代化プロジェクト」の開始が予定されている。ここに含まれるのは、シチェチン・シフィノウィシチェ水門の近代化、グディニア東港の改築、グダニスクの防波堤の拡張、ならびにグディニアのフェリーターミナルの建設第1段階の終了である。

商業港と波止場に関する法律の制定（1996年中を予定）後、国民経済にとって重要な意味をもつ港湾において、管理部門は経済活動（開発商業）部門から完全に分離され、各港湾において、港湾敷地内のインフラ管理主体が作られるだろう。それにより、経済活動部

門は民営化され、市場化が達成されるであろう。

商業港での構造改革と民営化の進展は、雇用の合理化に影響を及ぼすであろう。

1996～1999年の、港湾の環境保護問題の最重要活動は以下の通り：

- ・船舶から出る汚染を防ぐ近代的設備の設置（スウェーデン国立海洋行政庁及び国際協力発展エージェンシー「SIDA」の環境保護基金の支援により）
- ・力学的生物学的に下水を流す港湾衛生下水網の近代化
- ・ゴミの燃焼設備とバラスト水洗浄設備のシチェチンでの建設（オストルフ・グラボフスキ側）
- ・グディニア港で、湾底から油抽出制生物を収集するための設備を2台購入

1999年迄の法手続きの中で最重要のものは、商業港と波止場に関する法律の下院での採決（法案は1995年10月31日、下院に提出された。）、ならびにその法律の実施条令、すなわち商業港と波止場におけるハイドロテックニックインフラの設備決定に関する運輸大臣令

V a 海上輸送

海上輸送商船の約14%は使用年数が15年以上であり、もう使用をやめるべきものである。

1994年には、使用年数16年以上の船舶は178隻中91隻であった。

1990～1994年の海上輸送貨物は下の表の通りで減少傾向にあるが、1995年の輸送量は1994年より50万トン多い。

1990	1991	1992	1993	1994	1995
28.5	27.6	26.9	23.9	23.2	23.7

出所：中央統計庁「輸送—1994年実績」 単位：百万トン

注：1995年のデータは船主と港湾管理局から出されたもの

1995年のチャーター輸送を除くポーランド船主の船舶による輸送実績は2370万トンで PLO (Polish Ocean Line) グループが470万トン、PZM (ポーランド海運) グループが1820万トン、PZB (ポーランドバルチック海運) が80万トンである。全体の約50%が、外国港間で輸送された、外国の積み荷である。(1994年はこれが1230万トン)

旅客輸送ではフェリーによるものが支配的である。1995年、ポーランドのフェリーターミナルは、60万4000余人の旅客を扱い、内シフィノウィシチェのフェリーターミナルが40万9000人、グダニスクが10万1000人、グディニアが9万4000人である。

1995年も海上運航業の構造改革は継続されている。

PLO と PZM では、国営企業構造に立脚してその改革が行なわれている。PLO では、十数の海運会社及び非海運会社が機能している。使用されている船舶は、独立船主の性格を有する運営会社に属している。

PZM では構造改革は、企業に属する一連の会社を召集するに留めている。PZM はその活

動の60%以上を外国でおこなっている。船舶は、PZMが設立した外国企業で運航している。

PZBは船主の中で最初に資本の私有化を決定し、数年来JSSPである。PZBの活動は多岐にわたり、フェリー輸送、不定期貨物船も持っている。PZBはシフィノウィシチェとグダニスクのフェリーターミナル、コウォブジェグの商業港の所有者であり、利用者である。これまでに海運業以外の数社を設立している。PZBの土地部分の私有化への準備と、船舶についてはホールディング型資本の形成が準備されている。

1995年の海上輸送に関する法律面での活動は下院では以下のものが可決された。

- ・1995年11月9日付けで海洋法に関する法律が成立（官報、1996年No.6第24項）
- ・1995年3月16日付けで船舶による海洋汚染防止に関する法律の成立（官報、No.47第47、243項）

1996～1999年の主要開発方針

- a) 1999年までに主要3船主、PLO、PZM、PZBの船舶の新規建造と近代化を行なうことは必須である。目標の達成は資金状況による。1996年2月20日付けで閣僚評議会で採択された「ポーランド海上輸送の国際競争力増強プログラム」に展開された解決システムの導入の度合いにもよる。
- b) ポーランドの船主により輸送された積み荷はチャーター輸送を除いて1995年と比較して約8～10%の増大と見積もられている。しかしこれは重要要因、とくに船舶の新規建造と貨物供給の可能性にかかっている。
- c) 今後の構造改革は、商業化やその後の部分的民営化を通して、親会社の大半の株式の国庫管理により、ホールディング型の3組織の設立を目指すこととなる。（PLOとPZMの共同資本グループの設立も排除されない。次に親会社は、従来の国営企業あるいはその出資で形成された独自の経済主体に於いて出資金（株式）管理を維持することになる。
- d) 法律の作業分野では次のことが予定されている：
 - ・海洋安全性に関する法規に対する基礎知識
 - ・海洋局に関する法規の変換案作成
 - ・海洋法の法規に対する施工条令作成、すなわち；
 - 海洋船舶の名称承認及び母港確定の手続きと、しかるべき機関の決定に関する運輸大臣令
 - 海洋船舶の登記方法、訴訟、登記書類の難型、ならびに登記料金決定の手続きと方法に関する運輸大臣令
 - 船舶登記に関する運輸大臣令

- 海洋抗議容認に対して受け取られた支払い金に関する運輸大臣令
- ポーランド国籍の海洋商船の公開安全性に関する運輸大臣令
- ・ 船舶による海洋汚染の防止に関する法規に対する施行条令作成、すなわち；
 - 船舶による海洋汚染の防止分野における技術的規則、点検検査の実施手続き、その国際証明書の難型及びその代金の額、そして監査機関の課題の評価機関への委託に関する運輸大臣令
 - 水深を深めることによって出たものを海に除去すること及び廃棄物や他の物資の海洋放棄に対する許可証の交付手続きに関する運輸大臣令
 - 海洋汚染を根絶する組織と方法、ならびに海洋汚染の根絶に参加する組織に関する閣僚会議令

VI. 航空輸送現状評価と国家政策導入プログラム

1.

a) インフラ

民間の空港は、国営企業体「空港」(ワルシャワ・オケンチェ、ポズナニー・ワヴィツァ、クラクフ・バリツェ、ジェシュフ・ヤシオンカ、シチェチン・ゴレニェフ) 法律・商業会社 (グダニスク・レンビェホヴォ、カトヴィツェ・ブイシュヴィツェ、プロツワフ・ストラホヴィツェ、ピドゴシチ、ピャワポドラスカ、ウッチェールブリネック)、ポーランドエアークラブ、厚生省衛生航空、により現在管理、使用されている。

ポーランドの空港は概して安全で、保守が良く、その多くは軍の所有で、軍は民間航空とともに空港を使用している。

ヨーロッパの多くの空港が過密使用状態になりはじめていることや、中部、東部ヨーロッパのかつての社会主義国、バルト海沿岸諸共和国と以前のソ連邦に新たな市場が起つたので、これらの地域で空港の拡張は、極めて可能性が高く、新しい連絡空港の建設もあり得る。

ワルシャワのオケンチェ空港にとっては大きな投資をひき入れるチャンスである。最大の決め手は、市中心部まで10kmと極めて近いことである。ICAOの第3カテゴリーの要求を満たすことを目標に、空港の離陸路と平地の路面がかえられている。設備は最新飛行システムと照明システムにされた。管制技術はモニター技術のコンピュータ・システムによる管理を利用している。モニタリングシステムが設置され、騒音防止壁が作られた。

ゴミ焼却場建設が続いている。

ワルシャワ飛行場は、世界中の最大級の飛行機も使用できる全天候利用可能空港である。1995年から、航空管制制御を含む飛行の管理、運航の流れの管理、上空空間管理の単一システム造りの作業が続けられている。

クラクフ・バリツェ空港では、1994年に空港路面の近代化と離着陸路の新しい照明システムの設置が着手され、1995年には近代化された空港となった。

b) 航空機

ポーランド最大の航空輸送会社である LOT 株式会社は、1992年に改造され国庫が唯一の株主である会社となった。(商業化)。LOTは現在、西ヨーロッパ産の新型航空機を自社の資産として所有している。(B767、B737、ATR72)

c) 輸送

ポーランドの空輸量を、地理的、経済的、及び人口条件で似ている近隣諸国と比較すると、増大傾向にあるもののいまだに少なく、ポーランドはヨーロッパ中央部の1地点でしかない。1990年に始まった政治、経済の変革と旅行制限の廃止はこの増大傾向に有利に影

響した。現存のインフラは民間空港、スポーツ・サービス用空港、民間空港と併用されている軍用空港、および元ソ連使用の空港で、これらは今後の経済の活性と航空需要の拡大に対し、現在、及び将来の必要を満たす有利な前提条件となった。

1991～1995年の LOT による旅客輸送は、以下の通り；

	1991	1992	1993	1994	1995
全体	1208	1254	1389	1582	1839
内 国内線	99	129	185	233	270
国際線	1109	1125	1204	1349	1569

1991～1995の LOT による貨物輸送は以下の通り；

	1991	1992	1993	1994	1995
全体	10804	12674	15017	17256	19069
内 国内線	387	424	1687	2366	2565
国際線	10417	12250	13330	14890	16504

1992年から国内、国際線ともに増加傾向にある。

1989年には航空輸送とその他の航空サービスの免許制が（経済活動に関する法律に従って）始まり、それにより、民間航空の分野に新たな経済主体が誕生した。現在、160近くのこの主体が免許を所有し、内70は航空輸送と航空サービスができる資格証明書を取得した。

d) 構造改革

LOT においても構造改革ははじめられ、現在も進行中である。今後、航空輸送と他の航空サービスの分野での活動は免許制に基づいて行なわれる。

e) 環境保護の為の活動

ポーランドの空港を使用して行なわれるオペレーションには認可証を必要とする制度が導入された。人にとって騒音がとくに気になる、夜間、休日には飛行が制限される。離陸のさいの騒音防止手続きが適用される。

2. 1996～1999年の主要開発方針

a) インフラ

ポーランドの北部及び南部の2つの空港を予備としたうえで、遠距離国際線全体をワルシャワの空港に集中させたことにより、国内線のスムーズなオペレーションの条件が満たされた。とりわけ、ワルシャワ、カトヴィツェークラクフ、グダニスクという国内の大都市を直行の航空で結ぶことを確実にした。

中距離国際線は観光、保養地への対応として必須のものである。マズール、スヴァウキ、アウグストゥフ湖沼地帯への直行便はないが、これらの地方への移動は季節的なものの

で、オルシテイン等を経由してつながっている。

1年を通して旅行者が多いポーランド南部地方には最良の交通サービスが整えられている。沿岸地方は、空港ネットワークが密で、国際線の利用に便利である。

長期展望として国内線ネットワークは32の大規模県庁所在地を直接結ぶことが考えられている。

1997年には、ワルシャワ・オケンチェ空港に新しいコントロールセンター（CKRL）の建設が開始される。その施設の中心はICAOの政策目標を満たす要素、つまりECAC加盟国のコンセプトと戦略、ならびにヨーロッパ航空運航管理の調和統合プログラム（EATCHIP）に合致している。

b) 輸 送

協会体制の結果としてできたポーランドとEUの航空協定締結の場合、すでに述べた、LOTの輸送量が、外国の輸送業者の利用へと変換され得る。輸送の自由化を目的とする航空協定はわが国の輸送業者の実績増加のテンポを緩め、より強力な外国の航空会社にとられてしまうことになりかねない。従って、LOTの競争力増強は極めて重要な課題である。

c) 予定されている法改正

民間航空は、1962年から、数回補充されている航空法に基づいて活動している。近年の国際的要請に応えるため、補充が行なわれたり、あるいは新しい実施条令が作成されている今年、航空法の近代化が着手された。ポーランドにおける経済的、社会的変化及びEU統合を考慮した新しい航空法の法案が準備されている。その航空法は新たな調整として、航空行政組織を求めている。またEUの法規を考慮した基本施行条令が用意され、白書に第1段階と定義された国際水準（ICAO）がそこには入る予定である。この法案作成作業は1996～1997年にかけて終了することになっている。その後の数年で、白書に第2段階と定義されている部分の施行条令が作られる予定である。

Ⅶ. 内陸水上輸送の現状評価と国家政策導入プログラム

インフラ

1994年現在、ポーランドの内陸水上航路の総距離は3,980kmである。主要水路はオドラ川(845km)だが航行の全期間(3月15日から12月15日まで)中、自然流にかかわらず最低1.80mの深さが保証されるのはグリヴィツェーブジェグ・ドールヌイ間、228kmのみである。残り、ブジェグ・ドールヌイからシチェチンまでの459kmは5つの貯水池から補充される自然流に依存しているが全期間にわたっては1.30mの水深を維持できない。

管轄官庁である環境庁が行なう管理指導は、現状を維持することだけである。

資産

航海事業一欄にある全体の1215隻(引き船、押し船、舢舨)に内約80%はオドラトランス及びビドゴシチ水運が所有している。資産の約30%(350隻)は使用されておらず、保管状態である。

輸送

1995年の輸送量は879万8000トンで積み荷の中で多いものは砂、砂利、石炭である(約80%)。旅客輸送のほとんどは旅行者である。

構造改革によって表れた変化

所有権の移転が行なわれたのは、3つの企業(「グダニスク水運」、「シチェチン水運」、「マズール水運」)で各々県知事の権限下に移行された。「オドラ水運」は国庫の一人持ち株会社「オドラトランス」株式会社に転換され、「クラクフ水運」と「ワルシャワ水運」は清算された。国営企業のままであった「ビドゴシチ水運」で、商業化が始まった。国家所有のインフラとしての内陸港は、地方自治体に権限が移行されることになっている。水路はその多機能性から、国家財産に残される。

1996～1999年の主要開発方針

a) インフラ

水上輸送の所轄官庁である、環境省、運輸省、産業省は「2005年までのオドラ川水路開発プログラム」を用意した。このプログラムの基本は「2005年までにオドラ川をヨーロッパ水路系に適応させることに関する報告」で提起された解決法分析に基づいてまとめられている。国家財政の緊縮化により、1995～2005年の過渡的短縮プログラムの実現が提案されそこではオドラ川水路を地域的な可能性の必要性を考慮して少なくとも第3クラスのパラメーターに適合させ、また国際的パラメーター、すなわち川の数箇所を第Vbクラスにすることが提案されている。

「2005年までのオドラ川水路開発プログラム」において、とくに提案されているのは、次の通りである。

- ・オドラ川に実在する資産とインフラの維持
- ・操業していない事物と施設、たとえば川の港や工場の積み替え場の稼働開始
- ・水路の拡張にとって意義のある、ハイドロテクニク投資

「2005年までのオドラ川水路開発プログラム」、1996年1月2日付で、閣僚会議府経済委員会により承認された。

b) 資 産

稼働していない予備の船体の多くを使えば、1995年実績の2倍の輸送を行なうことができる。2つの最大級の船主で、年間2千万トンの輸送ができる船舶を有している。無投資で、予備の船舶を稼働するとその分の輸送力は年間1200~1500万トンである。

c) 輸 送

水路の近代化に関係なく、輸送増大に基本的な影響を及ぼすのは、とりわけ採掘産業がオファーする貨物供給である。

d) 法律面での活動

内陸水路の航行及びその船体に関する法律への実施条令の改正、補充が予定されている。その内容は以下の通り：

- ・ポーランドの内陸水路線の行政登記に関する運輸大臣令
- ・内陸水路を航行する船の乗組員の等級付けに関する運輸大臣令
- ・内陸水路を航行する船の設備に関する運輸大臣令
- ・内陸水路の監査事務所設置に関する運輸大臣令

その他、予定されているのは、水の境界、河岸線、河岸管理、実施管理を含む内陸水路の水の等級に関する閣僚会議令の改正である。

Ⅶ. コンビネーション輸送

1. 現状評価 (1995年末)

インフラ

a) コンビネーション輸送 (以下、コ輸送) の創設、発展のため、比較的良好に整備されているのは鉄道である。ポーランドは以下の鉄道線に関し、AGTC 契約を申し出た。

- ・ C-E 20: クノヴィツェーボズナニウオヴィチーワルシャワテレスポール
- ・ C-E 30: スゴジェレッツープロツワフーオポーレーカトヴィツェークラクフーメ
 ダイカ
- ・ C-E 59: シヴィノウィシチェーシチェチンージェローナグラーブロツワフーメ
 ンジレシエ/ハウブキ
- ・ C-E 65: グディニア/グダニスクーワルシャワザヴィエルツェーカトヴィツェ
 ーゼブジドヴィツェ
- ・ C 65: グディニア/グダニスクートシェフービドゴシチーカトヴィツェーゼブジド
 ヴィツェ (オールタナティブ ライン)

上記区間は全部ではないが、かなりの割合で、積載量速度とも AGTC の規準を満たしている。近代化が予定されており、それが済むと、ブロック列車のトランジット所用時間が12時間、陸のターミナル間の走行時間は7~10時間になる。

b) コ輸送は、鉄道、道路、海路のコンビネーションで10の陸のターミナルと4つの海港のうち交換シャーシー、ホック (?) に対応できるのは一部である。

車 輦

現在、公共の輸送に使われているのは、ポーランドの企業所有の約1700のコンテナと船会社 (PLO-Polish Ocean Line) 所有の約25,000のコンテナである。

コ輸送を困難にしている要素は技術的なもので、鉄道では特殊貨車が不足していること、道路輸送では40フィートコンテナ用ホックの不足、交換シャーシー、垂直積み用ホックが不足していることである。

既になされた法的変化

1. 国際コ輸送重要ラインについての欧州協定 (AGTC) に署名、現在批准手続き中
2. 1996年2月26日、労働法に道路輸送運転手の新しい就業時間—1日10時間が書き加えられた。

経済、財政活動

1. コ輸送発展のため、世銀借款に政府の保証が確保された (機器購入用)
2. 1996年度予算でコ輸送に関連して500万ズロチが組み込まれた。

その他の活動

1. コ輸送を利用して国際道路輸送を行なう業者で許可証を持つものに報奨金が出されることになった。(ポーランド—独、ポーランド—オーストリア間に限る)
2. 運輸省のイニシアチブにより1992年コ輸送のオペレータとして会社“ボルコンピ”が設立された。株主は PKP、海港—グダニスク、グアイニア、シチェチン、輸送業者、船主、自動車輸送業者

2. 1996年及びその後の達成目標

法律面での活動

国際輸送の条件についての法案でコ輸送を利用する自動車輸送業者に優先権—具体的には

- ・コ国際輸送を行なうに際し免許所有及び免許のための支払いの免除
- ・外国の許可証所有を免除
- ・コ国際輸送を行なう場合、次のコ輸送地点までは外国の許可証所有を免除—ただし双方の国同士で同じ条件が当てはめられる場合を保証する

その他の活動

1. コ輸送をしやすくするための相互協定がポーランド—スロバキア、ポーランド—ハンガリー間で準備されている。
2. ヨーロッパ規準にあったコ輸送にするための調査、研究がなされている (財源は、KBN)
3. 週末の自動車輸送の動きを制限するための、調査研究

JICA