

Stanisław Romański

## Stanowisko Grupy PKP w sprawie konsultacji publicznych, ogłoszonych przez Komisję Europejską, dotyczących transportu pomiędzy UE a krajami trzecimi (2)

**Na tle tworzenia sieci transeuropejskich (TEN) w Europie postępuje również proces rozwijania transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Rozszerzenie UE nadało tym pracom nowy impuls i nowe wyzwania. Pracom tym służy, między innymi, Raport Grupy Wysokiego Szczebla KE. W przypadku Polski, w odniesieniu do transportu kolejowego, Grupa PKP odpowiedziała na drugą rundę konsultacji publicznych na temat priorytetów rozwoju kolei w krajach UE do krajów i regionów sąsiadujących.**

Idea utworzenia transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) wynika z docenienia roli i korzyści z uzyskania wspólnych standardów sieci transeuropejskich, w tym także transportowych. Wiąże się to z podstawowym celem i sensem kształtowania wspólnot europejskich, jakim jest zwiększenie możliwości rozwoju cywilizacyjnego, gospodarczego oraz kulturowego społeczeństw i regionów całych kontynentów.

W dziedzinie transportu można to było zaobserwować już w połowie lat 80. XX w. na przykładzie sieci kolejowych według kryteriów zawartych w umowach europejskich o głównych międzynarodowych liniach kolejowych oraz o głównych liniach dla transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGC/AGTC), które faktycznie do tej pory stanowią podstawę parametrów modernizacji podstawowej sieci linii kolejowych w krajach europejskich. W czasie, gdy w latach 90. XX w. pojawiła się wyraźna perspektywa rozszerzenia Unii Europejskiej na kraje Europy Środkowej i Wschodniej, rozwijała się stopniowo koncepcja pan-europejskich korytarzy transportowych na tym obszarze, usankcjonowana decyzjami Europejskich Konferencji Ministrów Transportu (EKMT) na Krecie i w Helsinkach. Tą drogą integracja europejska nabierała konkretnego wymiaru, tj. dążenia do ujednoczenia wysokiego standardu sieci transportowych w celu sprośnięcia rosnącemu zapotrzebowaniu na przewozy, tak pasażerów, jak i ładunków, na obszarze całej rozszerzonej Unii Europejskiej.

### Nowe uwarunkowania w rozszerzonej Unii Europejskiej

Obecnie trwa kolejny etap tego procesu polegający nie tylko na przybliżeniu i zintegrowaniu w jedną całość Europy Zachodniej z Europą Środkową i Wschodnią oraz basenu Morza Śródziemnego, ale jednocześnie przygotowaniu do ukształtowania transeuropejskiej sieci transportowej łączącej kraje rozszerzonej Unii Europejskiej z krajami trzecimi, w pierwszym rzędzie sąsiadującymi.

Przełomem tworzenia, przygotowaniu i etapom tworzenia TEN-T w Europie, jak również charakterystyce tej sieci w Polsce, poświęcony został artykuł Andrzeja Massela *Europejska sieć transportowa* (*tts* 5/2004) [2]. W artykule tym omówiono szczegółowo polskie priorytety inwestycyjne w odniesieniu do infra-

struktury kolejowej wraz z określeniem harmonogramu realizacji poszczególnych projektów, jak również aspektów finansowych.

Rozszerzenie Unii Europejskiej z piętnastu krajów członkowskich do dwudziestu pięciu w maju 2004 r. stanowiło ogromną zmianę jakościową w wielu aspektach funkcjonowania jednoczącej się Europy. Właściwie po tym wydarzeniu idea integracji europejskiej nabrała prawdziwego wymiaru, gdyż wymaga ona poszukiwania efektywnych rozwiązań dla ogromnych wyzwań i rozwiązywania problemów o niespotykanej dotąd skali trudności. Jeżeli poprzednio pojawiały się trudności w tworzeniu jednolitych struktur społeczno-gospodarczych w ramach „15”, to nowa „10” – z uwagi na uwarunkowania historyczne, ekonomiczne, społeczne i kulturowe – zwiększyła wprawdzie potencjał Wspólnoty, ale spowodowała znaczące utrudnienia do osiągnięcia ujednoczonych warunków funkcjonowania Unii Europejskiej jako całości. Stąd pojawiła się konieczność zrewidowania praktycznie wszystkich dotychczasowych założeń rozwojowych i nadania im nowego wymiaru – strategii rozwoju dla „25”.

W tabeli 1 przedstawiono podstawowe wskaźniki gospodarcze stanowiące ilustrację tego, w jak dużym stopniu są zróżnicowane poszczególne kraje rozszerzonej Unii Europejskiej pod względem każdego z posiadanych zasobów, jak i dynamiki rozwoju społeczno-gospodarczego. Trzeba zaznaczyć, że to zróżnicowanie przekłada się także na wielkość popytu na usługi transportowe, jak również na dysponowane fundusze na rozwój i modernizację sieci transportowych.

W tym kontekście rozpatrywać należy także kształtowanie się TEN-T w Europie, które zostało zapoczątkowane na początku lat 90. XX w. Członkami Unii Europejskiej z nowej „10” stały się kraje, które do tej pory były najczęściej krajami sąsiadującymi z Unią, a obecnie stanowią kraje położone na jej obrzeżach. Ponadto sieci transportowe tych krajów (w tym kolejowe) z reguły nie są dostosowane, choć w różnym stopniu, do współczesnych potrzeb prowadzenia ruchu o dużym natężeniu, dużej masie, naciskach na oś i z dużymi prędkościami. To stwarza określone, bardzo duże zapotrzebowanie na modernizację wielu dróg i konwencjonalnych linii kolejowych, jak również potrzebę budowy autostrad i kolejowych linii dużych prędkości (HSL).

W tabeli 2 można zauważyć również bardzo duże zróżnicowanie wielkości i standardu sieci w poszczególnych krajach członkowskich, dużo większe w ramach „25” niż poprzednio w ramach „15”. Pomijając przypadki Cypru, Islandii i Malty, gdzie nie ma linii kolejowych, istotne znaczenie ma brak HSL we wszystkich nowo przyjętych krajach członkowskich UE. Linie takie występują tylko w pięciu krajach europejskich: Belgii, Francji, Hiszpanii, Niemczech i Włoszech, a przykład pociągów Thalys dowodzi celowości rozwijania sieci połączeń międzynarodowych na liniach

HSL, co zakładają narodowe plany rozwoju, oprócz modernizacji linii konwencjonalnych.

## Raport

### Grupy Wysokiego Szczebla

Jednym z działań wychodzących na przeciw tym wyzwaniom i potrzebom jest Raport Grupy Wysokiego Szczebla (HLG), której przewodniczyła Loyola de Palacio, na temat *Sieci dla pokoju i rozwoju – rozszerzenie głównych transeuropejskich sieci transportowych na sąsiednie kraje i regiony*, opublikowany w listopadzie 2005 r. [4]. Raport analizuje uwarunkowania i planowane przedsięwzięcia z punktu widzenia poprawy istniejącej sytuacji w transporcie nie tylko w granicach „starych” i „nowych” krajów członkowskich UE, ale z wyraźnym ukierunkowaniem na kraje i regiony sąsiadujące. Analiza jest prowadzona w odniesieniu do każdego projektu, z uwzględnieniem aspektów nie tylko inwestycyjno-transportowych, ale także społeczno-gospodarczych, ekologicznych, czyli w myśl zasad tworzenia zrównoważonego, efektywnego systemu transportowego. Zostały w nim wzięte wykorzystane materiały, które poszczególne kraje nadesłały w ramach konsultacji publicznych ogłoszonych przez DG TREN na początku 2005 r. Stanowisko Grupy PKP na temat głównych kierunków inwestowania w transporcie kolejowym oraz efektywnemu wykorzystaniu sieci kolejowych zostało przekazane do Komisji Europejskiej (DG TREN) w marcu 2005 r.

Punktem wyjścia prac HLG było określenie wielkości szacowanego popytu na przewozy, wynikającego z prognoz rozwoju gospodarczego, stanu gospodarki członków UE i dynamiki jej rozwoju. Ponadto uznano za niezbędne wzięcie pod uwagę obszarów przylegających, tzn. krajów sąsiadujących z Unią bezpośrednio granicami lądowymi, przede wszystkim z północnego-wschodu i południowego-wschodu. Wielkości te w odniesieniu do potoków ładunków w perspektywie 2020 r. wskazują na kształtowanie się głównych ciągów przewozowych, nazwanych osiami transportowymi, z których najważniejsze według określonych kryteriów to osie priorytetowe. Na rysunku 1 są przedstawione oszacowania wielkości tych potoków na poszczególnych liniach. W przypadku Polski największe obciążenia (ponad 50 mln t) wykazuje odcinek linii E 65 Zebrzydowice – Warszawa i odcinek linii E 20 Warszawa – Terespol, tworząc razem ciąg południowo-wschodni.

## Ogólna charakterystyka krajów „starej” i „nowej” Unii Europejskiej

Tablica 1

Kraj	Powierzchnia [tys. km <sup>2</sup> ]	Ludność, stan na 1.01.2005 r. [mln]	PKB w 2004 r. ogółem [mld euro]	PKB/1 mieszkańca według parytetu siły nabywczej	W porównaniu do 2003 r.	
					realny wzrost PKB według cen stałych z 1995 r.	wzrost produkcji przemysłu (bez budownictwa)
Austria	83,9	8,207	237,0	123,2	2,4	6,2
Belgia	30,5	10,446	288,1	118,9	2,6	3,2
Czechy	78,9	10,221	86,8	70,6	4,4	9,2
Cypr	9,3	0,749	12,5	83,6	3,8	1,0
Dania	43,1	5,411	196,3	121,7	2,1	-0,1
Estonia	45,2	1,347	9,0	51,5	7,8	7,2
Finlandia	338,1	5,237	149,7	112,8	3,6	4,2
Francja	544,0	60,561	1 648,4	109,8	2,3	1,8
Grecja	132,0	11,073	167,2	81,8	4,7	1,2
Hiszpania	506,0	43,038	837,3	98,0	3,1	1,6
Holandia	41,5	16,306	488,6	125,0	1,7	2,6
Irlandia	70,3	4,109	148,6	137,7	4,5	0,3
Litwa	65,2	3,425	18,1	48,0	7,0	10,8
Luksemburg	2,6	0,455	25,7	227,2	4,5	6,6
Łotwa	64,6	2,306	11,2	43,1	9,8	6,5
Malta	0,3	0,403	4,3	69,4	0,1	-
Niemcy	357,0	82,501	2 215,7	109,1	1,6	3,0
Polska	312,7	38,174	203,7	49,1	5,3	12,2
Portugalia	91,9	10,529	142,3	72,4	1,2	-2,7
Słowenia	20,3	1,998	26,1	79,5	4,2	4,5
Słowacja	48,8	5,385	33,1	52,1	5,5	4,0
Szwecja	450,0	9,011	282,0	117,9	3,7	3,9
Wielka Brytania	244,1	60,035	1 716,5	116,8	3,2	0,4
Węgry	93,0	10,098	81,1	60,4	4,6	6,6
Włochy	301,7	58,462	1 351,3	103,4	1,2	-0,7
UE „25”	3 974,6	459,486	10 380,7	100,0	2,4	2,2
UE „15”	3 236,3	385,381	9 894,7	108,7	2,3	1,7
Bułgaria	110,9	7,761	19,5	30,5	5,6	17,9
Chorwacja	56,5	4,443	27,6	45,8	5,8	3,6
Rumunia	237,5	21,659	58,9	31,3	8,3	5,3
Turcja	780,8	71,611	242,3	28,6	8,9	9,8
Islandia	103,0	0,293	10,2	123,2	6,2	7,0
Norwegia	324,2	4,610	204,4	153,7	2,8	2,0
Szwajcaria	41,3	7,420	288,9	129,9	2,1	4,3

Źródło: Eurostat, statystyki krajowe.

Następną fazą pracy HLG było opracowanie koncepcji rozwoju ogólnoeuropejskiej sieci transportowej od strony podaży, to znaczy odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób oszacowany popyt na usługi transportowe w krajach UE i krajach sąsiadujących można będzie zaspokoić w sposób najbardziej efektywny? Należy zaznaczyć, że HLG prowadzi swoje prace przyjmując za podstawę takie podstawowe wymagania wobec transportu w przyszłości, jakie zalecono w opublikowanej w 2001 r. Białej Księdze *Europejska polityka transportowa do 2010 r. Czas na decyzje*, a więc, między innymi: zrównoważony rozwój wszystkich gałęzi transportu, podniesienie jakości i niezawodności usług, między innymi w drodze osiągnięcia interoperacyjności (zgodności systemów gałęziowych) i multimodalności (wykorzystania wielu gałęzi transportu przy zastosowaniu jednolitych jednostek modułowych), spełnienie wymogów ochrony środowiska naturalnego. W stosunku do transportu kolejowego w Białej Księdze wyraźnie wska-

Tablica 2

## Linie kolejowe w krajach „starej” i „nowej” Unii Europejskiej

Kraj	Powierzchnia [tys. km <sup>2</sup> ]	Długość linii kolejowych				Gęstość linii kolejowych w 2003 r. [km/km <sup>2</sup> ]
		ogółem [km]	zelektryfikowanych		dużych prędkości v > 250 km/h [km]	
			[km]	[%]		
Austria	83,9	5 787	3 360	58	–	69
Belgia	30,5	3 521	2 927	83	140	115
Czechy	78,9	9 612	2 943	31	–	122
Cypr	9,3	–	–	–	–	–
Dania	43,1	36 054	19 829	55	–	27
Estonia	45,2	959	131	14	–	21
Finlandia	338,1	5 851	2 400	41	–	17
Francja	544,0	29 269	14 505	50	1400	54
Grecja	132,0	2 414	83	3	–	18
Hiszpania	506,0	14 387	8 145	57	377	28
Holandia	41,5	2 811	2 064	73	–	68
Irlandia	70,3	1 919	52	3	–	27
Litwa	65,2	1 774	122	7	–	27
Luksemburg	2,6	275	262	95	–	106
Łotwa	64,6	2 270	258	11	–	35
Malta	0,3	–	–	–	–	–
Niemcy	357,0	36 054	19 829	55	645	101
Polska	312,7	19 900	12 035	60	–	64
Portugalia	91,9	2 818	1 076	38	–	31
Słowenia	20,3	1 229	504	41	–	61
Słowacja	48,8	3 657	1 556	43	–	75
Szwecja	450,0	9 882	7 638	77	–	22
Wielka Brytania	244,1	17 050	5 225	31	–	70
Węgry	93,0	7 950	2 848	36	–	85
Włochy	301,7	16 287	11 165	69	237	70
UE „25”	3 974,6	197 949	99 752	50	–	50
UE „15”	3 236,3	150 598	79 355	53	–	47
Bułgaria	110,9	4 318	2 847	66	–	39
Chorwacja	56,5	2 726	983	36	–	48
Rumunia	237,5	11 364	3 929	35	–	48
Turcja	780,8	8 697	1 752	20	–	11
Islandia	103,0	–	–	–	–	–
Norwegia	324,2	4 077	2 518	62	–	13
Szwajcaria	41,3	3 231	3 231	100	–	78

Źródło: UIC, statystyki krajowe, Eurostat.

zywano na potrzebę podniesienia efektywności funkcjonowania, poziomu usług i konkurencyjności tej gałęzi transportu.

Należy zaznaczyć, że rozwój w zakresie aspektów technicznych (infrastruktura, tabor, zastosowanie IT i in.) musi iść w parze z takim rozwojem w zakresie aspektów administracyjnych (procedury odprawy granicznej i celne, ujednoczenie dokumentów przewozowych, bezpieczeństwo, ochrona i odpowiedzialność za przesyłkę w całym procesie transportowym). Zagadnienia nabierają szczególnego znaczenia w transporcie prowadzonym z krajów UE do krajów trzecich (nie tylko bezpośrednio sąsiadujących), ponieważ zakres niezbędnych do rozwiązania problemów jest znacznie większy niż w przypadku przewozów wewnętrznych na obszarze państw członkowskich Unii Europejskiej.

- multimodalne połączenie Berlin – Warszawa – Mińsk – Moskwa (Magistrala Transsyberyjska);

- multimodalne połączenie Drezno – Katowice – Lwów – Kijów.

PKP S.A. uważa jednak, że celowe jest uwzględnienie ważnych europejskich połączeń północno-południowych, zgłoszonych przez nią we wcześniejszym stanowisku (z marca 2005 r.):

- Korytarz Paneuropejski VI (E-65/CE-65) Gdańsk – Warszawa/Bydgoszcz – Katowice – Żilina/Ostrava – Břeclav;

- linia CE-59 Malmö-Ystad/Świnoujście – Rzepin – Wrocław – Chałupki/Bohumin – Ostrava;

- linia E-59 Malmö-Ystad/Szczecin – Poznań – Wrocław – Chałupki/Bohumin – Ostrava.

Korytarze te i linie stanowią ważną oś prowadzącą do krajów bałkańskich i Turcji oraz portów śródziemnomorskich.

Ponadto również nie uwzględniono w raporcie odgałęzienia IA (Ryga – Kaliningrad – Gdańsk) Korytarza I. Linia ta umożliwiła

## Stanowisko Grupy PKP – druga runda konsultacji publicznych DG TREN

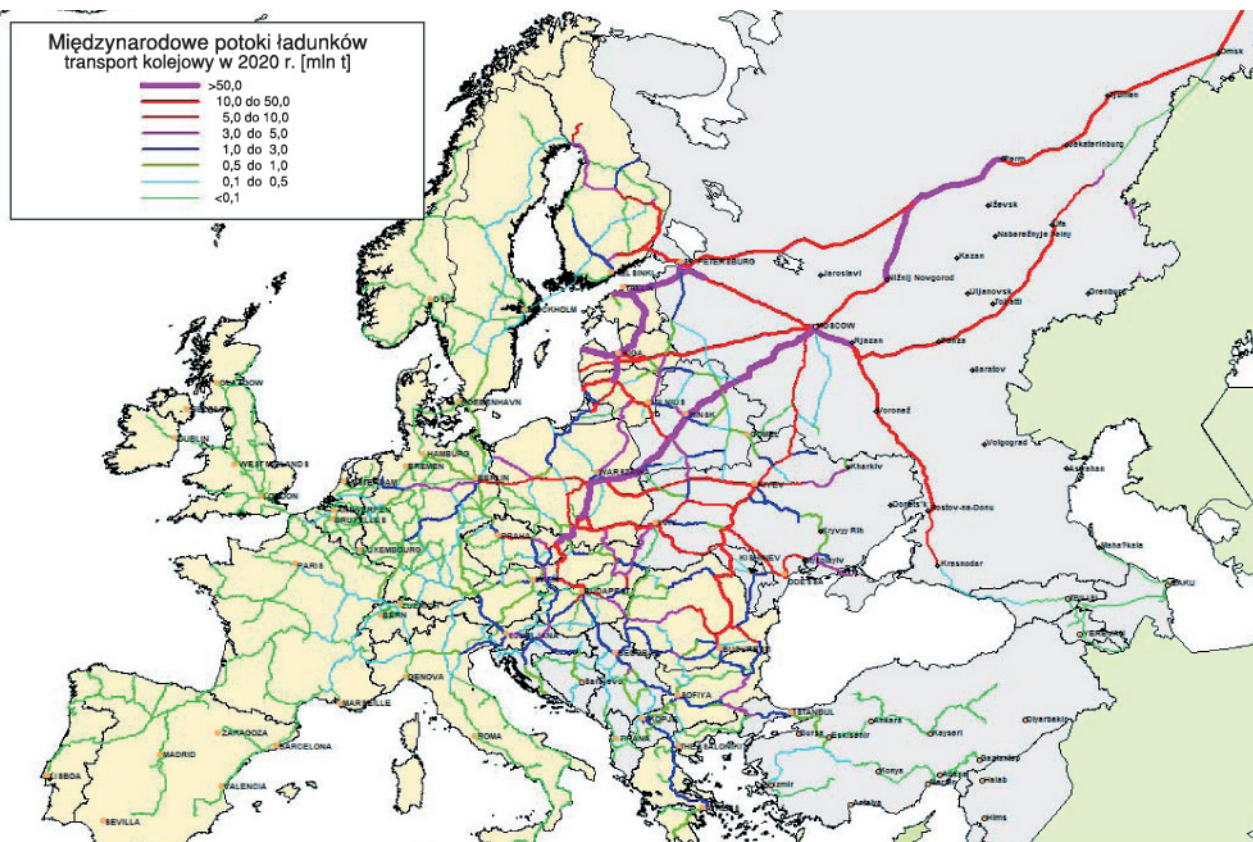
Odpowiedziom na poszczególne pytania pierwszej rundy konsultacji Komisji Europejskiej (DG TREN) był poświęcony, między innymi, artykuł Stanisława Romańskiego *Stanowisko Grupy PKP w sprawie konsultacji publicznych, ogłoszonych przez Komisję Europejską, dotyczących transportu między UE a krajami trzecimi*” (*tts* 3/2006) [5], w którym omówiono kierunki rozwoju kolejowej sieci transportowej w Polsce według podstawowych osi transportowych z określeniem wielkości potoków pasażerów i ładunków na poszczególnych międzynarodowych ciągach transportowych.

W niniejszym artykule zostanie przedstawione stanowisko Grupy PKP przekazane do Komisji Europejskiej (DG TREN) w ramach kolejnej rundy konsultacji publicznych, tym razem poświęconych korektom do zgłoszonego układu sieci transportowej (w tym kolejowej), warunków finansowania projektów, układu priorytetów oraz współpracy międzynarodowej na podstawie traktatów oraz umów o porozumieniu (*memorandum of understanding*). Na podstawie kolejnych konsultacji publicznych materiały przedstawiony w raporcie będzie podlegał weryfikacji i aktualizacji.

**1. Czy pięć głównych osi transportowych, wymienionych w raporcie Grupy Wysokiego Szczebla, reprezentuje – z Państwa punktu widzenia – główne osie ruchu międzynarodowego oraz co Państwo chciałoby dodać/usunąć, gdyby istniała taka możliwość i dlaczego?**

PKP S.A. uważa, że pięć osi wymienionych w raporcie zawiera najważniejsze dla ruchu międzynarodowego kierunki rozwoju transportu, choć należy zauważyć, że wyznaczone osie z reguły omijają korytarze i linie przebiegające przez teren Polski.

PKP S.A. przyjęła z zadowoleniem uwzględnienie w raporcie znaczenia dla rozwoju Europy korytarzy paneuropejskich II i III oraz przełożenie ich na konkretne projekty w dziale Osi Północnej i Centralnej:



Rys. 1. Wielkość międzynarodowych przewozów ładunków między UE a krajami sąsiadującymi z północno-wschodu i południowo-wschodu

Źródło: Raport HLG, s. 20, rys. 3 [4].

połączenie państw Unii Europejskiej z państwami sąsiadującymi: Rosją, Litwą, Łotwą i Estonią.

PKP S.A. uważa, że wymienione korytarze i linie tworzą ważną oś łączącą północ z południem Europy oraz basen Morza Bałtyckiego z basenem Morza Śródziemnego i powinny znaleźć się w propozycjach projektowych Grupy, bo stanowią naturalne przedłużenie 2 z 30 projektów priorytetowych sieci TEN-T.

Jak można to prześledzić na rysunku 2, modernizacja linii tworzących wspomnianą oś stworzyłaby alternatywę dla transportu towarowego północ-południe, likwidując wąskie gardła w Europie Zachodniej; byłaby przyczynkiem do większej spójności w ramach samej UE, a następnie z jej krajami sąsiadującymi. Oś ta stanowiłaby również najatrakcyjniejsze połączenie pasażerskie i towarowe. Korytarz I natomiast, po modernizacji w ramach projektów priorytetowych TEN-T, stanie się najdogodniejszym dla ruchu towarowego połączeniem krajów bałtyckich, Polski i północno-wschodniej części Europy oraz krajów basenu Morza Czarnego.

PKP S.A. uważa, że w Raporcie powinna również znaleźć się postulowana linia E-28, która została zaliczona do TEN-T jako kierunek dodatkowy i łączy Warszawę z Kijowem, z odgałęzieniem do Moskwy lub Odessy. Linia ta byłaby idealną odpowiedzią na wspólny wniosek Polski i Ukrainy dotyczący konieczności połączenia stolic obu krajów za pomocą osi multimodalnych, podczas gdy w Raporcie wspomina się jedynie o zgłoszeniu przez Polskę i Ukrainę takiej uwagi.

**2. Raport Grupy Wysokiego Szczebla wyodrębnia pewną liczbę środków, tzw. zagadnień horyzontalnych. Czy wymie-**

**nione środki są wystarczające i czy rekomendacje Grupy są pomocne w rozwiązywaniu problemów?**

Środki mające rozwiązać problemy horyzontalne, przełożone przez Grupę na praktyczne rekomendacje przedstawione w Raporcie, obejmują także takie działania, jak: współpraca bliźniacza (*twinning co-operation*) pomiędzy państwami UE a państwami sąsiadującymi; wdrożenie pilotażowego projektu wymiany danych elektronicznych w oparciu o TSI-TAF; ustanowienie wspólnych stacji granicznych procedur przyjmowania taboru na podstawie obustronnych porozumień; wprowadzenie odpowiednich urządzeń ułatwiających przewozy pomiędzy krajami o różnych szerokościach toru.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. popiera rekomendacje zaproponowane w Raporcie. Wymienione propozycje z pewnością mogą być pomocne przy rozwiązywaniu problemów horyzontalnych w transporcie pomiędzy krajami UE a krajami sąsiadującymi. Rekomendacje zaproponowane przez Grupę mogą być również środkiem do osiągnięcia harmonizacji między kolejami UE a krajami pozaunijnymi, a w niektórych przypadkach stadium pośrednim na drodze do osiągnięcia przez nie interoperacyjności. Wprowadzenie opisanych w Raporcie procedur wydaje się być tylko kwestią podjęcia odpowiednich decyzji, bez angażowania dużych środków finansowych. Jednocześnie uważa, że rzeczywisty postęp w rozwiązywaniu problemów horyzontalnych może mieć miejsce w drodze wdrożenia współpracy dwustronnej pomiędzy państwami sąsiadującymi. Współpraca taka powinna opierać się na dwustronnych porozumieniach pomiędzy państwami, co doprowadzi do harmonizacji systemów kolejowych państw UE i państw sąsiadujących.

Jednocześnie zwraca się uwagę, że proponowane wspólne zarządzanie przejściami granicznymi (*joint authority*) może okazać się trudne do realizacji, zwłaszcza w odniesieniu do przejść na wschodniej granicy Polski.

**3. Problem finansowania inwestycji transportowych. W jaki sposób wdrożenie zaproponowanych osi i środków horyzontalnych może zostać najlepiej sfinansowane? Jaka może być w tym rola sektora prywatnego oraz opłat za dostęp do infrastruktury?**

Grupa prezentuje w Raporcie wiele środków mających na celu ułatwienie modernizacji i inwestycji zaproponowanych w tym dokumencie. Zauważa się w nim, że problemy finansowania inwestycji są szczególnie ważne dla krajów – członków Grupy, gdzie trudne warunki ekonomiczne idą w parze z deficytem publicznym. Rozpatruje się możliwe rozwiązania pod kątem wsparcia ze strony międzynarodowych instytucji finansowych (EBI, EBOiR, BŚ) Komisji Europejskiej (Europejski Fundusz Rozwoju, studia, szkolenia, pomoc, nowe instrumenty wspomagające finansowanie projektów). W przypadku tego rodzaju pomocy ważne jest również, aby projekty o wartości priorytetowej były umieszczane w narodowych programach rozwoju państw. Kładzie się duży nacisk na rozwiązania typu partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP) i podkreśla potrzebę przeprowadzenia analiz ekonomicznych, które mogłyby stać się podstawą wprowadzenia rozwiązań PPP również poza krajami Unii Europejskiej.

PKP S.A. popiera ideę poszukiwania nowych i jak najszerszych źródeł finansowania projektów kolejowych. Wydaje się jednak, że biorąc pod uwagę obecną sytuację finansową zarówno państw – członków Grupy, jak i budżetu Unii Europejskiej, sfinansowanie rekomendacji Grupy będzie bardzo trudne lub niemożliwe, zwłaszcza dla tej grupy projektów, których realizacja ma zostać rozpoczęta do 2010 r.

Pomysły finansowania projektów oparte są w dużej mierze o nowe instrumenty finansowe Komisji Europejskiej w związku z planem zwiększenia budżetu na współpracę zewnętrzną o 40% w latach 2006–2013, ale mogą okazać się mało realne w związku z kryzysem budżetowym Unii i problemami finansowania wcześniejszych projektów, np. priorytetów TEN (lista z Essen) w ramach UE. Wydaje się, że wskazanie sposobu finansowania przedsięwzięć zarówno inwestycyjnych, jak i środków na przedsięwzięcia o charakterze obszarowym (*horizontal measures*), może być rozpatrywane indywidualnie dla poszczególnego projektu. W tym kontekście „obszarowe” dotyczą infrastruktury liniowej, ponieważ zawsze obsługuje ona (poza funkcją tranzytu) pewien obszar ciężenia do niej potoków pasażerów i ładunków, które wyznaczają tzw. „badania grawitacyjne”.

Możliwości finansowania w ramach PPP są również dyskusyjne wobec niewielkich doświadczeń takiego finansowania, zwłaszcza w przypadku transportu kolejowego. Ograniczona wydaje się też inicjatywa przyciągnięcia prywatnych funduszy, szczególnie w odniesieniu do południowo-wschodniej osi transportowej, a nawet osi centralnej. PKP S.A. popiera jednak pomysł przeglądu przez kraje zasad gwarancji dla inwestorów prywatnych i organizację warsztatów regionalnych w celu wymiany doświadczeń w zakresie PPP.

Grupa zauważa w Raporcie dużą rozbieżność w systemach i stawkach za dostęp do infrastruktury w poszczególnych krajach europejskich. Propozycja Grupy mówi o zbadaniu możliwości

stosowania systemu opłat uzależnionego od odległości, gdzie przychody są przeznaczone na finansowanie inwestycji pokrywających główne osie zidentyfikowane przez Grupę.

PKP S.A. jest zdania, że w chwili obecnej stawki dostępu są uzależnione od możliwości dofinansowania infrastruktury kolejowej przez budżet państwa, a więc bardzo zróżnicowane nawet w ramach samej UE. Ujednolicenie systemu opłat wzdłuż tras osi transportowych byłoby z pewnością krokiem pozytywnym z biznesowego punktu widzenia, lecz wymagałoby to dużego wysiłku prawnego i finansowego zarówno ze strony państw UE (zwłaszcza nowej „dziesiątki”), jak i państw sąsiadujących. PKP S.A. uważa, że pomocne byłoby zorganizowanie warsztatów międzynarodowych również w zakresie tej tematyki.

**4. W celu wdrożenia koordynacji rekomendowanych działań, w Raporcie zaleca się zawieranie umów o porozumieniu (*Memorandum of Understanding*), jak i porozumień międzynarodowych – czy jest to pomocne w osiągnięciu celów? Jeśli nie, to jak można by zapewnić wdrożenie i koordynację działań?**

**5. Grupa Wysokiego Szczebla przewiduje integrację istniejących porozumień i umów o porozumieniu (*Memorandum of Understanding*) w ujednoczonych ramach. Czy przewidziane są również traktaty międzynarodowe?**

(Odpowiedź dotycząca p. 4 i 5)

Głównym środkiem implementacji proponowanych w Raporcie założeń ma być koordynacja działań poprzez ujednoczenie i harmonizację umów o porozumieniu (*Memorandum of Understanding*).

PKP S.A. jest zdania, że należy wdrażać najlepsze rozwiązania z krajów UE dotyczące przekraczania granic, szczególnie w zakresie upraszczania procedur, rozwiązań technicznych i finansowania modernizacji sieci. Wymianę doświadczeń z tego zakresu należy osiągać w drodze współpracy między regionami granicznymi państw UE i państw sąsiadujących. Efektem takiej współpracy powinna być przede wszystkim harmonizacja procedur granicznych i planów modernizacyjnych pomiędzy dwoma sąsiadującymi państwami. Wymienione działania powinny przynajmniej w niektórych przypadkach zostać objęte i potwierdzone przez traktaty międzynarodowe pomiędzy zainteresowanymi państwami, co zapewni im właściwą skuteczność.

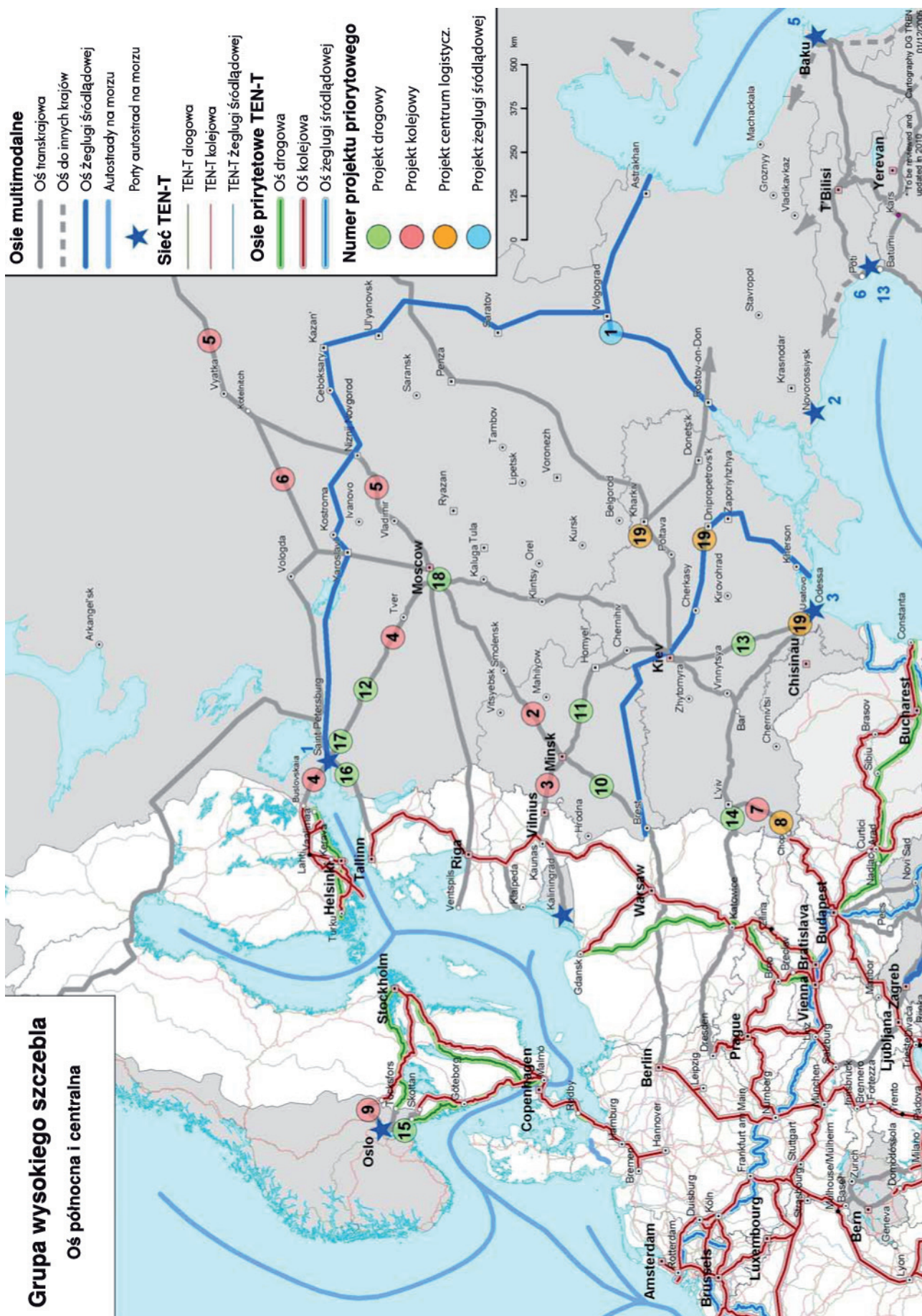
### **Priorytety obszarowe i punktowe w ocenie PKP PLK S.A.**

Polski zarządca infrastruktury kolejowej – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – w opracowaniu *Szersza Europa (Wider Europe)* [3], przygotowanym dla potrzeb pierwszej rundy konsultacji publicznych Komisji Europejskiej (DG TEN), sprecyzował swoje priorytety ogólne (obszarowe) i szczegółowe (punktowe).

Wśród priorytetów obszarowych (*horizontal priorities*) wymieniono w tym opracowaniu:

1) komplementarność systemów:

- technicznych: interoperacyjność, prześwit toru zwłaszcza w Korytarzach II i III, występujące różne wartości napięcia i częstotliwości prądu trakcyjnego na granicy polsko-niemieckiej;
- formalnoadministracyjnych:
  - uproszczenie procedur granicznych (kontrola fitosanitarne i weterynaryjne),



Rys. 2. Osie multimodalne, sieci i osie priorytetowe TEN-T oraz numery projektów priorytetowych

Źr. Raport HLG, s. 70 [4]

– przejazd pociągów na zasadzie wzajemnego zaufania jako podstawa na obszarze UE;

- 2) usuwanie „wąskich gardeł” w skali europejskiej: modernizacja linii CE-59 i E-59;
- 3) intermodalność i transport kombinowany – Warszawa jako węzeł kolejowy dla paneuropejskich korytarzy transportowych I, II i VI; najdogodniejsze europejskie połączenia z autostradami na morzu.

Natomiast priorytety punktowe (*vertical priorities*) obejmują następujące kwestie:

- 1) na ogólną liczbę 43 kolejowych przejść granicznych w Polsce, 29 to przejścia towarowo-pasażerskie, 6 pasażerskich i 3 towarowe;
- 2) na granicy wschodniej jest tylko 18 przejść granicznych, w tym 9 towarowo-pasażerskich, 3 pasażerskie i 6 towarowych;
- 3) 6 najważniejszych przejść na granicy wschodniej to: Braniewo, Trakiszki, Kuźnica Białostocka, Terespol/Małaszewicze, Dorohusk i Medyka/Przemysł.

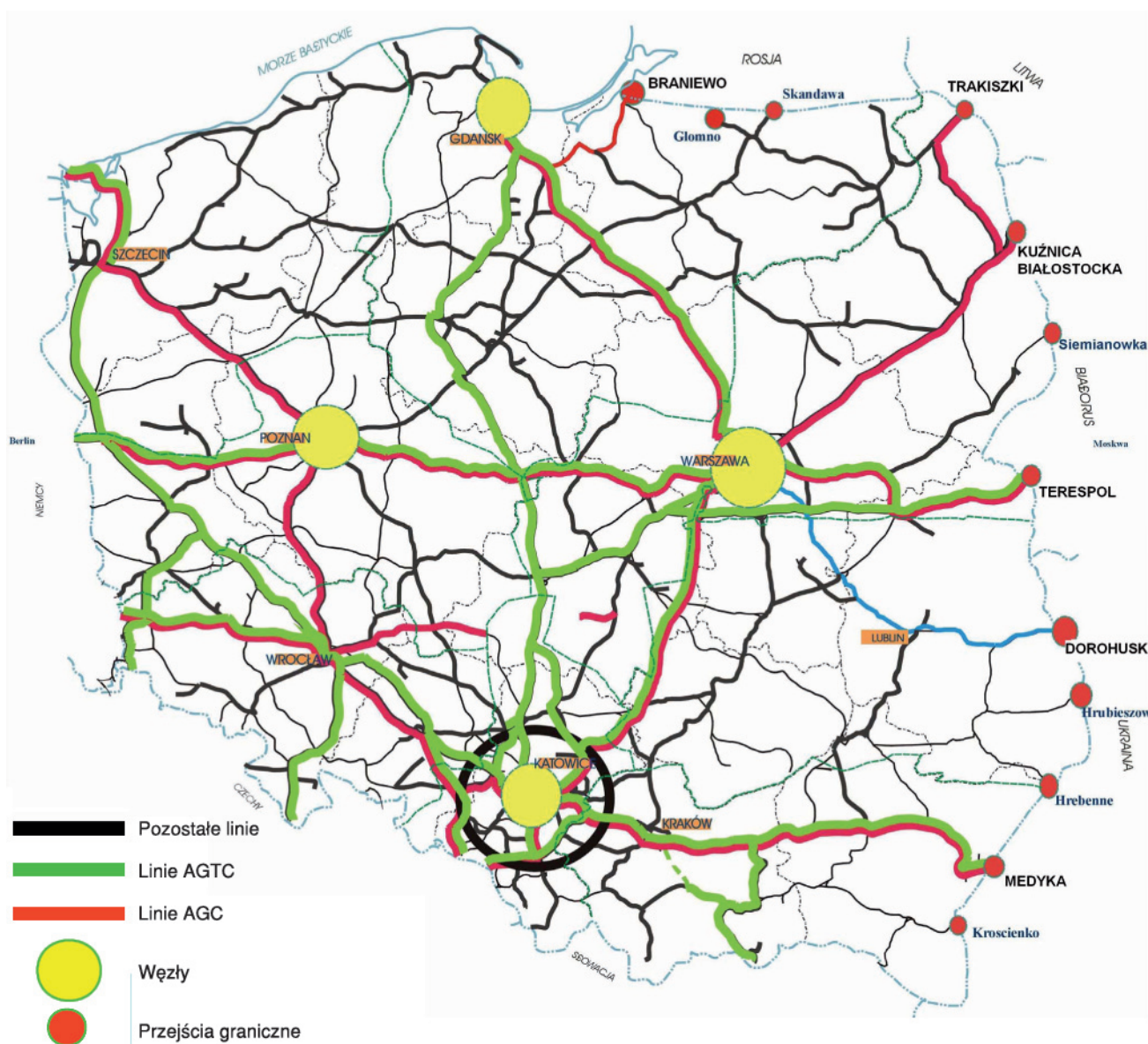
Oznacza to:

- występowanie różnych prześwitów toru (konieczne fundusze na wdrożenie systemu SUW 2000),
- niewystarczająca zdolność przeładunkowa i długość torów stacji granicznych,
- długotrwałe procedury kontroli granicznej i celnej, co oznacza opóźnienia pociągów,
- zły stan techniczny taboru powodujący opóźnienia pociągów.

Według tych zasad określono kierunki działań na podstawie zamierzeń podniesienia standardu w zakresie zagadnień o charakterze obszarowym (linie kolejowe AGC i AGTC), jak i punktowym (przejścia graniczne). Zostały one przedstawione na rysunku 3.

## Wnioski

Dwie rundy konsultacji publicznych Komisji Europejskiej stanowią na pewno materiał bardzo użyteczny dla autorów Raportu Grupy Wysokiego Szczebla. Oprócz weryfikacji pierwotnie przyjętych założeń prognostycznych, jest to również podstawa do poszerzenia



Rys. 3. Priorytety inwestycyjne horyzontalne i wertykalne dla transportu kolejowego w Polsce na lata 2006–2020

Źr. opracowanie PKP PLK S.A. pt. „Szersza Europa” (Wider Europe), s. 13 [3].

spektrum kryteriów uwzględnianych przy ustalaniu priorytetów (osie, linie, projekty).

Niezwykle ważne dla przyszłości jednoczącej się Europy jest wyjście poza obszar Unii Europejskiej i analiza krajów sąsiadujących, zwłaszcza w kierunkach północno-wschodnim i południowo-wschodnim. Należy pamiętać, że są to kierunki prowadzące do wielkich centrów gospodarczych Dalekiego Wschodu (Chiny, Japonia, Korea) i Środkowego Wschodu (Indie, Pakistan) przez kraje WNP oraz przez Turcję. Na mapach głównych osi transportowych na wschód od UE zdecydowanie przeważa równoleżnikowy układ połączeń – do i z Europy Zachodniej, a z czasem zapewne w coraz większym stopniu także do i z Europy Środkowej i Wschodniej.

Polska na mapie sieci TEN-T również wpisuje się w tę tendencję. Jak wspomniano, największa skala przewozów towarowych w perspektywie 2020 r. spodziewana jest na ciągu E-65/E-20 Zembrzydowice – Warszawa – Terespol i jest to bez wątpienia w dużej części ruch tranzytowy. Tak duży udział tranzytu w stosunku do komunikacji krajowej dotąd nie występował w Polsce, a więc jest to duże zadanie i zarazem wyzwanie dla decydentów i realizatorów inwestycji modernizacyjnych, żeby zdążyć z realizacją założonych projektów – przede wszystkim w ramach układu linii AGC/AGTC przebiegających przez Polskę, ze szczególnym uwzględnieniem sieci TEN-T.

Szczególnego znaczenia nabiera zdolność Polski do efektywnego wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w powiązaniu z innymi formami finansowania równoległego i uzupełniającego, przy czym kluczowym czynnikiem jest to czas, terminy wykonania poszczególnych etapów, skoordynowanie realizacji poszczególnych projektów. Tylko wówczas nasz kraj ma szansę na wydzwignięcie swojego systemu transportowego z wielu zapóźnień i zaniedbań w przeszłości, które obecnie stanowią ograniczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego.

Rola transportu kolejowego w sieciach TEN-T jest znacząca i taka pozostanie jako gałęzi transportu bardziej komplementarnej niż konkurencyjnej wobec transportu samochodowego. W ramach koncepcji tworzenia zrównoważonego transportu, jak również stopniowej internalizacji kosztów zewnętrznych, dojdzie zapewne do ukształtowania pewnego stanu równowagi w podziale międzygałęziowym zadań transportowych. Do takiego samego stanu równowagi powinna również dążyć polska polityka transportowa w nadchodzących latach, przy uwzględnieniu wszystkich obecnych i przyszłych uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych na-

szego kraju. Oczywiście niezbędne jest także, wspomniane wyżej, równoległe rozwiązywanie problemów z zakresu aspektów technicznych z tymi o charakterze administracyjnym.

Należy przy tym zwrócić uwagę na to, że wielki wysiłek modernizacyjny w określonych liniach o znaczeniu międzynarodowym musi być skoordynowany z działaniami podejmowanymi w krajach sąsiednich. Temu, między innymi, służą prace Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (EKMT), jak również komitetów sterujących ds. rozwoju transportu w poszczególnych paneuropejskich korytarzach transportowych. Jedynie równoczesna realizacja projektów w tych samych standardach na całej długości danego ciągu transportowego może dać oczekiwane efekty w skali makroekonomicznej.



## Literatura

- [1] Materiał PKP S.A.: Stanowisko Grupy PKP w sprawie konsultacji publicznych, ogłoszonych przez Komisję Europejską, dotyczących transportu między UE a krajami trzecimi (druga runda), wersja robocza z kwietnia 2006 r., s. 5.
- [2] Massel A: *Europejska sieć transportowa*. Technika Transportu Szynowego 4/2004.
- [3] Materiał PKP PLK S.A.: Szersza Europa (Wider Europe). Konsultacja publicznej Komisji Europejskiej – DG TREN (pierwsza runda), wersja robocza w języku angielskim z 5 kwietnia 2005 r., s. 13.
- [4] Raport Grupy Wysokiego Szczebla (HLG), której przewodniczyła Loyola de Palacio, na temat Sieci dla pokoju i rozwoju – rozszerzenie głównych transeuropejskich sieci transportowych na sąsiednie kraje i regiony. Opublikowany w listopadzie 2005 r., s. 77.
- [5] Romański S: *Stanowisko Grupy PKP w sprawie konsultacji publicznych, ogłoszonych przez Komisję Europejską, dotyczących transportu między UE a krajami trzecimi*. Technika Transportu Szynowego 3/2006.

## Sprostowanie

W tekście artykułu S. Romańskiego *Stanowisko Grupy PKP w sprawie konsultacji publicznych, ogłoszonych przez Komisję Europejską, dotyczących transportu między UE a krajami trzecimi*, *tts* 3/2006, s. 20–26 wkradł się błąd. Na s. 24, kol. prawa, w. 28 błędnie napisano, że torowe stanowisko przestawcze znajduje się na stacji Trakiszki (PKP), podczas gdy w rzeczywistości jest ono zainstalowane na stacji Mockava (LG).