

Sieć kolejowa z priorytetem dla ruchu towarowego. Agenda UE w sprawie transportu towarowego i stanowiska

W nawiązaniu do opublikowanego w tfs 12/2007 artykułu „Sieci kolejowe z priorytetem dla ruchu towarowego”, który spotkał się z dużym zainteresowaniem, prezentujemy dokument Komisji Europejskiej „Agenda UE w sprawie transportu towarowego”, który wyjaśnia w szerszym kontekście potrzebę zapewniania właściwych warunków rozwoju przewozów towarowych w Europie. Ponadto prezentujemy stanowiska organizacji transportowych CER i UIRR oraz opinie Zbigniewa Szafrąńskiego, pełnomocnika prezesa PKP S.A.

Komunikat Komisji

Agenda UE w sprawie transportu towarowego: Poprawa wydajności, integracyjności i zrównoważenia transportu towarowego w Europie

I. Kontekst i niezbędne działania

Transport towarowy, obejmujący przewóz różnorodnych towarów – od surowców po gotowe wyroby – ma kluczowe znaczenie dla działalności gospodarczej i utrzymania odpowiedniej jakości życia w Unii Europejskiej. Umożliwia podział pracy, wyzwala efekt skali i mobilizuje do osiągania przewagi nad konkurencją. Transport towarów ma więc fundamentalne znaczenie dla europejskiej konkurencyjności.

Dobrze zorganizowany transport towarowy przyczynia się również do prowadzenia działalności z poszanowaniem zasad zrównoważonego rozwoju i racjonalnego gospodarowania energią oraz wzmacnia cel spójności, zapewniając podmiotom gospodarczym działającym na obszarze UE, w tym w jej regionach peryferyjnych, lepszy dostęp do rynku wewnętrznego i umożliwiając czerpanie z niego większych korzyści.

W śródkresowym przeglądzie opublikowanej przez Komisję Europejską Białej księgi z 2001 r. przewiduje się na lata 2000–2020 pięćdziesięcioprocentowy wzrost przewozów towarowych w 25 państwach członkowskich UE (wyrażonych w tkm). To jednak oznacza również, że aby transport towarów mógł funkcjonować sprawnie i z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju, należy zająć się szeregiem zagadnień strategicznych:

- Zatłoczenie w niektórych obszarach europejskiego systemu transportowego wpływa negatywnie na koszt i czas transportu oraz zwiększa zużycie paliwa.
- Transport towarowy musi przyczynić się do realizacji celów UE w dziedzinie zmian klimatycznych (Konkluzje prezydencji Rady Europejskiej obradującej w Brukseli w dniach 8 i 9 marca 2007 r.) oraz do ograniczenia emisji zanieczyszczeń i hałasu.
- Transport towarowy jest w znacznym stopniu uzależniony od paliw kopalnych, a zdecydowana większość tych paliw pochodzi z importu.
- Należy w dalszym ciągu wzmacniać bezpieczeństwo i ochronę transportu.

- Pewne oznaki wskazują, że sektory przemysłowe związane z transportem i logistyką mają trudności z przyciągnięciem wykwalifikowanych pracowników.

W przypadku niepodjęcia środków zaradczych, problemy te dodatkowo nasilą się w wyniku przewidywanego zwiększenia przewozów towarowych.

Nie należy jednak zapominać, iż przed tą dziedziną stoją nie tylko wyzwania, ale również szanse.

- Wraz z kolejnymi rozszerzeniami wzrosła różnorodność UE, a nowy rynek kontynentalny wymusza szybkie wdrażanie nowoczesnych technik logistycznych oraz sprawdzonych rozwiązań w całej Unii Europejskiej.
- Logistyka transportu towarowego stanowi coraz silniej zintegrowany i skoncentrowany globalny rynek, na którym kilka europejskich przedsiębiorstw uzyskało pozycję światowego lidera.
- Nie bez znaczenia są widoki na zacieśnienie stosunków handlowych z państwami nienależącymi do UE. Dlatego w proponowanych inicjatywach politycznych uwzględnia się również potrzebę poprawy wydajności operacji przewozowych, zwłaszcza w ruchu z krajami sąsiadującymi.
- Szybkie tempo rozwoju technologii teleinformatycznych rewolucjonizuje metody organizacji logistyki transportu towarowego.

II. Reakcja polityczna

W odpowiedzi na te wyzwania Komisja Europejska rozpoczyna jednocześnie szereg inicjatyw politycznych, które uwzględnią wyniki śródkresowego przeglądu Białej księgi dotyczącej transportu z 2001 r. (*Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu* COM(2006) 314). Środki te stanowią wynik intensywnych konsultacji z wszystkimi zainteresowanymi stronami, w ramach których zorganizowano 13 seminariów i kon-

ferencji, wzięto udział w ponad 30 imprezach zewnętrznych oraz otrzymano niemal 160 pisemnych opinii. Ponadto do Komisji wpłynęło ponad 500 zgłoszeń dotyczących wąskich gardel w logistyce.

W przeglądzie Białej księgi wzięto pod uwagę zmiany, które zaszły od 2001 r. i których przejawem jest przyspieszenie tempa globalizacji produkcji, brak stabilności dostaw energii, nasilenie się globalnego ocieplenia oraz osiągnięcie przez UE wymiaru kontynentalnego w wyniku rozszerzenia Unii o kraje Europy Środkowej i Wschodniej. W świetle tych zmian, aby sprostać nowym wyzwaniom, proponuje się rozszerzenie zakresu priorytetów i narzędzi polityki transportowej. Szczególny nacisk kładzie się na poprawę wydajności różnych form transportu, wykorzystywanych samodzielnie lub w połączeniu ze sobą (współmodalność). Obecny pakiet środków ma za zadanie przyczynić się do realizacji tego celu.

Przedstawione inicjatywy polityczne:

- Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego (COM(2007) 607), w którym proponuje się szereg działań promujących zarządzanie przewozami towarowymi i ruchem, osiągnięcie trwałej jakości i wydajności, uproszczenie procedur administracyjnych, a także dokonanie przeglądu norm dotyczących załadunku oraz sprawdzenie, z myślą o wprowadzeniu ewentualnych zmian, dyrektywy 96/53/WE w sprawie wymiarów i obciążeń pojazdów (pamiętając jednocześnie o skutkach dla pozostałych form transportu).
- Komunikat w sprawie sieci transportu kolejowego skoncentrowanej na ruchu towarowym (COM(2007) 608), który przyczyni się do wzrostu konkurencyjności kolejowych przewozów towarowych, przede wszystkim dzięki skróceniu czasu przejazdów i zwiększeniu niezawodności kolei oraz wyjściu naprzeciw oczekiwaniom klientów.
- Komunikat w sprawie europejskiej polityki dotyczącej portów (COM(2007) 616), w którym przedstawiona zostanie koncepcja i narzędzia służące poprawie wydajności portów jako znaczących węzłów w europejskim systemie transportowym, co pomoże im w przyciągnięciu nowych inwestycji, tworząc stabilną podstawę dla dialogu wszystkich zainteresowanych stron oraz wzmacniając ich wizerunek. Komunikat ten stanowi środek realizacji niedawno przyjętego komunikatu w sprawie zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej (COM(2007) 575), w którym przedstawiono całościowe, międzysektorowe podejście do kwestii morskich.
- Dokument roboczy służb Komisji *W kierunku europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier* (SEC(2007) 1351), który zainicjuje proces konsultacji w kwestii umożliwienia żegludze bliskiego zasięgu czerpania pełnych korzyści z istnienia rynku wewnętrznego poprzez usprawnienie i uproszczenie procedur administracyjnych i związanych ze składaniem dokumentów, co pozwoli zrównać status morskiego transportu towarowego z innymi formami transportu.
- Dokument roboczy służb Komisji w sprawie autostrad morskich (SEC(2007) 1367), w którym przedstawiono postęp dokonany w zakresie rozwoju autostrad morskich i proponuje się dalsze elementy wpływające na jakość.

III. Synergia działań

Opisane inicjatywy polityczne stanowią dla siebie nawzajem wzmacnienie i tworzą agendę polityczną, której celem jest poprawa wydajności transportu towarowego w Europie. Wspólne pod-

jęcie tych inicjatyw przyczyni się do poprawy wydajności transportu towarowego w UE oraz do zmniejszenia obciążenia, jakie stanowi dla środowiska naturalnego. Każda z tych inicjatyw poświęcona jest osobnym zagadnieniom, jednak we wszystkich przyjęto wspólne podejście charakteryzujące się:

- skoncentrowaniem się na korytarzach transportowych, również zapewniających połączenie łańcuchów transportowych z krajami sąsiadującymi oraz zamorskimi;
- promowaniem nowatorskich rozwiązań technicznych i organizacyjnych w dziedzinach infrastruktury, środków transportu (np. pojazdy, wagony kolejowe i statki) i zarządzania ruchem towarowym,
- uproszczeniem i ułatwieniem funkcjonowania łańcuchów transportu towarowego i związanych z nimi procedur administracyjnych, oraz
- wzmocnieniem jakości.

Podjęcie oparte na koncepcji korytarzy transportowych

Dzięki wykorzystaniu efektu skali korytarze transportowe oferują wyjątkowe możliwości techniczne i ekonomiczne, które sprawiają, że optymalne wykorzystanie różnych form transportu staje się atrakcyjne. Istotna jest możliwość łączenia ze sobą różnych form transportu oraz samych korytarzy w ramach kompleksowej usługi przewozu towarowego „od drzwi do drzwi”, w miarę potrzeby z wykorzystaniem dobrze zaprojektowanych terminali. Jest to warunkiem wstępnym uzyskania łatwego, niezawodnego i oszczędnego przewozu towarów z użyciem kilku środków transportu. Dlatego w komunikatach w sprawie europejskiej polityki dotyczącej portów oraz w sprawie sieci transportu kolejowego skoncentrowanej na ruchu towarowym podniesiono kwestie dyspozycyjności i dostępności platform przeładunkowych, a z kolei plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego koncentruje się na jakości i wydajności ruchu towarów oraz na zapewnieniu łatwego przepływu informacji dotyczących ładunku między poszczególnymi formami transportu.

Aby zmniejszyć obciążenie, jakie transport towarowy stanowi dla środowiska naturalnego, należy podejmować wysiłki w celu maksymalnego ograniczenia zużycia energii oraz emisji hałasu, zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych pochodzących z transportu towarów.

Mając to na uwadze, w planie działań na rzecz logistyki wprowadzono pojęcie „zielonych korytarzy”, czyli korytarzy transportu towarowego, które charakteryzują się niewielkim oddziaływaniem na środowisko człowieka i środowisko naturalne. Istotnym elementem zielonych korytarzy transportowych będzie transport kolejowy i wodny.

Zarządzanie infrastrukturą, środkami transportu i transportem towarowym

Obecnie istniejąca infrastruktura transportowa musi zostać zmodernizowana pod kątem przewidywanego na nadchodzące lata znacznego wzrostu przewozów towarowych. Jednym z elementów strategii realizacji tego celu jest transeuropejska sieć transportowa (TEN-T), w ramach której bieżące prace obejmują budowę szeregu transgranicznych korytarzy transportowych o strategicznym znaczeniu. Kolejnym elementem jest wydajne wykorzystanie dostępnej infrastruktury, z użyciem systemów informatycznych ulepszających kierowanie ruchem i transportowanymi towarami. Przykładami aktualnie realizowanych działań w tym zakresie są:

w sektorze kolejowym – europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) oraz aplikacje telematyczne dla kolejowych przewozów towarowych (TAF), w śródlądowym transporcie wodnym – usługi informacji rzecznej (RIS), oraz w transporcie morskim – system SafeSeaNet, zarządzanie ruchem statków i usługi informacyjne (VTMIS), system automatycznej identyfikacji (AIS) oraz system identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (LRIT). W planie działań na rzecz logistyki wskazano na konieczność podjęcia dalszych działań na rzecz rozwoju inteligentnych systemów transportowych (ITS) w transporcie drogowym, między innymi w celu osiągnięcia interoperacyjności. Wezwano również do podjęcia prac, mających na celu realizację zintegrowanego systemu identyfikacji i śledzenia towarów oraz – w dłuższej perspektywie – kierowania ich przewozem różnymi środkami transportu. W tym kontekście trwają obecnie prace Komisji nad przygotowaniem ważnej inicjatywy dotyczącej ITS na 2008 r., ustanawiającej szczegółowy plan działań na rzecz rozwoju i wdrożenia inteligentnych systemów transportowych w Europie oraz określającej główne zastosowania techniczne w logistyce transportu towarowego. U podstaw takiej polityki leży uruchomienie europejskich systemów radionawigacji satelitarnej, takich jak EGNOS i Galileo.

Transport towarowy ma również wymiar miejski. System dystrybucji towarów na terenach miejskich wymaga sprawnych punktów styku między przewozami towarów na długich dystansach a dystrybucją do miejsca przeznaczenia na krótszych odcinkach. Zagadnienie to podjęte zostało w opracowanej przez Komisję Europejską Zielonej księżyce na temat mobilności miejskiej, która zaowocuje podjęciem dalszych działań w tej dziedzinie.

Drugim warunkiem wydajniejszego wykorzystania infrastruktury transportowej jest usunięcie przeszkód operacyjnych i handlowych utrudniających dostęp do tej infrastruktury. Kwestia ta została poruszona w komunikacie w sprawie sieci transportu kolejowego skoncentrowanej na ruchu towarowym, ponieważ brak koordynacji w zakresie przydziału trasy prowadzi do nadmiernego komplikowania organizacji ruchu transgranicznego i stanowi dodatkową fizyczną przeszkodę w transporcie kolejowym oraz przyczynę niepotrzebnych opóźnień.

Uproszczenie

Z biegiem czasu nastąpiły zmiany w zakresie usług i przepisów w poszczególnych formach transportu, a często także w poszczególnych krajach, co doprowadziło do powstania różnych zbiorów przepisów dotyczących dokumentacji, odpowiedzialności lub innych wymagań i procedur administracyjnych.

Środki mające na celu uproszczenie otoczenia administracyjnego transportu towarowego koncentrują się w pierwszej kolejności na łańcuchach transportu multimodalnego. W planie działań na rzecz logistyki transportu towarowego podkreślono znaczenie postępu prac nad utworzeniem wspólnego punktu obsługi w zakresie formalności administracyjnych dotyczących transportu towarów oraz zajęto się kwestiami dokumentacji i odpowiedzialności w transporcie multimodalnym. Jednocześnie w komunikacie w sprawie sieci transportu kolejowego skoncentrowanej na ruchu towarowym podjęto kwestię harmonizacji przepisów obowiązujących na poszczególnych odcinkach kolejowych korytarzy transportowych.

Szczególny przypadek stanowi złożoność procedur administracyjnych i wymogów w zakresie składania dokumentów w że-

gludze morskiej bliskiego zasięgu. Wynika to częściowo z natury samego transportu wodnego, ale również z faktu, że podróż statku z jednego portu UE do drugiego jest traktowana jako opuszczenie obszaru celnego Unii w porcie wyjścia, a następnie ponowne wpłynięcie na ten obszar w porcie docelowym. Pociąga to za sobą konieczność przejścia przez cały szereg procedur. Problem ten jest przedmiotem analizy w dokumencie roboczym służb Komisji poświęconym europejskiemu obszarowi transportu morskiego bez barier.

Jakość przewozów towarowych

Jakość usług przewozów towarowych musi ulec poprawie, zwłaszcza jeśli alternatywne dla transportu drogowego środki modalne mają zyskać na atrakcyjności. W szczególności należy podjąć starania na rzecz poprawy wydajności kolei oraz lepszej integracji środków transportu wodnego w logistycznym łańcuchu transportowym. W planie działań na rzecz logistyki transportu towarowego przedstawiono sposoby na poprawę wydajności łańcuchów logistycznych oraz poddano szczegółowej analizie poziom usług świadczonych w multimodalnych węzłach przeladunkowych.

IV. Rola Wspólnoty Europejskiej

Aby przyczynić się do poprawy wydajności transportu towarowego oraz do zmniejszenia obciążenia, jakie stanowi dla środowiska naturalnego, władze muszą stworzyć odpowiednie warunki ramowe oraz popierać działania na rzecz transportu współmodalnego i zorganizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju. Obejmuje to przyjęcie właściwych środków prawnych, umożliwienie normalizacji technicznej, zapewnienie wsparcia politycznego i finansowego oraz propagowanie sprawdzonych rozwiązań. Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego, komunikat w sprawie sieci transportu kolejowego skoncentrowanej na ruchu towarowym, komunikat w sprawie europejskiej polityki dotyczącej portów, dokument roboczy służb Komisji *W kierunku europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier* oraz dokument roboczy na temat autostrad morskich wspólnie tworzą agendę w sprawie transportu towarowego na 2007 r., w której Komisja Europejska określa działania, jakie należy podjąć na szczeblu Unii Europejskiej.

Europejskie działania na rzecz korytarzy transportowych, lepszego kierowania ruchem i transportem towarów, uproszczenia oraz poprawy jakości są niezbędne zwłaszcza w kontekście międzynarodowego charakteru korytarzy transportowych, zwiększania się udziału transgranicznego transportu towarów wraz z rozwojem rynku wewnętrznego, oraz szans na wzrost i rozwój handlu poza zewnętrznymi granicami UE. Ponadto w sektorze, który tak silnie opiera się na innowacjach, brak ogólnoeuropejskiego podejścia doprowadziłby do rozdrobnienia rynków oraz utrudniłby wprowadzenie nowych technologii i nowatorskich rozwiązań, zwłaszcza w sektorze MŚP. Wreszcie obawy środowiskowe związane z transportem towarowym wymagają zjednoczenia wysiłków tej dziedziny.

V. Dalszy rozwój działań

Jednoczesne przyjęcie kilku inicjatyw poświęconych transportowi towarowemu świadczy o istotnym znaczeniu tej dziedziny dla zrównoważonego rozwoju i konkurencyjności europejskiej gospodarki. Zawarte w nich propozycje stanowią wynik długiego procesu konsultacji, który doprowadził także do nawiązania ogólnoeu-

ropejskiego dialogu społecznego na temat portów oraz może przyczynić się do ożywienia dialogu również na szczeblu lokalnym i regionalnym.

Zbiór inicjatyw politycznych zaprezentowanych w niniejszym dokumencie wyznacza kierunek europejskiej polityki w zakresie transportu towarowego, opartej na zasadach współmodalności, inteligentnych systemach transportowych (ITS), zielonych korytarzach transportowych i zorientowaniu na użytkownika:

- Współmodalność wymaga poprawy wydajności, interoperacyjności i wzajemnych połączeń między transportem kolejowym, morskim, żegluga śródlądową, transportem lotniczym, drogowym i odpowiednimi węzłami, w celu osiągnięcia pełnej integracyjności tych środków w ramach kompleksowej usługi typu „od drzwi do drzwi”.

- Inteligentne systemy transportowe stanowią sposób na usprawnienie zarządzania transportem i ładunkami oraz zwiększenie wykorzystania dostępnej infrastruktury.

- Koncepcja zielonych korytarzy jest kolejnym konkretnym narzędziem służącym uwzględnieniu obaw dotyczących środowiska naturalnego oraz bezpieczeństwa i ochrony w projektowaniu i funkcjonowaniu infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej.

- Wymagania użytkowników będą musiały znaleźć się w centrum zainteresowania przyszłych działań.

Na tych zasadach będzie opierała się realizacja działań i inicjatyw proponowanych obecnie przez Komisję Europejską.

Stanowisko CER w sprawie komunikatu Komisji Europejskiej (COM 2007 (608)) o sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym

OGÓLNE STANOWISKO

Struktury korytarzy/prace korytarzowe

- CER zgadza się, iż należy stworzyć struktury korytarzowe. Powinny one zostać utworzone natychmiast (w 2008 r.); nie ma potrzeby czekać na pełną definicję korytarzy.

§ Struktury te powinny być przynajmniej „Strukturami Zarządzania Projektem”, mającymi na celu określenie i zarządzanie inwestycjami wzdłuż korytarza. Mogą one również opracować założenia eksploatacyjne korytarzy (np. przyznawanie tras, politykę cenową, koordynację ruchu...). Niemniej nie może zostać im narzucone zadanie efektywnej eksploatacji. Zamiast tego powinno się zbadać i ustalić faktyczną wykonalność.

- Przewoźnicy kolejowi powinni być reprezentowani w strukturach korytarzowych wraz z państwami członkowskimi oraz zarządcami infrastruktury celem zapewnienia właściwego podejścia rynkowego.

- Struktury korytarzowe powinny być oficjalnie uruchomione poprzez „Konferencje Korytarzowe” na poziomie ministerialnym pod patronatem Komisarza ds. Transportu i powinny być zarządzane na poziomie ministerialnym.

- Przy organizowaniu niezbędnej pracy na korytarzach powinna zostać uwzględniona koncepcja CER pn. „Primary European Rail Freight Network”. Szczególnie geograficzne określenie korytarzy powinno być zgodne z bieżącymi oraz potencjalnymi potokami ruchu.

- „Strategiczny przegląd” środków zaproponowanych na końcu Komunikatu powinien być przeprowadzony bezpośrednio na poziomie „Struktur Korytarzowych”. Wyniki powinny być przekazywane, a na ich bazie mogą zostać opracowane wytyczne stanowiące odniesienie na przyszłość.

Finansowanie

- CER zachęca Komisję do nieograniczania analiz w zakresie rozwiązań finansowych do istniejących programów. Możliwe są bardziej kreatywne rozwiązania, jak np. szersze zastosowanie

Partnerstwa Publiczno Prywatnego poprzez bardziej ambitną Eurowinietę.

Reguły priorytetów/jakość/otwarcie rynku

- CER zaleca, aby zasady priorytetów nie były ustalone przez prawo europejskie przy zastosowaniu odgórnego narzucenia określonego podejścia. Zamiast tego, CER proponuje aby zasady priorytetów zostały przedyskutowane na poziomie „Struktur Korytarzowych”. Poprzez takie podejście ich wpływ na sieć jako całość musi zostać uwzględniony i należy podkreślić, że różnica pomiędzy regułami priorytetów na poziomie planowania i regułami priorytetów na poziomie eksploatacyjnym jest istotna.

- Zamiast proponować dalsze biurokratyczne interwencje w obszarze jakości, CER zaleca, aby Komisja najpierw poczekała do czasu, aż będzie gotowy jej raport nt. jakości przewozów towarowych oraz dostępne będą ostateczne wyniki europejskiego reżimu działalności.

- W międzyczasie CER wzywa Komisję do niezwłocznego wypracowania rozwiązań umożliwiających państwom członkowskim szybkie wdrożenie załączników do COTIF’u (CUI, ATMF, APTU).

- Odnośnie dalszego otwarcia terminali i stacji rozrządowych CER uważa, że istniejące prawodawstwo – w przypadku jego pełnego i właściwego zastosowania, jest już obecnie wystarczające i ostrzega przed przeregulowaniem prawnym.

TŁO

Komisja Europejska pracowała nad Komunikatem w sprawie sieci zorientowanej na przewozy towarowe od początku 2006 r. Komunikat został opublikowany 18 października 2007 r. W podsumowaniu komunikatu Komisja proponuje następujące środki:

1. Stworzenie „Struktur Korytarzowych” obejmujących państwa członkowskie i zarządców infrastruktury, dotyczących konkretnego korytarza;
2. Opracowanie wskaźników i mierników jakości;

3. Określenie inwestycji potrzebnych wzdłuż każdego korytarza i określenie programów łagodzących w każdym z nich efekty wąskich gardeł;
4. Harmonizację, bazującą na korytarzach, zasad priorytetów na poziomie planowania przewozów;
5. Przyznanie większego priorytetu przewozom towarowym w przypadku zakłóceń ruchu na poziomie korytarzowym;
6. Zwiększenie przepustowości i otwarcie dostępu do terminali i stacji rozrządowych.

1. OGÓLNA OPINIA NINIEJSZEGO PROJEKTU

Generalnie CER odnosi się pozytywnie do tego Komunikatu. Przyjmuje z zadowoleniem fakt, że Komisja w omawianym komunikacie przyznała ważniejsze miejsce inwestycjom infrastrukturalnym spośród rozważanych środków niż w swoim dokumencie konsultacyjnym z maja 2006 r. W liście proponowanych środków inwestycyjnych znajdują się obecnie na trzecim miejscu zamiast na ostatnim jak to było w dokumencie konsultacyjnym. Inwestycje w infrastrukturę odgrywają kluczową rolę w budowaniu prawdziwie towarowej sieci. W tym kontekście komunikat mógłby przypomnieć czytelnikom o bieżących brakach w budżetach zarówno UE, jak i poszczególnych krajów i śmiało proponować co najmniej indykatywny poziom zobowiązań finansowych. CER odczytuje jako pozytywny czynnik zdanie Komisji, że istniejące „struktury korytarzowe” już obecnie definiują i wdrażają krótkookresowe środki celem poprawy eksploatacji na korytarzach zanim planowane inwestycje infrastrukturalne przyniosą owoce.

Ponadto CER chciałby zwrócić uwagę na specyficzne aspekty Komunikatu i wzywa Komisję do uwzględnienia tych punktów przy opracowywaniu proponowanych działań.

2. STRUKTURY KORYTARZOWE (rozdział 3.1)

CER przyjmuje z zadowoleniem propozycję stworzenia „struktur korytarzowych” koncentrujących się na problemach eksploatacyjnych i infrastrukturalnych.

Jednakże w tym aspekcie CER chciałby wskazać, że należy wyraźnie rozgraniczyć:

1. Środki niezbędne do poprawy infrastruktury korytarzowej i procesów eksploatacyjnych (to wymaga „Struktury Zarządzania Projektem” na wzór struktury utworzonej dla korytarzy ERTMS).
2. Bieżące prowadzenie eksploatacji na korytarzu, która ma więcej wspólnego z planowaniem i zarządzaniem codzienną eksploatacją.

Komisja w swym komunikacie wydaje się dążyć do utworzenia struktur korytarzowych obejmujących oba zakresy odpowiedzialności. CER nie kwestionuje konieczności stworzenia „Struktury Zarządzania Projektem” do sterowania inwestycjami wzdłuż korytarzy i ewentualnej zmiany procesów granicznych. W zakresie działań „eksploatacyjnych” (rozciągających się od „przyznawania tras” do „zarządzania cenami i ruchem”) CER uważa, że rolą „Struktury Korytarzowych” jest odzwierciedlać tę ideę włączając w to wszystkich partnerów (w tym przewoźników towarowych i pasażerskich) i zaproponować innowacyjne rozwiązania w zakresie organizacji uwzględniając specyficzne charakterystyki każdego korytarza. CER popiera bliską współpracę przedsiębiorstw na poziomie międzynarodowym celem uproszczenia procesu transgranicznego. Struktury korytarzowe powinny jednakże przeanalizować możliwość zintegrowania „międzynarodowych organizacji

przewoźników” w istniejącą sieć krajowych zarządców infrastruktury i RailNetEurope. CER zgadza się, że „struktury korytarzowe” będą przydatne, ale uważa, że jest zbyt wcześnie aby wysnuwać wnioski o tym co te struktury powinny robić poza samym zarządzaniem projektem lub działaniami na rzecz poprawy funkcjonowania korytarza.

Również w zakresie inwestycji infrastrukturalnych rola struktur korytarzowych nie powinna być ograniczona do określania potrzebnych inwestycji (wykazano to już w wielu studiach i tzw. business cases) ale, co ważniejsze, powinna być włączona w planowanie inwestycji i zarządzanie robotami infrastrukturalnymi. Odnośnie pilności inwestowania w dodatkową przepustowość, większy nacisk należy położyć na stworzenie omawianych struktur korytarzowych, tj. przyspieszyć proces w 2008 r. (w rezultacie, oznacza to że „każde państwo członkowskie będzie musiało brać udział w przynajmniej jednym strukturze korytarzowej do 2009 r.”, i nie do 2012 r., jak sugerowano to w Komunikacie – przyp. red.). Byłoby to zgodne z proponowanym działaniem „Zielone Korytarze Transportowe dla Przewozów Towarowych” w Komunikacie Komisji o Logistyce Przewozów Towarowych (COM2007/607).

W przeciwieństwie do tego co jest sugerowane w Komunikacie, nie wydaje się potrzebne robienie specyficznych prawnych definicji takich struktur w tym czasie. Po pierwsze, rozporządzenie 2137/85 dotyczące Europejskich Ugrupowań Interesu Ekonomicznego (tzw. EEIG) już obecnie zapewniają użyteczne ramy prawne. Ponadto, najlepiej jest poczekać i zobaczyć jak funkcjonują struktury utworzone na korytarzach ERTMS A i C przed wysnuciem wniosków o tym czy jakiegokolwiek (więcej) prawne definicje korytarzy są w ogóle potrzebne.

Aby zapewnić rynkowe nastawienie struktur korytarzowych CER nalega, aby przewoźnicy kolejowi byli obecni w nich wraz z państwami członkowskimi i zarządcami infrastruktury. W rzeczywistości, im bardziej rola struktur korytarzowych jest rozciągnięta od diagnostyki infrastruktury i planowania inwestycji w stronę kwestii eksploatacyjnych takich jak horyzontalne zasady eksploatacyjne i długodystansowe planowanie tras, tym bardziej potrzebna jest odpowiedź rynku i wkład przewoźników. Ponadto, geograficzne pokrycie struktur korytarzowych powinno być zgodne z dostępnymi danymi o potencjale i potrzebach rynku, które są zatrzymywane przez przewoźników kolejowych.

W tym kontekście, geograficzny zakres korytarzy może nie stać statycznym w czasie i może ulec zwiększeniu, w razie potrzeby, o dodatkowe główne odcinki lub lokalne linie dowozowe (np. zatoki, terminale lub inne bocznice) celem adaptacji do zmieniających się warunków rynkowych. Definicja korytarza powinna zatem być określona przez same struktury korytarzowe w elastyczny i pragmatyczny sposób przyjmując podejście „nauki przez pracę”. Oznacza to, że Komisja nie powinna czekać aż korytarze będą w pełni zdefiniowane przed uruchomieniem „Struktury Korytarzowych”.

Kończąc CER mocno zaleca, aby struktury korytarzowe były tworzone pod wysokim patronatem Komisarza ds. Transportu i ministrów transportu właściwych dla każdego korytarza, dzięki czemu potrzeby zostaną przejrane i uwzględnione na najwyższym poziomie.

■ CER zgadza się, że struktury korytarzowe powinny zostać utworzone. Powinny być powołane natychmiast (w 2008 r.). Nie ma potrzeby czekać z uruchomieniem korytarzy na ich pełne zdefiniowanie.

■ Struktury te powinny być przynajmniej „Strukturami Zarządzania Projektem” mającymi na celu określanie i zarządzanie inwestycjami wzdłuż korytarza. Mogą również opracowywać one koncepcje na rzecz eksploatacji korytarza (np. alokacja tras, polityka cenowa, koordynacja zarządzania ruchem...). Jednakże zadanie efektywnego prowadzenia eksploatacji nie powinno być im narzucone. Zamiast tego należy sprawdzić bieżącą wykonalność.

■ Ważne jest aby przewoźnicy kolejowi byli również reprezentowani w strukturach korytarzowych obok państw członkowskich i zarządców infrastruktury, co zapewni niezbędną koncentrację na rynku celem zdefiniowania korytarza, określenia niezbędnych inwestycji i dyskusji o kwestiach eksploatacyjnych.

■ CER zaleca, aby struktury korytarzowe były oficjalnie uruchomione na „Konferencjach Korytarzowych” na poziomie ministerialnym pod patronatem Komisarza ds. Transportu i aby były sterowane na poziomie ministerialnym.

3. JAKOŚĆ (rozdział 3.2)

Na drugim miejscu w swoim komunikacie Komisja wymienia środki obejmujące wskaźniki i mierniki jakości przewozów towarowych. CER wątpi, czy obowiązkowe opublikowanie wskaźników w jakikolwiek sposób rozwiąże rzeczywiste problemy (np. publikacja statystyk UIRR, do których w wystarczającym stopniu odwołuje się Komisja w swoim Komunikacie, w żadnym stopniu nie poprawiła sytuacji segmentu międzynarodowego kombinowanego transportu kolejowo-drogowego – przyp. red.). Komunikat nie podkreśla również w wystarczającym stopniu, że jakość zależy jedynie częściowo od sposobu w jaki przedsiębiorstwa kolejowe zorganizują swoje przewozy, natomiast w znacznym stopniu od dostępności właściwej infrastruktury o dobrej jakości. Środki sugerowane w rozdziale 3.2 o miernikach jakości niestety nie mają żadnego odniesienia do inwestycji infrastrukturalnych.

O ile w zakresie jakości nie jest potrzebny natychmiast żaden środek, o tyle należy szybko zapewnić jednolite ramy prawne dla sprostania kwestiom odpowiedzialności pomiędzy przewoźnikami kolejowymi a zarządcami infrastruktury. Dziś nowy COTIF (*Konwencja dotycząca Międzynarodowych Przewozów Koleją*) zapewnia tę możliwość w ramach załącznika CUI (*Jednolite zasady dotyczące Kontraktu na Wykorzystanie Infrastruktury w Międzynarodowym Ruchu Kolejowym* – zał. E do COTIF). Niestety Komisja poprosiła państwa członkowskie o powstrzymanie się od stosowania tego kluczowego dokumentu prawa międzynarodowego (stosowanego nawet poza Unią Europejską) pozostawiając przewoźników kolejowych w niekomfortowej sytuacji, w której muszą spełnić zobowiązania wobec swoich klientów bez analogicznego odniesienia w relacji z zarządcami infrastruktury. Stwarza to niepewność prawną oddziałująca już obecnie negatywnie na ruch transgraniczny w Unii Europejskiej, gdzie coraz więcej klientów jest niezadowolonych.

CER widzi ryzyko, że kwestie jakości, jako najkorzystniejszy pod względem politycznym dla Komisji, absorbują większość jej zasobów ludzkich ze szkodą dla innych działań, w rzeczy samej mniej nośnych politycznie ale z drugiej strony będących z pewnością lekarstwem na prawdziwe przyczyny problemu.

CER zauważa również, że Komisja odnosi się ponownie do statystyk UIRR. Niestety, obejmują one jedynie mniej niż połowę przewozów w międzynarodowej części kombinowanego ruchu kolejowo – drogowego prowadzonego przez przedsiębiorstwa członków UIRR. Stanowi to zatem mniej niż 5% całego rynku

przewozów towarowych w Europie. Statystyki UIRR nie są zupełnie wiarygodne i miarodajne w obszarze poprawy przewozów obserwowanej w innych segmentach rynku, gdzie poziom punktualności wynoszący 90% nie jest już wcale wyjątkiem. Zostało to wyraźnie wykazane na warsztatach zorganizowanych przez Komisję dnia 9 lipca 2007 r.

■ Zamiast proponować dalsze biurokratyczne interwencje w obszarze jakości, CER zaleca aby Komisja najpierw poczekała do czasu aż gotowy będzie, zaplanowany na koniec roku 2007 r., raport o stanie przewozów towarowych oraz dostępne będą ostateczne wyniki europejskiego reżimu działalności.

■ CER wzywa Komisję do pilnego wypracowania rozwiązań umożliwiających państwom członkowskim stosowanie załączników COTIF'u (CUI, APTU, ATMF), aby uniknąć obserwowanej już prawnej niepewności w codziennej pracy kolei.

4. INWESTYCJE INFRASTRUKTURALNE (rozdział 3.3)

Odnosnie inwestycji w przepustowość (w rozdziale 3.2) CER pragnie zasugerować, aby – uwzględniając dotychczas zebraną wiedzę w zakresie potrzeb infrastrukturalnych na kilku korytarzach, Komisarz wraz z zainteresowanymi ministrami transportu uruchomił oficjalnie wszystkie „struktury korytarzowe” już w 2008 r. Jeśli okażą się one właściwe, to wyznaczone już korytarze mogą być modyfikowane (np. poprzez dodanie linii lub odcinków...) co zapewni większą zgodność z bieżącymi i potencjalnymi potokami ruchu i z oczekiwaniami rynku. Zgodnie z dyskusją na spotkaniu wysokiego szczebla w dniu 17 lipca 2007 r. pomiędzy Komisarzem Barrot a Komitetem Zarządzającym CER mogłoby to zostać wdrożone poprzez tzw. „konferencje korytarzowe” obejmujące zainteresowanych ministrów. Konferencje te dadzą Komisji oraz właściwym państwom członkowskim możliwość przeglądu potrzeb w zakresie inwestycji infrastrukturalnych i umożliwią podjęcie od razu skoordynowanych działań.

Ponadto, w europejskich obszarach lub korytarzach, gdzie dane nie są w pełni dostępne (np. w Europie Południowo-Wschodniej) należy pilnie podjąć dalsze studia (w 2008 r.) celem określenia potrzeb inwestycyjnych w infrastrukturę kolejową. „Struktury Korytarzowe” powinny być utworzone możliwie szybko (tj. w 2008 r.) tak, aby żaden obszar w Europie nie pozostał w tyle w zakresie programów inwestycyjnych. Sytuacja w krajach Europy Środkowej i Wschodniej, w szczególności korytarzy w tym regionie, nie powinna być pominięta. Ponadto sugeruje się dokonanie dokładnego przeglądu mapy zaproponowanej na stronie 5 Komunikatu.

Ostatecznie, w zakresie możliwych źródeł finansowania inwestycji infrastrukturalnych, CER wyraża ogromne obawy, iż Komisja Europejska wydaje się ograniczać swoją analizę do „istniejących programów”. CER uważa za niewłaściwe podejście, w którym Komisja nie zamierza znaleźć bardziej kreatywnych rozwiązań finansowych niż te, które istnieją obecnie, a których braki zostały już udowodnione. Ograniczanie źródeł finansowania do istniejących programów jest niezawodną receptą na porażkę, chyba że programy te zostaną wyposażone w odpowiednie zasoby. Bardziej ambitne podejście do Eurowiniety mogłoby np. należeć do wachlarza nowych kreatywnych instrumentów, które Komisja powinna promować, ponieważ uczyniłyby one kolej bardziej atrakcyjną dla prywatnych inwestorów, a przez to Partnerstwo Publiczno Prywatne w infrastrukturę kolejową bardziej realnym.

■ CER zachęca Komisję do uwzględnienia swej koncepcji „*Primary European Rail Freight Network*” przy organizowaniu niezbędnych prac na korytarzach. Należy zwrócić uwagę, aby w szczególności geograficzne pokrycie korytarzy było zgodne z bieżącymi i potencjalnymi potokami ruchu dla wszystkich gałęzi transportu i z oczekiwaniami rynku.

■ CER zachęca Komisję do nieograniczania swych analiz w zakresie rozwiązań finansowych jedynie do istniejących programów. Możliwe jest zaproponowanie bardziej kreatywnych rozwiązań, jak np. zastosowanie aktywnego Partnerstwa Publiczno Prywatnego (poprzez bardziej ambitne podejście do Eurowiniety).

5. UPRAWNIENI WNIOSKODAWCY (rozdział 3.4)

CER wciąż wątpi czy wspomniane w paragrafie 3.3 dodanie możliwości kupowania tras przez autoryzowanych wnioskodawców jest dobrym pomysłem i zastanawia się, jak to działanie może „dalej rozwinąć koordynację pomiędzy zarządcami infrastruktury i poprawić zarządzanie ruchem międzynarodowym”. Istnieje bowiem ryzyko, że trasy są zabukowane przez organizacje które, w innych okolicznościach, nie ponoszą ryzyka związanego z inwestycjami w aktywa długookresowe (maszynistów, lokomotywy, wagony). Ograniczyłoby to możliwości „prawdziwych przewoźników” do podjęcia takich inwestycji.

Podejście pragmatyczne, na bazie zebranego już doświadczenia w poprzednich kilku miesiącach w różnych państwach, które otworzyły możliwość zakupu tras przewoźnikom niekolejowym, wskazuje – zgodnie z przewidywaniami CER, że zarządzanie wnioskami o przyznanie tras pochodzącymi od takich wnioskodawców prowadzi do istotnych problemów praktycznych. Zarządcy infrastruktury w praktyce nie mogą uznać wniosku o przyznanie trasy bez wiedzy, jaka lokomotywa będzie na niej wykorzystywana i jaka zasada eksploatacyjna będzie stosowana. Np. w Niemczech zarządca infrastruktury – aby odpowiedzieć na złożony wniosek o przyznanie trasy, wymaga obecnie od uprawnionych wnioskodawców określenia przewoźnika kolejowego, który będzie wykonywał transport. Do zamówienia trasy wymagana jest szczegółowa wiedza nt. eksploatacji pociągu, która zazwyczaj nie jest dostępna wnioskodawcom niekolejowym.

■ CER wątpi, że rozszerzenie o tzw. uprawnionych wnioskodawców, jeśli w ogóle praktyczny, wpłynie na wzrost kolejowych przewozów towarowych.

6. ZASADY PRIORYTETÓW (rozdział 3.4 i 3.5)

Projekt Komunikatu wymienia środki służące zharmonizowaniu zasad priorytetów na poziomie planowania przewozów (rozdział 3.3) oraz przyznania większego priorytetu przewozom towarowym w przypadku zakłócenia ruchu (rozdział 3.4). Właściwe jest, że środki te znajdują się w Komunikacie po środku 3.3 dotyczącym poprawy przepustowości poprzez inwestycje infrastrukturalne, a nie przed nim.

CER docenia, że Komisja wyraźnie rozdziela proces przyznawania na poziomie planowania przewozów od zasad priorytetów stosowanych w przypadku zakłócenia ruchu. W tym przypadku, CER zgadza się z Komisją w tym, iż jeśli nawet większy priorytet zostanie przyznany międzynarodowemu ruchowi towarowemu na poziomie planowania przewozów, to może się okazać iż w trakcie bieżącej eksploatacji sprawa będzie bardziej delikatna.

Należy jednak podkreślić fakt, że zasady priorytetów same w sobie nie mogą rozwiązać problemu niewystarczającej przepu-

stowości. Przyznanie wyższego priorytetu jednemu rodzajowi użytkowników na nasyczonej sieci prowadzi po prostu do frustracji pozostałych użytkowników. Z kolei zastosowanie zasad priorytetów na infrastrukturze nasyczonej w niewielkim stopniu prowadzi do grupowania pociągów o tych samych charakterystykach ruchu co zwiększa efektywność całego systemu. Łagodzenie utrudnień związanych z wąskimi gardłami oraz inwestycje w przepustowość na bardzo nasyczonej sieci są zatem koniecznym elementem warunkującym prawdziwie efektywne oddziaływanie samych reguł priorytetów. Reguły priorytetów powinny być wykorzystywane jako narzędzie do zoptymalizowania zarządzania systemem a nie jako sposób do rozwiązania poważnych braków infrastrukturalnych.

Na poziomie praktycznym CER uważa, że utworzenie ogólnych reguł priorytetów na poziomie Wspólnoty poprzez „uzupełniające działania prawne” jest przedwczesne i może po prostu stworzyć kolejny prawno-biurokratyczny kaftan bezpieczeństwa. Struktury Korytarzowe (obejmujące nie tylko państwa członkowskie i zarządców infrastruktury, ale również – co ważne, samych przewoźników kolejowych) powinny sugerować same takie reguły uwzględniając charakterystyki poszczególnych korytarzy (w zakresie wąskich gardel, specyfikacji technicznych i ruchowych). Takie pragmatyczne, nie prawne, podejście umożliwi również większą elastyczność w momencie przyjmowania i modyfikowania reguł priorytetów (z uwagi na zmiany techniczne i charakterystykę ruchową).

■ CER zaleca, aby reguły priorytetów nie były ustalane na poziomie prawa europejskiego przy odgórnym narzucaniu podejścia. Zamiast tego, CER proponuje aby reguły priorytetów były analizowane na poziomie „Struktur Korytarzy”. Poprzez takie podejście, ich wpływ na sieć jako całość musi zostać uwzględniony, a rozdzielenie reguł priorytetów na poziomie planowania od reguł na poziomie eksploatacyjnym jest kluczowe.

7. USŁUGI POMOCNICZE (rozdział 3.6)

Dwa aspekty, oba tak samo ważne, zostały zasygnalizowane przez Komisję Europejską w jej Komunikacie w rozdziale „Usługi Pomocnicze”:

1. Zwiększanie przepustowości terminali i stacji rozrządowych;
2. Dalsze otwarcie dostępu do terminali i stacji rozrządowych.

CER przyjmuje z zadowoleniem fakt, że Komisja postrzega zwiększanie przepustowości terminali i stacji rozrządowych jako jeden ze środków potrzebnych do opracowania całej przepustowości dla kolejowych przewozów towarowych. Przy tej okazji nie można pominąć rozwoju „torów parkingowych” jako środka służącego poprawie przepustowości i dostępu. Pomiędzy wrześniem 2006 r. a lipcem 2007 r. CER przeprowadził badanie na 6 głównych korytarzach transeuropejskich stanowiących 35% wolumenu kolejowych przewozów towarowych w Europie. Celem tego przedsięwzięcia było wskazanie potrzeb i korzyści związanych z inwestowaniem w infrastrukturę kolejową. Naturalnie środki niezbędne do zwiększenia przepustowości terminali i stacji rozrządowych były również uwzględnione, a suma inwestycji w tym zakresie, tylko w obrębie 6 badanych korytarzach, została oszacowana na kwotę 2,4 mld euro. To, nawiasem mówiąc, stanowi zaledwie niewielką część całościowych kosztów inwestycji niezbędnych na samej infrastrukturze kolejowej. W zakresie finansowania usług pomocniczych CER pragnie powtórzyć swe obawy wspomniane przy okazji inwestycji infrastrukturalnych jako całości, że ograni-

czanie źródeł finansowania do „istniejących programów” byłoby niezawodną receptą na porażkę. Komisja powinna zejść z utartej ścieżki i zaproponować kreatywne, nowe rozwiązania w zakresie źródeł finansowych przeznaczonych zarówno ma infrastrukturę główną, jak i pomocniczą.

CER popiera również rozwój uczciwej konkurencji na rynku kolejowym. Stosuje się to w tym samym stopniu do zasad dostępu do usług związanych z koleją, zdefiniowanych w załączniku II dyrektywy 2001/14. W tym kontekście CER wzywa Komisję do wspierania długoterminowej konkurencji poprzez promowanie nowych inicjatyw na rynku w obrębie usług związanych z koleją, na co pozytywny wpływ wywrze z pewnością przedsiębiorczość, a nie przeregulowanie grożące stworzeniem dodatkowej biurokracji i sztucznymi barierami przy wejściu na rynek. W ramach przejrzystego i niedyskryminującego dostępu do usług kolejowych (stacje rozrządowe, warsztaty utrzymania jak wspomniano np. w komunikacie Komisji) mogą rzecz jasna również występować pewne trudności. Jest to naturalna droga rozwoju rynku, gdy zostaje on otwarty na konkurencję (przykłady można znaleźć na wszystkich rynkach otwartych przez KE). Jednakże CER wierzy, że UE już przyjęła wszystkie niezbędne narzędzia prawne dzięki którym można będzie sprostać tym trudnościom:

1. Różne pakiety kolejowe zapewniają niedyskryminujące traktowanie/dostęp prowadzony w przejrzysty sposób do usług związanych z koleją.
2. Organa regulacyjne są odpowiedzialne za ocenę właściwego wdrożenia tych zasad.
3. Prawo konkurencyjne KE jest dobrze umocowane w krajowych systemach prawnych, a krajowe władze odpowiedzialne za konkurencję zapewniają ich właściwe wdrożenie (podstawowe zasady konkurencji, zastosowanie zasady podstawowych urządzeń itp.).

Wszystkie te środki/institucje powinny teraz współdziałać w celu osiągnięcia właściwego poziomu konkurencji na rynku zanim przyjęte zostaną dalsze inicjatywy prawne. Należy dać rynkowi wystarczająco dużo czasu na przyjęcie nowych warunków prawnych i przetrwanie ich we właściwy sposób. Stanowisko to było w znacznym stopniu przedłożone przez CER przy okazji komentowania Raportu ServRail.

■ CER zgadza się, że zwiększanie przepustowości na kolejowej sieci towarowej implikuje zwiększenie przepustowości również w terminalach i stacjach rozrządowych.

■ W zakresie dalszego otwarcia terminali i stacji rozrządowych CER uważa, że istniejące prawodawstwo – w przypadku jego właściwego zastosowania, jest wystarczające i ostrzega przed przeregulowaniem.

8. SPRAWDZANIE PROPONOWANYCH ŚRODKÓW (rozdział 4)

Propozycja sformowania grupy strategicznej odpowiedzialnej za przegląd zaproponowanych w Komunikacie środków jest dobra. Niemniej mogłoby to zostać przeprowadzone wprost na poziomie korytarzy, poprzez proponowane „struktury korytarzowe” i przy udziale przewoźników. W 2009 r., na bazie zdobytego doświadczenia i w przypadku możliwego transferu wyników, może stać się wykonalne przerobienie podsumowania głównych charakterystyk właściwych dla wszystkich korytarzy w rodzaj wytycznych. CER byłby zadowolony mogąc wnieść swój wkład do pracy takiej grupy strategicznej bezpośrednio i/lub poprzez swoich członków.

■ CER proponuje, aby strategiczny przegląd środków zaproponowanych przez Komisję został przeprowadzony bezpośrednio na poziomie „Struktur Korytarzowych”, gdy będą one już pracować. Na podstawie otrzymanych wyników mogą zostać opracowane Wytyczne stanowiące odniesienie na przyszłość.

18 października 2007 r.

Stanowisko UIRR w sprawie komunikatów Komisji Europejskiej *W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym oraz Plan działania w zakresie logistyki towarowej*

Zarząd UIRR (Międzynarodowego Związku Przedsiębiorstw Transportu Kombinowanego Kolejowo-Drogowego) zapoznał się z treścią komunikatów Komisji o „sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym” oraz *Plan działania w zakresie logistyki towarowej*.

Zarząd, podobnie jak Biuro w Brukseli, jest zadowolony ze wspólnego mianownika łąiącego oba dokumenty, a mianowicie wyrażonej przez władze Wspólnoty woli wsparcia rozwoju towarowych przewozów kolejowych przy zastosowaniu ukierunkowanych środków mających doprowadzić przynajmniej do zwolnienia tempa wzrastającego paraliżu w zakresie mobilności.

W kierunku sieci kolejowej nadającej priorytet przewozom towarowym

Dzięki utworzeniu sieci tego rodzaju Komisja Europejska (EC) zamierza doprowadzić do widocznego wzrostu dostępnej przepustowości w transporcie dóbr koleją w sposób zapewniający lep-

sze gwarancje. Poprzez wdrożenie wszystkich opisanych aspektów sieci stałoby się możliwe osiągnięcie wzrostu kolejowych przewozów towarowych, szacowanego na ok. 40% do 2015 r., do którego w znacznym stopniu przyczyniłoby się podwojenie transportu kombinowanego.

Ten ambitny projekt zakłada wiele terminów, a sprostanie im będzie wymagało prawdziwej dyscypliny ze strony zainteresowanych państw członkowskich, które mogłoby wyrażać się w postaci pewnych, adekwatnych zobowiązań przy założeniu bieżącego monitoringu ze strony Komisji Europejskiej i Parlamentu.

Jakość

Jest rzeczą oczywistą, iż UIRR popiera każdy środek mobilizujący przewoźników kolejowych (RU) do zwiększenia punktualności i utworzenia procedur określających odpowiedzialność za opóźnienia umożliwiającą jednocześnie uniknięcie nieuzasadnionego kwestionowania decyzji. Potrzebne są wskaźniki jakości na

poziomie korytarzowym jeśli sieć ta ma stanowić przykład w zakresie jakości. Omawiane wskaźniki mogłyby zostać utworzone i zakomunikowane przy wykorzystaniu metody bazującej na szerokim doświadczeniu UIRR. Będzie to jednym z kluczowych elementów determinujących powodzenie.

Sieć ta nie będzie w stanie wykorzystać w pełni swego potencjału z korzyścią dla ludzi, dla których ostatecznie system ten został zaprojektowany, tj. klientów towarowych, jeśli wraz ze wzrostem przepustowości kolejowej nie będą szły kwestie jakościowe w odnośniu do RU oraz zarządców infrastruktury.

Zasady priorytetów

Propozycje odnoszące się do zasad obejmujących priorytety w przypadku nasycenia sieci powinny zostać wyjaśnione. Mimo, że „zasada nadania priorytetu dla przewozów towarowych” – co stwierdzono w komunikacie, idzie w dobrą stronę, to już tym określonym w załącznikach, czyli „te same zasady realokacji ruchu muszą być stosowane na korytarzu” (...) „karać towarowe pociągi w możliwie minimalnym stopniu” brakuje precyzji, czego można by się spodziewać po sieci zaklasyfikowanej jako „przynajmniej priorytet dla przewozów towarowych”. Temu projektowi powinny towarzyszyć innowacyjne zasady obejmujące proces wspólnych dyskusji (np. w zakresie stosowalności zasady, że pociąg nie zakłócony utrzymuje swój priorytet).

Przepustowości

UIRR popiera inicjatywy mające na celu rozwiązanie problemu wąskich gardel, który może się nasilić do 2020 r. W tym zakresie będzie brał aktywny udział w stosownych grupach roboczych utworzonych przez Komisję Europejską. Organizacja ma nadzieję, że pojawią się pragmatyczne rozwiązania z korzyścią dla tego procesu, ale oczekuje również podobnego zaangażowania ze strony wszystkich sektorów zainteresowanych, w szczególności kolei.

Trasy pociągów/liberalizacja

Mimo, iż liberalizacja jest rzeczywistością w prawnym rozumieniu tego znaczenia, to jednak w praktyce jest jeszcze wciąż nie w pełni wdrożona. Jest to podkreślone w załączniku do komunikatu, który mówi, że „jest jeszcze długa droga zanim utworzony zostanie zintegrowany europejski rynek kolejowy”. Oznacza to, że wspierany powinien być każdy środek, który może pomóc rewitalizacji kolejowego rynku towarowego i że na przykład instytucje inne niż przewoźnicy kolejowi powinni być uprawnieni do bezpośredniego przyznania im tras, jak proponuje DG Tren, lub że przynajmniej trasy będą przypisywane do tych, którzy ponoszą handlową odpowiedzialność za pociąg (np. operatorzy pociągów kontenerowych).

Dodatkowe usługi kolejowe

Terminale oraz stacje rozrządowe są kluczowymi elementami w nowoczesnym kolejowym łańcuchu towarowym. EC pragnie pobudzić ich rozwój poprzez inwestycje, jak i łatwiejszy dostęp do nich dla wszystkich przewoźników kolejowych korzystających z korytarzy. UIRR pragnie jednakże zauważyć, że terminale intermodalne nie są dosłownie wspomniane w komunikacie Komisji pomimo faktu, iż odgrywają istotną rolę w poprawie logistyki w Europie.

Plan działania w zakresie logistyki towarowej

UIRR popiera szeroki zakres celów planu działań w zakresie logistyki zaprezentowanego przez Komisję Europejską. W istocie istnieje pilna potrzeba poprawy wydajności ekonomicznej i eksploatacyjnej oraz środowiskowego aspektu towarowego transportu w Europie, przy uwzględnieniu obserwowanej intensyfikacji handlu.

UIRR wielokrotnie przypominała swoje stanowisko, zgodnie z którym podstawową rolą władz jest stworzenie/wzmocnienie warunków ramowych pozwalających uczestnikom rynku zająć swoją pozycję oraz działać wydajnie w warunkach zdrowej konkurencji. W ramach tak zoptymalizowanych warunków ocenę decyzji eksploatacyjnych i technicznych należy pozostawić tym ostatnim.

Zagadnienie mas i rozmiarów pojazdów oraz normy ładunkowe jest przedmiotem uzasadnionych obaw. W nawiązaniu do przeprowadzonej pionierskiej inicjatywy w tym zakresie, której wyniki były w znacznym stopniu potwierdzone przez inne studia, UIRR ponownie ostrzega Komisję przed katastrofalnymi efektami jakichkolwiek zmian dyrektywy 96/53/EC umożliwiających szerokie zastosowanie dłuższych i cięższych pojazdów ciężarowych. Wynikający z tego przepływ ruchu z kolei na drogi mógłby mieć niszczące konsekwencje dla środowiska, bezpieczeństwa i infrastruktury drogowej, podkreślając jednocześnie znacząco problem zatłoczenia na drogach, w przeciwieństwie do tego, co twierdzą przedstawiciele przemysłu oraz inni promotorzy tzw. mega-ciężarówek.

Jest ponadto faktem, iż opracowanie normy dla jednego (lub więcej) europejskiego ILU (*Intermodal Loading Unit*) dla wszystkich gałęzi transportu lądowego miałyby katastrofalne konsekwencje dla rynku logistyki, jeśli norma ta stałaby się obowiązkowa, tj. gdyby wolny wybór jednostki ładunkowej był ograniczony.

Dwudziestu przewoźników transportu kombinowanego, działając razem w ramach UIRR, uważa oba komunikaty Komisji za znaczne wsparcie dla wysiłków, jakie ponoszą na swoim poziomie celem przewożenie większej ilości dóbr kolejną. Niemniej wysiłki te będą w pełni efektywne, jeśli planowane środki polityczne zostaną wkrótce wdrożone. Wola okazana przez państwa członkowskie będzie kluczowym elementem, w szczególności mając na uwadze konieczne ogromne inwestycje.

Zbigniew Szafrński

Sieci kolejowe z priorytetem dla ruchu towarowego – uzupełnienie

Problem sprawnych kolejowych przewozów towarowych nie jest postrzegany właściwie przez społeczeństwa prawie wszystkich krajów Unii Europejskiej. Wydaje się oczywiste, że w przypadku zakłóceń w ruchu pociągów „towarowy na bok, a pasażerski jedzie”. Na PKP wiele osób pamięta jeszcze dyspozytorskie powiedzenie z czasów socjalistycznych „najpierw masa, potem rasa”, ale przytacza je raczej w kategoriach żartu. Tymczasem w przypadku dostaw komponentów do produkcji na zasadzie just-in-time opóźnienie pociągu towarowego może spowodować wielokrotnie większe straty niż spóźnienie się iluś osób na konferencji czy spotkaniu.

Artykuł redaktora Jana Raczyńskiego przybliży tę problematykę i dobrze oddaje istotę dyskusji, jaka toczy się w gremiach różnych organów Unii Europejskiej, organizacji kolejowych i samych zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych. Warto zatem uzupełnić lub skomentować niektóre tezy postawione w końcu jego tekstu, a odnoszące się do warunków polskich.

Polska sieć kolejowa nie jest obecnie tak nasycona ruchem pociągów pasażerskich, jak w wielu krajach Europy Zachodniej. Mamy więc bardzo dobre warunki do wprowadzenia separacji ruchu na wielu podstawowych ciągach przewozowych, bez konieczności budowy nowych specjalnych dedykowanych linii towarowych. Koncepcja dla sieci kolejowej w Polsce jest już opracowana i zawarta w Master Planie dla transportu kolejowego do roku 2030, ponieważ jednak dokument ten nie jest jeszcze zatwierdzony i upubliczniony, nie mogę przytaczać szczegółów nim zawartych. Nie będzie natomiast odkrywczym stwierdzenie, że propozycje przedłożone przez red. Raczyńskiego w jego artykule są w nim uwzględnione.

Osobną kwestią jest komunikat Komisji, a w szczególności mapa w nim zawarta, która nie tylko nie odzwierciedla właściwie interesów krajów Europy Środkowej i Wschodniej, ale wręcz nadmiernie promuje korytarze zlokalizowane w zachodniej części Unii Europejskiej. PKP S.A. podjęło starania o ulokowanie przedstawiciela Polski w grupie strategicznej. Mapa bowiem powinna zostać skorygowana, zanim komunikat Komisji zostanie poddany publicznym konsultacjom. Umieszczenie jednak już na obecnym etapie linii E20, jako dedykowanej dla ruchu towarowego, daje mocne podstawy do lobbowania za jak najszybszym rozpoczęciem budowy linii dużych prędkości Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa m.in. celem uwolnienia przepustowości na linii konwencjonalnej przez Kutno – Konin.

Z korytarzem III nie jest tak źle. Na jego najbardziej obciążonym ruchem odcinku Wrocław – Kraków mamy bowiem całkowicie odrębny ciąg linii kolejowych Wrocław Brochów – Jelcz Miłoszyce – Opole Groszowice – Strzelce Opolskie – Katowice Muchowiec – Oświęcim – Skawina – Kraków Płaszów, który dla

ruchu pasażerskiego jest wykorzystany w stopniu niewielkim bądź wcale. Problem z przepustowością może wystąpić jedynie na niedługim odcinku Skawina – Kraków Bonarka.

Dalej, jeśli zostaną zrealizowane planowane inwestycje, ruch pociągów już od Krakowa rozdzieli się na dwa odrębne kierunki: Rzeszów – Medyka (Ukraina) i Tymbark – Muszyna – (Słowacja). Gdyby przewozy na kierunku ukraińskim wzrastały tak bardzo, że spowodowałyby to wyczerpanie zdolności przepustowej odcinka linii E30 Kraków – Medyka, należałoby przewidzieć skierowanie większego potoku na LHS, po oczywiście uprzedniej modernizacji tej linii (w szczególności jej elektryfikacji).

Osobne zagadnienie to wjazd do Warszawy od strony zachodniej. Jestem przekonany, że ani budowa linii dużej prędkości na odcinku Łódź – Warszawa, ani nawet docelowe „wyplecenie” CMK-i z Grodziska Maz. i włączenie jej do linii dużych prędkości nie zwolni przepustowości odcinka Grodzisk Maz. – Skierniewice – Koluszki na tyle, żeby można było na nim nadać priorytet pociągom towarowym. Linia nr 1 pozostanie bowiem obciążona na tym odcinku intensywnym ruchem pociągów regionalnych (w tym przyspieszonych) i międzywojewódzkich. Z Górnego Śląska do Warszawy należałoby zatem jechać przez Zduńską Wolę Karsznice – Ponętów – Kłodawę i dalej linią E 20 lub do Łodzi przez Zduńską Wolę Karsznice bądź Piotrków Tryb. i dalej Zgierz – Łowicz Gł. linią nr 15 po jej modernizacji, co jest przewidziane w Regionalnym Programie Operacyjnym województwa łódzkiego. Od Łowicza Gł. do Warszawy Gołąbek linia nr 3, po wybudowaniu linii dużych prędkości, będzie prowadziła wyłącznie ruch regionalny i towarowy. Korzystna topografia terenu umożliwi w przyszłości dobudowę trzeciego toru, przynajmniej na najbardziej obciążonym odcinku Sochaczew – Warszawa Gołąbki.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zarządzająca infrastrukturą kolejową głównej sieci kolejowej kraju, zaczyna zlecać studia wykonalności na węzły kolejowe wybranych najważniejszych miast (obecne wykonane lub wykonywane studia wykonalności, będące podstawą do modernizacji linii kolejowych, nie obejmują odcinków w granicach węzłów kolejowych, roboty wykonywane obecnie na węzle poznańskim obejmują tylko linią E 20 w jego granicach, a nie kompleksowo cały węzeł). Ważnym jest, aby w tych studiach uwzględniać przebieg korytarzy z priorytetem dla ruchu towarowego. Jak bowiem wynika z doświadczeń wielu kolei zachodnio-europejskich, problemy z przepustowością występują bardzo często na podejściach do dużych aglomeracji, gdzie jednocześnie z uwagi na zabudowę terenu bardzo trudno jest budować nowe odcinki linii lub dodatkowe tory, jeśli wcześniej takich potrzeb nie przewidziano i nie uwzględniono w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

□