

Projekt Rail Baltica Growth Corridor w rozwoju usług logistycznych Rail Baltica Growth Corridor project in logistic services development

Joanicjusz Nazarko, Joanna Urban

Politechnika Białostocka, Wydział Zarządzania, Katedra Informatyki Gospodarczej
i Logistyki

Abstract

In the paper basic premises, aims and scope of Rail Baltica Growth Corridor (RBGC) project in the context of Polish logistical services development are presented. The RBGC Project is an initiative in the framework of Baltic Sea Region Programme 2007-2013. The aim of the Project is the development of the infrastructure along the Rail Baltica corridor – rail connection between Helsinki and Berlin – through Estonia, Latvia and Lithuania – with Warsaw, Poznan and Białystok in Poland. The concept of Rail Baltica, as an element of transeuropean transport corridor, aims at increasing the rail transport usage, in the framework of North-South international passenger and freight transport and at the development of high quality connections between Baltic countries and Poland. In this context the RBGC priority is to create metropolitan and regional strategies of Rail Baltica corridor development.

Keywords: Baltic Sea Region, Rail Baltica, logistic infrastructure

Wstęp

W ciągu ostatnich lat współpraca pomiędzy lokalnymi, regionalnymi i krajowymi rządami w Regionie Morza Bałtyckiego (BSR) rozwijała się bardzo szybko i nabrała dodatkowego przyspieszenia na skutek powiększenia UE.

Opracowana „Unijna Strategia dla regionu Morza Bałtyckiego”¹ umożliwiła ustalenie wspólnych priorytetów dla krajów-beneficjentów i wdrażanie działań zgodnie z tą samą metodologią służącą realizacji tych samych celów, zwiększając tym samym ich spójność i skuteczność.

Obecnie, współpraca w regionie obejmuje już wiele dziedzin tematycznych. Szczególne zagadnienie stanowi rozwój systemu transportowego w regionie, tj. poprawa wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych, zwiększenie wydajności systemów transportowych i zmniejszenie ich oddziaływania na środowisko. Realizacja działań w tym zakresie wymaga jednak zaangażowania poszczególnych krajów regionu.

Celem artykułu jest zaprezentowanie projektu Rail Baltica Growth Corridor (RBGC) jako przykładu realizacji partnerstwa transgranicznego umożliwiającego koordynację i wzmocnienie skuteczności działań złożonych, wymagających współdziałania wielu krajów.

1. Koncepcja projektów strategicznych w Programie Regionu Morza Bałtyckiego

W celu umocnienia zrównoważonego, konkurencyjnego i terytorialnie zintegrowanego Regionu Morza Bałtyckiego, zaplanowano na lata 2007-2013 finansowanie grantów w ramach Programu Regionu Morza Bałtyckiego (*Baltic Sea Region Programme* – BSR). Jest to inicjatywa podjęta przez Unię Europejską i Norwegię, przeznaczona dla beneficjentów z jedenastu krajów leżących nad Morzem Bałtyckim (Białoruś, Dania, Estonia, Finlandia, Litwa, Łotwa, Niemcy, Norwegia, Szwecja, Polska, Rosja)². Program skoncentrowany jest na realizacji projektów inwestycyjnych i koncepcyjnych w ramach współpracy transgranicznej, mających na celu zwiększenie potencjału terytorialnego regionu oraz zminimalizowanie różnic w poziomie społeczno-gospodarczego rozwoju w regionie.

W Programie określono cztery priorytetowe obszary tematyczne projektów³:

¹ Komisja Wspólnot Europejskich, *Komunikat Komisji Europejskiej dotyczący Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego*. Dokument elektroniczny. Tryb dostępu: http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/baltic/index_en.htm, stan z dn. 13.10.2010 r.

² *Baltic Sea Region Programme*. Dokument elektroniczny. Tryb dostępu: <http://eu.baltic.net>, stan z dn. 13.10.2010 r.

³ *Baltic Sea Region Programme*. Dokument elektroniczny. Tryb dostępu: <http://eu.baltic.net>, stan z dn. 13.10.2010 r.

1. *Wspieranie innowacyjności* skoncentrowane na kluczowych innowacjach w zakresie nauk przyrodniczych i technicznych, wydajności źródeł innowacji i ich związkach z MŚP, oraz ułatwianiu transnarodowego transferu technologii i wiedzy.
2. *Wewnętrzna i zewnętrzna dostępność Regionu Morza Bałtyckiego* koncentruje uwagę na promowaniu i przygotowywaniu rozwiązań w zakresie transportu oraz technologii informacyjnej i komunikacyjnej (ICT), w szczególności związanych z rozpowszechnianiem innowacji i przepływami transportowymi.
3. *Morze Bałtyckie jako wspólne dobro* skupia się na zanieczyszczeniu środowiska naturalnego Morza Bałtyckiego w ramach zarządzania zasobami morskimi, czyli zmniejszenie ilości zanieczyszczeń i ich wpływu na środowisko morskie oraz zwiększenie bezpieczeństwa na morzu.
4. *Atrakcyjność i konkurencyjność miast i regionów* promuje współpracę regionów stołecznych, miast i obszarów wiejskich zwiększającą ich atrakcyjność dla mieszkańców i inwestycji. Ma to na celu uczynienie z miast i regionów bardziej konkurencyjnych motorów rozwoju gospodarczego.

Dotychczas, w ramach Programu BSR, w trzech rundach naboru projektów, do realizacji przyjęto 65 inicjatyw, z czego w 55 uczestniczą instytucje z Polski (tabela 1). Na realizację projektów przeznaczono ok. 236,6 mln Euro.

Tabela 1. Liczba projektów realizowanych w ramach Programu Regionu Morza Bałtyckiego

Obszar tematyczny	Liczba projektów	Liczba projektów, w których uczestniczą instytucje z Polski
Wspieranie innowacyjności	23	22
Wewnętrzna i zewnętrzna dostępność regionu Morza Bałtyckiego	12	8
Morze Bałtyckie jako wspólne dobro	15	13
Atrakcyjność i konkurencyjność miast i regionów	15	12
Ogółem	65	55

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <http://www.eu.baltic.net>.

Program Regionu Morza Bałtyckiego jest kontynuacją programów UE – Interreg IIC (1997-1999) i Interreg IIIB (2000-2006). Jako nowy element wprowadzono koncepcję “projektów strategicznych”. Projekty te obejmują koncepcje o strategicznym znaczeniu, wymagające partnerstwa i zaangażowania

władz rządowych, by możliwa była ich realizacja. Podejmują tematykę koncepcyjną o szerokim zakresie.

Są to projekty, które powinny być zgodne zarówno z ogólnymi celami i strategiami UE i Programu BSR, jak i koncepcjami polityk i programów krajów, z których pochodzą instytucje uczestniczące w poszczególnych projektach. Projekty aplikowane do Programu BSR oceniane są na szczeblach krajowych co do ich zgodności z działaniami krajowymi, a następnie są rekomendowane przez rządy przy ocenie końcowej na poziomie Komitetu Monitorującego Programu (Monitoring Committee – MC)⁴. Komitet Monitorujący złożony jest z przedstawicieli państw uczestniczących w Programie i decyduje o wyborze projektów do finansowania.

Projekty strategiczne sprzyjają rozwojowi współpracy między instytucjami różnego poziomu, w różnym układzie: władzami transnarodowymi, krajowymi, regionalnymi, lokalnymi, organizacjami oraz partnerami społecznymi i biznesowymi. W takim partnerstwie władze krajowe zajmują się strategicznym charakterem projektu, podczas gdy władze regionalne bądź lokalne oraz partnerzy biznesowi i społeczni tworzą konkretne rozwiązania. Szczególnie istotne jest aktywne angażowanie władz krajowych, które zatwierdzają koncepcje rozwinięte w projektach, przez co biorą na siebie odpowiedzialność za realizację przygotowanych inwestycji⁵.

2. Wspieranie rozwoju usług logistycznych na przykładzie projektu Rail Baltica Growth Corridor

Najbardziej dynamicznie rozwijającym się sektorem BSR jest transport. Wynika to ze specyfiki warunków transportowych, gdzie ważna jest rola prawie wszystkich środków transportu w systemie transportowym regionu. Zjawisko to nie występuje w żadnym innym transnarodowym obszarze w Europie.

Ten system transportowy funkcjonuje jednak w bardzo niezrównoważonym układzie terytorialnym. Pionowe wydłużenie BSR powoduje długie odległości geograficzne i długie czasy przejazdu nie tylko w relacjach wewnętrznych

⁴ Komisja Europejska, *Program Morza Bałtyckiego 2007-2013* (założenia programu), CCI No. 007CB163PO020.

⁵ Komisja Europejska, *Program Morza Bałtyckiego 2007-2013* (założenia programu), CCI No. 007CB163PO020.

między centrami osiedlenia, ale także w relacjach zewnętrznych z dużymi rynkami w Europie^{6,7}.

Szczególnie duże znaczenie w tych warunkach ma transport kolejowy. Kraje bałtyckie jednak w niewielkim stopniu wykorzystują transport kolejowy w ramach połączenia międzynarodowego. Dotyczy to zarówno transportu pasażerskiego, jak i towarowego. Istniejąca sieć północno-południowa jest określona jako złej jakości, a poziom obsługi oraz prędkości jako niskie. Istnieją również bariery dla interoperacyjności z pozostałymi krajami Unii Europejskiej, spowodowane różnicami w standardach⁸.

Modernizacja czy rozbudowa sieci kolejowej wymaga zaangażowania dużych nakładów finansowych oraz zaangażowania i współpracy wielu podmiotów. Stąd w roku 2006 Komisja Europejska, w ramach projektu Transeuropejska sieć transportowa (Trans-European Transport Networks, TEN-T)⁹, zatwierdziła jako priorytetowy projekt nr 27 utworzenie połączenia Rail Baltica jako części transeuropejskiego korytarza transportowego obejmującego również połączenia Via Baltica oraz Via Hanseatica. Koncepcja ta dotyczy połączenia kolejowego pomiędzy Helsinkami a Berlinem – przez Estonię, Łotwę i Litwę – z Warszawą, Poznaniem i Białymstokiem w Polsce¹⁰.

Głównym celem połączenia Rail Baltica jest zwiększenie stopnia wykorzystania transportu kolejowego w ramach północno-południowego połączenia międzynarodowego w odniesieniu do transportu pasażerskiego i towarowego i rozwój wysokiej jakości połączeń w tym zakresie pomiędzy krajami bałtyckimi. Zmodernizowana linia kolejowa ma spowodować zwiększenie wydajności połączenia lądowego pomiędzy krajami bałtyckimi a skandynawskimi. Połączenie kolejowe ma być mniej szkodliwe dla środowiska, przyczynić się do zmniejszenia zatłoczenia na sieci dróg, zwiększyć dostępność krajów nadbałtyckich oraz poprawić warunki dla przyspieszonego rozwoju regionalnego w krajach zainteresowanych¹¹. W opinii Komisji Europejskiej, odpowiedni

⁶ Schürmann C., Spiekermann K., 2006. *Analizy dostępności Regionu Morza Bałtyckiego*. Wspólny Sekretariat BSR Interreg IIIB NP, Rostock.

⁷ Baltic Development Forum, *Intelligent transport and infrastructure in the Baltic Sea Region – an innovative key to future growth and prosperity*, Sztokholm 2005.

⁸ Komisja Europejska, *Studium wykonalności Rail Baltica*, 2007.

⁹ European Commission, Trans-European Transport Network Executive Agency. Dokument elektroniczny. Tryb dostępu: <http://tentea.ec.europa.eu/en/home.htm>, stan z dn. 28.10.2010 r.

¹⁰ European Commission, Trans-European Transport Network. TEN-T Priority Projects. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2002.

¹¹ j.w.

i opłacalny system transportowy stanowić będzie wstępny warunek utrzymania wysokiego wzrostu gospodarczego oraz poprawy integracji europejskiej¹².

W oparciu o tę inicjatywę, w odpowiedzi na raportowane problemy obszaru BSR^{13,14}, do Programu BSR zgłoszona została koncepcja projektu Rail *Baltica Growth Corridor* (RBGC), która otrzymała dofinansowanie w ramach trzeciej rundy naboru projektów.

Celem projektu Rail Baltica Growth Corridor jest rozwój infrastruktury i usług logistycznych wzdłuż korytarza kolejowego Rail Baltica. W zamyśle przewiduje się m.in.: rozwój sieci współpracy w regionie Morza Bałtyckiego, stworzenie map decyzyjnych dla rozwoju infrastruktury, wskazanie tendencji rozwojowych oraz potrzeb infrastrukturalnych i inwestycyjnych sektora dla potrzeb władz lokalnych wzdłuż korytarza kolejowego Rail Baltica. Efektem finalnym prac będzie opracowanie metropolitalnych i regionalnych strategii rozwoju korytarza kolejowego Rail Baltica.

Liderem projektu jest miasto Helsinki, natomiast koordynatorem – wiodąca jednostka naukowa w Finlandii – Aalto University CEMAT School of Economics we współpracy z miastem Helsinki. Uczestnikami konsorcjum są: Lappeenranta University of Technology, Kouvola Unit (FI), miasto Vantaa (FI), Uusimaa Regional Council (FI), Regional Council of Häme (FI), Senate Department for Urban Development Berlin (DE), Public Transport Authority Berlin-Brandenburg (DE), Regional Planning Board Havelland-Flaeming (DE), miasto Tallinn (EE), Harju County Government (EE), Latvian Transport Development and Education Association (LaTDEA) (LV), Competence Centre of Intermodal Transport and Logistics of the Vilnius Gediminas Technical University (CCITL VGTU) (LT), Kaunas City Municipal Administration (LT), miasto Warszawa (PL), miasto Poznań (PL), miasto Łódź (PL), Politechnika Białostocka (PL), Samorząd Województwa Mazowieckiego (PL), miasto Białystok (PL) oraz Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego (PL). Listy intencyjne podpisały 24 instytucje wspierające z krajów uczestniczących: przedstawiciele ministerstw, narodowi przewoźnicy kolejowi, jednostki naukowe, organizacje turystyczne i transportowe. Realizację projektu przewidziano na lata 2011-2013.

Zakres działań w ramach projektu ściśle związany jest z problemami sygnalizowanymi w raportach środowiskowych. Analiza SWOT dla kwestii

¹² Komisja Europejska, *Studium wykonalności Rail Baltica*, 2007.

¹³ Baltic Development Forum, *Intelligent transport and infrastructure in the Baltic Sea Region – an innovative key to future growth and prosperity*, Sztokholm 2005.

¹⁴ Komisja Europejska, *Program Morza Bałtyckiego 2007-2013* (założenia programu), CCI No. 007CB163PO020.

transportowych w BSR wykazała pewną izolację transportową i słabe połączenia niektórych obszarów. Ten wymiar dostępności do regionu ma kluczowe znaczenie szczególnie dla wschodniej części BSR i obszarów wiejskich, jak również dla niektórych aglomeracji miejskich. Brak równowagi wynika nie tylko z niewystarczającej ilości połączeń transportowych o dużej przepustowości, ale także ze zorientowanych wewnętrznie rozwiązań transportowych i regulacji w odpowiednich krajach.

W związku z tym, w swoim zakresie zadaniowym RBGC ukierunkowany jest na:

- opracowanie multimodalnych rozwiązań transportowych mających na celu eliminowanie wąskich gardeł i uzupełnianie brakujących połączeń między transnarodowymi korytarzami transportowymi oraz umożliwiającymi przekształcanie ich w transnarodowe strefy rozwoju;
- tworzenie zinstytucjonalizowanych struktur służących monitorowaniu i doradzaniu w dziedzinie inwestycji wzdłuż korytarza;
- opracowywanie, testowanie i rozpowszechnianie modeli i narzędzi służących do sprawnego zarządzania usługami logistycznymi;
- opracowanie rozwiązań w zakresie poprawy interoperacyjności w zakresie połączeń;
- harmonizację polityki w zakresie rozwoju infrastruktury Rail Baltica.

Projekt RBGC ma zatem stanowić wsparcie dla realizacji inwestycji Rail Baltica. Do tego celu, na poziomie operacyjnym, zostaną przeprowadzone m.in. analizy dotyczące sektora transportowego publicznego i prywatnego wzdłuż Rail Baltica, w tym środowiska usług logistycznych, aktorów usług logistycznych transportu towarów i pasażerów, sieci logistycznej wzdłuż Rail Baltica. W dążeniu do spójności procedur decyzyjnych nastąpi identyfikacja decydentów i opracowanie map decyzyjnych w poszczególnych krajach. Ponadto przewiduje się przygotowanie i pilotażową realizację transeuropejskiego centrum informacji pasażerskiej (*door-to-door travel planner*) oraz klastra centrów logistycznych i intermodalnych terminali przeładunkowych.

Oczekuje się, że działania zrealizowane w projekcie RBGC będą wyznaczać kierunki dla długoterminowego regionalnego zrównoważenia rozwoju usług logistycznych wzdłuż korytarza Rail Baltica oraz zostaną rozszerzone i włączone w strategię krajowych i lokalnych podmiotów związanych z realizacją tej inwestycji. Z drugiej strony działania te będą miały spójny charakter i spełnią założenia połączenia potencjału terytorialnego zachodniej i wschodniej części BSR. Ma to zasadnicze znaczenie dla współpracy między władzami regionalnymi, podmiotami gospodarczymi i ośrodkami akademickimi z krajów partnerskich oraz uczestnictwa w podejmowaniu decyzji w kontekście Rail Baltica. Ma to również

strategiczne znaczenie w rozwoju regionu i realizacji transeuropejskiego korytarza transportowego.

Podsumowanie

Ze względu na swoją skalę geograficzną i przewidywane działania obejmujące wiele zainteresowanych podmiotów, transnarodowy program współpracy terytorialnej jest przydatnym narzędziem służącym rozwojowi i lepszej integracji terytorialnej Regionu Morza Bałtyckiego. Koncepcja projektów strategicznych ma szczególnie istotne znaczenie w zakresie inicjatyw o szerokiej skali organizacji.

Tak w przypadku rozwoju korytarza Rail Baltica, gdzie na poziomie różnych krajów funkcjonuje rozproszony rynek aktorów usług logistycznych. Poprzez realizację projektu transnarodowego zostaje osiągnięty synergizm w dążeniu do stworzenia spójnych inicjatyw, których cele wynikają z partnerstwa pomiędzy organizacjami publicznymi i niepublicznymi. Ma to szczególne znaczenie w wypadku działań nadzorowanych przez podmioty publiczne.

Piśmiennictwo

1. Baltic Development Forum, *Intelligent transport and infrastructure in the Baltic Sea Region – an innovative key to future growth and prosperity*, Sztokholm 2005.
2. Baltic Development Forum, *Intelligent transport and infrastructure in the Baltic Sea Region – an innovative key to future growth and prosperity*, Sztokholm 2005.
3. *Baltic Sea Region Programme*. Dokument elektroniczny Tryb dostępu: <http://eu.baltic.net>, stan z dn. 13.10.2010 r.
4. Ketels C., 2009. *State of the Region Report. Boosting the Top of Europe*. Kopenhaga/Helsinki.
5. European Commission, Trans-European Transport Network Executive Agency. Dokument elektroniczny. Tryb dostępu: <http://tentea.ec.europa.eu/en/home.htm>, stan z dn. 28.10.2010 r.
6. European Commission, Trans-European Transport Network. TEN-T Priority Projects. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2002.
7. Ketels C., Sölvell Ö., Baltic Development Forum, *State of the Region Report. The Baltic Sea Region – top of Europe in global competition*, Kopenhaga 2006.
8. Komisja Europejska, *Program Morza Bałtyckiego 2007-2013* (założenia programu), CCI No. 007CB163PO020.
9. Komisja Europejska, *Studium wykonalności Rail Baltica*, 2007.

10. Komisja Wspólnot Europejskich, *Komunikat Komisji Europejskiej dotyczący Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego*, http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/baltic/index_en.htm, [dostęp 13.10.2010 r.].
11. Schürmann C., Spiekermann K., 2006. *Analizy dostępności Regionu Morza Bałtyckiego*, Wspólny Sekretariat BSR Interreg IIIB NP, Rostock.