

Rail Baltica jako korytarz wzrostu Regionu Morza Bałtyckiego

Michał Beim, Jakub Majewski



dr Michał Beim

Instytut Melioracji, Inżynierii Środowiska i Godezji, Wydział Melioracji i Inżynierii Środowiska, Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu

michal.beim@up.poznan.pl



dr Jakub Majewski

Pracownia Polityki Transportowej

j.majewski@kolej.net.pl

Rail Baltica należy do priorytetowych projektów Unii Europejskiej i figuruje na liście Trans-europejskich Sieci Transportowych (TEN-T). Trasa kolejowa ma zapewnić wysokiej jakości połączenie kolejowe Finlandii i krajów bałtyckich z Polską i Niemcami, łącząc systemy kolejowe północno-wschodniej Europy z pozostałymi systemami Unii Europejskiej. W pierwszym etapie projekt tras przewiduje stałe połączenie kolejowe z Tallina (Estonia) przez Rygę (Łotwa) i Kowno (Litwa) do Warszawy (Polska). Rail Baltica ma mieć szczególnie istotne znaczenie w zakresie połączeń Polski i Litwy, równocześnie inwestycja wzbudzała pewne kontrowersje dotyczące zarówno przebiegu (zarówno w skali makro, jak i mikro), jak i rozwiązań technicznych (por. [2], [8], [9]). Niektóre badania podważają nawet wpływ infrastruktury na wzrost powiązań gospodarczych [4].

Historyczne uwarunkowania spowodowały, iż dwie główne trasy łączące kraje bałtyckie z Europą Środkową przebiegają poza terytorium Unii Europejskiej: przez Obwód Kaliningradzki (Rosja) lub przez Grodno (Białoruś). Przejazd przez te państwa wiąże się z problemami natury formalno-prawnej, w tym przede wszystkim pokonaniem granicy celnej Unii Europejskiej i granicy obszaru Schengen.

Przyszłościowo rozważa się realizację tunelu podmorskiego pod Zatoką Fińską, dzięki któremu istniałaby możliwość domknięcia sieci kolejowej wokół całego Morza Bałtyckiego, bez konieczności wyjazdu poza terytorium Unii Europejskiej. Już obecnie, od strony zachodniej, umożliwia to oddany w 2000 r. Most nad Sundem (Øresundsbron), który stanowi ukoronowanie szeregu inwestycji w zakresie

budowy mostów nad Cieśninami Duńskimi umożliwiając kolejowe połączenie Półwyspu Skandynawskiego z Europą Środkową i Zachodnią. Mimo iż stałe połączenie kolejowe i drogowe oddano do użytku, to prace na rzecz poprawy dostępności Danii i Półwyspu Skandynawskiego nie zostały zakończone. Dania w perspektywie 2020 r. planuje bowiem realizację kilku istotnych inwestycji: elektryfikację oraz rozbudowę do dwóch torów głównych tras kolejowych, a także budowę stałego połączenia z wschodnią częścią Niemiec: tunelu drogowo-kolejowego pod Beltem Fehmarn (niem. Fehmarnbelt-Querung, dun. Femern Bælt-forbindelsen).

Inwestycja Rail Baltica rozważana jest przez Komisję Europejską w dwóch wariantach:

1. modernizacji istniejących linii kolejowych wraz z podniesieniem prędkości maksymalnych do 160 km/h przy jednoczesnym utrzymaniu dwóch rozstawów szyn: standardowego (1435 mm) w Polsce i Niemczech oraz szerokiego (1520 mm) na Litwie, Łotwie i w Estonii i dawnego rosyjskiego w Finlandii (1524 mm)
2. budowy na terenie krajów bałtyckich nowej trasy kolejowej o maksymalnej prędkości 200 km/h posiadającej standardowy rozstaw torów (1435 mm), dzięki czemu będzie można zaoszczędzić czas i koszty wiążące się ze zmianą rozstawu osi.

Wstępne szacunki kosztów zawarte w dokumencie pt. "Feasibility study on Rail Baltica railways" [5], opracowanym w 2007 r. na zlecenie Komisji Europejskiej, mówią o nakładach w wysokości 1,5 mld EUR dla pierwszego wariantu oraz 2,4 mld EUR dla drugiego. Wybór wariantów zależy od dużej mierze od zainteresowania poszczególnych podmiotów korzystających z transportu kolejowego, zwłaszcza transportu towarowego, który w korytarzu Rail Baltica ma odgrywać największą rolę. Prezentowane badania wychodzą naprzeciw temu postulatowi oraz stanowią analizę opinii i perspektyw rozwojowych potencjalnych użytkowników trasy Rail Baltica.

Komisja Europejska największe znaczenie dla trasy Rail Baltica upatruje we wzroście znaczenia transportu szynowego w strukturze przewożonych towarów między Europą Środkową, a państwami bałtyckimi oraz Rosją. Obecnie dominującym środkiem lokomocji w tej relacji jest transport samochodowy. Ma to negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu oraz na stan środowiska. Spośród wszystkich krajów, szczególnie dotkliwie niedogodności transportowe odczuwają mieszkańcy północno-wschodniej Polski – samochody cięż-

żarowe w dużej mierze korzystają z dróg o charakterze regionalnym i lokalnym. Również na pozostałym obszarze kraju znaczna część pojazdów omija płatne autostrady i drogi krajowe, korzystając z tras wojewódzkich czy powiatowych.

Rail Baltica pełnić ma też ważną rolę jako alternatywa dla projektu drogowego Via Baltica (realizowanego w standardzie drogi ekspresowej), który wzbudza pewne kontrowersje. Via Baltica choć ma przejąć tranzyt z dróg nieprzystosowanych do tego celu, to jednak utrwali niekorzystne tendencje: jeszcze mocniej uzależni gospodarkę od transportu drogowego i przyczyni się do powstawania dalekiego od optimum podziału zadań transportowych.

Zjawisko konkurencji międzygałęziowej występuje nie tylko w odniesieniu do dróg (w szczególności do Via Baltica) ale również w stosunku do połączeń morskich, czy też intermodalnych wykorzystujących fracht morski. Przykładami mogą być stałe połączenia promowo-kolejowe z Sassnitz do Kaliningradu (uruchomione w 2006 r.) i z Sassnitz do portu Ust-Ługa pod St. Petersburgiem (2012).

W mniejszym stopniu Rail Baltica postrzegana jest jako szansa dla transportu pasażerskiego. Trasa miałaby przede wszystkim istotne znaczenie na krótkich relacjach, np. połączenie Warszawy z miastami północno-wschodniej Polski czy też zapewnienie sprawnego ruchu międzynarodowego pomiędzy krajami bałtyckimi. Znaczenie inwestycji dla ruchu dalekobieżnego, np. Berlin – Tallin będzie już dużo mniejsze. Inwestycja kolejowa Rail Baltica będzie więc cennym wsparciem dla europejskiej sieci szlaków rowerowych EuroVelo, zwłaszcza dla szlaków EV2 („Szlak Stolic”), EV10 („Szlak Wokół Bałtyku”) i EV11 („Szlak Wschodnioeuropejski”).

Metodologia badań

Niniejszy tekst stanowi podsumowanie badań nad korytarzem transportu kolejowego Rail Baltica, które zostały przedstawione w dwóch raportach przygotowanych w ramach projektu Rail Baltica Growth Corridor:

- „Private transport market stakeholders in the area of Rail Baltica” („Prywatne podmioty w sektorze transportowym na obszarze oddziaływania Rail Baltica”) sporządzonym w grudniu 2011 r. przez „EU-Consult” sp. z o.o. oraz Politechnikę w Lappeenranta (fin. Lappeenranta teknillinen yliopisto) [12],
- „Funkcjonowanie rynku transportowego oraz nowe rozwiązania proponowane w ra-

mach projektu RBGC" sporządzonym w listopadzie 2012 r. przez Centrum Badań Marketin-
gowych INDICATOR [13].

Pierwsze badania zostały przeprowadzone we wszystkich krajach objętych projektem Rail Baltica Growth Corridor. Na terenie Niemiec, Polski, Litwy i Łotwy analizy przeprowadzone zostały przez spółkę EU-Consult, a w Estonii i Finlandii przez Politechnikę w Lappeenranta. Badania odbywały się na zasadzie indywidualnego wywiadu pogłębio-
nego, który był przeprowadzany osobiście z przedstawicielami firm intensywnie korzystających z transportu towarowego, kolejowych przewoźników towarowych i pasażerskich, firm logistycznych oraz armatorów. Badania jakościowe miały na celu ocenę projektu Rail Baltica przez prywatne podmioty gospodar-
cze korzystające z usług kolejowych oraz po-
tencjalnie zainteresowane projektem rozwoju infrastruktury kolejowej wzdłuż korytarza kolejowego. Analizowano też międzynarodowe powiązania gospodarcze podmiotów oraz ewentualny wpływ inwestycji kolejowej Rail Baltica na funkcjonowanie biznesu. Pyta-
nia zwracały również uwagę na możliwości uatrakcyjnienia transportu kolejowego.

W badaniach ilościowych ukończonych raportem pt. „Funkcjonowanie rynku trans-
portowego oraz nowe rozwiązania propono-
wane w ramach projektu RBGC” analizowano natomiast perspektywy sektora prywatnego wobec rozwoju sieci transportowej we wschodnim obszarze Regionu Morza Bałty-
ckiego. Badania z 2012 r. objęły wszystkie kra-
je uczestniczące w projekcie, a zrealizowane zostały za pomocą wywiadów przez Internet, które skierowano do czterech grup przedsię-
biorców: do przewoźników oferujących usługi transportu towarowego lub transportu pasa-
żerskiego, do operatorów i deweloperów w zakresie centrów logistycznych oraz do klien-
tów usług transportu towarowego. Odpowie-
dzi na pytania udzielały osoby decyzyjne w firmach. Konstrukcja kwestionariusza umożli-
wiała zarówno zbieranie indywidualnych opi-
nii (pytania zamknięte), jak i pogłębionych re-
fleksji i uzasadnień (pytania otwarte). Pytania badawcze dotyczyły przede wszystkim aktu-
alnego zainteresowania wykorzystywaniem połączenia Rail Baltica w bieżącej działalno-
ści, oczekiwań względem rozwoju korytarza wzrostu wzdłuż połączenia kolejowego Rail Baltica, współpracy i konkurencji podmiotów sektora prywatnego w zakresie usług trans-
portowych i logistycznych i oceny wpływu inwestycji na wykorzystanie kolei.

W przypadku obu badań, na zaproszenie do wyrażenia opinii odpowiedziało tylko kil-
kanaście procent przedsiębiorstw. Stanowi to dość poważną wadę, niemniej w sytuacji braku innych analiz, wyniki stanowią jedyny materiał źródłowy do dyskusji o przyszłości Rail Baltica.

Tab.1. Ogólna charakterystyka społeczno-ekonomiczna państw RBGC w 2011 r.

	Liczba mieszkańców (31.12.2011)	Powierzchnia [km ²]	PKB [EUR]	Stopa bezrobocia
Niemcy	81 843 743	357 124	30 300	5,9
Estonia	1 339 662	45 226	16 800	12,5
Łotwa	2 041 763	64 589	14 800	16,2
Litwa	3 007 758	65 303	16 600	15,3
Polska	38 538 447	312 679	16 200	9,6
Finlandia	5 401 267	338 145	28 900	7,8
Unia Europejska	503 679 730	4 324 782	25 200	9,7

źródło: opracowanie własne na podstawie Eurostat

Tab.2. Długość i gęstość sieci kolejowej oraz autostrad w 2010 r.

	Długość sieci kolejowej [km]	Gęstość sieci kolejowej [km/100km ²]	Długość sieci drogowej [km]	Długość sieci autostrad [km]	Gęstość sieci autostrad [km/100km ²]
Niemcy	37 679	10,6	b.d.	12 819	3,6
Estonia	1 196	2,6	58 297	115	0,3
Łotwa	1 897	2,9	58 926	0	0,0
Litwa	1 768	2,7	81 821	309	0,5
Polska	20 228	6,5	406 122	857	0,3
Finlandia	5 919	1,8	105 068	779	0,2

źródło: opracowanie własne na podstawie Eurostatu

Charakterystyka państw leżących na trasie Rail Baltica

Rail Baltica Growth Corridor obejmuje sześć państw o znacząco różnej charakterystyce społeczno-ekonomicznej. Wszystkie te pań-
stwa przeszły istotną transformację ustrojową i gospodarczą, wynikającą z upadku systemu komunistycznego lub integracji europejskiej.

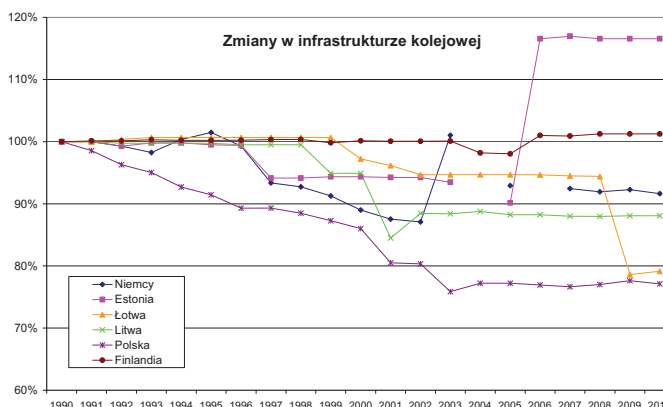
Pod względem charakterystyki demogra-
ficznej, państwa Regionu Morza Bałtyckiego, znacząco się różnią (por. tab. 1). Dwoma kra-
jami posiadającymi największą liczbę ludno-
ści są Niemcy (ponad 81 mln osób) i Polska (ponad 38 mln). Kraje bałtyckie natomiast posiadają bardzo podobną charakterystykę demograficzną. Największym krajem jest Li-
twa zamieszkała przez 3 mln mieszkańców, a najmniejszym Estonia – nieco ponad milion.

Niemcy, Finlandia i Polska posiadają po-
dobnej wielkości terytoria, podobnie jak zbli-
żone wielkościami są Litwa, Łotwa i Estonia.

W efekcie, występuje w nich bardzo różna gęstość zaludnienia. Najwyższa jest w Niem-
czech – niemal 230 osób na km², najniższa w Finlandii (niecałe 16).

Również pod względem charakterystyki ekonomicznej (PKB per capita i stopa bez-
robocia) widać wyraźne różnice pomiędzy państwami dawnego bloku wschodniego a Niemcami i Finlandią (różnice w PKB per capi-
ta są blisko dwukrotne). Podobne różnice ob-
serwowane są w zakresie bezrobocia: jest ono najniższe w Niemczech i Finlandii, a najwyższe w nowych państwach członkowskich UE.

Znaczące różnice w liczbie mieszkańców i gęstości zaludnienia poszczególnych państw i potencjałe gospodarczym determinują zna-
czące różnice w kształtowaniu sieci transpor-
towych. Krajem o najdłuższej sieci kolejowej są Niemcy (por. tab. 2). Posiadają one 37,7 tys. km linii kolejowych. Jest to równocześnie naj-
dłuższa sieć kolejowa w całej Unii Europejskiej. Na drugiej pozycji znajduje się Polska z siecią



1. Zmiany długości infrastruktury kolejowej w państwach RBGC w latach 1990-2010 (1990=100%, w przypadku Niemiec 1991=100%).

źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat

o długości 20,2 tys. km. Porównując gęstość sieci kolejowej należy wyróżnić dwie grupy krajów: Polskę wraz z Niemcami (odpowiednio 10,6 i 6,5 km/100km²) oraz pozostałe analizowane państwa, w których gęstość nie przekracza 3 km/100km².

Wzrost długości infrastruktury kolejowej w latach 1990-2010 zanotowały tylko Estonia i Finlandia. W liczbach bezwzględnych przyrost ten wynosił 170 km w Estonii i 73 km w Finlandii. Polska była natomiast liderem w zakresie likwidacji tras kolejowych. W latach 1990-2010 zamkniętych zostało 23% tras, co odpowiada 6 tys. km. Znaczący spadek długości tras kolejowych zanotowała również Łotwa – 21% tj. 500 km (por. rys. 1).

W zakresie infrastruktury drogowej, największą sieć autostrad wśród krajów objętych korytarzem Rail Baltica posiadają Niemcy – liczy ona ponad 12 tys. km, co daje gęstość 3,6 km/100km². Pozostałe kraje – za wyjątkiem nieposiadającej autostrad Łotwy – charakteryzują się zbliżoną gęstością autostrad, która nie przekracza 0,5 km/100km².

Ocena infrastruktury transportowej

Wszelkie porównania są obciążone ryzykiem błędnej interpretacji wyników, niemniej istotnym elementem badań była pewna ewaluacja istniejącej infrastruktury pod kątem oczekiwań biznesu. W tym celu wykorzystano przygotowaną w 2010 r. przez Światowe Forum Ekonomiczne ocenę konkurencyjności wszystkich państw świata. Została ona wykonana na podstawie opinii inwestorów obecnych na Światowym Forum Ekonomicznym oraz porównań danych statystycznych. Ankieta dotycząca konkurencyjności państw podzielona została na trzynaście rozdziałów, z których jeden poświęcony został kwestiom infrastrukturalnym, w szczególności transportowi. Wartościowano cztery sektory transportu: infrastruktura kolejowa, drogowa, portowa oraz lotnicza. Oceny były przyznawane w skali od 1 do 7, gdzie 1 oznaczało najgorszą infrastrukturę, a 7 najlepszą infrastrukturę.

Spośród krajów objętych programem Rail Baltica Growth Corridor najwyższą ocenę w zakresie infrastruktury kolejowej otrzymały Niemcy (6,2). W skali całego świata, Niemcy znalazły się na piątej pozycji, za Szwajcarią (6,8), Hongkongiem (6,7), Japonią (6,6) i Francją (6,5). W dalszej kolejności, spośród krajów leżących wzdłuż korytarza kolejowego Rail Baltica zaklasyfikowana została Finlandia (5,8). Kraje bałtyckie otrzymały już znacząco niższe oceny: Litwa – 4,3, Łotwa – 3,9 i Estonia – 3,7. Jedynym państwem z Regionu Morza Bałtyckiego, które uplasowało się poniżej światowej średniej (3,2) była Polska z oceną 2,7 (por. tab. 3).

W pozostałych gałęziach transportu, najlepiej spośród państw położonych wzdłuż Rail Baltica oceniane były Niemcy. W zakresie infrastruktury drogowej Niemcy uplasowały

Tab.3. Ocena jakości infrastruktury transportowej w 2010 r.

	Infrastruktura transportu kolejowego	Infrastruktura transportu drogowego	Infrastruktura portowa	Infrastruktura transportu lotniczego
Niemcy	6,2	6,4	6,4	6,6
Estonia	3,7	4,5	5,6	4,6
Łotwa	3,9	3,1	4,7	5,4
Litwa	4,3	5,3	4,7	3,6
Polska	2,7	2,2	3,3	3,6
Finlandia	5,8	5,9	6,4	6,2
średnia	3,2	4,0	4,3	4,7

źródło: Klaus Schwab (red.): The Global Competitiveness Report 2010-2011, World Economic Forum 2010

się również na piątej pozycji na świecie (liderami zostały ex aequo Francja i Singapur), w zakresie portów na czwartej pozycji ex aequo z Finlandią (liderami są Hongkong i Singapur), w zakresie infrastruktury lotniczej na trzeciej globalnej pozycji (tuż za Hongkongiem i Singapurem). Krajem ocenianym najgorzej i zawsze poniżej globalnej średniej była Polska. W zakresie infrastruktury kolejowej znalazła się na 62 miejscu, drogowej na 131 miejscu, portowej na 110 miejscu i lotniczej na 108 miejscu (ex aequo z Litwą).

Transportochłonność gospodarki

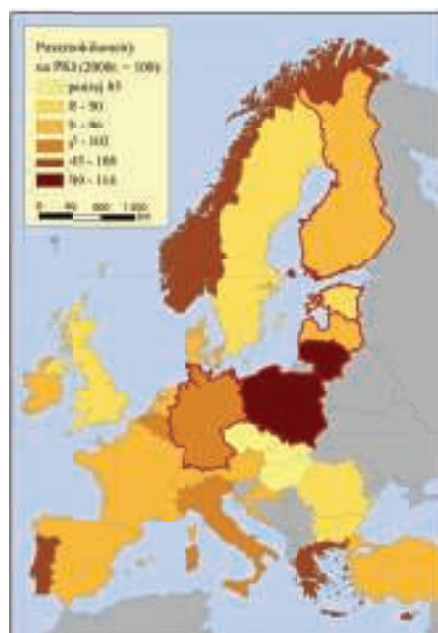
Za mierniki pozwalającym określić rolę transportu w gospodarce narodowej przyjąć należy transportochłonność, definiowaną jako stosunek nakładów ponoszonych na działalność transportową do efektów osiągniętych przez inne działy gospodarki czy działalność społeczną obsługiwaną przez ten transport, mierzoną liczbą tonokilometrów lub pasażerokilometrów pracy przewozowej w stosunku

do wartości produktu krajowego brutto.

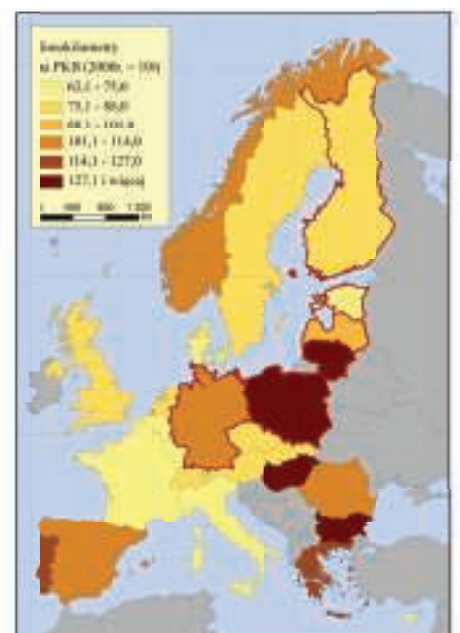
Spośród krajów Regionu Morza Bałtyckiego najwyższą transportochłonnością w 2010 r. cechowały się Polska i Litwa. W przypadku przewozów pasażerskich współczynnik ten wynosił odpowiednio 111,9 i 113,8, natomiast w przypadku przewozów towarowych 139,7 i 128,5. Transportochłonność polskiej i litewskiej gospodarki należała do najwyższych w Europie. Najniższą transportochłonnością spośród państw leżących na trasie Rail Baltica cechowała się gospodarka estońska - było to odpowiednio 88,6 dla transportu pasażerskiego i 67,1 dla transportu towarów (por. rys. 2 i 3).

Tabor przewoźników i poziom motoryzacji

Pod względem ilości taboru kolejowego Niemcy i Polska znacząco wyróżniają się na tle pozostałych państw uczestniczących w programie Rail Baltica Growth Corridor. Należy nadmienić, że Niemcy nie publikują pełnych danych statystycznych. Zostały one ustalone jedynie dla największego przewoź-



2. Transportochłonność gospodarki w Europie w 2010 r. – przewozy pasażerskie (stosunek liczby pasażerokilometrów pokonanych koleją, autobusami i samochodami osobowymi do poziomu PKB) źródło: opracowanie własne na podstawie Eurostatu



3. Transportochłonność gospodarki w Europie w 2010 r. – przewozy towarowe (stosunek liczby tonokilometrów w kolejowym, drogowym i śródlądowym transporcie towarowym do poziomowi PKB) źródło: opracowanie własne na podstawie Eurostatu

Tab.4. Wyposażenie przewoźników kolejowych w tabor – jednostki z własnym napędem, stan w 2010 r.

	spalinowe zespoły trakcyjne i wagony motorowe	elektryczne zespoły trakcyjne	lokomotywy spalinowe	lokomotywy elektryczne
Niemcy	b.d.*	b.d.*	b.d.*	b.d.*
Estonia	32	23	318	0
Łotwa	25	79	251	0
Litwa	39	16	267	0
Polska	181	1 213	2 358	1 905
Finlandia	16	152	320	156

źródło: opracowanie własne na podstawie Eurostatu, * - Niemcy nie publikują zbiorczych danych w tym zakresie. W tekście zostały podane dane dla DB AG, na podstawie raportu rocznego [11].

Tab.5. Wyposażenie przewoźników kolejowych w tabor – wagony, stan w roku 2010 r.

	wagony pasażerskie	wagony towarowe
Niemcy	b.d.*	b.d.*
Estonia	217	17 575
Łotwa	369	9 033
Litwa	337	13 352
Polska	7885	89 270
Finlandia	1071	10 464

źródło: opracowanie własne na podstawie Eurostatu, * - Niemcy nie publikują zbiorczych danych w tym zakresie. W tekście zostały podane dane dla DB AG, na podstawie raportu rocznego.

Tab.6. Wyposażenie przewoźników drogowych w tabor – stan w roku 2010 r.

	Pojazdy ciężarowe o ładowności do 10 t	Pojazdy ciężarowe o ładowności powyżej 10 t	Ciągniki siodłowe	Autobusy (tabor liniowy)
Niemcy	2304817	134824	178050	76463
Estonia	66815	6119	8270	4281
Łotwa	54597	6460	10518	5679
Litwa	103239	9874	20808	13728
Polska	2668709	98326	214581	97371
Finlandia	413760	45676	9601	13650

źródło: opracowanie własne na podstawie Eurostatu

nika – Deutsche Bahn AG – na podstawie raportu rocznego spółki. W 2010 r. państwowy przewoźnik dysponował: 5175 lokomotywami, 9928 pasażerskimi pojazdami szynowymi (wagony motorowe, autobusy szynowe, ezt), 253 jednostkami ICE (pociągów dużych prędkości) oraz 108 840 wagonów towarowych.

Polska i Finlandia są natomiast państwami, w których dominują elektryczne zespoły trakcyjne. Pod względem liczby lokomotyw w krajach Regionu Morza Bałtyckiego dominują lokomotywy spalinowe. Równocześnie państwa bałtyckie nie posiadają żadnych lokomotyw elektrycznych.

Analizując szanse rozwoju transportu kolejowego w państwach leżących wzdłuż trasy Rail Baltica nie można pominąć potencjału konkurencji – transportu drogowego. Polska należy do absolutnych liderów pod względem wyposażenia w samochody ciężarowe i ciągniki siodłowe – w 2010 r. zarejestrowanych było 214,5 tys. ciągników siodłowych oraz 2,7 mln samochodów ciężarowych. Pojazdy o ładowności 10 t lub więcej stanowiły 3,6% ogółu samochodów ciężarowych. Polska pod względem liczby samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych wyprzedzała liczącą ponad dwa razy więcej mieszkańców Niemcy,

w których było zarejestrowanych 178 tys. ciągników siodłowych, 2,4 mln pojazdów ciężarowych, wśród których pojazdy o ładowności 10 t i więcej stanowiły 5,5%. Kolejnym krajem pod względem liczby zarejestrowanych samochodów ciężarowych była Finlandia – 459 tys. pojazdów, w której blisko co dziesiąty pojazd posiadał ładowność 10 t i więcej. Polska była liderem również pod względem liczby autobusów. W 2010 r. zarejestrowanych było 97 371 autobusów, blisko o 1/5 więcej niż w

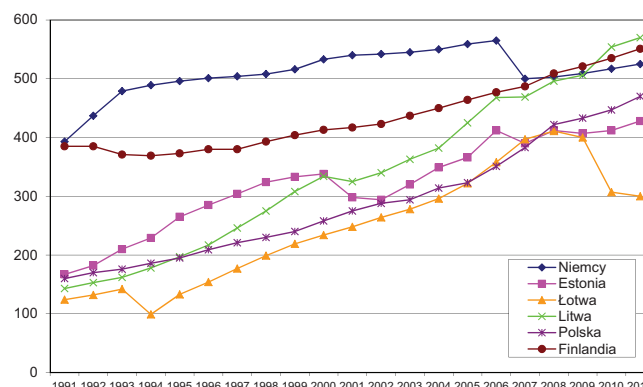
Niemczech. Najwyższymi współczynnikami motoryzacji w 2010 r. cechowały się Finlandia, Litwa i Niemcy. W tych krajach poziom motoryzacji przekraczał liczbę 500 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców. Państwa te posiadały poziom motoryzacji powyżej średniej unijnej (474). W drugiej grupie państw znalazły się Polska i Estonia. W tych państwach w 2010 r. poziom motoryzacji nieznacznie przekraczał liczbę 400 s.o./1000 mieszkańców. Najniższy poziom motoryzacji zaobserwowano na Łotwie (nieco powyżej 300 s.o./1000 mieszkańców).

Analizując trendy, w Niemczech poziom motoryzacji wydaje się być ustabilizowany na poziomie przekraczającym nieco liczbę 500 s.o./1000 mieszkańców. Pewną stabilizację na poziomie niewiele powyżej 400 s.o./1000 mieszkańców widać w Estonii i na Łotwie. W pozostałych krajach poziom motoryzacji systematycznie rośnie (rys. 4).

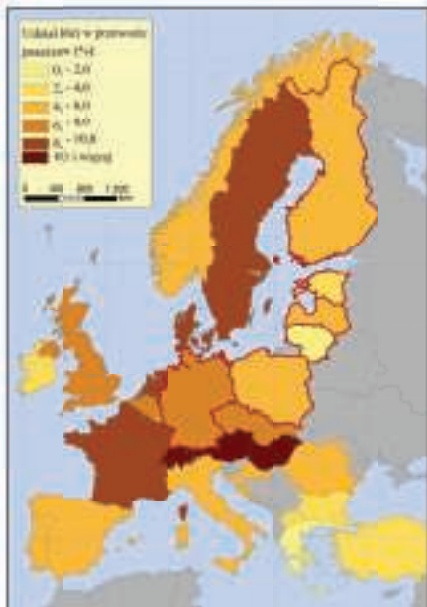
Przewozy pasażerskie

Pod względem udziału kolei w strukturze przewozów pasażerskich (mierzonej liczbą przebytych pasażerokilometrów) najwyższy wskaźnik spośród państw objętych projektem Rail Baltica posiadają Niemcy: 8% (por. tab. 7 i rys. 5). W dalszej kolejności są to Finlandia i Polska (ponad 5%) oraz Łotwa (poniżej 5%). W Estonii udział kolei w strukturze przewozów pasażerskich nieznacznie przekracza 2%, a na Litwie tylko 0,7%. Wynik Litwy jest najniższy spośród państw Unii Europejskiej posiadających kolej. Równocześnie Litwa zajmuje najwyższe miejsce w UE pod względem podróży prywatnymi samochodami, wyprzedzając drugą w kolejności Polskę.

Należy zwrócić uwagę, że o ile w Polsce i na Litwie niski udział kolei wynika ze skali indywidualnego transportu samochodowego, to o tyle w pozostałych krajach, zwłaszcza w Estonii i na Łotwie jest to wynik silnej pozycji komunikacji autobusowej. Niemcy mają najniższy udział komunikacji autobusowej. Jest to wynik przepisów pochodzących jeszcze z lat trzydziestych XX w. ograniczających połączenia długodystansowe. 1 stycznia 2013 r. nastą-



4. Porównanie zmian poziomu motoryzacji (liczba samochodów osobowych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców) w państwach RBGC w latach 1991-2011
źródło: opracowanie własne na podstawie Eurostatu.



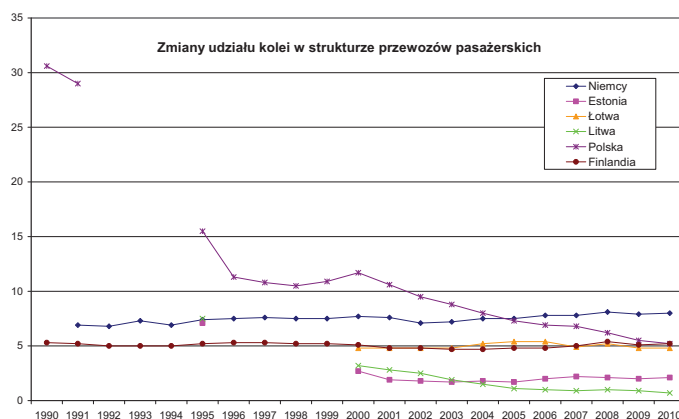
5. Udział kolei w strukturze podróży pasażerskich (w przebytych pasażerokilometrach) w Europie w 2010 r.; źródło: opracowanie własne na podstawie Eurostatu

piła jednak liberalizacja przepisów powodując dynamiczny rozwój rynku.

Pod względem zmian udziału kolei w strukturze podróży pasażerskich (mierzonej w przebytych pasażerokilometrach), Niemcy są jedynym krajem, w którym występuje widoczny wzrost przewozów (6,9% w 1991 do 8,0% w 2010 r.), który – uwzględniając dane niemieckich urzędów statystycznych – jest głównie zasługą kolei regionalnych. W Finlandii sytuacja kolei jest stabilna w ostatnich dwóch dekadach, a na Łotwie w ostatniej dekadzie (dane dostępne od 2000 r.). Polska i Litwa notują natomiast systematyczne spadki udziału kolei w strukturze przewozów pasażerskich. W Estonii, po spadkach w połowie pierwszej dekady XXI w., kolej systematycznie, aczkolwiek bardzo powoli zwiększa swój udział (rys. 6).

Transport towarowy

Podczas gdy w krajach bałtyckich udział kolei w strukturze transportu pasażerskiego



6. Zmiany udziału kolei w strukturze podróży pasażerskich (mierzonej liczbą przebytych pasażerokilometrów) w państwach RBGC w latach 1990-2010 (1990=100%, w przypadku Niemiec 1991=100%).
źródło: opracowanie własne na podstawie Eurostatu

Tab.7. Podział zadań przewozowych w lądowym transporcie pasażerskim w 2010 r.

	Koleje	Samochody osobowe	Autobusy
Niemcy	8,0	85,9	6,1
Estonia	2,1	83,5	14,5
Łotwa	4,8	79,9	15,3
Litwa	0,7	91,1	8,2
Polska	5,2	88,4	6,4
Finlandia	5,2	84,9	9,9

źródło: opracowanie własne na podstawie Eurostatu

jest znacząco niższy niż w przypadku innych państw Unii Europejskiej, to w przypadku transportu ładunków (mierzonej liczbą tonokilometrów), kraje te należą do europejskich liderów, z udziałem znacząco ponad unijną średnią (17%). Uwzględniając sytuację we wszystkich państwach Europy objętych statystyką Eurostatu, to Łotwa i Estonia pokonują w tym względzie nawet Szwajcarię (45%). Wynika to przede wszystkim z masowego charakteru transportu ropy naftowej między portami bałtyckimi, a rafineriami, (w innych państwach surowiec ten transportowany jest ropociągami).

Równocześnie na rolę kolei towarowych w krajach bałtyckich wpływa intensywna wymiana gospodarcza (w tym w zakresie towarów masowych) z Rosją.

Najniższy udział kolei w transporcie towarowym, spośród krajów uczestniczących w projekcie Rail Baltica Growth Corridor, ma Polska (19,4%). Jest to wynik powyżej unijnej średniej. Niemcy i Finlandia notują udział kolei nieco większy niż w Polsce (odpowiednio: 22,2% i 24,8%). Najwyższy udział transportu drogowego notowany jest w Polsce (80%) oraz w Finlandii (75%). W przypadku Niemiec duże znaczenie w transporcie dóbr odgrywa żegluga śródlądowa i jest to właściwie jedyne państwo z tego grona, w którym ten rodzaj transportu ma istotne znaczenie.

Poza Niemcami i Finlandią, gdzie udział kolei w strukturze przewozów towarów (mierzonej w tonokilometrach) jest w miarę stabilny, we wszystkich krajach obserwować można systematyczny spadek znaczenia transportu

szynowego w latach 1990-2010.

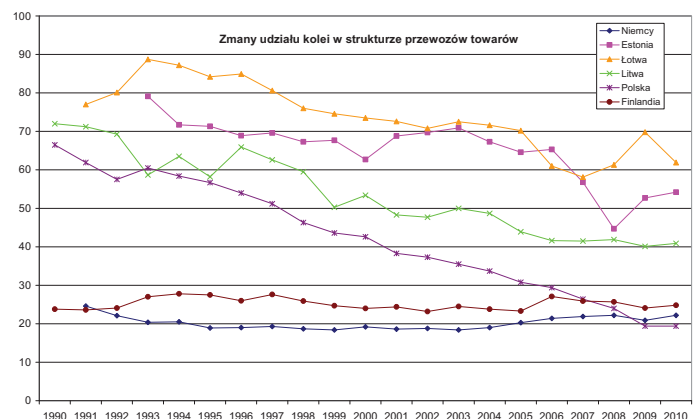
Największą dynamiką spadku charakteryzuje się Polska (z 66,5% w 1990 r. na 19,4% w 2010 r.), a najmniejszą Łotwa (odpowiednio: 77,0% do 61,9%).

Relacja handlowe pomiędzy państwami objętymi projektem

Według danych niemieckiego urzędu statystycznego (De Statist) dla Niemiec – licząc łącznie eksport i import – Polska jest 10 partnerem handlowym, Rosja – 11, Finlandia – 26, Litwa – 52, Estonia – 64, Łotwa – 66. Kierunek północno-wschodni nie jest więc najważniejszą relacją dla Niemiec. Dużo ważniejsza jest relacja na wschód: do Polski i Rosji.

W świetle danych GUS, główna oś relacji handlowych Polski również rozciąga się na relacji wschód – zachód. Najważniejszymi partnerami wymiany handlowej są Niemcy i Rosja. Kraje bałtyckie i Finlandia znajdują się poza pierwszą dziesiątką partnerów handlowych.

MIT Harvard Atlas of Economic Complexity wskazuje, iż dla Litwy kraje leżące na trasie Rail Baltica oraz są najważniejszymi partnerami handlowymi. Odpowiednio: Rosja, Niemcy, Polska, Łotwa, Holandia, Estonia. Podobne relacje wymiany handlowej obserwowane są na Łotwie, z tym że Szwecja zastępuje Holandię. Relacje handlowe Estonii są dużo bardziej zorientowane na kraje nordyckie (na czele są Finlandia i Szwecja) w dalszej kolejności państwa Regionu Morza Bałtyckiego (są to odpowiednio: Niemcy, Łotwa, Litwa, Polska), a następnie Rosja.



7. Zmiany udziału kolei w strukturze przewozów towarowych (mierzonej liczbą przebytych pasażerokilometrów) w państwach RBGC w latach 1990-2010 (1990=100%, w przypadku Niemiec 1991=100%).
źródło: opracowanie własne na podstawie Eurostatu

Tab.8. Podział zadań przewozowych w transporcie towarowym w 2010 r.

	Koleje	Transport drogowy	Żegluga śródlądowa
Niemcy	22,2	64,9	12,9
Estonia	54,2	45,8	0
Łotwa	61,9	38,1	0
Litwa	40,9	59,1	0
Polska	19,4	80,6	0,1
Finlandia	24,8	75,0	0,2

źródło: opracowanie własne na podstawie Eurostatu

Generalne opinie o Rail Baltica

Z obu badań jakościowych (z 2011 r.) i ilościowych (z 2012 r.) wyłania się szereg ciekawych informacji pozwalających dostrzec specyfikę poszczególnych krajów i różnice w oczekiwaniach wobec inwestycji Rail Baltica (por. [1]).

Badania jakościowe ukazują, że przedsiębiorcy mający do czynienia z transportem towarów podkreślają szczególną wagę połączeń z Rosją, którą postrzegają jako ważnego partnera w obrotach gospodarczych. W krajach bałtyckich i w Polsce największy nacisk kładziony jest na zapewnienie połączeń kolejowych bałtyckich portów z Rosją. Zainteresowanie połączeniami kolejowymi na osi wschód-zachód wynika również z rosnącego znaczenia wymiany handlowej z Chinami. Kolej stwarza szansę na szybsze niż żegluga morska i tańsze niż lotnictwo połączenie Państwa Środka z Europą.

Respondenci dostrzegają również potrzebę poprawy połączeń na trasie północ-południe, jednak ich zainteresowanie tą relacją jest mniejsze. Relację północ-południe uważa się za istotną nie tylko ze względu na poprawę połączeń towarowych między państwami Regionu Morza Bałtyckiego, ale jako element transeuropejskich połączeń z południem Europy (np. z Bułgarią, Włochami czy Hiszpanią). Zainteresowanie przedsiębiorców inwestycją Rail Baltica uwarunkowane jest przede wszystkim siecią istniejących międzynarodowych powiązań gospodarczych.

Przedsiębiorcy będący klientami usług transportowych projekt Rail Baltica postrzegają jako szansę dla rozwoju całego sektora transportu towarowego i wzrostu jego konkurencyjności. Z kolei przewoźnicy towarowi, którzy dziś wykorzystują przede wszystkim transport drogowy postrzegają inwestycję jako potencjalne zagrożenie własnej pozycji. Dostrzegają oni jednak możliwości dla rozszerzenia własnej działalności o sektor przewozów kolejowych.

Oczekiwania przedsiębiorców w zakresie infrastruktury Rail Baltica dotyczą przede wszystkim jak najwyższej jakości trasy, zapewnienia możliwości transportu towarów na całej trasie od Helsinek po Berlin bez konieczności zmiany wózków kolejowych (standardowej szerokości rozstawu szyn) oraz wysokiej dostępności linii. Postulaty odnośnie standardowego rozstawu szyn wydają się być sprzecz-

ne z innymi oczekiwaniami przedsiębiorców, zarówno dostępności trasy na terenie państw bałtyckich i Finlandii oraz z ukierunkowaniem transportu na Rosję i pozostałe państwa b. ZSRR.

Wyniki badań jakościowych w zakresie oczekiwań względem terminali przeładunkowych (intermodalności), czasu przewozu ładunków i ceny usług kolejowych korespondują z wynikami badań ilościowych przeprowadzonych w 2011 r. Przedsiębiorcom zależy na konkurencyjnej cenie przewozów i atrakcyjnym czasie oraz postulują rozwój sieci terminali przeładunkowych.

Raport z badań ilościowych przeprowadzonych w 2012 r. dostarcza interesujących odpowiedzi na pytanie o zainteresowanie rozszerzeniem usług o przewozy kolejowe w przyszłości. Swoje zdecydowane zainteresowanie wyrażają głównie przedsiębiorstwa fińskie (zdecydowanie tak 8%, raczej tak 48%), estońskie (4%, 37%), łotewskie (7%, 30%) i polskie (13%, 19%). Po przeciwnej stronie są przedsiębiorstwa litewskie (zdecydowanie nie: 24% i raczej nie 63%) i niemieckie (odpowiednio: 28% i 49%). W kontekście danych przedstawianych przez Eurostat, niniejsze wyniki pozwalają postawić następujące tezy:

- na Litwie, przy bardzo niskiej roli kolei, nie uznaje się tej formy transportu towarów za przyszłościową; ponadto Litwa, obok Polski posiada jedną z najsilniej rozbudowanych flot transportu drogowego, która zapewnia transport towarów do pozostałych krajów UE oraz do Rosji, na Białoruś i na Ukrainę;
- Niemcy posiadają bardzo rozbudowany sektor kolejowego transportu towarowego oraz przewozów intermodalnych; na rynku tym panuje znaczna konkurencja i w tym kontekście potrzeba rozwoju sektora przewozów kolejowych nie wydaje się być istotna – rynek jest w tym zakresie dojrzały.

- duży potencjał rozwojowy jest natomiast w pozostałych krajach, przy czym w Polsce, Estonii, Finlandii i na Łotwie jest to potrzeba rozwoju uwarunkowana trudnościami związanymi z utrzymaniem infrastruktury kolejowej w należytym stanie (Polska, Estonia) oraz ograniczoną ofertą rynkową (Łotwa, Estonia, Finlandia).

Okoliczności, które miałyby wpływ na zainteresowanie przewozami kolejowymi wska-

zują wyraźnie, że główną barierą przed korzystaniem z kolei w krajach bałtyckich jest cena usług przewozowych. Najbardziej na cenę, jako barierę, wskazują przedsiębiorcy z Polski i Niemiec. Oba te państwa posiadają dużą konkurencję w segmencie przewozów towarowych (ok. ¼ rynku znajduje się w rękach niezależnych przewoźników). Dodatkowo w Niemczech dynamika liberalizacji rynku kolejowego w segmencie przewozów towarowych jest wysoka (blisko dwukrotnie większa niż w segmencie pasażerskim; por. Wettbewerber-Report Eisenbahn 2010/2011 [10]).

Dziwi natomiast mocno akcentowany w Niemczech problem dostępności fizycznej. Niemcy są krajem o jednej z najwyższych gęstości sieci kolejowych w Europie (po Szwajcarii i Czechach, pomijając miasta-państwa) i dość dobrze wyposażonej w terminale przeładunkowe. Równie silnie problem dostępności akcentują polscy przedsiębiorcy, którzy jednak doświadczają systematycznej redukcji sieci kolejowych. Najmniej zastrzeżeń odnośnie dostępności kolei zgłaszają natomiast Finowie, co też może wywoływać zdziwienie. W Finlandii jednak linie kolejowe prowadzą do głównych ośrodków miejskich i przemysłowych, które skupione są na stosunkowo niewielkim obszarze kraju.

Potrzebę wzrostu prędkości akcentują przede wszystkim przedsiębiorcy z krajów bałtyckich. Najbardziej ten parametr jako barierę wskazują Niemcy i Polacy. Tu również wyniki raportu dostarczają trudności interpretacyjnych. Problem niskich prędkości pociągów towarowych (wg danych Urzędu Transportu Kolejowego średnia prędkość przewozu towarów w Polsce to ok. 25 km/h). Raporty niemieckie wskazują natomiast na problemy z przepustowością najważniejszych tras kolejowych łączących porty (Hamburg, Brema) i trasy międzynarodowe (zwłaszcza do Szwajcarii), które są przyczyną niższych prędkości pociągów towarowych. Problem przepustowości sieci kolejowych wskazują również respondenci z Polski i Litwy.

Kwestię niezawodności przewozów kolejowych akcentują natomiast głównie polscy i estońscy przedsiębiorcy. W obu tych krajach rzeczywiście występują problemy spowodowane niepowodzeniami w reformach sektora kolejowego. Również w tych dwóch państwach jako bariera wskazywana jest kwestia bezpieczeństwa przewozów.

Analizując oczekiwania przedsiębiorców względem Rail Baltica stwierdzić można, że niemieccy przedsiębiorcy najbardziej upatrują w inwestycji szans dla sektora transportowego i logistycznego, podczas gdy w krajach bałtyckich większą, niż w innych państwach, rolę kolei widzi się w stymulacji turystyki oraz kontaktów społecznych. Niemieccy przedsiębiorcy podkreślają też mocniej niż inni znaczenie kolei dla przemysłu i usług. Respondenci ze wszystkich badanych państw wskazują jednoznacznie, że infrastruktura kolejowa korytarza powinna być przystoso-

wana zarówno do przewozów pasażerskich, jak i towarowych. Większy akcent na separację przewozów kładą jedynie przedsiębiorcy fińscy. Oni również najczęściej podkreślają znaczenie przewozów pasażerskich. Najmniejsze zainteresowanie przewozami pasażerskimi wyrażane jest przez litewskich respondentów. Fakt ten wyjaśnia po części bardzo zła sytuacja kolei pasażerskich na Litwie i ich marginalny udział w strukturze przewozów. Sytuacja taka wiązać się może z pewnymi wzorcami kulturowymi i przemianami ekonomicznymi.

Oczekiwania względem inwestycji w poszczególnych krajach

Niemcy

Niemieccy przedsiębiorcy, podobnie jak polscy przedsiębiorcy, za dużo ważniejszą niż kwestię kosztów usług przewozów kolejowych, uważali poprawę dostępności fizycznej transportu kolejowego. Równo połowa ankietowanych wskazywała to jako czynnik, który mógłby zachęcić ich do wyboru właśnie tej formy transportu towarów i usług. Problem kosztów wskazywało 37% respondentów. Na trzeciej pozycji (po 20% wskazań) uplasowały się przepustowość sieci kolejowej oraz niezawodność przewozów.

Oczekiwania wobec infrastruktury Rail Baltica w kontekście przewozów towarowych są wśród ankietowanych niemieckich przedsiębiorców bardzo wyważone. Choć większość zwraca uwagę na kwestię kosztów (69%), to inne parametry wskazywane są niewiele rzadziej: czas przewozu (54%), intermodalność (50%), bezpieczeństwo (48%).

Także w zakresie przewozów pasażerskich struktura odpowiedzi niemieckich respondentów była inna, niż w pozostałych państwach. Głosy w miarę równomiernie (po ok. 30-50% wskazań) rozkładały się na kwestie kosztów podróży, niezawodności i bezpieczeństwa podróży oraz liczby połączeń i powiązania z innymi środkami lokomocji.

Odnosnie oczekiwań wobec projektu Rail Baltica, niemieccy przedsiębiorcy zdecydowanie mocniej niż przedstawiciele innych państw kładli akcent na likwidację barier: technicznych (60% wskazań) oraz prawno-administracyjnych (37%). Niemcy zwracali też szczególną uwagę na kwestie infrastruktury intermodalnej: centrów przeładunkowych (48%) oraz centrów przesiadkowych (29%).

Odpowiedzi niemieckich przedsiębiorców wpisują się w inne niż w pozostałych państwach Regionu Morza Bałtyckiego postrzeganie kwestii transportu kolejowego: jest on traktowany jako element łańcucha przewozów towarów lub podróży pasażerskich, a na rynku panuje konkurencja, która wpływa na obniżanie cen. O atrakcyjności kolei świadczy nie tylko cena, ale również inne aspekty podróży i spedycji. Niemieccy przedsiębiorcy są świadomi również roli, jaką pełni wysokiej jakości infrastruktura transportowa.

W świetle raportu EU-Consult niemieckie

przedsiębiorstwa generalnie nie deklarują zainteresowania korzystaniem z północnego fragmentu trasy Rail Baltica (od Polski w stronę Finlandii). Główne kierunki wymiany towarowej prowadzą gdzie indziej (w szczególności na południe Europy). W kierunku północno-wschodnim liczą się przede wszystkim przewozy z i do Rosji i Polski. Połączenia z Rosją realizowane są głównie drogą morską. Transport lądowy odbywa się natomiast przez Polskę i Białoruś lub Ukrainę. Wymiana towarów z Polską odbywa się przede wszystkim przy wykorzystaniu transportu drogowego. Jako szanse dla Rail Baltica wskazują głównie kwestie rozwoju turystyki oraz szybkie i stosunkowo tanie przewozy towarów, które w określonych sytuacjach mogłyby być alternatywą dla transportu morskiego (szybkość) i drogowego (cena, bezpieczeństwo). Znaczenie połączeń pasażerskich przy wykorzystaniu Rail Baltica powiązane jest z rosnącą w Niemczech popularnością turystyki rowerowej. Opinie przedsiębiorców wpisują się w sytuację transportu kolejowego w Niemczech prezentowaną w literaturze (np. [6]).

Estonia

Estońskie firmy nie korzystające z transportu kolejowego w niewielkim stopniu byłyby zainteresowane rozszerzeniem swoich usług o ten środek transportu. Poszerzenie swoich zainteresowań o transport kolejowy uzależniały przede wszystkim od spadku kosztów przewozów (67%), wzrostu prędkości (48%), a także od poprawy niezawodności przewozów oraz bezpieczeństwa przesyłek (po 33% wskazań).

Pod względem oczekiwań estońskich przedsiębiorców wobec projektu Rail Baltica dominuje budowa i modernizacja infrastruktury kolejowej (73%). Choć to był główny postulat we wszystkich państwach, to jednak tylko w Estonii był tak silnie artykułowany.

W świetle drugiego raportu – badań Politechniki Lappeenranta dla estońskich respondentów Rail Baltica postrzegana jest raczej jako alternatywa dla istniejącej sieci połączeń. Rail Baltica wzmocniłaby powiązania handlowe z Europą Środkową i Europą Południową (transport morski wymaga w tym przypadku znacznego nadkładania drogi). Pod kątem transportu pasażerskiego trasę Rail Baltica postrzega się jako alternatywę dla samochodów i samolotów na krótkich trasach (w obrębie krajów bałtyckich i do Polski). Respondenci, ze względu na niskie ceny transportu lotniczego, nie uważają kolei za alternatywę w dłuższych podróżach, np. do Berlina. Rail Baltica postrzegana jest też jako szansa na poprawę transportu wewnątrz kraju, gdyż infrastruktura w Estonii ma opinie zdekapitalizowanej i nie spełniającej oczekiwań jakościowych (m.in. problem jednotorowych linii i wynikające z niego ograniczenia przepustowości sieci).

Łotwa

W świetle analiz spółki Indicator, firmy nie korzystające z transportu kolejowego w niewiel-

kim stopniu byłyby zainteresowane rozszerzeniem swoich usług o ten środek transportu. Poszerzenie swoich zainteresowań o transport kolejowy uzależniały przede wszystkim od spadku kosztów – blisko 2/3 firm wymieniało to jako warunek. Blisko 1/3 ankietowanych firm poruszała kwestię dostępności fizycznej (bliskości infrastruktury kolejowej, istnienie bocznic i punktów przeładunkowych), podobny odsetek poruszał kwestię wzrostu prędkości transportu kolejowego. Ponad 1/4 respondentów wskazywała na poprawę bezpieczeństwa i wzrost przepustowości sieci kolejowej.

W świetle danych statystycznych kryterium ceny wydaje się być uzasadnione – rynek kolejowy na Łotwie w rzeczywistości jest zdominowany przez państwowego przewoźnika. Tezę tę potwierdza też fakt, że Łotysze obok Estończyków wskazywali najczęściej na kwestię spadku cen usług w transporcie kolejowym. W krajach o bardziej zliberalizowanych rynkach (np. w Polsce czy Niemczech) postulat ten pojawiał się zdecydowanie rzadziej. Z drugiej strony sytuacja rynkowa na Litwie i w Finlandii jest podobna, ale temat kosztów usług kolejowych nie jest tak mocno akcentowany przez respondentów.

Interesująca jest kwestia prędkości w kolejowym transporcie pasażerskim i towarowym. Postulat podniesienia prędkości podnosili przede wszystkim respondenci z Łotwy i Litwy, w kontekście przewozów pasażerskich oraz z Finlandii i Estonii w kontekście przewozów towarowych. W Polsce, gdzie są duże problemy z prędkościami transportu towarowego problem był podnoszony rzadziej. Należałoby więc ustalić, czy ten rozkład odpowiedzi wynika to z rodzaju towarów, jakie respondenci transportują (np. w przypadku towarów masowych pośpiech nie jest aż tak potrzebny) czy z barier organizacyjnych.

Wśród oczekiwań odnośnie projektu Rail Baltica dominowały: obniżenie kosztów przewozów (3/4 odpowiedzi), lepsze powiązanie z innymi gałęziami transportu (intermodalność), skrócenie czasu przewozów oraz poprawa niezawodności (wszystkie połowy wskazań przez respondentów). Obniżenie kosztów (86% wskazań) i skrócenie czasu przejazdu (73%) dominowały również wśród oczekiwań wobec infrastruktury Rail Baltica w kontekście przewozów pasażerskich. Dopiero w dalszej kolejności znalazły się kwestie liczby połączeń (50%) czy bezpieczeństwa (30%).

Raport spółki EU-Consult potwierdza oczekiwania odnośnie Rail Baltica łotewskich przedsiębiorstw wyrażone w raporcie spółki Indicator. Stanowi również potwierdzenie założeń polityki gospodarczej i transportowej Łotwy, akcentując znaczenie transportu towarów między Rosją i Białorusią a łotewskimi portami. Sama inwestycja Rail Baltica odbierana jest pozytywnie, jednak nie oczekuje się po niej znaczącego wpływu na gospodarkę państwa. Opinia ta może wynikać z dwóch faktów: z istniejących powiązań między krajami bałtyckimi, jak i z pozostałymi państwami Unii

Europejskiej, które mają zaspokojenie w istniejącej infrastrukturze transportowej, a także z postrzegania Rosji (i innych krajów Wspólnoty Niepodległych Państw) jako bardzo atrakcyjnych partnerów gospodarczych.

Litwa

Litewscy przedsiębiorcy, w świetle raportu spółki Indicator, korzystałoby w swej działalności z towarowych przewozów kolejowych, głównie gdyby nastąpiła redukcja kosztów tej usługi (50% wskazań), poprawiła się dostępność (30%) i wzrosła prędkość przewozów (28%).

Wśród oczekiwań odnośnie projektu Rail Baltica dominują kwestie budowy infrastruktury (56%), likwidacji barier technicznych (52%) oraz spadku cen transportu kolejowego (50%). Na dalszym planie, choć różnice we wskazaniach nie są aż tak wyraźne, znajdują się kwestie poprawy jakości transportu kolejowego (42%), intermodalności w transporcie towarowym (33%) oraz likwidacji barier prawno-administracyjnych (również 1/3 wskazań).

Oczekiwanie względem trasy Rail Baltica w kontekście transportu pasażerskiego koncentrują się tylko na dwóch zasadniczych kwestiach: cenie (69% wskazań) i szybkości (63%) połączeń. Oczekiwanie w kontekście transportu towarowego również podkreślają znaczenie kosztów (69% odpowiedzi) i czasu (55%), jednak w dużo większym stopniu, niż w przypadku oczekiwań wobec przewozów towarowych, zwracają uwagę na pozostałe kwestie: intermodalność (55%), niezawodność i bezpieczeństwo (po 41% wskazań).

W świetle raportu EU-Consult litewscy przedsiębiorcy, choć pozytywnie odnoszą się do projektu Rail Baltica i dostrzegają szansę na poprawę połączeń z pozostałymi krajami bałtyckimi i Europą Środkową, to jednak postrzegają transport kolejowy przede wszystkim w kontekście powiązań z litewskimi portami oraz z Rosją i Białorusią. Kolej, choć pełni znaczącą rolę w strukturze przewozów – głównie w zakresie transportu towarów masowych i tranzytu – ma dla litewskich przedsiębiorców znikome znaczenie.

Odpowiedzi prezentowane przez respondentów z krajów bałtyckich były zbieżne z opisem sytuacji transportowej prezentowanej w międzynarodowej literaturze (por. [3],[7]).

Polska

Czynniki, które skłoniłyby polskich przedsiębiorców do korzystania z kolei, to przede wszystkim poprawa dostępności fizycznej (49% wskazań) i wzrost niezawodności (36%). Na dalszych miejscach wymieniane były cena (32%) i bezpieczeństwo (26%), a także wzrost przepustowości (21%). Co interesujące, kwestię podniesienia prędkości przewozów poruszało tylko 15% respondentów. Polscy respondenci, częściej niż przedstawiciele innych krajów, wskazywali na kwestię niezawodności oraz – pomijając Estończyków – kwestię bezpieczeństwa przesyłek. Wyniki mogą więc wska-

zywać, że głównym problemem w Polsce jest zamykanie tras kolejowych, a przez to oddalanie się infrastruktury od potencjalnych źródeł i celów podróży. Równocześnie kolej nie jest traktowana przez respondentów jako wiarygodny partner. Zestawiając to z informacjami o średnich prędkościach oraz wskazaniemi odnośnie potrzeby wzrostu tych prędkości, można postawić tezę, że w świadomości respondentów kolej to przede wszystkim środek służący przewozowi towarów masowych (np. węgla, kruszyw skalnych, zbóż).

Polscy przedsiębiorcy zdecydowanie bardziej nieśmiało, niż respondenci z innych państw formułowali swoje oczekiwania wobec projektu Rail Baltica. Na pierwszym miejscu, podobnie jak w przypadku respondentów z innych państw była budowa i modernizacja infrastruktury (57% wskazań). Na drugim miejscu uplasowała się potrzeba poprawy jakości transportu kolejowego (39%), a na trzecim kwestia obniżenia cen (30%), co stanowiło absolutny wyjątek, gdyż w przypadku respondentów z pozostałych państw kwestia cen była poruszana znacznie częściej. Polscy przedsiębiorcy też najrzadziej spośród wszystkich ankietowanych wyrażali swoje oczekiwania wobec intermodalności zarówno w transporcie towarowym (23% odpowiedzi) jak i pasażerskim (tylko 10% wskazań).

Swoje oczekiwania w kontekście transportu pasażerskiego polscy ankietowani wiążą z niskimi kosztami (60% odpowiedzi) oraz krótkim czasem podróży (55%). Kwestie niezawodności oraz bezpieczeństwa podróży uzyskały po 1/3 wskazań. Również w zakresie transportu towarowego najważniejsze dla polskich respondentów były kwestie niskiego kosztu (59%) i krótkiego czasu (49%) oraz wysokiej niezawodności (43%).

W świetle raportu EU-Consult polscy przedsiębiorcy najbardziej entuzjastycznie spośród wszystkich respondentów odnoszą się do projektu Rail Baltica, dostrzegając przede wszystkim korzyści dla transportu towarowego. W swych opiniach podkreślają oni, że inwestycja przyniesie wymierne korzyści nie tylko w poprawie połączeń między krajami Regionu Morza Bałtyckiego, ale również na osi wschód-zachód oraz północ-południe, co przyczyni się do wzrostu atrakcyjności całego sektora kolejowego. Polscy respondenci podkreślają też kwestie integracji technicznej (zmniejszenia skutków, jakie powoduje konieczność zmiany rozstawu osi) oraz akcentują potrzebę uproszczenia formalnych uwarunkowań przewozu towarów kolejają.

Finlandia

Niskie koszty korzystania z kolei, to dla Finów główny postulat odnośnie planowanej Rail Baltica (61%), zarówno w kontekście przewozów towarowych, jak i pasażerskich (po 68% odpowiedzi). Finowie w kontekście transportu towarowego postulują też skrócenie czasu połączeń (71%), a w przypadku transportu pasażerskiego zwiększenie częstotliwości

połączeń (51%) i zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa (48%). Samą inwestycję Rail Baltica widzieliby (poza budową nowej infrastruktury, 61%) jako szansę na redukcję kosztów usług transportowych (46%) i na likwidację barier technicznych – 44%. W tym kontekście należy wspomnieć, że Finlandia korzysta z własnego rozstawu torów, o 4 mm szerszego niż Rosja i kraje bałtyckie, który jednak co do zasady umożliwia prowadzenie pociągów towarowych pomiędzy oboma systemami bez zmiany wózków.

Z raportu Politechniki w Lappeenranta wynika, że przedsiębiorcy fińscy zauważają fakt, iż kolej w Finlandii jest mniej konkurencyjna z powodu dużo lepszego ukształtowania i utrzymania sieci drogowej. Fińscy respondenci odnoszą się do projektu Rail Baltica pozytywnie i uważają, że przyniesie korzyści gospodarkom krajów, przez które trasa będzie przebiegać. Inwestycji tej jednak nie traktują jako priorytetu. Duże znaczenie dla przedsiębiorców odgrywają natomiast połączenia kolejowe do Rosji oraz do fińskich portów.

Podsumowanie

Przedstawione w artykule podsumowanie badań zarówno z raportu spółki Indicator, jak i EU-Consult pokazuje, że inwestycja Rail Baltica może odegrać istotną rolę w rozwoju gospodarczym krajów Rail Baltica Growth Corridor. Inwestycja kolejowa może również przyczynić się do zmian niekorzystnych trendów, jakie obserwowane są zwłaszcza w Polsce i na Litwie: systematycznie rosnącego znaczenia drogowego transportu towarów oraz indywidualnej motoryzacji. Rail Baltica przyniosłaby korzyści nie tylko w ruchu międzynarodowym, ale przede wszystkim w obsłudze kolejowej poszczególnych państw, skracając czasy przejazdu (szczególnie istotna kwestia w Polsce) czy poprawiając przepustowość sieci kolejowej (problem szczególnie istotny w Estonii i na Litwie).

Obecnie barierą rozwoju połączeń kolejowych są przede wszystkim kwestie techniczne wynikające z trzech rozstawów szyn: standardowego w Polsce i Niemczech, szerokiego w krajach bałtyckich oraz fińskiego w Finlandii. Niemniej badania pokazują, że przedsiębiorców do transportu kolejowego zniechęcają nie tyle ograniczenia techniczne, ale przede wszystkim bariery administracyjno-prawne. Stoją one na przeszkodzie w osiągnięciu jednego z celów polityki Unii Europejskiej: interoperacyjności systemu kolejowego. Respondenci oczekują od inwestycji właśnie zapewnienia większej interoperacyjności kolei oraz spadku kosztów transportu kolejowego.

Przedsiębiorcy wiążąc nadzieje z inwestycją podkreślają, że budowa Rail Baltica powinna być wpisana w szerszy kontekst odnowy infrastruktury kolejowej w poszczególnych państwach. Przede wszystkim inwestycja powinna być połączona z budową terminali przeładunkowych oraz stacji przesiadkowych.

Ważnym elementem sprzyjającym inwestycji jest mocne wpisanie Rail Baltica w kontekst transportowy poszczególnych krajów. Na podstawie analiz można postawić tezę, że trasa ta będzie służyć przede wszystkim transportowi wewnątrz poszczególnych krajów lub połączeniom do sąsiednich państw (np. Polska-Niemcy, Estonia-Lotwa). Ukazywanie korzyści, jakie niesie inwestycja dla obsługi kolejowej poszczególnych państw, znacząco pomogłoby uzyskaniu poparcia społecznego i politycznego dla Rail Baltica.

Za główne zagrożenie dla samego projektu należy uznać istniejącą sieć powiązań gospodarczych i wynikające z niej potrzeby w zakresie transportu towarów. Praktycznie dla wszystkich krajów uczestniczących w projekcie najważniejsza jest wymiana handlowa z Rosją i innymi krajami b. ZSRR. Wyjątek stanowi wymiana między Polską a Niemcami. Przedsiębiorcy uważają więc za priorytet rozwój połączeń na osi wschód-zachód, a dopiero w dalszej kolejności północ-południe.

Inwestycji nie sprzyja też brak determinacji politycznej w realizacji projektu. Żaden z krajów nie postrzega Rail Baltica jako priorytetowej inwestycji kolejowej. W przypadku Niemiec większą rolę odgrywają kwestie połączeń międzynarodowych na osi północ-południe, w przypadku krajów bałtyckich i Finlandii – połączenia z Rosją, a w przypadku Polski inwestycje w infrastrukturę służącą obsłudze wewnątrz kraju. Ponadto, nowe państwa członkowskie Unii Europejskiej, w szcze-

gólności Polska i Litwa, za priorytet uznają inwestycje drogowe, a nie kolejowe. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Beim M., Majewski J. (2012): Raport końcowy. Rail Baltica Growth Corridor. Pracownia Polityki Transportowej UE Akademia Humanistyczna im. Aleksandra Gieysztora w Pułtusk dla Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy. Pułtusk – Warszawa – Poznań, grudzień 2012. (<http://www.rbgc.eu/media/articles/final-report-wp4.pdf>)
- [2] Busłowska, A. (2011) Projekt Rail Baltica Growth Corridor - nowe perspektywy rozwoju korytarza kolejowego. Rail Baltica. Przegląd Komunikacyjny, nr 3-4, s. 42-44.
- [3] Butkevičius J. (2007): Development of passenger transportation by railroad from Lithuania to European States. Transport, Vol. 22, Issue 2, s. 73-79.
- [4] Drzewoszewska N., Pietrzak M.B., Wilk J. (2013): Grawitacyjny model przepływów handlowych między krajami Unii Europejskiej w dobie globalizacji. Collegium of Economic Analysis Annals, nr 30, s. 187-202.
- [5] Feasibility study on Rail Baltica railways. European Commission, Directorate-General Regional Policy. Bruksela 2007.
- [6] Flämig H. (2012): Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Deutschland. Technische Universität Hamburg-Harburg.
- [7] Kovács G., Spens K.M. (2006): Transport infrastructure in the Baltic States post-EU succession. Journal of Transport Geography. Vol. 14, Issue 6, s. 426–436.
- [8] Massel, A. (2006): Rail Baltica - I paneuropejski korytarz transportowy. TTS Technika Transportu Szynowego, nr 7-8, s. 42-46.
- [9] Nazarko J., Urban J. (2010): Projekt Rail Baltica Growth Corridor w rozwoju usług logistycznych. Economy and Management – 4/2010, s. 73-81
- [10] Wettbewerber-Report Eisenbahn 2010/2011. Netzwerk Privatbahnen e.V. / mofair e.V.
- [11] Wettbewerbsbericht 2011. Deutsche Bahn AG. Berlin 2012.
- [12] Private transport market stakeholders in the area of Rail Baltica. EU-Consult sp. z o.o. - Lappeenranta teknillinen yliopisto. Gdańsk – Lappeenranta, grudzień 2011. (<http://www.rbgc.eu/media/articles/private-transport-market-stakeholders-in-the-area-of-rail-baltica.pdf>)
- [13] Funkcjonowanie rynku transportowego oraz nowe rozwiązania proponowane w ramach projektu RBGC. Centrum Badań Marketingowych INDICATOR dla Urzędu m.st. Warszawy. Warszawa, październik 2012. (maszynopis, http://www.rbgc.eu/media/articles/study-report_online-research_wp4_rbgc.pdf)

REKLAMA

DOLKOM spółka z o. o. we Wrocławiu od blisko 60 lat wykonuje modernizacje i naprawy infrastruktury kolejowej z wykorzystaniem maszyn do robót torowych o dużej wydajności oraz wykonuje naprawy maszyn do robót torowych i napraw sieci trakcyjnej. Spółka jest przewoźnikiem kolejowym i posiada wydane przez Urząd Transportu Kolejowego licencje i certyfikaty bezpieczeństwa.



DOLKOM
WROCLAW

Kontakt:

50-502 Wrocław ul. Hubska 6; tel. (71) 717 5630; fax. (71) 717 5164
e-mail: dolkom@dolkom.pl; www.dolkom.pl