

Izabela Dziaduch

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

e-mail: izabela.dziaduch@ue.wroc.pl

ORCID: 0000-0001-8067-4707

Paweł Hanczar

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

e-mail: pawel.hanczar@ue.wroc.pl

ORCID: 0000-0002-5144-7975

EUROPEJSKIE KORYTARZE KOLEJOWE JAKO NARZĘDZIE POPRAWY FUNKCJONOWANIA KOLEJOWEGO TRANSPORTU TOWAROWEGO

EUROPEAN RAIL CORRIDORS ROLE TO IMPROVE THE FUNCTIONING OF RAIL FREIGHT TRANSPORT

DOI: 10.15611/e21.2018.4.04

JEL Classification: L92

Streszczenie: W artykule dokonano oceny funkcjonowania kolejowych korytarzy towarowych za pomocą wybranych kluczowych wskaźników efektywności. Przedstawiono w nim definicję i cel tworzenia kolejowych korytarzy towarowych. Scharakteryzowano podstawowe parametry infrastruktury kolejowej dziewięciu kolejowych korytarzy towarowych oraz kluczowe wskaźniki efektywności umożliwiające zbadanie stanu wdrożenia i ustanowienia celów ich rozwoju. Ocena funkcjonowania kolejowych korytarzy towarowych została przeprowadzona na podstawie analizy wybranych wskaźników. W szczególności analizie poddano podstawowe wskaźniki dostępności zdolności przewozowych w ramach europejskich korytarzy kolejowych w okresie 2016-2018, tj. oferowaną zdolność przewozową, zdolność przewozową, na którą zgłoszono zapotrzebowanie, oraz stopień wykorzystania zdolności przewozowych. Oferowane zdolności przewozowe w większości korytarzy (w sześciu korytarzach) rosły w kolejnych latach. W przypadku dwóch korytarzy, tj. R1 i R7, parametr ten maleje, a w przypadku korytarza R3 pozostaje na tym samym poziomie w poszczególnych latach. O ile wzrost zdolności przewozowych wskazuje tutaj pozytywną tendencję i potwierdza realizację przez poszczególne państwa, przez które prowadzony jest korytarz, działań związanych z jego rozwojem, o tyle obniżenie zdolności wskazuje na małe zainteresowanie wykorzystaniem korytarza i może stanowić naturalne dostosowywanie się zarządcy do istniejącego poziomu popytu. Analiza poziomu zgłoszonego zapotrzebowania wskazała na zwiększanie się tych parametrów dla czterech korytarzy: R2, R3, R7 i R9 podczas 3 lat funkcjonowania. W przypadku pozostałych korytarzy zanotowano nieznaczną obniżkę zgła-

szanych zapotrzebowań, co może oznaczać, że powstanie tych korytarzy nie było czynnikiem wpływającym na wzrost atrakcyjności transportu kolejowego. Korytarz R9 charakteryzuje się najwyższym poziomem wykorzystania zdolności oferowanej (80%) w porównaniu z pozostałymi kolejowymi korytarzami towarowymi. W przypadku trzech korytarzy, tj. R1, R2 oraz R4, wartości tego wskaźnika są na poziomie 40-50%, a w przypadku pozostałych na poziomie poniżej 35%.

Słowa kluczowe: kolejowe korytarze towarowe, kluczowe wskaźniki efektywności, międzynarodowy transport kolejowy.

Summary: The article evaluates the functioning of rail freight corridors based on selected key performance indicators. The definition and purpose of creating rail freight corridors is presented. Then the basic parameters of the railway infrastructure of the nine rail freight corridors as well as the key performance indicators enabling to examine the state of implementation and establish development goals are characterized. The assessment of the functioning of rail freight corridors is carried out. The basic indicators of the availability of transport capacities implemented within the European railway corridors are analyzed, i.e. the offered capacity, capacity for which demand was requested and the degree of capacity utilization. Offered capacity in most corridors (in six corridors) is growing in the next years. In the case of two corridors, i.e. R1 and R7, this parameter is decreasing, and in the case of corridor R3, it is remaining at the same level. While the growth in transport capacities indicates a positive trend here and confirms the application activities related to the corridor's development, this reduction in capacity indicates low interest in using the corridor and can be a natural adaptation to the existing level of demand. The analysis of the level of reported demand indicated an increase in these parameters for four corridors, i.e. R2, R3, R7 and R9 over the 3 years of operation. In the case of the other corridors, a slight reduction in the reported needs was noted, which may mean that the creation of these corridors was not a factor affecting the increase in the attractiveness of rail transport. Corridor R9 is characterized by the highest level of utilization of the offered capacity (80%) in comparison with other railway freight corridors. In the case of the three corridors, i.e. R1, R2 and R4, the values of this indicator are at the level of 40%-50%, and in the case of others at the level below 35%.

Keywords: rail freight corridors, key performance indicators, international freight transport.

1. Wstęp

Koncepcja korytarzy towarowych opiera się na Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, które zostało opublikowane dnia 20 października 2010 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. To europejskie przedsięwzięcie ma na celu zwiększenie atrakcyjności kolejowego transportu towarowego względem innych rodzajów transportu, w szcze-

gólności transportu drogowego. W tym zakresie niezbędne jest podjęcie działań, które poprawią przepustowość infrastruktury kolejowej, stworzą zintegrowaną sieć kolejową, poprawią bezpieczeństwo ruchu, poprawią infrastrukturę usługową i dostosują sieć komunikacyjną do standardów Unii Europejskiej.

Stworzenie korytarza towarowego zobowiązuje zarządców infrastruktury do świadczenia usług wysokiej jakości na rzecz przedsiębiorstw kolejowych w międzynarodowym ruchu towarowym. Dlatego też funkcjonowanie kolejowych korytarzy kolejowych podlega corocznej ocenie. Ocena ta przeprowadzana jest na podstawie kluczowych wskaźników efektywności zdefiniowanych przez Stowarzyszenie Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej.

Celem artykułu jest ocena funkcjonowania kolejowych korytarzy towarowych za pomocą wybranych kluczowych wskaźników efektywności. W artykule przedstawiono definicję i cel tworzenia kolejowych korytarzy towarowych. Scharakteryzowano podstawowe parametry infrastruktury kolejowej dziewięciu kolejowych korytarzy towarowych oraz kluczowe wskaźniki efektywności umożliwiające zbadanie stanu wdrożenia i ustanowienia celów ich rozwoju. Ocena funkcjonowania kolejowych korytarzy towarowych została przeprowadzona na podstawie analizy wybranych wskaźników. W szczególności analizie poddano podstawowe wskaźniki dostępności zdolności przewozowych realizowanych w ramach europejskich korytarzy kolejowych: oferowaną zdolność przewozową, zdolność przewozową, na którą zgłoszono zapotrzebowanie, oraz stopień wykorzystania zdolności przewozowych.

2. Definicja i cel tworzenia kolejowych korytarzy towarowych

Zgodnie z Rozporządzeniem nr 913/2010 kolejowy korytarz towarowy to wszystkie wyznaczone linie kolejowe, w tym kolejowe linie promowe, na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej lub między nimi i – w stosownych przypadkach – europejskimi państwami trzecimi, łączące dwa terminale lub ich większą liczbę¹, położonych na głównej trasie i, w stosownych przypadkach, trasy objazdowe i odcinki je łączące, w tym infrastrukturę kolejową i należące do niej urządzenia oraz odpowiednie usługi kolejowe zgodnie z art. 5 Dyrektywy 2001/14/WE [Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010...]. Usługi te są związane z dostępem do infrastruktury i są świadczone przez zarządcę infrastruktury bądź

¹ Terminal to obiekt położony na trasie korytarza towarowego, zagospodarowany specjalnie, aby umożliwiać załadunek lub wyładunek towarów do/z pociągów towarowych oraz integrację usług kolejowego transportu towarowego z usługami transportu drogowego, morskiego, rzeczno i lotniczego albo też formowanie lub modyfikację składu pociągów towarowych; jak również, w razie potrzeby, przeprowadzanie procedur granicznych na granicach z europejskimi państwami trzecimi [Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010...].

innych dostawców usług na rzecz przedsiębiorstwa kolejowego. Do usług, które mają być świadczone na rzecz przedsiębiorstw kolejowych, zaliczyć można m.in. dostęp do infrastruktury energetycznej (jeśli jest), urządzeń zaopatrzenia w paliwo, terminali towarowych, stacji rozrządowych, torów postojowych, urządzeń do formowania składów pociągów, sieci telekomunikacyjnej oraz infrastruktury umożliwiającej sterowanie ruchem pociągów [Dyrektywa 2001/14/WE...].

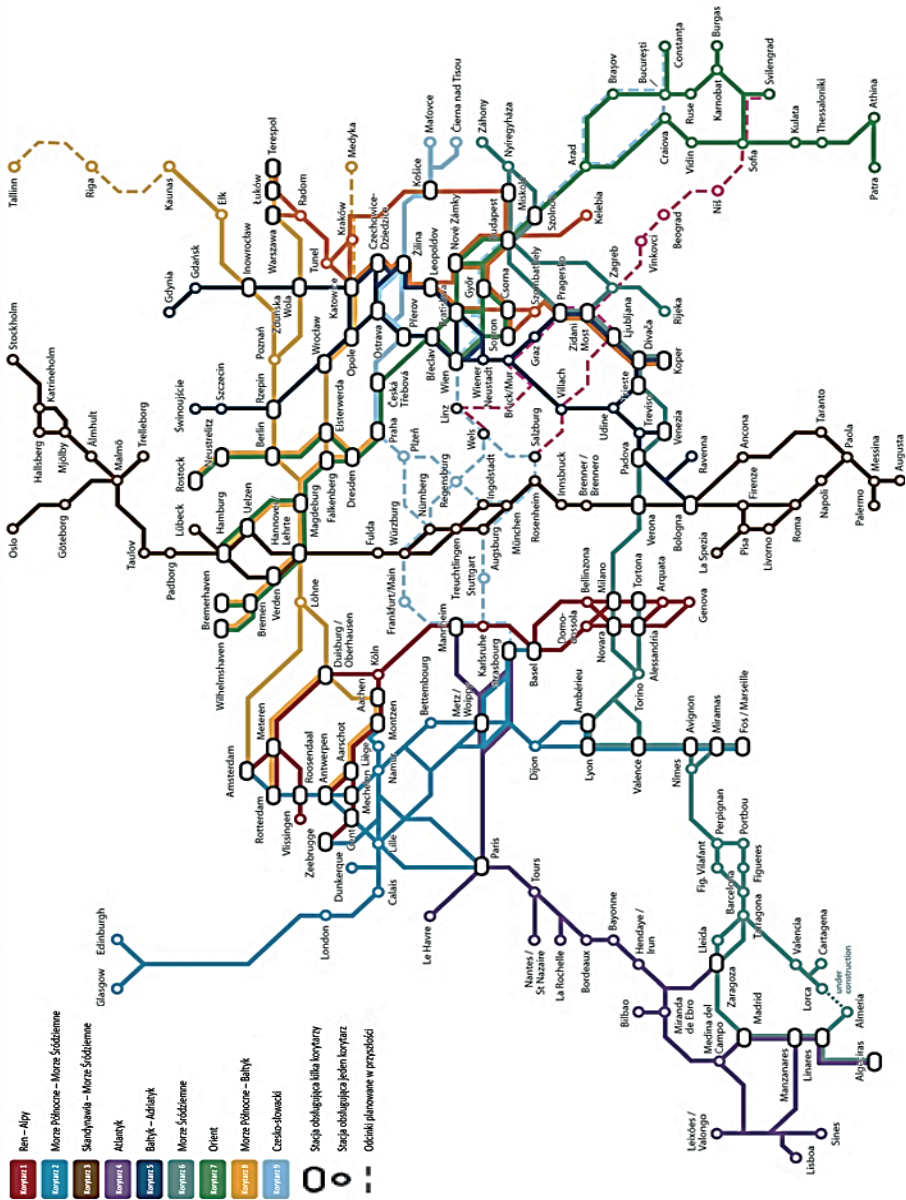
Kolejowe korytarze towarowe są integralnym elementem sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), czyli planowanego układu sieci transportu drogowego, kolejowego, lotniczego i wodnego w Europie. Sieci TEN-T wchodzi w skład większego systemu sieci transeuropejskich obejmującego sieć telekomunikacyjną (eTEN) oraz proponowaną sieć energetyczną (TEN-E) [Europejski Trybunał Obrachunkowy 2016].

Nadrzędnym celem tworzenia kolejowych korytarzy towarowych jest zwiększenie atrakcyjności kolejowego transportu kolejowego względem innych rodzajów transportu. Cel ten ma być osiągnięty m.in. przez: poprawę koordynacji działań różnych podmiotów w zakresie zarządzania ruchem, dostęp do infrastruktury kolejowej i inwestowanie w infrastrukturę kolejową, jak również polepszenie ciągłości ruchu między państwami członkowskimi. W Rozporządzeniu UE nr 913/2010 przewidziano w tym celu wymóg, by dla każdego korytarza towarowego utworzyć punkt kompleksowej obsługi (*Corridor One-Stop Shop* – C-OSS), który będzie zajmował się obsługą wniosków w sprawie zdolności przepustowej dla pociągów towarowych przekraczających co najmniej jedną granicę w korytarzu towarowym [Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010...].

Korytarz towarowy spełniający wspomniane zadania pozwoli na przepływ większych ilości towarów między ośrodkami przemysłowymi znajdującymi się wzdłuż niego, a także wpłynie na wzrost jakości świadczonych usług, co stanowi warunek wstępny do tego, by kolejowe przewozy towarowe stały się bardziej konkurencyjne oraz by ostatecznie doszło do przesunięcia międzygałęziowego.

3. Charakterystyka europejskich kolejowych korytarzy towarowych

Na potrzeby europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport kolejowy utworzono dziewięć międzynarodowych kolejowych korytarzy towarowych. Sześć kolejowych korytarzy towarowych (tj. korytarze nr R1, R2, R4, R6, R7 i R9) utworzono w listopadzie 2013 r., a trzy (tj. korytarze nr R3, R5 i R8) – w listopadzie 2015 r. Przebieg międzynarodowych korytarzy kolejowego transportu towarowego zaprezentowano na rys. 1.



Rys. 1. Mapa kolejowych korytarzy towarowych w Europie w 2018 r.

Źródło: [Internet 9].

Tabela 1. Podstawowe parametry infrastruktury w kolejowych korytarzach towarowych

Oznaczenie korytarza	Nazwa korytarza	Liczba krajów, przez które przebiega korytarz	Długość linii kolejowych tworzących korytarz	Liczba portów morskich	Liczba portów rzecznych
R1	Ren–Alpy	5	3900	6	10
R2	Morze Północne–Morze Śródziemne	6	4662	19	12
R3	Skandynawia–Morze Śródziemne	5	7527	13	2
R4	Atlantyck	3	6200	15	4
R5	Bałtyk–Adriatyck	6	4825	8	3
R6	Morze Śródziemne	6	7000	9	4
R7	Orient	8	7600	8	16
R8	Morze Północne–Bałtyk	5	6045	6	13
R9	Czesko-Słowacki	2	1248	0	12

Źródło: [Internet 8; Internet 6; Internet 11; Internet 1; Internet 2; Internet 4; Internet 7; Internet 5; Internet 3].

W tabeli 1 przedstawiono podstawowe informacje dotyczące kolejowych korytarzy towarowych: liczbę krajów, przez jakie przebiega dany korytarz, długość linii kolejowej korytarza oraz liczbę portów morskich i portów rzecznych będących w korytarzu.

4. Kluczowe wskaźniki efektywności do oceny kolejowych korytarzy towarowych

Stowarzyszenie Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej (RailNetEurope – RNE) opracowało zestaw kluczowych wskaźników efektywności działania (*Key Performance Indicators – KPI*) mających zastosowanie do oceny sieci infrastruktury kolejowej wszystkich dziewięciu kolejowych korytarzy towarowych. Głównym celem kluczowych wskaźników efektywności jest pomiar zachodzących w czasie zmian korytarzy towarowych oraz monitorowanie ich poziomów zgodności z wymaganiami technicznymi infrastruktury określonymi w rozporządzeniu TEN-T. RNE podzieliło kluczowe wskaźniki efektywności na trzy grupy [RNE 2018]:

1. Wskaźniki stanu zdolności przepustowej korytarza.
2. Wskaźniki operacyjne.
3. Wskaźniki rozwoju rynku.

Do wskaźników oceniających zdolność przewozową korytarza należą:

- Długość oferowanych tras przez zarządców infrastruktury (*Volume of Offered capacity – VoOf*).

- Długość tras przydzielonych przewoźnikom przez zarządców infrastruktury (*Volume of Requested Capacity – VoR*).
- Liczba wniosków złożonych do zarządów infrastruktury o przydzielenie tras (*Volume of Requests – Req*).
- Liczba tras konfliktowych, czyli liczba wniosków złożonych przez przewoźników o tę samą trasę w tym samym terminie (*Number of Conflicts – NoC*).
- Długość tras wstępnie zarezerwowanych przez przewoźników (*Volume of Pre-Booked Capacity – VoB*).
- Długość tras kolejowych zarezerwowanych i oferowanych przez zarządców infrastruktury (*Volume of Offered Capacity – Reserve Capacity – ReC*).

Natomiast do wskaźników operacyjnych monitorujących punktualność kursujących pociągów towarowych w korytarzu należą:

- Wskaźnik punktualności odjazdów (*Punctuality at Origin – PuO*).
- Wskaźnik punktualności przyjazdów (*Punctuality at Destination – PuD*).

Wskaźniki rozwoju rynku oceniające zdolność korytarza do zaspokojenia potrzeb rynkowych obejmują dwa wskaźniki:

- Liczbę pociągów przejeżdżających przez co najmniej dwie granice (*Traffic Volume – TrV*).
- Udział towarowego transportu kolejowego w przewozach towarowych ogółem.

Wartości KPI dla dziewięciu kolejowych korytarzy towarowych za okres 2016-2018 zostały przedstawione odpowiednio w tab. 2-4.

Tabela 2. Wartości KPI dla kolejowych korytarzy towarowych w 2016 r.

Oznaczenie korytarza	KPI								
	VoF	VoR	Req	NoC	VoB	ReC	PuO	PuD	TrV
	[w mln km]				[w mln km]		[w %]		
R1	22,5	9,0	218	134	6,5	5,5	69,9	64,4	168912
R2	15,1	7,1	134	8	7,0	3,9	76,9	bd.	35538
R3	17,0	5,0	37	23	3,3	bd.	70,0	59,0	6937
R4	6,9	3,3	50	0	3,3	2,6	67,3	67,3	bd.
R5	7,6	0,9	15	0	0,8	3,9	50,0	40,0	bd.
R6	12,3	3,3	75	16	3,1	7,0	65,0	56,0	32762
R7	13,9	1,9	12	0	1,9	8,2	bd.	bd.	77446
R8	14,5	3,1	63	33	2,5	3,4	55,2	50,0	103047
R9	3,48	0,39	7	0	0,39	2,04	bd.	bd.	bd.

Źródło: opracowanie na podstawie [Internet 10].

Tabela 3. Wartości KPI dla kolejowych korytarzy towarowych w 2017 r.

Oznaczenie korytarza	KPI								
	VoF	VoR	Req	NoC	VoB	ReC	PuO	PuD	TrV
	[w mln km]				[w mln km]		[w %]		
R1	21,8	6,5	146	65	4,9	7,4	68	56	163465
R2	12,6	7,1	137	2	7,0	2,3	80	73	41981
R3	17,7	6,0	36	23	5,0	3,7	69	58	68457
R4	5,5	2,9	29	2	2,8	1,1	75	75	bd.
R5	8,9	1,3	16	0	1,3	3,5	48	33	bd.
R6	11,5	3,8	60	12	3,5	3,8	54	49	323327
R7	9,7	2,8	23	0	2,8	4,4	48	35	87688
R8	12,4	0,7	8	0	0,7	3,8	60	51	98151
R9	5,0	3,8	36	0	3,8	1,9	bd.	bd.	bd.

Źródło: opracowanie na podstawie [Internet 10].

Tabela 4. Wartości KPI dla kolejowych korytarzy towarowych w 2018 r.

Oznaczenie korytarza	KPI								
	VoF	VoR	Req	NoC	VoB	ReC	PuO	PuD	TrV
	[w mln km]				[w mln km]		[w %]		
R1	17,6	7,4	124	40	6,4	2,9	bd.	bd.	bd.
R2	21,3	13,5	260	10	13	4,9	bd.	bd.	bd.
R3	16,8	6,4	45	28	5,1	2,3	bd.	bd.	bd.
R4	9,9	4,5	46	0	4,5	2,1	bd.	bd.	bd.
R5	8,9	0,9	15	1	0,8	3,6	bd.	bd.	bd.
R6	14,2	4,3	68	4	4,2	5,4	bd.	bd.	bd.
R7	11,3	3,6	27	4	3,6	3,3	bd.	bd.	bd.
R8	15,8	2,3	21	5	1,9	4,0	bd.	bd.	bd.
R9	4,8	3,4	31	0	3,4	1,9	bd.	bd.	bd.

Źródło: opracowanie na podstawie [Internet 10].

Analizując dane zawarte tab. 2, 3 i 4, można zauważyć, że:

- Długość tras oferowanych przez zarządców infrastruktury jest najdłuższa dla korytarza R1 (w latach 2016-2017), natomiast w roku 2018 oferowane zdolności przewozowe są największe dla korytarza R2. Korytarz R9 charakteryzuje się najniższą oferowaną zdolnością przewozową podczas trzech lat funkcjonowania.
- W roku 2016 największe zapotrzebowanie na zdolności przewozowe wystąpiło w korytarzu R1, natomiast w latach 2017-2018 – w korytarzu R2. Przewoźni-

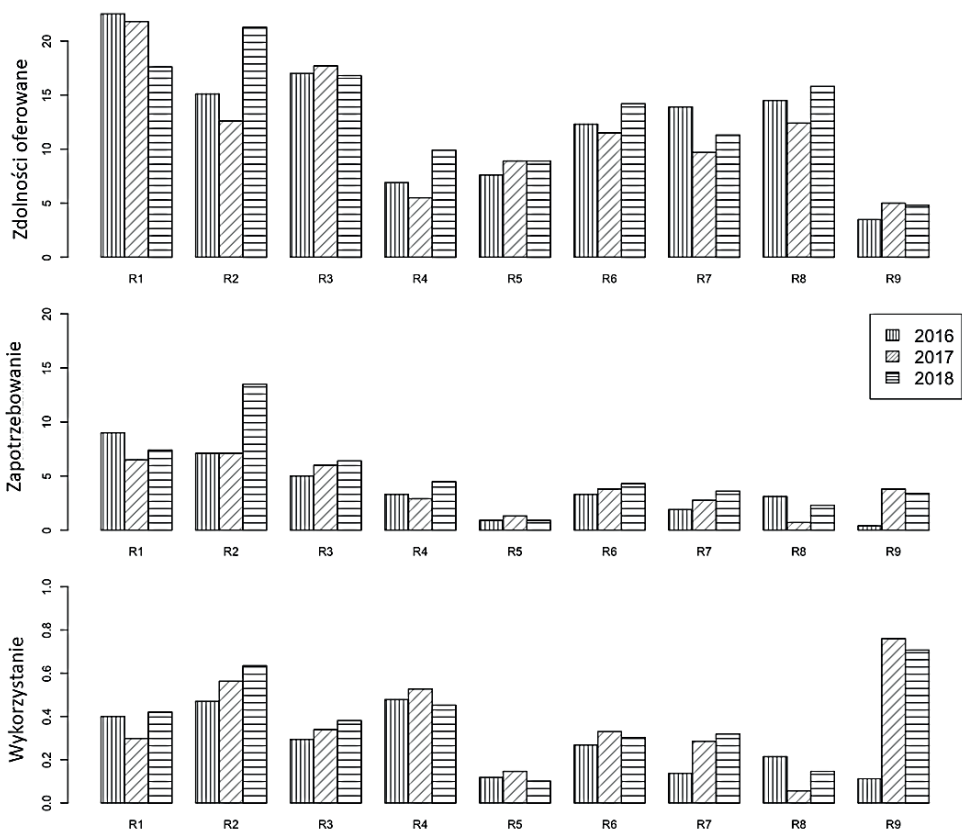
- kom realizującym przewozy w trzech korytarzach: R9, R8 i R5 zarządcy infrastruktury przydzielili najkrótszy kilometrów tras, odpowiednio w latach 2016, 2017 i 2018.
- Najwięcej wniosków o przydzielenie tras do zarządców infrastruktury, w latach 2016-2017, złożyli przewoźnicy wykonujący przewozy w korytarzu R1, natomiast w 2018 roku – w korytarzu R2. Przewoźnicy realizujący przewozy w trzech korytarzach: tj. R9, R8 i R5, złożyli najmniej wniosków o przydzielenie tras do zarządców infrastruktury, odpowiednio w latach 2016, 2017 i 2018.
 - Przewoźnicy realizujący przewozy w korytarzu R1 złożyli do zarządców infrastruktury najwięcej wniosków o przydzielenie tras w tym samym terminie w kolejnych latach, natomiast podczas trzech lat funkcjonowania dwóch korytarzy: R4 i R9, taka sytuacja nie wystąpiła.
 - W korytarzu R2 przewoźnicy rezerwowali najdłuższe trasy kolejowe w okresie 2016-2018, natomiast najkrótsze – w korytarzach R9, R8 i R5, odpowiednio w latach 2016, 2017 i 2018.
 - Zarządcy infrastruktury zarezerwowali najdłuższe trasy dla przewoźników realizujących przewozy w korytarzach R7, R1 i R6 odpowiednio w latach 2016, 2017 i 2018, natomiast najkrótsze – w dwóch korytarzach: R4 i R9.
 - Korytarz R2 cechuje się największą punktualnością odjazdów z wszystkich przystanków na trasie przejazdu pociągów w latach 2016-2017, natomiast, w tym samym czasie, najmniejszy udział odjazdów punktualnych zauważyć można w korytarzu R5.
 - W latach 2016-2017 punktualność przyjazdów pociągów jest najwyższa w korytarzu R4, natomiast najmniejszy udział przyjazdów punktualnych, w tym samym okresie, zauważyć można w korytarzu R5.
 - W roku 2016 najwięcej pociągów przejeżdżało przez co najmniej dwie granice w korytarzu R1, natomiast w 2017 roku – w korytarzu R6. Z kolei najmniej pociągów przekraczało co najmniej dwie granice w korytarzach R3 i R2, odpowiednio w latach 2016 i 2017.

Warto podkreślić, że kluczowe wskaźniki efektywności wykorzystywane do oceny zdolności przewozowych korytarzy towarowych na dany rok są liczone na podstawie danych umieszczonych we wnioskach złożonych przez przewoźników do zarządców infrastruktury w roku poprzednim.

5. Ocena funkcjonowania kolejowych korytarzy towarowych z użyciem wybranych KPI

W początkowej fazie analizy poddano podstawowe wskaźniki dostępności zdolności przewozowych odbywających się w ramach europejskich korytarzy kolejowych. Na rysunku 2 zaprezentowano kształtowanie się zdolności przewozowych we wszystkich dziewięciu korytarzach w okresie 2016-2018. Zdolności przewozowe zostały rozbite na trzy podstawowe wskaźniki. Pierwszy z nich to zdolności przewo-

zowe oferowane w ramach korytarza, wyrażone w milionach kilometrów, kolejny to zdolności przewozowe, na które zgłoszono zapotrzebowania, oraz wskaźnik wykorzystania zdolności przewozowych (*volume utilization*).



Rys. 2. Oferowane wymagane zdolności przewozowe oraz ich wykorzystanie w europejskich korytarzach kolejowych w okresie 2016-2018

Źródło: opracowanie na podstawie [Internet 10].

Należy stwierdzić, że oferowane zdolności przewozowe w większości korytarzy (w sześciu) rosną w kolejnych latach. W przypadku dwóch korytarzy, tj. R1 i R7, parametr ten maleje, a w przypadku korytarza R3 należy uznać, że pozostaje na tym samym poziomie w poszczególnych latach. O ile wzrost zdolności przewozowych wskazuje tutaj pozytywną tendencję i potwierdza podejmowanie przez poszczególne państwa, przez które prowadzony jest korytarz, działań związanych z jego rozwojem, o tyle obniżenie zdolności wskazuje na występujące problemy. W przypadku R1 i R7 obniżenie oferowanych zdolności może sugerować małe zainteresowanie

wykorzystaniem korytarza i stanowić naturalne dostosowywanie się zarządcy do istniejącego poziomu popytu.

Jednak sama ocena oferowanych zdolności przewozowych może prowadzić do błędnych wniosków, gdyż zwiększanie zdolności przy braku zainteresowania wykorzystaniem korytarza można uznać za bezzasadne. Kolejny wskaźnik, który może wskazać tutaj na występującą tendencję, to wskaźnik zapotrzebowania na zdolności przewozowe zgłoszone w poszczególnych latach.

W przypadku dwóch korytarzy, dla których zarejestrowano spadek oferowanych zdolności, mamy do czynienia zarówno ze spadkiem (dla R1), jak i z wzrostem (dla R7) zapotrzebowania na zdolności przewozowe, co nie wskazuje na żadną prawidłowość. Należy jednak zwrócić uwagę na istotną różnicę w poziomach między oferowanym a zgłoszonym zapotrzebowaniem, co może częściowo wyjaśnić spadek oferowanych zdolności w korytarzach R1 i R7.

Analizując poziomy zgłoszonego zapotrzebowania, należy zwrócić uwagę na gwałtowny wzrost tych parametrów dla korytarza R2 w roku 2018 oraz R9 w roku 2017. W przypadku dwóch korytarzy (R3 oraz R7) można zaobserwować stabilny, choć stosunkowo nieznaczny wzrost. Pozostałe korytarze (tj. R1, R4, R5, R6, R8) notują nieznaczną obniżkę zgłaszanych zapotrzebowań. Podsumowując, należy stwierdzić, że dla czterech korytarzy podczas trzech lat funkcjonowania zarejestrowano zwiększenie zapotrzebowania na zdolności przewozowe, podczas gdy w pozostałych przypadkach wystąpiła tendencja zniżkowa. To spostrzeżenie prowadzi do negatywnego wniosku, że powstanie korytarzy nie było czynnikiem wpływającym na zwiększenie znaczenia transportu kolejowego względem innych rodzajów transportu.

Podsumowując analizę, warto wskazać na poziom wykorzystania zdolności oferowanej. I tak dla jednego korytarza – R9 – wartości tego wskaźnika są na poziomie 80%. W przypadku trzech korytarzy (R1, R2 oraz R4) na poziomie 40-50%, a w przypadku pozostałych – na poziomie poniżej 35%.

6. Zakończenie

Kolejowe korytarze towarowe są tworzone w celu usprawnienia wymiany gospodarczej między państwami członkowskimi UE na mocy Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy.

Na mocy tego rozporządzenia utworzono dziewięć kolejowych korytarzy towarowych. Korytarze te – jako narzędzie rynkowe – mają oferować wysokiej jakości, konkurencyjne usługi konsumentom, zaś jako narzędzie polityki (współpracy) mają za zadanie poprawić warunki operacyjne wzdłuż korytarza, w tym zapewnić koordynację (harmonizację) praktyk krajowych w wielu obszarach, lecz również rozwiązać wiele problemów o różnym charakterze, które stanowią przeszkodę dla kolejowych

przewozów towarowych, jak np. problemy transgraniczne i problemy w zakresie interoperacyjności [Komisja Europejska 2018].

Rozporządzenie ma zapewnić koordynację między państwami członkowskimi a zarządcami infrastruktury w celu zagwarantowania najbardziej wydajnego funkcjonowania korytarzy.

Z przeprowadzonej analizy wskaźników charakteryzujących zdolność przewozową korytarza (takich jak oferowana zdolność przewozowa, zapotrzebowanie na zdolność przewozową i stopień jej wykorzystania) wynika, że w okresie 2016-2018:

1. Oferowane zdolności przewozowe w sześciu korytarzach: R2, R4, R5, R6, R8 i R9, rosną w kolejnych latach. W przypadku dwóch korytarzy – R1 i R7 – parametr ten maleje, a w przypadku korytarza R3 pozostaje na tym samym poziomie w poszczególnych latach. Wzrost zdolności przewozowych może wskazywać pozytywną tendencję i potwierdzać podejmowanie przez poszczególne państwa, przez które prowadzony jest korytarz, działań związanych z jego rozwojem. Natomiast obniżenie zdolności może wskazywać na małe zainteresowanie wykorzystaniem korytarza i może stanowić naturalne dostosowywanie się zarządcy do istniejącego poziomu popytu.

2. Zapotrzebowanie na zdolności przewozowe w czterech korytarzach: R2, R3, R7 i R9, rośnie podczas trzech lat ich funkcjonowania. W przypadku pozostałych korytarzy można zauważyć nieznaczną obniżkę zgłaszanych zapotrzebowań, co może oznaczać, że powstanie tych korytarzy nie było czynnikiem wpływającym na wzrost atrakcyjności transportu kolejowego.

3. Poziom wykorzystania zdolności oferowanej w badanym okresie jest najwyższy dla korytarza R9 – wartość tego wskaźnika oscyluje na poziomie 80%. W przypadku trzech korytarzy: R1, R2 oraz R4, wartości tego wskaźnika są na poziomie 40-50%, a w przypadku pozostałych – poniżej 35%.

Analiza wskaźników dostępności zdolności przewozowych w ramach europejskich korytarzy kolejowych była pierwszym etapem oceny funkcjonowania kolejowych korytarzy towarowych. W drugim etapie wybrane kluczowe wskaźniki efektywności, opisujące funkcjonowanie europejskich korytarzy kolejowych, zostaną przeanalizowane pod kątem występowania zależności.

Literatura

- Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. L 75 z 15.3.2000).
- Europejski Trybunał Obrachunkowy, 2016, *Kolejowy transport towarowy w UE: wciąż nie na właściwym torze*, sprawozdanie specjalne, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, Luksemburg.
- Komisja Europejska, 2018, Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady na temat stosowania rozporządzenia (UE) nr 913/2010 sporządzone zgodnie z jego art. 23, Bruksela, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2018:0189:FIN:PL:PDF> (data dostępu 15.12.2018).

RNE, 2018, *Key Performance Indicators of Rail Freight Corridors*, Version 2.0, http://www.rne.eu/rneinhalt/uploads/RNE_Guidelines_KPIs_of_RFCs.pdf (10.12.2018).

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.Urz. UE 2010 L276).

Źródła internetowe

- [1] <http://www.rfc-atlantic.eu> (28.11.2018).
- [2] <http://www.rfc-baltic-adriatic.eu> (28.11.2018).
- [3] <http://www.rfc-czech-slovak.eu> (28.11.2018).
- [4] <http://www.rfc-mediterranean.eu> (28.11.2018).
- [5] <http://www.rfc-northsea-baltic.eu> (28.11.2018).
- [6] <http://www.rfc-northsea-med.eu> (28.11.2018).
- [7] <http://www.rfc-orient-eastmed.eu> (28.11.2018).
- [8] <http://www.rfc-rhine-alpine.eu> (28.11.2018).
- [9] <http://www.rne.eu/rail-freight-corridors/rail-freight-corridors-general-information/> (10.12.2018).
- [10] http://www.rne.eu/rneinhalt/uploads/RFC_KPI_figures_per_RFC.pdf (10.10.2017).
- [11] <https://www.scanmedfreight.eu/home.html> (28.11.2018).