

Jan Muś

Słowenia i Chorwacja: rozbudowa infrastruktury kolejowej

Chorwacja i Słowenia planują w tym roku rozbudowę infrastruktury kolejowej. Zapowiadane projekty skierowane są przede wszystkim na połączenia międzynarodowe i transferowe. Powodzenie planów zależy w dużym stopniu od zdolności krajowej administracji, zarówno na szczeblu państwowym, jak i samorządowym, do efektywnego wykorzystania funduszy europejskich. W rezultacie to Słowenia z portem w Koprze może stać się tym państwem w południowo-wschodniej Europie, które przyciągnie więcej inwestycji w infrastrukturę logistyczną oraz usług transportowych i logistycznych niż rywalizująca z nią Chorwacja z portem w Rijecie. Jednocześnie rozwój linii kolejowych wpłynie pozytywnie na komunikację w Europie Środkowej, a także na połączenia handlowe z Bliskim Wschodem i Azją Wschodnią.

Słowenia realizuje plany rozwoju infrastruktury kolejowej. Ministerstwo Infrastruktury Republiki Słowenii pomyślnie złożyło osiem słoweńskich wniosków do konkursu Komisji Europejskiej o środki z instrumentu Łącząc Europę (CEF). Wnioskodawcy ubiegają się łącznie o 85,95 mln euro na realizację projektów w Słowenii, przy szacunkowych kosztach kwalifikowalnych wszystkich inwestycji wynoszących 118,99 mln euro. Celem instrumentu Łącząc Europę jest przyspieszenie inwestycji w paneuropejskie sieci w sektorach transportu, energetyki i telekomunikacji, co w założeniu ma przede wszystkim usprawnić połączenia transgraniczne oraz wzmocnić spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną, a także przyczynić się do rozwoju bardziej konkurencyjnej i zrównoważonej społecznie gospodarki rynkowej oraz do walki ze zmianami klimatu. W czterech wnioskach beneficjentem środków będzie Ministerstwo Infrastruktury (wraz z Dyрекcją ds. Infrastruktury Republiki Słowenii i przedsiębiorstwem zarządzającym infrastrukturą drogową – Dars d.d.), w pozostałych czterech przypadkach Ministerstwo to będzie pełnił rolę krajowego punktu kontaktowego.

Projekty dotyczą rozwoju zarówno infrastruktury kolejowej i systemów informatycznych przeznaczonych do zarządzania ruchem kolejowym, jak też inteligentnych systemów zarządzania komunikacją w ruchu drogowym oraz budowy bezpiecznych i strzeżonych parkingów wzdłuż autostrad i połączeń korytarzowych. Wniosek o najwyższą kwotę w tym przetargu dotyczy propozycji likwidacji wąskich gardeł na linii kolejowej Lublana–Divača. W związku z tym Ministerstwo Infrastruktury wraz z Dyрекcją ds. Infrastruktury Republiki Słowenii ubiegają się o kwotę 64,34 mln euro. Divača to węzeł kolejowy w południowo-zachodniej Słowenii, do którego dochodzą połączenia między innymi z portu w Koprze, ale także z Włoch i Chorwacji. Sam Koper to kluczowy port na północnym Adriatyku. Połączenie między tym portem a węzłem Divača jest już rozbudowywane. Budowana jest druga linia kolejowa, a władze Słowenii wydały też pozwolenie na dodanie kolejnego toru w ramach konstruowanego obecnie odcinka (zob. „Komentarze IEŚ”, nr 772). Przewidywany koszt trzeciego toru to 284 mln euro. Odcinek Lublana–Divača został wybudowany jeszcze w połowie XIX w. Wąskie gardło znajduje się natomiast na południowy wschód od Lublany, w okolicach miejscowości Borovnica. Jest to ważny fragment europejskiego systemu transportu kolejowego, ponieważ wchodzi w skład dwóch korytarzy TEN-T (Adriatyk–Bałtyk oraz Śródziemnomorski).

Modernizacji ma być też poddane, przechodzące przez Maribor, połączenie kolejowe z Austrią. Zmiany związane będą nie tylko z przebudową linii kolejowej łączącej Maribor z Austrią, ale także z dalszą digitalizacją w zarządzaniu ruchem kolejowym w północno-zachodniej Słowenii. Słowenia będzie również musiała rozważyć modernizację węzła kolejowego w Lublanie, ponieważ obecnie cały ruch towarowy przechodzi przez główny dworzec kolejowy w mieście. Jest to więc kolejne wąskie gardło, utrudniające także ruch pasażerski, który dzięki zmianom miałby szanse odbywać się sprawniej i szybciej.

Te dwa obszary inwestycji zwiększą przepustowość słoweńskich linii kolejowych w ruchu międzynarodowym na kluczowych odcinkach, np. łączących Austrię z portami adriatyckimi czy porty adriatyckie z rynkami środkowoeuropejskimi.

Chorwacja planuje modernizację linii kolejowych. Minister gospodarki morskiej, transportu i infrastruktury Oleg Butković wyjaśnił, że całkowite inwestycje w rozbudowę infrastruktury kolejowej do 2030 r. mają wynieść ok. 5,7 mld euro i będą finansowane głównie z funduszy europejskich. Wartość obecnie aktywnych w Chorwacji projektów dotyczących infrastruktury kolejowej to ok. 1,5 mld euro. W ramach modernizacji władze chorwackie zamierzają do 2030 r. przywrócić i przebudować większość głównych korytarzy kolejowych w Chorwacji. Kluczowe znaczenie ma korytarz z Rijeki do Zagrzebia i dalej na Węgry. Istotne są także liczne połączenia ze Słowenią, m.in. z portu w Puli i Rijece, oraz z Zagrzebia do Belgradu. Dzięki temu, a także dzięki rozbudowie innej infrastruktury transportowej w Rijece, władze Chorwacji chcą zwiększyć konkurencyjność tego portu i wzmocnić jego połączenia z rynkami Europy Środkowej.

W Chorwacji przygotowywane są również opracowania dotyczące modernizacji i rozbudowy przejazdu kolejowego w Zagrzebiu. Planowane są także: modernizacja linii na zachód od głównego dworca kolejowego w Zagrzebiu, prowadzącej do miejscowości Hrvatski Leskovac; przebudowa linii i budowa drugiego toru wzdłuż Morza Adriatyckiego, za Rijeką (odcinek Škrljevo–Reka–Jurdani), który jest istotny dla rozbudowy połączenia kolejowego portu w Rijece ze Słowenią.

Wnioski. Zjawisko nearshoringu, które oznacza przeniesienie części inwestycji z Europy Wschodniej, a także z Azji Wschodniej, na tereny m.in. Europy Środkowej, ma swoje odbicie w rozrastającej się infrastrukturze transportowej w Słowenii i Chorwacji. Porty w Rijece, Koprze oraz w Trieście stanowią najdogodniejsze wyjście dla towarów pochodzących z Europy Środkowej, a przeznaczonych na rynki np. bliskowschodnie, azjatyckie czy afrykańskie. Nieco korzystniej położona jest w tym względzie Słowenia, przez której terytorium transportowane muszą być np. towary wyładowywane w porcie w Rijece, a przeznaczone na rynek włoski czy austriacki.

Już obecnie port w Koprze jest lepiej połączony z siecią kolejową niż port w Rijece. Zaawansowanie prac budowlanych na odcinku pomiędzy portem a węzłem w Divači, a także prace nad wąskimi gardłami w pobliżu Lublany i na granicy z Austrią pozwalają zakładać, że większa część prac zakończy się w ciągu 3-4 lat. W tym czasie Chorwaci muszą się też uporać z niewydolną administracją, która w dalszym ciągu nie jest w stanie efektywnie wykorzystywać funduszy europejskich. Jeśli po stronie chorwackiej nie dojdzie do radykalnych zmian, port w Rijece pozostanie daleko w tyle za swoimi konkurentami.

Rozwój linii kolejowych w Chorwacji i Słowenii jest pozytywnym stymulatorem dalszego rozwoju gospodarczego zarówno tych państw (inwestycje w infrastrukturę, opłaty portowe i usługi transportowe), jak i całego regionu Trójmorza. W strategicznym interesie Polski leży możliwie szybkie i pomyślne zakończenie wspomnianych inwestycji. Ułatwią one dostęp do rynków pozaeuropejskich, w tym bliskowschodniego i północnoafrykańskiego.