

Dr. BRANISLAVA BOŽINOVIĆ
ZORAN BUNDALO, dipl.saobr.inž.
CIP - Saobraćajni institut
Beograd, Nemanjina 6

Prometna politika
Prethodno priopćenje
UDK: 656.2:339.92:061.1EEZ
Primljeno: 30.01.1990.
Prihvaćeno: 24.09.1990.

PERSPEKTIVE INTEGRACIJE ZAPADNOEVROPSKIH ŽELEZNICA I USLOVI ODGOVARAJUĆEG PRILAGODAVANJA

SAŽETAK

Autori najprije obrazlažu suštinu integracijskih procesa na železnicama EZ, da bi zatim ukazali na probleme vezane s ukidanjem patronata države nad železnicama. Predviđa se osnivanje evropske agencije za mrežu brzih pruga, privatizacija železnica i otvaranje železnica za konkurenciju na tržištu usluga. Budući da su u ove mjere - osim železnica zemalja EZ - uključene i austrijske i švicarske željeznice, neminovno je da i JŽ moraju u tome da nađu svoje mjesto.

1. UVOD

Privredni razvoj Zapadne Evrope doveo je do snažnog porasta robne razmene između zemalja ovog područja, te se aktima EZ, između ostalog, predviđa dalji porast podele rada, nove tržištem i razvojem uslovljene proizvođačke strukture sa novim prostornim razmještajem i porast životnog standarda i kvaliteta življenja stanovništva. Preneto u sferu saobraćaja ovo znači obrazovanje slobodnog tržišta transportnih usluga, povećanje mobilnosti stanovništva, odnosno obima rada u putničkom saobraćaju, porast obima rada sa novom orijentacijom robnih tokova u robnom saobraćaju, dalje podizanje kvaliteta prevozne usluge i snažnija konkurencija između učesnika na tržištu transportnih usluga. Zajedničkom saobraćajnom politikom neophodno je regulirati raspodelu robnog prevoza na železnički, drumski i rečni saobraćaj.

Problemi železnice stavljeni su na dnevni red Konferencije ministara transporta CEMT, počev od 1981. i do 1985. g. doneto je više rezolucija koje sadrže preporuke za poboljšanje železničkog saobraćaja u okvirima EZ. Opšta je ocena, međutim, da su problemi železnice ostali u okvirima CEMT-a periferni, jer usvojene rezolucije ne sadrže program budućeg razvoja i njime uslovljene investicije, već se isključivo bave praktičnim merama za postepeno poboljšanje ekonomskog položaja železnice u novostvorenim uslovima i na postojećoj infrastrukturi.

Uočavajući nedovoljnu zainteresovanost železničkih uprava za transport izvan granica nacionalne mreže, EZ postulatima iz 1981. i rezolucijom iz 1985. g. zahteva od železničkih uprava dvanaestorice što je moguće brže:¹⁾

- intenziviranje internacionalne saradnje,
- pretpostavljanje zajedničkih interesa pojedinačnim,
- koncentraciju na internacionalno tržište transportnih usluga, kako bi se iskoristile specifične prednosti železničkog saobraćaja,
- poboljšanje kvaliteta ponude, prvenstveno kroz eliminaciju nepotrebnih zadržavanja i time skraćivanja vremena vožnje, povećanja broja direktnih vozova i višesistemskih lokomotiva, reorganizaciju ranžirnog rada i sl.
- optimalno iskorišćenje raspoloživih kapaciteta železnice,
- prilagođavanje organizacije, infrastrukture i opreme železnice kako bi mogla ostvariti adekvatnu ulogu u pogledu zadovoljenja potreba ekonomskog i društvenog razvoja EZ.

U međuvremenu dat je nalog Komisiji saveta da do 1.7.1982.g. ostvari kontakte sa železničkim upravama i podnese izveštaj u kome će biti sagledane objektivne i subjektivne prepreke na putu ostvarivanja pojačane internacionalne saradnje u domenu železničkog saobraćaja i pogotovo isticanje onih na koje mogu delovati i otkloniti ih vlade pojedinih zemalja EZ. Izveštaj Komisije bio je završen sredinom 1983. g. a njegovim sadržajem nije ukazano ni na jednu od teškoća koje bi mogle kočiti internacionalnu saradnju sa pravnih aspekata kao i zbog razlika u pogledu uloge koju železnice ostvaruju u pojedinim zemljama članicama EZ.

Godine 1984., međutim, usledio je predlog Komisije sa preporukama u pogledu dugoročnog rešavanja ekonomskog položaja železnice putem preuzimanja odgovornosti od strane država članica za železničku infrastrukturu i to razdvajanjem računa, dok bi železnica plaćala za korišćenje infrastrukture, čime bi se izjednačili uslovi privređivanja u odnosu na druge saobraćajne grane i omogućilo dostizanje željenog stepena integracije u okviru EZ. Reagovanje država članica na predlog Komisije bilo je vrlo suzdržano te je njegova realizacija i danas neizvesna, uz obrazloženje da se gornjim rešenjima i pored značajnog opterećenja državnog budžeta ne može garantovati poboljšanje konkurentnog položaja železnice na tržištu.

2. INTEGRACIJSKI PROCESI NA ŽELEZNICAMA EZ

Osvrnućemo se u daljem izlaganju ukra-

ko na bitne objektivne i subjektivne teškoće koje se u izvorima EZ i inostranoj naučno-stručnoj literaturi navode kao uzročnici snažnog zaostajanja integracionog procesa železnice u odnosu na druge sfere, relevantne za obrazovanje Zajedničkog evropskog tržišta, čije je funkcionisanje prema zajedničkim aktima predviđeno počev od 31.12.1992. godine.

Skup ograničenja snažnijoj evropeizaciji železnice generiše karakter 150-godišnje istorije u toku koje je izgrađivano njeno snažno nacionalno obeležje. Sa geografskih, tehničkih i pravnih aspekata, železnica je nacionalno preduzeće čije funkcije na državnoj granici prestaju. Za razliku od ostalih nosilaca saobraćajne delatnosti, internacionalni šinski saobraćaj podrazumeva saradnju odgovarajućih nacionalnih železničkih preduzeća.

Utvrđeni poredak stvari podrazumeva na granici primopredaju kako putničkih tako i teretnih vozova, sa zamenom osoblja, a najčešće i vučnog vozila. Prilikom prelaska svakog teretnog voza sa jedne nacionalne mreže na drugu, vrši se osim tehničkih provera svakog vagona na obema stranama još i olistavanje kola. Za razliku od drumskog saobraćaja, gde se u proseku zbog carinske kontrole zadržava tek svako deseto vozilo, ceo voz se mora zadržati i u slučaju kada se vrši carinska kontrola samo jednog vagona u njegovom sastavu. Svi gornji faktori utiču nepovoljno na komercijalne brzine kretanja putnika i robe, u meri zadržavanja vozova na graničnim prelazima. Nezavisan tehnički razvoj nacionalnih železnica doveo je do značajnih razlika u pogledu vrste struje i opreme za napajanje mreže, izvođenja lokomotiva i signalno-sigurnosne opreme, kočnih sistema, putne brzine, slobodnog profila, osovinskog pritiska i drugih tehničkih normi koje se odnose na vozna sredstva i infrastrukturu. Ilustrativni primer posledica ovih razlika je da francuski TGV voz može samo sa vrlo smanjenom brzinom da se kreće na prugama DB, s obzirom da nije opremljen magnetskim kočnicama koje su uslov velikih brzina na prugama DB, dok se DB-ICE voz, koji je namenjen velikim brzinama, neće moći kretati željenom brzinom na francuskim prugama, i to u krivinama, usled povećane širine kola.

Neke od ideja koje su imale za cilj postepenu eliminaciju ovih ograničenja nisu doživele širu primenu i od njih su najznačajnije: UIC preporuka o tehničkom "preuzimanju vozova na poverenje", odnosno provera samo sa jedne strane granice, EZ-preporuka u pogledu korišćenja višesistemskih lokomotiva suseda na sopstvenoj teritoriji uz naknadu, inicijativa železnice da se carinska kontrola ne vrši na granici već na najbližoj ranžirnoj stanici, gde se i inače mora vršiti rasformiranje vozova i dr.

Uskogrudost uslovljena anahronim načinom razmišljanju vezanim za nacionalnu mrežu (nazivana još i "filozofijom kolonije malih vrtova" - u bukvalnom prevodu ili "piljarskom filozofijom" - u duhu našeg jezika), smatra se ključ-

nim ograničenjem koje otežava rešavanje gore navedenih objektivnih problema i usporava proces internacionalizacije železnica u prostoru EZ. Karakteristično stanovište železnice da se na zajednički interes gleda kao na zbir pojedinačnih interesa različitih železničkih uprava, stoga ne predstavlja nikakvo iznenađenje da se i u evropskim okvirima ističu u prvi plan zajednički interesi upravo onih koji će najveće prednosti imati i najveće koristi doneti sopstvenoj železničkoj mreži. Kao vlasništvo države železnica predstavlja instrument ekonomske i saobraćajne politike zemlje, iz čega proističe obaveza železnice prema vlasniku - državi da optimizaciju svoje ekonomičnosti vrši prvenstveno prema kriterijumima ekonomske koristi vezane za nacionalnu mrežu. Transporti koji se zbog male udaljenosti prevoza do granice ne ocenjuju rentabilnim za sopstvenu upravu već donose prihod susednoj upravi, lako se iz interesa nacionalne ekonomije i pod patronatom države ustupaju drumskom motornom saobraćaju. Ovakva stanovišta bila su dominantna u protekloj deceniji i jačala su uporedo sa tendencijom opadanja prihoda većine nacionalnih železničkih uprava.

S obzirom da nema odgovora na vrlo značajan predlog Komisije iz 1984.g. te da zajednička akta koja se odnose na železnice prvenstveno imaju karakter preporuka, to se ne može govoriti o konzistentnoj saobraćajnoj politici niti o ostvarivanju svih preduslova neophodnih za punu internacionalizaciju transportnog tržišta EZ. Očekivana deregulacija omogućiće drumskom saobraćaju neometano poslovanje u ovom prostoru, dok će vezanost železnice za državu i uske nacionalne interese onemogućiti ovu saobraćajnu granu da iskoristi one šanse koje će na tržištu transportnih usluga otvoriti integracioni procesi Zajedničkog evropskog tržišta.

3. UKINUTI PATRONAT DRŽAVE NAD ŽELEZNICAMA

Zapadna Evropa je već postala multinacionalni ekonomski prostor čiji će razvoj posle 1992. g. biti ubrzan. Privatna saobraćajna preduzeća svesna toga već od ranije, investiraju u internacionalno tržište. Prevladavanje partikularističkih interesa i integracija i razvoj železnice u evropskim dimenzijama zahteva konsekvantnu i dorečenu evropsku politiku, pri čemu se mora ukinuti patronat države, shvatiti da ona dalje ne može biti instrument nacionalne države već proizvođač usluga koje na tržištu prodaje (kao što je to u drumskom i vazdušnom saobraćaju), te da državi pripada održavanje i izgradnja železničke infrastrukture, saglasno potrebama EZ. Najnovija radikalna koncepcija politike u domenu železnice predviđa:²⁾

- osnivanje evropske agencije za planiranje, izgradnju i eksploataciju evropske mreže za brzi saobraćaj.
- privatizaciju železnice,

* otvaranje železnice za konkurenciju na tržištu transportnih usluga.

Železničkim upravama dvanaestorice pridružile su se Švajcarska i Austrija na projektu "Evropske pruge za velike brzine". Agenciji treba da pripadne zadatak izgradnje i eksploatacije pruga. Sva železnička preduzeća treba privatizovati kako bi mogle doći do izražaja preduzetničke inicijative, uz plaćanje naknada za obavljanje saobraćajne delatnosti na evropskoj železničkoj infrastrukturi. Pristup infrastrukturi mora biti slobodan, na način kako je to predviđeno za infrastrukturu sistema telekomunikacija EZ. Privatizacijom železnice i novom organizacijom omogućiti njeno uključivanje u tržišnu konkurenciju i to na sopstveni rizik. U tom smislu klasično monopolističko ponašanje može imati izvestan značaj kada je u pitanju saobraćajna infrastruktura, ali je neodrživo i besperspektivno kada su u pitanju moderna transportna preduzeća ujedinjene Evrope koja treba da obavljaju svoju privrednu delatnost na datoj infrastrukturi.

Osim nove tehnike i značajnih investicija, gornje vizije moguće je ostvariti prvenstveno uz naslov prevazilaženja partikularističkih interesa i odgovarajuće evolucije načina razmišljanja, saglasno evropskim dimenzijama prostora, potreba i ciljeva zajedničkog razvoja.

Najveći otpor neophodnim promenama pružaju države i železničke uprave velikih zemalja u okviru EZ i to prvenstveno SR Njemačka i Francuska, dok su daleko fleksibilnije i otvorenije za radikalne promene male zemlje, koje imaju veliki izvozno-uvozni obim robnog prometa. S druge strane, usporena evropeizacija železnica koliko god da je nepovoljna sa stanovišta EZ, može biti vrlo povoljna za one zemlje, među kojima je i naša, sa ambicijama da u doglednoj budućnosti i uz sticanje neophodnih performansi postanu članice EZ.

4. MESTO JŽ U EVROPSKOM ŽELEZNIČKOM SISTEMU

U evropskom železničkom sistemu JŽ imaju značajno mesto zahvaljujući geografskom položaju Jugoslavije. Preko naše zemlje pružaju se dva longitudinalna pravca (Zapad-Istok) i šest transverzalnih pravaca (Sever-Jug) železničkih koridora, povezujući Zapadnu i Srednju Evropu sa Grčkom, Istočnom Evropom (i dalje sa Bliskim istokom), kao i sa 5 jugoslovenskih jadranskih luka. Značaj mreže pruga JŽ proističe i iz činjenice da se od 41 000 km evropske magistralne mreže međunarodnog značaja, definisanih u "Evropskom sporazumu o najvažnijim međunarodnim železničkim prugama", 4237 km (oko 10,3%) nalazi na teritoriji naše zemlje.

Preduslov uključivanja naše zemlje u evropske razvojne tokove je moderna i efikasna železnica kao integralni deo saobraćajnog sistema Jugoslavije.

Današnje nepovoljno stanje JŽ, koje otežava normalno strujanje robnih i putničkih to-

kova u evropskom prostoru, uzrokovano je pre svega dramatičnim zaostajanjem u domenu tehničko-tehnološkog razvoja.

U domenu voznih sredstava, zbog neadekvatne razvojne politike, organizacione i ekonomske razjedinjenosti JŽ, izuzetno je nizak stepen unifikacije i tipizacije, nepovoljna je starosna struktura i nepovoljne tehničko-tehnološke karakteristike (za brzine od 160 km/h sposobno je svega 12,7% putničkih kola i 0,98% lokomotiva). Posebno zabrinjava nepovoljno tehničko stanje infrastrukture na JŽ. Na magistralnim E-prugama, najveće dopuštene brzine vozova kreću se u dijapazonu od 40 do 155 km/h (brzine od 155 km/h dozvoljene su samo na 119 km pruga ili na svega 3% magistralnih E-pruga JŽ).

U narednom periodu, prateći osnovna opredeljenja evropskih železnica, JŽ moraju izraditi jedinstvenu strategiju svoga razvoja. Sa jasno definisanom strategijom razvoja (pod uslovom da se realizuje), železnica može osigurati onu ulogu u saobraćajnom sistemu Jugoslavije i šire, koja optimalno odgovara njenim komparativnim prednostima i savremenim potrebama privrede i društva. JŽ moraju povećati kvalitet magistralnih pruga i projektovati i izgraditi pruge za velike brzine. Modernizacijom magistralnih pruga Jesenice (Sežana) - Ljubljana - Beograd - Niš - Gevgelija (Dimitrograd) i Beograd - Subotica i njihovim osposobljavanjem za veće brzine izbeći će se opasnosti zaobilaznja Jugoslavije i sa istoka, pravcem Rumunija - Bugarska i sa zapada, pravcem Italija - Grčka. Ove pruge se moraju osposobiti najmanje za brzine od 160 km/h, a tamo gde to omogućavaju uslovi terena trebalo bi razmišljati i o brzinama od 200 km/h i više. U načelu, za brzine do 160 km/h dolazi u obzir rekonstrukcija i dogradnja sadašnjih pruga, za brzine od 160-200 km/h izgradnja novih pruga ili u izuzetno povoljnim uslovima rekonstrukcija sadašnjih pruga, a preko 200 km/h samo izgradnja novih pruga.

Pored dodatne opreme, prerade polukompenzovane kontaktne mreže na pojedinim deonicama pruge u kompenzovanu, prilagođavanja signalno-sigurnosnih uređaja većim brzinama (obezbeđenje propisane daljine vidljivosti, povećanje zaustavnog puta), prilagođavanja automatskih uređaja za osiguranje putnih prelaza odnosno uvođenja tzv. kabinske signalizacije za brzine veće od 160 km/h, neophodna je i nabavka savremenih voznih sredstava. Domaća industrija je već isporučila JŽ 16 tiristorskih lokomotiva serije 442, sposobnih za brzine od 160 km/h. Fabrika Goša je mađarskim železnicama isporučila 20 putničkih kola sposobnih za brzine od 200 km/h, tako da je nabavka putničkih kola za velike brzine uslovljena obezbeđivanjem potrebnih investicijskih sredstava. Na JŽ je u toku ispitivanje mogućnosti i opravdanosti uključivanja voza ETR 450 ("Pendolino") u vozni park JŽ. Ovaj voz italijanske proizvodnje, sa naginjanjem sanduka i malim osovinskim priti-

skom, ostvaruje povećanu brzinu u odnosu na klasične vozove za 20-30%, tako da bi na prugama sposobnim za brzine od 160 km/h ovi vozovi mogli saobraćati sa 200 km/h.

U oblasti robnog saobraćaja JŽ se moraju uključiti u evropsku mrežu kombinovanog saobraćaja. I pored pozitivne deregulacije koja može doprineti prilivu robe na drum, niz drugih faktora će usporavati ovaj proces. Radi se pre svega o preopterećenim i već sada zagušenim evropskim druskim saobraćajnicama, pritisku javnosti zbog očuvanja čovekove okoline i slično, što će doprineti bržem razvoju evropskog kombinovanog saobraćaja železnica-drum.

Razvoj železničke infrastrukture, nabavka modernih voznih sredstava, izgradnja novih terminala, nabavka pretovarne opreme, kao i stvaranje mreže vozova kombinovanog saobraćaja za prevoz kontenera i tovarnih jedinica Huckepack - sistemom je imperativ vremena i uslov uključanja JŽ u evropski železnički sistem.

SUMMARY

PROSPECTS OF WEST-EUROPEAN RAILWAYS INTEGRATION PROCESS AND CONDITIONS OF RESPECTIVE ACCOMMODATION

The author first deal with the essence of integration processes on the EC member state railways to point out the problems related to the discontinuation of the state patronage over the railways. Forecasts refer to the introduction of the European Agency for high-speed railway systems, privatization of the railways and opening of the railways to the competitive trends of the services market. In the light of the fact that these measures affect, apart from the EC member state railways, the Austrian and Swiss Railways, also it seems inevitable that the Yugoslav Railways must find their respective place in the process.

POZIVNE BILJEŠKE

- 1) H. SCHMUCK: Die Rolle der Eisenbahnen in Europa, Europäisches Bahnsystem 2000, DVWG, Kurs 1/88, 2-3 März 1988, Aachen.
- 2) H.. P. STIHL: Europäische Lösungen für den Eisenbahnverkehr, Die Bundesbahn, No 11. 1989.

U evropskom železničkom sistemu... (mirrored bleed-through text from the reverse side of the page)

U evropskom železničkom sistemu... (mirrored bleed-through text from the reverse side of the page)