

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

DIPLOMSKO DELO

RAZVOJ ŽELEZNIŠKEGA PREVOZA V EU

Ljubljana, september 2004

PETER JANEŽIČ

IZJAVA

Študent/ka _____ izjavljam, da sem avtor/ica tega diplomskega dela, ki sem ga napisal/a pod mentorstvom _____ in dovolim objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

V Ljubljani, dne _____

Podpis: _____

DIPLOMSKO DELO	1
RAZVOJ ŽELEZNIŠKEGA PREVOZA V EU	1
1. UVOD.....	1
2. ZNAČILNOSTI ŽELEZNIŠKEGA PREVOZA.....	2
2.1. ŽELEZNICA V PRETEKLOSTI	3
2.2. PREVLADE CESTNEGA PROMETA NAD ŽELEZNIŠKIM PROMETOM	3
2.3. NEKONKURENČNOST ŽELEZNIC	4
2.4. PROBLEMI NOVIH ČLANIC EU	6
3. PRAVNI OKVIR.....	7
3.1. OTIF	8
3.1.1. COTIF 1980 (<i>Convention relative aux transports internationaux ferroviaires</i>)	8
3.1.2. Revizija COTIF 1999 (<i>Vilniški protokol</i>).....	9
3.1.3. Pristop EU k COTIF.....	11
3.2. UIC (UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER).....	12
4. UREJANJE ŽELEZNIŠKEGA PREVOZA V EU	13
4.1. PRAVNI OKVIR EU.....	14
4.2. INFRASTRUKTURA	21
4.2.1. TEN-T(<i>Transevropska prevozna mreža</i>).....	22
4.2.2. PAN-EVROPSKI koridorji	23
4.2.3. Financiranje izgradnje	25
4.3. LOČITEV INFRASTRUKTURE OD OPERATERJEV	26
4.3.1. Nediskriminacija prevoznikov	27
4.3.2. Cenovna diskriminacija.....	28
4.4. OPERATERJI.....	29
5. ŽELEZNICE IN KAKOVOST	30
6. KOMBINIRANI PREVOZ	31
6.1. STANJE KOMBINIRANEGA PREVOZA V EU	32
6.2. TEHNIKE KOMBINIRANEGA PREVOZA	33
6.3. VLOGA PRISTANIŠČ ZA ŽELEZNIŠKI PROMET.....	34
7. V SLOVENIJI	35
7.1. PREOBLIKOVANJE SLOVENSKE ŽELEZNICE PO OSAMOSVOJITVI	35
7.2. SLOVENSKE ŽELEZNICE DANES.....	36
7.3. LUKA KOPER.....	37
8. SKLEPI	38
LITERATURA.....	40
VIRI.....	41
SEZNAM KRATIC.....	43

1. UVOD

Svetovna gospodarstva se v zadnjem obdobju hitro razvijajo in podjetja poslujejo vedno bolj globalno. Vedno pomembnejši postaja prevoz blaga in cestni prevoz je v evropskem prostoru tista veja prevoza, ki je najbolj napredovala. Tega, žal, ne moremo trditi za železniški prevoz.

Za železniški prevoz je namreč značilno, da so države strogo regulirale poslovanje in preprečevale vstop konkurenčnim železniškim podjetjem v to panogo, kar je pomenilo slabši položaj železniškega prevoza. Še slabšo vlogo pa je imel v okviru železniškega prevoza tovorni promet, saj so železniške uprave v večini dajale prednost potniškemu prometu. V osemdesetih in devetdesetih letih so železnice v večini držav izgubile tržni delež v prevozu blaga in potnikov, po drugi strani pa so naraščali zneski državnih subvencij. Razlogov za zmanjševanje tržnega deleža železnic je več. Razvilo se je cestno omrežje, zanesljivost ter hitrost prevozov z boljšimi vozili sta se povečali. Tradicionalna težka industrija, katere proizvodi so se največ prevažali po železnici, pa vedno bolj izgublja pomen. Železnice niso našle novih trgov za svoje proizvode ter so ponujale storitve, za katere je pogosto veljalo, da so neprožne, nezanesljive in drage.

Železnice so v preteklosti vedno predstavljale prednosti, pa tudi slabosti v mednarodnem prevozu. V časih, ko cestna infrastruktura še ni bila tako razvita, so bile železnice tiste, ki so predstavljale gonilo gospodarskega razvoja in trgovanja med državami in posameznimi regijami. Razvijali so se železniški sistemi, ki pa si niso bili vedno podobni. V vojnih obdobjih pa se je pokazalo, da so lahko železnice tudi zelo nevarne za prodor sovražnika na tuje ozemlje. V Evropi imamo različne železniške sisteme, ki onemogočajo liberalizacijo železniškega prevoza.

Sodobni čas postavlja potrebo po spremembi miselnosti v železniškem prevozu, ki je bil do sedaj v glavnem domena državnih monopolov. Le-ti niso dopuščali drugim operaterjem, da bi imeli večjo vlogo pri organizaciji prevoza in izvajanju prevoza. Železniška podjetja se vse bolj zavedajo, da morajo za svoje preživetje razviti proizvode visoke kakovosti, s katerimi bodo zadovoljevali potrebe svojih uporabnikov.

V Evropski uniji se pomen transporta hitro povečuje. Načeli o neoviranem pretoku blaga in ljudi spodbujata razvoj prevoza in večje potrebe po kvalitetnem prevozu. Zaradi zasičenosti in drugih pomankljivosti cestnega prometa so prišli do spoznanja, da je potrebno izkoristiti tudi ostale vrste prevoza, ki so bile do sedaj v neenakopravnem položaju, in vzpodbujati enakopravnejši razvoj različnih oblik prevoza.

Železniški prevoz je naravni konkurent cestnega prevoza v kopenskem prometu in je do konca druge svetovne vojne predstavljal osnovnega nosilca kontinentalnega prevoza. Železnice so uživale prednost javnega prevoznika, zato je jasno, da si v EU prizadevajo za razvoj te panoge. V diplomskem delu bom poskušal opredeliti, kako želijo v EU spremeniti

železniški prevoz, da bo lahko konkuriral cestnemu prevozu. Po drugi strani pa želim opredeliti tudi možnosti, ki jih imata cestni in železniški prevoz, da bi izkoristila sinergijske učinke obeh vrst prevoza.

Evropske železnice so zelo kompleksne in arhaične. Potrebne so temeljite prenove v organizacijskem smislu, zato bom posvetil veliko pozornosti pravnemu okvirju, ki ga je potrebno spremeniti za učinkovito delovanje železnic v EU, če želimo upoštevati načela liberalizacije in nediskriminatornosti, kakor tudi v smislu izboljšanja infrastrukture.

2. ZNAČILNOSTI ŽELEZNIŠKEGA PREVOZA

Za železniški prevoz je značilen širok spekter prevoznih storitev v tovarnem in potniškem prometu. Oba lahko naprej razčlenimo po profitnih segmentih, po vrsti storitev ipd. Osnovne dejavnosti železnic pa so razvoj in vzdrževanje stabilnih zmogljivosti (podsistem infrastrukture), vleka vlakov (podsistem prevozne dejavnosti), marketing, nabava in vzdrževanje prevoznih zmogljivosti in opreme ter finančni nadzor.

Za tržno organiziranost predstavlja največji pomen razmejitev infrastrukture in izvajanje prevoznih storitev. Pri tem je potrebno povedati, da je računovodska razmejitev nujno potrebna, medtem ko je institucionalna razmejitev neobvezna. Iz tega izhaja tudi več modelov organiziranosti železnic (Ogorelc, 2002, str. 601).

Monolitna železnica (tradicionalna) je organizirana po strogo hierarhičnem vzorcu po oddelčnih linijah. Aktivnosti so centralizirane. Razvoj in tehnologija sta uvedla malo sprememb v organiziranosti železnic, ki pa se v bistvu ni spremenila.

Konkurenčni pristop predstavlja različico, kjer je upravljanje infrastrukture ločeno od prevoznega dela. Tako imajo vsi operaterji možnost izvajanja svojih storitev na železniški infrastrukturi pod enakimi pogoji. Možen je tudi model regionalnega prekrivanja, kjer regionalni operaterji dobijo pravico upravljanja s prevoznimi potmi, ki vodijo h glavnim prevoznim centrom v regijah sosednjih držav.

Model državnega infrastrukturnega podjetja. Upravitelja infrastrukture lahko določi država ali pa sama upravlja z infrastrukturo. V sistemu je eden ali več pooblaščenih operaterjev, ki izvajajo prevoz in vsak od njih plačuje uporabnino, za katero je značilno, da je objavljena in nediskriminacijska. Lahko se razlikuje glede na tehnične značilnosti tovora, smer potovanja, dnevni čas in glede na posebne zahteve porabnika.

Razmejitev infrastrukture in prevozne dejavnosti. Obstaja več različnih razmejitev in možnosti preoblikovanja železnic. V vsaki državi to storijo glede na narodnogospodarski

pomen železnic, operativne sposobnosti vlade in zmožnosti prevzemanja starih dolgov železniškega prevoza. Pri preoblikovanju lahko izberemo različne modele glede tovarnega prometa, medkrajevnega potniškega prometa in mestnega oziroma primestnega prometa.

Pri preoblikovanju lahko železnice organiziramo vertikalno ali institucionalno. Štiri glavne sklope železniškega sistema pa lahko razdelimo med vozno pot in prevoznike. Ti štirje sklopi so: železniško omrežje, infrastrukturni upravljalac, železniške postaje, terminali in druge naprave ter prevozne storitve.

Pri institucionalni razmejitvi si tako vozno pot predstavljamo kot sklop železniškega omrežja, železniških postaj, terminalov in drugih naprav. Prevozniki opravljajo prevozne storitve. Pri funkcijski razmejitvi pa je v sklopu vozne poti železniško omrežje in delno tudi infrastrukturni upravitelj. Prevozniki poskrbijo za prevozne storitve, železniške naprave, terminale in druge naprave, delno pa imajo tudi vpliv na infrastrukturne odločitve (Brenner, 1997, str. 15).

2.1. Železnica v preteklosti

Za železnico je bila v preteklosti skoraj povsod značilna enovita organizacijske struktura, kjer je en upravitelj upravljal z infrastrukturo in hkrati deloval kot operater ter opravljal prevozno dejavnost. Železniška podjetja so opravljala vse operativne in administrativne funkcije in tudi odločala, katere storitve ponuditi na trgu. Področje delovanja posameznega železniškega podjetja je bilo omejeno z državno mejo. Železnice so hitro pridobile monopolni položaj na trgu. Tako so lahko same oblikovale transportno politiko in cene prevozov. Zaradi tega velikokrat niso opravljele tistih storitev, ki so bile potrebne, temveč tiste, ki so jih opravljele že prej. Prišlo je do zastoja v razvoju. Razvite države so zato ustanovile posebne nadzorne inštitucije, ki so spremljale delovanje železnic.

Ohranjanje monopolnega položaja je bilo v železniških upravah bivših komunističnih držav še bolj močno. Železnico so v teh državah povezovali z industrijskim razvojem in je bila za njih strateškega pomena. Čeprav ne moremo trditi, da so bile železnice tudi v teh državah zelo razvite, lahko izpostavimo, da so v nekaterih državah posvečali veliko pozornosti železniškemu prevozu (Češka). Večinoma so imele železnice preveliko število zaposlenih. Razlog je bil v neracionalnem delovanju železnic (Ogorelc, 2002, str. 592).

2.2. Prevlada cestnega prometa nad železniškim prometom

V devetdesetih letih prejšnjega stoletja je bila povsod po svetu opazna rast tovarnega prometa. Rast tovarnega prometa v EU v letih 1990-2001 je znašala kar 33% in se je povečala od

prevoženih 2 332 milijard tkm do 3 102 milijard tkm. Ta rast prometa je presegala rast BDP, kakor tudi industrijskega outputa (EU Energy and Transport in Figures, 2003).

To rast tovarnega prevoza gre pripisati predvsem rasti cestnega prevoza. Med leti 1990-2001 je cestni tovorni prevoz zrasel za 42.9%, v primerjavi s 16.8% v rasti prevoza po notranjih vodnih poteh. Po drugi strani se je količina prevoženega tovora po železnici zmanjšala za 5.4%. Še leta 1970 je bila količina tovora, prepeljana po cesti, le dvakrat večja od količine tovora, prevoženega po železnici, leta 2001 pa je bilo to razmerje že ena proti šest.

Z agregatnega vidika je razvoj cestnega prevoza mogoče pripisati različnim dejavnikom:

- spremenjeni poslovni politiki podjetij, ki so svoje proizvodjalne centre selili v specifične industrijske cone, ki so ponavadi zunaj urbaniziranih središč in nimajo ustreznih povezav z železniškim omrežjem ali povezav z notranjimi vodnimi potmi;
- proizvodni organizaciji podjetij, ki vključuje tudi logistične rešitve. Podjetja proizvajajo izdelke z višjo dodano vrednostjo, pomembna je hitrost in prilagajanje podjetij, imajo manjše količine zalog, ki so bolj zanesljive in redne in zahtevajo kvalitetne prevozne storitve,
- spremembi izdelkov, ki jih proizvajajo podjetja, in razvoju izdelkov z višjo dodano vrednostjo je pri rasti in večjem tržnem deležu pomagal prav cestni prevoz.

Cestni promet je naredil velik korak naprej v smeri prilagajanja potrošnikom, vendar se s povečevanjem cestnega prometa povečuje problem eksternih stroškov. Eksterni stroški so namreč stroški prometnih nesreč, onesnaževanje zraka, onesnaževanje voda, stroški hrupa, saturacije in sprememb klime. Cestni prevozniki v preteklosti eksternih stroškov praviloma niso upoštevali v ceni prevozov in tudi niso plačevali oškodovanim, saj se v večini primerov težko določi ustrezno skupino ali posameznika, ki bi bila upravičena do tega denarja.

2.3. Nekonkurenčnost železnic

Z uvajanjem povezane prevozne storitve v tretji tehnološki revoluciji začne prevladovati interes uporabnikov prevoza. Teh v osnovi ne zanima število izvajalcev in posebnosti izvajanja storitev. Zahtevajo le, da bo njihovo blago v najkrajšem času, v želeni kakovosti in z najmanjšimi potrebnimi prevoznimi stroški opravilo zahtevano pot, hkrati pa želi vedeti, kaj se z njegovim blagom dogaja (Zupančič, 2002, str. 67)

Razumljivo je, da železnice zaradi svoje kompleksne organiziranosti in specifičnosti, ki je značilna za železniški prevoz, niso bile sposobne zadovoljiti novih potreb na trgu in spremeniti svojih ponudb prevoznih storitev v tako kratkem času (White Paper, 1996).

Razlogov za zmanjševanje tržnega deleža železnic je več (Ogorelc, 2002, str. 593):

- zmanjšuje se pomen tradicionalnih industrijskih panog, ki so velik uporabnik prevoza po železnici, železnice pa niso našle novih uporabnikov svojih storitev in novih trgov, ki bi nadomestili to izgubo;
- konkurenca drugih prevoznikov, ki so prožnejši in ponujajo boljše storitve. Storitve železnice so po mnenju uporabnikov neprilagodljive, nezanesljive in relativno drage. Predvsem so tu cestni prevozniki, ki so cenejši in zanesljivejši;
- železnice so izgubljale deleže celo na trgih prevoza blaga na dolge relacije, kjer bi morale glede na element množičnosti prevoza prevladovati. Razlog za to je neracionalna organiziranost in nekatere administrativne ovire;
- neprilagojenost železniške infrastrukture ob naraščajoči urbanizaciji v potniškem prevozu;
- neprilagojenost železniške infrastrukture v tokovih blaga zaradi nezadostnih izboljšav;
- neučinkovit marketing železniških storitev.

Pri odločanju uporabnika za vrsto prevoza moramo tako upoštevati štiri ključne elemente, ki so: cena prevoza, hitrost, zanesljivost in storitve za uporabnika. Vse štiri elemente lahko na koncu izrazimo denarno (Poschalko, 2004).

Cena je pomembna zaradi tega, ker je prevoz kapitalno intenzivna panoga in je povezana z velikimi stroški osnovnih sredstev, ki jih moraš plačati tudi ob neizkoriščenosti kapacitet. Stalna pogajanja o zmanjšanju cene ali popustih, čeravno za en odstotek, so nujna in vredna truda.

Hitrost je pomembna zaradi tega, ker zamude v prevozu povzročajo velike stroške. Železniški operaterji si prizadevajo nadomestiti daljše prevozne čase z zniževanjem cene. Tako še povečujejo razmik med prihodki in odhodki. To seveda ni dobro, saj počasnejši vlaki stanejo železnico več kot hitrejši vlaki. Noben uporabnik pa ni pripravljen plačati več denarja za slabšo kakovost. Daljši prevozni časi pa generirajo še višje stroške najema vagonov, kontejnerjev, uporabnin itd.

Če operater ne more **zagotoviti dostave ob dogovorjenem roku**, je potrebno računati z dodatnimi časovnimi in blagovnimi rezervami, ki seveda zopet stanejo. Planiranje mora tako predvideti daljši čas (enako kot zamuda). Tako stanje je še slabše od zamude, saj je potrebno potem v planu predvideti skladiščenje in zavarovalne stroške. Taki stroški lahko v železniškem prevozu pomenijo do 10% prevozne cene. Poleg tega je potrebno računati na zamude pri nadaljnjih transportnih povezavah, če gre za kombiniran prevoz in za motenje proizvodnega procesa. Pomen zanesljivosti in hitrosti se povečuje zaradi JIT proizvodnje.

Dobre **storitve** ponudnikom lahko prihranijo veliko denarja. Sedaj večina železnic uvaja nadziranje blaga v vsakem trenutku in posamezni špediterji lahko prek internetnih portalov v vsakem trenutku sledijo svojemu vlaku in posledično obveščajo svojo stranko o stanju in nahajanju njihovega blaga. Če takega sistema ne bi bilo, bi morali špediterji sami poskrbeti za

sledenje in obveščanje. Železniške uprave imajo tudi vrsto drugih podatkov, ki bi jih lahko brezplačno posredovala uporabnikom.

2.4. Problemi novih članic EU

Planska gospodarstva v bivših komunističnih državah so temeljila predvsem na težki industriji, kar je pomenilo, da so dostikrat posamezno surovino dovažali iz zelo oddaljenih mest. Zaradi tega so te države imele večji delež tovarnega prometa na enoto BDP kot ostale zahodnoevropske države. Nobenega poudarka ni bilo na zadovoljstvu potrošnika in stroških.

V železniških sistemih bivših komunističnih držav se v tranziciji ukvarjajo z reorganizacijo železnic, hkrati pa v večini držav delež železniškega prevoza v primerjavi z drugimi oblikami prevoza upada. Železniški prevoz je tako upadel za 60%. Pri reorganizaciji sistema se srečujejo s težkimi socialnimi problemi. Raven zaposlenosti v železniškem prevozu je bila v prejšnjem sistemu previsoka in posledično imajo železnice preveliko število zaposlenih. Z večjo učinkovitostjo železniškega prevoza bi lahko nadomestili potrebe po javnem financiranju, vendar pa po drugi strani železnice ne odpuščajo zaposlenih zaradi visokih stopenj nezaposlenosti v večini držav.

Evropska konferenca transportnih ministrov CEMT je že leta 2001 opredelila slabosti, ki jih imajo vzhodnoevropske železnice in zaradi katerih bi lahko bila izguba železniškega prevoza trajna. Te so:

- zaton težke industrije, kot sta železarstvo in rudarstvo;
- naraščanje števila osebnih avtomobilov zmanjšuje železniški potniški prevoz. Število avtomobilov na prebivalca se v vzhodnoevropskih državah približuje številu avtomobilov v državah EU. Poleg tega se hitro razvija cestno omrežje in konkurenca v letalskem prometu, ki zmanjšujeta število potnikov v železniškem prevozu. V cestnem tovornem prometu so se znatno znižale cene in kvaliteta prevoza. Avtoprevozniški trg se je v veliki meri že oblikoval, velike logistične multinacionalke pa so že razvevale svoje dejavnosti tudi v te države. Železnice lahko konkurirajo cesti le s fleksibilnim in tržno usmerjenim sistemom.
- Razlika v produktivnosti železniškega in cestnega prevoza je tako velika, da s ponotranjenjem eksternih stroškov v cestnem prometu ni mogoče preusmeriti blaga na cestni prevoz, ampak je potrebno zelo povečati produktivnost v železniškem prevozu in povečati kvaliteto storitve;
- železniška produktivnost je v veliki meri odvisna od delovne produktivnosti, ki se zaradi upada prevoza še povečuje. Potrebno je zmanjšati število zaposlenih, da ne bi ohromilo finančne sposobnosti železnic;
- intermodalni prevoz lahko doprinese k rasti železniškega prevoza le, če bodo ustrezni konkurenčni pogoji;
- železniška podjetja bodo prikrajšana, dokler bodo vlade protislovne v svojih prizadevanjih in ne bodo dale jasne politike za razvoj železnic;

- operaterji se morajo sami odločiti, katere dejavnosti bodo opravljali in katere ne. Železnice se morajo usmeriti k določenim tržnim segmentom in ne smejo težiti k popolni prevozni ponudbi, saj je lahko ta neprofitabilna.

Pozitivno je konferenca CEMT ocenila naslednje značilnosti v srednjeevropskih državah:

- države, ki so relativno preoblikovala svoja tržna gospodarstva, lahko pričakujejo zaradi večje rasti BDP povečanje potreb po prevozu in posledično povečanje železniškega prevoza, vendar tega ne moremo trditi za potniški promet;
- težave, ki so nastale po letu 1980, lahko opredelimo kot normalne, saj so se pojavile predvsem zaradi tržnih sprememb v teh državah. Po prilagoditvi novim trgom se lahko zopet prilagodi tudi železniški prevoz, le da potrebuje zaradi svoje kompleksnosti nekaj več časa;
- struktura prog in gostota železniškega omrežja lahko predstavlja v nekaterih državah prednost (Češka);
- nizka cena dela lahko pripomore h konkurenčnosti železnic in vzpodbudi k povezovanju z operaterji iz zahodnoevropskih držav, kar lahko koristi vsem;
- zaradi povečanja dohodkov in standarda se bo povečalo število turističnih potnikov in del teh lahko prevzamejo železnice.

Države, ki so s 1.5.2004 postale polnopravne članice EU, so za razvoj železniškega prevoza naredile veliko že s sprejetjem evropske zakonodaje, vendar pa ostajajo v praksi nacionalni prevozniki še vedno privilegirani.

3. PRAVNI OKVIR

Z oblikovanjem ustreznega pravnega okvira, v katerem naj bi delovale železnice, je povezano usklajevanje med političnimi interesi, interesi železniških organizacij, interesi operaterjev, infrastrukturnih upraviteljev, zaposlenih, uporabnikov storitev itn. Kot vemo imajo ti subjekti zelo nasprotujoče interese, ki jih je težko uskladiti.

Veliko vlogo pri zagotavljanju predpisov v mednarodnem železniškem prevozu na področju Evrope, severne Afrike in Bližnjega vzhoda ima medvladna organizacija OTIF. Trenutno je v veljavi konvencija COTIF 1980, ki je posledica delovanja OTIF, pričakujemo pa, da bo leta 2005 začela veljati nova konvencija COTIF 1999 (veljati začne, ko jo podpiše 27 držav članic OTIF).

Najpomembnejša združenja poleg OTIF so še svetovno železniško združenje UIC (Union International des chemins de fer), Združenje evropskih železniških in infrastrukturnih podjetij CER, Mednarodna organizacija za oprtne prevoze UIRR, ERFA (združenje prevoznih operaterjev), CIT (Comite international des transports ferroviares) itd. Posebno vlogo pri

razvoju prometa in usklajevanju prometne politike pa ima Konferenca evropskih prometnih ministrov CEMT.

3.1. OTIF

Medvladna organizacija za mednarodni železniški transport OTIF (Organisation intergouvernementale pour les transports ferroviaires internationaux) je sestavljena iz držav, ki so ratificirale mednarodno konvencijo COTIF pri mednarodnem prevozu potnikov in mednarodnem prevozu blaga na progah, ki so registrirane v ta namen, ter jih uporabljajo za namen prevoza blaga in potnikov. V določenih primerih vključujejo tudi vodne in cestne povezave.

Trenutno ima OTIF 42 držav članic, ki vključujejo države vse zahodne in centralne Evrope, arabske države in Iran, ki je najbolj vzhodna članica. Prevozne poti sestavlja 235 000 km železniških linij, 520 km cest in 11 000 km morskih linij. Za prevoz potnikov pa uporabljajo 195 000 km železniških linij, 7 000 km cest in 12 000 km morskih poti. Financiranje OTIF je zagotovljeno po ključu deleža omrežja, ki ga ima posamezna država članica.

3.1.1. COTIF 1980 (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires)

Mednarodna konvencija COTIF 1980 je bila zaključena leta 1980, vendar je prišla v veljavo šele leta 1985. COTIF 1980 predstavlja osnovo za medvladno organizacijo, katere namen je pripraviti standardna pravila za mednarodni železniški prevoz in vzpostaviti dialog o standardnih pravilih v mednarodnem železniškem prevozu na medvladni ravni. COTIF ni povezana z OZN.

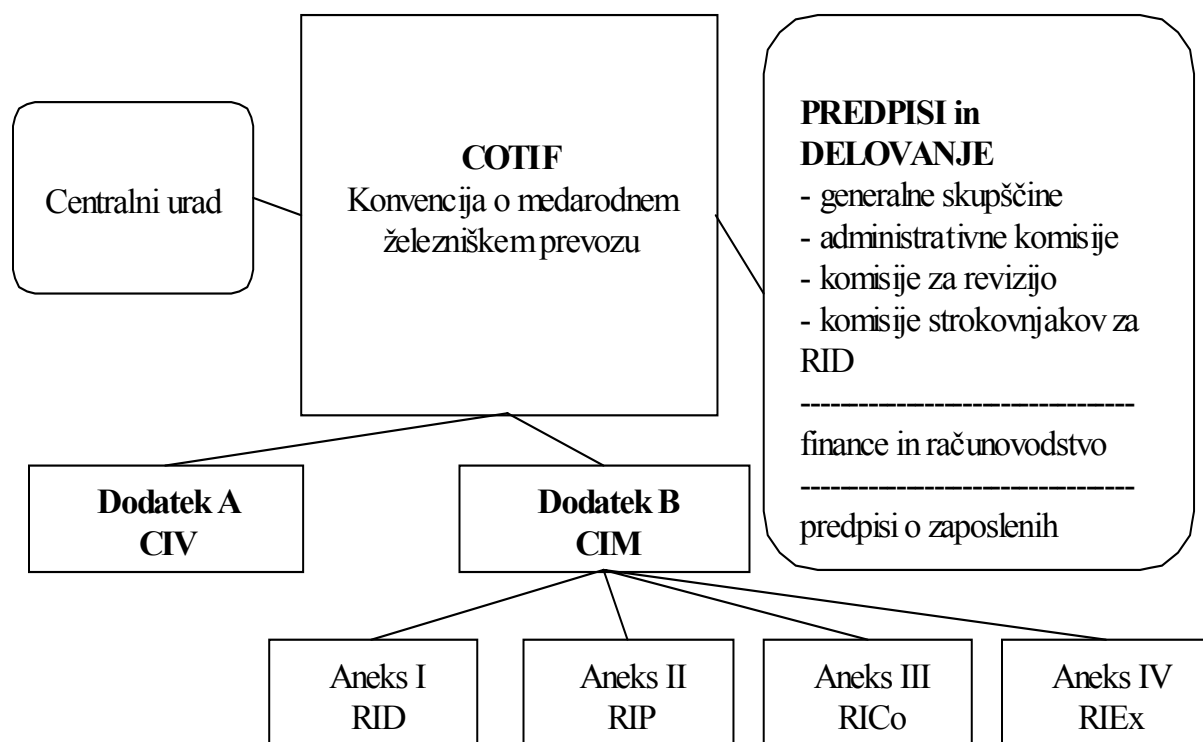
Začetki standardnih pravil v mednarodnem železniškem prometu pa segajo v konec devetnajstega stoletja, ko so ustanovili centralno pisarno za mednarodni železniški promet, imenovano OCTI (Office Central des Transports Internationaux ferroviaires). COTIF 1980 temelji na:

- 1882, tehničen poenotenju v železniškem sektorju , TU (Technical Uniformity)
- 1890, bernska konvencija o prevozu blaga po železnici
- 1923-1924, bernska konvencija postane CIM (Convention international concernant le transport des marchandises par chemin de fer) in je vključevala že predpise o nevarnih snoveh RID, dodali pa so še konvencijo o prevozu potnikov in prtljage CIV (Convention international concernant le transport de voyageurs)
- 1933, konvencija o prevozu privatnih vagonov po železnici RIP
- 1950, dodali so še predpise o prevozu kontejnerjev RICO in predpise o prevozu ekspresnih pošilk RIE

Tako lahko govorimo o tem, da je COTIF 1980 delo institucionalnega razvoja, ko so povzeli pravila, ki so že obstajala in so se izkazala za dobra, ter jih nekoliko prilagodili. Prilagodili so jih le toliko, da so ustrezala moderni medvladni organizaciji OTIF. OCTI pa je ostala kot organ sekretariata OTIF.

Dodatki k COTIF 1980 vsebujejo pomembna pravila pogodbenih razmerij med strankami v mednarodnem tovornem železniškem prometu in na drugi strani tudi razmerja med pogodbenimi strankami v mednarodnem potniškem prometu. V bistvu predstavljajo ta pravila predvsem vsebine pogodb, ki določajo reklamacije ob eventualnih poškodbah (AIM). Pomembna so pravila za prevoz nevarnega blaga RID. Železniške uprave pa so združene v Mednarodnem železniškem transportnem odboru (CIT).

Slika 1: Sestava Konvencije COTIF, ki je trenutno v veljavi, in njeni dodatki



Vir: Isliker, 2004.

3.1.2. Revizija COTIF 1999 (Vilniuški protokol)

Čeprav OTIF in COTIF v svoji vsebinski zasnovi nista stara, se je pokazalo, da sta potrebna celotne prenovе v bližnji prihodnosti. Že davno je postalo jasno, da so časi velikih državnih monopolov, ki so krojili pravila za mednarodni železniški prevoz, preteklost.

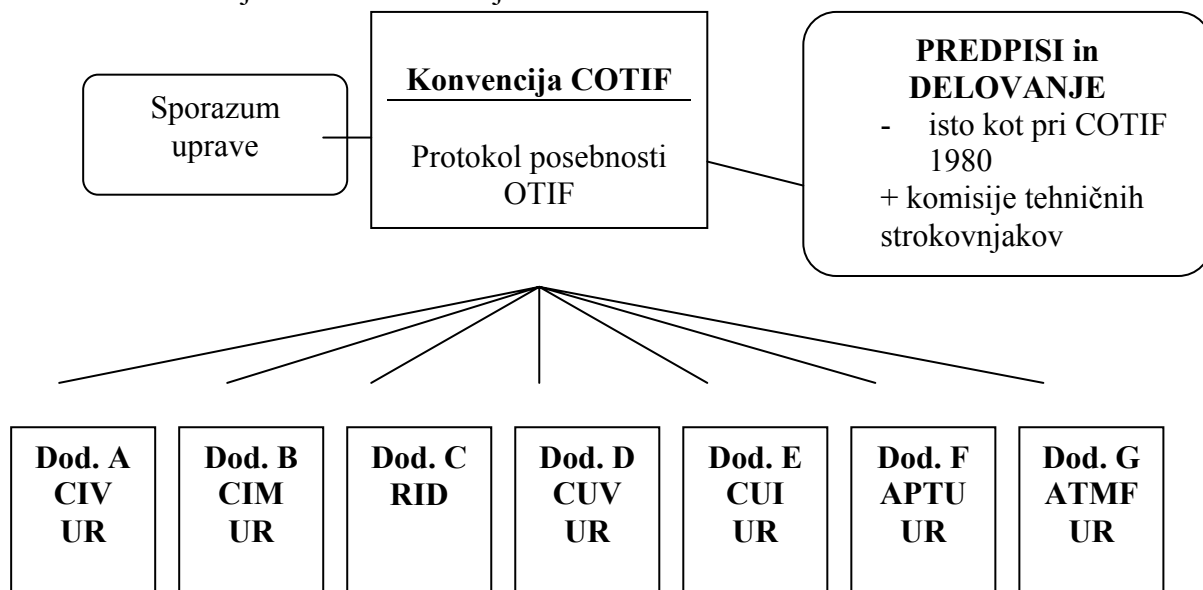
Centralni urad OTIF je naročil analizo posledic na prevozno pravo, ki bi jih lahko povzročila ločitev infrastrukturnega sektorja železnic in vzpostavitev konkurence pri transportnih storitvah. Po tem načelu naj bi bili upravitelji železniške infrastrukture ločeni od operaterjev, ki opravljajo prevoz potnikov in blaga po železnici. To so bili temelji za celotno revizijo COTIF 1980 in delo je bilo zaključeno s podpisom vilniškega protokola leta 1999 na peti generalni skupščini OTIF.

Vilniški protokol je zelo razširil delovanje in cilje OTIF. Še vedno je glavni cilj vzpostavitev standardnih pravil pri mednarodnem prevozu blaga in potnikov po železnici. Povečuje se potreba po razvoju pravil pri mednarodnem prevozu nevarnih snovi po železnici (RID), ki je bila in še ostaja ena od prednostnih nalog OTIF. Vilniški protokol je uveljavil in moderniziral pravni okvir, ki pokriva prevoz nevarnih snovi.

K navedenemu je dodano specifično navodilo, ki postavlja pravila pri rabi železniških vagonov kot prevoznega sredstva. O tem že obstaja alineja, kot priloga k CIM standardnim pravilom, RIP. Povsem nova so pravila, ki določajo rabo železniške infrastrukture in pravni okvir, ki omogoča odstranjevanje ovir, ki nastajajo pri prehodu državnih meja v železniškem prevozu. To zadeva predvsem odstranitev ovir, ki izvirajo iz posameznih železniških uprav in so nacionalnega značaja.

Pomemben nov del delovanja OTIF je usmerjen tudi k interoperabilnosti in tehnični standardizaciji železniškega sektorja. To je mogoče samo tako, da bi postali ti tehnični standardi obvezni in bi jih sprejemali postopoma. Seveda je kaj takega mogoče doseči le v sodelovanju z Evropsko unijo.

Slika 2: Konvencija COTIF 1999 in njeni dodatki



Vir: Isliker, 2004.

Dodatek A, CIV UR – Uniformirana pravila za pogodbeni razmerja v mednarodnem železniškem prevozu potnikov.

Dodatek B, CIM UR – Uniformirana pravila za pogodbeni razmerja v mednarodnem železniškem prevozu blaga.

Dodatek C, RID – Regulative in predpisi o mednarodnem železniškem prevozu nevarnih snovi.

Dodatek D, CUV UR – Uniformirana pravila, ki urejajo pogodbeni razmerja pri uporabi prevoznih sredstev v mednarodnem železniškem prevozu.

Dodatek E, CUI UR – Uniformirana pravila, ki urejajo pogodbeni razmerja pri uporabi infrastrukture v mednarodnem železniškem prometu.

Dodatek F, APTU UR – Uniformirana pravila, ki urejajo sprejemanje tehničnih standardov in prevzemanje standardnih tehničnih členov v železniško gradivo, z namenom uporabe v mednarodnem železniškem prevozu.

Dodatek G, ATMF UR – Uniformirana pravila, ki urejajo tehnično odobritev železniškega gradiva, uporabljanega v mednarodnem železniškem prevozu.

Če primerjamo COTIF 1980 in COTIF 1999, lahko takoj opazimo vpliv železniške reforme. Kar je že obstajalo, se je ponovno revidiralo in ponovno vključilo, dodali so nove dele ter spremenili strukturo konvencije. Tako so predvsem pravila RID o prevozu nevarnih snovi postala samostojen dodatek h konvenciji. Poudarek je bil tudi na celotnem področju pravil, ki naj bi pripomogli k doseganju večje liberalizacije in ločitvi železniških operaterjev od države in z razdeljevanjem novih vlog in odgovornosti. Kar se trenutno še ne ve točno, je to, kdaj bo COTIF 1999 prišel v veljavo. To naj bi se zgodilo, ko bo konvencijo podpisalo 27 držav članic (konec leta 2004 ali leta 2005).

3.1.3. Pristop EU k COTIF

COTIF 1999 vsebuje tudi člen, ki je specifično naveden in postavljen v konvencijo, da bi omogočil pristop EU h konvenciji. To je člen 38, Pristop regionalnih ekonomsko integralnih organizacij.

Pristopna pravila pa se morajo še dogovoriti in definirati v posebnem sporazumu, ki bo upošteval specifično naravo Evropske unije. Tako je prvotna naloga OTIF, da se sporazume glede področij, kjer se pravni red Evropske unije dotika interesov OTIF. Potrebno pa je določiti tudi področja, kjer bi lahko EU odločala z vsemi 25. glasovi držav članic EU. Tako bi se pospešilo odločanje, vendar pa bi bilo potrebno prav tako vložiti veliko dela v koordinacijo in dosego političnega konsenza v posameznih članicah EU, ki so hkrati članice OTIF.

COTIF je multilateralna pogodba in je del mednarodnega prava. V veljavo pride neposredno, ko jo države podpisnice prostovoljno sprejmejo. Države podpisnice pa morajo vgraditi pravo

v svojo nacionalno zakonodajo. Na drugi strani pa imamo pravni red Evropske unije, ki naj bi bil nad pravnimi redi posameznih držav, podpisnic COTIF. To ima seveda posledice pri sprejemanju zakonodaje v posameznih državah članicah EU, se razume da tudi na področju prevoza. Države članice EU tako izgubijo del suverenosti pri sprejemanju zakonodaje in tako so v prvi vrsti obvezane pravnemu redu EU in šele potem COTIF. To pomeni, da odločitve organov OTIF ne smejo imeti vpliva na obveznosti, ki jih imajo države članice Evropske unije, ki so podvržene pravnemu redu EU. Države članice EU pa lahko v organih OTIF zavrnejo vsako neskladnost s pravnim redom Evropske unije.

Sedaj se je zelo povečala vloga Evropske unije pri vzpostavljanju prometne infrastrukture in prometnih smernic. Tako se povečal obseg pravnega reda Unije, ki se nanaša na železniški prevoz. Zato se pojavlja vprašanje, ali lahko COTIF dolgoročno sploh še obstaja, saj se s povečanjem EU na 25 članic zmanjša obseg držav članic OTIF, ki niso članice EU. EU bi lahko imela tako v organih OTIF povsem prevladujočo vlogo.

Pristop EU k COTIF je lahko le z namenom uporabe te konvencije na ravni mednarodnega pravnega reda. Tako bi spodbudili evropsko železniško reformo, ki s pravnim redom Evropske unije poskuša zagotoviti interoperabilnost, tržno naravnost in konkurenčen železniški sistem na čim večjem področju. Vloga EU bi bila po njegovem mnenju motor, ki bi s sistemom COTIF zagotavljal primeren okvir pri razvoju železniškega sistema (Islaker, 2004).

3.2. UIC (Union international des chemins de fer)

Mednarodno železniško združenje UIC je bilo ustanovljeno leta 1922 z namenom ureditve standardnih pogojev za delovanje železnic, danes pa deluje po vsem svetu, v vseh dejavnostih, ki imajo povezavo z razvojem železniškega prevoza. UIC ima danes že 163 članic iz petih kontinentov. UIC pripravlja standarde, regulative in priporočila za izboljšanje mednarodnega prometa, predstavlja železnice, pripravlja projekte na področju potniškega in tovornega prevoza, spodbuja izmenjavo informacij itd. Pravila, ki jih sprejema UIC so lahko obvezujoča ali neobvezujoča za posamezne države članice. V okviru UIC deluje arbitraža, ki rešuje probleme med članicami.

UIC predstavlja železnice pri več kot štiridesetih medvladnih in poslovnih organizacijah, pri UN pa ima posvetovalni status glede železniškega sektorja. V okviru UIC so nastala tudi združenja, ki se ukvarjajo z vprašanji le nekaterih članic UIC. Tako združenje je CER (Community of European Railways), ki predstavlja železnice pri različnih organih Evropske unije.

4. UREJANJE ŽELEZNIŠKEGA PREVOZA V EU

Prevoz je eden od osnovnih pogojev za skupni trg EU, saj omogoča fizično realizacijo prostega pretoka blaga in ljudi. Zaradi različnih industrijskih struktur med državami članicami, razlik med vrstami prevoza, različnih tehničnih pravil itd. je prišlo do prvih oprijemljivih rezultatov skupne transportne politike v EU šele po letu 1985.

Realizacija skupnega prevoznega trga storitev je temeljila na ukrepih liberalizacije in harmonizacije:

- skupna prevozna politika postopoma odpravlja umetne prepreke v vsaki panogi prevoza med državami članicami z odpravljanjem tehničnih, davčnih in socialnih deformacij in s tem, da je omogočila operaterjem v ES, da brez diskriminacije nudijo storitve tudi v državi članici, v kateri niso locirani (cestni promet),
- pri liberalizaciji skupnega trga je skupna transportna politika zaščitila zahteve za nemoteno odvijanje prevoza tako, da je postavila pravila glede pristojnosti, varnosti, socialnih ukrepov in obligacij javnih storitev.

Vendar je v tistih časih že prihajalo do prevlade cestnega prevoza nad železniškim. Razkorak med željami uporabnikov storitev in železnicami se je povečeval predvsem zaradi šibke tržne usmerjenosti in togosti sistema (državni monopol, ki je povezan s slabo učinkovitostjo). Tako so se je ekonomska neučinkovitost prevoznega sistema povečevala in promet se je v kopenskem prevozu usmeril predvsem na ceste. V mnogih državah so začeli razmišljati o preoblikovanju železniškega sistema in možnosti njegove privatizacije (Ogorelc, 2002, str. 596).

V osemdesetih in devetdesetih letih so železnice v večini držav EU izgubljale tržne deleže v prevozu blaga in potnikov, po drugi strani pa so naraščali državni zneski subvencij. Državna pomoč železnicam na področju EU se je vedno bolj povečevala in je tako leta 1999 znašala že 32 milijard evrov (Panorama of transport, 2003). To je seveda začelo pritiskati na vlade, da spremenijo železniški sistem in zmanjšajo finančne obveznosti do železnic.

Tabela 1: Modalni split v tovornem prevozu EU

	cesta	železnica	n. vodne poti	cevovodi	morje
1970	31,0	21,1	7,7	4,9	35,2
1980	33,2	15,2	5,6	4,8	41,2
1990	40,7	11,1	4,7	3,3	40,2
1995	43,5	8,4	4,3	3,1	40,7
1998	43,7	8,4	4,2	3,0	40,7

Vir: EU Energy & Transport in Figures, 2003.

Pojavljati so se začeli tudi problemi zaradi gostega cestnega prometa na nekaterih območjih. Ta problem je začel ogrožati gospodarsko konkurenčnost držav EU. Paradoksalno je, da se prometna gneča v središčih povečuje, obrobna območja pa so izolirana. EU s svojo strategijo skladnega razvoja pa teži prav k povezanosti, še posebno po pridružitvi novih članic, da bi lahko le-te ujele gospodarsko razvitost, ki jo imajo stare članice. Zato se je pojavila potreba po regionalni povezanosti in izboljšanju povezav s centralnimi trgi (Ogorelc, 2002, str. 597).

4.1. Pravni okvir EU

V EU je najpomembnejši organ za pripravo prevoznih predpisov Generalni direktorat za transport in energijo, ki v posvetovanju z drugimi železniškimi združenji pripravlja tudi železniške predpise. Predpise je potrebno sprejeti v Evropskem parlamentu in jih po sprejetju objaviti v uradnem listu.

Namen pravnega reda EU na področju železniškega prevoza je po eni strani zagotoviti osnovno pravilo enotnega trga tudi na železniškem področju, po drugi strani pa podpreti evropsko prevozno strategijo z željo, zagotoviti večji vpliv železniškega prevoza. Poznamo politično strateške dokumente kot sta »Strategy for revitalizing the Community's railways« iz leta 1996 in »European transport policy for 2010: time to decide« iz leta 2001, ali kot jih imenujejo »Bele knjige«, ter direktive, ki imajo neposreden vpliv na železnice in njihov razvoj.

Bela knjiga: Strategija za revitalizacijo železnic Unije (30.7.1996)

Zelo pomemben dokument, ki je dal zagon spremembam v železniškem prevozu je Bela knjiga (White Paper: A Strategy For Revitalising The Community's railways, 30.7.1996), ki je načrtala strategijo razvoja železniškega preoblikovanja v EU.

Cilj tega dokumenta je bil postaviti strategijo za revitalizacijo železnic z vzpostavitvijo močnih finančnih temeljev. Da bi železnice znova oživele, so potrebni jasni finančni cilji in pravilna razdelitev odgovornosti med državami in železnicami. Železnice morajo imeti tako finančno strukturo, ki bo zagotavljala učinkovito in neodvisno vodenje. Države članice naj bi železnicam odpustile stare dolgove in naj bi bile vodene po tržnih načelih.

Strategija naj bi zagotovila svoboden dostop do vseh javnih in privatnih storitev, skupaj z vključevanjem nacionalnih sistemov. Vzpodbujanje tržnih razmer v železniškem prevozu vzpodbuja zmanjševanje stroškov, izboljšuje raven storitve in razvija nove produkte. Najpomembnejša pa je bila odločitev o ločitvi infrastrukture in prevoznih operaterjev v dva neodvisna in ločena dela z ločenim vodstvom in financami.

Prav tako so opredelili strategijo za integracijo nacionalnih sistemov. Potrebno bi bilo izboljšati interoperabilnost na stroškovno učinkovit način, predvsem na mednarodnih progah, ter zmanjšati zamude na mejah v tovarnem prometu. To bi pripomoglo k izboljšanju tovarnega prometa. Razmišljali so tudi o eksternih stroških in možnosti zmanjševanja hrupa v železniškem prevozu.

Socialni vidik je bil predstavljen kot pomoč pri usposabljanju zaposlenih in prekvalifikacijo tistih zaposlenih, ki bi zaradi prevelikega števila delavcev in reorganizacije sistema izgubili delo. Socialni problem se je povečal z vstopom novih članic v Evropsko unijo, saj je problem nezaposlenosti v teh državah večji in politiki neradi posegajo po zmanjševanju števila zaposlenih.

Direktiva o odpiranju trga 91/440/EEC (»Directive on opening the market«)

S sprejetjem te direktive se je začela strukturna reforma železnic v Evropski uniji. Ta smernica prinaša štiri temeljne ukrepe za prilagajanje železniških podjetij, to so:

- zagotavljanje neodvisnosti v upravljanju železniških podjetij,
- razmejitev infrastrukturnega dela železnic od prevoza,
- saniranje finančnega položaja železniških podjetij in
- zagotavljanje svobodnega dostopa do železniškega omrežja, najprej samo v mednarodnem železniškem kombiniranem prevozu.

V letu 1995 pa so sprejeli še dve smernici, ki podrobneje obravnavata dodeljevanje licenc izvajalcem železniških storitev (95/18/EC) in dodeljevanje zmogljivosti železniških vozniških poti ter izračun cene prevozne poti (95/19/EC).

Po opredelitvi teh smernic in pravic, ki naj bi jih imela železniška podjetja in sodelujoči v železniškem prometu, so kmalu ugotovili, da zgolj deklarativna opredelitev pravic ne bo dovolj za prestrukturiranje evropskih železnic. Prišli so do spoznanja, da je potrebno natančneje opredeliti pravice železniških storitvenih podjetij (prevoznikov) in pravice upravljalcev infrastrukture (Ogorelec, 2002, str. 602).

Do pomembne dopolnitve železniške zakonodaje je prišlo v letu 2001, ko so dodali pomembne smernice za razvoj železniškega prevoza.

Bela knjiga: »Evropska transportna politika do 2010: čas za odločitve«

Je osnova za trenutni razvoj železnic in prevoza v EU nasploh. Cilj tega strateškega dokumenta je razviti v Evropi prevozni sistem, ki bo povezal regije z centrom, odpravil ozka grla in razbremenil najbolj prometne prevozne koridorje. Za nov pristop k reševanju prometne politike so se odločili predvsem zato, ker prejšnje smernice niso prinesle zadostnih sprememb. V precep so vzeli tudi okoljsko politiko in zagotovili, da jo je potrebno vključiti v smernice.

V Beli knjigi je predstavljenih šestdeset ukrepov, ki jih je potrebno vključiti v prevozno politiko. Za železniški prevoz so predvsem pomembni sklepi o:

- revitalizaciji železnic,
- intermodalnosti,
- gradnji (nadgradnji) transevropske prevozne mreže,
- učinkovitem zaračunavanju uporabnin v prevozu in
- o razvoju srednjeročnih in dolgoročnih okoljskih ciljev za uravnotežen prevozni sistem.

Najpomembnejši je sklep o revitalizaciji železnic. Tako so z drugim železniškim paketom, ki je veljaven od 15. marca 2001, objavili smernice 2001/12/EC, 2001/13/EC in 2001/14/EC. **Odpiranje trga** konkurenci se je začelo s 50 000 km transevropske tovarne mreže, kot predpogojem za revitalizacijo železnic in se bo nadaljevalo s popolnim odprtjem evropskega tovarnega železniškega prevoza do leta 2008. S konkurenčnostjo in vstopom drugih operaterjev na železniški trg naj bi bila železniška industrija kot celota bolj konkurenčna drugim vrstam prevoza. Po Beli knjigi naj bi navedene direktive ustvarile varnostne standarde, obnovile interoperabilne direktive, odprle železniški prevozni trg in podale smernice za kakovost in pravice uporabnikov. Nadaljnji pogoj za financiranje infrastrukture v železniškem prevozu je bila uporaba ERTMS (European Rail Traffic Management System), ki naj bi pripomogel k večji interoperabilnosti transportne mreže.

Železnica je veliko varnejša kot ceste. V zadnjem času pa se je zgodilo nekaj večjih železniških nesreč, kar je vzpodbudilo razmišljanja o novem definiranju **varnostnih standardov** v mednarodnem železniškem prevozu. Interoperabilnost mora zagotoviti vsaj enako raven varnosti, kot je v nacionalnem železniškem prometu. Na tehnični ravni je Bela knjiga poudarila potrebo po standardih za vsako komponento železniškega sistema (tiri, signalizacija, prevozna sredstva, operativne procedure itd., na administrativni ravni pa potrebo po obveznostih in odgovornosti vseh infrastrukturnih opraviteljev, operaterjev in EU oziroma njenih odgovornih.

Pokazala se je potreba po **optimizaciji rabe infrastrukture**. V železniškem prevozu se je ob večji zasedenosti vlakovnih poti vedno dajala prednost potniškemu prometu. V tem pogledu je potrebno ob kasnejšem prihodnjem povečanju tovarnega prometa zagotoviti dovolj blagovnih vlakovnih poti. To je na ravni EU težko izvedljivo, vendar bi morali na nacionalni ravni narediti vse v tej smeri. K temu pripomore gradnja mreže za velike hitrosti, ki bo pritegnila nekaj potniškega prometa iz konvencionalnih vlakovnih poti.

Direktiva 2001/12/EU k smernici 95/440/EEC o razvoju železnic

Cilj direktive je olajšati prilagoditev železniških podjetij v EU potrebam skupnega evropskega trga in povečanje učinkovitosti železnic. Direktiva velja za vse upravljalce železniške infrastrukture in vsa železniška podjetja, ki že delajo v EU, pa tudi za tista, ki bodo šele

ustanovljena. Direktiva ne velja za opravljanje mestnega, primestnega ali regionalnega prevoza in za promet pod Rokavskim prelivom. Temeljne zahteve se nanašajo na neodvisnost poslovanja železniških podjetij, ločitev infrastrukture, finančno sanacijo in prost dostop do infrastrukture.

Zagotovljena mora biti popolna neodvisnost vodstva železniških podjetij, ki morajo sama odgovarjati za svoje odločitve. Železniške uprave so svobodne pri poslovanju na trgu, pri povezovanju z drugimi poslovnimi podjetji v mednarodna združenja, pri notranji organizaciji in podobno. Železniška podjetja morajo biti vodena po tržnih načelih, kar velja tudi za sklepanje pogodb z državo pri izvajanju obvez javne funkcije. Predvsem pomembno je to pri delu, ki se nanaša na modernizacijo in vzdrževanje javne železniške infrastrukture, potniški prevoz in kombinirani prevoz.

Ločevanje infrastrukturnega dela železnic od operaterjev je temeljna smernica za večjo liberalizacijo. Po tej smernici je ločitev lahko samo računovodska z ločenimi internimi bilancami v sicer enotnem podjetju, kar je minimalen pogoj, ali pa organizacijska z dvema ločenima podjetjema. Z infrastrukturo upravlja upravljalec infrastrukture (infrastructure manager), prevozne storitve pa izvaja eden ali več prevoznikov (railway undertaking).

Za večji pregled naj bi poskrbeli z ustanavljanjem nekega nadzornega organa, ki bi skrbel za konkurenco, varnost, podeljevanje licenc operaterjem in podobno. Taka razdelitev pomeni precejšnje spremembe v železniških podjetjih, saj med tema dvema deloma delovanja železnic do sedaj ni bilo ločevanj, vstop v panogo je bil skoraj nemogoč in so državni operaterji ohranjali monopolni položaj na trgu. Vodenje prometa, vozni red, varnost je bila do sedaj v izključni pristojnosti prevoznega oziroma prometnega dela železnic, sedaj pa za to poskrbi upravljalec infrastrukture. Upravljalec železniške infrastrukture je samo eden in ga določi država oziroma Agencija za železniški prevoz. V Sloveniji se je Direkcija za železniški prevoz tako preoblikovala v Agencijo.

S preoblikovanjem železniškega prevoza v organizacijskem smislu je bilo potrebno razmisliti tudi o vprašanju starih dolgov, da bi lahko reorganizirani operaterji in infrastrukturni del začel delovati na trdnih finančnih temeljih. Stari dolгови so bili namreč posledica preteklih neurejenih razmer med državo in železnicami, ko je npr. železnica sama financirala izgradnjo infrastrukture, ki so jo narekovali nacionalni interesi in ne trg, medtem ko je cestno infrastrukturo financirala država in ne operaterji.

Direktiva je opredelila tudi prost dostop do železniške infrastrukture prevoznikov iz EU v tistih državah članicah EU, kjer prevozniki nimajo sedeža. To velja za proge katerekoli države članice, ob enakih, nediskriminatornih pogojih, kot veljajo za prevoznika v lastni državi, če izpolnjujejo določene pogoje o pridobljeni licenci in plačujejo uporabnino.

Temeljni pogoji za prost dostop so:

- da se prevozniki organizirajo v mednarodna združenja ali da so prevozniki registrirani v državi članici EU. Prevozniki (operaterji) v državah članicah imajo prost dostop do infrastrukture pri opravljanju storitev v mednarodnem kombiniranem prevozu tudi brez povezav v mednarodna združenja;
- da prevozniki plačujejo uporabnino za uporabo infrastrukture na nediskriminatoren način, torej na enak način in v isti višini, kot to velja za nacionalnega prevoznika (glede sistema uporabnin je v Evropi še veliko razprav, saj vsaka država izračunava uporabnine na svoj način, ki je ponavadi netržen in monopolen);
- svojo sposobnost za prevoz po infrastrukturi članica dokaže z pridobitvijo licence in varnostnim spričevalom;
- poleg tega pa morajo z upravljalcem javne železniške infrastrukture skleniti pogodbeno razmerje.

Direktiva 2001/13/EC, ki je nadgradnja smernici 95/18/EC o dodeljevanju licenc izvajalcem železniških storitev

Za opravljanje prevoznih storitev je potrebno pridobiti licenco in ta direktiva določa podlago za finančne, ekonomske in varnostne pogoje. Licenca se podeli za opravljanje železniških storitev na območju države članice, kjer ima sedež, ki je licenco izdala in za transevropsko tovarno železniško mrežo.

Prevozniki morajo za opravljanje prevoza pridobiti varnostno spričevalo. Države članice morajo na lastnem ozemlju zagotavljati, da prevozniki izpolnjujejo varnostne zahteve v skladu z zahtevami varnostnega spričevala. Prevozniki morajo izpolnjevati predpise državnega prava ter prava EU, ki se uporabljajo brez diskriminacije ter predpisujejo tehnične in obratovalne zahteve, ki so značilne za železnico, in varnostne zahteve o osebju, voznem parku in notranji organizaciji.

Varnostno spričevalo se pridobi tako, da operater zaprosi nadzorni organ, to naj bi bila Agencija za železniški prevoz, za pridobitev varnostnega spričevala. Le-ta mora prevozniku najkasneje v treh mesecih po prejemu popolne vloge podati odločitev. Spričevalo velja največ pet let oziroma do takrat, ko operater izpolnjuje varnostne pogoje.

Licenco za opravljanje prevoza v mednarodnem železniškem prevozu izda licenčni organ države članice tistemu operaterju, ki izpolnjuje vse pogoje. Prevoznik mora zaprositi za licenco v tisti državi, kjer ima sedež. Predložiti mora naslednje dokumente:

- dokumente o dobrem ugledu. To dokaže tako, da proti vodilnim osebam ni bila izdana sodba za kaznivo dejanje, vključno s kaznivimi dejanji v gospodarstvu ali kaznivim dejanjem ogrožanja javnega prometa ter da proti njim ni bil uveden stečajni postopek;
- o izpolnjevanju zahtev, ki se nanašajo na njegovo finančno sposobnost in da je zmožen kriti morebitno škodo, ki izhaja iz odškodninske odgovornosti, ki je nastala pri opravljanju njegove dejavnosti. Sposoben mora biti pokrivanja vseh stroškov, ki bi

lahko nastali v takem primeru v naslednjih dvajsetih mesecih. K temu mora priložiti še revidirano bilanco preteklega leta;

- dokumente strokovne primernosti in usposobljenosti. To so dokumenti, ki dokazujejo primerno izobraženost in izkušnost za varno vodenje prometa. Osebe mora biti zdravstveno sposobno opravljati tovorni prevoz. Operater mora imeti ustrezen vozni park, ki ustreza varnostnim standardom in spoštovati mora predpise države, v kateri se promet izvaja. To se nanaša tudi na predpise glede zdravja, socialnih pravic zaposlenih in primerne zavarovanja.

Prav tako kakor v primeru varnostnega spričevala mora tudi v tem primeru ustrezeni licenčni organ odgovoriti prosilcu najkasneje v treh mesecih po prejemu popolne prošnje. V Sloveniji je tudi v tem primeru to Agencija za železniški promet in velja do preklica, vendar lako licenčni urad ob sumu nepravilnosti ali nezadovoljevanja pogojev kadar koli preveri dejansko stanje operaterja.

Direktiva 2001/14/EC, ki govori o dodeljevanju vlakovnih poti, o določitvi uporabnine železniške infrastrukture in varnostnih spričevalih

Kriteriji in postopki za dodeljevanje **vlakovnih poti** in izračunavanje uporabnine morajo biti zasnovani tako, da omogočajo infrastrukturnemu upravljalcu učinkovito trženje in optimalno uporabo razpoložljivih vlakovnih poti.

Za dodeljevanje vlakovnih poti določi kriterije država članica sama (Agencija za železniški transport), medtem ko postopek dodeljevanja opravlja upravljalec železniške infrastrukture, ki mora zagotoviti nepristranskost in poštenost postopka. V primeru, da upravljalec zaradi svoje organizacijske oblike ali funkcije odločanja ni neodvisen od prevoznika, mora funkcijo dodeljevanja vlakovnih poti opravljati neodvisen organ, katerega določi država članica.

Za pripravo ustreznih vlakovnih poti v mednarodnem železniškem prometu morajo sodelovati infrastrukturni upravjalci. Pravica uporabe vlakovne poti se določi operaterju za dobo enega voznega reda. Upravljalec lahko določi tudi posebne zahteve za boljšo izkoriščenost vlakovne poti. Prevoznik lahko sklene tudi okvirni sporazum, ki mu omogoča pravico rabe vlakovne poti za čas, daljši od obdobja veljave voznega reda, za obdobje pet let. Sporazum ne sme ovirati uporabe železniške infrastrukture drugim operaterjem.

Če se za določeno vlakovno pot zanima več operaterjev, mora upravitelj infrastrukture dati prednost mednarodni vlakovni poti. V primeru, da tudi tako ne more zadostiti potrebam po vlakovnih poteh, lahko omenjeno vlakovno pot razglasi omejeno in hkrati predlaga povišanje uporabnine take vlakovne poti. Ta sredstva so potem namenjena reševanju tega problema. V direktivi so omenjeni postopki, s katerimi upravitelj rešuje problem omejene vlakovne poti.

Direktiva določa postopek dodeljevanja vlakovnih poti, ki se ga morata držati upravljalec in operater. Določeni so časovni roki za oddajo in objavo dokumentov, potrebnih v postopku dodeljevanja vlakovnih poti, in določa:

- vozni red se postavi enkrat letno,
 - spremembe v voznem redu se uveljavljajo zadnjo nedeljo v maju ali zadnjo nedeljo v septembru,
 - prevozniki morajo predložiti zahteve za vlakovne poti najkasneje dvanajst mesecev pred pričetkom veljave novega voznega reda,
 - najkasneje enajst mesecev pred pričetkom novega voznega reda morajo upravjalci v sodelovanju z drugimi telesi določiti mednarodne vlakovne poti,
- najkasneje štiri mesece pred rokom za predložitev zahtevkov prevoznikov mora upravljalec pripraviti okvirni vozni red.

Za uporabo železniške infrastrukture mora operater plačevati **uporabnino** upravljalcu infrastrukture. Višina uporabnine je odvisna od posamezne države članice, kjer ustrezeni organ določa višino uporabnine. Pravila lahko določa tudi upravljalec, če ga pooblasti država, in je po obliki in funkciji odločanja neodvisen od ostalih organov in železniških podjetij. Uporabnina se mora zaračunavati pošteno in nediskriminatorno ter mora biti primerljiva z uporabnino vlakovne poti podobnih lastnosti.

Prevoznikom, ki izpolnjujejo pogoje za dostop do železniškega omrežja, mora upravljalec zagotoviti minimalni paket dostopa do omrežja in tirni dostop do servisnih objektov. Višina uporabnine minimalnih storitev ne sme presegati stroškov, ki nastanejo kot posledica vožnje vlakov.

V ceno uporabnine lahko upravljalec vključi eksterne stroške, vendar le v primeru, če se za take vrste strošek zaračunava tudi v konkurenčnih vrstah prevoza ali zaračunava višjo uporabnino, če gre za investicijske projekte v prihodnosti. Takšen dodatek se določi na osnovi dolgoročnih stroškov tovrstnih projektov, ki jih brez dodatka uporabnine v prihodnosti ne bi mogli realizirati.

Na izračunano uporabnino lahko upravljalec infrastrukture posameznemu operaterju določi popust, ki se nanaša na uporabnino na določenem odseku. Višina popusta mora biti omejena na dejanske prihranke upravljalca pri administrativnih stroških. Tako se spodbuja razvoj storitev ali uporaba relacij, ki niso obremenjene, in vlakovne poti niso polno zasedene.

Direktivi o interoperabilnosti 96/48/EC in 2001/16/EC

Osnovni cilj teh dveh direktiv je omogočiti združljivost med značilnostmi železniške infrastrukture in železniškega voznega parka v komercialnem prometu vlakov po celotnem vseevropskem železniškem omrežju, poleg tega pa tudi učinkovito medsebojno povezovanje informacijskih in komunikacijskih sistemov raznih upravljalcev železniške infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu. O začetku interoperabilnosti lahko govorimo s

sprejetjem Direktive 96/48/ES o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti. Direktiva 2001/16/EC pa je nadgradnja te direktive in govori o interoperabilnosti vseevropskega omrežja za konvencionalne hitrosti. Glavne razlike so v prilagoditvi geografskega okvira uporabe, v razširitvi tehničnega področja in v sprejetju postopnega odpravljanja ovir za interoperabilnost.

Vseevropski železniški sistem za konvencionalne hitrosti deli direktiva na podsisteme, za katere so predpisane bistvene zahteve in tehnične specifikacije za interoperabilnost (TSI). Predpisan je tudi način ocenjevanja skladnosti in primernosti komponent ter postopki javnega naročanja. TSI na podlagi mandata Komisije izdela skupno predstavniško telo upravljalcev infrastrukture, prevoznikov v železniškem prometu in železniške komisije.

Tehnične specifikacije za interoperabilnost, ki naj bi po planu začele veljati 1.7.2004, se nanašajo na kontrolne naprave in signalizacijo, telematične aplikacije za tovorni promet, uskladitev prometnih operativ in uprav, uskladitev tovornih vagonov in hrupa. Kasneje pa predvidevajo uskladitev telematičnih aplikacij v potniškem prometu, vzdrževanja, potniških vagonov, lokomotiv, vlakovnih kompozicij, infrastrukture, napajanja z energijo in onesnaževanja zraka. Prošnja za izdelavo teh TSI še ni bila podana.

Obveznosti držav članic Evropske unije so do obeh strani, tako do EU kakor tudi do COTIF. Če prihaja do nasprotij med tema dvema pravnima redoma, obstaja za to rešitev v členu 3 § 2 v COTIF 1999, ki pravi, da obveznosti držav članic COTIF, ki so hkrati članice Evropske unije, ne bodo pretehtale obveznosti do Evropske unije.

Ta oddelek pogosto narobe interpretirajo, da tako članice EU nimajo obveznosti do OTIF ter da predpisi COTIF ne veljajo splošno za države članice Evropske unije. Vendar pa člen navaja, da ima samo v primeru nasprotovanja med členi pravni red Unije prednost pred COTIF.

4.2. Infrastruktura

Železniško infrastrukturo tvorijo tri osnovne skupine delovnih sredstev (Zupančič, 1998, str. 254):

- prevozna pot (proga) z vsemi napravami,
- vlečne in vozne zmogljivosti,
- postajne in tehnične zmogljivosti ter posebna tehnika kombiniranega prevoza.

Železniška proga predstavlja osnovni pogoj za delovanje železnice kot sestavljenega prevoznega sistema. Zaradi omejenosti in tehnoloških značilnosti je potrebno točno določiti tehnološki proces prevoza in gibanja vlaka. Do nedavnega je veljalo načelo, da tehnološke posebnosti železnic zahtevajo enotno organizacijo železnic. Gibanje vlakov na posamezni

progi naj bi organiziralo in vodilo le eno podjetje, neizvedljiva naj bi bila možnost konkurence in organizacija prevoza večjega števila prevoznikov na eni progi. To načelo ne velja več (Zupančič, 1998, str. 246).

Največjo oviro pri razvoju mednarodnega železniškega prevoza s stališča infrastrukture predstavlja prevozna pot z vsemi napravami. V Evropi poznamo veliko število različnih železniških sistemov, ki se razlikujejo po električni napetosti, profilu proge, signalizaciji, tirni širini, informacijskem sistemu upravljanja, organiziranosti itd.

Železniška omrežja se ločijo med seboj po različni električni napetosti, ki omogoča napajanje lokomotiv. Pri prehodu med dvema omrežjema z različno električno napetostjo je potrebno v tem primeru zamenjati lokomotivo, kar je že povezano z vlečnimi in voznimi zmogljivostmi. Poleg tega si morata strojevodji predati dokumentacijo (tovorni listi), kar podaljša čas prevoza. Železniški operaterji, ki se zavedajo odpiranja trga ter razvoja konkurence, zadnje čase kupujejo večsistemske lokomotive, ki lahko vozijo po progah z različnimi sistemi napajanja. Te lokomotive so približno 10-15% dražje kot enosistemske lokomotive.

Proge ločimo po **različnih obremenitvah** na os vagona in po **profilu**. Ti dve karakteristiki železniškega sistema sta najlažje rešljivi. Osnova obremenitev proge je povezana z nosilnostjo vagonov in dolžino vlaka. Problem osne obremenitve se ponavadi reši z obnovo oziroma rekonstrukcijo proge. Železniški profil pa je pomemben predvsem pri posebnih pošiljkah, kjer se uporablja posebne vagone. Drugače pa je ta problem na progah z enako tirno širino rešen predvsem z RIV, ki določa mednarodno izmenjavo vagonov v železniškem prevozu.

Prevladujoča **tirna širina** je 1435 mm (standardna tirna širina), ki jo uporabljamo v Sloveniji, obstajajo pa izjeme. V Španiji in na Portugalskem imajo omrežje s tirno širino 1668 mm, ponekod pa tudi 1000 mm. Španci so nove proge začeli graditi v standardni tirni širini. Irci imajo omrežje s tirno širino 1600 mm, kakor tudi na Severnem Irskem. Posebno tirno širino imajo države na področju bivše Sovjetske zveze, kjer je tirna širina 1524 mm in jo uporabljajo tudi na Finskem (EC, Energy and Transport in Figures, 2003). Različne tirne širine povzročajo velike izgube časa pri mednarodnih železniških prevozi. Blago, ki potuje v državo z različno tirno širino, je potrebno preložiti na drug vagon ali zamenjati podvozje vagona (podstavne vozičke). V primeru prevoza v državo, ki ni podpisnica konvencije COTIF, je potrebno napisati tudi nov tovorni list (konvencija SMGS, ki jo uporabljajo nekdanje države bivše Sovjetske zveze, zahteva tovorni list SMGS). Z izdajo novega tovrnega lista so povezani stroški tehtanja. Tako se poleg velike časovne zamude nabere veliko stroškov pretovora blaga.

4.2.1. TEN-T(Transevropska prevozna mreža)

Za razvoj železniškega prevoza je potrebno imeti ustrezno infrastrukturo, ki omogoča kvalitetno prevozno storitev. Ob nastanku notranjega trga Evropske unije se je pojavilo

vprašanje, kako zagotoviti ustrezen sistem, ki bi povezoval EU. O evropskih prevoznih koridorjih in o skupni prometni politiki se je razpravljalo že ob nastanku EGS, leta 1957. Z maastrichtskim sporazumom je bil omogočen razvoj transevropske mreže TEN-T za telekomunikacije, energijo in transport. Nadaljnji razvoj skupne prevozne politike je bila Amsterdamska pogodba iz leta 1996. TEN-T je po mnenju Evropske komisije temelj za krepitev ekonomskega in socialnega ravnovesja Evropske unije. Sedaj, ko se je EU razširila in so se nasprotja med članicami EU še povečala, pride ta vidik še bolj do izraza.

Transevropska prevozna mreža je primarnega pomena za zaposlenost, konkurenčnost in rast gospodarstva. Postopoma je potrebno integrirati celotno evropsko prevozno mrežo, ki bi bila zgrajena iz vseh vrst transporta in bi zagotavljala mobilnost blaga in ljudi. V železniškem omrežju je potrebno (Panorama of Transport, 2003, str. 19):

- postopno izboljšanje in izgradnja infrastrukturnega omrežja in pripadajočih sistemov. To vključuje izgradnjo hitrih prog in mreže za tovarne vlake ter vzdrževanje in nadgradnjo konvencionalnih prog;
- doseči tehnično operabilnost z upoštevanjem varnosti, zanesljivosti, zdravja, zaščite okolja in operacijskih značilnosti sistema.

TEN-T ima dvajset prioritetnih programov, ki so bili leta 2001 nadgrajeni. Dodanih je bilo šest novih prioritetnih projektov, od katerih so bili trije železniški. Poleg tega pa sta bila dva projekta nadgrajena (oba železniška). TEN-T zajema do leta 2010 78 000 km železniških prog.

4.2.2. PAN-EVROPSKI koridorji

TEN-T dobi večji pomen v povezavi z ostalimi pan-evropskimi prevoznimi koridorji, saj brez navezovanja na te ne bi šlo. Z odpiranjem trga tranzicijskih držav in procesom širitve Unije je bilo potrebno razširiti prevozno mrežo na te države. Prva konferenca o tej problematiki je potekala leta 1991 v Pragi. Razpravljali so o posodobitvi prometne infrastrukture v tranzicijskih državah in navezovanju na obstoječo mrežo TEN-T. Pan-evropski koridorji naj bi doprinesli k boljšemu dostopu do trgov srednje in vzhodne Evrope. Leta 1994 so na naslednji konferenci na Kreti načrtali devet koridorjev in leta 1997 v Helsinkih dodali še deseti koridor.

1. koridor:

Helsinki – Tallin – Riga – Kaunas – Varšava

veja: Riga – Kaliningrad – Gdansk

2. koridor:

Berlin – Varšava – Minsk – Moskva

3. koridor:

Berlin/Dresden – Wrocław – Katowice – Kraków – Lvov – Kijev

4. koridor:

Dresden/Nuremberg – Praga – Dunaj/Bratislava – Győr – Budimpešta – Arad/Kraikova – Sofija – Solun/Plovdiv – Carigrad

5. koridor:

Benetke – Trst/Koper – Ljubljana – Maribor – Budimpešta – Užgorod – Lvov – Kijev

veja: Reka – Zagreb – Budimpešta

veja: Bratislava – Žilina – Košice – Užgorod

veja: Ploče – Sarajevo – Osijek – Budimpešta

6. koridor:

Gdansk – Katowice – Žilina

7. koridor:

Donavska pot

8. koridor:

Drač – Tirana – Sofija – Plovdiv – Burgas – Varna

9. koridor:

Helsinki – St. Petersburg – Moskva – Kijev – Bukarešta – Dimitrovgrad – Alexandroupolis

veja: Kijev – Minsk – Vilna – Kaunas – Klaipeda/Kaliningrad

veja: Ljubasevska – Odesa

10. koridor:

Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Niš – Skopje – Solun

veja: Gradec – Maribor – Zagreb

veja: Budimpešta – Novi Sad – Beograd

veja: Niš – Sofija (četrti koridor)

veja: Veles – Bitola – Florina - Egnatie

Za države v tranziciji je izgradnja pan-evropskih koridorjev pomembna za izboljšanje neustrezne prevozne mreže. Že Kretska deklaracija je postavila zahteve, da mora prometna politika omogočati liberalni dostop do prevoznega trga, poudariti različne specifične prednosti različnih vrst prevoza ter ugotoviti komplementarnost, promovirati železniški prevoz, priobalno plovbo, kombinirani prevoz in odpraviti diskriminatornost do prevoznikov.

Najpomembnejši zahteve, ki naj bi jih izpolnjevali koridorji, so (Second PAN - European Transport Conference, 1994):

- kriterij povezanosti in interoperabilnosti,
- kriterij izvedljivosti (pet do šest let, brez izgradnje),
- kriterij modalnosti (različne prevozne oblike, uravnotežen prevozni infrastrukturni sistem, študija o alternativnih oblikah prevoza),
- finančni kriteriji (državni proračun, tuje pomoči, subvencije, privatni viri, ovrednoteni dobički od projekta),
- ekonomski kriteriji (stopnja donosa vsaj 10%, interni in eksterni stroški, povečane poslovne možnosti, turistični razvoj, okoljevarstveni vpliv – organizacija TINA naj bi poskrbela za te ocene).

4.2.3. Financiranje izgradnje

Pri financiranju izgradnje železniške infrastrukture kakor tudi ostale prometne infrastrukture poznamo tri tipe javnega financiranja (Čomić, 2003, str. 27):

- direktno državno financiranje,
- državno sofinanciranje, ki predvideva aktivno sodelovanje mednarodnih finančnih institucij in
- omejeno državno financiranje, ki se nanaša predvsem na dajanje državnih garancij (pokrivanje rizika, ki se ne more pokriti s tipičnimi ekonomskimi ali komercialnimi sredstvi).

Pri izgradnji TEN-T je pomembno javno financiranje. Podporo so do sedaj imeli projekti na področjih, ki spadajo pod strukturne in kohezijske sklade EU. Pomoč EU v drugih primerih predstavlja le majhen del stroškov izgradnje, največ pa prispeva država in potencialno tudi privatni sektor. Za financiranje TEN-T je tako v letih 2000-2006 namenjeno 4.2 milijarde evrov. Pri tem pa imajo največjo vlogo strukturni sklad (Evropski sklad za obnovo in razvoj – ERDF), sklad za regionalni razvoj in kohezijski sklad. Iz kohezijskega sklada so do sedaj črpale sredstva Španija, Grčija, Irska in Portugalska. Poleg EU pa pomaga pri razvoju TEN-T EIB (Evropska Investicijska Banka), predvsem s posojili, ki omogočajo velike infrastrukturne projekte, in EBRD. Mednarodna banka za obnovo in razvoj (EBRD) zahteva pri sofinanciranju železniških projektov izdelavo analiz upravičenosti. Te analize temeljijo na primerjavi koristi in stroškov in jih uporabljajo za izgradnjo novih prog, remonte, elektrifikacijo prog, modernizacijo signalno-varnostnih in telekomunikacijskih naprav, nabavo prevoznih sredstev in celo za ugotavljanje finančne sposobnosti investorjev (Zupančič, 1998, str. 242).

V EU so naredili oceno po potrebnih sredstvih za razvoj novih članic EU. Projektna skupina TINA je ocenila, da bi bilo v letih 1999-2015 potrebno za razvoj TEN-T v pridruženih državah približno 92 milijard evrov, od tega 40% za železnice, 48% za ceste in ostalo za

druge vrste prevoza. Komisija je že pred vstopom novih članic omogočala tudi črpanje pomoči za razvoj prevoza s programom Phare. Do leta 2002 so za ta namen porabili okoli milijarde evrov (Panorama of Transport, 2002, str.19).

V infrastrukturni sektor bi bilo potrebno privabiti tudi privatno financiranje, vendar je potrebno najprej zadovoljiti visoke finančne kriterije, predvsem donosnost investiranja. Za razliko od javnega sektorja, ki vidi izvedljivost infrastrukturnih projektov predvsem kot ekonomske koristi za družbo, pa potrebujejo privatni investitorji predvsem ekonomsko upravičenost projektov. Donosnost je relativno nizka, doba povračila investicije je zelo dolga in težko je predvideti bodoče prevozne tokove. Vse to so razlogi, ki privatne investitorje usmerjajo v druge panoge.

4.3. Ločitev infrastrukture od operaterjev

Ločevanje upraviteljev infrastrukture od izvajalcev mednarodnega železniškega prevoza (operaterjev) je ključnega pomena pri liberalizaciji trga železniških storitev v EU. Namen ločitve infrastrukturnih upraviteljev od operaterjev je v zagotavljanju **prostega dostopa operaterjev do železniške infrastrukture**, povečanja konkurenčnosti železniškega prevoza in nenazadnje preusmeritev in povečanje prevoza blaga po železnici.

Glede organiziranosti upravljalca infrastrukture poznamo v Evropi tri modele; upravljalca infrastrukture je lahko (Ogorelc, 2002, str. 599):

- urad ali državno podjetje, neposredno podrejeno državi (Švedska, Nizozemska),
- organizacijska enota v sklopu nacionalnih železnic (Slovenija, Avstrija, Italija, Švica, Češka),
- zasebno podjetje (Velika Britanija).

Velika Britanija je edina država v Evropski uniji, ki ima infrastrukturnega upravljalca v zasebni lasti. V Sloveniji je infrastruktura del Holdinga Slovenskih železnic, torej je upravljalca infrastrukture v sklopu nacionalnih železnic.

Omogočanje dostopa do železniške infrastrukture v EU bo potekalo v časovnih korakih, ki bodo omogočali naslednje:

- 15.3.2003: dostop do TERFN v mednarodnem tovornem prometu;
- 1.1.2006: dostop do celotne železniške mreže v mednarodnem tovornem prometu;
- 1.1.2007: dostop do nacionalnega prevoznega trga, kar pomeni popoln dostop do železniške infrastrukture v tovornem prometu EU;
- 1.1.2010: dostop do mednarodnega potniškega prometa s kabotazo.

4.3.1. Nediskriminacija prevoznikov

O diskriminaciji prevoznikov lahko govorimo, ko upravljalec infrastrukture selektivno podeljuje vozno pot tako, da nekaterim operaterjem postavlja ovire ali celo povsem onemogoči uporabo vozne poti. Upravljalci posegajo tudi po cenovni diskriminaciji in različnim operaterjem zaračunavajo za isto vozno pot različne cene.

Evropska komisija posveča veliko pozornosti zagotavljanju **nediskriminatornih** pogojev dostopa za vse operaterje z **nevtralnostjo funkcij** licenciranja operaterjev, zagotavljanja primernih vlakovnih poti, določanja uporabnine in izdajanja varnostnih spričeval. Zagovarja nastanek močnega neodvisnega regulatornega organa, ki bi nadziral železniški trg in zagotovil enake pogoje za vse udeležence v železniškem transportu od železniških podjetij do logističnih podjetij. V drugem železniškem paketu je bila tako predvidena evropska Agencija za železniški prevoz (European Railway Agency) in je bila s sprejetjem drugega železniškega paketa tudi ustanovljena. Agencija trenutno obstaja samo formalno in bo predvidoma funkcionalno opravljala dolžnosti v letu 2005.

Pri nediskriminatornem dostopu do železniške infrastrukture bi lahko predstavljala ovire **varnostna določila** in tudi **tehnična določila**. Evropska komisija želi preprečiti, da bi varnostna pravila nacionalne agencije za železniški promet uporabljale kot razlog za neodobravanje dostopa do infrastrukture v določeni državi. Na drugi strani pa imamo upravičene zahteve po kakovosti izvajanja prevoznih storitev, ki jih zagotavljajo ravno tehnična in varnostna določila. Zato je potrebno varnostna in tehnična določila podrobno opredeliti in morajo veljati za vse operaterje enako. Z odprto diskusijo jih je potrebno uskladiti na evropski ravni. Enako velja tudi za direktivi, ki govorita o interoperabilnosti (96/48 in 2001/16).

Pri dodeljevanju voznih poti se pojavlja vrsta nerešenih vprašanj. Preučiti je potrebno pogodbe med upravljalcem infrastrukture in operaterji o trajanju uporabe prevozne poti. Omejevanje dostopa tržnih subjektov do prevozne poti je možna tudi v zvezi s tem. Uporaba prevozne poti za daljše časovno obdobje je pogosto v interesu ponudnika kot uporabnika infrastrukture. Infrastrukturni upravitelj ima možnost vztrajati pri sklenitvi dolgoročne pogodbe in s tem postavi ovire za dostop do vozne poti, saj majhna podjetja težko ocenijo potrebo po trasah za daljše časovno obdobje. Pri dodeljevanju trase lahko ponudnik infrastrukture preferira tudi nacionalnega operaterja, ki je do sedaj opravljal prevoze, ostalim pa ponuja slabše termine ali manj atraktivne prevozne poti (Ogorelc, 2003, str. 250).

Za zagotavljanje dostopa do nacionalnih železniških omrežij, v katerih operater nima sedeža, je pomembno zagotoviti **licenciranje vlakovodij**, da bodo lahko upravljali lokomotive na progah drugih držav. Sedaj lahko namreč vlakovodja upravlja lokomotivo le na območju svoje države. Ko pride do meje, ne glede na možnost uporabe interoperabilnih lokomotiv, pa mora predati lokomotivo vlakovodji druge države, kar časovno podaljša prevoz.

Drug problem zagotavljanja dostopa do infrastrukture v mednarodnem železniškem prevozu je **dostop do lokomotiv**. Posamezni manjši udeleženci namreč nimajo svojih lokomotiv, ki bi jim zagotavljale neodvisnost v prevozu in tudi nimajo lastnih vagonov. Po mnenju Komisije bi lahko to rešili z združenji, ki bi omogočale najem voznih sredstev (pooli, sodelovanje v združenjih, ki bi omogočale lizing ipd.). V to področje lahko uvrstimo dostop do energije, ki je pri železniškem prevozu zelo pomembna, terminalov in drugih tehničnih storitev, ki so potrebne za organizacijo železniškega prevoza.

Nekatere države ovirajo liberalizacijo trga tako, da so organom, ki izdajajo varnostna spričevala, licence in ostale pogoje za opravljanje prevoznih storitev, preprosto namenile premalo kadrov. Majhno število zaposlenih ne more v kratkem času rešiti vseh prošenj. Veliki nacionalni operaterji, ki so že dalj časa prisotni na trgu, velikokrat kupijo svoje neposredne konkurente, ko opazijo, da bi jim lahko v prihodnosti ogrozili monopolni položaj.

Možnosti za diskriminacijo se razlikujejo glede na model ločevanja infrastrukturnega upravitelja od operaterjev. Največ diskriminacije dopušča tisti sistem, pri katerem je infrastrukturni upravitelj od nacionalnega operaterja ločen samo z ločeno bilanco, najmanj možnosti za diskriminacijo pa je pri institucionalni ločitvi. V Sloveniji je možnosti za privilegiranost nacionalnega prevoznika velika, saj je infrastruktura del Holdinga Slovenskih železnic, ki hkrati vsebuje še tovorni promet, potniški promet in nepremičnine. Med drugim pa obstajajo še močne osebne vezi in sodelovanje zaposlenih.

4.3.2. Cenovna diskriminacija

Pri ločevanju infrastrukturnega dela železnic od operaterjev je bistvenega pomena nediskriminatorna cenovna politika upravljalca infrastrukture pri določanju cene za uporabo tras določenim uporabnikom. O cenovni diskriminaciji dostopa do omrežja lahko govorimo, če se ista trasa ponudi različnim železniškim prevoznikom pod različnimi pogoji, ne da bi bilo to opravičljivo v stroških.

Vendar pa cenovno diskriminacijo zamenjujejo z oblikovanjem cen ob največji obremenitvi prevozne poti. Takšno oblikovanje cen pa ni diskriminatorno. Cenovne razlike nastanejo zaradi uporabe tras v različnem časovnem obdobju, zaradi omejenosti dostopa v času največjega povpraševanja. Enotna cena tako ne bi bila ekonomična (Ogorelc, 2003, str. 253).

Pri določanju cen za posamezno traso pa se v določenih primerih pojavljaja vprašanje, na kakšen način določiti ceno. To se dogaja predvsem pri nekaterih progah, ki nimajo velike frekvence prevozov. Ceno, ki bi pokrila visoke fiksne stroške infrastrukture in variabilne stroške, je tako praktično nemogoče postaviti, saj v primeru previsoke cene tovor preusmerimo na ostale trase ali na cesto. Tako je smotno postaviti nižjo ceno od tržne in pokriti poleg variabilnih vsaj del fiksnih stroškov.

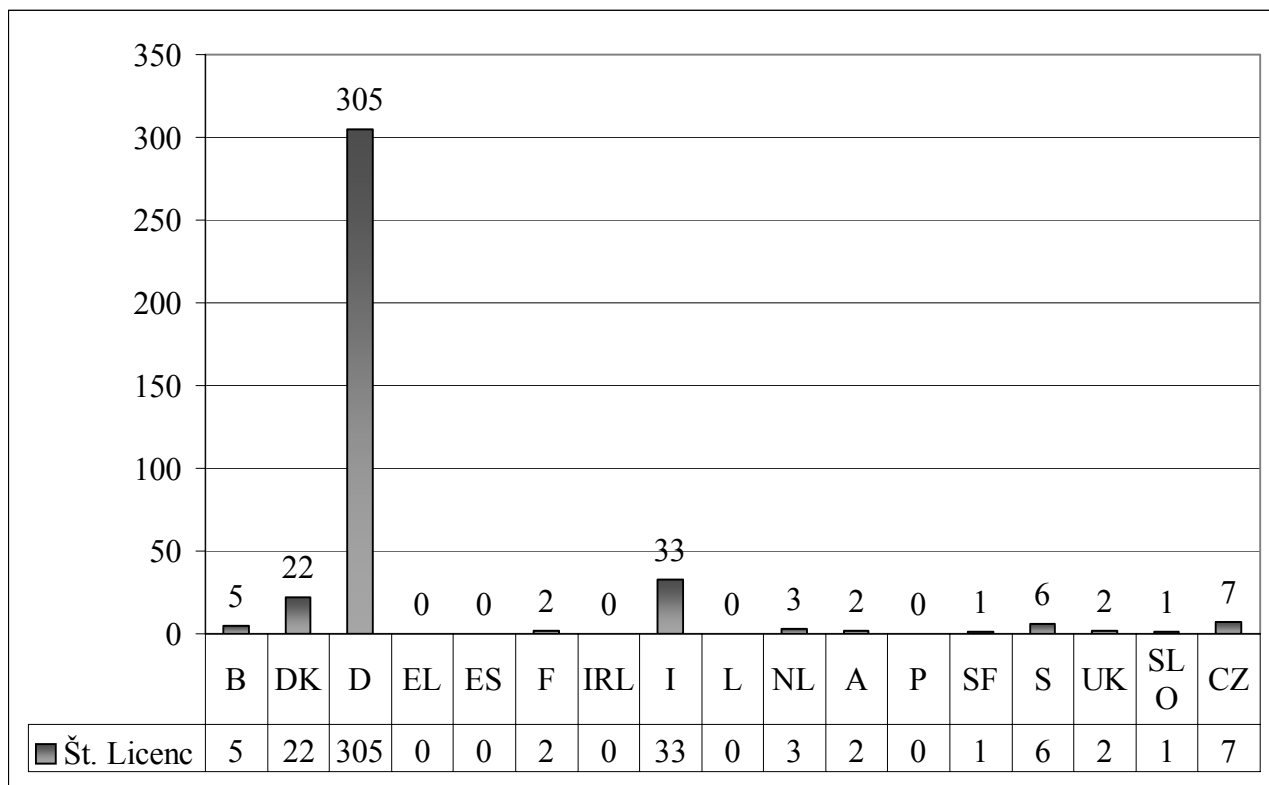
4.4. Operaterji

Z liberalizacijo železniškega prevoza pričakujejo operaterji v Evropski uniji povečanje konkurence, čeprav imajo v večini še vedno nacionalni operaterji monopolni položaj. Nekateri večji nacionalni operaterji so že začutili potrebo po boljši tržni usmerjenosti, novih produktih, ki bi jih lahko ponudili na trgu in povezovanju z drugimi konkurenti. Večina operaterjev se zaveda, da so časi državnega subvencioniranja železnic mimo. Operaterji morajo sami poskrbeti za finančno preživetje. Prisiljeni so poiskati rezerve v notranjih resursih in tako znižati stroške ter povečati učinkovitost.

Stari operaterji ostajajo v EU nacionalni železniški prevozniki, ki želijo reorganizirati svoje delovanje in se prilagoditi novonastalim razmeram na trgu, in tako delno ohraniti prevladujoč položaj na trgu. Veliko pozornosti namenjajo potrošniku in tržni usmerjenosti ter kakovosti storitev. Novi operaterji so omejeni predvsem na področje regionalnih prevozov (za sedaj), ki jih je relativno lahko prevzeti in na področje tako imenovanih »kompletnih vlakov«.

V Evropski uniji se nezadržno povečuje število operaterjev, ki so pridobili licenco za dostop do infrastrukture v tovornem prometu (Slika 3). Po podatkih Evropske komisije se trg operaterjev najhitreje razvija v Nemčiji. Potrebno je poudariti, da še vedno večino tovora prepelje nacionalni operater DB. V grafikonu so prikazane samo tiste države članice Evropske unije, ki so svoje podatke sporočile Evropski komisiji.

Slika 3: Število licenciranih operaterjev v posameznih državah EU.



Vir: Vinois, 2004.

5. ŽELEZNICE IN KAKOVOST

Za železniška podjetja v preteklosti ni bilo v navadi, da bi se ukvarjala podrobno s kakovostjo svojih storitev in pridobivanjem ustreznih certifikatov. Nacionalni operaterji so povezovali boljšo kakovost storitev z višjo ceno. To se je spremenilo in v zadnjih letih so nacionalni operaterji namenili veliko pozornosti razvijanju sistemov kakovosti. Pomembno je zagotoviti boljšo kvaliteto storitve po nižji ceni in tako povečati zanimanje za železniški prevoz. To vedno ni mogoče, saj je boljša kvaliteta ponavadi povezana z višjimi stroški. Ne smemo pozabiti tudi učinka železniškega prevoza na okolje. Z nižanjem stroškov se pojavi vprašanje varovanja okolja in posvečanja zadostne pozornosti ekologiji.

Slika 4: Logistični trikotnik



Vir: Orbanič, 2004.

V železniškem transportu operaterji uporabljajo različne modele kakovosti, kot so ISO 9001, ISO 14001 (model sistema ravnanja z okoljem), EFQM model poslovne odličnosti, model dvajsetih ključev. Slovenske železnice so leta 2003 izvedle anketo, s katero so želele ugotoviti stanje sistemov kakovosti v železniških družbah EU. Poslali so vprašalnike nacionalnim in tudi nekaterim drugim operaterjem in dobili so podatke o uvajanju ali že pridobljenih standardih v 13 železniških družbah. Med temi jih je osem že pridobilo standard ISO 9001, trije železniški operaterji pa so ga ravno pripravljali. Sedem operaterjev je že pridobilo standard ISO 14001 in dva operaterja se še pripravljata na sprejetje tega standarda. Seveda poleg teh standardov posamezni operaterji gradijo svojo strategijo kakovosti tudi s pomočjo drugih standardov.

Vendar standardi kakovosti sami po sebi še ne zagotavljajo kakovostne prevozne storitve. Pojavlja se vprašanje smiselnosti pridobivanja standardov kakovosti v železniškem prevozu, saj standardi kakovosti ne prinašajo oprijemljivejše konkurenčne prednosti določenemu operaterju. To dejstvo pa je še posebej izrazito v državah, kjer konkurence na železniškem trgu tako rekoč ni.

6. KOMBINIRANI PREVOZ

Pojem kombiniranega oz. multimodalnega prevoza je dosti bolj sestavljen kot konvencionalen ali unimodalen prevoz. Kombinirani prevozni proces tako zajema funkcijo nosilca tovora, prevozno funkcijo in prekladalno funkcijo.

Za mednarodni kombinirani prevoz je značilno (Zelenika, 2001, str. 367):

- da se blago prevaža v tovornih enotah od pošiljatelja do prejemnika v dveh različnih državah,
- da imamo enega organizatorja prevoza,
- da v prevozu sodelujeta najmanj dve različni prevozni sredstvi iz različnih prevoznih panog (cesta – železnica),
- da se za celotni prevoz izstavi samo ena prevozna listina.

Če primerjamo železniški in cestni prevoz, ugotovimo, da imata obe vrsti prevoza določene prednosti in slabosti. Za železniški prevoz je značilna relativno slabo razvejana mreža, ki je povezana z velikimi stroški izgradnje. Variabilni stroški pa so potem nizki. Železnica zagotavlja relativno okolju prijazno obliko prevoza. Primerna je predvsem za prevoz večjih količin blaga na dolge razdalje.

Cestni prevoz ima na drugi strani zelo razvejano mrežo, ki je praktično dostopna skoraj vsem. Primernejši je za relativno majhne pošiljke in predvsem na kratkih razdaljah. Pri cestnem prevozu so pereči eksterni stroški, ki jih cestni prevozniki v preteklosti niso plačevali.

Povezava cestnega in železniškega prevoza je tako logična rešitev s ciljem povečati fleksibilnost, rednost, hitrost, ceno prevoza blaga in zmanjšati onesnaževanje okolja. Problem, ki se pri tem pojavi, je, kako rešiti problem pretovora s ceste na železnico in obratno, saj je ročno prekladanje zelo drago, hkrati pa se pojavi daljši čas prevoza in možnost poškodbe blaga. Rešitev predstavljajo tovarne enote, ki jih lahko uporabljamo v železniškem kakor tudi v cestnem prevozu, hkrati pa morajo biti te enote enostavne za preklad. Ena izmed prvih oblik tovarne enote, ki se je pojavila, so bili zabojniki.

Pri razvoju kombiniranega prevoza je vse večji poudarek na prekladalnih tehnikah. Pri poenotenju prekladalnih tehnik je problem predvsem v infrastrukturi, ki ima neprimerno daljšo življenjsko dobo kot prevozna sredstva oziroma tovarne enote. Prekladalne tehnike med železnico in cesto delimo na (Svetek, 2003, str. 23):

- prekladalne tehnike za velike sisteme, ki so namenjene terminalom z velikim pretokom blaga, kjer je draga oprema ekonomsko upravičena, in
- prekladalne tehnike za majhne sisteme, z opremo, ki ne sme biti predraga in je po možnosti že sestavni del prevoznih sredstev.

Glede na način dviga tovora pa ločimo:

- vertikalno prekladalno tehniko, ki zahteva uporabo žerjavov in ostalih konvencionalnih tehnologij in
- horizontalno prekladalno tehniko s karseda majhnim horizontalnim dvigom tovora pri prekladu.

6.1. Stanje kombiniranega prevoza v EU

Politika EU je že nekaj let usmerjena v pospeševanje kombiniranega prevoza. Temu je botrovalo dejstvo, da se je v EU zelo povečal vpliv ekologije in spodbujanja okolju prijaznejših oblik prevoza (Bele knjige). Pritisk na cestni promet se je povečal zaradi prevelikih eksternih stroškov, ki jih prevozniki nikdar niso plačevali. Cestni promet v tranzitu je postal tarča napadov v nekaterih državah, tako da so začele omejevati število tovornjakov zaradi vedno večjih zastojev na cestah, problematike izpušnih plinov, prometnih nesreč in še bi lahko naštevali.

Železnica je okolju prijaznejša, vendar je njen razvoj odvisen od institucionalnih sprememb in velikih investicij v železnico. V železniško infrastrukturo se je vlagalo neprimerno manj kot v ceste in tako so ostale železnice v relativno slabem in nekonkurenčnem položaju. Kombiniran prevoz je začel krepiti svojo vlogo v EU z izgradnjo transevropske transportne mreže. Evropska komisija je leta 1992 začela s projektom PACT (Pilot Actions for Combined Transport), ki državam članicam omogoča pomoč pri projektih, ki bi izboljšali kombiniran prevoz. Z novimi direktivami se odpirajo velike možnosti za hiter razvoj kombiniranega prevoza. S prostim dostopom do železniškega omrežja lahko logistični operaterji prevzamejo delovanje in nadzor nad celotnim kombiniranim prevozom. Kar jim manjka, so predvsem izkušnje pri prevoznih storitvah oziroma pri opravljanju prevoza.

Železniško infrastrukturo za storitve oprtnega prevoza določa Evropski sporazum o pomembnih mednarodnih progah kombiniranega prevoza in pripadajočih napravah. Zahtevani tehnični parametri so:

- pri novih progah najmanj dva tira in nakladalni profil UIC C, medtem ko za stare proge število tirov ni predpisano in je določen nakladalni profil UIC B,
- razdalja med tiroma na novih progah 4,2 m, na starih 4 m,
- minimalna hitrost 100 km/h, za nove proge 120 km/h,
- dovoljena osna obremenitev 20 t, na novih progah 22,5 t in
- minimalna uporabna prehitevalna dolžino tira 600 m za stare proge in 750 m za nove proge.

V železniškem prometu ima prevlado v kombiniranem prevozu Nemčija. Vlada je v razvoj železniškega omrežja in razvoj terminalov za kombiniran prevoz vložila velika sredstva. Razvoj te panoge predvideva od leta 1996 do leta 2012 sredstva v višini 2.1 milijarde evrov. Največje podjetje v tej panogi je družba INTERCONTAINER – INTERFRIGO s sedežem v

Baslu. Poleg družbe INTERCONTAINER – INTERFRIGO imajo velik pomen tako imenovane kombi družbe pod okriljem UIRR. ICF ima približno 25 odstotni delež in UIRR približno 55 odstotni tržni delež. Ostalo si razdelijo manjše železnice (UIRR Report, 2001).

6.2. Tehnike kombiniranega prevoza

Poznamo tri različne tehnike kombiniranega prevoza, ki pomenijo povezavo ceste in železnice:

- tehnika A, imenovana tudi »rolling motorway«. Pri pretovoru gre za horizontalno tehniko, kjer kamioni preko posebne klančine zapeljejo na vagone z nizkim podom. Voznik ostane na vlaku in spremlja tovor, kar se mu šteje kot počitek, ki ga predpisujejo pri cestnem prevozu,

- pri tehniki B in C pa voznik ne spremlja prevoza. Tu gre za prevoz z zabojniki, zamenljivimi tovarišči in polprikolicami. Ti dve tehniki sta zahtevnejši, saj je potrebno prevoz bolje organizirati in zahtevata tudi vertikalni preklad tovara, kar je povezano s stroški.

Kombinirani prevoz povezuje prednosti cestnega in železniškega prevoza. Železnice so primerne za masovne prevoze, kar je idealno za premostitev velikih razdalj, kamioni pa so nepogrešljivi na krajših razdaljah in z njimi niso povezani veliki začetni stroški. Učinkovit oprtni sistem je mogoč le s sodelovanjem različnih partnerjev. Vanj vlagajo tako cestni prevozniki kakor tudi železniški operaterji. Vagoni so za polovico potreb na voljo pri železnicah, drugo polovico pa nudijo operaterji, ki vleko kupijo pri železniških operaterjih.

Tehnika A ima **prednost** predvsem zaradi enostavne uporabe, dobre izrabe zmogljivosti vagonov, možnosti kombinacije s potniškimi vagoni, relativno enostavnega in hitrega pretovora, potrebuje malo površine za preklad, ni potrebe po dodatnem osebju za preklad, enostavnih in poceni terminalov, voznik opravi pretovor sam, primerna je za uporabo v koridorjih in tudi vozniki prihranijo pri delovnem času. **Slabost** te tehnike so specialni dragi vagoni, visoka skupna teža tare in zato večja poraba energije, vozilo na vozilo, in je neprimerna za vmesne postanke in raztovor med terminali. Probleme v določenih državah predstavlja železniški profil, ki ne omogoča take vrste prevozov.

Tehnika B in C imata prednosti v veliki zmogljivosti in kratkih postankih vlaka in kamionov, hiter pretovor, možnosti kombinacije s potniškimi vagoni, možnost velike avtomatizacije in s tem manj osebja, lahko sta prirejeni za lokalne potrebe, primerni sta za koridorne terminale, lahko jih uporabljamo na privatnih tirih ali blagovnih terminalih, ni potrebe po ranžiranju vagonov ali vlaka na stranski tir. **Slabosti** teh dveh tehnik so veliki stroški investicije, če uporabljamo portalna dvigala, potrebujeta dobro organizacijo, potrebna je sinhronizacija cestnih in železniških vozil na terminalih, večja možnost poškodb, mnogokrat se ne uporabljajo standardni vagoni, imata omejeno višino naklada, relativno slab izkoristek dvigal.

Pojavljaja se tudi nova tehnika kombiniranega prevoza, bimodalni prevoz. To je sistem polprikolic, ki jih lahko uporabljamo tako v cestnem in železniškem prevozu. Cestno-železniška prikolica ima eno železniško in dve cestni osi, ki ju je možno v nekaj minutah usposobiti za vožnjo po cesti. Za vožnjo po železnici pa potrebuje poseben dvoosni železniški vrtljivi podstavek.

Za kombinirani prevoz so pomembne usmeritve EU, ki se nanašajo na plačilo uporabnine za železniško infrastrukturo. Čeprav naj bi bilo plačilo uporabnine nediskriminatorno, plačujejo nacionalni železniški operaterji nižjo uporabnino in dobijo boljše termine voznih poti. Operaterji kombiniranega prevoza poudarjajo, da je za razvoj kombiniranega prevoza pomembno obračunavati ustrezno voznino in črtati dostavo do terminala kot obvezen del tarif.

Logistični operater, ki sodeluje v prevozu, mora poznati prednosti vseh prometnih panog, ki sodelujejo v prevozu, tudi kombiniranega transporta. Če želi izboljšati kvaliteto svojih storitev, mora nadzirati tudi prevozni proces. Uporabljati mora prednosti kombiniranega prevoza, se pravilno odločati v zvezi z manipulacijskimi opravili in skrbeti za strokovno in koordinirano delo vseh udeležencev v prevoznih verigi. Na ta način lahko poveča tržni delež kombiniranega prevoza (Svetek, 2003, str. 32).

6.3. Vloga pristanišč za železniški promet

Vloga pomorskega prometa je že od nekdaj pomembna. V srednjem veku so prevladovala tiste države, ki so bile razvite v pomorski tehnologiji in so bile kasneje sposobne tudi kolonizirati svet. Pri tem so prevladovala evropske države. V Evropski uniji pomeni prelomnico v liberalizaciji pomorskega prevoza regulativa EU 405/86, ki je začela veljati leta 1987. Regulativa opisuje pogoje znotraj skupnosti in s tretjimi državami. Države članice EU ne smejo sprejemati ukrepov, ki bi preprečevali dostop na trg drugim uporabnikom iz držav članic.

Tehnološko prelomnico v pomorskem prevozu in pretovarjanju blaga v pristaniščih je pomenila kontejnerizacija. Velik pomen pa ima tudi RO-RO prevoz. Pristaniška dejavnost je mnogo let veljala za delovno intenzivno, vendar se je to spremenilo. Pristanišča so sedaj vedno bolj kapitalsko intenzivna in pomen delovne sile se zmanjšuje. Pomembno vlogo pri pretovoru ima pristaniška infrastruktura. Pristanišča zahtevajo tudi vedno več prostora (Suykens, 1998, str. 117).

Rast kontejnerskega prevoza v morskem prevozu je bila v Evropi izredna. Po raziskavi, ki jo je leta 1995 naredilo podjetje Ocean Shipping Consultants, je v letih od 1980 do 1994 kontejnerski morski prevoz zrasel za več kot dvakrat (od prepeljanih 11,481 milijonov ITE v letu 1980 do 30, 279 milijonov ITE v letu 1994). Prav rast kontejnerskega prevoza pa ima pomen za razvoj kombiniranega železniškega prevoza. V zadnjem obdobju se povečuje vloga severnojadranskih pristanišč, ki predstavljajo najkrajšo pot do evropskih trgov iz Azije.

7. V SLOVENIJI

7.1. Preoblikovanje Slovenskih železnic po osamosvojitvi

Slovenske železnice so bile ustanovljene kot gospodarska javna služba v letu 1993 v obliki delniške družbe v 100 odstotni lasti države zaradi izvajanja gospodarskih javnih služb. Z gospodarskimi javnimi službami Republika Slovenija oziroma druge lokalne skupnosti zagotavljajo javne dobrine kot proizvode in storitve za zagotavljanje javnih potreb, ki jih ni moč zagotavljati na trgu. V okviru železniških prometnih storitev glede javnega interesa država zagotavlja:

- storitve vzdrževanja in razvoja železniške infrastrukture;
- storitve železniškega potniškega prevoza;
- storitve železniškega kombiniranega prevoza;
- varnost in urejenost železniškega prometa.

Do leta 1996 je sledil sanacijski načrt, ki naj bi železnico spremenil v sodoben, tržno usmerjen sistem. Sanacijski načrt je sprejela vlada in parlament. Tako je država prevzela odplačilo obveznosti kreditov ter odplačilo obveznosti iz naslova davkov in prispevkov, ki so nastale v obdobju od leta 1991 do 30.6.1993 (Letno poročilo Slovenskih železnic, 1996).

Reorganizacija Slovenskih železnic v javno podjetje je bila izpeljana na podlagi Zakona o načinu opravljanja in financiranja prometa na obstoječi železniški mreži ter reorganizaciji in lastninskem preoblikovanju javnega podjetja Slovenske železnice. Ob tej priložnosti je bila na podlagi sklepa vlade nepokrita izguba iz preteklih let odpisana.

Slovenske železnice so kar hitro sledile zgledu pridobivanja standardov kakovosti in so že leta 1997 pridobile prvi standard kakovosti ISO 9001, kasneje pa tudi standard ISO 14001. Tako je postavljen temelj za nadaljnji proces prestrukturiranja, katerega cilj je postati tržno usmerjen in gospodarsko učinkovit sistem, konkurenčen na tujem in domačem trgu ter sposoben izvajati pogodbeno dogovorjen obseg javnega potniškega prevoza in s tem dosegati pogoje Evropske unije.

Zakon o železniškem prometu iz leta 1999 je Slovenskim železnicam nalagal ločitev infrastrukture in transporta, tako kot je določeno v smernicah Evropske unije. Zakon je določil tudi ustanovitev Direkcije za železniški promet kot upravne organizacije v okviru Ministrstva za promet in zveze in opredeljuje njene pristojnosti na strokovno-tehničnem, razvojnem in upravnem področju. Zakon o železniškem prometu vključuje zakonodajo Evropske skupnosti. Potrebno je poudariti direktivo 91/440/EEC o razvoju železnic skupnosti, 95/18/EC o dodeljevanju licenc izvajalcem železniških storitev in direktivo 95/18/EC o dodeljevanju vlakovnih poti in zaračunavanju uporabnine železniške infrastrukture. Nov zakon z dopolnitvami iz leta 2003 pa vsebuje še amandmaje in nove direktive EU iz leta 2001, ki obravnavajo železniški transport.

7.2. Slovenske železnice danes

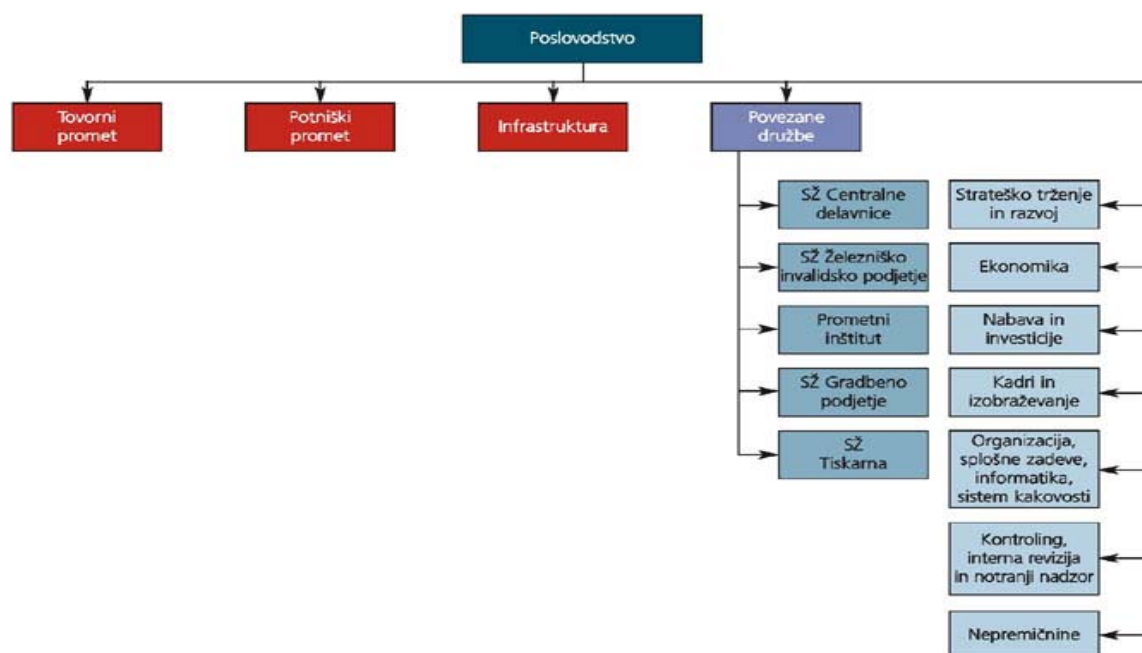
Slovenske železnice so organizirane kot javno podjetje v obliki delniške družbe, katere ustanovitelj in edini lastnik je Republika Slovenija. Javno podjetje opravlja prevozne storitve in posluje po tržnih načelih; izjema je zagotavljanje storitev, ki so v javnem interesu in so v zakonu opredeljene kot obvezne gospodarske javne službe. To so službe:

za vzdrževanje in modernizacijo obstoječe javne železniške infrastrukture in vodenje prometa na njej, za izvajanje katerih sredstva zagotavljajo državni proračun, agencija ter drugi viri, če tako določa zakon;

za prevoz potnikov v notranjem železniškem prometu, za izvajanje katerih se sredstva zagotavljajo s prodajo storitev in iz državnega proračuna ali proračuna lokalne skupnosti ter sredstev agencije.

Od leta 2003 je uveljavljena nova makroorganizacija podjetja v skladu s strateškim dokumentom Nova smer, ki spreminja obstoječo hierarhično organizacijsko strukturo v matrično organizirano, tržno usmerjeno podjetje, s štirimi ravni vodenja (Letno poročilo Slovenskih železnic, 2002).

Slika 4: Organizacijska struktura Holdinga Slovenskih železnic



Vir: Nova smer, 2003.

Zaradi usklajevanja z zakonodajo EU je bil decembra 2002 sprejet Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o železniškem prometu – uradno prečiščeno besedilo, marca 2003 pa Zakon o preoblikovanju in privatizaciji javnega podjetja Slovenske železnice, d.d.. Nova zakonodaja skupaj s programom poslovne preobrazbe SŽ Nova smer pomeni temelj za preoblikovanje sedanjega javnega podjetja in povezanih družb v tržno usmerjen, tehnološko razvit in stroškovno učinkovit poslovni sistem.

Drugi pomemben pravni vir, ki ureja železniški prevoz poleg zakona, pa je Tarifa za prevoz blaga po progah SŽ. Tarifa mora biti javno objavljena, sestavljena pa je iz naslednjih delov:

- Prevozni pogoji in računanje prevoznine;
- Imenik železniških postaj;
- Daljinar;
- Tarifa za tranzitni promet;
- Tarifa za notranji promet po progah SŽ.

V Sloveniji smo naredili veliko na področju železniškega prevoza. Glavnino odvečne delovne sile se je že odpustilo. Poraja se vprašanje produktivnosti delovne sile. Slovenske železnice so se že preoblikovale in računovodsko ločile infrastrukturo od tovornega in potniškega prometa. Velik korak naprej so SŽ naredile s sprejetjem strateškega dokumenta Nova smer. Pozitivno je tudi sodelovanje z ostalimi železniškimi upravami in razvijanju skupnih produktov. Te produkte predstavljajo redne tovarne linije. Trenutno že vozijo direktni vlaki na naslednjih relacijah:

- Ljubljana – Milano
- Ljubljana – Bologna
- Ljubljana – Muenchen
- Ljubljana – Beograd

Za te linije je značilno, da skrajšujejo prevozni čas, kar je pomembno predvsem v konkurenci s cestnim prevozom. Poleg sodelovanja z različnimi železniškimi upravami je pomembno tudi sodelovanje z UIC in združenjem transportnih operaterjev CER.

Agencija za železniški promet predstavlja neodvisen regulatorni organ, ki skrbi za podeljevanje varnostnih spričeval in izdajanje licenc. Nastala je iz Direkcije za železniški promet in deluje v okviru Ministrstva za promet in zveze.

7.3. Luka Koper

V Sloveniji je vloga pomorskega prometa pomembna predvsem zaradi Luke Koper, saj lahko pri pomorskem prevozniku v Sloveniji omenimo le Splošno plovbo Piran, ki pa ima velike težave s poslovanjem in ni usmerjena na slovenski trg (Zupančič, 1998a, str. 207). Vloga Luke Koper pa se je po razpadu Jugoslavije povečala zaradi vojnih razmer, ki so hrvaškim in jugoslovanskim pristaniščem onemogočala normalno poslovanje. Luka Koper je edino mednarodno pristanišče za pretovor blaga v Sloveniji.

Nadaljni razvoj Luke Koper in ostalih dveh severnojadranskih pristanišč Trsta in Reke, je zelo povezan z železniškim transportom. Glavni izvori tovara za Slovenske železnice je prav Luka Koper. Omejenost rasti Luke Koper je povezana z železniško infrastrukturo, ki ne omogoča več zelenega povečanja prepeljanih količin tovara. Izkoristiti je potrebno možnosti v okviru Evropske unije pri pomoči za izgradnjo drugega tira od Kopra čez kraški rob in tako ojačati

V. pan-evropski koridor. Poleg tega je potrebno posodobiti in dograditi tudi druge odseke koridorja v Sloveniji, veliko je pomenila izgradnja železniške povezave med Slovenijo in Madžarsko, da bo imela Luka Koper čim boljše izhodišče in dostop do srednjeevropskih trgov. Med železnico in pristaniščem je potrebno zagotoviti ustrezno raven storitve še pred vstopom ostalih železniških operaterjev v Slovenijo, ki bi lahko prevzeli posle Slovenskim železnicam.

8. SKLEP

Železniški prevoz je bil v preteklosti močno reguliran, tako s strani države, kakor tudi s strani železniških združenj. Konkurence med prevozniki na železniškem trgu skoraj ni bilo, saj so bile železnice večinoma v državni lasti. Železniški sistemi so bili okoreli in se niso bili zmožni prilagoditi potrebam trga, zato je količina tovora, prepeljana po železnici, začela upadati. Količina tovora, prepeljanega po cesti, pa se je v zadnjih desetletjih zelo povečala.

V Evropski uniji in drugod so spoznali, da so na železniškem področju potrebne velike spremembe, ki bi železnicam vrnilo tovor, ki so ga nekoč že prevažale. Poleg tega pa bi razbremenili ceste, ki so postale zasičene s tovorom. Ukrepi Evropske unije so usmerjeni predvsem v zagotavljanje ustreznega pravnega okvirja, ki bi liberaliziral železniški prevoz in na železniškem trgu vzpostavil konkurenčne razmere. Poleg tega pa poskušajo skupaj z železniškimi organizacijami zagotoviti določene standarde, ki bi olajšali prevozne storitve v Evropski uniji in bližnjih državah. EU veliko sodeluje z UIC, da bi primerno uskladili želje železniških prevoznikov in čim bolj primerno zagotovili pravni okvir.

Nujnost sprememb na železniškem področju so spoznale tudi železniške organizacije. Kmalu bo v veljavo prišla nova konvencija COTIF 1999, ki bo nadomestila staro konvencijo o železniškem prevozu iz leta 1980. Nova konvencija bo zagotavljala standardizacijo nekaterih področij. Poudarek je na celotnem področju pravil, ki naj bi pripomogli k doseganju večje liberalizacije in ločitve železniških operaterjev od države, na področju standardizacije infrastrukture v mednarodnem prometu. Pravila RID o prevozu nevarnih snovi so dobila svoj razdelek. Nova konvencija COTIF omogoča tudi pristop EU h konvenciji.

Delovanje EU pri zagotavljanju ravnotežne prevozne politike je usmerjeno v zagotavljanje primerne železniške mreže. Projekt TEN-T ima dvajset prioriternih programov, ki naj bi uravnotežili promet med različnimi vrstami prevoza. Samo z izgradnjo ustrezne železniške mreže lahko pričakujemo ustrezno železniško storitev, ki bo povrnila tovor na železnice. EU je pomagala do sedaj pri izgradnji železniške mreže predvsem s strukturnimi in kohezijskimi skladi. V prihodnosti nameravajo veliko vložiti v razvoj prevozne mreže v državah, ki so pravkar vstopile v EU. Vlaganja v prevozno mrežo je potrebno za zagotavljanje razvoja in rasti v teh gospodarstvih.

Posebno poglavje sem namenil kombiniranemu prevozu, ki predstavlja vez med železniškim, cestnim in ladijskim prevozom. Kombiniran promet izkorišča prednosti železniškega, kakor tudi cestnega prevoza. Zato je razumljivo, da želijo v EU okrepiti tudi to vrsto prevoza. Kombiniran prevoz je logična rešitev s ciljem, povečati fleksibilnost in rednost železniškega prevoza ter zmanjšati onesnaževanje okolja.

LITERATURA

1. Andrejčič Radovan, Orbanic Josip: Sistem kakovosti Slovenskih železnic. Logistika '96: Kakovost in logistični procesi v podjetju. Maribor : Ekonomsko-poslovna fakulteta, 1996, str. 73-84.
2. Brenner Andrea: Wegerechnungen für das Schienennetz: Teoretische und empirische Analyse vor dem Hintergrund der Bahnstrukturreform in Deutschland. Hamburg : Deutscher Verkehrs-Verlag, 1997. 300 str.
3. Čomić Mirjana: Pan-evropski peti koridor u funkciji uključivanja BiH u evropski prometni i privredni sistem. Magistarski rad. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2003. 130 str.
4. Isliker H.R.: COTIF and EU Directives. Delovno gradivo Mednarodnega železniškega seminarja IRCA. Ljubljana : Slovenske železnice, 2004.
5. Jelenc Milan: Mednarodni in integralni transport blaga. Ljubljana : ČGP Delo, 1983. 342 str.
6. Ogorelc Anton: Preoblikovanje evropskih železnic: Dostop do železniškega omrežja. Naše gospodarstvo, Maribor, 2002, 5-6, str. 591-604.
7. Ogorelc Anton: Povezovanje podjetij železniškega transporta v Evropi. Naše gospodarstvo, Maribor, 2003, 3-4, str. 237-255.
8. Orbanic Josip: Vodenje kakovosti na področju prevoza blaga. Delovno gradivo Mednarodnega železniškega seminarja IRCA. Ljubljana : Slovenske železnice, 2004.
9. Poschalko G.: Commercial aspects of Rail Freight Business in a New Century. Delovno gradivo Mednarodnega železniškega seminarja IRCA, Ljubljana : Slovenske železnice, 2004.
10. Svetek Božidara: Logistični operater v funkciji razvoja oprtnega transporta v Evropski uniji. Magistrsko delo. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2003. 111 str.
11. Suykens Ferdinand: EU ports and maritime co-operation. EU and cross-border regional economic cooperation. Ljubljana : University of Ljubljana, 2000, str. 114-120.
12. Vinois Jean-Arnold: The new European regulatory framework for Railways. Delovno gradivo Mednarodnega železniškega seminarja IRCA. Ljubljana : Slovenske železnice, 2004.
13. Zelenika Ratko: Prometni sustavi. Rijeka : Ekonomski fakultet u Rijeci, 2001. 639 str.
14. Zupančič Samo: Vpliv liberalizacije trgovine s prevoznimi storitvami na vključevanje Slovenije v evropske gospodarske povezave. Doktorska disertacija. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 1998. 272 str.
15. Zupančič Samo: Ekonomika transporta. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 1998. 368 str.
16. Zupančič Samo: Ekonomika transporta. Ljubljana : Ekonomska fakulteta, 2002. 311 str.

VIRI

1. EU Energy & Transport in figures. Luxembourg : Office for Official Publications of the European Communities, 2003. 208 str.
2. Direktiva 1991/440/EEC Evropskega parlamenta in Sveta o razvoju železnic v Evropski skupnosti. Official Journal L237, Luxembourg, 17.09.1991.
3. Direktiva 1995/18/EC Evropskega parlamenta in Sveta o dodeljevanju licenc železniškim operaterjem. Official Journal L128, Luxembourg, 15.08.1995.
4. Direktiva 1995/19/EC Evropskega parlamenta in Sveta o dodeljevanju vlakovnih poti in zaračunavanju uporabnine. Official Journal L128, Luxembourg, 15.08.1995.
5. Direktiva 1996/48/EC Evropskega parlamenta in Sveta o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za visoke hitrosti. Official Journal L235, Luxembourg, 17.09.1996.
6. Direktiva 2001/12/EC Evropskega parlamenta in Sveta o razvoju železnic v Skupnosti. Official Journal L75, Luxembourg, 15.03.2001.
7. Direktiva 2001/13/EC Evropskega parlamenta in Sveta o licenciranju železniških podjetij. Official Journal L75, Luxembourg, 15.03.2001.
8. Direktiva 2001/14/EC Evropskega parlamenta in Sveta o dodeljevanju zmogljivosti železniške infrastrukture in zaračunavanju uporabnine za uporabo železniške infrastrukture in varnostno spričevalo. Official Journal L75, Luxembourg, 15.03.2001.
9. Direktiva 2001/16/EC Evropskega parlamenta in Sveta o interoperabilnosti vseevropskega železniškega sistema za konvencionalne hitrosti. Official Journal L75, Luxembourg, 15.03.2001.
10. Interno gradivo Slovenskih železnic, 2004.
11. Interno gradivo podjetja Intereuropa d.d., 2003.
12. Letno poročilo 1996. Ljubljana : Slovenske železnice, 1997. 85 str.
13. Letno poročilo 2001. Ljubljana : Slovenske železnice, 2002. 91 str.
14. Letno poročilo 2002. Ljubljana : Slovenske železnice, 2003. 102 str.
15. Letno poročilo 2003. Ljubljana : Slovenske železnice, 2004. 135 str.
16. Nova Smer. Strateški načrt – 2003/2010 – spremenjena in dopolnjena verzija. Ljubljana : Slovenske železnice, 2003. 20 str.
17. Panorama of transport - Statistical Overview of Transport in the EU. Luxembourg : Office for Official Publications of the European Communities, 2003. 104 str.
18. UIRR Report 2001. Brussels : UIRR, 2002. 14 str.
19. International Railway Transport Committee. [URL: <http://www.cit-rail.org/en/index.htm>], 21.9.2004.
20. UIC - International union of railways. [URL: <http://www.uic.asso.fr>], 21.9.2004.
21. European Rail Research Institute. [URL: <http://www.erri.nl/downloads/Outlook%20No%2013.pdf>], 21.9.2004.
22. OTIF - Publications - Convention(s) - COTIF (9.5.1980). [URL: http://www.otif.org/html/e/pub_cotif_09_05_1980.php], 21.9.2004.

23. OTIF - Publications - Convention(s) - COTIF (3.6.1999). [URL: http://www.otif.org/html/e/pub_cotif_03_06_1999.php], 21.9.2004.
24. Ljubljana declaration 2004. [URL: <http://nl-academy.adam.psi.com/cer/docs/2004Ljubljana.pdf>], 21.9.2004.
25. Short Jack: Rail freight transport in a pan-european context. [URL: <http://www1.oecd.org/cem/online/speeches/JSrail01.pdf>], 21.9.2004.
26. Second PAN – European Transport Conference, 1994. [URL: <http://www1.oecd.org/cem/topics/paneurop/DeclCrete94.pdf>], 21.9.2004.
27. White Paper: A Strategy For Revitalising The Community's Railways. Brussels : European Commission, 1996.
28. White Paper: European Transport Policy for 2010: Time to Decide. Brussels : European Commission, 2001.
29. Zakon o železniškem prometu: Uradno prečiščeno besedilo (Uradni list RS, št. 33/04).

SEZNAM KRATIC

AGTC - Evropski sporazum o pomembnih linijah mednarodnega kombiniranega prevoza
CEMT - (Conference Europeenne des Ministres des Transports), Evropska konference transportnih ministrov
CER - (The community of European Railway and Infrastructure Companies), združenje evropskih železniških operaterjev in upravljalcev infrastrukture
CIM - (Convencion international concernant le transport des merchandises par chemin de fer), Konvencija o mednarodnem železniškem prevozu
CIT - (Comite international des transports ferroviaires), mednarodno združenje za železniški prevoz
CIV - (Convencion international concernant le transport des voyageurs), Konvencija o mednarodnem prevozu potnikov
COTIF - (Convention relative aux transport internationaux ferroviaires), Konvencija o mednarodnem prevozu po železnici
DB - (Deutsche Bahn), Nemške železnice
EBRD - Mednarodna banka za obnovo in razvoj
EIB - Evropska investicijska banka
ERDF - Evropski sklad za obnovo in razvoj
ERFA - (European Rail Freight Association), Evropsko združenje za železniški tovorni prevoz
ERTMS - (European Rail Traffic Management System), upravljalni sistem za evropski železniški promet
JIT - (Just in time production), proizvodnja v zadnjem trenutku
NHM - (Nomenclature Harmonisee Merchandises), harmoniziran sistem kodiranja blaga v mednarodni trgovini
OCTI - (Office Central des Transports Internationaux ferroviaires), centralna pisarna za mednarodni železniški promet
OTIF - (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires), medvladna organizacija za mednarodni železniški prevoz
PACT - (Pilot Actions for Combined Transport), projekti za izboljšanje kombiniranega transporta
PHARE - program finančne pomoči EU (prvotno Pologne – Hongorije: Aide a la reconstruction economique), sklad za pomoč državam v tranziciji
SMGS - (Soglašinije o medžunarodnom željezpdorožnan gruzovom soobščeniji), Konvencija o mednarodnem železniškem prevozu vzhodnoevropskih držav
TSI - tehnične specifikacije za interoperabilnost
UIC - (Union internationale des chemins de fer), Mednarodna železniška unija
UIRR - (Union internationale Rail – Route), Mednarodna organizacija za oprtno prevoze