

*Determinanty rozwoju transportu kolejowego w Polsce**

Transport kolejowy w Polsce korzysta obecnie z potencjału, którego jedną część stanowi infrastruktura ukształtowana w okresie międzywojennym i zmodernizowana i rozbudowana w latach 60. i 70. minionego wieku. Drugą część tego potencjału tworzy tabor wyprodukowany (przez prawie wyłącznie przez krajowych producentów) między 1950 a 1990 r.¹ Trzecią część – nieporównywalnie mniejszą ilościowo niż wymienione dwie pierwsze części – stanowi majątek (zarówno o charakterze infrastruktury jak i tabo-ru oraz pozostałych elementów potencjału rzeczowego) pozyskany przez PKP w ostatnich 15 latach, tj. w okresie trwania transformacji społecznej i gospodarczej².

Od 1989 r. w resorcie kreującym politykę transportową oraz w kierownictwie przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, a następnie w Zarządzie PKP S.A. głównym celem zmian jest redukcja potencjału, której uzasadnieniem jest dopasowanie jego wielkości i struktury do zasadniczo zmienionej wielkości i struktury popytu na usługi przewozu osób oraz towarów. Rys. 1 ilustruje spadek wielkości pracy przewozowej w ruchu pasażerskim i towarowym, a także spadek wielkości sieci kolejowej. Występuje jednak pogarszanie się relacji między wielkością pracy przewozowej a wielkością sieci, co wywołuje ekonomiczny skutek pogarszania się relacji między wartością usług przewozowych (przychodami ogółem wszystkich przewoźników) a kosztami utrzymania infrastruktury (kosztami funkcjonowania wszystkich zarządców kolejowych).

Z różnych powodów można uznać, iż proces redukcji sieci kolejowej powinien nastąpić w najbliższych 2-3 latach. W tym samym horyzoncie czasowym bowiem ocze-

kiwane są decyzje determinujące kształtowanie się pracy przewozowej:

- decyzje o zawarciu kontraktów przez rząd i samorządy terytorialne z przewoźnikami pasażerskimi na wykonywanie przewozów regionalnych (zarówno aglomeracyjnych, jak i międzyregionalnych),
- decyzje przewoźników kolejowych (krajowych i zagranicznych) o rozbudowie oferty i rozwoju bądź podjęciu przewozów na sieci kolejowej w Polsce,
- decyzje producentów i operatorów logistycznych o zakresie współpracy z przewoźnikami kolejowymi (zarówno państwowymi, jak i prywatnymi, krajowymi i zagranicznymi).

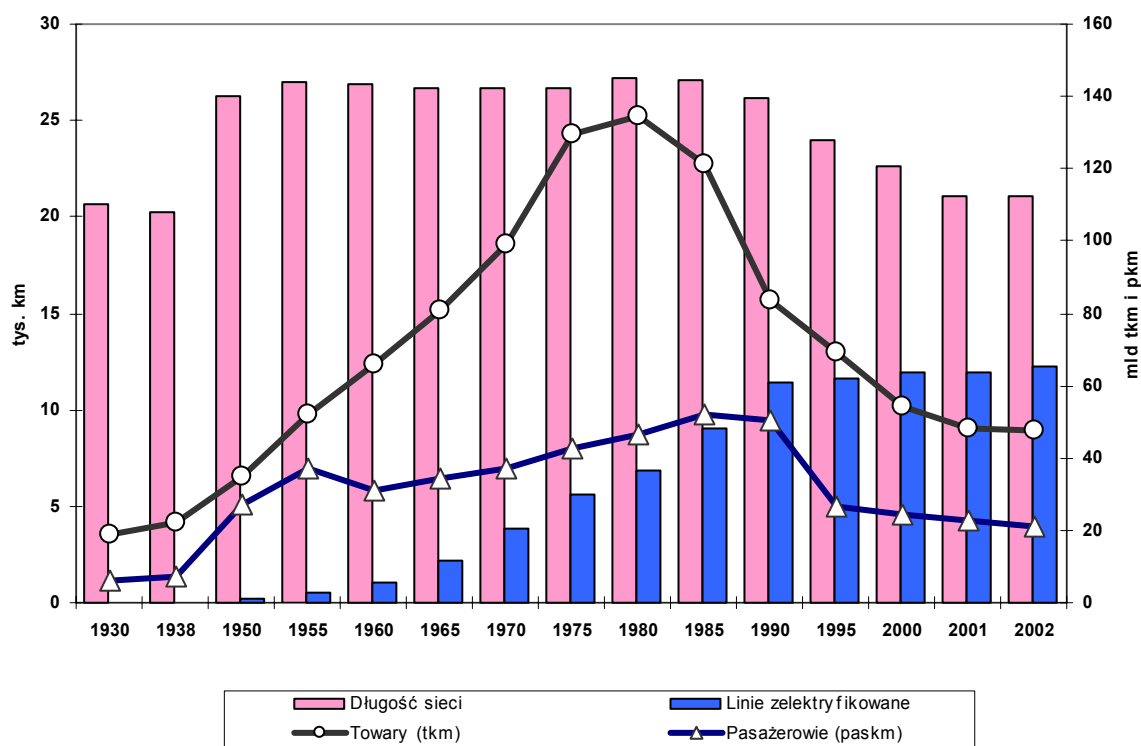
Koncentracja działań na redukcji potencjału spowodowała pasywność rządu i zarządów spółek z grupy PKP w tworzeniu programu rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Powstały zaległości w programowaniu nowych rozwiązań, które można i należy nadrobić w ciągu najbliższych miesięcy, tak aby przed wejściem Polski do Unii Europejskiej i przed otwarciem rynku zatwierdzona została wieloletnia strategia działania tej gałęzi transportu. Z dyskusji, która miała miejsce 16 lipca 2003 r. wynikało, że nadal ani Minister Infrastruktury, ani Zarząd PKP S.A. nie dysponują jasnym obrazem perspektyw dla transportu kolejowego i jego docelowego miejsca w systemie transportowym kraju. Nie oznacza to jeszcze, że do końca I kwartału 2004 r. koncepcja taka nie może powstać. Bez wątpienia jest ona potrzebna, gdyż program rządowy stanowiłby ważny fundament dla budowy programów rozwoju zarówno w spółkach grupy PKP, jak i wśród licznej grupy prywatnych przedsiębiorstw kolejowych dysponujących obecnie koncesjami na wykonywanie przewozów pasażerów i towarów na terenie Polski.

Program rozwoju transportu kolejowego w Polsce musi uwzględniać istniejące cele polityki gospodarczej, w tym transportowej, oczekiwania rynku, prognozowane przemiany makroekonomiczne w Polsce, pozostałych

¹ Zob. Z. Wojciechowski, T. Wolfram, R. Żołnierzak: *Tabor kolei polskich w pierwszej dekadzie XXI wieku*. „Rynek Kolejowy” nr 12/2000, s. 48.

² Potencjał przedsiębiorstw kolejowych, które działały i działają poza grupą PKP został utworzony głównie przed 1990 r. W skali polskiego transportu kolejowego inwestycje w tej grupie podmiotów (wśród których są zarówno zarządcy infrastruktury jak i przewoźnicy kolejowi) zrealizowane po 1990 r. nie spowodowały jeszcze ani istotnych zmian ilościowych ani strukturalnych w potencjale całej gałęzi transportu.

Rys. 1. Ewolucja sieci linii kolejowych w Polsce i ich obciążenia ruchem pasażerskim i kolejowym



krajach członkowskich UE oraz krajach pozostających poza zintegrowanym rynkiem, a także dynamikę przemian zachodzących w europejskim systemie kolejowym. Sugerowanie, że w najbliższym czasie spółki grupy PKP powinny istotnie zredukować zatrudnienie, stoi w bezpośredniej sprzeczności z programem rządowym, którego celem jest zmniejszenie bezrobocia. W transporcie kolejowym i przemyśle zaopatrującym kolej na najbliższe lata uzasadnione jest utrzymywanie zatrudnienia na obecnym poziomie, skoro przewiduje się:

- rozszerzenie zakresu prac modernizacyjnych w odniesieniu do infrastruktury (w tym przy wykorzystaniu liczących się środków pomocowych) i do taboru (dzięki zasileniu finansowemu przewoźników pasażerskich oraz zaangażowaniu kapitału prywatnego w rozbudowę potencjału prywatnych przewoźników CARGO),
- wzrost wielkości przewozów pasażerskich, tak regionalnych, jak i kwalifikowanych, dzięki udoskonaleniu form dofinansowania przewoźników regionalnych oraz udoskonaleniu oferty przewoźnika InterCity,
- utrzymanie na obecnym poziomie, a nawet wzrost wielkości przewozów towaro-

wych (przy utrzymaniu się wielkości przewozów węgla, choć przy możliwej zmianie ich układu geograficznego, możliwy jest wzrost wielkości przewozów materiałów budowlanych, produktów chemicznych oraz innych grup ładunków, w tym w ramach transportu intermodalnego).

Wypada zauważyć, że w Polsce sytuacja na rynku transportowym bardziej odpowiada kryteriom zrównoważonego rozwoju transportu niż w krajach Europy Zachodniej, gdyż kolej „nie zdążyła jeszcze” stracić tak wiele, jak koleje za granicą. W polityce transportowej kraju możliwe byłoby wspieranie rozwoju (absolutnie zaniedbanej i niedorozwiniętej) infrastruktury drogowej przy jednoczesnej ochronie pozycji transportu kolejowego na rynku przewozów ładunków. Utrzymując uzasadnioną krytykę funkcjonowania transportu kolejowego i niedostatecznego zaangażowania środków budżetowych w rozwój kolei możliwe jest – szczególnie w dyskusjach na forum europejskim – prezentowanie zalet utrzymującego się podziału zadań między gałęzie transportu (modal split). Narzekając, że w polskiej gospodarce jest coraz mniej zwolenników korzystania z usług kolei, nie wolno przeczyć faktu, iż za granicą – np. w Niemczech i Francji – zainteresowanie tą

gałęzią transportu jest jeszcze (i to znacznie) mniejsze. Utrzymanie przez transport kolejowy pozycji w ruchu pasażerskim i towarowym będzie trudne, ale wydaje się zadaniem możliwym do zrealizowania, a to oznaczałoby, iż w Polsce w 2010 r. kolej będzie w znacznie lepszej sytuacji niż w innych krajach członkowskich UE.

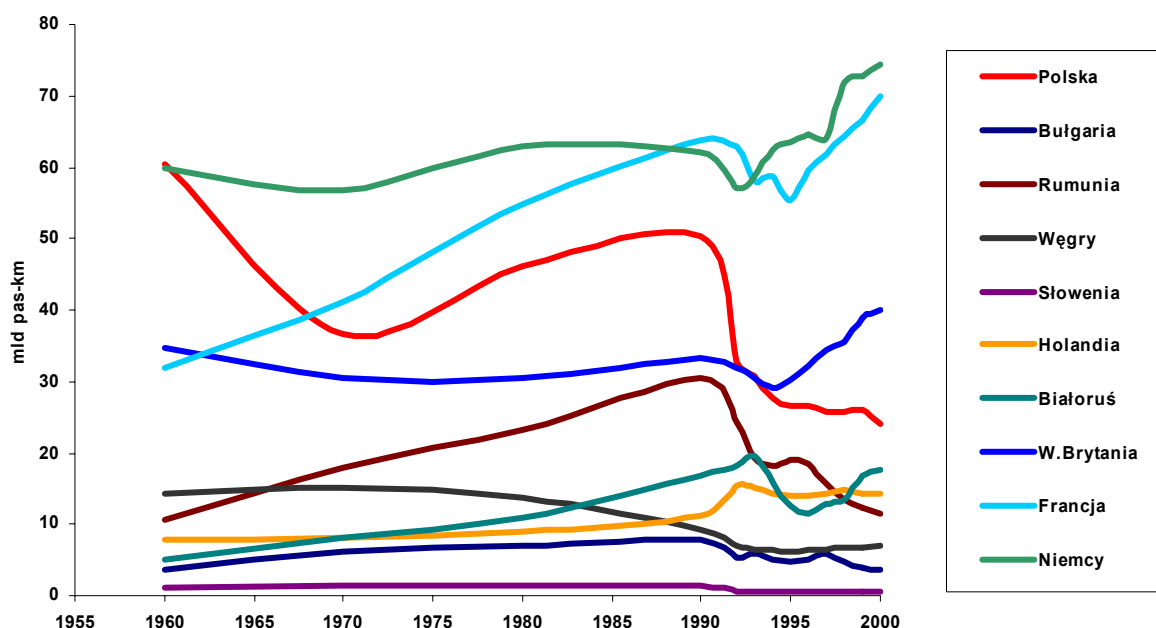
W wielu krajach Europy (na Zachodzie i Wschodzie) kolej przede wszystkim doceniana jest przez władze państwowe jako przewoźnik pasażerski. Z tego tytułu udzielana jest kolei bardzo duża pomoc finansowa na rozwój przewozów regionalnych i aglomeracyjnych oraz na rozwój przewozów ponadregionalnych i paneuropejskich pociągami dużych prędkości. Skutki konsekwentnej pomocy dla przewozów pasażerskich ilustruje rys. 2, na którym można odczytać, iż w wielu krajach europejskich spadek wielkości przewozów został opanowany, a w niektórych krajach notowany jest znaczący wzrost tych przewozów.

W Polsce od 1989 r. żaden z ministrów³ nie miał odwagi wystąpić na forum rządu oraz parlamentu i ogłosić program budowy linii kolei wysokich prędkości. Sieć takich linii powstaje dzięki konsekwentnej realizacji decyzji wielu rządów w krajach UE a

realizowane na niej przewozy są bardzo wysoko oceniane przez masowych pasażerów. Przy braku odpowiednich decyzji podjętych do tej pory w Polsce w 2010 r. sieć europejska będzie się (nadal) kończyć w Berlinie, a granica podziału systemu transportu kolejowego na nowoczesny i „z epoki pionierskiej budowy kolei” będzie przebiegać na Odrze, choć do tego czasu na mostach nad tą rzeką nie będzie ani posterunków odprawy granicznej, ani celnej.

O ile przy dramatycznych ograniczeniach występujących nieprzerwanie w polskim budżecie od 1989 r. można wytłumaczyć brak inicjatywy w zakresie budowy linii pociągów dużych prędkości, to nie ma uzasadnienia dla biernej postawy wobec problemów finansowych zarządcy państwowej infrastruktury kolejowej, utrzymującego standardową sieć linii, w tym linii o podstawowym znaczeniu dla przewozów krajowych i międzynarodowych. Przy założeniu, że przewozy pasażerskie przez kolejne dziesięć lat będą realizowane w Polsce na sieci obejmującej 17 tys. km linii należy określić zasady dofinansowywania państwowego zarządcy infrastruktury, który eksploatuje tę sieć. Zaniechanie, polegające na „rzucaniu resztek” z budżetu dla

Rys. 2. Zmiana wielkości pracy przewozowej kolei w komunikacji pasażerskiej w wybranych krajach Europy



³ W Ministerstwie Komunikacji, Transportu i Gospodarki Morskiej, a w ostatnich latach w Ministerstwie Infrastruktury.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., nie może stanowić alternatywy dla długofalowego programu rozwoju i utrzymania sieci linii o podstawowym znaczeniu oraz zagospodarowania bądź likwidacji pozostałych linii kolejowych.

Programując działania zarządcy infrastruktury należy uwzględnić ogólnogospodarczy aspekt udostępniania linii o małym obciążeniu ruchem przewoźnikom kolejowym CARGO (państwowemu i prywatnym). Zamykanie takich linii w Europie Zachodniej przyniosło utratę wielu załadowców przez kolej. Nałożenie na użytkowników tych linii obowiązku przejęcia na siebie w pełnej wysokości kosztów ich utrzymania przyniesie ten sam skutek – wycofają się oni z przewozów transportem szynowym, a w konsekwencji linie zostaną zamknięte. Pozostaje więc wypracowanie modelu pomocy finansowej ze środków publicznych dla zarządcy (zarządców) infrastruktury, dzięki której ruch na liniach lokalnych nie będzie obciążony odstraszająco wysokimi stawkami za dostęp do nich.

Niepokój wywołują symptomy wystąpienia w Europie „średniowiecznych stosunków” między publicznymi, tzw. „narodowymi” przedsiębiorstwami kolejowymi. Gdy w skali całej europejskiej gospodarki szuka się możliwie najdalej idącej integracji działań i podejmuje wspólne przedsięwzięcia rozwojowe w przemyśle i handlu oraz w nowoczesnych systemach logistycznych wykorzystujących usługi transportu samochodowego, morskiego i lotniczego, nasila się „barbarzyńska” walka konkurencyjna między państwowymi przewoźnikami kolejowymi CARGO, która ma zdecydować kto kogo wyeliminuje z rynku. Taka walka utrudnia coraz bardziej wykonywanie sprawnych i tanich przewozów ładunków w relacjach międzynarodowych. Jeśli ten proces ma się nasilać, to w kolejnych latach kolej jeszcze bardziej pogorszy swą pozycję na rynku usług transportowych, gdyż tempo utraty zleceń przez przedsiębiorstwa państwowe będzie szybsze niż tempo pozyskiwania zleceń przez prywatne przedsiębiorstwa kolejowe CARGO.

Rynki krajów wchodzących do UE będą areną najostrzejszej walki konkurencyjnej. Lokalne państwowe przedsiębiorstwa kolejowe nie są dość silne (pod względem kapitałowym, technicznym, organizacyjnym i marketingowym), aby przeciwstawić się agresji

przewoźników – państwowych i prywatnych, wchodzących z zagranicy. Możliwe jest przyjęcie przez PKP Cargo S.A. polityki „blokowania” zagranicznych konkurentów. Taka polityka utrudni zagranicznym konkurentom uzyskanie silnej pozycji na polskim rynku. Polityka aktywnej obrony pozycji własnego rynku nie przyniesie spodziewanych efektów, jeśli nie będzie uzupełniona elementami selektywnej ekspansji PKP Cargo S.A. na rynku międzynarodowym.

Przewoźnicy kolejowi CARGO, należący nadal do sektora publicznego – jak np. PKP Cargo S.A., DB Cargo AG, SNCF Fret – w ostatnich latach otrzymują od swych właścicieli sprzeczne wskazówki. Z jednej strony sugeruje się im, że mają samodzielnie i na własny rachunek walczyć na liberalizowanym rynku europejskim, który od 1 maja 2004 r. w relacji Wschód – Zachód obejmować będzie sieć kolejową od Portugalii na Zachodzie po Estonię, Łotwę, Litwę, Słowację, Węgry i Słowenię. Oznacza to dla każdego z „narodowych” przewoźników CARGO konieczność walki z dotychczasowymi partnerami zagranicznymi, skoro mają wejść na rynki poza granicami swego kraju i za granicą pokonać miejscowego przewoźnika. Z drugiej strony, rządy powstrzymują im podległych przewoźników przed budowaniem aliansów z prywatnymi, zagranicznymi przewoźnikami, czy też przejmowaniem (na drodze inwestycji bezpośrednich za granicą) takich przewoźników. W efekcie na rynku międzynarodowym pogorszyła się atmosfera dla współpracy poziomej między przewoźnikami z różnych krajów i tym samym nie można wprowadzać na rynek nowych usług, a równocześnie nie dochodzi do wykształcenia struktur ponadnarodowych, zdolnych do oferowania przewozów transkontynentalnych.

Zapowiadana prywatyzacja PKP Cargo S.A. powinna zostać wpisana w całościową koncepcję kształtowania rynku kolejowych usług przewozów ładunków. Wybór ścieżki prywatyzacji (sprzedaż inwestorowi strategicznemu, prywatyzacja poprzez giełdę, prywatyzacja przez dokapitalizowanie środkami inwestorów finansowych, prywatyzacja w ramach integracji pionowej ze strategicznymi klientami) powinien uwzględniać cele polityki transportowej w skali kraju i cele polityki integracji europejskiej.

Dyskusja, czy i jak prywatyzować PKP Cargo S.A., będzie trwać jeszcze kilka lat. Ten czas nie może zostać zmarnowany – konieczne usprawnienia w zarządzaniu tym przewoźnikiem, a także niezbędne inwestycje nie mogą być odkładane w czasie. PKP Cargo S.A. obecnie jest zdolne do osiągnięcia nadwyżki przychodów nad kosztami, a konsekwentna realizacja strategii rozwoju może zapewnić uzyskiwanie zysków w takiej wielkości, która jest niezbędna dla sfinansowania odnowy parku taborowego (tak lokomotyw, jak i wagonów).

Chcąc wnieść wkład do dyskusji, jak sprzyjać rozwojowi transportu kolejowego w Polsce, przedstawiam następujące sugestie:

- Rząd i parlament w każdym kraju europejskim musi mieć jasny program kształtowania pozycji kolei w krajowym systemie transportowym. Przygotowanie planu w Polsce powinno być przeprowadzone w ciągu 4-6 miesięcy. Taki program jest potrzebny m.in. do dyskusji z załogami wszystkich przedsiębiorstw kolejowych oraz przemysłowych pracujących dla kolei w Polsce o zmianach wielkości i struktury zatrudnienia.
- Kolej w Europie odgrywa i będzie odgrywać rolę usługodawcy „wyższej użyteczności publicznej” i dlatego musi być podmiotem, który ciągle otrzymuje finansowe wsparcie ze środków publicznych. Tak na kolei, jak i w innych obszarach obsługiwanych przez jednostki budżetowe, środki publiczne muszą być wykorzystywane racjonalnie. Do 1.05.2004 r. konieczne jest upowszechnienie wiedzy, na jakich zasadach możliwe jest korzystanie z pomocy finansowej w krajach członkowskich UE.
- Prywatyzacja (sprzedaż) poszczególnych przedsiębiorstw kolejowych jest możliwa i zasadna, jeśli przyczyni się ona do wzrostu skuteczności realizacji polityki transportowej. Prywatyzacja ze względów finansowych nie wydaje się być zasadna, natomiast teza, że państwowe przedsiębiorstwa kolejowe muszą być mniej efektywne niż duże prywatne przedsiębiorstwa kolejowe jest dyskusyjna. Szczególnie dyskusyjna jest teza o pożytkach prywatyzacji przez sprzedaż operatora krajowego zagranicznemu operatorowi, które w swoim kraju nie jest zaliczany do sektora gospodarki prywatnej.
- Rozwój prywatnych kolejowych przewoźników pasażerskich i towarowych jest zjawie-

niem potrzebnym, który doprowadzi do wzbogacenia oferty kolei, a także przyczyni się do „zmobilizowania” się w całej Europie państwowych przedsiębiorstw kolejowych. W Polsce ta grupa przedsiębiorstw będzie się zapewne szybko rozwijać, jednak przez wiele lat dominującą pozycję na rynku utrzymają przewoźnicy z grupy PKP.

- Więzy między polityką a koleją muszą być silne, ale nie mogą prowadzić do „upolitycznienia” kadry kierowniczej najwyższego szczebla w przedsiębiorstwach kolejowych. W Polsce w ostatnich dwóch latach nie ma szkodliwej rotacji kadry kierowniczej na najwyższym szczeblu przedsiębiorstw kolejowych i pożądane jest także w przyszłości powstrzymanie się polityków od ingerowania w zmiany personalne w transporcie kolejowym.
- Związki zawodowe kolejarzy walczą o utrzymanie miejsc pracy. Wydaje się, że w Europie liczba zatrudnionych na kolei nie ulegnie w krótkim czasie dalszym daleko idącym redukcjom, jeśli kolej ma odgrywać wytyczoną rolę w europejskim systemie transportowym. Musi się jednak zmieniać struktura zatrudnienia i alokacja przestrzeni na miejsc pracy, a programy racjonalizowania działania przedsiębiorstw kolejowych muszą co najmniej zapewnić wyeliminowania zjawiska pogarszania się poziomu wydajności pracy na kolei w porównaniu z innymi działami gospodarki. O tych procesach trzeba dyskutować bez emocji, prezentując kolejarzom zarówno wyzwania stojące przed nowoczesnym transportem kolejowym, jak i szanse na awans zawodowy i ekonomiczny wielu pracowników, porównywalny z awansem, który osiągają osoby zatrudnione w przemyśle i usługach.
- Rozwój transportu kolejowego wymaga większego niż obecnie zaangażowania krajowych ośrodków badawczo-naukowych i szkół wyższych, które uczestnicząc w międzynarodowych programach badawczych (przede wszystkim w 6 Programie Ramowym UE) mogą przygotowywać nowe rozwiązania techniczne, ekonomiczne i organizacyjne oraz kształcić i dokształcać wysokokwalifikowaną kadrę transportu kolejowego. Niezbędne jest zastosowanie nowych metod zarządzania tymi ośrodkami, zapewniających właściwe wykorzystanie środków finansowych uzyskiwanych za wykonanie zadań zleconych i realizację działalności statutowej tych pla-

cówek. Po stronie przedsiębiorstw kolejowych stoi zadanie sformułowania zadań, które nauka i szkolnictwo wyższe ma do wykonania w perspektywie kilku-kilkunastoletniej. Na przygotowanie inżyniera, który podejmie kompetentnie samodzielną pracę, potrzeba osiem-dziesięć lat, na stworzenie nowego zespołu badawczego kierowanego przez samodzielnego pracownika naukowego potrzeba ponad dziesięć lat. W polskich przedsiębiorstwach transportu kolejowego (nie tylko państwowych, ale i prywatnych) niedostateczny jest poziom szkoleń, zapewniających podnoszenie kwalifikacji kadry wszystkich szczebli. Zaległości trzeba nadrobić w możliwie krótkim czasie, uruchamiając różnorodne programy szkoleniowe. Konieczne jest przy tym upowszechnienie języka angielskiego, który także w transporcie kolejowym stanie się podstawowym językiem komunikowania się na forum międzynarodowym.

* Tekst przygotowany na podstawie wystąpienia Autora na konferencji pt. „Transport kolejowy w Polsce – stan i perspektywy rozwoju”, zorganizowanej 16 lipca 2003 r. przez Zarząd PKP S.A. i Forum Kolejowe – Railway Business Forum.

„Rynek Kolejowy”, nr 10/2003, s.23-25.