

Kolej w epokach industrialnej i postindustrialnej

Świat się ciągle zmienia. Kolej musi być obecnie inna, niż była w przeszłości. Naprawdę ważne jest jaka będzie kolej za 20-30 lat.

Towarzystwa kolejowe były tworzone w połowie XIX w. w tym samym celu co towarzystwa przemysłowe – aby dzięki działalności gospodarczej prowadzonej przy wykorzystaniu maszyny parowej – zarabiać pieniądze sprzedając towary i usługi. Już pod koniec XIX w. w Europie i Ameryce Północnej zauważono, że kolej istotnie przyczynia się do zmian w otoczeniu społecznym i gospodarczym. Pojawiła się pierwsza gałąź transportu lądowego, która sprawnie i w miarę bezpiecznie mogła przemieszczać osoby i ładunki na dalekie odległości, w dużych, wręcz masowych, ilościach. Gdy z poszczególnych linii kolejowych zaczęła się kształtować sieć o zasięgu krajowym i kontynentalnym, kolej znalazła się w centrum zainteresowania władz państwowych. Kolej będąca w rozkwicie ekonomicznym została w wielu krajach europejskich znacjonalizowana już przed I wojną światową. Nie bez znaczenia była świadomość władz, które dysponowały silnymi armiami, iż kolej stanie się niezwykle ważnym narzędziem prowadzenia polityki wojskowej, zarówno agresywnej, jak i obronnej.

Kolej stała się jednym z podstawowych elementów gospodarki industrialnej, w której dominująca część aktywności związana była z funkcjonowaniem przemysłu. Pociągami dowożono surowce na skalę masową, a w obrębie kontynentu, i przekraczając jego granice w kierunku Azji, dystrybuowano produkty w formie przesyłek całopociągowych i przesyłek wagonowych. Kolej pasażerska zapewniła tani dojazd rzeszom robotników do dużych zakładów pracy i dała możliwość odbywania wygodnych podróży na dalekie odległości. W epoce gospodarki industrialnej kolej – bez względu na formę własności – uzyskiwała wpływy od klientów, które były wystarczające zarówno dla pokrycia kosztów bieżącej działalności operatorskiej, jak i dla finansowania inwestycji, tak infrastrukturalnych, jak i taborowych. W ówczesnej epoce kolej miała zdolność do akumulowania kapitału, gdyż sprzyjały jej dwa czynniki:

- wysoka aktywność przemysłu zapewniała osiągnięcie korzyści z dużej skali działalności przewozowej,
- ceny frachtów mogły być kształtowane relatywnie wysoko, gdyż żadna inna gałąź transportu, tj. ani żegluga morska i śródlądowa, ani transport samochodowy, nie była w stanie przejąć od kolei roli podstawowego środka transportu osób i towarów.

Epokę postindustrialną cechują dwa szczególne zjawiska. Potrzeby komunikacyjne ludności nie są – jak to było poprzednio – zdominowane przez potrzebę regularnego dojazdu wielotysięcznych grup osób do zakładów pracy, a zamożność społeczeństwa pozwala znacznej jego części na wybór środka transportu według kryterium wygody, a nie według kryterium tanioci podróży. Potrzeby transportowe podmiotów gospodarczych kształtowane są w ramach narastającego uzależnienia producentów od wymagań odbiorców ich wyrobów. To powoduje, iż relacja przewozu, termin dostawy oraz ilość towarów nadawanych w jednej przesyłce ulegają ciągłym modyfikacjom na skutek permanentnego dostosowywania się zachowań uczestników zintegrowanych łańcuchów dostaw do coraz bardziej wyrafinowanych wymogów konsumentów korzystających z różnorodności oferty rynku globalnego.

W epoce postindustrialnej kolej stoi przed zupełnie nowymi wyzwaniami. W Europie, za wyjątkiem Wielkiej Brytanii, doszło do konkurencji między państwowymi przedsiębiorstwami przewozowymi a nowymi podmiotami, których właścicielami są albo prywatni inwestorzy, albo zagraniczne państwowe przedsiębiorstwa kolejowe. O wieloletnie

zlecenia dotyczące pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i regionalnych, pochodzące od władz samorządowych, ubiegają się różni przewoźnicy zmuszeni do podjęcia walki cenowej na rynku. W segmencie przewozów ładunków liczni przewoźnicy kolejowi starają się pozyskać wieloletnie kontrakty i jednorazowe zlecenia, doświadczając gorzkiej prawdy, że nadawcy ładunków jako podstawowe kryterium wyboru stosują analizę porównawczą wysokości ofertowanych stawek. Mechanizm konkurencji wewnątrzgałęziowej wprowadzony w europejskim systemie kolejowym eliminuje komfort przewoźników, którzy w przeszłości, korzystając z pozycji monopolistycznej, mogli zawierać kontrakty na przewozy zgodnie z własnymi oczekiwaniami cenowymi. Na skutek walki konkurencyjnej w transporcie kolejowym ma zwiększać się znaczenie działań zwiększających efektywność. To pozytywny aspekt procesu przemian na kolei europejskiej funkcjonującej w epoce postindustrialnej. Konkurencję wewnątrzgałęziową w transporcie kolejowym wprowadzono w Europie dzięki podjęciu w 1991 r. fundamentalnej decyzji o separacji działalności zarządcy infrastruktury kolejowej od działalności operatorów, czyli przewoźników. Europa jest jedynym kontynentem na świecie, gdzie zdecydowano się na taką separację, na innych kontynentach nadal utrzymuje się model kolei zintegrowanej pionowo. Zwolennicy obu modeli – separacji oraz integracji pionowej kolei – prowadzą ożywioną dyskusję o zaletach i wadach każdego z nich. W Europie w konsekwencji przeprowadzenia separacji zarządcy infrastruktury – prawie bez wyjątku, łącznie z Wielką Brytanią – to podmioty państwowe, które są zdane na dwa źródła finansowania swojej działalności: wpływy od użytkowników infrastruktury, czyli przewoźników oraz na dotacje ze środków publicznych.

Wpływy od przewoźników będąc przychodem dla zarządców infrastruktury stanowią koszt po stronie użytkowników tej infrastruktury. Im wyższe są stawki za dostęp, tym przewoźnicy mają wyższe koszty własne prowadzonej działalności i tym trudniej jest im prowadzić skuteczną walkę na rynku, szczególnie w aspekcie walki o miejsce kolei w międzygałęziowym podziale zadań transportowych (tzw. *modal split*). Wsparcie państwa dla zarządców infrastruktury kolejowej jest więc czynnikiem kluczowym dla funkcjonowania kolei w każdym z krajów europejskich, a w konsekwencji na całym rynku wewnątrz Unii Europejskiej oraz w relacjach przewozowych z krajami sąsiadującymi z UE.

W epoce postindustrialnej przesłanką zapewniania dużej pomocy finansowej dla zarządców infrastruktury kolejowej są cele polityki transportowej, w tym cel proekologicznego kształtowania podziału zadań transportowych między kolej a transport samochodowy. Praktyka lat 90. minionego stulecia oraz pierwsza dekada XXI w. ujawnia, że wsparcie finansowe dla kolei ze środków publicznych ulega osłabieniu, co stoi w jaskrawej sprzeczności z deklaracjami polityków o preferowaniu kolei. Budowa nowych linii kolejowych wymaga ogromnych nakładów, a utrzymanie istniejącej infrastruktury w niektórych państwach, m.in. w Polsce, jest na tyle drogie, iż budżety nie są w stanie zapewnić odpowiedniej ilości środków. W wielu krajach Europy występuje więc zjawisko degradacji infrastruktury. Im jej stan jest gorszy, tym trudniej jest przewoźnikom kolejowym zapewnić wymagany przez rynek poziom jakości świadczonych usług.

Kolej w epoce postindustrialnej nie posiada zdolności do akumulacji kapitału. Przychody własne przewoźników są zbyt niskie, aby móc opłacić podwyższone opłaty za dostęp do infrastruktury. Przychody zarządców infrastruktury łącznie od przewoźników i z budżetów samorządowych, państwowych oraz budżetu unijnego są niewystarczające, aby utrzymać lub rozwijać równomiernie w całej Europie sieć kolejową. Kolej stawać się będzie w przyszłości swoistym dobrem luksusowym, którego dostępność będzie malała. Tym samym będzie obniżać się udział kolei w zaspokajaniu potrzeb komunikacyjnych społeczeństwa i potrzeb transportowych gospodarki. Kolej pozostanie liczącym się środkiem transportu w obrębie dużych aglomeracji oraz w wybranych paneuropejskich korytarzach transportowych.

Oczekiwanie, że w epoce postindustrialnej kolej odzyska pozycję *quasi* monopolisty z epoki

industrialnej wydaje się być bezzasadne z punktu widzenia racjonalności makroekonomicznej. Odbudowa tej pozycji jest także wątpliwa biorąc pod uwagę aspekt ochrony środowiska naturalnego. Kolej charakteryzuje przewaga nad transportem samochodowym pod względem energochłonności, wielkości emisji zanieczyszczeń, hałasu i drgań jedynie w określonych sytuacjach, gdy jednocześnie obsługiwane są duże potoki podróżnych i ładunków w bezpośrednich relacjach. Obsługa mniejszych grup podróżnych i partii ładunków w ruchu rozproszonym jest bardziej racjonalna przy wykorzystaniu innych gałęzi transportu niż kolej. Prowadzenie prokolejowej polityki transportowej musi być podporządkowane regułom efektywności w ujęciu makroekonomicznym, przy uwzględnieniu zarówno efektów jak i kosztów zewnętrznych. Unikać należy przy tym demonizowania wielkości kosztów zewnętrznych związanych z funkcjonowaniem transportu samochodowego, który w XXI w. korzysta z taboru coraz bardziej przyjaznego środowisku. Należy więc liczyć się z redukowaniem w Europie, w tym w Polsce, projektów prowadzących do rozwoju kolei. Wyzwaniem na najbliższe lata pozostaje wykorzystanie szans, jakie wiążą się z wykorzystaniem środków pomocowych już przyznanych Polsce na modernizację kilku linii kolejowych oraz rozwój transportu kolejowego w niektórych aglomeracjach.