

Rola transportu kolejowego we współczesnej polskiej gospodarce

Cechy współczesnej gospodarki narodowej

Procesy integracji europejskiej oraz globalizacji gospodarki światowej oddziałują silnie na polską gospodarkę narodową. Wszystkie podmioty gospodarcze w Polsce są powiązane z rynkiem międzynarodowym. Jeśli nie uczestniczą bezpośrednio w międzynarodowej wymianie towarów i usług, to pośrednio są związane z rynkami zagranicznymi, korzystając z dóbr i usług z importu wchodzących w skład dóbr i usług przez nie bezpośrednio nabywanych, bądź też dostarczając swoje dobra i usługi nabywcom bezpośrednio zaangażowanym na rynkach międzynarodowych. Warto podkreślić, iż polskie przedsiębiorstwa transportu kolejowego są silnie związane z rynkami międzynarodowymi (np. PKP Cargo S.A. wykonuje ok. 40% przewozów w obsłudze eksportu, importu i tranzytu), a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w podstawowej części korzystają z zagranicznych środków finansowych modernizując infrastrukturę kolejową w kraju.

W polskiej gospodarce narodowej znajdują odzwierciedlenie wszystkie podstawowe tendencje zmian, które obserwujemy w gospodarce światowej i europejskiej. Można wymienić następujące tendencje, które mają podstawowe znaczenie we współczesnej gospodarce narodowej:

- wydłużanie się okresu życia społeczeństw i zmiana struktury wiekowej ludności w krajach europejskich, w tym w Polsce,
- wzrost poziomu wykształcenia społeczeństwa,
- wzrost świadomości społeczeństw w zakresie potrzeby ochrony środowiska naturalnego i upowszechniania zachowań sprzyjających zachowaniu zdrowia,
- utrzymywanie się skłonności społeczeństw do postrzegania zjawisk społecznych i gospodarczych w kategoriach „narodowych”, co osłabia tempo procesu integracji europejskiej, a w wielu przypadkach wręcz blokuje ten proces,

- wzrost poziomu zamożności społeczeństw w Europie (i niektórych innych krajach świata),
- wzrost lub utrzymywanie się wysokiego poziomu bezrobocia w krajach Europy Środkowej oraz we wschodnich landach Niemiec oraz wzrost lub utrzymywanie się dość wysokiego poziomu bezrobocia w krajach Europy Zachodniej,
- utrzymywanie się w Europie Zachodniej wysokiej mobilności społeczeństw i wzrost tej mobilności w krajach Europy Środkowej,
- wzrost poziomu konsumpcji w krajach Europy Środkowej (i częściowo w krajach Europy Wschodniej) przy stabilizacji poziomu konsumpcji w krajach Europy Zachodniej,
- zahamowanie tempa wzrostu gospodarczego w krajach Europy Zachodniej i utrzymywanie się wyższego tempa wzrostu w krajach Europy Środkowej niż w krajach Europy Zachodniej,
- osłabienie tempa przemian strukturalnych w przemyśle krajów Europy Zachodniej przy przewidywanym nasileniu się tempa tych przemian w krajach Europy Środkowej,
- utrzymywanie się barier w wymianie międzynarodowej – międzykontynentalnej i wewnątrzkontynentalnej – produktów żywnościowych.

Ważne jest określenie, jakie są podstawowe nurty przemian w funkcjonowaniu podmiotów działających w sferze produkcji i usług we współczesnej gospodarce narodowej. W sytuacji, gdy europejskie gospodarki (zarówno krajów Europy Zachodniej, jak i Środkowej) poddawane są procesom: integracji europejskiej, liberalizacji i otwarcia międzynarodowego (globalnego) przy utrzymaniu konstytuującej zasady swobody postępowania uczestników rynku, dominujące znaczenie zdobywają następujące nurty przemian:

- globalizacja przemysłu i handlu, której głównym przejawem jest tworzenie się ponadnarodowych struktur gospodar-

czych; ze względu na narodowe pochodzenie kapitałów zaangażowanych w poszczególne struktury, korzystają one z jawnego lub dyskretnego poparcia ze strony polityków i administracji poszczególnych krajów;

- integracja w łańcuchu dostaw, rozumiana jako wspólne występowanie na rynku wielu podmiotów, powiązanych ze sobą kontraktami wzajemnej dostawy towarów i usług i prowadzących walkę konkurencyjną z innymi grupami zintegrowanych podmiotów;
- upowszechnianie się w przemyśle i handlu skłonności do zakupu usług na zewnątrz (*outsourcingu*), co prowadzi m.in. do rozwoju kontraktowych systemów logistycznych, w ramach których wiodącą rolę odgrywają operatorzy logistyczni (3PL);
- ewolucja zachowania dużych, tzw. „narodowych”, przedsiębiorstw usług przemieszczania rzeczy, tj. przedsiębiorstw pocztowych i kolejowych, dążących do zajęcia pozycji „*Global Player*” na globalnym rynku usług logistycznych.

Brak w Polsce silnych struktur gospodarczych z kapitałem prywatnym pochodzenia krajowego powoduje, że w gospodarce narodowej dominującą rolę odgrywają duże podmioty gospodarcze pozostające w sektorze państwowym oraz duże podmioty gospodarcze, które zostały przejęte przez kapitał zagraniczny bądź też zostały utworzone dzięki zaangażowaniu kapitału zagranicznego. Istotne znaczenie ma fakt angażowania się w Polsce – obok zagranicznego kapitału prywatnego – także zagranicznego kapitału, który znajduje się w dyspozycji sektora publicznego. Przykładem są inwestycje kapitałowe Deutsche Post (*Niemcy*), La Poste (*Francja*) oraz Stinnesa (*Niemcy*) na polskim rynku usług transportowo-spedycyjno-logistycznych (TSL).

W ramach procesu globalizacji gospodarki narodowe konfrontują się w walce międzykontynentalnej. Podmioty europejskie walczą o pozycję na rynku wewnątrzunijnym, na którym próbują sukcesu (i osiągają go) przedsiębiorstwa amerykańskie i azjatyckie. Zachodnioeuropejscy producenci mają dobrą pozycję na rynku globalnym, ale jej utrzymanie wymaga ciągłego ulepszania produktów i obniżania kosztów wytwarzania. Stawką sukcesu – o znaczeniu makroekonomicznym –

jest zapewnienie zatrudnienia społeczeństwu europejskim. Politycy w Europie często nie doceniają znaczenia globalnej zdolności do konkutowania dla sukcesu gospodarczego przedsiębiorstw europejskich. Powoduje to napięcia między menedżerami a politykami, różnie definiującymi cele strategiczne gospodarki narodowej i metody realizacji strategii. Kraje Europy Zachodniej nie są wysoko cenione jako miejsce dla nowych inwestycji bezpośrednich, ostatnio upowszechniana jest nawet opinii, że atrakcyjniejsze pod tym względem są – obok wiodących Chin, USA i Meksyku – kraje Europy Środkowej, w tym Polska. Podstawowym problemem w opinii potencjalnych inwestorów są relatywnie wysokie koszty pracy w Europie, mimo iż w Europie Zachodniej i Środkowej wzrasta wydajność pracy.

Nowoczesność transportu kolejowego

We współczesnej gospodarce kolej będzie mogła utrzymać liczącą się pozycję na rynku transportowym, jeśli usługi transportu kolejowy będą przez usługobiorców – indywidualnych i zbiorowych – oceniane jako atrakcyjne. Wiąże się to z wypełnieniem następujących warunków:

- usługi transportu kolejowego pozostaną dostępne przestrzennie i czasowo,
- jakość usług kolejowych ulegnie podwyższeniu,
- koszty wykonywania usług kolejowych zostaną znacznie zredukowane,
- wartość usług kolejowych zostanie prawidłowo wyceniona przy uwzględnieniu kosztów zewnętrznych funkcjonowania wszystkich gałęzi transportu.

W Europie sieć linii kolejowych ukształtowana została w XIX w. oraz w pierwszej połowie XX w. Obecnie budowane są nieliczne nowe linie, przede wszystkim nowej generacji, dla przewozów pasażerskich pociągami wysokich prędkości. Duże znaczenie dla ruchu pasażerskiego miało zbudowanie dojazdów z centrów miast do lotnisk, a także lokalnych linii, częściowo w tunelach, łączących poszczególne dzielnice miast z centrum. W całej Europie, także w Polsce, budowane są nowoczesne centra magazynowe, wśród których tylko nieliczne mają bocznice i rampy kolejowe. Brak więzi infrastrukturalnej między nowymi obiektami logistycznymi a siecią linii kolejowych

wych stanowi nową barierę dla dostępu do usług transportu kolejowego.

Podział poziomy w transporcie kolejowym – związany z wdrażaniem dyrektywy 91/440/EWG – wywołuje zupełnie nowe podejście przy ocenie przydatności poszczególnych linii dla realizacji przewozów kolejowych. Państwowi zarządcy infrastruktury poddani przymusowi prowadzenia mikroekonomicznego rachunku efektywności wykorzystania poszczególnych odcinków zgłaszają coraz częściej wnioski o zawieszenie ruchu, a następnie o likwidacji linii. Redukcji sieci publicznych linii kolejowych towarzyszy w całej Europie, w tym i w Polsce, proces zamykania bocznicy, których utrzymanie staje się tak kosztowne, iż przemysł wycofuje się z ich eksploatacji, w wielu przypadkach bocznice są fizycznie likwidowane. Konsekwencją tego procesu będzie znaczne obniżenie dostępności przestrzennej transportu kolejowego. W Europie obserwujemy proces drastycznej redukcji sieci kolejowej, co może w konsekwencji doprowadzić do marginalizacji tej gałęzi transportu w stopniu porównywalnym, jaki występuje już w Ameryce Północnej i Południowej, gdzie w wielu relacjach regionalnych i międzyregionalnych kolej w ogóle przestała funkcjonować.

Dostępność czasowa oferty przewoźnika kolejowego uległa poprawie przede wszystkim w ruchu pasażerskim, jeśli w obrębie aglomeracji oraz na liniach międzyregionalnych wprowadzono rytm („takt”) w rozkładzie jazdy. To rozwiązanie – pożyteczne dla rozwoju przewozów pasażerskich aglomeracyjnych i kwalifikowanych międzyregionalnych – spowodowało jednak istotne ograniczenia dla ruchu pociągów towarowych, gdyż powstały istotne bariery w przeprowadzeniu dalekobieżnych pociągów towarowych przez położone kolejno po sobie węzły w aglomeracjach. W ruchu towarowym dostępność czasowa jest zadowalająca, jeśli przewozy realizowane są zwartymi pociągami w relacji „bocznica – bocznica”. W całej Europie nie ma obecnie rozsądnej oferty przewozu przesyłek wagonowych. O ile klient wie, kiedy jego przesyłka odjedzie z miejsca nadania, to w ogóle nie wie, kiedy ta przesyłka dotrze do miejsca przeznaczenia.

Jakość usługi przewozu pasażerów determinowana jest przez następujące czynniki:

- czas podróży, w tym skomunikowanie z innymi środkami transportu,
- komfort podróży, w tym bezpieczeństwo na dworcach i w pociągach,
- cenę biletu.

Poprawa jakości linii w obrębie aglomeracji oraz wprowadzenie nowego taboru powoduje, że podróż pociągiem w obrębie aglomeracji nie przekracza 30 minut i trwa zasadniczo krócej niż jazda samochodem. Pociągi wysokich prędkości łączą europejskie metropolie zapewniając czas podróży krótszy niż transport lotniczy. W tych dwóch segmentach rynku – uwzględniając pozostałe oba czynniki: komfort podróży oraz cenę biletu – kolej już osiągnęła sukces i będzie umacniać swą pozycję na rynku. Można oczekiwać, że także w Polsce kolej będzie zdolna do osiągnięcia sukcesu, a warunkiem są zarówno inwestycje w infrastrukturze jak i wprowadzenie do eksploatacji taboru nowej generacji.

Pociągi InterCity stanowią już atrakcyjną ofertę w kilku połączeniach promienistych do/z Warszawy. W pozostałych relacjach międzyregionalnych kolej nie ma w Polsce atrakcyjnej oferty, a w niektórych relacjach, np. Warszawa – Łódź – Wrocław, jej oferta pozostaje – w odniesieniu do czasu i komfortu podróży – „poza skalą oceny”, mimo iż zły stan dróg i brak autostrad nie zachęca do jazdy samochodem.

O jakości usług przewozu ładunków decydują nie tylko cechy samego procesu przewozowego, ale także sposób współdziałania przewoźników kolejowych CARGO z otoczeniem. Przedsiębiorstwa kolejowe CARGO wyodrębnione z uniwersalnych państwowych przedsiębiorstw kolejowych nadal oceniane są przez klientów jako podmioty o niskiej zdolności zaspokajania potrzeb nadawców ładunków. Nowe przedsiębiorstwa kolejowe CARGO tworzone przy zaangażowaniu prywatnego kapitału, nie dysponują jeszcze wystarczającym potencjałem, aby decydować o sposobie funkcjonowania kolei.

W Polsce – w ocenie klientów, którzy mają do wyboru zakup usługi przewoźnika samochodowego lub kolejowego – zarówno oferta PKP Cargo S.A., jak i nowych przewoźników, nie jest satysfakcjonująca. Kolejne przedsiębiorstwa przemysłowe zamykają bocznice, gdyż także w najbliższej przyszłości nie widzą perspektywy dostępu do usług kolejowych o

jakości i cenie porównywalnej z jakością i ceną usług przewoźników samochodowych.

W **e-business** podstawową więź stanowią zintegrowane systemy informatyczne. Niestety przedsiębiorstwa kolejowe CARGO nie dysponują systemami IT zapewniającymi wymianę danych „on line” z klientami, tak jak oferują to przewoźnicy lotniczy i armatorzy morscy oraz operatorzy logistyczni korzystający z usług transportu samochodowego. Warunkiem rozszerzenia oferty przewoźników kolejowych jest wdrożenie sprawnych systemów IT klasy SCM (*Supply Chain Management*) wykorzystywanych w pierwszej kolejności do zarządzania wewnętrznego przedsiębiorstwami kolejowymi CARGO, a dopiero później do zarządzania relacjami z klientami CRM (*Customers Relationship Management*).

O kolei europejskiej mówi się, że brakuje jej cechy **interoperacyjności**. Nie ulega wątpliwości, iż w poszczególnych krajach do wykonania tych samych funkcji operacyjnych używane są różne rozwiązania techniczne, choć często przy wykorzystaniu wyrobów tego samego producenta. Z punktu widzenia menedżerskiego, a nie inżynierskiego, problem ten jest nadinterpretowany. Różne rozwiązania techniczne nie stanowią takiej wielkiej bariery, jak brak motywacji wśród polityków i kolejarzy z poszczególnych krajów do współdziałania na rynku europejskim.

W Europie prowadzona jest od wielu lat dyskusja o potrzebie internalizacji kosztów zewnętrznych transportu. Wprowadzenie nowoczesnych systemów pobierania opłaty za użytkowanie autostrad (w Niemczech i Austrii) stanowi ważny krok w wyrównaniu warunków wyceny wartości usług transportu samochodowego i kolejowego. Podnoszenie kosztów dostępu do infrastruktury drogowej nie przyniesie jednak efektów, jeśli:

- koszty funkcjonowania zarządców infrastruktury kolejowej będą nadmiernie wysokie,
- operatorzy kolejni CARGO będą wykorzystywać wzrost stawek u przewoźników drogowych do podwyższania cen swoich usług.

Perspektywy wzrostu roli transportu kolejowego w europejskim systemie transportowym

W Europie Zachodniej i Środkowej kolej uzyska sukces, jeśli uda się zrealizować następujące cele:

- transport szynowy (kolej podmiejska i metro łącznie) działający w aglomeracyjnych i regionalnych związkach taryfowych i współpracujący z komunikacją autobusową pozwoli większości mieszkańców na zrezygnowanie z dojazdów samochodem osobowym,
- pociągi kwalifikowane (InterCity) oraz wysokich prędkości (typu TGV, ICE, Pendolino) obsługiwać będą ponad 66% potoków podróżnych w ruchu międzymetropolitalnym, a we współpracy z towarzystwami wynajmu samochodów ponad połowę potoków podróżnych w paneuropejskim ruchu międzyregionalnym,
- transport kolejowy odzyska pozycję w obsłudze europejskiego ruchu turystycznego, osiągając więcej niż 5% obsługi tego ruchu,
- transport kolejowy w Europie Zachodniej nie utraci pozycji na rynku przewozu ładunków, przy założeniu, iż w okresie do 2010 r. wielkość pracy przewozowej w transporcie paneuropejskim może się nawet podwoić,
- transport kolejowy w Europie Środkowej, w tym w Polsce, utrzyma obecny udział na rynku przewozów ładunków (mierzony wielkością pracy przewozowej), przy założeniu, iż w okresie do 2020 r. rynek ten wzrośnie kilkakrotnie przy średnim rocznym wzroście PKB o ok. 3%.

Zmiany organizacyjne obserwowane w europejskim systemie transportu kolejowego w latach 2001 – 2003 budzą niepokój. Likwidacja od 1.09.2003 r. przewoźnika DB Cargo AG jest pierwszym z sygnałów, iż proces transformacji byłych państwowych przewoźników kolejowych może wywołać przejściowe zamieszanie na rynku, charakteryzujące się:

- znikaniem z rynku przewoźników o znanej firmie (nazwie);
- zrywaniem istniejących porozumień między „narodowymi” przewoźnikami, dotyczących realizacji przewozów paneuropejskich;
- budowaniem nowych kanałów dystrybucji usług przewoźników kolejowych (pasażer-

skich i towarowych), w tym przez tworzenie aliansów (np. na wzór aliansów w transporcie lotniczym).

Podstawowe znaczenie dla kształtowania się pozycji kolei na rynku będzie miało jednak zachowanie organów Unii Europejskiej oraz rządów poszczególnych krajów członkowskich. Bez znacznego wsparcia finansowego ze środków publicznych nie będzie możliwe zrestrukturyzowanie istniejących przedsiębiorstw, w których jest utrzymywane nadmierne zatrudnienie, i utworzenie nowoczesnych paneuropejskich struktur w transporcie kolejowym, zdolnych do sprawnej i efektywnej współpracy z otoczeniem, zdominowanym przez paneuropejskie struktury w przemyśle, handlu i turystyce.

Referat opublikowany w:

*TRAKO Konferencja Kolej-Integracja-Europa,
Międzynarodowe Targi Gdańskie, Gdańsk,
16 października 2003 r., s. 21-24.*