

**UWAGI  
O PRZEMIANACH W PANEUROPEJSKIM SYSTEMIE  
TOWAROWEGO TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

Wśród przedstawicieli europejskiego przemysłu panuje odczucie, że od ponad 10 lat dyskutuje się o potrzebie zasadniczych zmian w transporcie kolejowym, ale w krajach członkowskich Unii Europejskiej przez ten czas niewiele zrobiono. Tak surowa ocena – sformułowania przez Georges DI LALLO – Przewodniczącego Steering Committee 7 grudnia 2001 r. w Brukseli podczas inauguracyjnego posiedzenia członków European Rail Freight Customers' Platform – może być pewnie uznana za przejawskrawioną, gdyż w ostatniej dekadzie XX w. rozpoczęto proces restrukturyzacji państwowych uniwersalnych przedsiębiorstw kolejowych oraz dopuszczono wielu nowych prywatnych operatorów kolejowych do rynku w niektórych krajach europejskich.

Warto się zastanowić, jak głębokie zmiany potrzebne są w europejskim transporcie kolejowym, na ile są one realne w perspektywie kilku lat w Europie Zachodniej i w związku z tym, jak głębokie będą musiały być zmiany w polskim systemie transportu kolejowego.

Zarządy dwu największych europejskich przedsiębiorstw kolejowych – SNCF i DB – nie przedstawiły pomysłu, jak ukształtować te wielkie organizacje w przyszłości. Słowom „paneuropejskie przewozy” w odniesieniu do transportu towarowego nie towarzyszy opis funkcjonowania operatorów kolejowych, którzy byliby zdolni pod względem technologicznym i ekonomicznym realizować takie przewozy. Szczególnie do Francuzów i Niemców można skierować pytanie, czy wyobrażają sobie fuzję swoich przedsiębiorstw aby stworzyć przedsiębiorstwo kolejowe o ambicjach europejskich. A jeśli nie widzą szans i sensu takiej fuzji, to czy alternatywą jest próba rozszerzania działalności operacyjnej przez oba te przedsiębiorstwa i tym samym wizja konkurencji między SNCF Fret i DB Cargo, gdy oba te przedsiębiorstwa rozpoczną

działalność operacyjną i komercyjną w krajach sąsiedzkich? Jak w takim przypadku miałyby się zachować pozostałe europejskie państwowe przedsiębiorstwa kolejowe, w tym PKP S.A. ze swoją spółką zależną PKP Cargo S.A. – opowiedzieć się po jednej ze stron, czy próbować współpracować z obydwoma konkurentami?

Obok braku wizji ze strony zarządów kolei, brak jest także wizji ze strony załóg tych przedsiębiorstw zrzeszonych w związkach zawodowych. W krajach, w których związki są silne i mają ambicje uczestniczyć w procesie zarządzania koleją mamy coraz więcej przypadków, iż w przemyśle w ogóle przestaje się liczyć na poprawę funkcjonowania transportu kolejowego. We Francji strajk kolejarzy „broniących interesów kolei” stał się zjawiskiem często występującym, a w sąsiedniej Belgii od kilku miesięcy reklamuje się atrakcyjność obsługi ładunków w portach używając hasła „u nas kolejarze nie blokują portów a we Francji może to się zdarzyć każdego dnia”. Pracownicy kolei mają prawo do wyrażania swoich poglądów, ale muszą się liczyć – podobnie jak pracownicy każdej innej gałęzi gospodarki – że prowadzona przez nich działalność związkowa, a nawet polityczna, może przynosić wymierne szkody przedsiębiorstwom, w których pracują, oraz podmiotom, na zlecenie których działają.

Brak jest nowego pomysłu co do przyszłości uniwersalnych przedsiębiorstw kolejowych i wyodrębnianych z nich operatorów towarowych przewozów kolejowych ze strony polityków, tj. tego gremium, które ma prawo i obowiązek wypowiadać się w imieniu obecnego właściciela – czyli państwa. Czy pomysłem jest sprzedać przedsiębiorstwa kolejowe – od razu „w komplecie”, bądź też stopniowo „po kawałku”? Czy uda się sprzedać całość, czy też grozi sytuacja we wszystkich krajach europejskich bądź choćby w części z nich, iż „pewnych kawałków” nie uda się sprzedać? To co wtedy zrobić z resztą pozostałą w formie przedsiębiorstwa państwowego?

Alternatywą dla prywatyzacji kolei jest pozostawienie państwowych przedsiębiorstw kolejowych. Jednak jest coraz mniej argumentów, które by przemawiały za takim scenariuszem rozwoju tej gałęzi transportu. Wśród tych argumentów jest wyrażanie „Schadenfreunde”, iż w Wielkiej Brytanii

prywatyzacja nie przyniosła wielu pozytywnych efektów, a zanotowano liczące się niepowodzenia i administracja państwowa znów musi się zajmować infrastrukturą, gdyż firma „Railtrack” w 2001 r. musiała ogłosić upadłość.

Warto zastanowić się na propozycja, aby w integrującej się Europie, w której od 1.01.2002 r. większość państw członkowskich Unii Europejskiej zdecydowała się korzystać ze wspólnej waluty, stworzyć „europejskiego zarządcę” podstawowej infrastruktury kolejowej – organu, który dysponowałby kapitałem zgromadzonym przez Komisję Europejską lub jej organ dzięki aportom wniesionym przez poszczególne państwa członkowskie UE. W interesie społeczeństw i gospodarki całej Europy jest zapewnienie dostępu do nowoczesnych i bezpiecznych dróg kolejowych, po których będą jeździć pociągi pasażerskie i towarowe, a w przyszłości być może także „indywidualne pojazdy szynowe”.

Politycy i urzędnicy w Brukseli skarżą się, a jednocześnie traktują to jako usprawiedliwienie swojej niemocy w restrukturyzowaniu kolei, iż w kontaktach z fachowcami od transportu kolejowego ciągle słyszą, iż ta gałąź transportu wymaga KOMPLEKSOWYCH rozwiązań, więc nie można niczego zmienić wdrażając odcinkowe rozwiązania. Jako przykład przywołuje się fakt, iż w Europie występuje 5 systemów zabezpieczenia ruchu kolejowego, a więc dopuszczenie ruchu pociągów wymaga standaryzacji, która jest zadaniem trudnym, a w ocenie fachowców proces standaryzacji musi podobno potrwać wiele lat. Wydaje się, że politycy europejscy tracą wiarę w możliwość dokonania zmian, gdy inżynierowie kolejnictwa przedstawiają im długie listy problemów, które – co trzeba na przy okazji stwierdzić – sami inżynierowie, często na polecenie polityków, przez dziesięciolecia stworzyli.

Przemysł i operatorzy logistyczni, tj. główni klienci przewoźników kolejowych w ruchu towarowym, z coraz większym przekonaniem prezentują poglądy, iż jeśli politykom i kadrze kierowniczej państwowych przedsiębiorstw kolejowych brakuje pomysłów, to trzeba działać we własnym zakresie tam gdzie się tylko da i tak jak to jest tylko możliwe. Presja na polityków

przyniosła efekt, iż co najmniej formalnie stworzono dostęp do infrastruktury kolejowej dla nowych operatorów kolejowych. Poza Wielką Brytanią, gdzie otwarcie rynku kolejowego nastąpiło w największej mierze, także w Niemczech pojawiło się wiele podmiotów, które rozpoczęły przewozy kolejowe w technologii przewozów całopociągowych. Część z tych podmiotów podjęła także przewozy w relacjach międzynarodowych, w tym w formie przewozów z wykorzystaniem jednej lokomotywy na odcinkach sieci kolejowej różnych krajów europejskich. Szukając alternatywy dla oferty państwowych przewoźników kolejowych, przemysł i operatorzy logistyczni wybrali drogę tworzenia „gospodarczego transportu kolejowego”, czyli zależnych od siebie przedsiębiorstw, które korzystając z koncesji podjęły przewozy wykorzystując własny tabor trakcyjny (lokomotywy) i przewozowy (wagony).

O ile uruchomienie przewozów w technologii przewozów pociągami wahadłowymi było zadaniem relatywnie prostym, to zupełnie inne wyzwanie stawia projekt prowadzenia przewozów przesyłek wagonowych. Nie ma jeszcze operatora w Europie (na kontynencie), który utworzyłby sieć skomunikowanych połączeń pociągów zbiorczych oraz podjąłby prace manewrowe w węzłach kolejowych. Spotyka się opinię, że takie próby będą wcześniej czy później podjęte i w poszczególnych regionach Europy dojdzie do obsługi regionalnej przesyłek wagonowych. Wydaje się, że przy osiągnięciu odpowiedniego poziomu rozwoju organizacyjnego i komercyjnego licznych operatorów powstanie możliwość dla podjęcia między nimi współpracy i tą drogą rozszerzać się będzie w Europie oferta przewozów „w obrębie sieci” jako uzupełnienie oferty przewozów „na linii”.

Wizja spontanicznych projektów w transporcie kolejowym nie jest dostatecznie atrakcyjna dla społeczeństw i gospodarki, gdyż zakłada wielodekadowy proces, który doprowadzi być może do pożądanego stanu rozwoju tej gałęzi transportu, ale nie wiadomo kiedy i nie wiadomo za jaką cenę. Podnosząc kwestię ceny trzeba uwzględnić dwa aspekty:

- wielkość nakładów, które poniesie przemysł realizując wszystkie zdecentralizowane projekty,

- wielkość wydatków z budżetów państwowych na dofinansowywanie kolei państwowych ciągle tracących klientów i rejestrujących w swych bilansach coraz większe straty.

Przemysł europejski i współpracujący z nim operatorzy logistyczni są wystarczająco silni kapitałowo, aby sfinansować „paneuropejski” projekt reorganizacji towarowego transportu kolejowego. Zapewne projekt ten będzie przewidywać funkcjonowanie na rynku wielu operatorów, ale nie powinno być ich zbyt wiele, gdyż:

- gospodarka obserwując kryzys kapitałochłonnego transportu lotniczego z coraz większą rezerwą podchodzi do pomysłów, aby w transporcie kolejowym funkcjonowały setki małych i słabych kapitałowo przedsiębiorstw przewozowych,
- w Europie jest niewiele regionów, w których rynek po stronie popytowej jest na tyle duży, aby zapewnić racjonalne wykorzystanie potencjału produkcyjnego więcej niż jednego operatora kolejowego.

Ze strony polityków europejskich potrzebny jest impuls dla dyskusji przedstawicieli przemysłu, której efektem byłyby strategiczne decyzje:

- jak przekształcać istniejące państwowe przedsiębiorstwa kolejowe, w tym jak osiągnąć akceptację związków zawodowych kolejarzy dla scenariuszy tych przemian,
- jakie formy organizacyjne i kapitałowe zostaną wybrane dla tworzenia i rozwoju operatorów „paneuropejskich” oraz operatorów regionalnych obsługujących przewozy towarowe, w tym przewozy przesyłek wagonowych,
- jak zarządzać infrastrukturą kolejową i finansować jej rozwój.

W Polsce wszystkie wymienione dylematy i problemy występują i co najmniej część z nich musi być rozważona i rozwiązana przed wejściem Polski do struktur Unii Europejskiej. Za szczególnie ważną kwestię należy uznać politykę państwa w stosunku do nowych operatorów kolejowych. Wydaje się, że w „grze”, która już trwa, o nowy ład w paneuropejskim systemie kolejowym, z co najmniej równymi prawami uczestniczą nowi operatorzy oraz państwowe uniwersalne

przedsiębiorstwa kolejowe. Po polskiej stronie potrzebny jest od zaraz aktywny udział w dyskusjach i w działaniach nowych podmiotów. Tylko one mogą podejmować dialog z zagranicznymi nowymi operatorami, gdyż PKP S.A. i jej zależne spółki tego robić nie powinny, gdyż dla nich naturalnym partnerem były i pozostały zarządy zagranicznych państwowych przedsiębiorstw kolejowych. Brak podmiotów po polskiej stronie, które aktywnie będą uczestniczyć w dialogu wśród nowych operatorów spowoduje, iż „zasada wzajemności” nie będzie mogła być zachowana. Zablokowanie rozwoju kontaktów między polskimi i zagranicznymi prywatnymi operatorami kolejowymi nie leży w interesie polskiej racji stanu, gdyż brak takich kontaktów uniemożliwi przygotowanie przez polskie władze w porozumieniu z organami Unii Europejskiej okresu przejściowego, w którym interes polskiej strony byłby chroniony, jednak w formie dającej się zaakceptować przez partnerów zagranicznych.

Otwarcie rynku polskiego dla polskich prywatnych operatorów kolejowych przed wejściem Polski do Unii Europejskiej stało się faktem, gdyż odpowiednie koncesje zostały wydane w 2001 r. Ochrona interesów PKP S.A. i jej spółki zależnej PKP Cargo S.A. wymaga zastosowania przez Ministra Infrastruktury takich rozwiązań prawnych, które nie będą całkowicie blokowały rozwoju prywatnych operatorów, w tym procesu podejmowania przez nich współpracy operacyjnej i komercyjnej z zagranicznymi prywatnymi operatorami. Polska stanie się aktywną stroną procesu tworzenia „paneuropejskiego systemu towarowego transportu kolejowego”, jeśli równocześnie odpowiednie działania będą prowadziły PKP S.A. i PKP Cargo S.A. w ramach współpracy z zagranicznymi państwowymi przedsiębiorstwami kolejowymi oraz polscy prywatni operatorzy kolejowi z zagranicznymi prywatnymi operatorami.

*Warszawa, grudzień 2002 r.*