

ZBIGNIEW SZAFRĄSKI

B. Prezes Zarządu PKP PLK S.A

Uwagi i komentarze do „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r.”:

- 1) Godzien pozytywnego odnotowania jest fakt, że opracowanie jest dziełem zespołu autorów, którzy na jego początku wymienieni są imiennie. Choć nie ma to bezpośrednio przełożenia na zawartość dokumentu (wpływ taki ma raczej dobór autorów), to sądzić należy, że podpisujący się pod treścią autorzy są w stanie obronić postawione przez nich tezy. Zwiększa to zaufanie czytelnika do zawartości opracowania.
- 2) Ujawnianie autorów strategicznych dokumentów rządowych nie było dotąd powszechną praktyką. W przyjętej w ubiegłym roku „Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do roku 2030”, nota bene znacznie lepszej merytorycznie niż jej poprzedniczka „Strategia rozwoju transportu do roku 2020”, pojawia się jedynie nazwisko Ministra Infrastruktury Andrzeja Adamczyka, który podpisał słowo wstępne do dokumentu. W sytuacji gdy autorzy są anonimowi, nie wiadomo kto miał ostateczny wpływ na zawartość dokumentu, nawet jeżeli do jego opracowania zostali zaangażowani eksperci. Należałoby zatem postulować, aby do opracowania ważnych merytorycznie dokumentów rządowych nie tylko powoływać stosowne zespoły eksperckie, ale imienny skład tych zespołów był przywoływany w tych opracowaniach.
- 3) Podkreślić należy trafność diagnozy dotyczącej niskiej prędkości handlowej pociągów towarowych, w tym kontenerowych. Powtarzane jak mantra stwierdzenie, że przyczyną tego stanu rzeczy jest zły stan techniczny infrastruktury kolejowej, jest w wielu przypadkach nieprawdziwe. Mimo trwających na sieci PKP PLK prac inwestycyjnych na wielu ciągach zostały one ukończone, a mimo to podwyższenie dopuszczalnej prędkości jazdy pociągów nie przełożyło się na proporcjonalny wzrost prędkości pociągów towarowych. Co więcej, znamy przykłady linii, na których po zakończeniu modernizacji dostępność dla ruchu towarowego się zmniejszyła. Jest to efekt likwidacji mniejszych stacji pośrednich, torów głównych dodatkowych w pozostawionych stacjach, odcinania grup torów stacyjnych i bocznic od torów głównych. Trudno z tego powodu stawiać zarzuty PKP PLK. W warunkach utrzymującego się przez dekady niedostatecznego dofinansowania utrzymania infrastruktury kolejowej dążenie do likwidacji najbardziej kosztownych w zabudowie i utrzymaniu rozjazdów w torach głównych miało – z punktu widzenia interesu PKP PLK – uzasadnienie. Niemniej jednak bez prawidłowo postawionej diagnozy trudno podjąć właściwe środki zaradcze.
- 4) Podjęcie wspomnianych wyżej środków zaradczych, które zwiększyłyby dostępność ciągów linii kolejowych dla ruchu towarowego, utrudnia fakt, że krytyczne uwagi autorów opracowania dotyczą podstawowo linii dopiero co zmodernizowanych lub na których prace modernizacyjne jeszcze trwają. Choć zdarzały się już przypadki podejmowania decyzji o przebudowie zmodernizowanych w mało sensowny sposób stacji np. Warszawa Rembertów, to trudno postulować przyjęcie programu likwidacji wąskich gardeł, byłby bowiem *de facto* zestawem działań zmierzających do poprawienia błę-

dów w zmodernizowanych lub dopiero będących w modernizacji odcinkach linii kolejowych.

- 5) Problemy z dostępnością infrastruktury kolejowej, nawet tej zmodernizowanej, dla przewozów intermodalnych wynikają z dużej różnicy prędkości pomiędzy szybkimi pociągami pasażerskimi a znacznie wolniej kursującymi pociągami towarowymi, w tym intermodalnymi. Powstaje zatem kluczowy do rozstrzygnięcia dylemat: czy poprawiać wykonane lub wykonywane inwestycje w infrastrukturę kolejową, uzupełniając brakujące stacje pośrednie, tory stacyjne i przejścia rozjazdowe, czy też raczej przyspieszyć bieg pociągów intermodalnych, przez co łatwiej będzie „wpisać” je w układany dla linii rozkład jazdy. Wydaje się, że kontekście poniesionych wysokich nakładów na modernizację infrastruktury kolejowej w zestawieniu z przestarzałością użytkowanego taboru do przewozów intermodalnych racjonalne jest to drugie rozwiązanie, ale kwestia ta wymagałaby odrębnej analizy.
- 6) Są jednakże przypadki, gdzie poprawa dostępności linii kolejowej nie wymaga głębokiej ingerencji w prace już wykonane. Przykładem może być dobudowa czwartego toru na odcinku Pszczółki – Pruszcz Gdański na linii nr 260. Lokalizacje takie powinny być zidentyfikowane i wpisane do programu inwestycyjnego PKP PLK.
- 7) Istotnym problemem jest jednak zupełny brak koordynacji publikacji i konsultacji dokumentów programowych i wykonawczych przygotowywanych przez różne organy administracji państwowej czy podmioty. Opiniowane „Kierunki...” proponują w ramach KPK wyodrębnienie priorytetowych inwestycji, które będą wspierały rozwój transportu intermodalnego. Proponują również program likwidacji wąskich gardeł (projekt flagowy nr 2), przy czym takiego programu jeszcze nie ma, dokument dopiero postuluje jego opracowanie. Tymczasem „Zamierzenia inwestycyjne PKP PLK do roku 2030, z perspektywą do 2040” już skierowano do konsultacji! Za kilka miesięcy okaże się, że PKP PLK już zatwierdziła dokument i na uwagi jest za późno.
- 8) Jeszcze gorzej przedstawia się sprawa tzw. szprych do CPK. Planowana jest budowa 1600 km nowych linii kolejowych wyłącznie na podstawie wyrysowanej mapy. Póki co nie ogłoszono żadnych konsultacji dotyczących przebiegu tras, przyjmując ich przebieg za uzgodniony *a priori*. Opiniowane „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego...” w ogóle nie odnoszą się do kwestii, na ile tak zaprojektowane szprychy do CPK wpisują się w cel 1B i czy w ogóle linie budowane w ramach szprych w takich relacjach będą przydatne dla usprawnienia przewozów intermodalnych (oficjalnie są przeznaczone do dowozu podróżnych do CPK). A przecież wykaz tych linii i mapa znane są od wielu miesięcy.
- 9) Jednym ze środków, który ułatwiłby operatorom prowadzącym pociągi intermodalne dostęp do najbardziej obciążonych ruchem odcinków linii kolejowych, byłoby zaplanowanie i ujęcie w przygotowywanym rozkładzie jazdy pewnej ilości tras katalogowych. Trasy te następnie mogłyby być sprzedawane przewoźnikom na podstawie wniosków o rozkład jazdy dla pociągu (mechanizm podobny do tras katalogowych dla korytarzy UE z preferencjami dla ruchu towarowego). Obowiązkiem przewoźnika byłby dobór odpowiedniej lokomotywy i składu pociągu tak, aby skład mógł „wpisać się” w predefiniowaną wcześniej trasę pociągu intermodalnego.

- 10) Dość rewolucyjny, choć merytorycznie jak najbardziej zasadny, wydaje się postulat wprowadzenia „systemu zachęt dla przewoźników kolejowych poprzez np. stopniowanie ulgi w zależności od wybranego korytarza transportu towarów” (str. 74). Oznacza to bowiem wprowadzenie zupełnie innej zasady konstrukcji stawek dostępu do infrastruktury kolejowej: nie forma sprzedaży przewoźnikom części kosztów PKP PLK, tylko wykorzystanie cennika PKP PLK jako instrumentu polityki transportowej Państwa. Postulat ten jest zbieżny ze stanowiskiem Stowarzyszenia, które od lat domaga się ustalania stawek opłat za korzystanie z infrastruktury zarówno drogowej, jak i kolejowej w drodze rozporządzenia ministra właściwego ds. transportu i w sposób zapewniający uczciwą konkurencję obu gałęzi transportu (jako realizacja polityki transportowej Państwa), z dofinansowaniem zarządcy infrastruktury kolejowej tej części poniesionych przez niego kosztów, które nie zostały pokryte wpływami z tytułu udostępnienia infrastruktury przewoźnikom kolejowym.
- 11) Na dobitne podkreślenie zasługuje również fakt, że opiniowane „Kierunki...” są jedynym dokumentem, w którym ujęto wyłącznie handlowe (a zatem ukierunkowane na cele) wskaźniki realizacji celu. Przykładowo jest to *Udział masy ładunków przewiezionych w kontenerach kolejowym transportem intermodalnym w ogólnej masie ładunków przewiezionych kontenerami transportem intermodalnym* – wskaźnik ewidentnie ukierunkowany na wzrost przewoźników intermodalnych transportem kolejowym. Dla porównania: w „Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku” znajdujemy wskaźnik *Udział masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonej transportem kolejowym* (nota bene wymieniony jako pierwszy w tabeli na stronie 169). Jeśli masa ładunków innych niż intermodalne przewożonych transportem kolejowym będzie spadać szybciej niż masa ładunków intermodalnych, to wskaźnik będzie rósł, prezentując czytelnikowi zupełnie fałszywy obraz zdecydowanie negatywnej sytuacji.
- 12) Podobnie rewolucyjne, choć jak najbardziej zasadne z ekonomicznego i gospodarczego punktu widzenia, jest postulowane przez autorów „Kierunków...” przeprowadzenie ewaluacji „on-going” i „ex-post”. Takiej ewaluacji nie dokonano np. dla żadnej inwestycji w infrastrukturę kolejową od czasu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej w 2004 roku (ewaluacji w rozumieniu osiągnięcia efektów handlowych inwestycji, a nie zrealizowania rzeczowego zakresu projektu). Sukcesem było w ogóle zrealizowanie inwestycji (na ogół znacznie po planowanym terminie) i usunięcie utrudnień i dolegliwości wywołanych przez wykonywane roboty. Wydaje się, że dopiero znaczne ograniczenie dostępności środków UE zmobilizuje odpowiednie organy administracji państwowej i podmioty do starannego analizowania efektywności podejmowania zadań inwestycyjnych.
- 13) Osiągnięcie celów postawionych w *Białej Księdze pt. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego zasobowo systemu transportu* Komisji Europejskiej (z 2011 r.) nie będzie możliwe bez intensywnego rozwoju kolejowych przewoźników intermodalnych. Przewozy ładunków masowych na sieci kolejowej Polski w dalszej perspektywie będą nieuchronnie spadać (ograniczenie wydobycia węgla, zmniejszenie zakresu materiałochłonnych in-

westycji drogowych i kolejowych), natomiast przewozy przesyłek w pojedynczych wagonach wykonywane metodą tradycyjną, która jest wysoce nieefektywna, również nie dadzą kolei szans na odzyskanie rynku przejętego przez transport drogowy. Transport intermodalny jest zatem kluczem do zwiększenia udziału kolei w przewozach towarowych. Biorąc pod uwagę zaprezentowaną w „Kierunkach...” złożoność i wielobranżowość materii, potrzebę koordynacji zarówno dokumentów kierunkowych, jak i wynikających z nich działań wydaje się, że powołanie jednostki administracji centralnej ds. rozwoju i promocji transportu intermodalnego jest kluczowe dla osiągnięcia sukcesu. Niezbędne jest jednak jej odpowiednie ulokowanie w strukturze administracji państwowej i wyposażenie w niezbędne uprawnienia.

Zbigniew Szafrński