



Dr inż. Tadeusz Syryjczyk

Aleja Kijowska 24 / 80
30 - 079 Kraków
NIP 677 103 3992

Tel: + 48 12 633 6427
Kom: + 48 601 471870
tadeusz@syryjczyk.pl

Kraków, 11 lutego 2021

Tadeusz Syryjczyk

Partner w Zespole Doradców Gospodarczych TOR

STAN I POTRZEBY ROZWOJOWE KOLEI W POLSCE

Głos w debacie Stowarzyszenia Ekspertów i Menadżerów Transportu Szynowego

Od dwudziestu lat polska kolej funkcjonuje w strukturach, które zasadniczo odpowiadają dyrektywom i rozporządzeniom towarzyszącym kolejnym „pakietom kolejowym” Unii Europejskiej. Przy okazji wdrażania IV pakietu próbowałem odpowiedzieć na pytanie: *IV pakiet – rewolucja czy umiarkowany postęp w granicach ...* na łamach pisma Rynek Kolejowy (nr 8-9 z 2020 roku). Toteż w tym miejscu pominę bliższą ocenę samych idei oraz stopnia wdrożenia i rezultatów. Jak wiadomo celem reform było zwiększenie udziału kolei w transporcie europejskim. Reforma w założeniu miała opierać się na trzech filarach – konkurencji przedsiębiorców na rynku usług kolejowych, uczciwej konkurencji z innymi gałęziami transportu oraz zdecydowanej poprawie stanu infrastruktury. Życie pokazało, że bardzo istotny jest – nienazwany tak - czwarty filar, czyli dobra organizacja i finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego. Transport pasażerski oparty na zasadach komercyjnych, co jest wstępem do konkurencji na torach, statystycznie odgrywa rolę mniejszościową – jak średnio w Europie - lub marginalną, jak na przykład w Wielkiej Brytanii. Nie umniejsza to znaczenia komercyjnych usług na wyższym poziomie na kilku prestiżowych i zarazem dobrze frekwentowanych trasach. Polskie koleje, podobnie jak zdecydowana większość kolei europejskich nie doznały postępu w zakresie udziału w rynku transportu towarowego jaki spodziewano osiągnąć w wyniku reform, co pogłębiło trudności finansowania usług publicznych. Państwa, także Polska, która dodatkowo była w tarapatkach finansowych w pierwszym okresie transformacji, z mniejszym lub większym, ale istotnym opóźnieniem zareagowały na zbieg dwu okoliczności. Nasiloną konkurencją transportu drogowego - zwłaszcza indywidualnego – odbierała pasażerów pociągom pasażerskim. Rozwój towarowego transportu drogowego prowadził do zmniejszenia roli kolei na tym rynku, a w dodatku ograniczał możliwą marżę zysku w tej gałęzi transportu kolejowego, co ograniczało możliwość

wewnętrznego finansowania infrastruktury i dofinansowania usług publicznych. Czas, w którym rządy mogły domagać się wewnętrznego sfinansowania nierentowanych przewozów pasażerskich przez przedsiębiorstwo kolejowe w zamian za koncesję, która umożliwiała wysoce rentowne przewozy towarowe, skończył się. W Polsce i Europie Środkowej stało się to później niż na Zachodzie, gdyż transport drogowy w socjalizmie można było limitować, a przeciągający się surowcowy charakter gospodarek i opóźnienie masowej motoryzacji indywidualnej pomagały kolejom.

Niestety powyższe trendy nie są zjawiskami czysto historycznymi. Co prawda infrastruktura zyskała potężne możliwości budżetowego finansowania inwestycji i modernizacji, a także nie trzeba już tłumaczyć konieczności zewnętrznego finansowania usług publicznych w transporcie pasażerskim. Przykładem jest nowa umowa z PKP IC. Jednak pandemia w horyzoncie krótszym, a kurs na dekarbonizację gospodarek w horyzoncie dłuższym, są wyzwaniami dotyczącymi tych, jak się mogło do niedawna wydawać przebrzmiałych, problemów.

1. W horyzoncie 30 letnim trzeba przewidywać **stopniowe zmniejszanie się do około zera w 2050 zapotrzebowania na przewozy węgla**, a w mniejszym stopniu paliw płynnych. Przewidywalność tego trendu ostatnio poprawiła się, 2 lutego 2021 Rada Ministrów uchwaliła Politykę Energetyczną Polski do 2040, co powinno stanowić podstawę prognozowania. Jakkolwiek polityczny i związkowy lobbing doprowadził do przyjęcia względnie niewielkich zmian w perspektywie do roku 2030, a kwestie społeczne prowadzą do pewnego meandrowania w zarządzaniu przemysłem górniczym i imporcie węgla, to realia ostatniego trzydziestolecia pokazują, że wydobycie i wykorzystanie węgla kamiennego zmniejsza się szybciej niż przewidywały liczne strategie, polityki, programy lub prognozy. Jednak wobec zmniejszania się udziału węgla w PKB Górnego Śląska słabł będzie też opór przeciw zmniejszaniu udziału węgla w gospodarce. Jak na razie w metalurgii zastępowanie węgla, a raczej koksu, węglowodorami i/lub wodorem nie jest skonkretyzowane w czasie, ale wypieranie węgla z ciepłownictwa przez gaz - transportowany rurociągami – już się zaczęło. Boom w „wielkoskalowym” budownictwie infrastrukturalnym generujący przewozy kruszyw skończy się wraz dokończeniem programu budowy autostrad i dróg ekspresowych oraz realizacją budowy Kolei Dużych Prędkości. W rezultacie **kurczyć się będzie ruch na niektórych stacjach i liniach, trzeba myśleć o nowym sposobie wykorzystaniu zasobów infrastruktury i przewoźników w perspektywie do 2040** i potem. Na tym tle powinno być też jasne, że stopniowo będzie ubywać usług najbardziej opłacalnej dla przewoźników. W rezultacie ubędzie

- pociągów które, wobec dobrej pozycji konkurencyjnej z samochodami, mogą być obciążane wyższymi. opłatami.
2. Trudno w pełni przewidywać skutki zakłóceń w wytwarzaniu PKB w horyzoncie pandemii i jej skutków oraz wobec możliwych zawirowań politycznych. Nie jest jasne czy i na ile - wobec ożywienia dążeń do lokalizacji produkcji - zmniejszy się handel międzynarodowy. W krótkim horyzoncie pandemia postawiła też kwestię trwałości łańcucha dostaw w umiędzynarodowionej produkcji i w handlu. W moim przekonaniu **wieloletni trend globalizacji jest trwały**, jej tempo będzie zmienne, ale rosnące, **a Nowy Jedwabny Szlak** będzie budził kontrowersje, ale równocześnie **rozwijał się**. W moim przekonaniu na razie nie ma przesłanek do rewizji wzrostowych prognoz popytu na transport kolejowy z Dalekiego Wschodu, z Rosji i innych krajów WNP oraz obsługi – także koleją - portów morskich. Z tego punktu widzenia horyzont dwu dekad wydaje się rozsądny, pomimo że prognozy na taki czas są ryzykowne. Biorąc pod uwagę, że rozwój transportu wymaga także zaangażowani przewoźników w inwestycje taborowe, których okres amortyzacji przekracza dekadę, wskazany byłby **horyzont co najmniej dwu dekad dla programu infrastrukturalnego dla transportu towarowego** obejmujący dedykowanie wybranych linii dla szybkich pociągów towarowych, sieć centrów logistycznych, poprawę funkcjonalności na granicach, ujednolicenie długości torów stacyjnych i inne szczegółowe działania. Jednak ma on sens pod warunkiem przyjęcia rozwiązań taryfowych i regulacyjnych – także wobec transportu drogowego - prowadzących do poprawy konkurencyjności i przesunięcia ładunków na tory. Trzeba bowiem pamiętać, że popyt na usługi kolejowe w powyższym zakresie, między innymi intermodalu w tym międzynarodowego, podobnie jak krajowego przewozu drobnicy, zależy jednak w dużej mierze od polityki transportowej, od tego w jakim stopniu poprawi ona konkurencyjność kolei – nie tylko w Polsce.
 3. **W transporcie pasażerskim** stosunkowo **stabilne przewidywania można oprzeć na planach transportowych** oraz szeregu wieloletnich umów o świadczenie usług publicznych w transporcie zbiorowym zawieranych przez organizatorów transportu – ministerstwo i samorządy. W związku ze zmianami legislacyjnymi prawa europejskiego, można było do końca 2020 roku zawierać bez przetargu umowy na 10 lat, **czyli do 2030 roku**. Jednak w rzeczywistości wymagania dla infrastruktury wynikają nie tylko z tych planów i umów. Plany inwestycyjne taborowe wywierają skutki na co najmniej dwie dekady. Występuje więc niespójność pomiędzy typowym dziesięcioletnim okresem umowy, a istotnie dłuższym czasem amortyzacji i/lub okresem spłaty kredytu taborowego.

Na poziomie strategii wskazany byłby więc horyzont co najmniej dwudziestoletni i to wymiarze zarówno krajowym jak transportu regionalnego oraz aglomeracyjnego. Takie strategie - rządowa, wojewódzka, a w metropoliach samorządów lub związków niższego szczebla w przypadku metropolii - muszą przewidywać i planować zakres i możliwości finansowania. Wtedy można dopasować infrastrukturę do usług i uniknąć niewykorzystania szansy kolei, ale też zapobiec budowie przystanków, na których nie stanie żaden pociąg. Zapewnienie atrakcyjności transportu zbiorowego koleją, zarówno komercyjnego jak i organizowanego w ramach usług publicznych, jest i będzie związane z możliwościami indywidualnego i zbiorowego transportu drogowego. Podstawowym czynnikiem konkurencyjności w ruchu dalekobieżnym jest dokończenie programu budowy dróg ekspresowych i autostrad, a więc najbliższa dekada. Jednocześnie prędkość szlakowa, handlowa i możliwa liczba połączeń wynikające ze stanu infrastruktury powinny dać szanse na organizację konkurencyjnych przewidywanych usług. Optymalnym okresem, w którym można skompilować wszystkie wymienione czynniki są **dwie dekady**.

4. Kolejną kwestia wymagającą wieloletniego planowania jest **domknięcie procesu elektryfikacji w horyzoncie 20 – 30 lat**. W przypadku kolei polska lub europejska polityka energetyczna, klimatyczna i ekologiczna jest postrzegana głównie przez pryzmat przewagi transportu kolejowego wynikającej z powszechności trakcji elektrycznej. Dzięki temu koleje odnajdują więcej miejsca w budżetach europejskich, krajowych i lokalnych. Jednak trzeba mieć na uwadze ewolucję tej sytuacji, która bynajmniej nie poprawia pozycji kolei. Poza ekonomicznymi skutkami polityki klimatycznej związanymi z redukcją przewozów masowych o czym wyżej, warto zwrócić uwagę na narastanie okoliczności poprawiających wizerunek i faktyczną sytuację transportu drogowego. Nastąpił duży postęp w zakresie zwalczania hałasu i emisji oraz poprawy bezpieczeństwa, zaawansowane są eksperymenty wprowadzenia napędu elektrycznego w ciężkim transporcie drogowym: akumulatory, wodór i ogniwa a także przewody trakcyjne na autostradami o dużym ruchu towarowym. Pomimo względnie dobrego - na tle innych krajów europejskich – odsetka zastosowania trakcji elektrycznej w Polsce, dla zachowania konkurencyjności w obszarze polityki klimatycznej oraz wpisania kolei w realizację celów klimatycznych i ekologicznych, celowe jest opracowanie programu dokończenia elektryfikacji. Odpowiedni program powinien określać: (1) przypadki linii pobocznych o niewielkim i lokalnym ruchu, bez znaczenia jako linie potencjalnie objazdowe, dla obsługi których w perspektywie 20 – 30 lat należy przewidywać wprowadzanie pociągów hybrydowych i/lub o napędzie wodorowym, co wymaga rozwinięcia odpowiedniej infrastruktury

(ładowania/tankowania) (2) harmonogram likwidacji luk w elektryfikacji poprzez budowę sieci trakcyjnej. Horyzont czasowy wynika z dwu czynników - okresu amortyzacji taboru trakcyjnego spalinowego oraz zakresu czasowego programu redukcji emisji, czyli 30 lat.

Podsumowując - obok kolejnych programów i strategii związanych z budżetami Unii Europejskiej oraz planami transportu publicznego - potrzebne jest **zarysowanie strategii 20 – 30 letniej uwzględniającej** omówione problemy – **pozytywne i negatywne aspekty polityki klimatycznej, konkurencje drogową oraz transport publiczny – w tym jego uwarunkowanie jakością infrastruktury**. Takie podejście powinno poprzedzać precyzowanie inwestycji infrastrukturalnych.