

Profesor SGH

GŁOS W DEBACIE NA TEMAT

STANU I POTRZEB ROZWOJOWYCH KOLEI W POLSCE

1. Trudno jest wypowiadać się na temat tych aspektów działalności kolei, które objęte są tajemnicą handlową. Dotyczy to m.in. szczegółów działalności handlowej, bez których trudno oceniać całokształt rynku transportowego. Dlatego w debacie nt. stanu rynku transportowego przeważają oceny oparte na danych dot. pracy przewozowej, masy ładunków, ilostanu taboru, stanu infrastruktury itp. Widoczny jest niestety niedostatek ocen o charakterze ekonomicznym, dot. np. finansów przedsiębiorstw kolejowych, czy wysokości stawek przewozowych. Stąd wiele ocen sytuacji na rynku transportowym ma jedynie charakter pogładowy.
2. Oceniając polski rynek kolejowy, warto pamiętać, że wymuszone regulacjami Unii Europejskiej wprowadzenie konkurencji na szyny w powiązaniu z tzw. separacją pionową, czyli oddzieleniem zarządzania infrastrukturą od wykonywania przewozów, doprowadziło do dezintegracji systemu transportu kolejowego i – w pewnym sensie – do bałaganu organizacyjnego, patrząc na kolej jako na całość. Skorzystali na tym przewoźnicy drogowi, dużo lepiej funkcjonujący w warunkach konkurencji wewnątrz- i międzygałęziowej, bowiem transport drogowy jest z natury rzeczy systemem zdecentralizowanym, chociażby pod względem organizacji ruchu.
3. Omawiając kwestię prywatyzacji PKP należy ponadto pamiętać, że niemieckie koleje Deutsche Bahn cały czas są w 100% państwowe. Wprawdzie w 2008 r. część akcji niemieckiego koncernu miała zostać przekazana do obrotu giełdowego, lecz kanclerz Angela Merkel zablokowała te plany w związku ze światowym kryzysem finansowym. Problemy z prywatyzacją kolei wystąpiły też w Wlk. Brytanii czy Nowej Zelandii, gdzie musiano weryfikować pochopne decyzje.

4. Największymi problemami kolei towarowych w Polsce są: coraz większa skłonność gestorów ładunków do korzystania z transportu drogowego, co wynika z poniżej wymienionych problemów; dużo mniejsza gęstość sieci kolejowej w porównaniu do sieci drogowej; rezygnowanie załadowców z utrzymywania bocznic kolejowych m.in. z powodu zbyt rygorystycznych i uciążliwych administracyjnych uwarunkowań eksploatacji tych elementów infrastruktury punktowej; spadek ilości powtarzalnych i jednorodnych potoków ładunków wskutek zmniejszenia roli przemysłu ciężkiego; decentralizacja struktury kolei, która z natury rzeczy wymaga centralnego zarządzania; nie zawsze prawidłowe funkcjonowanie systemu wyłaniania menedżerów na kluczowe stanowiska w spółkach PKP; przebudowa linii kolejowych bez zapewnienia dostatecznej liczby mijanek; niezadowolenie załadowców z ociężałej obsługi klienta, wolniejszej w porównaniu z obsługą klienta w transporcie drogowym.
5. Podejrzewam, że jednym z poważniejszych problemów rozwoju kolei w Polsce, zwłaszcza w zakresie budowy i modernizacji publicznej infrastruktury kolejowej, czy zarządzania taborem szynowym stanowiącym majątek publiczny, jest niedostateczna racjonalizacja wydatków. Prywatyzacja całej kolei niestety nie do końca jest warta polecenia, gdyż kolej pełni w niektórych sferach działalności (głównie w przewozach pasażerskich, ale nie tylko) służbę publiczną. Podobnie jak w służbie zdrowia, prywatyzacja powoduje zawężenie rachunku ekonomicznego nowego właściciela do „wewnętrznego” rachunku zysków i strat, nieuwzględniającego korzyści i kosztów społecznych danej działalności. Warto więc zamiast rozważać prywatyzację, zastanowić się nad lepszym nadzorem właścicielskim. Rozumiem przez to nie tylko poprawę funkcjonowania zarządów czy rad nadzorczych publicznych spółek, ale także nadzór sprawowany przez społeczeństwo za pośrednictwem wymiaru sprawiedliwości. Niestety w Polsce zarówno sądy, jak i prokuratura działają dalece poniżej oczekiwań społecznych. Dlatego zarówno do kolei, jak i wspomnianej służby zdrowia ciągle „pompuje się” nowe środki, zamiast najpierw uszczelnić system i zrationalizować wydatki.
6. Marzy mi się duży i nowoczesny polski operator logistyczny, działający także na coraz silniej rozwijającym się z powodu pandemii koronawirusa rynku KEP, oparty na spółkach PKP, Poczty Polskiej, sieciach RUCH i ORLEN. Niestety w

latach 90. XX w. Polska gospodarka straciła wiele cennych podmiotów gospodarczych, z powodu błędnego dogmatu, iż Polacy nic nie potrafią i wszystko trzeba sprywatyzować, najlepiej na rzecz zagranicznego kapitału. Najbardziej chyba kuriozalnym przypadkiem takiego myślenia była prywatyzacja Telekomunikacji Polskiej na drodze sprzedaży jej majątku państwowej spółce z Francji. W samej branży TSL również nie brakuje przykładów nieudanych prywatyzacji. I tak, na początku XXI w. nonszalancko wyprzedano najstarszego polskiego spedytora, cieszącego się międzynarodową renomą – Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej C. Hartwig Warszawa.

Dr hab. Paweł Lesiak