

Wiceprezes Stowarzyszenia

b. Minister Transportu

DEBATA NA TEMAT STANU I POTRZEB ROZWOJOWYCH KOLEI W POLSCE

Kilka uwag na temat 20-lecia największej reformy kolei w Polsce

W 1997 r. uczestniczyłem w Paryżu w konferencji nt. stanu i perspektyw transportu kolejowego zorganizowanej przez Międzynarodowy Związek Kolei, UIC z okazji 75-lecia tej renomowanej organizacji. Była obecna liczna grupa polityków, menadżerów i specjalistów. Utkwiło mi w pamięci jedno z pytań skierowanych do Heinza Dürra, ówczesnego dyrektora generalnego DB: „Czy było uzasadnione i korzystne wprowadzenie słynnej dyrektywy 440/91?”. Padła odpowiedź, że „oceny będzie można dokonać za 20 lat, bo w takiej perspektywie można analizować skutki strategicznych decyzji na kolei”.

Na marginesie, do ministra Bogusława Liberadzkiego skierowano pytanie: „Kiedy zostaną sprywatyzowane PKP?”. Odpowiedź wywołała wesołość, a była ona krótka: „Dwa lata po prywatyzacji SNCF”. Być może koleje francuskie opóźniają przekształcenia własnościowe PKP.

Wróćmy jednak do pytania pierwszego. Minęło prawie 30 lat od przyjęcia przez Parlament Europejski i Radę Europy dyrektywy, która zapoczątkowała istotne przekształcenia przedsiębiorstw kolejowych. Nawiasem mówiąc, rolę nie do przecenienia w jej opracowaniu i zaaprobowaniu odegrał wybitny polityk belgijski, jeden z najbardziej wpływowych funkcjonariuszy UE, komisarz ds. transportu i środowiska w latach 1989-1992, Karel Van Miert. Czy mamy jednoznaczną odpowiedź na pytanie, czy stan transportu szynowego byłby lepszy, gdyby dyrektywa 440 nie została wprowadzona? Czy istniała alternatywa dla reformy kolei polskich przed dwudziestoma latami?

Jak dotychczas nie spotkałem ani jednej poważnej opinii twierdzącej. Wszystkie kraje członkowskie Unii Europejskiej wdrożyły podstawowe zasady funkcjonowania kolei określone w dyrektywie (ze zrozumiałych powodów wielokrotnie doprecyzowywanej, ale bez zmiany głównych celów). Zresztą nie tylko one. Praktycznie wszystkie koleje europejskie wprowadziły rozwiązania strukturalne i funkcjonalne petryfikowane w dyrektywie. Notabene, Wielka Brytania, która wystąpiła z UE nie wprowadziła żadnych zmian w organizacji transportu kolejowego.

W opinii przeciętnego człowieka, ale także licznych specjalistów z dziedziny kolejnictwa, bardzo krytycznie był (a nawet i dziś jest) oceniany podział przedsiębiorstwa PKP na wiele spółek (na ogół znacznie zawyżano ich liczbę), co – według opiniodawców – zwiększa koszty zarządzania i utrudnia koordynację działalności. Sądzę, że pojawiające się w początkowym

okresie zakłócenia w sprawnym funkcjonowaniu systemu kolejowego wynikały nie z liczby podmiotów tworzących go, ale z braku doświadczenia w zarządzaniu korporacyjnym.

Koleje niemieckie uniknęły tych trudności tworząc z nowo powołanych spółek holding. Koleje francuskie przyjęły podobną strukturę organizacyjną. Rozwiązanie takie było zapowiadane także przez PKP, ale jak dotychczas nie zostało ono zmaterializowane.

Jeśli chodzi o przewozy pasażerskie, to zgromadzona wiedza empiryczna potwierdza, iż liczba podmiotów wykonujących je nie ma żadnego wpływu na popyt na usługi kolejowe. Przeciwną ustawą o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP były powołane tylko dwie spółki przewozów pasażerskich. Obecnie funkcjonuje ich kilkanaście, a liczba przewiezionych osób systematycznie wzrasta (tąpnięcie, które wystąpiło w 2020 r. było skutkiem pandemii).

A więc inne czynniki wpływają na wybór określonego środka transportu. Przede wszystkim chodzi tu o jakość oferty. Trzeba zauważyć, że komfort jazdy pociągiem, kultura obsługi, zwiększenie prędkości, system sprzedaży biletów, prawa pasażerów obecnie i przed kilkoma laty są nieporównywalne. Oczywiście, występuje w tym sektorze przewozów konkurencja wewnątrzgałęziowa i przejmowanie pasażerów przez jedną spółkę od drugiej, ale w większym stopniu ma miejsce pozyskiwanie nowych pasażerów.

Inna sytuacja występuje w przewozach towarów. Mimo strukturalnego podobieństwa z przewozami pasażerskimi (obok PKP Cargo funkcjonuje wielu przewoźników prywatnych) praktycznie ani tonaż ładunków, ani praca przewozowa nie wzrasta. Zresztą podobna sytuacja występuje także w innych krajach europejskich. A trzeba zauważyć, że z roku na rok przewozi się w transporcie lądowym coraz więcej towarów.

Wynika z tego, że cały przyrost masy ładunków do przewiezienia jest kierowany na samochody, za pomocą instrumentu ekonomicznego jakim jest wysokość opłat za korzystanie z infrastruktury. Tak się dzieje mimo powszechnego deklarowania przez polityków konieczności zrównoważonego rozwoju transportu i ogłaszania ambitnych planów.

Według założeń przyjętych w Białej Księdze UE z 2021 r.: "Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu" do roku 2030 powinno być przesunięte 30% transportu drogowego na odległości większe niż 300 km na kolej transport wodny, a do 2050 roku – 50%.

Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju, OECD w swych dokumentach dotyczących transportu zakładała, że do roku 2050 kolejowe przewozy towarowe wzrosną czterokrotnie.

A jaka jest rzeczywistość. Pięć lat temu Europejski Trybunał Obrachunkowy przedstawił ocenę kolejowych przewozów towarowych w UE. Wynikało z niej, że mimo dużych środków z budżetu unijnego oraz nadaniu przez Komisję priorytetu działaniom zmierzającym do ograniczenia transportu drogowego postępuje systematycznie spadek udziału kolei w rynku

przewozów towarowych. W dokumencie Trybunału wskazano przewagi konkurencyjne transportu drogowego nad kolejowym. M.in.:

Transport kolejowy	Transport drogowy
Wnioski z wyprzedzeniem o przydział trasy	Taki obowiązek nie występuje
Inna lokomotywa i inny maszynista na Każdy kraj	Ta sama ciężarówka i ten sam kierowca w całej UE
Brak możliwości przewozu drzwi-drzwi	Pełna możliwość takich przewozów
Opłata za każdy km drogi kolejowej	W wielu przypadkach przejazd za darmo
Najniższy priorytet pociągów towarowych	Równorzędne prawa z innymi pojazdami

Przeprowadzone w ostatnim czasie przez Urząd Transportu Kolejowego konsultacje z podmiotami wykorzystującymi transport kolejowy w swoich procesach logistycznych wykazały, że głównymi barierami w zwiększeniu udziału kolei w rynku przewozowym są: niedostateczna prędkość, koszty przewozu i niewystarczająco dobry stan infrastruktury.

Na pewno, w konfrontacji z transportem drogowym, nie jest atutem kolei punktualność, która nie przekracza 40%, a średnie opóźnienie pociągów nie docierających do odbiorcy o czasie wynosi około 11 godzin. W czasach, kiedy zakłady produkcyjne likwidują magazyny zapewniając sobie dostawy just in time, z taką jakością świadczonej usługi kolej ma małe szanse zawojowania rynku.

Wśród ekspertów transportu kolejowego wskazywane są jako zakłócające zrównoważony rozwój transportu lądowego, stawki dostępu do infrastruktury, które dla przewoźników kolejowych są kilkakrotnie wyższe niż dla przewoźników drogowych. Na pewno jest to problem kluczowy.

Elastyczność cenowa popytu na usługi transportu ładunków kolejną jest niewielka (w Polsce tematem tym najwszechstronniej zajmuje się prof. Jana Pieregut z SGH), w sytuacji gdy na ponad 99% długości dróg publicznych w Polsce nie pobiera się żadnych opłat za korzystanie z infrastruktury. Zatem kilkuprocentowe obniżki stawek dostępu do infrastruktury kolejowej praktycznie nie powodują proporcjonalnego wzrostu przewozów. Zresztą, mogliśmy się o tym przekonać po skutkach obniżenia o około 20% stawek dostępu do infrastruktury po wyroku C – 512/2010 Trybunału Sprawiedliwości UE. Przewozy wzrosły nieznacznie.

Wydaje się, że aby uzyskać wyraźniejszy wpływ na popyt, należałoby obniżyć stawki przynajmniej o 50%. Wynika to z faktu, że koszt dostępu do infrastruktury w ogólnych kosztach przewoźnika wynosi mniej więcej 16 - 20%, czyli zmniejszając stawkę o 10% uzyskuje się obniżenie kosztów jedynie o około półtora do dwóch procent.

Docelowo niezbędne jest wyrównanie warunków konkurencyjności transportu kolejowego z transportem samochodowym.

Czy istnieje możliwość osiągnięcia ambitnych celów formułowanych przez UE, czy OECD? W określonych przez te organizacje terminach, patrząc na zaawansowanie ich realizacji, jest to

raczej nierealne. Dotychczasowe działania zmierzające do wzmocnienia pozycji kolei na rynku przewozów, szczególnie towarowych, nie przynoszą oczekiwanych efektów. Trzeba zatem poszukiwać innych narzędzi.

Wydaje się, że ma rację prof. Wojciech Paprocki, iż odwrócenie tendencji zmniejszania się udziału kolei w rynku przewozów towarowych będzie niemożliwe bez separacji ruchu pasażerskiego i towarowego. Potwierdzeniem tej tezy są towarowe koleje amerykańskie. Nie będzie to łatwe do osiągnięcia, bo oprócz kłopotów ze sfinansowaniem takiego przedsięwzięcia, pojawi się zapewne sprzeciw ekologów.

Adam Wielądek