



ANDRZEJ WACH - były Prezes Zarządu PKP S.A

KOMENTARZ DO SPADKU UDZIAŁU KOLEI
W PRZEWOZACH ŁADUNKÓW, W LATACH 2004 – 2014

1) Kształt współczesnego systemu transportowego w Polsce wynika w istotnej mierze ze strukturalnych i funkcjonalnych zmian zachodzących w nowoczesnych gospodarkach. Rezygnacja z rozwoju określonych gałęzi przemysłu ciężkiego (przemysł wydobywczy, przemysł metalurgiczny) oraz powolne zmiany zachodzące w obszarze energetyki (rozpraszanie miejsc jej wytwarzania z jednoczesnym przechodzeniem na odnawialne źródła energii) wpływają na zmniejszenie zapotrzebowania na uprzednio dominujące w kolejowym transporcie towarowym przewozy całopociągowe. Powyższe zjawisko jest jednym z czynników wpływających na spadek udziału przewozów kolejowych w rynku przewozów towarowych.

2) Spadek przewozów kolejowych jest również wynikiem ponad 20-letnich ograniczeń inwestycyjnych w transporcie kolejowym. Ograniczenia te są skutkiem przyjętej polityki inwestycyjnej, zakładającej że rozwój transportu drogowego jest sprawą publiczną i powszechnie pożądaną, natomiast transport kolejowy powinien być najpierw poddany gruntownej restrukturyzacji. Od 1989 roku Polska jest w procesie odchodzenia od gospodarki opartej na własności państwowej przedsiębiorstw. Świadomie zatem ograniczano wsparcie przedsiębiorstw państwowych, by wymusić procesy restrukturyzacyjne. Taka polityka władz Państwa dotyczyła rzecz jasna również PKP. Polityka ta wspierana medialnymi działaniami, typu „PKP to państwo w państwie” czy „studnia bez dna”, doprowadziła w 2004 roku do faktycznej utraty płynności finansowej. Niemalże wyzerowane nakłady inwestycyjne, doprowadziły do degradacji majątku taborowego jak i linii kolejowych, zaś dworce kolejowe były najbardziej widocznym świadectwem tejże degradacji. Niedopracowane rozwiązania w reformie kolei, spowodowały m.in. brak podstaw prawnych w kierowaniu środków publicznych na działalność utrzymaniową linii kolejowych oraz inwestycyjną w zakresie taboru intermodalnego czy dworców kolejowych. W takiej sytuacji – ogromnych potrzeb i nie tylko finansowych w obszarze kolei - głosy o równe traktowanie transportu kolejowego i samochodowego, były „kamieniem rzucanym w wodę”, zaś w tym samym czasie prywatne firmy przewozowe w transporcie drogowym rosły jak na drożdżach budując branżową siłę oddziaływania na korzystne zmiany otoczenia rynkowego.

3) Na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat, kwestia zrównoważonego rozwoju transportu, była bardzo nośnym wyzwaniem, ale tylko na etapie dyskusji czy sporządzania strategii działania. Hasło „tiry na tory”, było mocno akcentowane w partyjnych programach wyborczych. Wykonywane analizy uzasadniające potrzebę zrównoważonego rozwoju pozostawały jak dotąd zawsze na półce.

4) Pomimo tych negatywnych zjawisk należy dostrzegać, choć powolne, to jednak pozytywne zmiany. Przyjętymi w 2006 roku trzema ustawami, tworzącymi m.in. Fundusz Kolejowy



rozpoczęto budowę długookresowej i stabilnej architektury finansowania kolei. Rozpoczął się proces odbudowy kolei. Efekty tejsze odbudowy najbardziej widoczne są w obszarze dworców kolejowych, ale też coraz bardziej w taborze pasażerskim.

5) Ważnym elementem wymuszającym zmianę podejścia Państwa do transportu kolejowego są zmiany na rynku kolejowych przewozów towarowych. Prywatyzacja PKP Cargo wraz z wcześniej wykreowanymi prywatnymi przewoźnikami pozwoliła zbudować mocno konkurencyjny rynek w tychże przewozach, pozytywnie odbierany tak w aspekcie gospodarczym jak i społecznym. Przelamywane są bowiem dotychczas tendencyjne i krzywdzące opinie społeczne, negatywne dla transportu kolejowego. To bardzo istotny i jak dotychczas uśpiony walor w batalii o porównywalne warunki wykonywania przewozów kolejowych i samochodowych. To z tego środowiska wypływać powinny donośne stanowiska czy merytoryczne opracowania pokazujące uzasadnienie dla przewozów koleją, pokazujące m.in. potrzebę włączania kosztów zewnętrznych w rachunkach ekonomicznych przy podejmowaniu strategicznych kierunków działań.

6) Bezdyskusyjnym jest, że odwrócenie negatywnego trendu spadku roli transportu kolejowego wymaga konsekwentnego wdrażania realnej polityki transportowej obejmującej m.in.:

- a. wdrożenie systemu internalizacji kosztów zewnętrznych przez transport drogowy,
- b. kontynuację modernizacji infrastruktury kolejowej, z zapewnieniem temu procesowi stabilnego finansowania,
- c. wdrożenie systemu wieloletniej umowy finansowania utrzymania infrastruktury kolejowej,
- d. wspieranie finansowania taboru transportu intermodalnego oraz modernizacji i rozbudowy sieci ogólnodostępnych punktów przeładunkowych, wraz z rozszerzeniem ich dotychczasowych funkcji o np.: możliwość dokonania odpraw celnych, składowania, przepakowywania czy konfekcjonowania towarów.

7) Kluczowym aspektem jest, by kierunki rozwoju systemu transportowego w kraju przyjmowane były w oparciu o wyniki kompleksowych i wieloaspektowych analiz. W moim przekonaniu, z tychże analiz uwzględniających internalizację kosztów zewnętrznych w transporcie, potrzeba zrównoważonego rozwoju wypływać będzie jako wniosek, a nie założenie. Pozostanie wówczas determinacją we wdrażaniu wniosków, a co jeszcze ważniejsze odpowiedzialność z tytułu zasadności wydawania środków publicznych.

Warszawa, 5 września 2015