

Dr hab. inż. Leopold Nowosielski

KOLEJE POLSKIE W PROGRAMIE BUDOWY ZRÓWNOWAŻONEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO UNII EUROPEJSKIEJ

SPIS TREŚCI

1. Od EWG (6) do UE (27)
2. Niedoinwestowana infrastruktura techniczna hamulcem poprawy jakości oferty przewozowej
3. Przewozy pasażerskie
4. Przewozy towarowe
5. Problemy z metodą obliczania kosztów zewnętrznych transportu
6. Uwagi końcowe

STRESZCZENIE

W artykule przedstawiono zagadnienie dotyczące włączenia polskich kolei do zrównoważonego systemu transportowego Unii Europejskiej. Scharakteryzowano stan techniczny infrastruktury kolei i skutki eksploatacyjne tego stanu, wynikające głównie z wieloletniego niedoinwestowania. Przedstawiono podział zadań przewozowych w ruchu pasażerskim i towarowym między różnymi przewoźnikami, zmieniający proporcje zwłaszcza w okresie po transformacji ustrojowej w 1989 r. Przedstawiono propozycję usprawnień technicznych, organizacyjnych i finansowych, zmierzających do radykalnej poprawy oferty przewozowej. Scharakteryzowano prace nad wdrożeniem metody obliczania kosztów zewnętrznych transportu. Zasugerowano potrzebę zwiększenia dotacji z budżetu państwa do przewozów kolejowych, jako ważnego sposobu budowy zrównoważonego systemu transportowego.

1. OD EWG (6) DO UE (27)

Ponad rok minął od pięćdziesiątej rocznicy zawarcia Traktatów Rzymskich, w następstwie których określono treść traktatu powołującego z dniem 1 stycznia 1958 r. Europejską Wspólnotę Gospodarczą. Określał on zasady budowy wspólnego rynku eu-

ropejskiego, charakteryzującego się swobodnym przepływem towarów, usług, kapitału i pracy, a w konsekwencji także wspólną politykę transportową, obejmującą sześć jej członków. W traktacie problemy polityki transportowej odnosiły się głównie do gałęzi transportu lądowego, tzn. samochodowego i kolejowego, a w ograniczonym zakresie do transportu morskiego i lotniczego.

Znaczące różnice w poglądach i interesach krajów członkowskich w dużym stopniu wpłynęły na powolny przebieg procesu tworzenia wspólnej polityki transportowej. Transport długo pozostawał poza sferą aktywnych działań integracyjnych EWG. Konsekwencje tej sytuacji są odczuwane do tej pory. Ze względu na niejednolite w sensie strukturalnym rozwiązania w poszczególnych gałęziach transportu i działania stosowane w krajach członkowskich w początkowym okresie budowy wspólnej polityki transportowej, skoncentrowano się na tworzeniu warunków konkurencji w obrębie poszczególnych gałęzi transportu. W warunkach szybkiego rozwoju motoryzacji i rosnącego popytu na przewóz małych partii ładunków wzrosła rola transportu samochodowego, a jego działalność przynosiła duże korzyści gospodarcze. Przewidziane trzy sposoby regulacji rynków transportowych: przez ustalanie cen, zakaz dyskryminacji przewoźników i konsumentów usług oraz nakaz wyrównania warunków konkurencji, okazały się niewystarczające do stworzenia wspólnej polityki transportowej.

W Memorandum do Traktatów Rzymskich postulat zintegrowania rynku transportowego poszerzono o liberalizację i ustanowienie europejskiego systemu transportowego przez rozwój infrastruktury oraz ujednoczenie wymagań technicznych, ekonomiczno-finansowych, socjalnych i ekologicznych. Podejmowane działania doprowadziły do opracowania pierwszej „Białej Księgi”, pt. „Program działania w zakresie wspólnej polityki transportowej”. Postulowano w niej stworzenie wolnej i uczciwej konkurencji na rynku usług transportowych, wolność wyboru środków transportu, równe traktowanie przez administrację państwową wszystkich gałęzi transportu i przewoźników, a także finansową i operacyjno-handlową niezależność przedsiębiorstw operatorskich. Postulaty zawarte w opublikowanej w 1962 r. „Białej Księdze” w opinii krajów członkowskich okazały się niemożliwe do realizacji. Dlatego też w kolejnej „Białej Księdze”, opracowanej w 1973 r. pt. „Rozwój wspólnej polityki transportowej” postulowano harmonizację ustawodawstwa i rozwój infrastruktury, pomijając liberalizację rynku. Przeważało przekonanie, że skoro przepisy różnych krajów stanowią jeden z hamulców liberalizacji rynków, najlepiej podjąć działania w celu ujednoczenia przepisów przez ich harmonizację na szczeblu wspólnotowym. Mimo przyjęcia takiej koncepcji budowy wspólnej polityki transportowej i opracowaniu podstaw prawnych, nie uzyskano w latach siedemdziesiątych znacznego postępu w tej dziedzinie. Różnice stanowisk dotyczące zakresu oraz tempa deregulacji i liberalizacji rynków transportowych uniemożliwiały ich ujednoczenie. Przy ustalaniu kierunków rozbudowy infrastruktury poszczególne państwa zachowały pełną swobodę decyzji. Ze względu na niedostateczny rezultat wspólnych uzgodnień zdecydowano w 1973 r. zastosować pewne formy interwencjonizmu państwowego w stosunku do rozwoju infrastruktury i transportu publicznego oraz bezpieczeństwa ruchu. Nowy okres w tworzeniu wspólnej polityki transportowej zwią-

zany jest z wydaniem trzeciej „Białej Księgi”, pt. „Ku wspólnej polityce transportowej”, koncentrującej zalecenia na problemach zwiększenia efektywności i wydajności transportu. Zwrócono także uwagę na konieczność likwidacji tzw. wąskich gardel. Prezentowane problemy nie były jednak formułowane tak ambitnie jak w poprzedniej „Białej Księdze” – dominował realizm w ocenie sytuacji transportu.

Na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych w wyniku intensywnych działań legislacyjnych powstały programy integracji w postaci uzgodnionej, wspólnej polityki dla każdej gałęzi transportu. Osiągnięte rezultaty przedstawiono w opublikowanej w 1992 r. kolejnej „Białej Księdze”, pt. „Przyszły rozwój wspólnej polityki transportowej”, w której szczególną uwagę zwrócono na rozwój sieci infrastruktury transportu i jej znaczenie dla przyszłości integrującej się Europy, co ściśle wiązało się z wprowadzeniem przez Traktat z Maastricht pojęcia sieci transeuropejskich, w tym sieci transportowej TEN-T. Docelowo sieć powinna obejmować w transporcie szynowym 94 tys. km linii, w tym 20 tys. km linii dużych prędkości, umożliwiających ruch pociągów z prędkością co najmniej 200 km/h. Stworzenie tej sieci do 2020 r. wymaga budowy brakujących jej fragmentów o długości ok. 12 500 km oraz modernizacji linii o długości ok. 12 300 km. Efektem realizacji tych zamierzeń będzie znaczne skrócenie czasu przemieszczania pasażerów i ładunków oraz zmniejszenie kosztów kongestii. W wymienionych dokumentach stwierdzono, że rozwój infrastruktury powinien być poddany ocenie według kryterium zrównoważonej mobilności. W nawiązaniu do coraz mocniej eksponowanego nastawienia proekologicznego oznacza to, że projekty infrastrukturalne powinny wpiisywać się w koncepcję zrównoważonego rozwoju Wspólnoty i zachęcać do korzystania z innych niż drogowe gałęzi transportu, ponieważ działalność transportu drogowego powoduje powstawanie wysokich kosztów zewnętrznych. W rzeczywistości zasada ta nie była konsekwentnie stosowana i wbrew niej promowano deregulację transportu samochodowego i rozbudowę infrastruktury drogowej.

Liberalizacja rynków transportowych i towarzysząca jej silna presja na wdrażanie strategii zrównoważonego rozwoju transportu, spowodowały opracowanie w 2001 r. „Białej Księgi” pt. „Europejska polityka transportowa do 2010 roku – czas na decyzje”. Określała ona nowe cele i zadania dla europejskiej polityki transportowej na pierwszą dekadę XXI wieku, precyzując metody, formy i narzędzia ich realizacji w tej perspektywie. Podkreślono w niej konieczność zmiany struktury podziału zadań między poszczególne gałęzie transportu przez zastosowanie mechanizmów regulowanej konkurencji oraz koordynację współpracy między gałęziami transportu (transport multimodalny, interoperacyjność). Za jeden z podstawowych celów nowej strategii transportowej przyjęto wymóg likwidacji, a przynajmniej ograniczenia narastającej kongestii w głównych korytarzach transportowych Wspólnoty, a także poprawę bezpieczeństwa i jakości usług.

Za szczególnie pilne zadanie uznano określenie zasad obciążenia użytkowników kosztami zewnętrznymi, które generują poszczególne gałęzie transportu, aby w ten sposób zredukować koszty kongestii oraz promować rozwój proekologicznych gałęzi transportu i technologii przewozów, w tym transportu intermodalnego. W „Białej Księdze” z 2001 r. zweryfikowano w wybranych obszarach wyznaczone cele polityki trans-

portowej – np. okres realizacji programu rozwoju sieci transeuropejskich znacznie wydłużono poza 2020 r. Sprawił to raport Komisji z czerwca 2006 r. poświęcony ocenie realizacji tej polityki, opracowany na półmetku wyznaczonego okresu jej wdrażania. W zasadzie Raport nie zmienił celów polityki, wskazał jednak na potrzebę dokonania pewnych modyfikacji oraz złagodzenia restrykcyjnego nastawienia wobec transportu drogowego, jako głównego sprawcy wzrostu kosztów zewnętrznych w transporcie.

Polityka transportowa UE, jako element regulacji systemu transportowego oraz jego relacji z otoczeniem, nie jest dojrzałym i skutecznym narzędziem realizacji celów i zadań, które stawia przed nią proces budowy efektywnie działającego wspólnego rynku. W swej strukturze celów polityka ta nie jest wolna od sprzeczności, z których istotną jest brak możliwości uzyskania kompromisu między dążeniem do maksymalizacji efektywności funkcjonowania rynku transportowego a rygiorem zrównoważonego rozwoju, opartym na silnie eksponowanych kryteriach ekologicznych i społecznych. Wielość celów i zadań, stawianych przed wspólną polityką transportową oraz oczekiwań kierowanych pod jej adresem, jak też znaczna rozbieżność interesów krajów członkowskich spowodowały, że polityka ta do dziś nie osiągnęła w pełni zamierzonych celów i wymaga dalszych modyfikacji i uzupełnień. Dotyczą one m.in. takich zagadnień jak koordynacja procesów planowania i finansowania rozwoju sieci transeuropejskich oraz infrastruktury transportowej o znaczeniu krajowym i regionalnym. W 2006 r. podjęto decyzję o opracowaniu modelu pomiaru i wyceny wszystkich kosztów zewnętrznych. Model ten mógłby stanowić podstawę do określania wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury oraz powinien zawierać strategię jego implementacji we wszystkich obszarach transportu.

Z syntetycznej charakterystyki działań Unii Europejskiej wynika, że budowa zrównoważonego systemu transportowego nie nastąpi szybko ze względu na trudności w opracowaniu metod obliczania kosztów zewnętrznych, powszechnie akceptowanych przez poszczególne kraje UE. W tej sytuacji wydaje się niezbędne podjęcie koniecznych działań w celu podniesienia jakości oferty przewozowej i bezpieczeństwa transportu kolejowego, aby atrakcyjność tej oferty wynikała z jej rzeczywistego poziomu, a nie wpływu zmiany kosztów dostępu do infrastruktury transportowej.

2. NIEDOINWESTOWANA INFRASTRUKTURA TECHNICZNA HAMULCEM POPRAWY JAKOŚCI OFERTY PRZEWOZOWEJ

Podejmując działania na rzecz poprawy pozycji kolei na rynku transportowym, należy uwzględnić fakt, że w Polsce, podobnie jak i w innych krajach, występuje duże zróżnicowanie zakresów działania poszczególnych gałęzi transportu. Dominujący udział transportu samochodowego w obsłudze zarówno przewozów pasażerskich, jak i towarowych wbrew opinii i zaleceniom UE, powoduje coraz większe obciążenie dróg coraz liczniejnymi samochodami osobowymi i nierzadko przeciążonymi samochoda-

mi ciężarowymi, niszczącymi nawierzchnię nie zawsze dostosowaną do dużych obciążeń. Równie znaczącymi skutkami są wzrastające koszty kongestii, wzrost zanieczyszczeń i zwiększenie degradacji środowiska oraz liczne wypadki drogowe. Szybkiego rozwiązania wymaga problem nakładów finansowych na utrzymanie i rozwój infrastruktury transportu lądowego, zdecydowanie zbyt małych w stosunku do technicznie uzasadnionych potrzeb oraz racjonalnego podziału tych środków na drogi i kolej. Według zaleceń UE, 60% przyznaných środków powinno być przeznaczane na drogi, a 40% na infrastrukturę kolejową. W latach 2002 – 2004 na infrastrukturę kolejową przeznaczono 8% , a na drogi 82% sumy środków przeznaczonych na infrastrukturę transportu. W 2005 r. na modernizację i rozbudowę sieci drogowej przeznaczono 8 mld zł, a na infrastrukturę kolejową tylko 92 mln zł. W programie operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2007 – 2013 przeznaczono na drogi 70% środków finansowych, a na kolej tylko 30%.

Długotrwałe niedoinwestowanie kolei powinno spowodować radykalne zwiększenie nakładów na utrzymanie i rozwój wyposażenia technicznego kolei, bez którego nie sposób nie tylko zmniejszyć różnice technologiczne pomiędzy kolejami Polski i innych krajów UE, ale nawet ograniczyć pogłębianie się tych różnic. Procesy integracyjne między kolejami polskimi i kolejami pozostałych krajów Wspólnoty natrafiają na duże trudności właśnie z powodu tych różnic. Istniejące różnice są spowodowane zróżnicowaną wielkością nakładów inwestycyjnych. W niektórych krajach UE w latach 2000 – 2003 nakłady wynosiły (tabl. 1).

Tablica 1

Nakłady inwestycyjne na koleje w wybranych krajach UE

Kraj	Nakłady (mln euro)
Niemcy	33 117
Włochy	21 017
Austria	3 130
Hiszpania	2 588
Czechy	2 237
Polska	1 159

Przedstawione dane wskazują jednoznacznie na rażąco niski poziom nakładów na funkcjonowanie i rozwój polskich kolei w porównaniu z nakładami na koleje innych krajów, również tych, które podobnie jak Polska dokonały transformacji ustrojowej. Państwa członkowskie UE, zgodnie z jej zaleceniami, są zobowiązane do ponoszenia kosztów utrzymania i rozwoju infrastruktury kolejowej. Nakłady na ten cel wynoszą średnio ok. 2% PKB – w Polsce zmalały z 0,4% w 1990 r. do 0,1% w 2004 r. Wieloletnia preferencja potrzeb infrastruktury drogowej w stosunku do potrzeb infrastruktury ko-

lejewej została także potwierdzona faktem, że w 2009 r. przeznaczono na drogi 30 mld złotych, a na utrzymanie i modernizację linii kolejowych 3,6 mld złotych. Wielkość tej sumy jest zagrożona zmniejszeniem środków własnych PKP PLK wskutek przewidywanego zmniejszenia wpływów, powodowanego spadkiem wielkości przewozów towarowych.

Od 2007 r. w zarządzaniu infrastrukturą kolejową na liniach normalnotorowych dominującą pozycję zajmuje spółka PKP Polskie Linie Kolejowe SA (jej pozycja wynika z faktu, że jej udział w sprzedaży tras wynosi 98,5%). Zarządcą fragmentu infrastruktury kolejowej jest spółka PKP LHS, która jest także wyłącznym przewoźnikiem na linii szerokotorowej. Na podobnych zasadach działa spółka PKP SKM Sp. z o.o., będąca przewoźnikiem w aglomeracji trójmiejskiej. Spółka PKP PLK w 2007 r. zarządzała liniami o długości 20 546 km, w tym liniami eksploatowanymi o długości 18 993 km. Linie o państwowym znaczeniu o długości 11 425 km są zarządzane wyłącznie przez PKP PLK. Polska ma jedną z najdłuższych sieci kolejowych w Europie, ale pod względem gęstości sieci wynoszącej 6,57 km/100 km² ustępuje wielu krajom: Czechom (12,2 km/100 km²), Niemcom (10,1 km/100 km², Wielkiej Brytanii – 6,9 km/100 km²).

Gęstość sieci w Polsce jest zróżnicowana od 3,60 km/100 km² w województwie lubelskim do 17,52 km/100 km² w województwie śląskim. Długość linii zarządzanych przez PKP PLK w latach 2003 – 2007 zmniejszyła się prawie o 2,9 tys. km w wyniku stopniowej likwidacji odcinków o niedostatecznym obciążeniu ruchem. Decyzje te powinny być zweryfikowane na podstawie rzetelnej oceny rzeczywistych potrzeb przewozowych, zwłaszcza że przypadki likwidacji obsługi wystąpiły w województwach: lubelskim, warmińsko-pomorskim, podlaskim i zachodnio-pomorskim, w których gęstości zarówno sieci drogowej, jak i kolejowej są niewielkie.

Stan techniczny eksploatowanych linii jest oceniany w 25% jako dobry (wymaga tylko systematycznych robót konserwacyjnych), w 40% jako dostateczny (oprócz systematycznych robót konserwacyjnych wymaga wymiany pojedynczych elementów), w 35% jako stan niezadowalający (wymaga kompleksowej wymiany szyn, podkładów i innych części składowych nawierzchni). Stan techniczny nawierzchni kolejowej nadal ulega dekapitalizacji wskutek niedostatecznej ilości wykonywanych robót utrzymaniowo-naprawczych, co powoduje wzrost zagrożenia bezpieczeństwa ruchu pociągów. Wynikające z cykli naprawczych roczne potrzeby napraw głównych torów wynoszą ok. 1 390 km, natomiast: w 1995 r. objęły one 615,9 km, w 2000 r. – 341,7 km, w 2004 r. – 179,8 km, w 2005 r. – 114,1 km, a w 2007 r. – 642,7 km.

Roczne potrzeby wymian rozjazdów wynoszą ok. 2 490 sztuk, natomiast: w 1995 r. objęły one 1991 rozjazdów, w 2000 r. – 267 sztuk, w 2004 r. – 164 sztuki, w 2005 r. – 85 sztuk, a w 2007 r. – 446 sztuk. Według przeprowadzonych analiz, na koniec 2007 r. zaległości w wykonaniu wymaganych napraw głównych wynoszą 10 500 km torów i 17 600 sztuk rozjazdów. Utrzymanie nawierzchni torów głównych linii znaczenia krajowego (ok. 19 tys. km) bez podwyższania ich parametrów eksploatacyjnych wymaga nakładów w wysokości ok. 500 mln zł rocznie. Przydzielone dotacje z budżetu wyniosły w 2004 r. – 282 mln zł, a w 2005 r. – 250,9 mln zł.

Niewystarczające nakłady na naprawy główne i bieżące nawierzchni zmuszają do zmniejszania w określonych miejscach prędkości rozkładowej pociągów. W 2005 r. liczba takich miejsc zmalała w stosunku do 2004 r. z 4 350 do ok. 4 200, ale ich długość wzrosła o ok. 1800 km. W końcu 2006 r. obowiązywało 4 855 miejsc o ograniczonej prędkości, a w końcu 2007 r. – 5 238. Według stanu na koniec 2007 r. obniżenie prędkości rozkładowej wprowadzono na długości 1 307 km torów głównych, a podwyższenie prędkości na 604 km. Na liniach zarządzanych przez PKP PLK użytkuje się ok. 31 tys. budowli (mosty, wiadukty, tunele, przepusty, ściany oporowe), w tym na liniach eksploatowanych około 26 tys. budowli. Prawie 80% obiektów jest eksploatowanych od przeszło 80 lat. W większości nie odpowiadają one aktualnie obowiązującym normom, szczególnie w zakresie podwyższonej prędkości pociągów oraz podwyższonych dopuszczalnych nacisków na oś. W każdym roku robotami zapobiegawczymi należałoby objąć 25% obiektów, a konserwacją ok. 55% obiektów. Konsekwencją przedstawionego stanu technicznego nawierzchni kolejowej jest niska prędkość pociągów i wynikające stąd mało atrakcyjne czasy podróży szczególnie dotkliwe dla pociągów, które ze względu na swój charakter powinny rozwijać odpowiednio duże prędkości (IC, EC, EN). Nie jest to bez znaczenia dla pociągów towarowych, których niskie prędkości wydłużają czas przewozu ładunków. Ponadto szacunkowe obliczenia wykazały, że na niektórych liniach ok. 25–30% zużycia energii trakcyjnej wynika z częstego zmniejszania i zwiększania prędkości pociągów.

Istniejąca, bardzo trudna sytuacja kolei na rynku transportowym została spowodowana wieloletnim niedoinwestowaniem kolei. Jej wspomaganie z budżetu jest najczęściej znacznie niższe od potrzeb wynikających, nie tylko z obowiązujących norm technicznych, ale i obowiązku świadczenia usług przewozowych o charakterze usług publicznych. W tej sytuacji podjęta w sierpniu 2008 r. decyzja o uruchomieniu „Programu budowy kolei dużych prędkości w Polsce” (KDP), którego nadrzędnym celem jest stworzenie w Polsce systemu przewozów kolejowych połączonego z siecią kolejową Unii Europejskiej, nie jest powszechnie uznawana za racjonalną. Istnieje obawa, że realizacja tego programu może nastąpić kosztem doprowadzenia do prawidłowego stanu istniejącej sieci kolejowej. Program KDP ma być realizowany do 2030 r. równoległe z realizacją programu modernizacji i rewitalizacji konwencjonalnej sieci kolejowej. Oba programy mają się nawzajem uzupełniać, tak aby powstał nowoczesny system transportu kolejowego pasażerów i towarów. Zwolennicy realizacji programu KDP upatrują w jego realizacji rozwój techniczny i technologiczny polskiego transportu kolejowego. Jednak długi, przewidywany czas realizacji programu dotyczącego konwencjonalnej sieci kolejowej podważa wiarę, że program KDP będzie traktowany priorytetowo, zwłaszcza gdy pojawią się problemy finansowe. Podstawowym nowo budowanym elementem sieci KDP jest połączenie Warszawy z Wrocławiem i Poznaniem przez Łódź, z rozgałęzieniem linii „Y” w rejonie Kalisza. Przewidziane jest rozpoczęcie prac i opracowanie projektu, tak aby jego realizację podjęto najpóźniej w 2011 r. Prace budowlane powinny być wykonane w latach 2014 – 2019. W latach 2018 – 2019 będą przeprowadzone testy i próby powykonawcze. Sieć KDP obejmie nie tylko zbudowaną linię „Y”, ale także linie przewidziane do modernizacji, a przede wszystkim:

1. Centralną Magistralę Kolejową na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (prędkość; maksymalna 250 km/h, w dalszym etapie 300 km/h) – do 2015 r.
2. Odgałęzienie od CMK (Psary – Kraków, prędkość maksymalna 200 km/h) – do 2012 r.
3. Linie Warszawa – Gdynia (prędkość maksymalna 200 km/h) – do 2013 r.
4. Linie Poznań – Szczecin (prędkość maksymalna 200 km/h) – do 2014 r.
5. Linie Warszawa – Białystok (prędkość maksymalna 200km/h) – do 2014 r.
6. Linie Wrocław – Poznań (prędkość maksymalna 200 km/h) – do 2014 r.

Szkoda, że lista linii przewidzianych do modernizacji nie przewiduje szybkich połączeń budowanej sieci z ważnymi ośrodkami, jakimi niewątpliwie są Lublin i Rzeszów. Budowa linii „Y” stworzy możliwość uruchomienia szybkiego połączenia Warszawa – Berlin o czasie podróży konkurencyjnym w stosunku do czasu podróży samolotem. Realizacja programu ułatwi także połączenie z Pragą przez Wrocław. Połączenie Warszawa – Berlin leży w linii połączenia Berlin – Moskwa. Racjonalność obu programów, tzn. programu KDP oraz programu modernizacji i rewitalizacji konwencjonalnej sieci kolejowej zweryfikują przeznaczone na ich realizację fundusze oraz czas.

Wobec wzrostu nakładów finansowych na inwestycje kolejowe, uznano w PKP PLK, że istniejąca do 2006 r. struktura nie jest efektywna. W tej strukturze zarządu spółki, Biuro Inwestycji podlegało członkowi zarządu do spraw współpracy z Unią Europejską. Zajmowało się ono planowaniem, przygotowywaniem i monitorowaniem procesów inwestycyjnych. W ośmiu oddziałach regionalnych istniały wydziały realizacji inwestycji. Biuro Inwestycji zostało podzielone na cztery niezależne jednostki: Biuro Planowania Inwestycji, Biuro Przygotowania Inwestycji, Biuro Realizacji Inwestycji oraz Biuro Monitorowania Projektów Unii Europejskiej. Równocześnie z jednej do trzech osób zwiększyła się liczba członków ścisłego kierownictwa spółki, odpowiedzialnych za procesy inwestycyjne (członek zarządu ds. projektów unijnych, członek zarządu ds. przygotowania inwestycji oraz członek zarządu ds. realizacji inwestycji).

Podstawowym elementem reform w spółce PKP PLK było przekształcenie oddziałów regionalnych w jednostki odpowiedzialne wyłącznie za procesy inwestycyjne. Wcześniej oddziały regionalne, będące pośrednim szczeblem w strukturze spółki, były odpowiedzialne za zarządzanie operacyjne w terenie, zapewniając przepływ informacji między centralą spółki i zakładami linii kolejowych, przygotowywanie budżetów zakładów, obsługę przewoźników kolejowych, utrzymywanie odpowiednich standardów na liniach kolejowych oraz realizację remontów. Obecnie oddziały regionalne mają skoncentrować swą działalność na planowaniu działalności inwestycyjnej, przygotowywaniu dokumentacji i nadzorowaniu realizacji inwestycji. Nowe funkcje przekazane oddziałom w wielu wypadkach pokrywają się jednak z zadaniami centrali. Brakuje wyraźnego rozgraniczenia, w których sprawach decyzje podejmuje centrala, a w których oddziały regionalne. Często nowe rozwiązania organizacyjne w dużych i skomplikowanych strukturach nie są wolne od wad, ale można mieć nadzieję, że środowisko doświadczonych pracowników tej spółki, po dokonaniu analizy zaistniałej sytuacji, opra-

cuje i wdroży plan ich usunięcia. Niepokojące jest natomiast zjawisko powierzenia poważnych stanowisk ludziom, którzy w całej swej karierze na kolei nigdy nie zetknęli się z problemami działalności inwestycyjnej.

3. PRZEWOZY PASAŻERSKIE

Struktura wielkości przewozów pasażerskich realizowanych przez podstawowe gałęzie polskiego systemu transportu lądowego, tzn. transportu kolejowego i samochodowego (tabl. 2) uległa radykalnej zmianie po transformacji ustrojowej. Przed jej nastąpieniem transport kolejowy przewoził pasażerów zarówno w przewozach lokalnych, jak i międzyregionalnych, o czym świadczą wielkości średniej odległości przewozów. W 1985 r. liczba pasażerów przewiezionych koleją stanowiła nieco ponad 40% ogólnej liczby pasażerów przewiezionych przez transport lądowy. Pozostałych pasażerów przewiózł transport samochodowy. W przeważającej części były to przewozy o charakterze lokalnym. Przewozy te realizowały głównie przedsiębiorstwa państwowe PKP i PKS. Niezauważalny był udział samochodów osobowych ze względu na bardzo niewielką ich liczbę w przeliczeniu na 1 000 mieszkańców: (w 1970 r. – 13,8, a w 1980 r. – 65,3).

Tablica 2

Struktura podziału rynku przewozów pasażerskich

Rok	Transport kolejowy		Transport samochodowy	
	Liczba pasażerów [tys.]	Średnia odległość przewozu [km]	Liczba pasażerów [tys.]	Średnia odległość przewozu [km]
1970	1 056 479	34,9	1 373 644	21,2
1975	1 117 959	38,7	2 237 288	20,5
1980	1 100 508	42,1	2 379 252	20,7
1985	1 005 107	51,7	2 434 423	21,4
1990	789 922	63,8	2 084 708	22,3
1995	465 901	57,2	1 131 593	30,0
2000	360 687	66,8	954 515	33,2
2007	279 657	71,0	718 274	38,1

Znaczny spadek wielkości przewozów pasażerskich, zwłaszcza realizowanych przez transport kolejowy, nastąpił głównie w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku i na początku XXI w. i wystąpił głównie na trasach obsługiwanych przez pociągi regionalne w rejonach o bardzo zróżnicowanym charakterze sieci osadniczej i równie zróżnicowanym potencjale ekonomicznym. W rejonach słabych ekonomicznie władze samorządowe nie były w stanie współuczestniczyć w podnoszeniu kosztów obsługi

transportowej mieszkańców, dlatego nastąpiło znaczące obniżenie jej jakości. Spadek wielkości przewozów został spowodowany przede wszystkim przez:

- pogarszającą się sytuację na rynku pracy (znaczące bezrobocie i mała mobilność społeczeństwa),
- małą atrakcyjność oferty przewozowej,
- zmniejszoną w niektórych rejonach kraju dostępność przestrzenną przystanków kolejowych, powodowaną zaniechaniem obsługi odcinków o niewielkim obciążeniu (ich długość osiągnęła w 2007 r. ok. 2,9 tys. km), a słabe ich obciążenie wynikało m.in. z ograniczonej możliwości zwiększenia liczby uruchamianych pociągów regionalnych,
- szybko wzrastającą liczbę samochodów osobowych.

Przewozy pasażerskie realizowane przez transport samochodowy także zmalały, ale ich spadek następował z różną intensywnością od 1995 r. Od przewozów realizowanych przez kolej są one przeszło 2,5 razy większe w liczbie pasażerów i o około 50% większe w pracy przewozowej. Szybki rozwój motoryzacji indywidualnej spowodował spadek wielkości przewozów pasażerskich zarówno w transporcie samochodowym, jak i kolejowym. O atrakcyjności przewozów transportem kolejowym nie świadczy w sposób jednoznaczny poziom motoryzacji indywidualnej. Wśród krajów o wysokim stopniu motoryzacji indywidualnej częstość korzystania z usług kolei w 2007 r. była znacznie większa niż w Polsce:

Francja – 504 sam./1000 mieszkańców – 15,6 przejazdów,

Niemcy – 566 sam./1000 mieszkańców – 19,3 przejazdy,

Węgry – 293 sam./1000 mieszkańców – 9,9 przejazdów,

Polska – 351 sam./1000 mieszkańców – 7,3 przejazdy.

Dane te pozwalają sądzić, że o atrakcyjności kolei decyduje jakość świadczonych usług, które na kolejach polskich nie charakteryzują się wysokim poziomem, a nie liczba użytkowanych samochodów.

Deregulacja transportu samochodowego spowodowała powstanie wielu przedsiębiorstw transportowych, które także nie wytrzymały konfrontacji z motoryzacją indywidualną. W wyniku restrukturyzacji przedsiębiorstwa PKP, obsługę rynku przewozów pasażerskich realizowało ogółem 28 przewoźników, w tym 8 obsługiwało przewozy na liniach normalnotorowych (tabl. 3). Wśród nich:

- trzy spółki Grupy PKP: PKP Przewozy Regionalne, PKP Intercity, PKP SKM Sp. z o.o. Trójmiasto,
- trzy spółki będące własnością samorządów lokalnych: SKM Sp. z o.o. w Warszawie, Koleje Mazowieckie, PKP WKD Sp. z o.o.,
- dwa przedsiębiorstwa prywatne: PCC Rail S.A., Freightliner PL Sp z o.o.

Tablica 3

Struktura udziału przewozów pasażerskich realizowanych przez przewoźników
w transporcie szynowym

Przewoźnik	Lata							
	2004		2005		2006		2007	
	Liczba pasażerów [tys.]	Średnia odległość przewozu [km]	Liczba pasażerów [tys.]	Średnia odległość przewozu [km]	Liczba pasażerów [tys.]	Średnia odległość przewozu [km]	Liczba pasażerów [tys.]	Średnia odległość przewozu [km]
Przewozy Regionalne	221 269	66,9	163 089	75	159 603	76,2	167 529	75,8
PKP Intercity	7 954	349,9	9 600	348,2	10 664	336,6	11 551	337,3
SKM Trójmiasto	35 429	16,8	37 714	18,1	39 269	18,7	40 551	18,5
PKP WKD	6 191	18,2	6 410	18,5	6 663	19,2	6 665	16,5
Koleje Mazowieckie	0	0	40 011	35,5	40 412	39,8	45 180	43,3
SKM Warszawa	0	0	300	21,1	3 608	17,5	6 584	10,6
PCC Rail	0	0	0	0	0	0	133	23,7
Freightliner	0	0	0	0	0	0	0,2	0

W latach 2004 – 2007 odnotowano wzrost o ponad 40% przewozów realizowanych przez pociągi kwalifikowane: ekspresy, IC, EC i EN. Jest to wynik zarówno zapotrzebowania na tego rodzaju usługi przewozowe, jak i działań kierownictwa spółki PKP Intercity, wprowadzającego do eksploatacji zmodernizowany i nowoczesny tabor oraz nowe rozwiązania w obsłudze pasażerów. Jakość oferty przewozowej prezentowana przez pociągi uruchamiane przez PKP Intercity zależy od dopuszczalnych prędkości jazdy na poszczególnych liniach i parametrów taboru. Pociągi te w przeważającej części trasy przejeżdżają po liniach o parametrach wyższych niż charakteryzujące pozostałe linie. Właściwe dla tej grupy pociągów linie o maksymalnej prędkości 120–160 km/h stanowią zaledwie ok. 15% długości eksploatowanych linii. Sytuacja spółki PKP Intercity uległa istotnej zmianie w wyniku przejęcia pociągów międzywojewódzkich ze spółki PKP Przewozy Regionalne. Stanowią one ok. 16% pasażerów przewożonych przez kolej. Należy oczekiwać podjęcia starań o poprawę stanu przejętego, przestarzałego (średni wiek ok. 25 lat) i zużytego fizycznie taboru. Istnieje obawa, że jeżeli w najbliższych latach nie nastąpi znaczące zwiększenie zakupów taboru, może nastąpić konieczność ograniczenia liczby uruchamianych pociągów.

Największym przewoźnikiem pasażerów jest spółka PKP Przewozy Regionalne. Warto zwrócić uwagę na fakt, że spółki będące własnością samorządów lokalnych, tj. SKM Warszawa, Koleje Mazowieckie i PKP WKD, obsługujące aglomerację warszawską oraz SKM Trójmiasto, przewiozły 98 980 tys. pasażerów w 2007 r., czyli prawie 60% przewozów realizowanych przez PKP Przewozy Regionalne. Wynika stąd, że ta spółka obsługując pozostałą, niemałą część kraju, przewiozła jedynie o ok. 40% większą liczbę pasażerów niż wspomniane spółki obsługujące tylko obie aglomeracje. Potwierdza to opinię o bardzo złej obsłudze transportowej społeczeństwa, zwłaszcza w słabszych ekonomicznie rejonach kraju. Mała częstość uruchamianych pociągów wynika z faktu, że jest określana na podstawie popytu szacowanego na skrajnie niską jakość obsługi pasażerów, dyktowaną dążeniem do minimalizacji kosztów. Często prasa informuje o uruchamianiu pociągów o pojemności niedostosowanej do liczby pasażerów, zwłaszcza w okresie szczytowego natężenia przewozów, a także uruchamianiu pociągów w godzinach nieodpowiednich dla pasażerów.

Zgodnie z sugestiami UE, organizowanie i finansowanie przewozów regionalnych w Polsce powierzono ustawą o transporcie kolejowym z czerwca 1997 r. samorządom wojewódzkim. Trudności w uzyskaniu rozwiązania pozytywnie ocenianego zarówno przez rząd, jak i samorządy wojewódzkie, opóźniały wprowadzenie jej w życie. Zasadność wprowadzenia tego rozwiązania potwierdził rząd w dokumencie przyjętym przez Radę Ministrów w czerwcu 2005 r., pt. „Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025”. Zawarte po długich negocjacjach umowy między rządem i samorządami wojewódzkimi o przekazaniu zadania organizowania i finansowania przewozów regionalnych zaczęły obowiązywać z dniem 1 stycznia 2009 r. W ten sposób rząd przekazał samorządom kolejną ważną społecznie, a jednocześnie trudną i kosztowną dziedzinę. Wskutek tego zamiast jednego centralnego monopolisty utworzono aż 16 monopolistów wojewódzkich. Czy to rozwiązanie okaże się racjonalne, trudno oceniać po upływie tak krótkiego czasu jego funkcjonowania. Nawiązując do treści III Pakietu Kolejowego, celowe byłoby opracowanie ustawy regulującej funkcjonowanie przewozów pasażerskich o charakterze usługi publicznej, określającej obowiązki przewoźnika wobec pasażera dotyczące punktualności realizacji usługi, bezpieczeństwa pasażera podczas wsiadania, przewozu i wysiadania oraz warunków podróży, a także zasad ich finansowania. Argumentacja, że członkowie samorządów, znając lokalne warunki, prawidłowo i zgodnie z potrzebami mieszkańców opracują i wdrożą rozkład jazdy pociągów lokalnych zgodny z rzeczywistymi potrzebami i nawiązujący do rozkładów jazdy sąsiednich województw, nie zawsze znajduje potwierdzenie. Celowe jest poddanie publicznej ocenie zastosowanych rozwiązań i wyciągnięcie wynikających z niej wniosków.

4. PRZEWOZY TOWAROWE

Struktura podziału rynku przewozów towarowych pomiędzy transport kolejowy i samochodowy (tabl. 4) uległa istotnej zmianie po transformacji ustrojowej. Przed nią

polityka transportowa rządu prowadziła do maksymalizacji obciążenia transportu kolejowego, czemu sprzyjał charakter potrzeb przewozowych gospodarki, w dużym stopniu surowcowej. Projekty zwiększające zakres współpracy kolei z transportem samochodowym nie znalazły uznania wobec tendencji minimalizacji zużycia paliw płynnych i ograniczania nakładów na modernizację i wzmocnienie dróg. Przez prawie cały ten okres transport samochodowy zaspokajał potrzeby przewozowe o charakterze lokalnym. W latach 1980 – 1985 odległość przewozu ładunków wzrosła, jednak równocześnie poważnie zmalała wielkość przewozów (o 36,3%), co wskazuje na zmianę struktury potrzeb lokalnych.

Tablica 4

Struktura podziału rynku przewozów towarowych

Rok	Transport kolejowy		Transport samochodowy	
	Liczba ton ładunków [mln ton]	Średnia odległość przewozu [km]	Liczba ton ładunków [mln ton]	Średnia odległość przewozu [km]
1970	382 307	259,6	862 579	18,3
1975	464 248	278,4	1 742 985	18,7
1980	482 062	279,5	2 167 946	20,5
1985	419 378	287,7	1 393 644	26,2
1990	281 658	296,6	1 292 358	31,2
1995	225 348	306,7	1 086 762	47,1
2000	187 247	290,8	1 006 705	74,5
2007	245 346	221,1	1 213 246	131,5

Głęboki spadek wielkości kolejowych przewozów towarowych po transformacji ustrojowej, został spowodowany przede wszystkim zmniejszeniem transportochłonności gospodarki wskutek stopniowego zmniejszania jej surowcowego charakteru, ale także konkurencyjną działalnością prywatnych przewoźników. Spadek ten miał miejsce nie tylko w przewozach całopociągowych, ale przede wszystkim w przewozach niewielkich partii ładunków, wykonywanych przez kolej w pojedynczych wagonach lub niewielkich ich grupach. Skutecznymi konkurentami byli i są prywatni przewoźnicy działający w transporcie szynowym, ale przede wszystkim przedsiębiorstwa silnie rozwijającego się transportu samochodowego. Przejawem tego jest zwiększające się zatłoczenie sieci drogowej spowodowane przez liczne samochody ciężarowe o dużej ładowności, przewożące ładunki przeważnie na duże odległości. Wskazuje to na potrzebę zwiększenia aktywności kolei w odzyskiwaniu dawniej wykonywanych przez nią przewozów.

W 2007 r. przewozy towarowe były realizowane przez 45 przewoźników, w tym dwóch przewoźników Grupy PKP SA: PKP CARGO S.A., spółkę działającą na sieci normalnotorowej i PKP LHS Sp. z o.o., spółkę przewożącą ładunki na linii szerokotorowej. Udział Grupy PKP w przewozach towarowych wynosił ogółem 52,2%, z tym jednak, że odejmując 2,9% udziału PKP LHS, rzeczywisty udział PKP CARGO w przewozach ogółem na sieci normalnotorowej wynosi tylko 49,3%, a więc mniej niż połowę. Wśród pozostałych 43 przewoźników wyróżnia się pięciu przewoźników o największych udziałach w obsłudze przewozów towarowych:

- Grupa CTL Logistics (CTL Rail Sp. z o.o. oraz CTL Train Sp. z o.o.),
- Grupa PCC Rail SA,
- Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego Holding w Zabrze S.A.,
- Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem S.A. Rybnik.

Przewoźnicy ci ogółem przewieźli 38% towarów (tabl. 5). Pozostałych trzydziestu ośmiu przewoźników przewiozło 9,8% towarów.

Tablica 5

Struktura podziału przewozów towarowych realizowanych przez przewoźników w transporcie szynowym

Przewoźnik	Lata							
	2004		2005		2006		2007	
	Liczba ton towarów [tys.]	Średnia odległość przewozu [km]	Liczba ton towarów [tys.]	Średnia odległość przewozu [km]	Liczba ton towarów [tys.]	Średnia odległość przewozu [km]	Liczba ton towarów [tys.]	Średnia odległość przewozu [km]
Grupa PKP	163 668	292,5	149 934	292,3	156 426	283,4	153 475	283,8
Grupa CTL	8 431	116,9	6 449	252,6	13 487	210,6	15 440	210,2
Grupa PCC	9 314	88,5	9 720	105,6	11 238	126,0	13 058	123,4
PTK Holding Zabrze	34 335	20,6	34 950	24,6	35 410	33,1	35 439	31,2
PTK i GK Rybnik	52 716	12,6	51 501	12,3	53 731	15,3	52 239	13,1

Mimo poważnego zmniejszenia wielkości przewozów towarowych realizowanych przez PKP CARGO, nadal jego pozycja w obsłudze przewozów towarowych jest dominująca. Aktualnym celem podejmowanych działań powinno być zwiększenie atrakcyj-

ności oferowanych usług zarówno w przewozach całopociągowych, jak i wagonowych. Podstawowym, choć nie jedynym działaniem zwiększającym atrakcyjność przewozów towarowych, jest poprawa terminowości i skrócenie czasu przewozów towarów wskutek usprawnienia technologii procesów przewozowych na podstawie analizy obecnego stanu. Jeden z przewoźników spoza Grupy PKP, dysponujący niewielkim ilostanem wagonów towarowych intensywnie je eksploatuje i osiąga w roku wielkość pracy przewozowej przeciętnego wagonu w wysokości ok. 1 300 tkm, a w PKP CARGO, posiadającym znacznie większy ilostan wagonów towarowych, ten wskaźnik wynosi niespełna 550 tkm. Brak szczegółowych informacji o czasie trwania poszczególnych operacji technologicznych uniemożliwia określenie przyczyn tak dużej różnicy. Przed niewielu laty PKP opracowywało rocznik statystyczny zawierający szczegółowe informacje, nie tylko o wykonanych przewozach, ale także o poszczególnych elementach procesów przewozu pasażerów i ładunków oraz wykorzystaniu środków technicznych uczestniczących w ich realizacji. Na ich podstawie w jednoznaczny sposób można byłoby określić przyczyny tej zaskakującej różnicy i jej skutki dla zdolności przewozowej PKP CARGO. Jest to tylko przykład możliwości stwarzanych dzięki posiadaniu odpowiednio szczegółowych informacji o przebiegu procesów przewozowych. Umożliwiają one krytyczną ocenę ich przebiegu, ograniczenie intensywności występowania zjawisk niekorzystnych oraz ułatwiają projektowanie nowych rozwiązań.

Podstawową rolę w obsłudze pasażerów w przewozach pasażerskich i towarów w przewozach towarowych spełnia 1560 stacji, z których 1530 obsługuje przewozy towarowe. Poza nimi występuje: 120 stacji rozrządowych i 169 stacji manewrowych. Punktami nadania i odbioru przewiezionych przesyłek są tory ładunkowe ogólnego użytku – ok. 1350 oraz bocznice – ok. 2000. Stacje manewrowe spełniają istotną rolę w procesie koncentracji wagonów ładownych i próżnych zabranych z punktów ładunkowych, znajdujących się w rejonie ciężenia stacji (RCSM) i przesyłania ich do właściwej stacji rozrządowej oraz w procesie dekoncentracji – przesyłania wagonów ładownych i próżnych otrzymanych ze stacji rozrządowych do właściwych punktów ładunkowych znajdujących się w RCSM. Celowe jest podjęcie działań zmierzających do identyfikacji potoków całopociągowych na podstawie danych uzyskanych ze stacji manewrowych o większym obciążeniu. Polegają one na analizie struktury przestrzennej wysyłanych przez stację pojedynczych wagonów lub niewielkich grup wagonów i ujawnianiu tych, które połączone w okresie dwóch, trzech dni mogą tworzyć skład całopociągowy. Następnie, niezbędne jest uzyskanie aprobaty nadawców, że zgadzają się na podejmowanie naładunku przesyłek w wyznaczone dni tygodnia, np. w poniedziałek i czwartek. W wyniku podjęcia tej decyzji przewóz przesyłek będzie trwał krócej (przewóz pociągiem bezpośrednim), a przyznana nadawcy ulga taryfowa będzie korzystna zarówno dla nadawcy, jak i przewoźnika. Po ujawnieniu takich strug wagonów i uzyskaniu zgody nadawców, jest niezbędne zorganizowanie – w uzgodnionym terminie – prac nad przygotowaniem wagonów pod naładunek zgodnie z zamówieniami nadawców.

Bardziej skomplikowanym problemem jest poprawa obsługi przewozów wagonowych i zwiększenie wielkości ich udziału w przewozach ogółem. Warto przypomnieć,

że w latach osiemdziesiątych udział przewozów wagonowych wynosił około 70% ogółem przewiezionych ładunków. Po transformacji ustrojowej te ładunki coraz intensywniej zaczęły przejmować transport samochodowy. Udział przewoźnika PKP CARGO w realizacji przewozów wagonowych jest znacznie wyższy niż przewoźników prywatnych, z tym jednak, że jest wyraźna tendencja zmniejszania tego udziału (tabl. 6).

Tablica 6

Udział przewoźników w realizacji przewozów wagonowych

Rok	Grupa PKP [%]	Prywatni przewoźnicy [%]
2003	38,1	1,5
2004	38,8	20,3
2006	37,8	4,3
2007	35,8	19,8

Wahania wielkości udziału przewozów wagonowych w przewozach realizowanych przez przewoźników prywatnych wynikają zapewne z ich niestabilizowanej sytuacji na rynku transportowym. Z przedstawionych udziałów przewozów wagonowych wynika (tabl. 6), że w celu uzyskania bardziej zrównoważonego podziału zakresu działań obu gałęzi transportu, przy zatłoczeniu dróg przez samochody ciężarowe, PKP CARGO powinno zwiększyć atrakcyjność oferty przewozowej. Jest to problem, którego pozytywne rozwiązanie w znacznym stopniu powinno wpłynąć na wzrost udziału tej formy przewozów w przewozach ogółem.

Stacje manewrowe obsługują wszystkie punkty ładunkowe, których jest ogółem ok. 3 400, czyli przeciętna stacja manewrowa powinna obsłużyć w formie uzgodnionej z klientem i wygodnej dla niego ok. 20 punktów ładunkowych. Zakres prac, którymi jest obciążona każda ze stacji manewrowych wskazuje, że w większości wypadków nie są one przystosowane technologicznie do spełniania nałożonych na nie zadań, wobec bardzo dużego rozproszenia obsługiwanych punktów ładunkowych. Tylko 50 stacji jest wyposażonych w górki rozrządowe. Przy minimalizacji liczby zatrudnianych lokomotyw manewrowych, obsługa tak licznych punktów ładunkowych, zwłaszcza liniowych, w czasie dostosowanym do czasu pracy ekip naładunkowych i wyładunkowych (co przewidują założenia organizacji przewozów wagonowych) nie jest możliwa na większości stacji manewrowych. Poprawa sytuacji może nastąpić w wyniku ograniczenia liczby obsługiwanych przez kolej punktów ładunkowych. Zamykanie dla odprawy ładunków stacji o małym obciążeniu, powoduje zmniejszenie kosztów przewozu ładunków przez transport kolejowy w relacjach SM – LPŁ (lokalny punkt odprawy ładunków) i LPŁ – SM tym większe, im większy jest stopień koncentracji odprawy ładunków. Jednocześnie następuje wzrost kosztów przewozu ładunków przez transport samo-

chodowy, spełniający funkcje dowozowo – odwozowe w relacjach: nadawca – LPŁ i LPŁ – odbiorca. Optymalne rozwiązanie rozpatrywanego zagadnienia polega na zaprojektowaniu takiego stopnia koncentracji odprawy ładunków w rozpatrywanym rejonie sieci kolejowej, aby w wyniku jego realizacji osiągnąć maksymalne efekty finansowe. Optymalny stopień koncentracji odprawy ładunków jest określany na podstawie analizy porównawczej wartości oszczędności i dodatkowych kosztów właściwych poszczególnym wariantom rozwiązań dla różnych stopni koncentracji. Rozpatrywane warianty rozwiązań powinny obejmować te stopnie koncentracji, wśród których, jak należy sądzić, znajduje się rozwiązanie optymalne.

Oszczędności możliwe do uzyskania w transporcie kolejowym w wyniku zaniechania obsługi zamykanych dla odprawy ładunków stacji pośrednich, wynikają z:

1. Skrócenia czasu pracy pociągów zdawczych, wskutek zaniechania obsługi zamykanych stacji.
2. Skrócenia czasu jazdy i zmniejszenia przebiegu (pocmk) pociągów zdawczych, spowodowanego zaniechaniem uruchamiania pociągu zdawczego, jeżeli zamykana stacja jest jedyną stacją obsługiwaną przez ten pociąg oraz skróceniem trasy pociągu zdawczego, jeżeli zamykana stacja jest ostatnią z kilku obsługiwanych stacji pośrednich.
3. Skrócenia czasu zestawiania pociągów zdawczych na stacjach manewrowych, spowodowanego zaniechaniem zestawiania pociągów, które tylko obsługiwały zamykane stacje pośrednie oraz zmniejszeniem liczby grup wagonów występujących w składach zestawianych pociągów zdawczych.
4. Zmniejszenia stanu zatrudnienia na stacjach manewrowych przy zestawianiu i obsłudze pociągów zdawczych oraz na stacjach pośrednich zamykanych dla odprawy ładunków.
5. Likwidacji kosztów utrzymania we właściwym stanie technicznym torów ładunkowych ogólnego użytku oraz innych torów wykorzystywanych wyłącznie do realizacji prac związanych z odprawą ładunków na zamykanych stacjach.

Wzrost kosztów pracy transportu samochodowego właściwy dla każdego z rozpatrywanych wariantów koncentracji odprawy ładunków, jest powodowany wzrostem odległości dowozu i odwozu ładunków do i ze stacji czynnych, przejmujących ładunki ze stacji zamykanych. Zależy on od:

1. Stopnia koncentracji odprawy ładunków (liczby zamykanych stacji).
2. Dostępności geograficznej sieci kolejowej – wielkości obszaru ciężenia do przeciętej stacji otwartej dla odprawy ładunków w stanie wyjściowym.
3. Gęstości geograficznej sieci drogowej.
4. Usytuowania przestrzennego nadawców i odbiorców ładunków.

Projekty koncentracji odprawy ładunków, wykonane dla różnych rejonów sieci kolejowej wykazały, że nie jest wskazane określenie wielkości granicznego obciążenia stacji, kwalifikującego do zamknięcia dla odprawy ładunków. W rejonach o gęstej sieci

kolejowej i drogowej może być uzasadnione zamykanie stacji o relatywnie większym obciążeniu (5 – 6 wag/dobę), w rejonach o słabo rozwiniętej sieci kolejowej i drogowej zasadne jest zamykanie stacji o mniejszym obciążeniu.

Obiektami technologicznymi mającymi duży wpływ na atrakcyjność przewozów wagonowych, a także całopociągowych są stacje rozrządowe i stanowiące ich wyposażenie systemy automatycznego sterowania rozrządaniem wagonów (asr). Te systemy zainstalowane w latach 1985–1989, w czasie około 20 lat eksploatacji, zużyły się zarówno fizycznie, jak i moralnie. Poza niewątpliwie korzystnymi efektami ich pracy, jest obserwowane obniżanie jakości procesów rozrządzania. Pogarsza się jakość regulacji prędkości staczanych odpręgów. Występują wypadki przekraczania przez odpręgi prędkości 1m/s, powodujące uszkodzenia wagonów i ładunków, a także niedotoczenia się odpręgów do stojących na torze wagonów lub do końca toru nie zajętego przez wagony. Powstaje potrzeba dopychania wagonów, przerwania pracy układu rozrządowego i dodatkowej pracy lokomotyw manewrowych. Ponieważ te systemy decydują o sprawności działania całej stacji, jest niezbędna wymiana użytkowanych urządzeń na nowe, np. elastomerowe hamulce punktowe (EHP).

Jedną z popularnych tendencji unowocześniania systemu transportowego jest rozwój przewozów intermodalnych, umożliwiających integrację transportu kolejowego i samochodowego. Te przewozy są głównie realizowane w postaci przewozów w kontenerach dwudziestotonowych i czterdziestotonowych przez PKP CARGO, którego udział w tej grupie przewozów wynosi ok. 98%. Inni przewoźnicy podjęli te przewozy w 2005 r. i wykorzystują tę technologię sporadycznie. W przewozach realizowanych przez PKP CARGO przewozy intermodalne mają charakter marginalny, stanowią bowiem zaledwie 1,4% wielkości przewozów ogółem. W poszczególnych latach przewieziono następujące ładunki:

2003 r. – 1 859,22 tys. ton,
2004 r. – 2 197,70 tys. ton,
2005 r. – 2 127,70 tys. ton,
2006 r. – 3 179,90 tys. ton,
2007 r. – 3 698,23 tys. ton.

W celu zintensyfikowania stosowania tej technologii przewozu ładunków, zrealizowano i podejmuje się realizację następnych centrów logistycznych i terminali kontenerowych. Tych ostatnich jest na terenie Polski ponad 20. Są to terminale kolejowo – drogowe oraz morsko – kolejowo – drogowe. Właścicielami większości są: PKP CARGO, Spedcont Spedycja Polska i Polzug Intermodal. Należy jednak sądzić, że z tych terminali najbardziej korzysta transport samochodowy, który w 2007 r. przewiózł 17 160 tys. ton ładunków w kontenerach.

Rozwój tej technologii przewozu, niewątpliwie w wielu aspektach racjonalnej, wymaga zwiększenia ilostanu platform kontenerowych. Prowadzone od wielu lat działania nie przynoszą oczekiwanych rezultatów w transporcie kolejowym. Pomijając koszt dostępu do sieci, a także brak dostatecznej liczby terminali kontenerowych należy są-

dzić, że jakość usług świadczonych przewoźnikom przez kolej nie jest podstawową przyczyną tak niezadowalającego tempa rozwoju tej technologii przewozów. Podstawowym hamulcem jest fakt, że jej stosowanie z udziałem transportu kolejowego nie jest opłacalne. Rozwiązanie tego problemu spoczywa na środowisku ekonomistów transportu oraz kierownictwie resortu.

5. PROBLEMY Z METODĄ OBLICZANIA KOSZTÓW ZEWNĘTRZNYCH TRANSPORTU

Wizja polityczna internalizacji kosztów zewnętrznych transportu, jako warunek budowy zrównoważonego rozwoju systemu transportowego, została sformułowana w dokumentach Unii Europejskiej już na początku lat dziewięćdziesiątych. Od tego czasu wykonano w UE oraz w kilku innych krajach badania, w wyniku których poznano uwarunkowania obliczeń wielkości kosztów zewnętrznych oraz niezbędnego zakresu danych wejściowych. W komunikacie, opracowanym na podstawie wyniku badań wykonanych w projekcie ASSESS, zleconym przez Komisję Europejską z udziałem Uniwersytetu Gdańskiego, potwierdzono opublikowanie w połowie 2008 r. uniwersalnego modelu metody obliczania wielkości kosztów zewnętrznych, stanowiącego podstawę przyszłych obliczeń opłat za korzystanie z infrastruktury oraz analizy skutków internalizacji kosztów zewnętrznych na działalność wszystkich gałęzi transportu. Metoda ma określać procedurę obliczania kosztów zewnętrznych odnoszących się do każdego z jej następujących składników:

- 1) koszty kongestii wynikające ze zbyt małej zdolności przepustowej elementów infrastruktury,
- 2) koszty powstałe wskutek wypadków,
- 3) koszty spowodowane zanieczyszczeniem powietrza,
- 4) koszty spowodowane hałasem,
- 5) koszty zmian klimatycznych,
- 6) koszty spowodowane zniszczeniem krajobrazu i przyrody.

Obliczenie wielkości każdego składnika kosztów zewnętrznych z zasady wymaga posiadania zbioru danych wejściowych, właściwych dla badanego obszaru lub kraju. Zarówno opracowanie danych wejściowych, jak i określenie na ich podstawie wielkości kosztów odpowiadających każdemu ze składników, może być wykonane w prawidłowy sposób przez ekonomistów zainteresowanych tą dziedziną wiedzy. A ponieważ dane wejściowe powinny być opracowane dla każdego obszaru o charakterystycznych cechach, a takim obszarem jest niewątpliwie Polska, niezbędne jest podjęcie tych prac przez przedstawicieli transportu polskiego, np. OBET lub szkołę wyższą, zatrudniających pracowników o właściwych dla tej pracy kwalifikacjach, np. biorących udział we wspomnianych pracach badawczych pracowników Uniwersytetu Gdańskiego.

6. UWAGI KOŃCOWE

Niski poziom oferty przewozowej transportu kolejowego, ograniczający jego pozycję na krajowym i międzynarodowym rynku transportowym, jest powodowany głównie dekapitalizacją infrastruktury oraz brakiem nowoczesnego taboru. Ten stan został spowodowany wieloletnimi niedostatecznymi środkami finansowymi na utrzymanie i rozwój, gdyż przychody PKP PLK z opłat za udostępnianie infrastruktury są zbyt małe w stosunku do potrzeb narastających z upływem czasu. Postulowana wielkość dotacji z budżetu państwa oraz Funduszu Kolejowego, wynikająca z technicznie uzasadnionych potrzeb i możliwości ich wykorzystania, jest najczęściej realizowana w ok. 50%. Zwiększenie środków niezbędnych do poprawy stanu infrastruktury przez zwiększenie wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury, które są bliskie wartościom średnim w UE, nie wydaje się słuszne także z punktu widzenia interesów kolei.

Jak się wydaje, jedynym rozwiązaniem jest zwiększenie dotacji z budżetu państwa i nie są to, biorąc pod uwagę znaczenie społeczne i gospodarcze transportu kolejowego, istotne sumy w skali budżetu państwa. Należy uznać, że dotacje z budżetu państwa powinny być znacznie większe i zgodne z zalecaną przez UE propozycją dotacji na rozwój i modernizację infrastruktury drogowej (60%) i kolejowej (40%), permanentnie nie traktowaną odpowiednio poważnie. Występujące zróżnicowanie wysokości dotacji podważa wiarygodność głoszonej tezy o budowie zrównoważonego systemu transportowego

BIBLIOGRAFIA

1. Baj L.: *Kłopoty kolei = mniej autostrad?* „Gazeta Wyborcza”, 2009, [22 kwietnia].
2. Banaszczyk T., Król M.: *Jak regulowany jest w Polsce dostęp do infrastruktury kolejowej i do czego to prowadzi*, „Rynek Kolejowy”, 2008, nr 11.
3. Bąk M., Pawłowska B.: *Koszty wewnętrzne transportu w Unii Europejskiej – od wizji politycznej do jednolitych metod kalkulacji*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2008, nr 7/8.
3. Furgalski A.: *Czas dokończyć reformę kolei*, „Rzeczpospolita”, 2009, [9 stycznia].
4. Grzelakowski A.S.: *50 lat budowy jednolitego rynku WE i wspólnego rynku transportowego*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2007, nr 8.
5. Grzelakowski A.S.: *Strategia zrównoważonego rozwoju transportu w UE oraz formy, metody i instrumenty jej realizacji*, „Transport i Komunikacja”, 2008, nr 4.
6. Liberadzki B.: *Transport nie jest lewicowy czy prawicowy*, „Rynek Kolejowy”, 2008, nr 9.
7. Mężyk A.: *Transport kolejowy a strategia zrównoważonego rozwoju*, „Problemy Kolejnictwa”, 2006, zeszyt 142.
8. Nowosielski L.: *Organizacja przewozów kolejowych*, Warszawa, KOW, 1999.
9. Nowosielski L.: *Polska polityka transportowa nie sprzyja rozwojowi kolei*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2007, nr 8.

10. Osowski J.: *Kolej nie dojedzie z remontami na Euro 2012*, „Gazeta Wyborcza”, 2009, [16 stycznia].
11. Raport roczny UTK za 2007 rok.
12. Roczniki statystyczne GUS – Transport – Wyniki działalności w 2004 i 2007 roku.
13. Starczewska M.: *Kontenery do wzięcia*, „Kurier PKP”, 2009, nr 1.
14. Wielądek A.: *Uwagi ogólne na temat nowoczesnych technologii i systemów zarządzania w kolejnictwie*, Materiały konferencyjne SITK RP, Oddział w Krakowie, 2005, zeszyt 73(124).
15. Wyszyński R.: *Rusza program budowy KDP*, „Rynek Kolejowy”, 2008, nr 9.