

Adam Wielądek¹

TRANSPORT KOLEJOWY – WNIOSKI Z PRZESZŁOŚCI

Streszczenie

W artykule przybliżono rys historyczny rozwoju transportu i infrastruktury kolejowej w Polsce w okresie powojennym, w szczególności porównano lata 1945 do 1989 i odniesiono do okresu po transformacji ustrojowej.

Słowa kluczowe: *Transport kolejowy, infrastruktura transportu kolejowego*

1. Powód napisania niniejszej rozprawy

W miesiącu rozpoczęcia X jubileuszowej konferencji *Nowoczesne technologie i systemy zarządzania w transporcie szynowym* ukończyłem 75 lat. W tym wieku nawet księża przechodzą na emeryturę, a profesorowie nie mogą sprawować określonych funkcji. Dlatego też jest to pożegnalne wystąpienie konferencyjne i stosownie do okoliczności – retrospektywne. Otóż, przewertowałem kilkadziesiąt Roczników Statystycznych i zauważyłem różne korelacje, które chciałbym zaprezentować. Przed ich sformułowaniem przypomnę w telegraficznym skrócie niektóre wydarzenia z powojennej historii transportu oraz dane statystyczne dotyczące wybranych lat.

2. Transport kolejowy od zakończenia wojny do 1989 roku

Po zakończeniu działań wojennych, ze zrozumiałych względów, przywrócenie funkcjonowania transportu stało się jednym z najważ-

¹ dr, Honorowy Przewodniczący UIC

niejszych zadań władzy państwowej od chwili jej powołania. Pierwszorzędną rolę w początkowym okresie po wojnie mogła odgrywać przede wszystkim kolej i dlatego jej poświęcono największą uwagę. Ponad wszelkie wątpliwości można stwierdzić, iż w latach 1945 – 1946 dokonano rzeczy zasługujących na najwyższe uznanie.

Z najważniejszych dokonań w 1945 r. należy wymienić:

- odbudowanie 3 480 km zniszczonych linii normalnotorowych oraz przekucie 3 520 km torów szerokich na normalne;
- odbudowanie 44 500 mb mostów, co stanowiło 46,2% mostów zniszczonych podczas wojny (m.in. cztery mosty na Wiśle i po jednym na Odrze i Narwi);
- uruchomienie wielu urządzeń sterowania ruchem (m.in. 147 nastawnic, 640 aparatów blokowych, 142 blokady stacyjne);
- odbudowanie ok. 3 mln m³ budynków, w tym 160 tys. m³ hal naprawczych i parowozowni.

Nie mniej pomyślny w odbudowie kolei był rok 1946. Do najważniejszych osiągnięć w tym okresie można zaliczyć:

- odbudowanie 2 185 km torów głównych;
- odbudowanie 6 000 mb mostów i 1 000 mb tuneli;
- odbudowanie i zmodernizowanie węzłów kolejowych Warszawa, Kraków, Katowice i Wrocław, stacji portowych w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie.

Tempo przywracania sprawności systemu kolejowego z pierwszych dwóch lat zostało utrzymane również w okresie Planu Trzyletniego (1947 – 1949). W tym czasie:

- odbudowano 2 755 km linii (o 10% więcej niż przewidywał plan) – długość eksploatowanych linii wzrosła do 22 284 km;
- zbudowano ok. 34 600 mb mostów, w tym 31 obiektów o długości co najmniej 100 m każdy,
- uruchomiono linię średnicową w Warszawie;
- zelektryfikowano 108 km linii (Warszawa – Mińsk Mazowiecki, Warszawa – Żyrardów);
- przywrócono funkcjonowanie kolei linowych, zbudowanych przed wojną.

Następne lata już nie były tak pomyślne dla kolei. Plan Sześcioletni (1950 – 1955) w kolejnictwie, tak jak i w innych dziedzinach gospodarki, nie został wykonany. Zamiast planowanej budowy 1 000 km nowych linii powstało zaledwie ok. 300 km (należy dodać, że w tym

czasie dobudowano ponad 300 km drugich torów na liniach istniejących). Niektóre z planowanych inwestycji zrealizowano dopiero w 70. latach. Również w 60. latach tempo rozwoju infrastruktury kolejowej znacznie odbiegało od tego z pierwszych pięciu lat powojennych. Mimo wszystko kolej stopniowo rozwijała się, choć jej przewaga nad transportem samochodowym topniała z każdym rokiem. Charakterystykę zmian zachodzących w infrastrukturze kolejowej przedstawiają dane zawarte w tablicy 1.

Tablica 1. Sieć kolejowa w latach 1945 – 1988

Rok	Długość linii kolejowych				
	Ogółem w km	w tym			
		normalnoto- rowych w km	% linii zelektryfi- kowanych	% linii jedno- torowych	wąskotoro- wych w km
1945	25 437	21 667	-	79,1	3 770
1950	26 312	22 482	0,7	72,6	3 830
1955	26 859	23 123	2,1	70,3	3 736
1960	26 845	23 232	4,4	68,8	3 613
1965	26 862	23 347	9,5	68,1	3 515
1970	26 678	23 311	16,6	67,4	3 367
1975	26 702	23 766	23,5	65,2	2 936
1976	26 734	23 855	25,1	64,8	2 879
1977	26 832	23 953	26,3	64,5	2 879
1978	26 835	23 975	27,1	64,1	2 860
1979	27 271	24 415	27,4	64,2	2 856
1980	27 185	24 356	28,2	64,0	2 829
1985	27 095	24 361	36,5	63,1	2 734
1986	26 848	24 333	38,8	63,0	2 515
1987	26 637	24 241	41,2	62,9	2 396
1988	26 575	24 188	43,4	62,8	2 357

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych

Analizując dane zawarte w tablicy 1 można sformułować następujące spostrzeżenia:

- od połowy lat 50. nastąpiła stabilizacja układu sieci kolejowej – jej długość wynosiła niecałe 27 tys. km,
- w latach 60. rozpoczął się proces intensywniejszej elektryfikacji linii kolejowych; jeśli w 1960 r. było zelektryfikowanych nieco ponad tysiąc km, to w 1970 r. już 3 870 km,

- na ważnych i średnio ważnych szlakach jednotorowych stopniowo dobudowywano drugi tor (od 1955 do 1970 r. wybudowano ok. 550 km drugich torów),
- od początku lat 50. zaczęto powoli likwidować linie wąskotorowe; ich długość w ciągu 20 lat zmalała o prawie 500 km.

W latach 70. długość linii kolejowych nie ulegała większym zmianom, natomiast na części sieci poprawiono ich parametry, co następowało w wyniku zwiększonego tempa elektryfikacji. Obok elektryfikacji do największych inwestycji kolejowych należy zaliczyć:

- przekazanie do eksploatacji tzw. CMK (Centralnej Magistrali Kolejowej łączącej Górny Śląsk z Warszawą, a ściślej z Grodziskiem Mazowieckim) – warto zaznaczyć, iż była to pierwsza w Polsce (a praktycznie poza Francją - w Europie) linia kolei dużych prędkości, dostosowana do kursowania pociągów z prędkością 250 km/h;
- budowa szerokotorowej Linii Hutniczo-Siarkowej, łączącej Medykę (na granicy z ówczesnym Związkiem Radzieckim) z Huta Katowice – największa inwestycja 70. lat w Polsce.

Negatywne zjawiska w gospodarce, których pierwsze oznaki pojawiły się w końcu 70. lat, nasiliły się w 80. latach. Mimo narastających trudności w tym okresie podjęto dwie ogromne inwestycje:

- przyspieszenie elektryfikacji linii kolejowych – podwojono długość linii zelektryfikowanych w latach 60. i 70.;
- zmodernizowanie i zautomatyzowanie 16 stacji rozrządowych; brak środków finansowych oraz dramatyczny spadek przewozów towarowych spowodowały zaniechanie właściwego utrzymania tych stacji; zmiany w strukturze przewożonych towarów oraz demonopolizacja rynku czyni znowu aktualnym problem stacji rozrządowych.

W omawianym okresie rozpoczął się proces zmniejszania długości linii. W pierwszej połowie dekady odbywało się to w wyniku zamykania kolejnych odcinków linii wąskotorowych, natomiast w drugiej połowie tego okresu zaczęto zamykać ruch także na wybranych odcinkach linii normalnotorowych.

Jeśli chodzi o przewozy osób i towarów, to dane dotyczące lat 1946-1988 (nie uwzględniono roku 1945, bowiem PKP rozpoczęły działalność po zakończeniu wojny) zawiera tablica 2.

Do 1955 r. kolejowe przewozy pasażerskie zwiększały się w niezwykle wysokim tempie. W drugiej połowie lat 50. nastąpiło pewne załamanie. Być może wydarzenia październikowe w 1956 r. wpłynęły na okresowe zmniejszenie mobilności społeczeństwa. W latach 60. przewozy osób koleją odzyskały swoją dynamikę sprzed 1956 r. Ciekawe, że wspomniane wydarzenia nie miały wpływu na przewozy towarów koleją. Wzrastały one systematycznie przez całą rozpatrywaną dekadę.

W okresie po 1975 r. transport kolejowy wkroczył w fazę stagnacji, którą można nawet traktować jako zapowiedź mającego nastąpić kryzysu. Transport kolejowy utracił nie tylko możliwość rozwoju, ale nawet możliwość funkcjonowania wskutek przekroczenia granicy technicznej sprawności procesów wytwarzania. Nastąpiło nagromadzenie wielu niekorzystnych zjawisk, takich jak:

- spadek produktywności majątku trwałego,
- wzrost zawodności procesów przewozowych (szacowano, że tylko około 20-25% pociągów kursowało zgodnie z rozkładem jazdy),
- dekapitalizacja infrastruktury drogowej;
- zaniedbania w elektryfikacji przy narastających trudnościach z zaopatrzeniem w paliwa,
- niedobór w zatrudnieniu na stanowiskach bezpośrednio produkcyjnych przy niskiej skuteczności systemu pobudzania,
- wzrastające trudności w realizacji inwestycji pomimo posiadanych na ten cel funduszy².

Tablica 2. Przewozy kolejowe osób i towarów w latach 1945 – 1988

Rok	Przewozy osób		Przewozy towarów	
	Liczba pasażerów w mln	Liczba pas-km w mln	Liczba ton w mln	Liczba tkm w mln
1946	244,9	14 982	52,3	17 369
1950	612,8	27 124	160,4	35 139
1955	940,3	36 981	236,4	51 969
1960	816,5	30 942	286,9	66 547
1965	971,5	34 318	341,3	81 013
1970	1 056,5	36 891	382,3	99 261
1975	1 118,0	42 819	464,2	129 234
1976	1 109,8	42 799	465,2	130 854
1977	1 151,7	44 312	481,1	135 401
1978	1 132,0	46 716	478,9	138 101

² Kaliński J., Liberadzki B. Transport w Polsce w latach 1918 – 1978. Zarys historii. Wydawnictwo Spis. Warszawa 1986, s. 126

1979	1 099,5	45 473	480,0	135 362
1980	1 100,5	46 325	482,1	134 737
1985	1 005,1	51 978	419,4	120 642
1986	989,6	48 526	430,7	121 775
1987	977,0	48 285	428,8	121 381
1988	983,8	52 134	428,0	122 204

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych

W przewozach kolejowych nastąpił regres. W roku 1980 PKP przewoziły więcej towarów niż koleje francuskie i zachodnioniemieckie razem wzięte. Obecnie tylko koleje niemieckie przewożą dwa razy więcej ładunków niż polskie. PKP Cargo przewożą trzy razy mniej towarów niż PKP w 1980 r. Ze względu na niezrównoważony rozwój infrastruktury transportu lądowego w przewozach towarów kolej nie wytrzymuje konkurencji z transportem drogowym. W odniesieniu do przewozów pasażerskich, to zmniejszyły się one w takim samym stopniu, jak przewozy autobusami i jest to wynik zmniejszenia dojazdów do pracy oraz wspomniany już dynamiczny rozwój motoryzacji indywidualnej.

3. Nakłady inwestycyjne na transport w PRL

W Rocznikach Statystycznych, z nielicznymi wyjątkami, w części dotyczącej nakładów inwestycyjnych według działów gospodarki, transport i łączność są traktowane razem. W związku z tym tak będą tu zaprezentowane. Z Roczników Statystycznych 1988 i 1980, w których podano informacje oddzielnie dla obu części, można w przybliżeniu określić, iż w nakładach ogółem na transport przypadało ok. 88%, a na łączność 12%. I jeszcze jedna uwaga, która w jakimś sensie wyjaśnia obecny stan infrastruktury transportowej, szczególnie kolejowej. Otóż udział wydatków na roboty budowlano-montażowe w ogólnych nakładach inwestycyjnych wynosił tylko ok. 1/3, reszta była przeznaczana na zakup maszyn, urządzeń i innych środków trwałych (np. taboru kolejowego). Ponieważ, mimo takich proporcji poziom techniczny taboru ulegał trwałej dekapitalizacji, to nietrudno uświadomić sobie, jak wielkie zaniedbania miały miejsce w odniesieniu do infrastruktury.

W tabelicy 3 zaprezentowano informacje dotyczące nakładów inwestycyjnych w dziale transport i łączność dla wybranych lat.

Tablica 3. Nakłady inwestycyjne w dziale transport i łączność w latach 1954 – 1988

Rok	Nakłady w mln zł	Rok 1950 = 100	Rok poprzedni = 100	Udział (w %) w nakładach ogółem
1954	7 041	123	98	10,6
1955	6 897	117	96	10,5
1956	6 165	105	89	9,0
1957	6 742	115	109	9,6
1958	7 259	123	108	10,2
1964	13 181	231	101	10,4
1965	15 294	267	116	11,0
1966	17 144	300	112	11,4
1967	19 534	341	114	10,4
1968	20 116	351	103	11,1
1975	61 543	1 075	101	11,4
1978	59 398	1 038	97	8,8
1979	53 004	926	89	8,4
1985	165 200	2 886	130	7,7
1986	219 300	3 831	133	10,2
1987	304 000	5 311	139	8,1
1988	557 800	9 745	183	8,6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych

Można stwierdzić, że nakłady inwestycyjne na transport i łączność począwszy od lat pięćdziesiątych wahały się w granicach 10%, a więc na sam transport ok. 8,8%. Odchylenia w dół występowały w okresach kryzysowych; niestety trudności gospodarcze zawsze w większym stopniu dotyczyły transportu. Warto zaznaczyć, iż w początkowym okresie po II wojnie światowej nakłady inwestycyjne na transport były znacznie wyższe niż w latach późniejszych; w latach 1946 – 1949 udział nakładów na transport i łączność wynosił 26,8% nakładów inwestycyjnych ogółem.

Dla porównania spójrzmy na dane za rok 2000. Otóż udział nakładów na transport i łączność w nakładach ogółem wyniósł 12,8%. Jednakże zmieniła się zasadniczo struktura tych nakładów. W omawianym dziale ok. 61% nakładów było przeznaczonych na pocztę i telekomunikację, a na transport lądowy i rurociągowy niecałe 26%. Warto też odnotować, że z nakładów ogółem na transport i łączność, nakłady w sektorze prywatnym stanowiły 41%, a te w okresie PRL były śladowe.

W PRL kolej stanowiła przedmiot dużego zainteresowania władz, szczególnie było to widoczne w pierwszej połowie tego okresu. Oprócz

szybkiej odbudowy ze zniszczeń wojennych, w kolejnych latach były podejmowane nowe inwestycje. Po zakończeniu elektryfikacji linii i modernizacji stacji rozrządowych w latach 80. procesy inwestycyjne zostały praktycznie całkowicie zaniechane przez 15 lat. Dopiero akcesja do Unii Europejskiej pozwoliła na wznowienie inwestycji, choć w rozmiarach daleko odbiegających od potrzeb, a nawet znacznie mniejszych od powstałych możliwości.

4. Porównanie wyników transportu lądowego w latach: 1929, 1938, 1946, 1968, 1989, 2000 i 2009

Nie wdając się w szczegółową analizę czynników – zarówno obiektywnych, jak i subiektywnych – determinujących stan poszczególnych dziedzin gospodarki w różnym czasie i różnych systemach społeczno-politycznych, poniżej (tablica 4) przedstawiono dostępne wyniki działalności transportu kolejowego za wybrane lata (jeśli chodzi o długość linii zelektryfikowanych, to od lat 80. pozostaje ona niezmienna).

Tablica 4. Wyniki działalności transportu kolejowego w latach 1929, 1938, 1946, 1968, 1989, 2000 i 2009

Wyszczególnienie	Lata						
	1929	1938	1946	1968	1989	2000	2009
Długość linii kol.	17 239	20 118	24 552	26 628	26 644	22 560	20 360
w tym:							
zelektryfikowane	-			3 206	11 016	11 826	11 956
wąskotorowe	2 294			3 422	2 357	985	
Liczba lokomotyw,	5 269	5 176		4 864		2 562	4 418
w tym:							
elektrycznych	-	-		466		1 266	1 887
spalinowych	-	-		585		1 293	2 531
parowozów	5 269	5 176		3 813		3	
Liczba wagonów							
osobowych w tys.	11,9	10,5		9,1		3,8	3,8
towarowych w tys.	150,9	152,7		200,9		66,4	95,5
Przewozy osobowe							
pasażerów w mln	167,0	226,0	244,9	1030,0	952,0	360,7	282,6
pas-km w mld	7,1	7,5	15,0	35,9	55,9	24,1	18,6
Przewozy towarowe							
ton w mln	86,1	75,0	52,3	377,8	388,9	247,0	200,8
tkm w mld	23,5	22,4	17,4	92,6	111,1	54,4	43,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych

5. Wnioski

1. Infrastruktura gospodarcza stanowi system, którego elementy powinny być zasilane w sposób zrównoważony. Niespełnienie tego warunku prowadzi do dysharmonii. W pierwszych latach po wojnie nakłady inwestycyjne na transport były siedmiokrotnie większe niż na łączność. Skutek był taki, że transport rozwijał się nie gorzej niż w większości krajów Europy, natomiast pod względem telefonizacji wyprzedzaliśmy jedynie Albanie. Po 10-ciu latach transformacji nakłady na pocztę i telekomunikację były ponad dwukrotnie większe niż na transport lądowy i dziś dzieci do przedszkola chodzą z telefonami, natomiast transport, szczególnie kolejowy, ledwie zipie.
2. Analiza danych z Roczników Statystycznych pozwala sformułować następującą konstatację: nadejście okresu trudności gospodarczych zawsze było poprzedzane w okresie dwóch- trzech lat zmniejszaniem nakładów na transport. Z punktu widzenia władzy państwowej taką politykę da się uzasadnić, bo trzeba było znaleźć środki na zaspokojenie niedających się odłożyć potrzeb społecznych, ale prowadziła ona do degradacji transportu i czyniła coraz trudniejszą jego rewitalizację w późniejszym okresie. Nawiasem mówiąc taka praktyka była stosowana nie tylko w PRL. Od połowy lat 90. obserwowaliśmy szybką dekapitalizację majątku kolei, bo z powodu względnie dużych wydatków społecznych brakowało środków na te działy gospodarki, które – co prawda z zadyszka – ale jakoś mogły funkcjonować.
3. W przeszłości można dostrzec pewną zależność między przewozami pasażerskimi i towarowymi. Otóż, spadek przewozów pasażerskich prawie zawsze był poprzedzany zmniejszeniem przewozów towarowych.

Oczywiście, zdaję sobie sprawę z tego, że nie można wprost formułować wniosków, co do oceny obecnego stanu transportu, w szczególności kolei, i próbować budować program jego usprawnienia, opierając się zaprezentowanych zależnościach. Warunki społeczne są dziś zupełnie inne. Rozbudzone aspiracje obywateli i nadmiernie rozbudowane uprawnienia związków zawodowych w zarządzaniu podmiotami gospodarczymi oraz rządzeniu państwem zapewne wykluczają podjęcie działań zmierzających do radykalniejszej zmiany proporcji

wydatków na konsumpcję i inwestycje. Poziom życia po wojnie był o wiele niższy niż obecnie, ale było przyzwolenie społeczne na zwiększone wydatki na odbudowę i rozbudowę infrastruktury. Obecnie taki manewr nie byłby możliwy do powtórzenia. W warunkach entuzjazmu większości społeczeństwa po zmianach ustrojowych w końcu lat 80. Leszek Balcerowicz mógł wprowadzić dosyć drakoński plan naprawy gospodarki, ale dziś nawet licznemu gronu Balcerowiczów nie udałoby się uczynić czegoś podobnego.

Pozwoliłem sobie przedstawić uczestnikom konferencji powyżej przemyślenia o przeszłości, ponieważ czasem kryje ona więcej tajemnic niż przyszłość, a ponadto taka retrospekcja może inspirować do przemyśleń lub choćby w części wyjaśnić stan rzeczy, którymi jesteśmy żywotnie zainteresowani.

RAILWAY TRANSPORT – THE RESULTS FROM THE PAST

Summary

The historical draft on transportation and railway infrastructure development in Poland in after war period, in particular the comparison of the years from 1945 to 1989 with the transition period have been given in the paper.

Keywords: *railway transport, railway transport infrastructure*