

Jan Raczyński

# Polski transport szynowy na tle transportu Unii Europejskiej

**Z analiz porównawczych kolei europejskich wynika, że Polska powinna być jednym z głównych udziałowców na przyszłym wspólnym europejskim rynku transportowym. Mamy stosunkowo rozległą sieć kolejową, a w największych miastach udało się obronić komunikację tramwajową przed zalewem motoryzacji. Nasz system kolejowy powinien być też głównym beneficjentem wzrostu wymiany gospodarczej wschód – zachód. Jednak statystyki nie oddają pełnego obrazu naszego transportu, który znajduje się obecnie w stanie zapaści. O ile sytuacja w transporcie drogowym nie jest najgorsza i korzysta on z preferencji finansowych, to sytuacja w transporcie kolejowym jest wręcz katastrofalna. Ostatnie kilkanaście lat to okres niespotykanego w jego historii regresu, a w wielu dziedzinach nawet upadku.**

Obecna sytuacja powoli zaczyna zagrażać konkurencyjności gospodarki polskiej. Ostatni przykład rezygnacji z lokalizacji fabryki samochodów Peugeot w Polsce, gdzie jako główny argument przytaczano słabość polskich kolei, może być tylko początkiem złej passy. Trudno bowiem sobie wyobrazić funkcjonowanie fabryki produkującej 300 tys. samochodów rocznie, zatrudniającej kilka tysięcy pracowników bez sprawnego transportu kolejowego. Nawet budowa sieci autostrad niewiele zmieni, bo wszystkie większe obiekty przemysłowe muszą korzystać z kolei, nie tylko dlatego, że tak sobie życzy Komisja Europejska ze swoją prokolejową polityką transportową, ale dlatego, że tak jest najtaniej. Transport kolejowy w XXI w. odgrywa taką samą rolę, jak w XIX w. Miasta, które kolej omija, czeka upadek znaczenia gospodarczego.

Na przystąpieniu do Unii polski transport kolejowy może tylko zyskać, chociażby z tego powodu, że nie ma już wiele do stracenia. Pierwsza korzyść będzie wynikać z ogólnego wzrostu gospodarczego kraju po latach stagnacji i związanego z tym zapotrzebowania na przewozy. Drugą korzyścią będzie włączenie Polski do europejskiej sieci transportowej i związane z tym finansowanie wielu inwestycji ze środków unijnych oraz bardzo korzystne dla kolei regulacje prawne, będące pochodną unijnej polityki transportowej.

Polska przystąpi do Unii w chwili, gdy będą w niej wchodziły w życie nowe regulacje prawne, które mają zmienić europejski rynek kolejowy i sektor transportowych usług publicznych. W traktacie akcesyjnym, w przeciwieństwie do innych gałęzi gospodarki, nie znajdzie się zbyt wiele zapisów o okresie przejściowym dla polskiego transportu kolejowego, poza niewielkim przesunięciem pełnego otwarcia naszej sieci kolejowej do końca 2006 r. dla wszystkich przewoźników. Jest to chyba stanowisko słuszne, gdyż trudno izolować, bądź co bądź, jeden z największych w Europie systemów kolejowych, który na dalszym jego umiędzynarodowieniu może tylko zyskać. Z pozostałych kandydatów do UE tylko Węgry mają podobne odstępstwo. Pozostałe kra-

je nie będą miały żadnych okresów przejściowych dla transportu kolejowego.

Przystąpienie do Unii wiąże się z przyjęciem unijnego ustawodawstwa w dziedzinie transportu oraz już wypracowanej wspólnej polityki transportowej. Nie stanowi ona żadnego zagrożenia dla polskich kolei i sektora publicznych usług transportowych, gdyż zarówno pryncypia unijnej polityki zrównoważonego rozwoju transportu oraz związane z tym regulacje prawne są bardziej korzystne dla nich niż obecne krajowe. Krótki okres, jaki pozostał do maja 2004 r. będzie więc okresem dostosowywania polskiego prawa do regulacji unijnych. Żaden z polskich aktów prawnych nie może być bowiem sprzeczny z obowiązującymi dyrektywami, rozporządzeniami i decyzjami.

Z punktu widzenia rozwoju rynku kolejowego, przystąpienie Polski do Unii jest bardzo korzystne. Według scenariuszy unijnych, europejski rynek transportowy powinien ulec w najbliższych 10–20 latach głębokim przeobrażeniu. Musi zostać przywrócona równowaga między poszczególnymi gałęziami transportu, zachwiana w wyniku nadmiernego w poprzednich latach subsydiowaniu transportu drogowego. W wyniku racjonalizacji struktury międzygałęziowej powinny też zmniejszyć się koszty usług transportowych w skali całej gospodarki, aczkolwiek np. samochodowego mogą wzrosnąć. Stąd też duże zainteresowanie inwestorów lokalizacjami nowych obiektów przemysłowych przy ważnych liniach kolejowych. Powinna również zostać zahamowana degradacja środowiska naturalnego i miejskiego przez transport oraz obniżenie jego energochłonności przez przeniesienie części ładunków i pasażerów z dróg na kolej.

Z raportu INFRAS [2], wykonanego na zlecenie Komisji Europejskiej, wynika, że jednostkowe koszty zewnętrzne transportu drogowego są kilka razy większe niż kolejowego. Całkowite koszty zewnętrzne dla krajów UE w 1995 r. wyniosły 530 mld euro, a do 2010 r. wzrosną o 43%, jeżeli nie zostaną podjęte odpowiednie działania. Są to koszty, które muszą zostać pokryte z budżetów centralnych i regionalnych. Jest to wielkość na poziomie 7,8% produktu brutto UE (92% tych kosztów jest generowane przez transport drogowy, 1,9% przez transport kolejowy, a 8% przez lotniczy).

Tablica 1

## Jednostkowe koszty zewnętrzne transportu [1]

Przewozy pasażerskie na 1000 pasażerokm	[euro]
Samochody osobowe	87
Autobusy	38
Koleje	20
Samoloty	48
Przewozy towarowe na 1000 tonokm	[euro]
Samochody ciężarowe	88
Koleje	19
Żegluga	17
Samoloty	205

Tworzeniu wspólnego i atrakcyjnego dla klienta rynku kolejowego powinna też pomóc harmonizacja techniczna systemów kolejowych. Proces ten potrwa zapewne nawet do 20 lat. Z tego też powodu wcześniejsze włączenie polskich kolei do Unii pozwoli na częściowe wyrównanie szans startu. Ale tylko częściowe, bo ostatnia dekada XX w., to okres zastoju i ogromnej degradacji kolei w Polsce. Za zaniedbania trzeba będzie zapłacić w najbliższych latach zwiększonymi nakładami na kolej.

Poprzednie Ministerstwo Transportu szacowało, że dostosowanie infrastruktury kolejowej do standardów europejskich będzie kosztować 50 mld zł, co wydaje się kwotą zaniżoną, gdyż doświadczenia europejskie wskazują, że inwestycje kolejowe są z reguły niedoszacowane. Ponadto należy założyć nie tylko odtworzenie obecnej infrastruktury, lecz także jej głęboką restrukturyzację poprzez budowę nowych linii, w tym linii dużych prędkości oraz systemów kolei aglomeracyjnych. Jeszcze gorzej wygląda sytuacja w zakresie taboru. Wiek obecnego taboru wskazuje, że za 20 lat niewiele z obecnych pojazdów będzie jeszcze poruszać się po torach kolejowych. Producenci oceniają wartość odtworzenia obecnego taboru w Polsce na około 40 mld zł.

Podobnie wygląda też sytuacja w zakresie taboru tramwajowego – obecnie mamy w Polsce aż około 3800 tramwajów w większości wyprodukowanych w latach 70. i 80. ub. wieku.

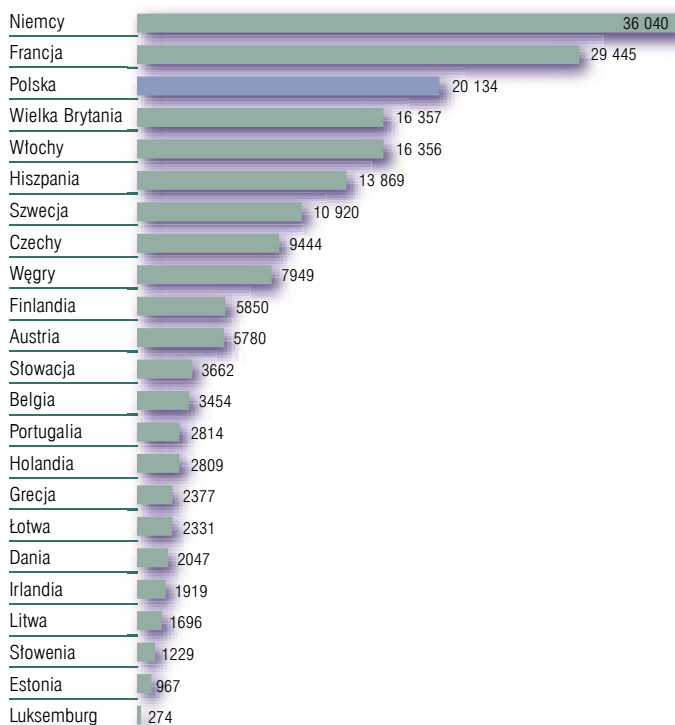
Jeżeli porównamy to z obecnym bardzo kiepskim stanem gospodarki w Polsce i faktem, że będziemy jednym z najuboższych krajów Unii Europejskiej, mającym nawet problemy z zapłaceniem składki do wspólnego budżetu, to trudno nie zauważyć skali problemów polskiego transportu. Problemy te pojawiłyby się jednak także gdybyśmy nie zostali członkami Unii, i to nawet z większą ostrością. Jak dotychczas na wejściu do Unii nikt nie stracił. Przykład Hiszpanii, do której się często w sposób uzasadniony powołujemy, wskazuje, że transport kolejowy i miejski może wiele zyskać. Za kilkanaście lat sieć kolejowa Hiszpanii będzie już większa od polskiej, przy czym jej sieć linii dużych prędkości będzie najdłuższa w Europie. Duże inwestycje kolejowe są też elementem rozwoju gospodarczego, co zauważono w ostatnich latach także w Czechach.

### Infrastruktura kolejowa

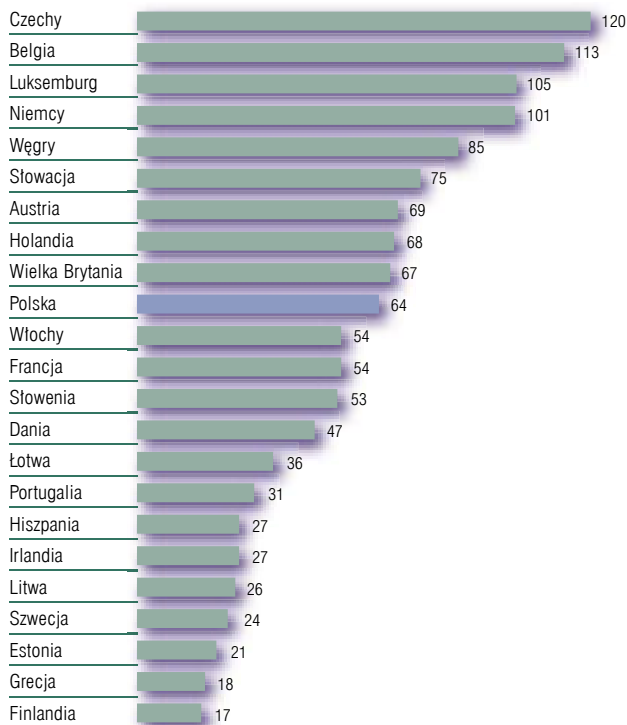
W statystyce długości linii kolejowych Polska to przyszła niujna potęga kolejowa. Wyprzedzają nas tylko Niemcy i Francja (rys. 1). To dobrze, bo trudno się z takim potentatem nie liczyć na rynku europejskim. Także z poziomem elektryfikacji linii kolejowych (59%) plasujemy się w czołówce europejskiej (rys. 2). Wskaźnik długości linii kolejowych na 1000 km<sup>2</sup> powierzchni daje nam miejsce w środku tabeli (rys. 3). Jeśli jednak wziąć pod uwagę wskaźniki gęstości zaludnienia i gęstości sieci kolejowej, to są one bardzo podobne, jak Francja i Niemcy. Wszelkie porównania roli kolei w Polsce z tymi krajami są jak najbardziej adekwatne.

Jednak wskaźniki ilościowe nie dają pełnego obrazu sytuacji naszych kolei w Europie i mogą tylko służyć jako przykład tkwiącego w kolejach polskich ogromnego potencjału i przyszłej jej roli w gospodarce krajowej. Dobre miejsce pod względem długości linii kolejowych możemy wkrótce stracić. Po realizacji ambitnego programu budowy nowych linii wyprzedzi nas Hiszpania, a jeżeli nie zostanie rozwiązany problem linii lokalnych i ulegną one likwidacji, także Włochy i Wielka Brytania.

Reformy kolei europejskich prowadzone od początku lat 90., mające na celu oddzielenie infrastruktury kolejowej od działalno-

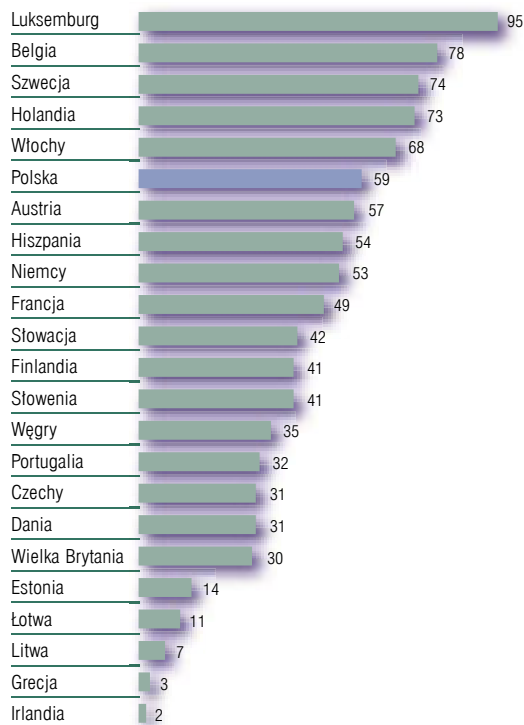


Rys. 1. Długość linii kolejowych w krajach UE i kandydackich w 2001 r. Źr. UIC [2]



Rys. 2. Długość linii kolejowych na 1000 km<sup>2</sup> w krajach UE i kandydackich w 2001 r. Źr. UIC [2]

ści przewozowej, oprócz stworzenia warunków do wejścia na rynek kolejowych nowych przewoźników, mają także za cel jasne określenie źródeł i zasad jej finansowania. Dyrektywy unijne definiują na rynku kolejowym dwa rodzaje podmiotów: przedsiębiorstwo kolejowe (przewoźnik) i zarządca infrastruktury. W ten sposób infrastruktura kolejowa uzyskuje ten sam status, co infrastruktura drogowa. Za stan obu odpowiada zaś państwo. Nieudana prywatyzacja brytyjskiej infrastruktury kolejowej i faktyczne po-



Rys. 3. Udział linii zelektryfikowanych w krajach UE i kandydackich w 2001 r. Źr. UIC [2]

wtórne przejęcie odpowiedzialności za jej stan przez państwo wskazuje, że nikt państwa nie jest w stanie z tej odpowiedzialności zwolnić. Koszty budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej są tak duże, a zwrot inwestycji na tyle długoterminowy i obciążony ryzykiem, że zainteresowania kapitału prywatnego tym sektorem, poza nielicznymi projektami, jest bardzo małe. Dwie dotychczas największe inwestycje z udziałem kapitału prywatnego na dużą skalę – tunel pod kanałem La Manche i prywatyzacja brytyjskiej infrastruktury kolejowej przyniosły duże straty akcjonariuszom.

Odpowiedzialność za infrastrukturę kolejową musi więc ponosić nadal państwo, które mając w gestii także infrastrukturę drogową posiada potężny instrument do kreowania właściwej polityki transportowej, w tym przesunięcia przewozów z dróg na koleje. Najprostszą formą jest zapewnienie właściwej proporcji nakładów na obie gałęzie transportowe. Przyjęta została w Unii jako najwłaściwsza proporcja 60:40 na korzyść kolei. Jak można zauważyć w Polsce nakłady na kolej są wielokrotnie mniejsze niż na drogi. Program budowy autostrad bez realizacji równoległego programu dla kolei bez wątpienia zachwieje równowagę międzygałęziową w transporcie i jeszcze bardziej pograży polskie koleje ze szkodą dla gospodarki.

Prowadzenie właściwej polityki transportowej w sytuacji kryzysu finansów publicznych, w wyniku niezbyt przezornej polityki gospodarczej w ostatnich kilkunastu latach, nie jest łatwe.

Sięgnięcie do instrumentów finansowania poprzez użytkowników dróg i kolei nie jest proste. Ostatni przykład oporu wobec winiet na przejazd głównymi drogami, których koszt jest stosunkowo wysoki, wskazuje, że polskich kierowców nie stać na opłacenie budowy autostrad. To samo dotyczy też pasażerów kolei, którzy za przejazd płacą już więcej, w przeliczeniu na siłę nabywczą niż pasażerowie najbogatszych państw Unii – i to za usługę bardzo kiepskiej jakości. I nie jest to bynajmniej wynik rozrzutności PKP PLK, która wszystkie swoje koszty zredukowała już chyba

nawet poniżej niezbędnego minimum. Dopytywanie środków finansowych z budżetu państwa na infrastrukturę kolejową jest minimalny. W 2003 r. wyniosą one tylko 198,6 mln zł, a więc dużo mniej niż z unijnych środków pomocowych – 241,7 mln zł. W Niemczech rocznie w ciągu najbliższych 5 lat inwestycje wyniosą po 7,5 mld euro. PKP PLK zgromadzi łącznie w 2003 r. na inwestycje niecały 1 mld zł, wykorzystując środki własne i kredyty. Jest to 4-krotnie za mało, aby zrealizować program dostosowania infrastruktury kolei polskich do standardów unijnych do 2020 r. Aby do tego stanu dojść, budżet państwa powinien przeznaczyć na inwestycje – w budżet, co bądź majątek narodowy – prawie 4 mld zł rocznie. Jest to niewiele w porównaniu z innymi krajami UE, ale jest to tylko program minimum.

Niedoinwestowanie i niedofinansowanie polskiej infrastruktury kolejowej ma bardzo poważne konsekwencje gospodarcze. Koszty dostępu do miernej jakości infrastruktury są bardzo wysokie – jedne z najwyższych w Europie. Ogranicza to pole do działania przewoźnikom i zniechęca do wejścia na rynek nowych podmiotów. W przewozach towarowych poważnie ogranicza to możliwość konkurowania z transportem drogowym i zmiany struktury przewożonych towarów obecnie nastawionej głównie na ładunki węgla i stali. Ale na horyzoncie pojawia się jeszcze groźniejsze widmo. Zbyt wysoki koszt tranzytu przez Polskę, przy miernej jakości infrastruktury, może spowodować wyeliminowanie polskich kolei ze szlaków tranzytowych Europy. Konsekwencje takiej sytuacji miałyby dalekosiężne skutki gospodarcze, przy których utrata inwestycji Peugeot'a byłaby niewielkim epizodem. Porównując inwestycje kolejowe w Polsce i w Niemczech, Austrii i Czechach można zauważyć, że z tranzytu północ – południe niewiele ładunków będzie przewożonych przez Polskę. Podobna sytuacja może nastąpić także na kierunku wschód – zachód.

Niepokojąca jest też postępująca degradacja infrastruktury kolejowej. Przytoczone w ubiegłorocznym raporcie dane NIK o okresach, w jakim, przy obecnych nakładach, zostaną wymienione wymagające remontu tory oraz rozjazdy i liczone w dziesiątkach czy setkach lat budzą głęboki niepokój o stan kolei. Długość linii kolejowych, na których prędkość maksymalna została zmniejszona z powodu stanu technicznego torowisk, z roku na rok rośnie i liczona jest w dziesiątkach procent całej długości sieci. Brakuje nawet środków finansowych na remonty bieżące linii o zasadniczym znaczeniu dla transportu kolejowego w Polsce, czego przykładem jest odcinek Skierniewice – Kozłowski, długości 40 km, będący fragmentem trasy Warszawa – Łódź, która jest obiektem szczególnego zainteresowania władz centralnych i regionalnych. Przy tych danych błędna narzekania na stan polskich dróg kołowych.

Polskie koleje stają także przed zadaniem restrukturyzacji obecnej sieci kolejowej, kształtem pochodzącej z XIX w. i wymagającej dostosowania do współczesnych potrzeb. Mapa (rys. 4) wskazuje na dużą niejednorodność gęstości sieci kolejowej w Polsce i bez trudu można na niej wyznaczyć granice XIX-wiecznych zaborów. Bogactwo ziem zachodnich i północnych w linii kolejowej jest jednak pozorne. W większości są to linie lokalnego znaczenia o bardzo małym natężeniu ruchu, dającego nierzadko tylko kilkoprocentowe pokrycie kosztów ich utrzymania. Około 6500 km linii kolejowych w Polsce kwalifikuje się do natychmiastowego zamknięcia z powodów ekonomicznych. Ich utrzymanie kosztuje rocznie ponad 200 mln zł, na które nie ma pokrycia. Nie jest to kwota imponująca i stanowi tylko około 0,1% rocznego

polskiego budżetu. Proponowane jest ich przekazanie organom samorządowym, ale czy znajdą one środki finansowe nie tylko na ich utrzymanie, ale także na inwestycje w reaktywację przewozów? Z drugiej strony ich likwidacja będzie miała w przyszłości negatywne skutki dla rozwoju gospodarczego tych regionów. Jeżeli dodać, że są to nierzadko regiony najuboższe w kraju i dotknięte skutkami obecnego kryzysu gospodarczego, to interwencja państwa jest tu absolutnie niezbędna.

Drugim problemem jest brak w kraju szkieletu połączeń największych aglomeracji miejskich liniami o wysokich parametrach technicznych. Trzeba przyznać, że takiej sieci nie miały też Niemcy i Francja oraz wiele innych krajów. Z tego powodu stara, pochodząca w swoim kształcie sieć kolejowa w tych państwach jest uzupełniania liniami dużych prędkości. Przystosowanie tylko kilku ciągów komunikacyjnych, i to tylko w części do prędkości 160 km/h, nie rozwiąże problemu zapewnienia sprawnej komunikacji pasażerskiej w Polsce. Nie zapewni też włączenia polskich kolei do europejskich połączeń kolejowych dużych prędkości, może tylko w przypadku Szczecina, Poznania, czy Wrocławia, ale już na pewno nie Warszawy, Łodzi, Gdańska czy Krakowa. Kluczowe znaczenie ma tu budowa nowej linii dużej prędkości z Warszawy przez Łódź i Poznań do Berlina, z odgałęzieniem do Wrocławia. Linia ta, wytyczona w planach w latach 90., miała na większej długości przebiegać wzdłuż planowanej autostrady A2, co jest zgodne ze standardami europejskimi. Co prawda budowa tej linii nie znajdzie się w planach na najbliższe kilka lat, ale już teraz powinny zostać podjęte działania związane z wykupem ziemi wzdłuż autostrady i przekazanie jej Polskim Liniom Kolejowym.

### Kolejowe przewozy pasażerskie

Polityka transportowa Unii Europejskiej zmierza w kierunku utworzenia rynku usług transportowych opartego na zasadach konkurencji regulowanej. Transport publiczny jest specyficzną działalnością gospodarczą, która wymaga przejrzystego określenia obowiązków wszystkich podmiotów biorących udział na tym rynku. Transport pasażerski, poza nielicznymi segmentami, jest deficytowy z punktu widzenia przewoźnika, a świadczenie usług przewozowych wymaga dofinansowania z budżetów centralnego i regionalnych. Przyszły europejski rynek przewozów pasażerskich ma zostać uregulowany rozporządzeniem Rady i Parlamentu Europejskiego. Jego projekt (COM 107/2002) znajduje się obecnie w trakcie konsultacji [1]. Nowe rozporządzenie zastąpi obecnie obowiązujące rozporządzenia 1191/69 i 1170/70. Ocenia się, że nowy projekt zostanie zaakceptowany jeszcze w tym roku i zacznie obowiązywać już w roku przyszłym. Już obecnie jednak wewnętrzne regulacje części państw członkowskich UE są zbliżone do proponowanych w projekcie nowego rozporządzenia.

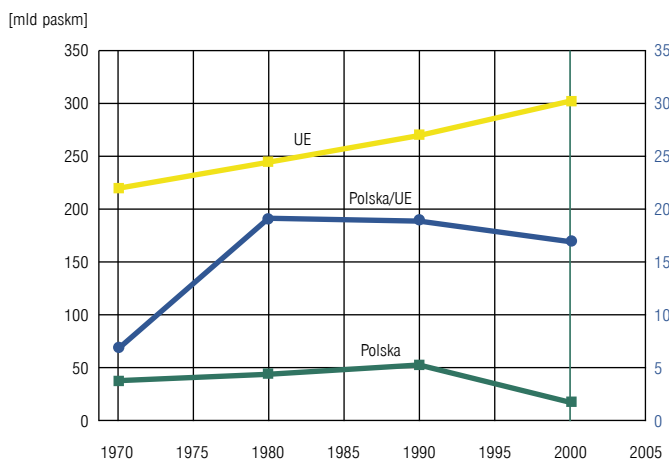
W Polsce sytuacja w zakresie regulacji prawnych dla transportu publicznego przedstawia się bardzo niekorzystnie. Nieliczne zapisy o finansowaniu kolejowych przewozów pasażerskich są zawarte w obecnej ustawie o transporcie kolejowym. Nowy projekt ustawy także zawiera kilka zapisów, które nie rozwiązują jednak tego trudnego, ale jednocześnie prostego prawnie problemu. Dlatego bardzo pozytywnym sygnałem ze strony Ministerstwa Infrastruktury jest zapowiedź powołania zespołu do opracowania projektu o transporcie publicznym. Nie można bowiem rozpatrywać transportu kolejowego w oderwaniu od innych gałęzi transportu. Jest zatem duża szansa, że otrzymamy nową ustawę zgodną z prawem unijnym jeszcze przed akcesem Polski do Unii.



Rys. 4. Sieć kolejowa Polski

Opr. M. Jerczyński

Analizy porównawcze danych statystycznych dla przewozów pasażerskich w Polsce i w krajach Unii nie napawają optymizmem i nie odzwierciedlają możliwości technicznych naszego potencjału w zakresie infrastruktury kolejowej. W ostatnich kilkunastu latach doszło w Polsce do dramatycznego załamania kolejowych przewozów pasażerskich i co najgorsze nie widać końca tej tendencji. Oczywiście ma na to wpływ bardzo trudna sytuacja gospodarcza kraju i rosnące bezrobocie, które zmniejsza popyt na usługi transportowe. Jednak zasadniczą przyczyną obecnego kryzysu kolei jest brak klarownej i długofalowej polityki transportowej w latach 90. Doprowadziło to do ruiny finansowej jedynej na rynku przewoźnika oraz do niespotykanej degradacji w zakresie taboru, czego odbiciem jest niski poziom usługi przewozowej. Drugim, negatywnym czynnikiem jest pogarszający się stan infrastruktury kolejowej, który powoduje niską prędkość handlową pociągów, nie do zaakceptowania przez pasażerów. Bez radykalnych zmian sytuacja będzie się tylko pogarszać i prowadzi do stopniowego zaniku przewozów kolejowych, a więc pod prąd unijnej polityce transportowej.



Rys. 5. Przewozy pasażerskie w Polsce i UE w latach 1970–2000

Źr. [4]



W Unii Europejskiej wielkość przewozów pasażerskich też jest przedmiotem zmartwień. Począwszy od 1970 r. udział kolei w przewozach pasażerów zmniejszył się z 10% do 6%, ale przez cały ten okres przewozy pasażerskie zwiększyły się o ponad 30% (rys. 5). W ramach nowej polityki transportowej udział kolei ma zwiększyć się do 10% w najbliższych kilkunastu latach.

Tablica 2

### Plany rozwoju przewozów pasażerskich w UE (15 krajów) w mld pasażerokm (koleje do 2020 r. – zwiększenie o 200%)

	1970	1998	2020
Koleje	217 (10%)	290 (6%)	676 (10%)
Transport ogółem	2157	4772	6760

Źr. UNIFE [6]

Porównania Polski z krajami UE w tym zakresie trudno dokonać ze względu na inne metodyki przygotowania danych statystycznych. Dane w krajach UE pochodzą także z analiz badania ruchu, uwzględniają w nich np. podróże motocyklami i rowerami. W Polsce nie ewidencjonuje się danych od małych przewoźników zatrudniających poniżej 10 osób. W niektórych regionach kraju udział w rynku małych przewoźników autobusowych i mikrobusowych sięga nawet kilkudziesięciu procent. Nic dziwnego, że w różnych opracowaniach udział kolei w rynku przewozów pasażerskich w Polsce określa się w granicach od kilkudziesięciu do dwóch procent. Obserwując stan kolei w Polsce i krajach UE należy się przychylić raczej do tych pesymistycznych ocen.

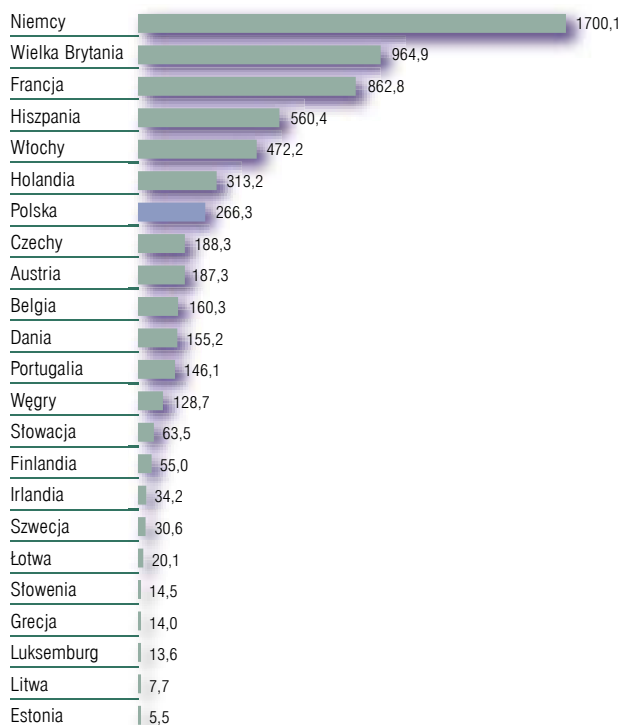
W statystyce przewożonych rocznie pasażerów jesteśmy na 7 miejscu wśród 25 państw przyszłej, poszerzonej Unii Europejskiej. Ale niewiele gorsze wyniki mają od nas państwa znacznie mniejsze od Polski, jak np. Czechy, Austria, Dania czy Belgia, pomimo znacznie wyższego w tamtych krajach zmotoryzowania

społeczeństwa (rys. 6). W statystyce pracy przewozowej, liczonej w milionach kilometrów, jesteśmy na 6 miejscu za Hiszpanią, która ma mniejszą sieć kolejową i porównywalną liczbę ludności (rys. 7).

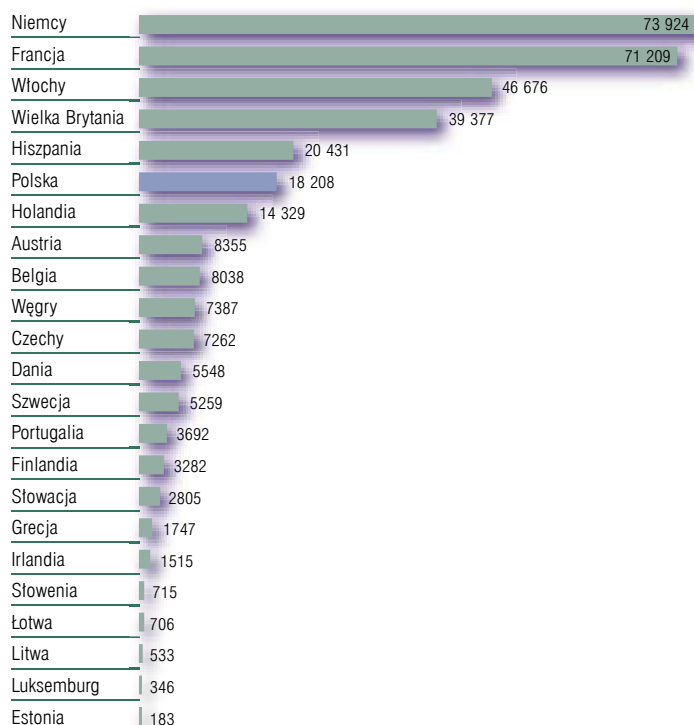
Bardziej obiektywny obraz kolei polskich można otrzymać porównując wskaźniki przeliczone na 1 mieszkańca. Przeciętny Polak podróżował koleją w 2001 r. tylko 472 km, nieco więcej niż mieszkańiec Irlandii (322 km), Portugalii (369 km), Słowenii (358 km), Łotwy (294 km), Grecji (175 km), Litwy (144 km), Estonii (133 km). Są to kraje znacznie mniejsze od Polski i o bardzo słabo rozwiniętej sieci kolejowej. Ten wynik osiągnięty został tylko dlatego, że średnia długość podróży w Polsce należy do jednych z najwyższych w Europie. Wskaźnik ten rośnie w Polsce z roku na rok, co wynika głównie z faktu stopniowego zaniku przewozów regionalnych na krótkie odległości.

Koleje europejskie w sektorze przewozów pasażerskich przeszły w latach 90. przez głębokie przemiany. Z jednolitych organizacyjnie przedsiębiorstw wydzielone zostały jednostki organizacyjne na wewnętrznym rozrachunku kosztów (Francja) lub też spółki prawa handlowego w ramach holdingu (Niemcy). Nastąpiło też organizacyjne rozdzielenie przewozów regionalnych od międzyregionalnych (InterCity, InterRegio, TGV, ICE). Podział taki wynikał nie tylko z odrębnych dla obu sektorów zasad organizacji ruchu, lecz także zasad finansowania obu sektorów. Przewozy regionalne w ramach danego regionu, lub też wybiegające nieznacznie poza jego granice administracyjne, są finansowane i zamawiane przez te regiony. Nie oznacza to pozostawienia regionów z problemem finansowania tych przewozów samym sobie, gdyż część tych środków, lub nawet ich całość, pochodzi z budżetu centralnego i jest elementem prowadzonej przez państwo polityki regionalnej.

Przewozy międzyregionalne dofinansowane są z budżetu centralnego w sposób bezpośredni lub pośredni poprzez ustalanie niższej stawki za dostęp do infrastruktury i dofinansowanie jej



Rys. 6. Przewozy pasażerów (w mln) w krajach UE i kandydackich w 2001 r. Źr. UIC [2]



Rys. 7. Przewozy pasażerów (w mln pasażerokm) krajach UE i kandydackich w 2001 r. Źr. UIC [2]

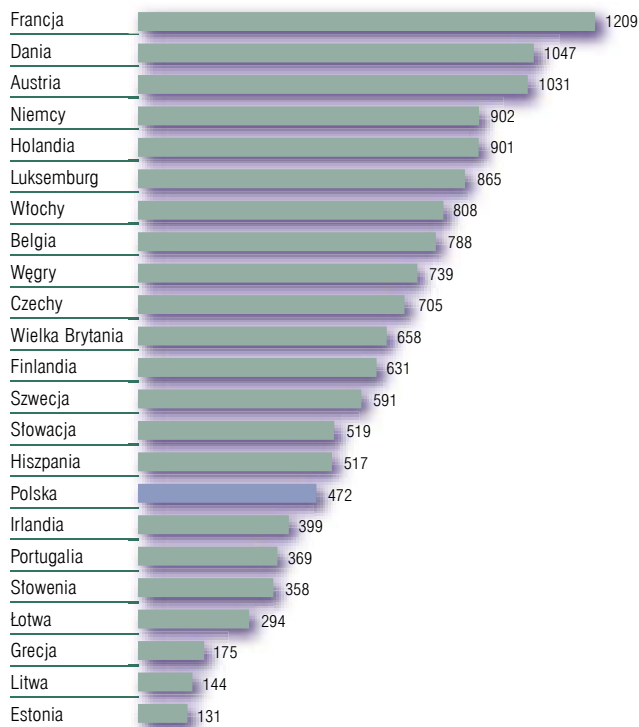
z budżetu centralnego. Jest to także element polityki gospodarczej państwa, które realizuje w ten sposób zasadę wyrównywania warunków konkurencji z transportem drogowym, subwencjonowanym poprzez utrzymanie dróg oraz niepełne pokrywanie przez użytkowników dróg kosztów zewnętrznych transportu drogowego.

Taki podział przewozów spowodował jednak zniknięcie pociągów z tzw. środka, nazywanych u nas w kraju pospiesznymi, czy InterRegio. Niemcy z tymi pociągami pożegnali się prawie w całości od grudnia 2002 r. Zastąpiły je pociągi InterCity na dłuższych trasach oraz Regional Express na trasach krótszych w ramach regionu lub w relacjach w głąb najbliższych regionów. Są to pociągi przyspieszone o taryfie pociągu zwykłego, dowożące pasażerów w krótkim czasie z odległych miejscowości regionu do jego centrum administracyjnego. Godzinowy lub półgodzinny takt kursowania tych pociągów umożliwia przejechanie z przesiadkami tymi pociągami niemal przez całe Niemcy. Pociągi tego rodzaju są wprowadzane także w mniejszych krajach, jak np. w Austrii (system Wiesel).

Dalsze przemiany organizacyjne sektora przewozów regionalnych, to dzielenie ich na oddziały lub spółki terenowe, w przyszłości z zaangażowaniem finansowym regionów lub kapitału prywatnego.

W sektorze przewozów międzynarodowych rynek sąsiedniego państwa zdobywa ten przewoźnik, który ma większy potencjał taborowy lub odbywa się podział tego rynku na zasadzie parytetu. Do obsługi połączeń międzynarodowych tworzone są też spółki lub inne luźniejsze powiązania organizacyjne. Najbardziej znane z nich to Eurostar, Thalys, Cispalino i często wymieniany w zachodnich publikacjach alians organizacyjny Berlin – Warszawa – Express. Za naszą południową granicą powstaje czesko – słowacki projekt obsługi pociągami Pendolino połączeń między stolicami Europy Środkowej. W pierwszej kolejności uruchomione zostanie połączenie Berlin – Praga – Wiedeń. W prasie czeskiej pojawiły się propozycje włączenia w tę sieć także Warszawy. Biorąc pod uwagę nie najlepszą ofertę kolejową do podróży na południe Europy, wydaje się, że włączenie kolei polskich do tego aliansu byłoby bardzo korzystne.

Poza Wielką Brytanią nie dokonano nigdzie „na siłę” prywatyzacji dotychczasowych państwowych przedsiębiorstw kolejowych. Eksperyment brytyjski okazał niezbyt udany, także pod względem finansowym – ceny za przejazd oraz dotacje należą do jednych z najwyższych w Europie, a w opinii pasażerów usługi są daleko niezadowolającej jakości. W wielu krajach UE otwarto jednak dostęp do rynku prywatnym przewoźnikom, którzy wykazali zainteresowanie małokapitałochtonnymi przewozami regionalnymi. Najwięcej ich powstało w Niemczech, obecnie jednym z najbardziej zliberalizowanych rynków kolejowych w Europie. W Szwecji w gestii państwowego przedsiębiorstwa pozostały praktycznie tylko przewozy międzyregionalne. Ta stopniowa prywatyzacja rynku kolejowego, poprzez wchodzenie nowych podmiotów, obecnie najlepiej zdaje egzamin. Wbrew opiniom podawanym u nas w prasie codziennej, Komisja Europejska nie może, ani też nie ma zamiaru, wymuszać na państwach członkowskich procesów prywatyzacyjnych przedsiębiorstw kolejowych. Zabrania tego traktat unijny, pozostawiający stosunki własnościowe w gospodarce tylko w gestii państw członkowskich. Wymagane jest tylko równe i niedyskryminujące traktowanie wszystkich podmiotów gospodarczych.



Rys. 8. Odległość podróży (w km) na 1 mieszkańca w krajach UE i kandydatkach w 2001 r.  
Źr. UIC [2]

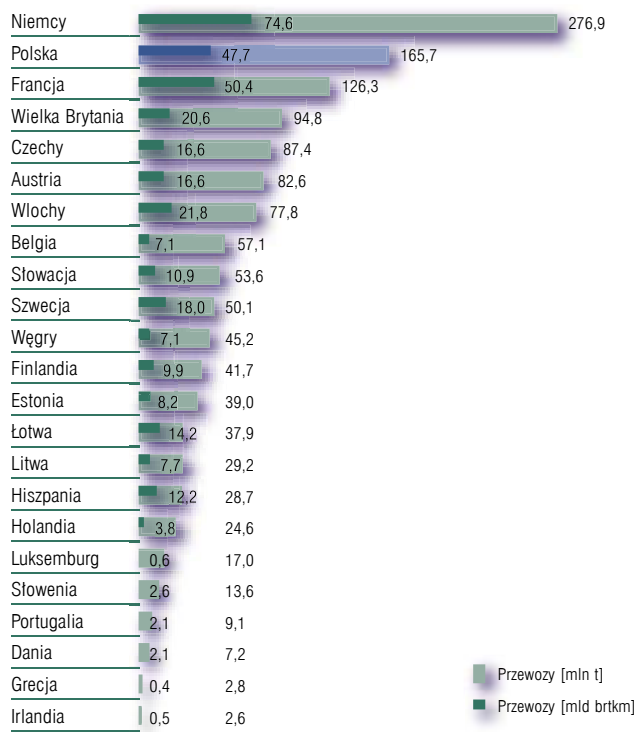
Polskie koleje państwowe zostały poddane podziałowi dwa lata temu. Zasadniczą część przewozów podzielono między dwie spółki – Przewozy Regionalne i InterCity, mające wspólnego właściciela. Podział nie przebiegał jednak tak, jak w innych krajach, według sektorów regionalne i międzyregionalne. Obie spółki mają w gestii po części przewozy międzyregionalnych, a także międzynarodowych, a spółka Przewozy Regionalne dodatkowo przewozy regionalne. Tych ostatnich jest z roku na rok mniej i studiując rozkłady jazdy na dużych dworcach łatwo zauważyć, że kolor czarny, oznaczający pociągi regionalne, jest na nich już w mniejszości – odwrotnie niż w krajach UE. Podział rynku przewozów jest sprawą mało istotną dla pasażera, którego interesuje tylko spójna sieć pociągów międzyregionalnych, dobrze między sobą skomunikowanych, i jednolita, spójna i przejrzysta taryfa za przejazd. Ze spełnieniem tego wymagania jest jednak obecnie nie najlepiej.

### Przewozy towarowe

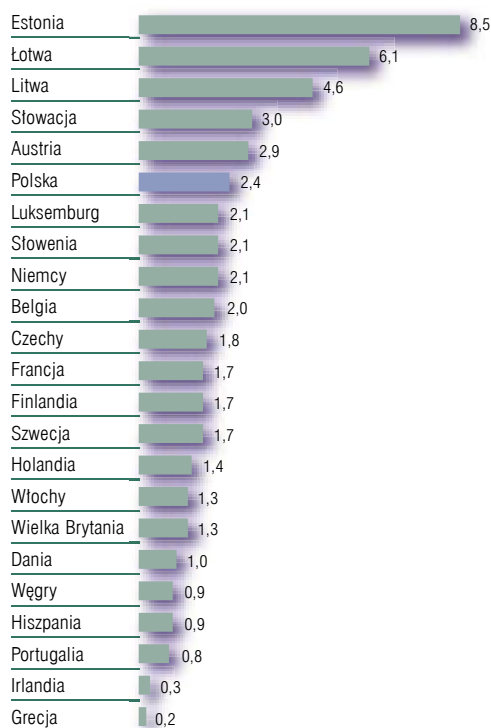
W segmencie kolejowych przewozów towarowych Polska, wraz z Niemcami i Francją, należy do ścisłej czołówki europejskiej. Zajmujemy drugie miejsce wśród krajów przyszłej poszerzonej Unii w statystyce przewożonych ładunków i trzecie, po kolejach niemieckich i francuskich, w pracy przewozowej, liczonej w miliardach bruttonokilometrów (rys. 9). Obecnie koleje polskie mają około 22% udziału na europejskim rynku kolejowych przewozów towarowych. Ale z roku na rok udział ten zmniejsza się z powodu znacznego zmniejszenia przewozów w Polsce. W 1980 r. udział ten wynosił aż 45,7%, a 1990 r. tylko 31,9%. W ostatnich kilku latach spadek ten został co prawda przyhamowany, ale budowa sieci autostrad nie pozostanie bez wpływu na podział rynku przewozów towarowych w Polsce, czego doświadczyły w przeszłości koleje UE.

Bardzo interesująca jest statystyka pracy przewozowej w przeliczeniu na 1 km linii kolejowej. Efektywność wykorzystania linii kolejowych jest najwyższa w krajach bałtyckich, leżących na szlakach tranzytowych z Rosji do bałtyckich portów i w krajach będących na głównych ciągach tranzytowych Europy (rys. 10).

Kolejowe przewozy towarowe są polem dużej aktywności Komisji Europejskiej. Ich spadek w wyniku ekspansji transportu drogowego jest bardzo niekorzystny z gospodarczego punktu



Rys. 9. Przewozy ładunków w 2001 r. w krajach UE i kandydackich  
Źr. UIC [2]



Rys. 10. Przewozy ładunków na 1 km linii w 2001 r. w krajach Unii i kandydackich  
Źr. UIC [2]

widzenia. Transport drogowy, przy uwzględnieniu jego kosztów zewnętrznych, jest znacznie droższy od transportu kolejowego. Drugim problemem jest znaczne zatłoczenie dróg, pomimo rozwiniętej sieci autostrad w krajach UE. Dalsza rozbudowa sieci autostrad jest bardzo kosztowna i nie stać na nią nawet najbogatszych krajów UE. Udział kolei w transporcie lądowym w UE zmniejszył się w latach 1970–2000 z 30,2 do 13,8%, a uwzględniając mający duże znaczenie w UE transport morski z 21% do 8%. Zmniejszył się także wolumen tych przewozów, ale w stopniu znacznie mniejszym niż w Polsce. W ostatnich latach odnotowuje się jednak w UE stabilizację przewozów towarowych, a w krajach o bardzo aktywnej polityce transportowej nawet ich zwiększanie (rys. 11).

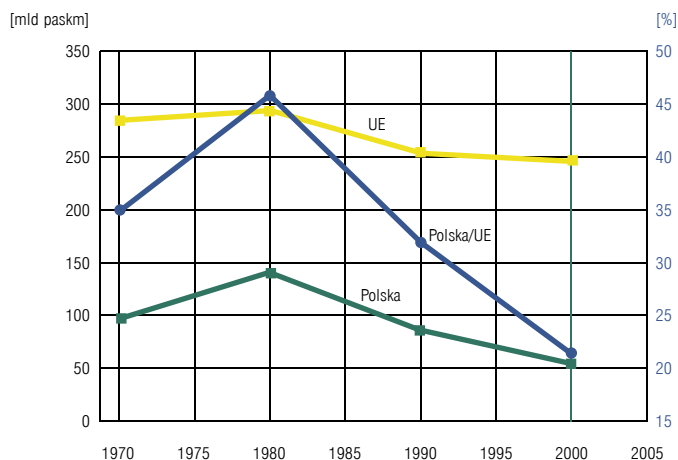
Tablica 3

### Plany rozwoju przewozów towarowych w UE (15 krajów) w mld tonokm (koleje do 2020 r. – wzrost o 300%)

	1970	1998	2020
Koleje	283 (21%)	241 (8%)	784 (15%)
Transport ogółem	1340	2870	5320

Źr. UNIFE [6]

Komisja Europejska widzi możliwość aktywizacji rynku kolejowych przewozów towarowych poprzez jego liberalizację. Nowe regulacje prawne w Unii Europejskiej mają na celu otwarcie tego rynku dla nowych podmiotów. Pozycja dotychczasowych państwowych przewoźników wydaje się jednak być niezagrażona. Po restrukturyzacjach i zrzućeniu balastu wskrośnego dofinansowania przewozów pasażerskich w ramach jednolitych uprzednio przedsiębiorstw (narodowych przewoźników) dysponują one dużą liczbą taboru, wykwalifikowanym personelem i rozbudowanym zapleczem logistycznym. Dysponują one także dużym kapitałem, niezbędnym dla inwestycji, zwłaszcza taborowych. Stosunkowo małe zyski, a nawet straty niektórych tych przedsiębiorstw wynikają z ogromnego wysiłku inwestycyjnego, jaki podjęły w ostatnich latach. Sektor francuskich kolei towarowych Fret SNCF w 2002 r. sfinalizował zamówienia na 640 lokomotyw nowej generacji. Inwestycje niemieckiego DB CARGO są jeszcze większe. Jak dotąd, pomimo wcześniejszych zapowiedzi z lat 90., rządy krajów UE nie spieszą się z prywatyzacją tych kolei. Przypadek kolei brytyjskich, gdzie po prywatyzacji państwowy monopolista wyszedł wzmocniony jako prywatny monopolista, który wymaga



Rys. 11. Przewozy towarowe w Polsce i UE w latach 1970–2000

Źr. [4]

ponadto pomocy finansowej ze strony państwa, nie budzi entuzjazmu. Rząd brytyjski dla poprawy konkurencyjności transportu kolejowego obniżył w 2002 r. stawki za dostęp do infrastruktury o 50%, wyrównując zarządcy infrastruktury straty z budżetu. Okazuje się, że koleje towarowe są nadal ważnym elementem polityki gospodarczej państwa i wymagają jego interwencji.

Otwarcie rynku kolejowego dla prywatnych przewoźników jest jednak faktem w krajach UE. Największe udziały rynkowe prywatni przewoźnicy mają w Niemczech i w Szwecji, ale nie przekraczają one 10%. Nowi operatorzy zagospodarowują stosunkowo mało kapitałochłonne segmenty przewozów, np. pociągi wahadłowe między stałymi stacjami docelowymi i dla określonego, stabilnego w czasie rodzaju przewozów. Dużą rolę na rynku odgrywają też prywatni właściciele wagonów, którzy zdominowali takie segmenty, jak przewóz samochodów osobowych, czy materiałów niebezpiecznych. Pierwsza dekada częściowego tylko zliberalizowania rynku kolejowego wykazała, że nowi przewoźnicy dzięki nowym technologiom mogą przynieść ożywienie części segmentów przewozów towarowych z korzyścią dla całej gospodarki.

### Miasta

W najbliższych latach miasta polskie znajdują się przed trudnymi dylematami w zakresie organizacji transportu na swoim terenie. Prognozy dwukrotnego zwiększenia ruchu samochodowego w ciągu najbliższych 15 lat są bardzo prawdopodobne i przyczyni się do tego też budowa sieci autostrad. O ile na budowę autostrad i obwodnic można jednak liczyć na finansowanie z budżetu państwa, to w inwestycjach drogowych na wewnętrznym obszarze miejskim miasta będą raczej zdane na własne, skromne lokalne budżety. Scenariusz ich obrony przed negatywnymi skutkami zatłoczenia ulic i zanieczyszczenia środowiska można przewidzieć na podstawie doświadczeń miast Europy Zachodniej. Najpierw władze miast będą próbowały dostosować sieć ulic do rosnącego ruchu. Jest to zadanie z góry skazane na mierne rezultaty, mimo ogromnych wymaganych nakładów finansowych. Kolejny etap to ograniczenia ruchu w centrach miast i ograniczenia w parkowaniu. Trzeci etap to budowa sieci miejskich tramwajów, metra i kolei aglomeracyjnych. Ten ostatni etap to także kosztowne inwestycje, ale bez nich współczesne miasta nie są w stanie funkcjonować. Im później zostanie on zapoczątkowany, to koszty realizacji tych projektów będą wyższe.

Komunikacja tramwajowa w Polsce w latach 90. poniosła stosunkowo niewielkie straty. Udało się nawet rozbudować sieć tramwajową w takich miastach, jak Poznań, Warszawa, Kraków, czy Elbląg. Największe straty odnotowano w Łodzi, w tym utratę prawie połowy sieci tramwajów podmiejskich. W komunikacji tramwajowej Polska to europejska potęga. W długości sieci tramwajowej zajmujemy 2 miejsce w Europie (tabl. 4).

Statystyki porównawczej przewiezionych pasażerów i pasażerokilometrów nie można przeprowadzić ze względu na brak danych z Polski. Do sporządzenia takich danych niezbędne są badania ruchu, a takich w Polsce się nie prowadzi. Z porównaniami należy więc poczekać aż do wejścia Polski do Unii, gdy prowadzenie takiej statystyki na szczeblu centralnym będzie obowiązkowe.

W krajach Unii trwa obecnie tramwajowy boom inwestycyjny. Liczba zlikwidowanych systemów tramwajowych w ostatnich 70 latach od czasu wielkiego skoku motoryzacyjnego w Europie jest jednak ogromna (tabl. 4). Począwszy od 1970 r. nastąpiło jednak

### Systemy tramwajowe w Europie

Kraj	Liczba systemów tramwajowych			Aktualna długość sieci [km]
	1930	1970	2001	
Austria	9	6	5	272
Belgia	6	4	5	244
Dania	3	2	0	0
Finlandia	2	2	1	75
Francja	79	5	12	151
Grecja	6	0	0	0
Hiszpania	20	3	4	32
Holandia	8	3	3	333
Irlandia	2	0	1	12
Luksemburg	1	0	0	0
Niemcy	131	67	59	2544
Portugalia	6	4	3	89
Szwecja	11	4	4	135
Wlk. Brytania	104	2	10	168
Włochy	50	6	5	422
Polska	brak danych	brak danych	14	907
Czechy	brak danych	brak danych	7	339
Estonia	brak danych	brak danych	1	39
Litwa	brak danych	brak danych	0	0
Łotwa	brak danych	brak danych	3	59
Słowacja	brak danych	brak danych	3	74
Słowenia	brak danych	brak danych	0	0
Węgry	brak danych	brak danych	4	186

Źr. [2, 3]

odwrócenie trendów i częściowa odbudowa systemów w miastach, które je zlikwidowały. Tramwaje wróciły na przedmieścia Paryża i Londynu, stając się ważnym elementem ich systemów transportowych. Obecnie tramwaj jest traktowany jako synonim nowoczesności.

Rośnie też zainteresowanie nowym produktem lat 90., mianowicie tramwajem dwusystemowym. Obecnie rozpatrywanych jest kilkadziesiąt nowych projektów tego typu systemów kolejowo-tramwajowych.

W Polsce sytuacja jest dobra tylko pod względem statystyki długości sieci tramwajowych. Sieć ta jednak w większości jest w złym stanie. Problemem jest też starzejący się tabor. Wymiana około 3800 wozów tramwajowych jest przedsięwzięciem kosztownym, ale w ciągu 20 lat powinna zostać dokonana wymiana większości taboru. Kosztować to będzie ponad 10 mld zł.

W dziedzinie kolei miejskich sytuacja jest jeszcze gorsza. Tylko dwa miasta w Polsce mają takie systemy: Warszawa (linia WKD) i Trójmiasto (SKM). Wymagają one jednak pilnych inwestycji i wymiany taboru. Całkowicie utknęła realizacja kolei w regionie katowickim. Zasadniczo wszystkie miasta w Polsce powyżej 500 tys. mieszkańców i niektóre z mniejszych powinny takie systemy w przyszłości posiadać. W niektórych przypadkach możliwa będzie realizacja alternatywnej koncepcji tramwaju regionalnego dwusystemowego.

Jednak doświadczenia krajów UE wskazują, że ich realizacja nie jest możliwa z własnych środków regionów i konieczne jest wsparcie z budżetu państwa.



## Przemysł

Ogromna skala inwestycji, jakie stoją przed polskimi kolejami i miastami jest dobrą wiadomością dla przemysłu. Aby odrobić zaległości, szczególnie z lat 90., oraz doprowadzić polskie koleje do standardów europejskich, niezbędne są w ciągu najbliższych 20 lat inwestycje znacznie przekraczające 100 mld zł. Jeżeli, zgodnie z europejską polityką transportową, mamy radykalnie zwiększyć przewozy pasażerskie i towarowe, to wydatki inwestycyjne powinny być jeszcze większe.

Przemysł kolejowy i segmentu miejskiej komunikacji szynowej, to bardzo ważna gałąź gospodarki światowej. Rocznie w koleje inwestuje się na świecie około 70 mld USD, w tym 45 mld USD w infrastrukturę i 25 mld USD w tabor [4]. Europa zaś, to najważniejszy na świecie rynek kolejowy. Niewiele jest chyba dziedzin gospodarki, w której supremacja technologiczna Euro-

pejczyków w stosunku do reszty świata jest tak ogromna. Producenci z krajów UE opanowali 70% rynku światowego. Kroku dorównują im tylko producenci z Japonii, ale skala ich lokalnych rynków jest znacznie mniejsza.

Przemysł kolejowy jest bardzo atrakcyjną gałęzią gospodarki. Produkcja skomplikowanych technologicznie obiektów w krótkich seriach oraz stosowanie w urządzeniach i taborze najbardziej zaawansowanych technologii materiałowych i informatycznych powoduje, że udział pracy, a więc najcenniejszego i pożądanego dobra we współczesnym świecie, jest bardzo wysoki. Nic więc dziwnego, że nawet najbardziej liberalne państwa stosują różne formy ochrony dla tej gałęzi przemysłu. Duże koncerny lokują więc produkcję w krajach, które są dużymi rynkami zbytu. Ta strategia w Polsce dla takich koncernów, jak Alstom, Bombardier czy Greenbrier przyniosła zblizone do zera rezultaty. Zakłady, w które zainwestowali, podzielili los innych krajowych producentów, którzy zwolnili większość zatrudnionych i pozostało im tylko oczekiwać na wejście Polski do Unii i na efekty realizacji wspólnej europejskiej polityki transportowej.

Tablica 5

Przemysł transportu szynowego w UE	
Udział w rynku światowym	70%
Obrót w 2002 r.	34 mld euro
Obrót planowany w 2006 r.	42 mld euro
Zatrudnienie (bezpośrednie)	130 tys. osób
Prognozowany roczny przyrost obrotów	
Unia Europejska	3%
Europa Wschodnia	4%

Źr. [3]

## Literatura

- [1] External effects of transport. Final report. IWW/INFRAS 2000.
- [2] Railway statistics. UIC 2001.
- [3] Railway outlook 2002. International railway Journal.
- [4] European Union Energy & Transport in Figures 2002. European Commission Directorate – General for Energy and Transport.
- [5] Light Rail Transit Association website.
- [6] Nieuwenhuis D.: *Trends of the Railway Supply Industry in Europe*. Transporta Conference, 18.06.2002 r.

Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna

## ZINTEGROWANY SYSTEM MIEJSKIEGO TRANSPORTU SZYNOWEGO

Wrocław, 24–25 kwietnia 2003 r.

### Cel konferencji:

wymiana doświadczeń w zakresie rozwiązań technicznych, prawnych i organizacyjnych dotyczących możliwości wykorzystania infrastruktury kolejowej w przewozach zbiorowych miejskiej komunikacji szynowej, na przykładzie rozwiązań w stosowanym za granicą systemie *Karlsruhe*. Prezentacja doświadczeń i możliwości realizacyjnych podmiotów funkcjonujących w opisanym sektorze infrastruktury komunikacji zbiorowej.

### Tematyka:

- System transportu miejskiego Karlsruhe
- Doświadczenia w stosowaniu zintegrowanego systemu transportu miejskiego: RFN, Francja, Czechy, Wielka Brytania
- Zamierzenia wykorzystania infrastruktury kolejowej w miejskich przewozach pasażerskich na przykładzie polskich miast
- Przewozy pasażerskie komunikacją zbiorową w aglomeracjach Polski – stan na dziś i perspektywy
- Możliwości przystosowania infrastruktury kolejowej do przewozów pasażerskich komunikacją tramwajową
- Tabor – budowa tramwajów dwusystemowych na napięcie: 3 i 0,6 kV prądu stałego
- Transport szynowy w logistyce miejskiej
- Telematyka w miejskim transporcie szynowym
- Bezpieczeństwo ruchu w miejskim transporcie szynowym

### Adres Komitetu Organizacyjnego

Zarząd Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji we Wrocławiu

ul. Piłsudskiego 74

50-020 Wrocław

tel./fax (71) 343 18 74, 344 85 91

e-mail: [sep.wroc@post.pl](mailto:sep.wroc@post.pl)

[www.sep.wroc.pl](http://www.sep.wroc.pl)