

Jan Friedberg

Polityka transportowa państwa na lata 2005–2025 – implikacje dla sektora kolejowego

Opublikowany w marcu 2005 r. przez Ministerstwo Infrastruktury projekt dokumentu rządowego „Polityka transportowa państwa na lata 2005–2025” jest ważnym wydarzeniem w procesie kształtowania polityki transportowej państwa. Duże znaczenie ma pojawienie się tego dokumentu po przyjęciu Polski do Unii Europejskiej, a w ślad za tym zobowiązanie się naszego państwa do wprowadzania wspólnych założeń polityki także w zakresie transportu. W artykule przedstawiono zarys założeń tego dokumentu¹⁾ oraz podłoże części związanej z kolejnictwem. Autor prosi o potraktowanie tej wypowiedzi jako głosu w dyskusji nad założeniami polityki.

Jako kluczowe założenie polityki państwa dla sektora kolejowego założono: aktywny udział sektora w konkurencyjnym rynku usług przewozowych, wsparcie państwa w wydzielonych segmentach, w zakresie dopuszczalnym przez zasady Unii Europejskiej i polskie prawo, a także pod warunkiem efektywności pomocy z punktu widzenia racjonalności finansów publicznych.

Cele polityki

Celem polityki transportowej państwa jest spełnienie racjonalnych oczekiwań społeczeństwa wywołanych zwiększeniem mobilności, co oznacza wzrost zapotrzebowania na dostępność transportową, uwzględniając przy tym wieloletnie niedoinwestowanie systemu transportu oraz następujące czynniki:

- tempo wzrostu gospodarczego, przekraczające obecnie 5% PKB rocznie, spowoduje dalszy wzrost zapotrzebowania na transport;
- przekształcenia przestrzenne oraz zmiany demograficzne nadal będą powodowały wydłużanie podróży;
- powiększą się trudności w równoważeniu poszczególnych gałęzi transportu, powodowane rosnącym i trudnym do kontrolowania wzrostem zapotrzebowania na transport drogowy.

Trendy

Obserwujemy w Polsce szczególne trendy, niekoniecznie zbieżne z tymi znanymi z innych regionów Europy, mianowicie:

- jeśli chodzi o cechy użytkowe systemu:
 - zwiększenie ruchliwości osób i stabilizacja wielkości przewozów towarowych;
 - kontynuacja trendu znacznego wzrostu motoryzacji i udziału transportu drogowego w przewozach;

- skokowe zwiększenie przewozów w transporcie lotniczym;
- zmniejszenie udziału kolei w przewozach towarowych i pasażerskich;
- zmniejszenie udziału transportu publicznego w transporcie lokalnym;
- stabilizacja wielkości przewozów w transporcie morskim i wodnym śródlądowym na dość niskim poziomie;
- zmieniają się zachowania użytkowników:
 - zwiększają się wymagania co do jakości, a znacząca część społeczeństwa ma alternatywne do publicznych możliwości podróżowania;
 - zmniejsza się wprawdzie liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych, przy nie zmieniającej się liczbie wypadków i osób rannych, niemniej liczba wypadków i ich ofiar jest bardzo duża;
 - zwiększają się obciążenia środowiska, mimo poprawy stanu parku pojazdów, zwiększa się negatywny wpływ transportu na środowisko naturalne i warunki życia;
 - co do stanu infrastruktury należy odnotować:
 - przeciążenie dróg ruchem samochodowym, braki obwodnic i obejść miejscowości;
 - zły stan infrastruktury technicznej powodowany zaległościami w remontach i robotach utrzymaniowych;
 - niska jakość i zły stan techniczny transportu publicznego;
 - niedostosowanie konstrukcji nawierzchni drogowych i obiektów mostowych do ruchu współczesnych samochodów ciężarowych;
 - niedostosowanie infrastruktury kolejowej do dużych prędkości;
 - co do kondycji przewoźników:
 - słaba płynność finansowa i niska jakość usług kolei; niekorzystna sytuacja na rynku pracy (wysokie bezrobocie i słaba oferta rynku pracy) utrudnia restrukturyzację tego sektora, który jest największym pracodawcą w kraju;
 - otwarcie rynku traktowane jako zagrożenie dla mało efektywnych przewoźników krajowych wobec spodziewanej silnej konkurencji ze strony firm międzynarodowych z systemów transportowych państw ościennych;
 - stosunkowo niski potencjał ekonomiczny sektora prywatnego jako potencjalnego partnera w projektach rozwojowych, w tym inwestycyjnych;
 - odnośnie systemów zarządzania strategicznego:
 - częste zmiany koncepcji i prawnych instrumentów planowania i zarządzania oraz długotrwałość procesów planistycznych oraz

¹⁾ Wspólnie z prof. Wojciechem Suchorzewskim i dr. Andrzejem Brzezińskim z Politechniki Warszawskiej; autor był współautorem roboczej wersji tego dokumentu, opartego także na cyklu prac badawczych i studialnych zamówionych przez Ministerstwo na potrzeby Narodowej Strategii Rozwoju Transportu na lata 2007–2013.

realizacyjnych; wiele koncepcji ma słabe osadzenie w realiach gospodarczych oraz niedostatecznie wykorzystuje możliwe i dopuszczalne mechanizmy rynkowe i regulacyjne;

- częste protesty społeczne przeciw nowym inwestycjom, przy tym brak mechanizmów rozwiązywania takich konfliktów;
- słaba współpraca administracji rządowej i samorządowej różnych szczebli;
- stosunkowo słabe wykorzystanie możliwości stosowania nowoczesnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych;
- niewystarczające wykorzystanie możliwości finansowania inwestycji w infrastrukturę ze środków UE (brak dojrzałych projektów, brak środków na sfinansowanie wkładu własnego oraz niskie kompetencje służb odpowiedzialnych za przygotowanie i realizację inwestycji);
- ograniczone środki na prace badawczo-rozwojowe w transporcie i w sektorach z nim związanych; ogranicza to postęp techniczny w systemie transportowym kraju oraz w przemyśle produkującym środki transportu, urządzenia sterowania ruchem itp. oraz w budownictwie.

Zarządzanie popytem

Oddziaływanie państwa w tym zakresie ma na celu ograniczenie tempa wzrostu pracy przewozowej, a także zwiększenie udziału transportu kolejowego oraz intermodalnego w przewozach towarowych i osobowych. Dążyć się będzie do utrzymania co najmniej obecnego wysokiego udziału transportu publicznego w przewozach osób w miastach i obszarach metropolitalnych.

Instrumenty polityki

Jako podstawowe narzędzia oddziaływania stosowane będą:

- polityka przestrzenna prowadząca do zmniejszenia (racjonalizacji) zapotrzebowania na transport;
- instrumenty zachęt i ograniczeń wspierające te środki transportu, które charakteryzują się mniejszym zużyciem energii, zapotrzebowaniem terenu i wpływem na środowisko naturalne i warunki życia;
- instrumenty organizacyjne, które charakteryzują się sprawnością procesów podejmowania decyzji, dużą efektywnością ekonomiczną i nie wymagają zaangażowania znacznych środków finansowych (zarządzanie ruchem, zarządzanie utrzymaniem, systemy informacji itp.);
- instrumenty prawne wymuszające funkcjonowanie systemu transportu według ustalonych zasad;
- polityka podatkowa i fiskalna (podatki, taryfy, opłaty), w tym hamująca niekontrolowany rozwój motoryzacji.

Cele do osiągnięcia

Zasada zrównoważonego rozwoju ma zapewnić równowagę między następującymi aspektami polityki:

- społeczny – dążenie do równoprawności w dostępie do środków transportu (ułatwienie dostępu do miejsc pracy, szkół, usług i rekreacji), zmniejszenie zagrożenia wypadkami oraz do ograniczenie uciążliwości transportu;
- gospodarczy – (1) zapewnienie warunków dla wzrostu gospodarczego przez usuwanie barier i tworzenie nowych warunków tego rozwoju, (2) rozwój transportu jako działu gospodarki, ochrona rynku i konkurencji;
- przestrzenny – koordynacja zagospodarowania przestrzennego i systemu transportu w celu ograniczenia generowanego ru-

chu i pracy przewozowej oraz lokalizowania obiektów w zgodzie z zasadami racjonalnego zagospodarowania terenu i uwarunkowaniami ładu przestrzennego;

- ekologiczny – szeroko rozumiany kierunek trwałego rozwoju, z dążeniem do zachowania równowagi między zaspokajaniem potrzeb człowieka i jego bezpieczeństwa, a zachowaniem walorów środowiska oraz jego nieodnawialnych zasobów z zabezpieczeniem interesów przyszłych pokoleń.

Cele szczegółowe na lata 2005–2015 sformułowano następująco.

Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu jako czynnik poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych gospodarki.

Cel 2. Wspieranie konkurencyjności gospodarki polskiej jako kluczowy instrument rozwoju gospodarczego.

Cel 3. Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego.

Cel 4. Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.

Cel 5. Poprawa bezpieczeństwa prowadząca do zmniejszenia liczby wypadków i ograniczenia ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawy bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.

Cel 6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

Zasady realizacji polityki

Zasady te, wynikające z podstawowych założeń Traktatu Europejskiego, opierają się na:

- zapewnieniu wolnej konkurencji firm transportowych i równego ich traktowania przez wszystkie państwa UE;
- koordynowanie polityki w zakresie inwestowania w infrastrukturę o znaczeniu międzynarodowym;
- doskonalenie taryfikacji transportu, w tym systemów opłat za korzystanie z infrastruktury, opartej na zasadzie opłat za otrzymaną usługę, z uwzględnieniem wszystkich elementów kosztów (zasadą „użytkownik płaci”);
- poparcie rozwoju systemów transportu publicznego, jako bardziej przyjaznych środowisku naturalnemu i cywilizacyjnemu (zwłaszcza w obszarach zurbanizowanych);
- zmniejszenie zagrożenie zdrowia i życia we wszystkich sektorach transportu;
- stosowanie zasady użyteczności publicznej jako zadania administracji, kontraktującej usługi rynkowych firm.

Sektor kolejowy

Omówione założenia, cele i narzędzia polityki transportowej mają zasadnicze znaczenie dla sektora kolejowego, jako ważnego elementu składowego systemu transportowego, czyli infrastruktury oraz rynku usług przewozowych i logistycznych. Niżej omówiono i skomentowano najważniejsze odniesienia i implikacje dla kolei w omawianym dokumencie polityki transportowej.

Podstawą polityki państwa jest – za Białą Księgą Komisji Europejskiej – rewitalizacja kolei jako ważnego elementu systemu. Oznacza to przywrócenie (przynajmniej w części, w jakiej jest to możliwe) znaczenia na rynku przewozowym, a dzięki temu zwiększenie oferty przewozowej dla klientów oraz zmniejszenie zatłoczenia w drogownictwie i lotnictwie cywilnym. Nie zmienia to jednak faktu, iż ta rewitalizacja nie może naruszać traktatowych zasad wolnej gry rynkowej (w tym zakazu wspierania przewozów

towarowych oraz dopuszczalności wspierania przewozów pasażerskich na ściśle określonych zasadach).

Priorytety w kolejnictwie

Wyznaczono następujące priorytety związane z kolejami:

- unowocześnienie kolei z rozszerzeniem zakresu konkurencji między operatorami oraz dostosowaniem do potrzeb rynku i utrzymania roli w przewozach;
- poprawa bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach;
- poprawa jakości transportu w miastach i obszarach metropolitalnych, w tym poprzez poprawienie konkurencyjności transportu publicznego wobec indywidualnego oraz ułatwień i zachęt do organizowania sieci kolei aglomeracyjnych;
- rozwój systemów intermodalnych;
- wzmocnienie roli portów morskich i lotniczych z poprawą dostępu;
- poprawa warunków funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego

Zadania w sektorze kolejowym

Zadania te można podzielić na grupę zależną od zaangażowania i pomocy państwa oraz zależną od zarządzających i właścicieli poszczególnych firm działających w sektorze kolejowym. W tej pierwszej grupie należy wymienić:

- wsparcie w modernizacji i rozwój infrastruktury oraz taboru;
- doskonalenie systemu regulacji rynku kolejowego, na którym wszystkie podmioty będą mieć zapewnione jednakowe warunki wykonywania usług;
- dofinansowanie powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej tak, aby stawki za użytkowanie linii kolejowych nie stanowiły czynnika pogarszającego konkurencyjność kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych;
- wdrożenie nowej strategii działania Grupy PKP i jej prywatyzacji;
- doskonalenie systemu zachęt do angażowania prywatnego kapitału w przedsięwzięcia rozwojowe w transporcie kolejowym i w jego bezpośrednim otoczeniu.

W grupie drugiej, jako zadania dla zarządców poszczególnych segmentów kolejowych, kluczem jest poprawa gospodarowania, tj. realizacja skutecznej praktyki biznesowej, opartej o realia ekonomiczne. Oczekiwanie na pomoc państwa nie może być kluczowym instrumentem zarządzania.

Przewozy pasażerskie

Ten sektor wymaga zasadniczej zmiany podejścia, ponieważ dotychczasowa polityka odwlekania otwarcia rynku, bez równoczesnego podejmowania istotnych decyzji restrukturyzacyjnych, nie zatrzymała odpływu pasażerów (zwłaszcza w przewozach regionalnych) i wzrostu zadłużenia całej grupy z tego powodu. Konieczne jest przyspieszenie restrukturyzacji przez:

- klarowne przypisanie zadań publicznych w poszczególnych rodzajach przewozów (organizowanie, finansowanie, regulacja rynku) do odpowiedzialności rządu i samorządów;
- kontynuacja liberalizacji rynku przewozów pasażerskich, z zastosowaniem zasady użyteczności publicznej;
- zreformowanie przewozów regionalnych:
 - wyjaśnienie i zakończenia procesu przejmowania przez samorządy wojewódzkie roli organizatorów przewozów, z realnym wpływem na zamawianie usług;

- zwiększenie potencjału przewozowego PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. i wejście nowych operatorów;
- wspierania inicjatyw powołania partnerskich związków międzywojewódzkich i międzynarodowych w euroregionach;
- upowszechnianie najlepszych rozwiązań i wiedzy wśród samorządów terytorialnych w dziedzinie planowania i projektowania rynku usług kolejowych.

Przewozy towarowe

Dotychczasowa praktyka odwlekania otwarcia rynku na konkurencję przyniosła tylko częściowe wyniki. Zatrzymano wprawdzie proces odpływu klientów do trakcji drogowej, lecz nie nastąpiło oczekiwane zwiększenie przychodów, niezbędne do sfinansowania dalszych działań. Ponadto powiązanie spółki PKP CARGO z Przewozami Regionalnymi (wynajem lokomotyw i maszynistów) okazało się krokiem ryzykownym, generującym straty na skutek zadłużenia spółki pasażerskiej.

Jako najważniejsze kierunki działań przewidziano w tym dziale:

- prowadzenie przez rząd aktywnej polityki międzynarodowej, do stworzenia sprzyjających warunków rozwoju przewozów kolejowych w relacjach międzynarodowych;
- stopniowe liberalizowanie rynku przewozowego zgodnie z dyrektywami UE;
- przekształcenie PKP Cargo S.A. w operatora przewozowego zdolnego do zdobycia silnej pozycji na rynku krajowym oraz w wybranych segmentach rynku europejskiego;
- wspieranie wszystkich przewoźników kolejowych i innych podmiotów sektora transportowo-logistycznego, w pozyskiwaniu nowych ładunków, w tym dofinansowanie projektów (np. Marco Polo), a także wsparcie przez samorządy realizacji projektów transportu intermodalnego;
- wdrażanie dopuszczalnych prawem UE procedur wsparcia przedsiębiorców dla poprawienia ich pozycji konkurencyjnej na rynku.

Wnioski

- Polityka zmierza jednoznacznie w kierunku liberalizacji rynku.
- Wsparcie państwa dotyczy głównie infrastruktury.
- Wsparcie przewoźników możliwe w ramach zadań służby publicznej oraz wsparcia przedsiębiorców na zasadach ogólnych.
- Otwarcie na konkurencję jest kwestią czasu – nie wolno marnować tego, jaki jeszcze pozostał.
- Poszukiwanie kapitału niepublicznego jest szansą na wzmocnienie sektora.

Pytania – klucze dla sektora

Komentując omówiony dokument można sformułować zestaw kwestii zasadniczych.

- Infrastruktura: czy to wszystko?
- Czy i jak zarządzać popytem?
- Istota modelu rynkowego – ile swobody, a ile regulacji i w jakim celu?
- Jaki model finansowania? Czy umiemy liczyć na siłę rynku i efektywność gospodarowania?
- Co głównie generuje (za wysokie) koszty?
- Model zarządzania – regulacja czy deregulacja? Gdzie istota interwencji państwa?
- Jaka rola administracji publicznej?

- Prywatyzacja i PPP – tak, czy nie?
Kilka uwag jak interpretować założenia polityki 2005–2015.
- Co jest nieuchronne, a co może jeszcze (znowu?) się zmienić?
- Ile mamy czasu na decyzję, czy w ogóle jeszcze jest?
- Czy sektor kolejowy może się „zwinąć” (zmarginalizować)?
- Model zarządzania: rządowo – samorządowy: gdzie jest granica i zasady współdziałania?
- PPP – projekty zarządzać przez budżet, PPP bardzo trudno idzie... chyba że?

Infrastruktura

Infrastruktura jest instrumentem polityki; jest związana z rynkiem, bo umożliwia świadczenie usług. Kluczem do jej racjonalnego rozwoju jest równowaga w potrzebach i ograniczeniach. Niemniej naiwne podejście do finansowania, które ma zapewnić strona publiczna (dawniej państwo, dziś Unia Europejska), prowadzi do rozczarowań i zaniechania działań.

Istota modelu rynkowego

Czynniki kształtujące rynek usług, to:

- a) prognoza potrzeb vs,
- b) polityka podziału zadań przewozowych (*modal split*).
Do rozważenia są następujące czynniki.
 - Stopień otwarcia/regulacji: unijny?
 - Udział państwa (tak/nie)? W jakim stopniu? Czym kosztem?
 - Zasady zarządzania i sterowania, w tym infrastrukturą.
 - Powiązania zewnętrzne: spodziewane zwiększenie zadań, wykorzystając synergii czynnika zewnętrznego i wewnętrznego?
 - Stopień obecnej integracji w ramach UE i kierunki dalszych działań.
 - Zasada użyteczności publicznej – organizator i przewoźnicy.
 - Flota transportowa – czy ma być przedmiotem aktywnej polityki państwa?

Model prawny

Lista tematów do debaty pozwala na stwierdzenie, jak wiele jest w polskich kolejach niejasności i spraw do wyjaśnienia i nadrobienia.

- Czy system w Polsce jest zgodny z Traktatem Akcesyjnym i Europejskim? Częściowo nie, zależy w jakiej gałęzi i w jakim aspekcie. W kolejach w zasadzie tak, ale okres przejściowy nie pozwala „zadziałać” wolnej konkurencji, zaś jej postać obecna jest szczątkowo otwarta.
- Kierunki przekształceń – potrzebna jest konsekwencja, równowaga zakresu władzy i odpowiedzialności, czego zupełnie nie ma (przykład z przekazywaniem zadań samorządów bez instrumentów).
- Czy kolej jest zawsze „proekologiczna”? Niekoniecznie – planowanie sieci jest pozbawione czynnika ekologicznego, inwestycje są rozważane wyłącznie niemal przez rozbudowę elementów istniejących, co w wielu miejscach kraju może rodzić problemy. Planowanie rozwoju kolei zostało całkowicie oddzielone od innych sfer planowania (także w transporcie). a uznanie terenów kolejowych za zamknięte (w sensie prawnogeodezyjnym i planistycznym) graniczy z samobójczym krokiem. Ponadto plany rozwoju kolei nie są formalnie zatwierdzane, w poszczególnych regionach są trudności w poważnej debacie nad konkretnymi rozwiązaniami.

- Monitorowanie i nadzór jako instrument wdrażania nie działa wystarczająco silnie, ponieważ wciąż sprzężenia ministerstwa i Grupy PKP są zbyt silnie, aby działały mechanizmy „właściciel – spółka”, oparte na relacjach czysto komercyjnych. Poczucie spełnienia misji po obu stronach przysądza potrzebę efektywności.

Model finansowania

Uznanie zasady „użytkownik (klient) płaci” za otrzymaną usługę, nawet przy uznaniu czynnika włączenia w to kosztów zewnętrznych, zmusza do prowadzenia czystego rachunku ekonomicznego i rynkowej oferty na racjonalnych zasadach. W tym rachunku infrastruktura kolejowa (publiczna) jest swego rodzaju „usługą”, więc jej koszt musi także mieć rynkowy charakter.

Rola samorządu jako finansisty dla kolei regionalnej nie jest jasna – co to za zadanie publiczne? Zadaniem może być zaspokajanie potrzeb społecznych, zaś finansowanie nie jest potrzebą, lecz środkiem do jej zaspokojenia. Ten element obecnego prawa nie jest jasny i przynosi wymierne straty.

Model zarządzania

Strategia „regulacja/deregulacja” powinna być poddana zasadzie: regulować minimalnie jak tylko jest to możliwe, ale tam, gdzie jest to potrzebne dla interesu społecznego (a nie grupy interesu, czy gałęzi transportowej).

Istotą wolnej działalności gospodarczej jest odpowiedzialność przedsiębiorcy w ramach zakresu władzy państwa oraz potrzeb klientów.

Czynnik planowania krajowego i regionalnego wymaga nowej definicji, wynikającej z akcesji, np. przez wzorzec wynikający z ustawy o Narodowym Planie Rozwoju. System planowania musi być unowocześniony, dostosowany do obecnych wyzwań oraz cech i parametrów rynku. Wymaga to pogłębionych badań (poważne badania marketingowe w przewozach kolejowych wciąż nie są przeprowadzone).

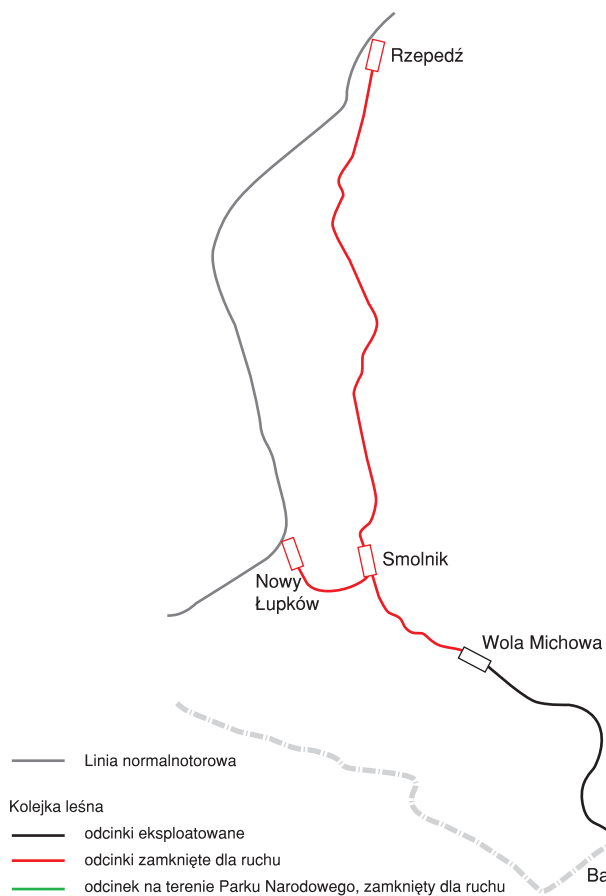
Uregulowania wymagają systemy metropolitalnych przewozów pasażerskich, które mogą przynieść nowe możliwości dla Przewozów Regionalnych. Nie jest to możliwe tylko przez związki dobrowolne (jak Koleje Mazowieckie), ale także przez rozwiązania ustrojowe, np. tzw. powiaty metropolitalne. W większości krajów Europy Zachodniej istniał taki model, czasem przejściowo.

Polityka wdrażania

Ten czynnik jest najtrudniejszy, o czym świadczą losy ustawy o restrukturyzacji i prywatyzacji kolei z 2000 r. Kluczowe elementy tej polityki są następujące:

- dopracowanie programu jest niezbędne z powodu jego (w obecnej wersji z marca 2005 r.) ogólnikowości i braku instrumentarium wdrażania; częścią tego dopracowania powinno być przyjęcie planu finansowego, powiązanego z systemem finansowania budżetowego oraz wewnętrznej polityki taryf i opłat, w tym za dostęp do infrastruktury;
- determinacja i przywództwo w przygotowaniu koncepcji i uruchomieniu jej wdrażania – te role na szczeblu centralnym powinno przejść ministerstwo (właściwie minister osobiście), zaś na szczeblu regionalnym – marszałek województwa we współpracy z prezydentami największych miast;

Dokończenie na s. 97 >



■ Trasa Majdan – Wola Michowa

Stacja	Majdan	Balnica	Wola Michowa
godz. odjazdu	13.00	13.45	14.25

■ Trasa Wola Michowa – Majdan

Stacja	Wola Michowa	Balnica	Majdan
godz. odjazdu	14.45	15.25	16.10

W okresie 01.07 – 31.08.2005 r. – w dni wolne od pracy.

■ Trasa Majdan – Balnica

Stacja	Majdan	Balnica
godz. odjazdu	13.00	13.45

■ Trasa Balnica – Majdan

Stacja	Balnica	Majdan
godz. odjazdu	14.00	14.45

W okresie 01.07 – 31.08.2005 r. – w dni robocze.

Szczegółowych informacji udziela Biuro Fundacji Bieszczadzkiej Kolejki Leśnej w Cisnej-Majdanie
 38-607 Cisna, tel. (13) 468 63 35, fax (13) 468 63 01

Literatura

- [1] *Bieszczady – przewodnik*. Wyd. BOSZ Sp. z o.o. Olszanica, 1992.
- [2] *Bieszczadzka Kolejka Leśna*. Wyd. Fundacja BKL w Cisnej. Krosno Cisna, 2003.
- [3] *Koncepcja zagospodarowania trasy Bieszczadzkiej Kolejki Leśnej do roku 2006*. Wyd. Fundacja BKL Komańcza, 2003.
- [4] Rygiel Z.: *Bieszczadzkie Kolejki Leśne*. Wyd. Oficyna Wydawnicza „APLA”. Krosno, 2002.
- [5] Sułkowski Z.: *Koleją w Bieszczady*. Wyd. Krakowski Klub Modelarzy Kolejowych. Kraków, 1993.
- [6] Strona internetowa www.bieszczady.pl.

Autor

mgr inż. Wiesław Sroka
 PKP CARGO S.A.

➤ *Dokończenie ze s. 94*

- pozyskanie do niej najszerszej części uczestników (kolejarzy), inwestorów oraz reprezentacji potencjalnych i obecnych klientów kolei; rola wiodąca jest w służbach ministerstwa oraz organizacji obecnej grupy PKP, a po jej przekształceniu – agencji restrukturyzacyjnej, jaka w miejsce PKP powstać powinna;
- niezwykle skrupulatne monitorowanie i nadzór nad realizacją programu, bieżące korekty w razie niepowodzeń, wraz z analizą przyczyn tych niepowodzeń; konieczne jest wprowadzenie zadaniowego systemu oceny kadry z pełną odpowiedzialnością za osiągnięcie wyznaczonych celów przejściowych;
- podejmowane nowe kierunki działań muszą być oparte na rzetelnym rozpoznaniu i ocenie kosztów i korzyści; tylko tak przygotowane przedsięwzięcia mogą być kierowane do realizacji.

Podsumowanie

Koleje mogą w Polsce odegrać znaczącą rolę w obsłudze zarówno przewozów towarowych, jak i pasażerskich. Tak jak dla „ciężkich” przewozów międzynarodowych i ogólnokrajowych rynek się powoli stabilizuje, tak w przewozach na mniejsze odległości w tym w obrębie metropolii sytuacja jest bardzo niebezpieczna. A są to znaczące ilościowo przewozy, które mogą finansować także infrastrukturę. Ich brak może spowodować poważne perturbacje dla przewozów długodystansowych.

Dlatego polityka państwa i samorządów musi być w kolejnictwie zdecydowanie bardziej agresywna, nastawiona na realistyczne zadania, stopniowo odbudowujące pozycję kolei w usługach transportowych.

Autor

Jan Friedberg
 Konsultant niezależny