

Dylematy funkcjonowania podstawowych gałęzi transportu w Polsce

MICHAŁ KELLES-KRAUZ

Wyższa Szkoła Handlu i Finansów Międzynarodowych im. Fryderyka Skarbka

Wrzesień 2008

1. Transport kolejowy a transport samochodowy

Przemiany gospodarcze ostatnich pięciu lat odcisnęły swoje piętno na podziale ról zasadniczych przewoźników na rynku transportowym w Polsce. Jeszcze niedawno rola PKP, zarówno w przewozie towarów, jak i pasażerów była dominująca i choć może nie należy tu przypominać o rekordowych przewozach sięgających 500 mln ton ładunków i około 1,1 mln pasażerów rocznie, gdyż były to wielkości sztucznie zawyżane i nie odpowiadające – szczególnie w przewozie ładunków – racjonalnym elementom gospodarki, to jednak jak gdyby nieświadomy wówczas marketing prowadzony na kolei (niskie ceny biletów, niskie taryfy w przewozach ładunków) wpływały na wzmiankowaną wyżej rolę PKP w przewozach krajowych. W niniejszym artykule dla uproszczenia będziemy traktować PKP jako jednolity organizm organizacyjny i techniczny. Wiadomo, że obecnie kolej przestała reprezentować sobą zwarty technicznie i organizacyjnie organizm i składa się z szeregu spółek, np. spółki trakcji, czy też spółki sieci trakcyjnych, torowisk itp., przez co zachwiana została organizacyjna i techniczna jedność tego przedsiębiorstwa. Spółki te mają własne interesy, nie zawsze ze sobą zbieżne. To samo dotyczy organizacyjnej struktury, która przez wydzielenie różnych spółek, jak np. kolei regionalnych czy InterCity, ruchu towarowego, tańszych linii kolejowych itp. powoduje chaos i uciążliwość dla pasażerów, gdyż obowiązują w tych spółkach różne kategorie biletów. Jest też rozrzutność w sferze biurokratycznej, gdyż każda z wymienionych spółek ma swój zarząd, prezesa i całą administrację.

Powszechnie wiadomo i wynika to z doświadczeń wielu kolejowych zarządów na świecie – jak też do niedawna z naszej kolei – że przewozy towarowe bilansowały te linie, które nie przynosiły dochodów. Zawsze jednak chodziło o to, by ten niezwykle ważny dla gospodarki kraju system transportowy, jakim jest kolej, był sprawny technicznie i organizacyjnie. Stąd też rozbijanie kolei na różne spółki jest już w europejskich krajach wysoko rozwiniętych posunięciem ekonomicznym, z których się wiele zarządów w Europie wycofuje. Powszechnie wiadomo, że przewozy kolejowe, szczególnie w ruchu towarowym, są tańsze niż preferowany obecnie u nas transport drogowy. Nasylenie liniami kolejowymi naszego kraju jest wciąż bardzo duże w stosunku do innych

krajów europejskich i to mimo znacznej ostatnio redukcji szlaków kolejowych. Jednak wysoka akcyza na paliwa płynne preferuje transport samochodowy. To jest główną przyczyną braku zainteresowania naszego państwa nie tylko właściwym utrzymywaniem, ale co ważniejsze rozwojem polskiego kolejnictwa zarówno w ruchu towarowym, jaki i pasażerskim, kolejnictwa poddawanego ciągle eksperymentom restrukturyzacyjnym i organizacyjnym.

Ogólnie rzecz biorąc, w skali całej krajowej sieci niewykorzystanie zdolności produkcyjnych PKP jest z jednej strony wynikiem błędnej polityki transportowej państwa, z drugiej zaś nienależytej polityki marketingowej przedsiębiorstwa PKP. Przedstawiana sytuacja jest jak gdyby przeciwieństwem sytuacji kolei na świecie, a szczególnie kolei w Europie Zachodniej, gdzie również przewozy pasażerskie zaczynają być już rentowne.

W efekcie tak realizowanej polityki transportowej kraju, a ściśle biorąc jej braku, wylania się kwestia coraz bardziej dominującej roli transportu samochodowego. Należy zwrócić z całym naciskiem uwagę na leżące poza parametrami technicznymi i ekonomicznymi przerażające skutki uboczne takiego stanu, tym bardziej, że mają one bezpośredni wpływ zarówno na sferę ekonomiczną, jak i techniczną funkcjonowania transportu, tak przecież ważną dziedzinę gospodarki kraju.

W Polsce mamy katastrofalny stan dróg, często o złej geometrii, w większości jednopasmowych, z brakiem odwodnienia, z koleinami powodowanymi przez samochody przewożące ładunki o masie przekraczającej dopuszczalne naciski na oś, dróg z brakiem dostatecznej liczby bezkolizyjnych skrzyżowań, słabo oświetlonych i oznakowanych, eksploatowanych przez samochody słabo kontrolowane pod względem technicznym. W tej sytuacji nie może dziwić przeważająca relatywnie w stosunku do innych krajów statystyka wypadków śmiertelnych i okaleczeń ludzi. Nie można się bowiem doczekać na zdecydowane działanie w kierunku chociażby ograniczenia ruchu samochodów ciężarowych w końcowych dniach tygodnia, w których ginie już przeciętnie kilkadziesiąt osób, a liczba okaleczeń i trwałego inwalidztwa idzie w setki osób.

Z przeprowadzonych sporadycznie kontroli stanu technicznego samochodów ciężarowych w Polsce wynika, że znaczny procent z nich nie powinien być w ogóle dopuszczony do ruchu ze względu na bardzo zły stan techniczny, np. niesprawne hamulce, przekroczone normy emisji składu spalin, nie mówiąc już o przekroczeniach w eksploatacji dopuszczalnego nacisku. Z dostępnych danych wynika, że gdyby w pełni rekompensować nasilenie pracy transportu samochodowego, negatywne skutki jego funkcjonowania w aspektach ekologicznych, odszkodowań wynikających z zaistniałych wypadków, remontów dróg itp., należałoby wydawać rocznie około 2 miliardów złotych. Oczywiście kwota ta nie jest wydawana, co powoduje stałą degradację środowiska naturalnego, dróg itp. Zbudowanie autostrad w sposób zasadniczy nie poprawi tej sytuacji, gdyż przy projektowanym rozmieszczeniu autostrad w Polsce, 70% ruchu samochodowego w kraju odbywać się będzie na drogach krajowych, względnie na wojewódzkich, których stan techniczny w obecnej chwili kwalifikuje je prawie w 100% do generalnego remontu.

Nie chodzi tu bynajmniej o wyrażenie postawy przeciwnika przewozów samochodowych. Chodzi raczej o to, by współpraca tych dwóch zasadniczych przewoźników w kraju, a więc PKP i transportu drogowego, była oparta o rzeczywisty, racjonalny i uczciwy rachunek ekonomiczny, który z kolei stymulowałby racjonalny podział zadań przewozowych. Trzeba tu bowiem pamiętać o zasadniczej roli transportu samocho-

wego w przewozach na krótkie dystanse, obsłudze stacji przeladunkowych kolejowych i wykorzystaniu wszystkich walorów transportu samochodowego, które leżą głównie w jego operacyjnej elastyczności.

W obecnej sytuacji transportowej zmniejszająca się ciągle rola kolei prowadzi do dekapitalizacji majątku PKP. Odpisy amortyzacyjne nie są wykorzystywane na odtworzenie majątku PKP, więc tworzą środki do przeżycia. Znaczna ilość taboru kolejowego i trakcyjnego niszczy nieużywana. Sytuację tę pogłębić ma jeszcze zamykanie nierentownych linii (ostatnio mówi się o około 6 tysięcy km), co stworzyć może pewną „pustkę” transportową. Okazać się bowiem może, że np. obsługa transportowa osiedli leżących wzdłuż tych linii samochodowym transportem zorganizowanym będzie nieopłacalna. Ograniczenie PKP do działań modernizacyjnych jedynie na kilku wybranych liniach jest działaniem nieracjonalnym dla perspektywy transportowej kraju, gdyż spełniwszy wymogi Unii Europejskiej w zakresie przewozów międzynarodowych, stworzy się jednocześnie brak możliwości należytej obsługi przewozów wewnątrz krajowych.

2. Komunikacja miejska

Spoleczne i gospodarcze znaczenie przewozów pasażerskich w aglomeracjach, miastach silnie się zwiększa. Już przed kilku laty przewozy pasażerów w obrębie miast były w Polsce 2,5 razy większe niż przewozy pasażerów komunikacji PKP i PKS razem wzięte. Dzisiaj te proporcje są na pewno inne ze względu chociażby na rosnący ruch samochodów indywidualnych – mimo fatalnego stanu dróg też i na długich dystansach. Jest to oczywiście konkurencja dla PKP i PKS, tym niemniej jednak, zostawiając powyższe proporcje, zagadnienia związane ze sprawnym funkcjonowaniem komunikacji miejskiej nabierają szczególnego znaczenia społecznego i gospodarczego. Mowa tutaj oczywiście o transporcie publicznym pasażerów w miastach (komunikacji miejskiej), bowiem stawianie na rozwiązywanie tych problemów ruchem samochodów indywidualnych jest skazane na brak efektywności. Dowodem są tu miasta w USA, w których próbowano zarzucić problem komunikacji miejskiej, licząc na to, że te potrzeby mogą być rozwiązywane indywidualnym transportem samochodowym. Ważę problemu komunikacji miejskiej dostrzeżono już należycie w krajach Europy Zachodniej. W USA (rachunek był robiony przed kilkoma laty) jedna minuta spóźnienia w komunikacji miejskiej kosztowała gospodarkę kraju 1 dolara. Dzisiaj na pewno ten rachunek wygląda inaczej, tym niemniej komunikacja miejska jest szczególnie ważna. W naszym kraju ciągle czeka na skuteczne, systemowe rozwiązanie, tym bardziej, że oprócz dotychczasowych tradycyjnych problemów sprawnego funkcjonowania tej branży dochodzą nowe, a w szczególności te związane ze zmianami w strukturach przestrzennych miast i koniecznością ich sprawnej obsługi komunikacją miejską. Wynika to z faktu, że podobnie, jak w USA, również w Europie – choć oczywiście nie wszędzie z równym nasileniem – obserwuje się zjawisko przenoszenia się ludzi ze ścisłych centrów miast do dzielnic peryferyjnych. Organizacja komunikacji miejskiej dla tych nowych warunków obsługi jest zagadnieniem bardzo skomplikowanym i trudnym. Jednocześnie trzeba sobie uświadomić, że jeśli chodzi o komunikację miejską, to dla jej funkcjonowania w zakresie różnorodności systemów pozostają niezmiennie autobusy, trolejbusy, tramwaje w swych trzech mutacjach: tradycyjnym, szybkim i tzw. premetrze, metro i szybka kolej miejska, zwana niekiedy szybką koleją regionalną. Jednak postęp techniczny towarzyszący postępowi cywilizacji na świecie we wszystkich tych systemach, coraz większe

zastosowanie elektroniki, komputeryzacji zarówno w taborze, jak i układach sterowania i zasilania, usprawnia znakomicie te techniczne rozwiązania. Przekłada się to przede wszystkim na większą sprawność ekonomiczną, funkcjonalność i komfort podróżowania pasażerów. Są to podstawowe czynniki zarówno w sferze ekonomicznej, jak i technicznej, które mają zapewnić z jednej strony zmniejszenie kosztów eksploatacji poszczególnych systemów komunikacji miejskiej, jak też zwiększenie atrakcyjności ich społecznego wykorzystania.

Należy w tym miejscu podkreślić, że nieprzykładanie należytej wagi do systemowego uporządkowania (odnosi się to do Polski) spraw komunikacji miejskiej, a zostawienie tego żywiołowemu rozwojowi, czyli inaczej przewozom samochodami indywidualnymi, w bardzo krótkim okresie czasu doprowadzi do coraz większego „zatykania się” nie tylko dużych aglomeracji naszego kraju, ale też i miast średniej wielkości, a nawet małych. Koszty gospodarki kraju w takiej sytuacji będą znacznie większe niż konieczne nakłady inwestycyjne w tej branży. Stąd też konieczność opracowania w skali kraju wytycznych dla samorządów miast w zakresie nowych rozwiązań technicznych, funkcjonalnych i ekonomicznych w pasażerskich przewozach miejskich. Częstość samorządów miejskim, mającym w tej chwili decydujący głos w rozwiązywaniu swoich lokalnych problemów gospodarczych, komunalnych, brakuje nie tylko pieniędzy, ale też i ogólnych wskazówek, jak należy wychodzić naprzeciw tym często niedocenianym jeszcze i odkładanym na dalszy plan problemom komunikacji miejskiej. Stąd też nasze zapóźnienia i to zwłaszcza w stosunku dokrajów Europy Zachodniej. W dużych aglomeracjach szczególnie drastycznie zwraca uwagę brak wykorzystania istniejących, wchodzących w układ miasta czy aglomeracji, układów kolejowych, znakomicie dających się przystosować do wykorzystania w realizacji szybkich kolei miejskich czy też szybkich kolei regionalnych. Brak koncepcji w tych sprawach prowadzi w wielu aglomeracjach, jak widać to chociażby na przykładzie Łodzi, Warszawy, Krakowa, Wrocławia itp., do stopniowego niszczenia infrastruktury kolejowej, dającej się wykorzystać do powyższych celów. Jest to jakby fragment, ale jakże ważny, braku racjonalnego podejścia do obsługi pasażerskiej (komunikacji miejskiej) w Polsce. Trzeba tu zaznaczyć również, że szczególnie nacisk powinien być położony na rozwój trakcji elektrycznej w komunikacji miejskiej. Polityka stawiania w wielu miastach na rozwój jedynie systemów autobusowych jest oczywiście z punktu widzenia wydatków inwestycyjnych korzystna, ale krótkowzroczna w zakresie funkcjonowania (zdolność trakcji autobusowej to około 3000 pasażerów/godzinę) i niekorzystna w zakresie wydatków energetycznych i skutków ekologicznych. Często autobusy pracują na liniach, na których zdolności przewozowe są przekraczane.