

Dr Adam Wielądek

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ TRANSPORTU WARUNKIEM REWITALIZACJI KOLEI W POLSCE

SPIS TREŚCI

1. Wizja kolei w „Białej księdze”
2. Transport kolejowy od zakończenia wojny do 1989 roku
3. Zrównoważony rozwój transportu
4. Koleje dużych prędkości

STRESZCZENIE

Opisano zagadnienia rewitalizacji kolei w Polsce na tle wymagań europejskich, wynikających ze zrównoważonego rozwoju transportu. Przedstawiono wizję europejskiego systemu transportowego, zawartą w „Białej księdze” z 2011 r. Scharakteryzowano rozwój transportu kolejowego w Polsce od zakończenia II wojny światowej do końca lat osiemdziesiątych. Omówiono zasady prowadzenia polityki zrównoważonego rozwoju transportu. Wyrażono pogląd, że w Polsce kolej jest dyskryminowana pod względem finansowym w stosunku do transportu drogowego. Przedstawiono pogląd o celowości budowy w Polsce kolei dużych prędkości.

1. WIZJA KOLEI W BIAŁEJ KSIĘDZE

Wizję europejskiego systemu transportu zaprezentowano w „Białej księdze”. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, opublikowanej w marcu 2011 roku [1], której horyzont czasowy sięga połowy XXI w. System transportowy UE jest uzależniony od ropy i produktów ropopochodnych. Szacuje się, że zaspokajają one 96% potrzeb energetycznych sektora transportu. W 2010 r. UE importowała ropę naftową za 210 mld euro. Ma to negatywne skutki gospodarcze i środowiskowe. W lutym 2011 r. Rada Europejska potwierdziła, iż jej celem jest ograniczenie do 2050 r. emisji gazów cieplarnianych o 80–95% w stosunku do 1990 r.

Transport jest źródłem dużej ilości tych gazów, dlatego istnieje potrzeba zmiany struktury systemu transportowego. W „Białej księdze” zakłada się przeniesienie na kolej i statki 30% ładunków przewożonych samochodami na odległość powyżej 300 km, a do 2050 roku – 50%. W odniesieniu do przewozów pasażerskich, przewiduje się ukształtowanie do 2050 r. głównych ciągów linii kolei dużych prędkości. Trzeci ważny wątek tego unijnego dokumentu dotyczy transportu intermodalnego. Zakłada się, że do 2030 r. powstanie podstawowa sieć wykorzystywana do przewozów kombinowanych, która przez następne 20 lat będzie uzupełniona elementami nowoczesnych technologii, w tym zaawansowanymi systemami informatycznymi.

Przed kolejną pojawia się więc zachęcająca perspektywa. Czy postawiony cel jest osiągalny? Sądzę, że jest to realne. Wymaga jednak nowego spojrzenia na organizację przewozów kolejowych. Jedną z możliwości takiego nowego podejścia do organizacji przewozów towarowych została zaprezentowana w opracowaniu powstałym w ramach realizacji grantu pt. „Model systemu logistycznego Polski jako droga do komodalności transportu w Unii Europejskiej”, wykonywanego w Politechnice Warszawskiej, pod kierownictwem prof. Marianny Jacyny.

W jednym z rozdziałów tej publikacji opisano program komputerowy VISUM, za pomocą którego można opracować plan przewozów transportu lądowego (kolej + samochód), przy danych wielkościach nadania i odbioru w poszczególnych powiatach. Można przygotować trzy wersje planu według trzech kryteriów optymalizacji: najkrótsza droga, najkrótszy czas i najmniejszy koszt. Według obliczeń na podstawie danych z „Rocznika Statystycznego” z 2000 roku, z punktu widzenia najkrótszej drogi, ponad 80% przewozów stanowią samochody, a niecałe 20% kolej. Odpowiednio 93% i 7% ze względu na czas oraz ponad 82% i mniej niż 18% ze względu na koszty. Warto zauważyć, że praktycznie taka była rzeczywista struktura przewozów. Jednakże po wprowadzeniu pewnych zmian dotyczących liczby kolejowych punktów nadania, typów wagonów i rozkładu jazdy, odpowiednie wielkości przewozów ukształtowały się na poziomie 55,53 i 44,47%.

Dotychczasowa praktyka była diametralnie inna. Zmniejszanie się przewozów nie wywoływało poszukiwań sposobów przeciwdziałania tej tendencji, ale powodowało znajdowanie metod przystosowywania się do nowej sytuacji. W pierwszej kolejności podejmowano próby ograniczenia kosztów, te zaś najprościej można było zmniejszyć, zamykając część punktów obsługi klienta. To powodowało pogorszenie oferty i dalszy spadek przewozów oraz kolejne zamykanie stacji nadania i odbioru przesyłek. Oczywiście nie jest to najlepsze rozwiązanie, tym bardziej w czasach, w których rozproszone ładunki będą coraz ważniejszym segmentem przewozów towarowych.

Realność przedstawionej roli kolei w europejskim systemie transportowym w dużym stopniu zależy od działań, które powinny być podejmowane w wyniku inspiracji płynących z przedstawionego przykładu. Mogą one jedynie wzmocnić właściwą politykę transportową poszczególnych państw. A tę właściwą politykę można sprowadzić do zrównoważonego rozwoju, czego nie da się osiągnąć za darmo i mimochodem. W dalszej części artykułu zostanie to zilustrowane przykładami.

2. TRANSPORT KOLEJOWY OD ZAKOŃCZENIA WOJNY DO 1989 ROKU

Po zakończeniu działań wojennych przywrócenie funkcjonowania transportu było jednym z najważniejszych zadań władzy państwowej od chwili jej powołania. W początkowym okresie po wojnie, pierwszoplanową rolę 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 normalnotorowe,
- odbudowanie 44 500 m 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 blokad stacyjnych),
- odbudowanie około 3 mln m³ budynków, w tym 160 tys. m³ hal naprawczych i parowozowni.

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

- odbudowanie 2 185 km torów głównych,
- odbudowanie 6 000 m mostów i 1 000 m 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 około 34 600 m 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 około 300 km (należy dodać, że w tym czasie dobudowano ponad 300 km drugich torów na liniach istniejących). Niektóre z planowanych inwestycji zrealizowano dopiero w siedemdziesiątych latach. Również w sześćdziesiątych 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, na podstawie których można sformułować następujące spostrzeżenia:

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

Tablica 1

Sieć kolejowa w latach 1945–1988

Rok	Długość linii kolejowych				
	Ogółem [km]	W tym			
		Normalno-torowych [km]	Zelektryfikowanych [%]	Jednotorowych [%]	Wąskotorowych [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”

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

W latach siedemdziesiątych długość linii kolejowych nie ulegała większym zmianom, natomiast na części sieci poprawiono ich parametry, co następowało w wyniku zwiększonego tempa elektryfikacji. Do największych inwestycji kolejowych oprócz elektryfikacji, 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 Hrubieszów z Hutą Katowice – największą inwestycją lat siedemdziesiątych w Polsce.

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

- przyspieszenie elektryfikacji linii kolejowych w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych – podwojono długość linii zelektryfikowanych;
- 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 zamykano kolejne odcinki 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 1945 roku, bowiem PKP rozpoczęły działalność po zakończeniu wojny) zawiera tablica 2.

Tablica 2

Przewozy kolejowe osób i towarów w latach 1945–1988

Rok	Przewozy osób		Przewozy towarów	
	Liczba pasażerów [mln]	Liczba pas-km [mln]	Liczba ton [mln]	Liczba tkm [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
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”

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

Według [2] (...) *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 funduszy (...).*

W przewozach kolejowych nastąpił regres. W 1980 roku PKP przewoziły więcej towarów niż koleje francuskie i zachodniemieckie razem wzięte. Obecnie tylko koleje niemieckie przewożą dwa razy więcej ładunków, niż polskie. PKP CARGO przewożą trzy razy mniej towarów niż PKP w 1980 roku. Ze względu na niezrównoważony rozwój infrastruktury transportu lądowego w przewozach towarów, kolej nie wytrzymuje konkurencji z transportem drogowym. Przewozy pasażerskie zmniejszyły się w takim samym stopniu, jak przewozy autobusami i jest to wynik ograniczenia dojazdów do pracy oraz wspomnianego już dynamicznego rozwoju motoryzacji indywidualnej.

W „Rocznikach Statystycznych”, z nielicznymi wyjątkami w części dotyczącej nakładów inwestycyjnych wg działów gospodarki, transport i łączność są traktowane razem. W związku z tym tak będą tu prezentowane. Z „Roczników Statystycznych” 1968 i 1980, w których podano informacje oddzielnie dla obu części, można w przybliżeniu określić, iż w nakładach ogółem na transport przypadało około 88%, a na łączność 12%. I jeszcze jedna uwaga, która w jakimś sensie wyjaśnia obecny stan infrastruktury transportowej, szczególnie kolejowej. Udział wydatków na roboty budowlano-montażowe w ogólnych nakładach inwestycyjnych wynosił tylko około 1/3, reszta była przeznaczana na zakup maszyn, urządzeń i innych środków trwałych (np. taboru kolejowego). Jeżeli 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. Można stwierdzić, że począwszy od lat pięćdziesiątych nakłady inwestycyjne na transport i łączność wahały się w granicach 10%, a więc na transport przypada około 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.

Tabela 3

Nakłady inwestycyjne w dziale transport i łączność w latach 1954–1988

Rok	Nakłady [mln zł]	Rok 1950 = 100	Rok poprzedni = 100	Udział [%] 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”

W celu porównania, spójrzmy na dane za 2000 rok. Otóż udział nakładów na transport i łączność w nakładach ogółem, wyniósł 12,8%. Jednakże zasadniczo zmieniła się struktura tych nakładów. W omawianym dziale około 61% nakładów przeznaczono na pocztę i telekomunikację, a na transport lądowy i rurociągowy niecałe 26%. Warto też odnotować, że z nakładów ogółem na transport i łączność, nakłady sektora prywatnego stanowiły 41% (w dużej części na telekomunikację), 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 podejmowano nowe inwestycje. Po zakończeniu elektryfikacji linii i modernizacji stacji rozrządowych w latach osiemdziesiątych, procesy inwestycyjne przez 15 lat były praktycznie całkowicie zaniechane. Dopiero akcesja do

Unii Europejskiej pozwoliła na wznowienie inwestycji, choć w rozmiarach daleko odbiegających od potrzeb, a nawet znacznie mniejszych od powstałych możliwości.

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, w tablicy 4 przedstawiono dostępne wyniki działalności transportu kolejowego za wybrane lata (od lat osiemdziesiątych długość linii zelektryfikowanych praktycznie pozostaje 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 kolejowych [km], w tym:	17 239	20 118	24 552	26 628	26 644	22 560	20 360
– zelektryfikowane [km]	–	b.d.	b.d.	3 206	11 016	11 826	11 956
– wąskotorowe [km]	2 294	b.d.	b.d.	3 422	2 357	985	b.d.
Liczba lokomotyw, w tym:	5 269	5 176		4 864		2 562	4 418
– elektrycznych	–	–	b.d.	466	b.d.	1266	1887
– spalinowych	–	–		585		1293	2531
– parowozów	5 269	5 176		3 813		3	b.d.
Liczba wagonów:							
– osobowych w tysiącach	11,9	10,5	b.d.	9,1	b.d.	3,8	3,8
– towarowych w tysiącach	150,9	152,7	b.d.	200,9	b.d.	66,4	95,5
Przewozy osobowe:							
– pasażerów [mln]	167,0	226,0	244,9	1030,0	952,0	360,7	282,6
– pas-km [mld]	7,1	7,5	15,0	35,9	55,9	24,1	18,6
Przewozy towarowe:							
– ton [mln]	86,1	75,0	52,3	377,8	388,9	247,0	200,8
– tkm [mld]	23,5	22,4	17,4	92,6	111,1	54,4	43,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie „Roczników Statystycznych”

Z przedstawionych rozważań i danych można sformułować następujące 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 Albanię. Po dziesięciu latach transformacji, nakłady na pocztę i telekomunikację były ponad dwukrotnie większe niż na transport lądowy i dlatego dzisiaj dzieci chodzą do przedszkola 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, gdyż trzeba było znaleźć środki na zaspokojenie nie dających się odłożyć potrzeb społecznych, chociaż prowadziła ona do degradacji transportu i czyniła coraz trudniejszą jego rewitalizację w późniejszym okresie. Taką praktykę stosowano nie tylko w PRL. Od połowy lat dziewięćdziesiątych obserwowaliśmy szybką dekapitalizację majątku kolei, gdyż z powodu względnie dużych wydatków społecznych, brakowało środków na te działy gospodarki, które – co prawda z zadyszką – ale jakoś mogły funkcjonować.
3. W przeszłości można było dostrzec pewną zależność między przewozami pasażerskimi i towarowymi. Otóż spadek przewozów pasażerskich prawie zawsze był poprzedzany zmniejszeniem przewozów towarowych; również przewozy większej liczby pasażerów były poprzedzane wzrostem 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 społeczeństwa i nadmiernie rozbudowane uprawnienia związków zawodowych w zarządzaniu podmiotami gospodarczymi oraz w 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 społeczne przyzwolenie 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 osiemdziesiątych, Leszek Balcerowicz mógł wprowadzić dosyć drakoński plan naprawy gospodarki, ale dziś nawet licznemu gronu Balcerowiczów nie udałoby się uczynić czegoś podobnego.

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

3. ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ TRANSPORTU

We wszystkich dokumentach unijnych i polskich jest wyrażana wola prowadzenia polityki zrównoważonego rozwoju transportu. W praktycznych działaniach idea ta nie znajduje potwierdzenia. Kolej jest dyskryminowana pod względem źródeł finansowania. Zgodnie z ustawą o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego, nakłady na drogi są finansowane w całości z budżetu państwa i budżetów Jednostek Samorządu

Terytorialnego ze wsparciem środkami unijnymi, natomiast nakłady na kolej pochodzą w pierwszej kolejności ze środków zarządcy infrastruktury z pewną pomocą budżetową i również przy wsparciu przez UE. W rezultacie nakłady na 1 km linii kolejowych wynoszą 144 tys. zł rocznie, a na 1 km dróg 971 tys. zł. Wskutek tego, przewoźnicy kolejowi ponoszą większe opłaty za dostęp do infrastruktury niż przewoźnicy drogowi: w przewozach towarów są większe od 3 do 5 razy, a w ruchu pasażerskim od 2 do 3 razy. Rząd dopuszcza do nieodróżnionego rozwoju transportu lądowego. Rekomendowana przez UE proporcja nakładów na drogi i kolej powinna się kształtować jak 60 do 40, podczas gdy w Polsce wynosi ona 85 do 15.

Utrzymanie dotychczasowej proporcji w podziale środków na transport drogowy i kolej grozi nieodwracalnymi zmianami w strukturze transportu lądowego, co może w końcu stać się barierą w rozwoju gospodarki kraju. Dlatego wydaje się konieczne:

- dojdzie do rekomendowanej przez Komisję proporcji, a więc przeznaczenia 40% nakładów na kolej w nieodległym czasie (nie dłuższym niż 5 lat),
- zwiększenie nakładów na utrzymanie infrastruktury, nawet za cenę zmniejszenia nakładów na modernizację,
- wprowadzenie stosownych zmian w ustawie o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego.

4. KOLEJE DUŻYCH PRĘDKOŚCI

Na zakończenie chciałbym przedstawić kilka uwag na temat, który w ostatnim czasie stał się przedmiotem ożywionych komentarzy, szczególnie po wypowiedzi ministra Sławomira Nowaka. Chodzi o koleje dużych prędkości. W tej sprawie wytworzyły się dwa obozy o diametralnie różnych poglądach: zdecydowanych przeciwników i zdeklarowanych zwolenników. Przeciwnicy uważają, że:

- koszt inwestycji jest nadmierny,
- w polskich warunkach do zaspokojenia potrzeb przewozowych na duże odległości zupełnie wystarczająca jest prędkość do 200 km/godz.,
- są pilniejsze problemy do rozwiązania, jak choćby utrzymanie i modernizacja istniejącej infrastruktury.

Dla zwolenników kolei dużych prędkości jest więcej argumentów za niż przeciw, przede wszystkim:

- pojawi się nowa oferta przewozowa, która przyciągnie na kolej nowych klientów i wymusi zmiany w przewozach regionalnych,
- ożywi polski przemysł,
- wyzwoli nowe zakresy badań naukowych.

Nie bez znaczenia są dwa dodatkowe argumenty, a mianowicie:

- żaden z dotychczasowych projektów kolei dużych prędkości na świecie nie okazał się porażką, a wręcz przeciwnie, przynoszą one z każdym rokiem coraz więcej korzyści,

- kilka krajów spoza dotychczasowego klubu, zamierza podjąć realizację projektów kolei dużych prędkości, m.in. Stany Zjednoczone i Maroko.

Biorąc pod uwagę zastrzeżenia i nadzieje związane z projektem KDP w Polsce, opowiadam się za podjęciem tego wyzwania pod warunkiem wszakże, że w nieodległym czasie będzie realne włączenie polskich odcinków do sieci europejskiej Kolei Dużych Prędkości. Myślę więc, że nie ma problemu **czy?** Jest problem **kiedy?** Przy czym to **kiedy** nie powinno być mierzone w dziesiątkach lat. Po 2030 roku również będą podnoszone wątpliwości, czy nas na to stać? Warto pamiętać, że nie byłoby Nowosybirsk (trzeciego co do wielkości miasta w Rosji) w tym miejscu, w którym jest, gdyby mieszkańcy Gusiewa, wioski nad Obem, nie zgodzili się na przebieg kolei transsyberyjskiej przez ich osadę.

BIBLIOGRAFIA

1. *Biała księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.* Bruksela, KOM(2011) 144 wersja ostateczna.
2. Kaliński J., Liberadzki B.: *Transport w Polsce w latach 1918–1978. Zarys historii.* Szkoła Główna Planowania i Statystyki, 1986, s. 126.