

Juliusz Engelhardt

Czy Polska potrzebuje Kolei Dużych Prędkości?

Marketing i Zarządzanie nr 1 (42), 39-54

2016

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Juliusz Engelhardt

Uniwersytet Szczeciński
Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług
e-mail: juliusz.engelhardt@wzieu.pl

Czy Polska potrzebuje Kolei Dużych Prędkości?

Kody JEL: R41, R42, R48

Słowa kluczowe: transport kolejowy, koleje dużych prędkości (KDP)

Streszczenie. W artykule przeanalizowano argumenty przemawiające za budową w Polsce kolei dużych prędkości. Z jednej strony poddano analizie zapotrzebowanie na ten środek komunikacji i potrzebę takiej znaczącej inwestycji, a z drugiej wykazano ekonomiczne możliwości jej wybudowania w najbliższych latach.

Krótko o genezie projektu Kolei Dużych Prędkości w Polsce

Przyjęty przez Radę Ministrów we wrześniu 2015 roku Krajowy Program Kolejowy (KPK) na lata 2014–2023 zawiera listy wielu projektów inwestycyjnych w polskiej infrastrukturze kolejowej, które mają być zrealizowane do 2023 roku, o łącznej wartości 67,3 mld zł (zob. www.mir.gov.pl). Niewątpliwie korzystne jest to, że z finansowego punktu widzenia jest to program znacznie korzystniejszy w porównaniu z poprzednią perspektywą budżetową z lat 2007–2013. Jego pełna realizacja powinna doprowadzić do istotnej poprawy stanu polskiej infrastruktury kolejowej, jakkolwiek w kolejnych perspektywach budżetowych nadal będą utrzymywać się potrzeby dalszych inwestycji infrastrukturalnych w tej gałęzi transportu. Z drugiej strony, dla wielu środowisk i osób związanych z polskim transportem kolejowym, w tym również dla autora tego tekstu, elementem dalece

rozczarowującym jest to, że KPK pomija całkowicie projekty związane z kontynuacją programu Kolei Dużych Prędkości.

Minione lata, a zwłaszcza okres po uzyskaniu pełnego członkostwa w Unii Europejskiej w 2004 roku, charakteryzowały się znacznymi preferencjami państwa w zakresie **rozbudowy i modernizacji infrastruktury drogowej w Polsce** – budowano w szczególności autostrady, drogi ekspresowe, ale również infrastrukturę drogową w miastach i w gminach. W tej dziedzinie Polska ma niewątpliwie bardzo duże osiągnięcia. O ile w 1990 roku statystyki transportu informowały, że w Polsce jest 212 km autostrad, to w 2015 roku sieć dróg szybkiego ruchu miała ogólną długość 3041 km, z czego 1553 km autostrad i 1488 km dróg ekspresowych. Uwzględniając aktualny dokument polityki transportowej pod nazwą Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) oraz wynikający z niego i oficjalnie już przyjęty „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023” o wartości 107 mld złotych, można przyjąć, że do 2030 roku Polska zrealizuje do końca programy rozwojowe infrastruktury drogowej w zakresie dróg ekspresowych i autostrad – łącznie sieć tych dróg ma obejmować ponad 7,5 tys. km, a także program budowy około 60 obwodnic miast, co pozwoli skierować środki budżetowe na inne projekty infrastrukturalne.

W przypadku tak dynamicznego rozwoju infrastruktury drogowej można wręcz mówić o skoku cywilizacyjnym kraju, który ma również i taki aspekt transportowy, że obywatele w ostatnich latach w jeszcze większym stopniu, w porównaniu do lat dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia, zaczęli korzystać z samochodów prywatnych, a Polska stała się krajem wysoko zmotoryzowanym. Obecnie zjawisko nadmiernego korzystania przez obywateli z samochodów prywatnych jest już krytycznie oceniane, ponieważ wywołuje kongestię nie tylko w dużych miastach, ale też na nowo wybudowanych autostradach, chociaż – z drugiej strony – jest ono charakterystyczne dla krajów wyżej rozwiniętych i siłą rzeczy musiało również wystąpić w Polsce. Jest to niewątpliwie koszt społeczny rozwoju cywilizacyjnego Polski, który był nie do uniknięcia w ramach procesów transformacji.

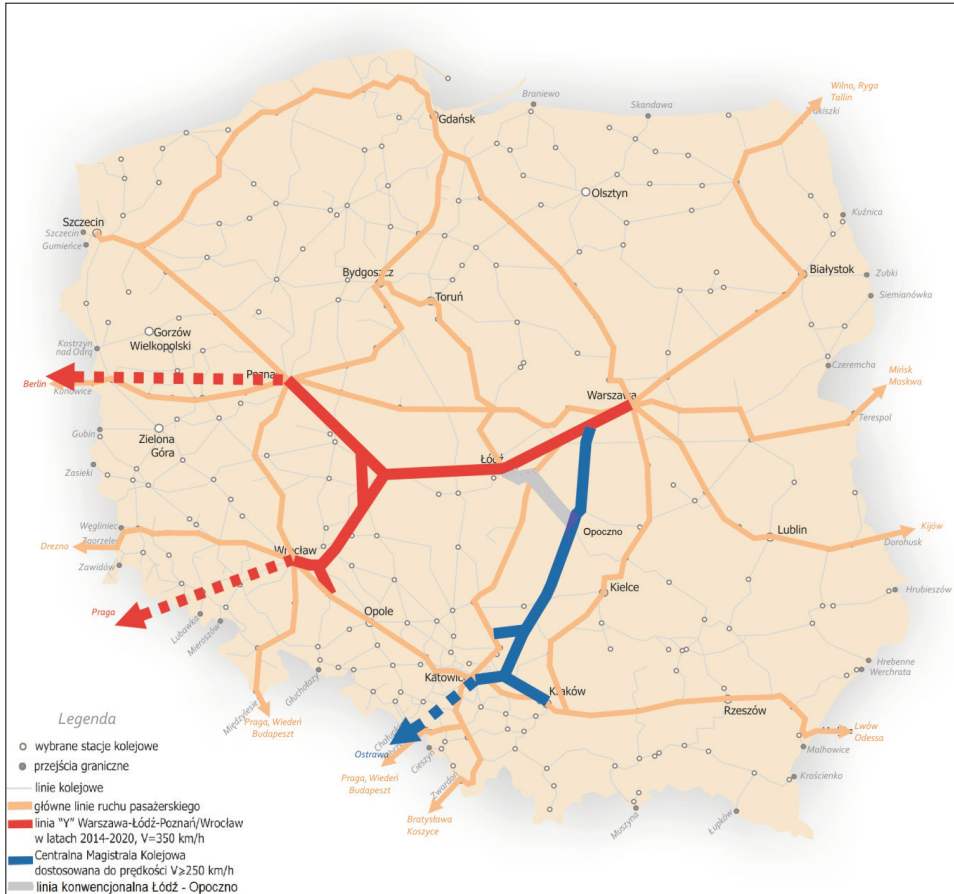
Planując dalszy rozwój polskiej infrastruktury transportowej należy dążyć do zapewnienia względnej równowagi pomiędzy osiągniętym już i ciągle wzmacnianym nasyceniem obszaru kraju wszelką infrastrukturą drogową a niezbędnym rozwojem infrastruktury kolejowej, stwarzającym przesłanki do przesunięć strukturalnych popytu ku kolei, jako gałęzi transportu bardziej przyjaznej środowisku naturalnemu i odciążającej wewnątrz krajowy ruch drogowy. Nie można przy tym abstrahować od procesów rozwojowych w infrastrukturze kolei zachodzących w wyżej rozwiniętych krajach Unii Europejskiej, jak Niemcy, Francja, Hiszpania czy Włochy. Polityka rozwoju infrastruktury kolejowej, realizowana tam od początku lat dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia, kształtowana była w dużym stopniu pod kątem budowy zintegrowanej sieci linii i pociągów dużych prędkości.

Linie kolejowe dużych prędkości, w skrócie KDP, stworzyły już w Europie Zachodniej całkowicie nową jakość kolei, przy czym najbardziej zbliżonymi do zachodniej granicy Polski punktami początkowymi tych linii są dwa miasta niemieckie, Berlin i Lipsk.

Zdaniem autora, **Polska osiągnęła już na tyle wysoki poziom rozwoju społeczno-gospodarczego, że budowa nowych linii kolejowych dużych prędkości to element, który nie może być pomijany w planowaniu rozwoju polskiej infrastruktury kolejowej na dalsze dziesięciolecie.** Warto wskazać w tym miejscu, że pierwsze prace studialne nad rozwojem linii kolejowych dużych prędkości pojawiły się w Polsce już w połowie lat dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia, jednakże wówczas nie było w ogóle warunków do realizacji poważniejszych nowych inwestycji kolejowych (Sikora, 1995). Do koncepcji KDP powrócono jednakże 10 lat później, kiedy to Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa wykonało wstępne studium wykonalności budowy nowej linii kolejowej dużych prędkości w Polsce¹. Wyniki studium rekomendowały budowę nowej linii kolejowej dużych prędkości Warszawa–Łódź–Wrocław/Poznań (tzw. linia Y, ze względu na charakterystyczny jej kształt na mapie Polski) i okazały się na tyle zachęcające, że rząd wpisał ten projekt do oficjalnego dokumentu polityki transportowej z 2005 roku, pod nazwą Strategia Rozwoju Transportu na lata 2007–2013. Następnie, w 2007 roku, przy akceptacji Komisji Europejskiej, projekt KDP został ujęty w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko, jako zadanie finansowane ze środków unijnych w latach 2007–2013, na poziomie 80 mln euro, przeznaczonych na prace przygotowawcze. W grudniu 2008 roku Rada Ministrów przyjęła Uchwałę 276/2008 w sprawie budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce. Określiła ona zadania dla realizacji przyjętego celu i wyznaczała harmonogram budowy nowej linii Warszawa–Łódź–Poznań–Wrocław i uruchomienia przewozów do 2020 roku. Według przywołanej uchwały, KDP w Polsce miały składać się z nowej linii Warszawa–Łódź–Poznań–Wrocław o długości 455 km oraz zmodernizowanej do parametrów linii dużej prędkości linii E-65 Południe (Centralna Magistrala Kolejowa – CMK) z Warszawy do Katowic i Krakowa z możliwymi w późniejszym okresie przedłużeniami do granicy czeskiej i słowackiej (zob. rys. 1). Dodatkowo planowano budowę linii konwencjonalnej Łódź–Opoczno (częściowo po istniejącym śladzie) mającej na celu stworzenie połączenia pomiędzy linią Y a CMK o długości około 70 km. W latach 2009–2011 wykonano, dzięki dostępnym środkom z POIiŚ, szereg prac studialnych, które pozwoliły między innymi na wybór ostatecznego przebiegu nowej linii KDP, przeprowadzono niezbędne konsultacje społeczne, wykonano oceny oddziaływania na środowisko.

¹ Wstępne studium wykonalności budowy linii dużych prędkości Wrocław–Poznań–Łódź–Warszawa, wykonane przez Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa we wrześniu 2005 r. na zlecenie PKP PLK SA – maszynopis powielony.

Ponadto, wykonano szereg dodatkowych prac studialnych dotyczących węzłów kolejowych w Warszawie, Łodzi, Wrocławiu i Poznaniu, które wykazały, że muszą to być węzły multimodalne, łączące systemy kolei dużych prędkości, regionalne, aglomeracyjne z obsługą przez komunikację miejską. Podjęto również decyzję o budowie nowego podziemnego dworca multimodalnego na stacji Łódź Fabryczna przystosowanego do obsługi pociągów dużych prędkości.



Rysunek 1. Przebieg planowanej linii KDP Warszawa–Łódź–Poznań/Wrocław w powiązaniu z linią Warszawa–Katowice/Kraków CMK

Źródło: PLK SA.

Projekt KDP i polityka

W końcu 2011 roku, główne **prace przygotowawcze dotyczące budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce zostały wstrzymane**, chociaż formalnie uchwały 276/2008 w tej sprawie rząd nie anulował. Decyzja ta została jedynie werbalnie zakomunikowana przez ówczesnego ministra, z argumentacją, że brak jest środków budżetowych na tę inwestycję. Zwieszenie prac nad projektem KDP odzwierciedlało stan poglądów rządzącej wówczas Platformy Obywatelskiej, co nie zmienia faktu, że minister postawił się ponad obowiązującą go formalnie uchwałą Rady Ministrów, używając przy tym miażdżących argumentów. O ile bowiem przygotowanie uchwały 276/2008 wraz z wszechstronnymi analizami transportowymi i inną niezbędną dokumentacją trwało kilka lat, o tyle podjęta bez poważniejszych analiz decyzja o wstrzymaniu prac nad projektem KDP miała charakter koniunkturalny oraz przeczyła wcześniejszemu stanowisku koalicji rządowej PO–PSL z lat 2007–2011. Jesienią 2007 roku Premier Donald Tusk deklarował w sejmowym exposé: „**Mój rząd w trybie pilnym zakończy prace nad studium kolei dużych prędkości po to, aby jeszcze w tej kadencji z fazy studium wejść w fazę realizacji**”. Przywoływana werbalna decyzja ministra w kolejnej kadencji koalicji PO–PSL o zawieszeniu projektu KDP prawdopodobnie miała pewien związek z przejściowymi trudnościami w kolejowych przewozach pasażerskich zimą 2010/2011, ale z całą pewnością wynikała również z narastającej ogólnej niechęci rządzącej Platformy Obywatelskiej do tego projektu. Warto w tym miejscu przypomnieć, że oprócz Ministra Infrastruktury w kadencji 2007–2011 Cezarego Grabarczyka i kilku innych polityków, cała pozostała Platforma Obywatelska była już wówczas w istocie przeciwna nie tylko projektowi KDP, ale również mniejszemu projektowi zakupu pociągów zespolonych Pendolino, z tym, że ten ostatni, po wielu perypetiach, został jednak przeforsowany w 2010 roku. Koniunkturalizm i swoista hipokryzja polityczna jest charakterystycznym zjawiskiem w polskim życiu politycznym – zakup pociągów Pendolino okazał się sukcesem rynkowym, który jesienią 2015 roku został skwapliwie zdyskontowany przez Platformę Obywatelską w kampanii wyborczej pod hasłem „Kolej na Ewę”. W politykach Platformy Obywatelskiej narastało jednakże przekonanie, że budowa dróg ekspresowych i autostrad przysparza więcej głosów wyborców niż projekty, pozostającej pod ciągłym ostrzałem medialnym, kolei. To ten właśnie czynnik zaważył również na próbie przesunięcia w 2011 roku 5 mld zł z projektów kolejowych na drogowe, czemu ostatecznie zapobiegła stanowcza postawa Komisji Europejskiej. W kampanii wyborczej z jesieni 2015 roku Platforma Obywatelska jedynie ogólnikowo deklarowała: „W ramach nowego Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku zainwestujemy w modernizację kolei ponad 67 mld złotych. Dzięki tym środkom przebudujemy 8500 km torów, **co pozwoli na rozwój kolei dużych**

prędkości (powyżej 160 km/godz. na głównych liniach)” (www.platforma.org.pl). Wynika stąd, że według PO dopiero po zrealizowaniu przyjętego obecnie KPK, czyli po 2023 roku, możliwy będzie rozwój kolei dużych prędkości, z tym, że nie wiadomo czy chodzi tu o podwyższanie parametrów na niektórych istniejących liniach kolejowych np. do 200 km/h, czy też o realizację projektu KDP według uchwały 276/2008. Wydaje się, że przywołany cytat z programu PO to celowy zabieg socjotechniczny, zaciemniający rzeczywiste intencje.

Ogólna niechęć do realizacji projektu KDP to zjawisko właściwe nie tylko Platformie Obywatelskiej. Drugi poważny gracz polskiej sceny politycznej, Prawo i Sprawiedliwość, w programie wyborczym z 2011 roku deklarował: „**W latach 2014–2020, po przeprowadzeniu analizy opłacalności, zostaną podjęte prace przygotowawcze do budowy tzw. kolei dużych prędkości**”. Jesienią 2015 roku, w programie gospodarczym PiS, tej deklaracji już nie było (www.pis.org.pl).

Sojusz Lewicy Demokratycznej w kampanii wyborczej 2011 roku deklarował: „**Koleje dużych prędkości to niezwykle ambitny projekt i nie może być zaniechany**. Jednakże powinien on stanowić zadanie narodowe. Projekt ten powinien być wyłączony z zakresu działania PLK. Należy rozważyć w tym przypadku formułę partnerstwa publiczno-prywatnego”. Jednakże w kampanii wyborczej jesienią 2015 roku SLD „zaniechał” wpisywania tejże deklaracji do swojego programu gospodarczego (www.sld.org.pl).

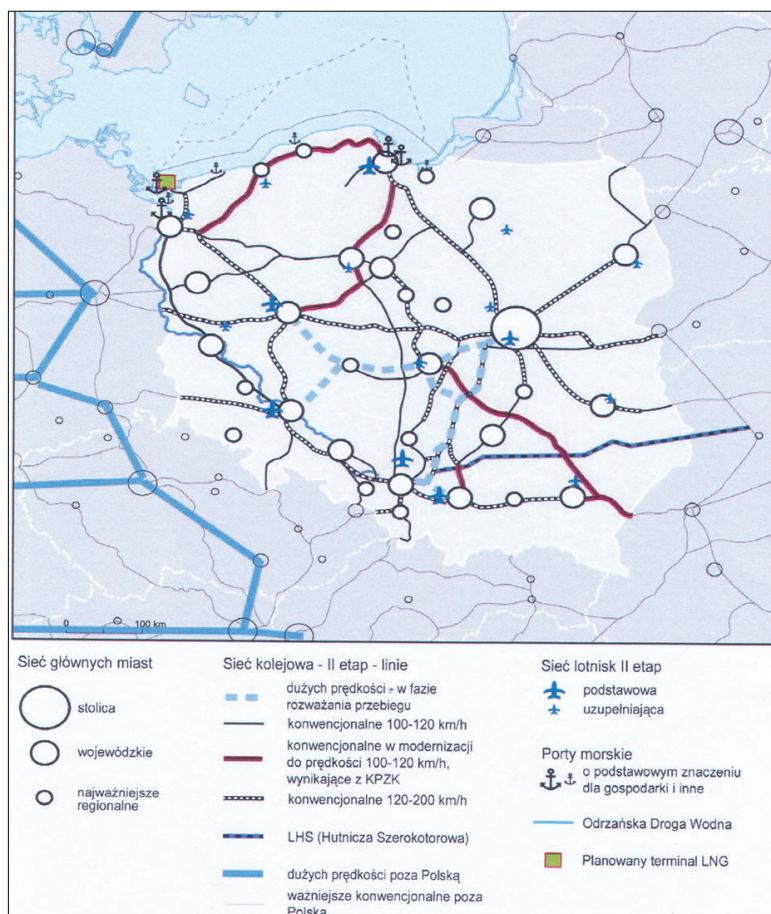
Ogólnie biorąc, przytoczone wyżej ambiwalentne oraz niechętne, ale też zapewne mało ambitne i prorozwojowe, stanowiska głównych partii politycznych nie sprzyjają aktualnie (lata 2015–2020) podjęciu największego wyzwania cywilizacyjno-rozwojowego w polskim transporcie, jakim potencjalnie może być budowa nowej linii KDP według projektu określonego w uchwale Rady Ministrów 276/2008. Wiadomym jest również, że bez programowego wsparcia głównych sił politycznych projekt KDP w ogóle nie może być zrealizowany.

Wydaje się jednak, że w przyszłości, po 2020 roku, główne partie polityczne nie będą mogły abstrahować od aspiracji rozwojowych polskiego społeczeństwa, od oczekiwań stałego podwyższania jakości i standardów życia ludności, jak też od dążenia do dorównania, również w obszarze infrastruktury KDP, wysoko rozwiniętym krajom Europy Zachodniej. Wypada więc wyrazić nadzieję, że w przyszłości, o której mowa, główne siły polityczne w Polsce powrócą do projektu KDP.

Światelka w tunelu...

Wydaje się, że pomimo wskazanych wyżej uwarunkowań i zmienności stanowisk, projekt budowy w Polsce linii kolejowych dużych prędkości ma duże szanse realizacji w perspektywie do 2030 roku. Wynika to z dwóch ważnych dokumentów polityczno-gospodarczych, które na taką możliwość wskazują. Pierwszym z nich jest przywołany wcześniej i obowiązujący aktualnie dokument

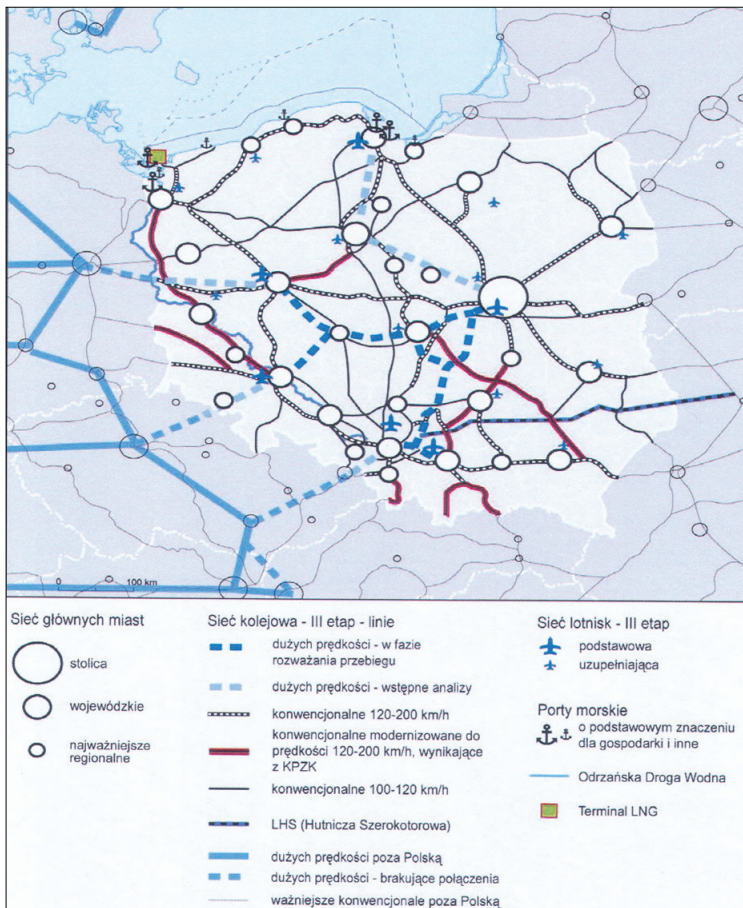
polityki transportowej pod nazwą Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), w którym pojawił się zapis, że „do 2020 roku podjęta zostanie decyzja dotycząca ewentualnej budowy systemu kolei dużych prędkości uzupełnionego o tzw. Y” (www.mir.gov.pl). Natomiast drugim tego rodzaju dokumentem jest przyjęta 13 grudnia 2011 roku Uchwała nr 239 Rady Ministrów w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, w skrócie KPZK 2030. Ten ostatni dokument zawiera między innymi mapy etapowego rozwoju sieci kolejowej w Polsce, z zaznaczonymi liniami dużych prędkości.



Rysunek 2. Przewidywany rozwój sieci kolejowej na tle sieci lotnisk, portów morskich i Odrzańskiej Drogi Wodnej – II etap

Źródło: opracowanie MRR przy współpracy IGiPZ PAN (Koncepcja...), s. 116.

Na rysunku 2 uwidoczniłoby przebieg linii kolejowej dużych prędkości, tzw. Y, według koncepcji przyjętej w uchwale Rady Ministrów 276/2008, przy czym w cytowanym dokumencie zrezygnowano z podania przedziału czasowego realizacji tej inwestycji, określając jedynie, że jej budowa jest przewidziana w II etapie rozwoju sieci kolejowej, po realizacji I etapu obejmującego modernizację linii konwencjonalnych. Natomiast III etap (rys. 3) miałby polegać na potencjalnym przedłużeniu linii Y do Berlina i Pragi oraz linii E-65 z Katowic do Brna, zakładając w sposób dorozumiany odpowiednie zaangażowanie Niemiec i Czech w te projekty.



Rysunek 3. Przewidywany rozwój sieci kolejowej na tle sieci lotnisk, portów morskich i Odrzańskiej Drogi Wodnej – III etap

Źródło: opracowanie MRR przy współpracy IGiPZ PAN (Koncepcja...), s. 117.

Analizując mapę z rysunku 3 warto ponadto zwrócić uwagę na dwa elementy, pamiętając, że przywoływany dokument obejmuje okres do 2030 roku. Pierwszy z nich to zaznaczona na mapie nowa linia KDP Warszawa–Toruń–Bydgoszcz–Gdynia. Nie jest to w Polsce element nowy, ponieważ już w latach siedemdziesiątych, wówczas, gdy budowano CMK, pojawiła się koncepcja wybudowania tzw. północnej CMK, z Warszawy do Trójmiasta z przebiegiem po zachodniej stronie Wisły. Wydaje się, że po kilkunastoletnich perypetiach związanych z modernizacją linii E-65 z Warszawy do Gdyni (z maksymalną prędkością do 200 km/h na części przebiegu) nowa linia KDP do Trójmiasta to bardzo daleka przyszłość... Również na bardzo daleką przyszłość należy – zdaniem autora – odłożyć projektowanie modernizacji pozostałych linii konwencjonalnych do parametru 200 km/h, gdyż w dającej się przewidzieć perspektywie będą to modernizacje do parametru 160 km/h. O tym, co oznacza modernizowanie konwencjonalnej linii do parametru 200 km/h, można się przekonać na przykładzie północnej E-65. Jest to modernizacja trwająca już kilkanaście lat, polegająca praktycznie na budowie tej linii od nowa, a jej koszt wyniesie kilkanaście mld zł – łącznie około połowy kosztów wybudowania nowej i znacznie dłuższej linii Y wraz z przyległościami. W polskich warunkach nie ma uzasadnienia ekonomiczno-transportowego dla modernizacji istniejących linii konwencjonalnych do parametru 200 km/h, za wyjątkiem CMK, której geometria była projektowana do 250 km/h – pozostałe linie konwencjonalne powinny być modernizowane do parametru 160 km/h.

Niezależnie od powyższych uwag krytycznych, cały dokument KPZK 2030 ma wydźwięk pozytywny, a przedstawiona w nim wizja rozwoju KDP powinna być realizowana w odniesieniu do linii Y i ewentualnych późniejszych jej przedłużzeń. Wypada zatem wyrazić oczekiwanie, że zapowiadane w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku podjęcie do 2020 roku decyzji w sprawie budowy linii Y pozytywnie się zmaterializuje.

KDP w Polsce – potrzebne czy niepotrzebne?

Na tak postawione pytanie można odpowiedzieć jednoznacznie: **nowa linia Kolei Dużych Prędkości Y jest Polsce potrzebna!** Na obecnym poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego Polski pytanie to ma zresztą charakter retoryczny. Rząd już dawno odpowiedział pozytywnie na to pytanie, wówczas, kiedy przyjmował Uchwałę Rady Ministrów 276/2008, gdzie zawarta jest szeroka argumentacja na rzecz projektu KDP w Polsce. Dodać też należy, że w ramach przeprowadzanych konsultacji społecznych, po uruchomieniu działań wynikających z przywoływanej uchwały, cały program budowy linii Y Warszawa–Łódź–Poznań–Wrocław zyskał bardzo wysoką aprobatę społeczną, a także pełną aprobatę ze strony władz regionalnych na trasie przebiegu planowanej linii. Zasadnym jest więc twierdzenie,

że społeczeństwo mające być beneficjentem planowanej inwestycji, w pełni ją zaakceptowało. Należy też zauważyć, że wprawdzie po zawieszeniu prac nad projektem KDP w końcu 2011 roku czołowi politycy rządzącej koalicji PO–PSL oraz wtórujący im tzw. eksperci medialni, gremialnie poparli tę decyzję, przyjmując argumentację o braku środków, ale nikt wówczas nie kwestionował zasadności realizacji w dalszej przyszłości projektu Y.

Argumenty na rzecz zawieszenia programu KDP w 2011 roku były zasadniczo dwa, przy czym nie były one oryginalnie polskie, ponieważ przeciwnicy projektów KDP używają ich wszędzie. Pierwszy, to wysoki koszt projektu Y i słaby stan pokryzysowych finansów publicznych. Drugi argument był również klasyczny: najpierw należy zmodernizować istniejącą infrastrukturę konwencjonalną, a dopiero później można będzie myśleć o projekcie Y. Obydwa argumenty nie były przekonujące, jeżeli weźmiemy pod uwagę obecne decyzje rządowe o przyjęciu KPK do 2023 na kwotę 67,3 mld zł, czyli kwotę o ponad 25 mld zł wyższą w porównaniu programem modernizacji infrastruktury kolejowej w latach 2007–2013, ale w szczególności decyzje o przeznaczeniu 107 mld zł w latach 2014–2023 na Program Budowy Dróg Krajowych (PBDK), przy czym w tym ostatnim przypadku widoczne było aż nadto przedwyborcze rozdawnictwo projektów drogowych dla poszczególnych regionów, w których odbywały się wyjazdowe posiedzenia rządu. Nie trzeba dużej wnikliwości, by stwierdzić, że PBDK 2014–2023 jest również o kilkadziesiąt mld zł wyższy w porównaniu z analogicznymi programami z lat 2007–2013. Łącznie, tylko na infrastrukturę drogową i kolejową, rząd zaprojektował na lata 2014–2023 wydatki na poziomie 174,3 mld zł.

Pytanie retoryczne brzmi: czy nie można było w ramach tych 174 mld zł uwzględnić wydatków na realizację projektu Y, na poziomie 25–30 mld zł? Zdaniem piszącego te słowa można było, jeżeli w gremiach rządowych panowałoby ku temu pełne przekonanie i wola polityczna realizacji tegoż projektu. A ponieważ tych elementów zabrakło, przynajmniej do roku 2020 – jak się wydaje – kolejne rządy nie będą podejmowały projektu KDP w Polsce, za wyjątkiem dalszych prac modernizacyjnych na CMK (co zostało ujęte w KPK).

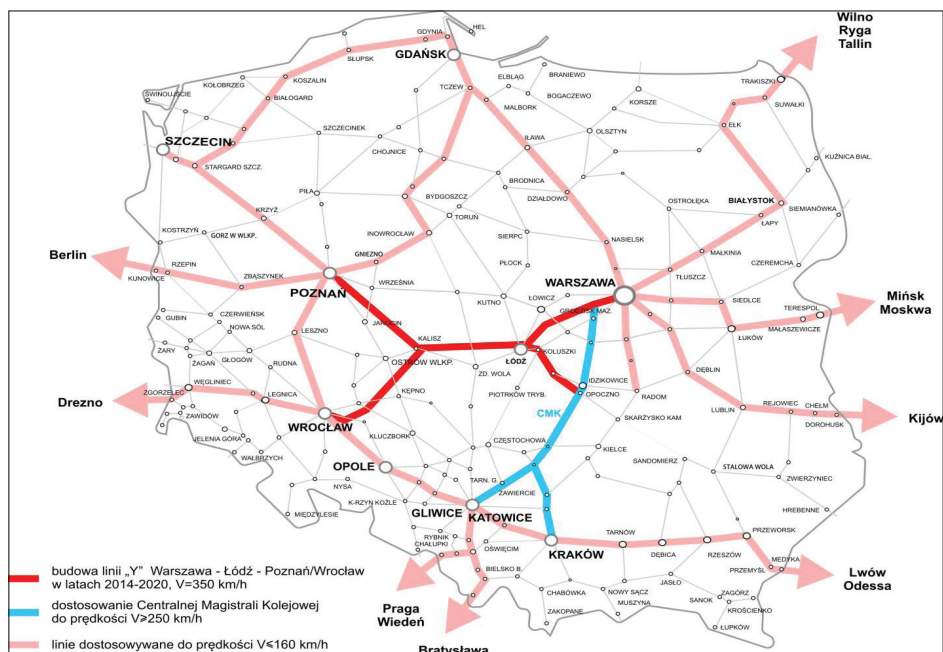
Drugi argument na rzecz zawieszenia programu budowy linii Y był i nadal pozostaje jeszcze bardziej nieprzekonujący. Modernizacja infrastruktury kolejowej, po powstaniu w latach 1990–2010 zaległości, to dzieło międzypokoleniowe i w dającej się przewidzieć perspektywie czasowej, w istocie nieskończone. Już dzisiaj trzeba przecież zmodernizować infrastrukturę, w którą inwestowano w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia. Ponadto modernizacje infrastruktury kolejowej niż zawsze muszą być tak drogie jak obecnie. Wreszcie, zarządca infrastruktury musi w większym jeszcze stopniu „przyłożyć się” do zapewnienia efektywnego utrzymania i niepogorszenia stanu technicznego tych

linii, które w ostatnich latach zostały zmodernizowane, by nie generować na przyszłość potrzeb modernizacyjnych już modernizowanej infrastruktury.

Istnieje wiele znaczących argumentów na rzecz realizacji projektu budowy KDP w Polsce, ale ich szersze omawianie przekroczyłoby ramy niniejszej publikacji. Wskazać można jedynie, że za realizacją projektu budowy nowej linii Y przemawiają zarówno względy ogólnocywilizacyjne związane z koniecznością nadążania Polski za europejskim i światowym postępem techniczno-technologicznym, jak też względy ogólnogospodarcze związane z procesami inwestycyjnymi stymulującymi wzrost gospodarczy i polski przemysł. Nie bez znaczenia są też oczekiwania, by społeczeństwo mogło w jak najszerszym stopniu korzystać z postępu cywilizacyjnego i wzrostu ogólnego dobrobytu, jaki ma miejsce w Polsce po wejściu do Unii Europejskiej. Istnieje również szereg ważkich argumentów na rzecz projektu KDP o charakterze ekologicznym oraz związanych z koniecznością ograniczania tzw. kosztów zewnętrznych transportu. Projekt KDP ma również bardzo istotną argumentację związaną ze stroną popytową pasażerskich przewozów międzyregionalnych w Polsce. Ten aspekt, w okresie dynamicznego rozwoju sieci autostrad i dróg ekspresowych, bardzo wysokiego poziomu motoryzacji oraz powszechnego już występowania kongestii, nabiera obecnie szczególnego znaczenia i dlatego warto poświęcić mu kilka uwag.

Na rysunku 4 przedstawiono sieć kolejowych połączeń pasażerskich, jaka powstanie do 2023 roku, w wyniku realizacji przyjętego przez rząd KPK, na tle zawieszono w 2011 roku projektu budowy linii KDP Y. Dodatkowo, w tabeli 1, w celach porównawczych, zestawiono czasy połączeń kolejowych planowane do osiągnięcia, gdyby projekt budowy linii KDP Y Warszawa – Łódź – Poznań – Wrocław został zrealizowany.

Już pierwszy rzut oka na mapę (rys. 4.) wystarczy, by stwierdzić, że po zrealizowaniu zamierzeń inwestycyjnych zawartych w KPK do 2023 roku, na obszarze centralnej Polski powstanie luka uniemożliwiająca planowanie szybkich połączeń kolejowych pomiędzy zachodnią i północno-zachodnią a wschodnią i południowo-wschodnią Polską. Konwencjonalne połączenia kolejowe będą wprawdzie istniały, ale wiele z nich nie będzie atrakcyjnych czasowo, co wywoływać będzie skłonność do korzystania z połączeń lotniczych lub do korzystania z samochodów prywatnych po rozwiniętej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Jednakże w przewozach międzyregionalnych, zwłaszcza na odległości powyżej 400 km, obydwie alternatywy będą niekorzystne pod względem ekonomicznym. Jest to niewątpliwie argument wzmacniający konieczność budowy linii KDP Y, właśnie w planowanym przebiegu na obszarze centralnej i zachodniej Polski.



Rysunek 4. Przewidywana sieć szybkich kolejowych połączeń pasażerskich do 2023 roku na tle zawieszono projektu budowy linii KDP Y oraz CMK

Źródło: www.mi.gov.pl.

W tabeli 1 zestawiono 28 różnych relacji przewozowych, objętych pozytywnymi skutkami realizacji projektu budowy linii Y. Jak widać, budowa linii Y spowoduje swoistą rewolucję w czasach przejazdów pomiędzy dużymi miastami w Polsce i będzie oddziaływała nie tylko na aglomeracje położone na trasie jej przebiegu (Warszawa, Łódź, Ostrów Wlkp./Kalisz, Poznań i Wrocław), lecz również na takie miasta jak Gdańsk, Białystok, Lublin/Zamość i Rzeszów z jednej strony oraz Szczecin, Gorzów Wlkp., Zieloną Górę, Opolo, z drugiej strony. Inaczej mówiąc, w wyniku budowy linii Y zmienią się i ulegną radykalnemu skróceniu odległości czasowe pomiędzy największymi miastami w Polsce. Oznaczać to będzie całkowitą i korzystną z makroekonomicznego punktu widzenia zmianę struktury popytu na międzyregionalne przewozy pasażerskie w Polsce. W oparciu o dotychczasowe doświadczenia międzynarodowe można przyjąć, że linia Y przejęłaby nie tylko dużą część istniejącego do momentu jej uruchomienia ruchu kolejowego w relacjach położonych na trasie jej przebiegu wraz z przedłużeniami po liniach konwencjonalnych, ale również w istniejących w Polsce warunkach transportowych zminimalizowałaby krajowy ruch lotniczy oraz przejęła dużą część przejazdów samochodami prywatnymi w relacjach międzyregionalnych.

Tabela 1

Siatka połączeń realizowana w oparciu o linię KDP „Y”
Warszawa–Łódź–Poznań–Wrocław

Relacje	Czasy połączeń			
	kolejowych – obecnie	lotniczych	drogowych	kolejowych – linie KDP oraz konwencjonalne po modernizacji
Warszawa–Łódź	01:30	02:40	02:00	00:45
Warszawa–Kalisz	04:00		03:45	01:15
Warszawa–Poznań	02:45	02:55	04:30	01:30
Warszawa–Wrocław	05:00	02:55	05:30	01:30
Warszawa–Szczecin	05:30	03:20	08:15	03:15
Warszawa–Berlin	06:00	04:00	07:30	03:45
Warszawa–Zielona Góra	05:15	03:10	06:00	03:00
Warszawa–Gorzów Wlkp.	05:00		06:45	03:15
Łódź–Kalisz	01:45		01:45	00:30
Łódź–Poznań	03:15		02:45	01:15
Łódź–Wrocław	04:00		03:30	01:15
Łódź–Szczecin	05:45		07:00	03:00
Kraków–Poznań	06:15	04:40	06:00	03:15
Kraków–Szczecin	08:30	05:05	09:15	05:00
Kraków–Berlin	09:00		05:30	05:30
Lublin–Łódź	04:15		04:15	02:30
Lublin–Poznań	06:00		06:15	05:00
Lublin–Wrocław	08:00		07:00	03:45
Lublin–Szczecin	08:45		11:00	05:00
Białystok–Łódź	04:00		05:15	02:15
Białystok–Poznań	06:15		06:45	03:15
Białystok–Wrocław	08:30		08:30	03:15
Białystok–Szczecin	08:15		10:30	05:00
Gdańsk–Łódź	06:00		05:30	03:30
Gdańsk–Kalisz	07:00		05:45	03:30
Gdańsk–Wrocław	07:00		07:15	04:00
Rzeszów–Poznań	08:15		09:30	04:45
Rzeszów–Szczecin	10:30		11:45	06:30

Źródło: Załącznik do Uchwały nr 276/2008..., s. 36–37.

Ponadto, zawsze pewną niewiadomą jest tzw. ruch wzbudzony, czyli wygenerowany dodatkowo w wyniku pojawienia się nowej i atrakcyjnej oferty przewozowej. Z doświadczeń międzynarodowych wynika, że może on stanowić nawet do 20% przewozów na nowej linii KDP.

Czy Polskę stać na Koleje Dużych Prędkości?

W 2008 roku, w uchwale 276/2008 minimalne wydatki inwestycyjne na cały projekt linii KDP Y wraz z pracami przygotowawczymi oraz niezbędnymi dodatkowymi inwestycjami szacowano na kwotę 28 mld zł. W rozliczeniu na planowany kilometr (bez łącznika Łódź–Opoczno) dawało to kwotę przeciętną 61,6 mln zł za kilometr, a w przeliczeniu na euro, przy ówczesnym kursie, około 15,4 mln euro za kilometr. Przyjęta wówczas do wstępnych szacunków stawka mieściła się po środku rankingu odnotowanych w Europie Zachodniej przeciętnych kosztów budowy 1 km linii KDP.

Jeżeli, zgodnie z deklaracją zawartą w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku, podjęta zostanie pozytywna decyzja w sprawie budowy nowej linii KDP Y, to jej faktyczna budowa, po wykonaniu niezbędnych prac przygotowawczych w latach 2021–2022, mogłaby rozpocząć się w 2023 roku. Zakładając 6-letni cykl inwestycyjny oraz 2-letni okres niezbędnych prób i uruchomienia systemu, cały projekt mógłby zostać zakończony w 2030 roku.

Gdyby stawkę jednostkową 15,4 mln euro za kilometr nowej linii udało się osiągnąć w latach 2021–2028, co wydaje się dość realistyczne, to cały projekt linii Y miałby wartość około 7 mld euro, czyli około 29,4 mld zł, przy kursie 4,2 zł/euro. Uwzględniając 10% rezerwę, można szacować wartość całego projektu budowy linii KDP Y w latach 2021–2028 na kwotę około 32,4 mld zł, z czego około 2,4 mld zł należałoby przeznaczyć na prace przygotowawcze. Natomiast w 6-letnim cyklu inwestycyjnym przeciętne roczne wydatki na budowę linii Y musiałyby wynosić około 5,0 mld zł.

Ogólna i średnioroczna kwota wydatków na realizację projektu Y może jawić się jako relatywnie wysoka, ale z drugiej strony nie są to kwoty nierealne i niemożliwe do wydatkowania, uwzględniając również kolejną perspektywę budżetową Unii Europejskiej 2021–2027. Należy ponadto podkreślić, że wstępne analizy opłacalności projektu KDP Y wskazywały, że po jego zrealizowaniu projekt będzie efektywny operacyjnie, tzn. bieżące przychody będą pokrywały koszty eksploatacji oraz że dodatkowo pojawią się duże, wymierne korzyści społeczno-ekonomiczne, których beneficjentami będą gospodarka i społeczeństwo. Tak więc kwotę około 32,4 mld zł należy traktować jako wysoce efektywny wydatek inwestycyjny, który nie będzie generował kolejnych wydatków, lecz przyniesie znaczne korzyści społeczno-gospodarcze.

W tabeli 2 zestawiono oszacowane wydatki fazy przedinwestycyjnej i inwestycyjnej projektu budowy linii KDP Y na tle prognozy polskiego PKB opracowanej zgodnie z oficjalnymi „Wytocznymi dotyczącymi stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych ustaw” z maja 2015 roku (www.mf.gov.pl).

Przy założeniu, że całość wydatków na budowę linii KDP Y byłoby sfinansowanych tylko i wyłącznie z budżetu państwa, udział tych wydatków w prognozowanym PKB jest relatywnie niewielki i waha się w granicach 0,054% do 0,052% PKB w fazie przed-inwestycyjnej w latach 2021–2022, oraz w granicach 0,21% do 0,18% PKB w okresie realizacji inwestycji w latach 2023–2028. Już te proporcje wskazują, że teza krytyków projektu budowy linii KDP Y o tym, jakoby miałyby to być nadmierne obciążenie budżetu państwa i że Polski nie stać na taką inwestycję, jest tezą nieuprawnioną i nieopartą na analizie realnych możliwości polskiej gospodarki. Budowa tej linii jest natomiast wyborem politycznym, wyborem określonej opcji polskiej polityki transportowej.

Tabela 2

Wydatki inwestycyjne na budowę linii KDP Y w latach 2012–2028
na tle prognozy PKB w Polsce (w mld zł)

	2014	2015– 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
PKB – prognoza	1728,7	2242,2	2320,7	2397,3	2471,6	2545,7	2622,1	2700,8	2781,8
Wydatki fazy przedinwestycyjnej KDP Y			1,2	1,2						
Wydatki inwestycyjne KDP Y bezpośrednio					5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Wydatki na KDP Y jako % PKB – wariant I, 100% z budżetu państwa			0,054	0,052	0,21	0,20	0,20	0,19	0,19	0,18
Wydatki na KDP Y jako % PKB – wariant II, 50% z budżetu państwa					0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,09

Źródło: www.stat.gov.pl; obliczenia własne.

Wariant sfinansowania budowy nowej linii KDP Y tylko ze środków budżetowych jest wariantem skrajnym oraz społecznie najbardziej korzystnym z punktu widzenia późniejszej dostępności cenowej dla beneficjentów nowego systemu przewozowego, czyli społeczeństwa. Jednakże sfinansowanie w 100% tych wydatków inwestycyjnych może być dość trudne ze względu na zawsze istniejący natłok potrzeb do bezpośredniego finansowania budżetowego. W związku z tym zawsze możliwe są różne inne warianty sfinansowania projektu Y z zastosowaniem instrumentów inżynierii finansowej. W drugim, skrajnym przypadku możliwe jest nawet tzw. partnerstwo publiczno-prywatne (PPP), gdzie – tak jak w przypadku niektórych polskich autostrad – budżet państwa minimalizuje bieżące wydatki inwestycyjne, a finansowanie projektu zapewnia partner prywatny. Jednakże tego rodzaju finansowanie dużych projektów infrastrukturalnych prowadzi do znacznego podrożenia bieżących kosztów użytkowania danej infrastruktury dla późniejszych jej użytkowników, ze względu na konieczność spłaty

komercyjnego zadłużenia, o czym dobitnie świadczą polskie autostrady sfinansowane w formule PPP. Z tego względu, w ramach inżynierii finansowej projektu budowy nowej linii KDP Y, w przypadku braku możliwości bezpośredniego sfinansowania go w całości z budżetu państwa, należałoby dążyć do zapewnienia finansowania części wydatków ze środków Unii Europejskiej oraz z kredytów zaciąganych w Europejskim Banku Inwestycyjnych. Wydaje się, że całkiem realne jest zapewnienie dla polskiego projektu KDP w latach 2012–2028 finansowania z tych dwóch źródeł na poziomie 50% całości wydatków inwestycyjnych. W takim przypadku bezpośrednie obciążenie budżetu państwa na projekt budowy linii Y byłoby znacznie niższe, tak jak pokazano to w tabeli 2.

Bibliografia

- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. (2012). Uchwała nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. *Monitor Polski*, poz. 252.
- Sikora R. (1995). Kierunkowy program rozwoju linii kolejowych dużych prędkości w Polsce. *Przegląd Kolejowy 2*.
- Załącznik do Uchwały Nr 276/2008 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r. – Program budowy i uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości w Polsce.
- www.mf.gov.pl.
- www.mi.gov.pl.
- www.mir.gov.pl.
- www.pis.org.pl.
- www.platforma.org.pl.
- www.sld.org.pl.
- www.stat.gov.pl.

DOES POLAND NEED THE HIGH SPEED RAIL?

Keywords: rail transport, high speed rail

Summary. The article analyzes the arguments for the construction of the high speed rail in Poland. On the one hand, the demand and need for that mean of transport are analyzed, on the other hand, the economic feasibility of this long-term investment is demonstrated.

Translated by Juliusz Engelhardt

Cytowanie

- Engelhardt, J. (2016). Czy Polska potrzebuje Kolei Dużych Prędkości? *Marketing i Zarządzanie*, 1 (42), 39–54.