

Sebastian Kubala

Szanse rozwoju pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce w aspekcie jego przekształceń w ostatniej dekadzie

Roczniki Ekonomiczne Kujawsko-Pomorskiej Szkoły Wyższej w Bydgoszczy 10, 201-218

2017

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.

SEBASTIAN KUBALA

SZANSE ROZWOJU PASAŻERSKIEGO TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE W ASPEKTCIE JEGO PRZEKSZTAŁCEŃ W OSTATNIEJ DEKADZIE

Streszczenie: Przedmiotem rozważań niniejszego artykułu są dokonane przekształcenia polskiego rynku kolejowego przewozów pasażerskich w ostatniej dekadzie. Proces ten jest uwarunkowany koniecznością harmonizacji przepisów krajowych oraz unijnych. Opracowanie nawiązuje do najistotniejszych zmian zachodzących w dziedzinie kolejnictwa w okresie poakcesyjnym. Do oceny harmonizacji przepisów prawa krajowego oraz unijnego wykorzystano analizę danych ilościowych na przestrzeni ostatniej dekady. W niniejszym opracowaniu podjęto próbę charakterystyki mocnych i słabych stron, szans rozwoju oraz potencjalnych zagrożeń współczesnego rynku kolejowego.

Słowa kluczowe: sektor kolejowy, infrastruktura transportowa, analiza SWOT sektora kolejowego.

1. WSTĘP

Jednym z fundamentalnych ogniw gospodarki narodowej zapewniającym właściwe zarządzanie systemem ekonomicznym państwa jest transport. W najszerszym znaczeniu, zgodnie z definicją I Tarskiego, transport uznawany jest za „proces technologiczny wszelkiego przenoszenia na odległość, czyli przemieszczania osób, przedmiotów lub energii”¹. Właściwy rozwój transportu w gospodarce może dokonywać się w sytuacji, w której to przyjęta polityka państwa będzie w stanie zaspokoić wymagania co do efektywnego i bezpiecznego poruszania się pomiędzy kolejnymi punktami docelowymi.

Przyjęcie i stosowanie odpowiedniej strategii przez władze krajowe zależne jest od wielu czynników. Podstawowym jest dbałość o optymalne wykorzystanie szans modernizacji istniejącej infrastruktury, która z jednej strony będzie w stanie zaspokoić wymagania bezpieczeństwa, z drugiej zaś będzie stanowić kluczowy

¹ I. Tarski, *Ekonomika i organizacja transportu międzynarodowego*, PWE, Warszawa 1973, s. 11.

bodziec na stopniowy rozwój i wzrost atrakcyjności danego regionu. Jednocześnie, w celu wzmocnienia zakładanych efektów, istotne staje się stosowanie instrumentów pomiarowych ukazujących przyczyny występujących zagrożeń wraz ze stopniem ich nasilenia. Czynniki te wraz z odpowiednimi działaniami podjętymi przez przedsiębiorstwa transportowe stają się fundamentalnymi założeniami optymalnego rozwoju krajowego transportu pasażerskiego. Stają się one stymulantami do optymalizacji przejazdów pomiędzy poszczególnymi miejscowościami poprzez ograniczenia czasów przejazdów, zwiększają punktualność środków lokomocji, umożliwiają wzrost jakości oferowanych usług poprzez atrakcyjne ceny biletów czy podnoszenie standardów taboru komunikacyjnego.

W Polsce od wielu lat podstawową gałęzią komunikacji pasażerskiej jest transport samochodowy². O dominującej roli tego rodzaju transportu w przewozie osób świadczą przeważające wielkości przewożonych pasażerów w latach 2005–2015 co ilustruje tabela 1.

Tabela 1. Liczba przewiezionych osób w Polsce w latach 2005–2015 (w mln pasażerów)

	Transport samochodowy	Transport kolejowy	Transport lotniczy	Żegluga śródlądowa	Razem
2005	782,03	257,60	4,64	1,44	1045,71
2006	751,47	262,60	5,33	1,55	1020,95
2007	718,27	278,75	6,19	1,49	1004,71
2008	664,67	292,74	5,46	1,79	964,66
2009	612,88	284,05	4,35	1,67	902,95
2010	569,65	262,33	4,80	1,40	828,18
2011	534,87	264,54	6,49	1,52	807,42
2012	497,29	273,18	7,17	1,52	779,16
2013	459,95	269,82	7,65	1,54	738,95
2014	431,19	268,35	7,79	1,58	708,91
2015	416,77	277,32	7,29	1,76	703,14

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Ocena Funkcjonowania Rynku Transportu Kolejowego i Stanu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w 2014 roku*, Urząd Transportu kolejowego, Warszawa 2015, s. 10, Główny Urząd Statystyczny, *Transport – wyniki działalności w 2015 r.*, Warszawa 2016, s. 92.

Do usystematyzowania miejsca kolejowych przewozów pasażerskich pośród wszystkich gałęzi transportu posłużono się miarą struktury oraz miarą wskaźnika korelacji liniowej Pearsona. Szczegółowe zestawienie badanych zmiennych zawarto w tabeli 2.

² A. Fajczak-Kowalska, *Zrównoważony rozwój transportu i jego implikacje dla kolejnictwa*, „Studia prawno-ekonomiczne” 2012, t. XXXV, s. 240.

Tabela 2. Struktura liczby przewiezionych osób w Polsce w latach 2005–2015

	Transport samochodowy	Transport kolejowy	Transport lotniczy	Żegluga śródlądowa
2005	74,78	24,63	0,44	0,14
2006	73,60	25,72	0,52	0,15
2007	71,49	27,74	0,62	0,15
2008	68,9	30,35	0,57	0,19
2009	67,88	31,46	0,48	0,18
2010	67,96	31,30	0,57	0,17
2011	66,24	32,76	0,80	0,19
2012	63,82	35,06	0,92	0,20
2013	62,24	36,51	1,04	0,21
2014	60,82	37,85	1,10	0,22
2015	59,27	39,44	1,04	0,25
Wskaźniki korelacji liniowej Pearsona pomiędzy zmiennymi:				
■ transportu samochodowego i kolejowego			-0,99979	
■ transportu lotniczego i kolejowego			0,90292	
■ transportu żeglugi śródlądowej i kolejowego			0,96078	

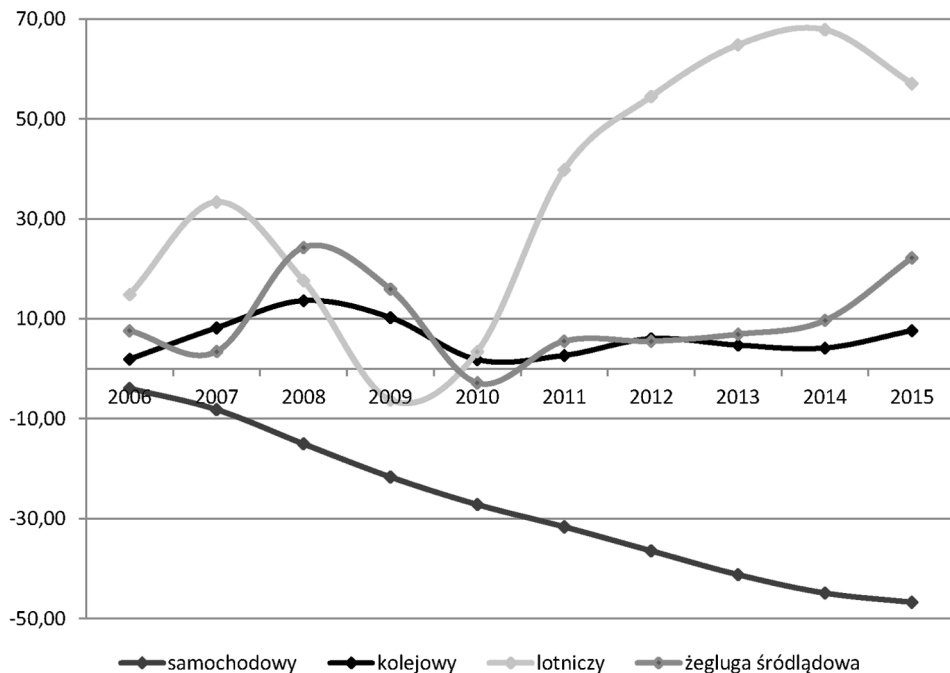
Źródło: opracowanie własne.

Analizując udział poszczególnych gałęzi transportu w ogólnej liczbie przewiezionych pasażerów można zauważyć, że w każdym z badanych lat udział transportu samochodowego stopniowo się zmniejszał na rzecz innych środków lokomocji (z blisko 75% w 2005 roku do około 59% w roku 2015). Najsilniejszą zależność pomiędzy analizowanymi zmiennymi wykazały wartości między transportem samochodowym a kolejowym. Ich trendy charakteryzują się korelacją ujemną niemal pełną co – zgodnie z przyjętą klasyfikacją oceny wg J. Guilford'a – oznacza, że coroczne zjawisko spadku udziału przewożonych pasażerów transportem samochodowym jest odwzorowane rokrocznym wzrostem tego udziału w transporcie kolejowym.

W celu dalszego uszczegółowienia wyników posłużono się wskaźnikiem obrazującym zachodzące trendy w liczbie przewiezionych pasażerów w roku 2015 w stosunku do roku 2005. Wyniki tego zjawiska zaprezentowano na wykresie 1.

Rozpatrując rozwój poszczególnych gałęzi komunikacyjnych dostrzec należy, iż w stosunku do roku 2005 najszybciej rozwinął się transport lotniczy. Wielkość przewiezionych pasażerów w 2015 roku wzrosła w stosunku do roku 2005 o ponad 57% przy wzroście żeglugi śródlądowej o 22,22% i wzroście przewozów kolejowych o 7,66%.

Wykres 1. Dynamika przewiezionych pasażerów w poszczególnych sektorach transportu w latach 2006–2015 (2005 = 0%)



Źródło: opracowanie własne.

Głównym bodźcem wyrównującym poszczególne segmenty transportu stało się przystąpienie Polski do Unii Europejskiej. Był to kluczowy moment finalizacji strategii ekonomicznej Polski, która została zapoczątkowana już w latach 90. Jedną z podstawowych korzyści członkostwa stało się stopniowe rozwinięcie sieci transportowych. Jest to zjawisko pozytywne tym bardziej, iż okres przedakcesyjny charakteryzował się znikomą ingerencją władz państwowych w rozwój infrastruktury. Podkreślenia należy fakt, iż akcesja nie ogranicza się wyłącznie do uzyskania środków inwestycyjnych, ale jej wymiar sięga również aspektów instytucjonalnych oraz makroekonomicznych. Aktywizacja gospodarki stała się czynnikiem powiązaniem bezpośrednio z dostosowaniem się do wymogów z zakresu odpowiedniej infrastruktury transportowej. Wiązało się to zarówno ze zwiększeniem popytu na przewozy osób oraz towarów, jak i przyczyniło się również do znacznych zmian zachodzących w kwestiach instytucjonalno-prawnych. Urzeczywistnione zostały bariery przyczyniające się do stagnacji rozwoju infrastruktury. Wykryto, iż czynnikiem tym nie stawał się jedynie brak dostępnych środków finansowych ale główną miarę wskazano na niewłaściwe rozwiązania na szczeblu instytucjonalnym. Spowodowało to konieczność wprowadzenia wieloletnich planów inwestycyjnych mających na celu właściwe, rzeczywiste ukazywanie postępów w zakresie rozwoju infrastruktury jak i całego transportu.

2. EWOLUCJA PASAŻERSKIEGO TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE W LATACH 2005–2015

Rok 2005 to czas, w którym zapoczątkowane zostały istotne zmiany dotyczące całej polityki transportowej państwa uwzględniające jednocześnie zasadę zrównoważonego rozwoju każdej gałęzi z osobna. Jej głównym postulatem stało się wykorzystanie w optymalny sposób posiadanych zalet oraz predyspozycji związanych z transportem. Pierwszym ważnym krokiem uczynionym w kierunku rozwoju sektora kolejowego było przyjęcie przez Sejm w 2005 roku pakietu ustaw kolejowych, których głównym celem było umożliwienie odpowiedniego procesu planowania prac inwestycyjnych z kilkuletnim wyprzedzeniem. Zaliczyć do nich należy:

- ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego,
- ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym,
- ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.

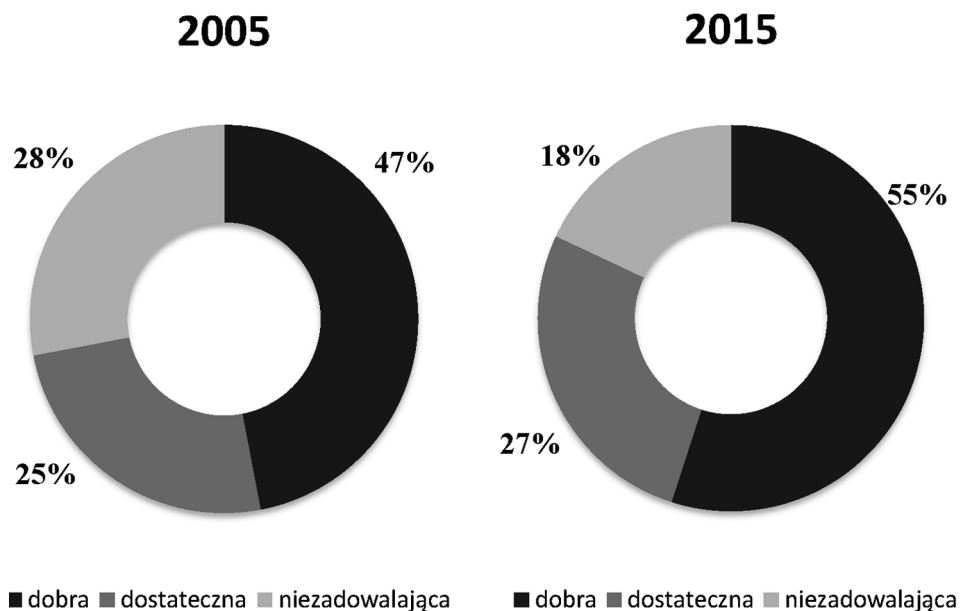
Przystąpienie Polski do Unii wiązało się z jednocześnie koniecznością dostosowania polskiego prawa do wymogów unijnych w celu zapewnienia sprawnego i bezpiecznego przewozu pasażerów, z uwzględnieniem zasady swobodnego przepływu osób pomiędzy krajami Wspólnoty³. Oferowane programy pomocy przez Unię Europejską stały się podstawowym stymulatorem harmonizacji poszczególnych elementów mających wpływ na zrównoważenie warunków panujących wśród konkurentów jak i pozwalających zapewnić swobodę świadczenia oferowanych usług. Zaliczyć do nich należy ujednoczenie warunków technicznych oraz przepisów z zakresu administracji i bezpieczeństwa.

Pierwszym i podstawowym warunkiem dostosowawczym była poprawa stanu sieci kolejowych, ściśle ukierunkowana na spełnienie określonych uwarunkowań technicznych. Cel ten rozwijany jest do obecnego czasu. Bieżące prace naprawczo-utrzymawcze połączone z jednoczesnymi zadaniami inwestycyjnymi spowodowały znaczne poprawienie stanu technicznego infrastruktury kolejowej. Zmiany tego zjawiska dokonane między rokiem 2005 a 2015 przedstawione zostały na wykresie 2.

Opierając się na powyższych wynikach zauważyć należy, że między badanymi latami długość linii kolejowych z dobrą oceną techniczną, a więc liniami, które wymagają wyłącznie drobnych robót konserwacyjnych wzrosła o 8 punktów procentowych. Istotny jest także przyrost o 2 punkty procentowe torów o obniżonych parametrach eksploatacyjnych, dla których konieczna jest wymiana uszkodzonych elementów torów. Co oczywiste, tendencja ta wiązała się z jednoczesnym obniżeniem z 28% do 18% linii z oceną niezadowalającą. W tym przypadku, dla linii kwalifikujących się do tego stanu konieczna jest kompleksowa wymiana nawierzchni.

³ M. Garlikowska, *Czynniki wpływające na postrzeganie transportu kolejowego w kategoriach niezawodności*, „Problemy Kolejnictwa” 2014, nr 165, s. 37.

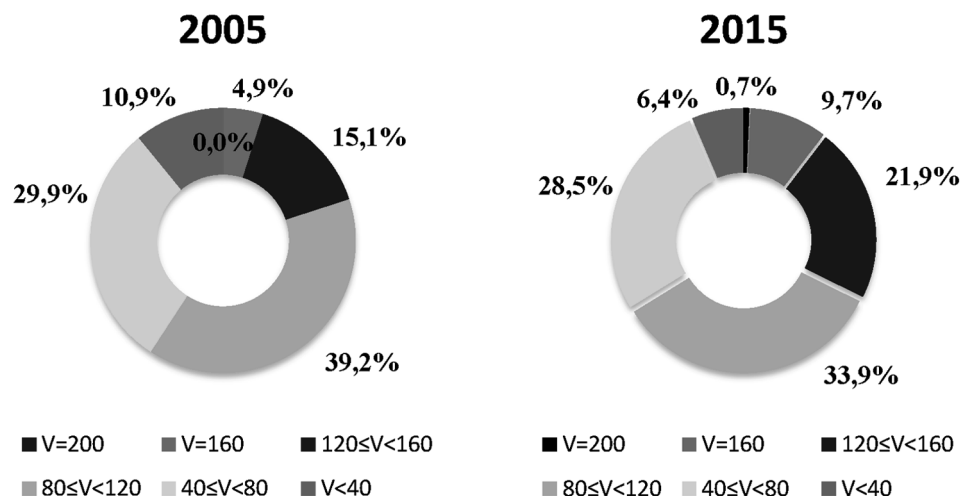
Wykres 2. Stan techniczny infrastruktury kolejowej w roku 2005 i 2015



Źródło: opracowanie własne raportów rocznych PKP Polskie Linie Kolejowe SA za rok 2005 i 2015.

Poszerzając powyższe rozważania istotne staje się dokonanie na przestrzeni tych lat analizy możliwych prędkości do osiągnięcia na eksploatowanych liniach kolejowych. Wyniki badań prezentuje wykres 3.

Wykres 3. Struktura maksymalnych prędkości osiągniętych na liniach kolejowych w roku 2005 i 2015



Źródło: opracowanie własne raportów rocznych PKP Polskie Linie Kolejowe SA za rok 2005 i 2015.

Jednym z największych sukcesów polskiej kolei po przystąpieniu do Unii Europejskiej stał się stale postępujący wzrost maksymalnych prędkości. Jazda do maksymalnie 80 km/h w 2005 roku była możliwa na 40,8% linii kolejowych, w 2015 wartość ta spadła do 34,9%. W prędkościach od 80 do 120 km/h nastąpił ujemny przyrost zmian (różnica o 5,3 punktu procentowego). Niewątpliwym determinantem rozwojowym stało się wprowadzenie tzw. sieci szybkiej kolei. Spowodowało to wzrost o blisko 5 punktów procentowych linii torów, na której można się poruszać z prędkości 160 km/h. Ponadto w 2014 roku na trasie kolejowej nr 4 pomiędzy Grodziskiem Mazowieckim a Zawierciem po raz pierwszy w historii rozpoczęto regularne przewozy pasażerskie z prędkością rozkładową równą 200 km/h⁴.

Rozpatrując zmiany dotyczące administracji oraz bezpieczeństwa należy uwzględnić realizowane zadania wykonywane przez odpowiednie władze państw członkowskich, maszynistów oraz pozostałe podmioty w tym sektorze, w szczególności przedsiębiorstwa kolejowe, operatorów infrastruktury oraz instytucje szkoleniowe⁵. Akcesja stała się istotnym bodźcem stymulującym dostosowanie uregulowań odnoszących się do kwestii bezpieczeństwa polskiego systemu kolei. Zgodnie z przyjętymi aktami normatywnymi za bezpieczne funkcjonowanie systemu kolejowego odpowiadają wszystkie podmioty funkcjonujące na rynku, każdy w części z zakresu prowadzonej przez siebie działalności. Jak wynika z regulacji władze są obowiązane do przeprowadzania stałej oceny zdolności podmiotów rynkowych do spełniania uwarunkowań związanych z bezpiecznym ich funkcjonowaniem na rynku. Przyjęte oceny opierają się na jednolitych, obligatoryjnych narzędziach wynikających z jurysdykcji unijnych dotyczących wspólnej metody bezpieczeństwa dotyczącej oceny ryzyka oraz wspólnej metody bezpieczeństwa dotyczącej monitorowania. W Polsce za obrazowanie możliwych ryzyk związanych z bezpieczeństwem jest odpowiedzialny jest tzw. Zespół ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego, którego odpowiedzialność wiąże się z identyfikacją niepokojących zjawisk jak i dystrybucją zebranych informacji⁶.

Przystąpienie do Unii Europejskiej – zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE – wiąże się również z koniecznością spełnienia minimalnych regulacji w zakresie pracy maszynistów prowadzących pociągi w Unii. Każdy maszynista obligatoryjnie posiada licencję potwierdzającą spełnienie wymogów w zakresie stanu zdrowia, podstawowego wykształcenia oraz ogólnej opieki zawodowej, a także świadectwo szkolenia uzupełniającego.

Regulacje te umożliwiły zaistnienie ważnych zmian dotyczących sfery bezpieczeństwa w ostatnim dziesięcioleciu. Porównanie wartości odnoszących się do aspektów bezpieczeństwa przedstawiono w tabeli 3.

⁴ Raport roczny PKP Polskie Linie Kolejowe SA za rok 2014, s. 38.

⁵ Dokumenty informacyjne o Unii Europejskiej, http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/pl/displayFtu.html?ftuid=FTU_5.6.6.html [28.06.2016].

⁶ *Ocena Funkcjonowania...*, dz. cyt., s. 68.

Tabela 3. Podstawowe miary bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce w latach 2005–2015

	1	2	3	4
	Liczba wypadków i poważnych wypadków	Ofiary śmiertelne (bez samobójstw)	Praca przewozowa (w mln pas-km)	Wskaźnik wypadkowości ($2 \div 3 \times 100\%$)
2005	.	.	x	x
2006	904	256	18 299	1,399
2007	982	366	19 495	1,877
2008	920	305	20 263	1,505
2009	870	362	18 692	1,937
2010	874	303	17 918	1,691
2011	877	322	18 169	1,772
2012	708	276	17 866	1,545
2013	690	228	16 797	1,357
2014	673	208	16 071	1,294
2015	631	227	17 443	1,301

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów rocznych z działalności państwowej komisji badania wypadków kolejowych za lata 2008–2015 oraz raportów Europejskiej Agencji Kolejowej za lata 2006–2007.

Badając wskaźnik wypadkowości zauważono, że jego wielkość w roku 2014 osiągnęła najniższą wielkość w ciągu badanego okresu (1,294). W okresie od 2006 do 2011 osiągane wartości cechowały się naprzemienną tendencją rosnącą i spadkową (w przedziale od 1,399 w roku 2006 do 1,937 w roku 2009), by od tego czasu odnotowywać stały, stabilny spadek liczby ofiar śmiertelnych w stosunku do pracy przewozowej. Jak wynika z raportów bezpieczeństwa Urzędu Transportu Kolejowego, za główne determinanty odpowiedzialne za sytuacje zaliczane do kategorii zagrażających bezpieczeństwu w sektorze kolejowym odpowiedzialny jest czynnik ludzki do których zaliczyć można niezachowanie należytej ostrożności, brak obserwacji przedpola jazdy, nieodpowiednie odczytanie wskazań sygnalizatorów⁷.

Poprawa sytuacji w zakresie bezpieczeństwa w ciągu ostatnich lat możliwa jest dzięki działaniom podejmowanym w tym czasie. Do głównych z nich należy zaliczyć⁸:

- udoskonalenie procedur bezpieczeństwa podczas wykonywania prac inwestycyjnych na torach m.in. poprzez wprowadzenie kar za niestosowanie przepisów BHP, wdrożenie audytów tematycznych SMS w zakresie ruchu

⁷ Ocena Funkcjonowania ..., dz. cyt., s. 73.

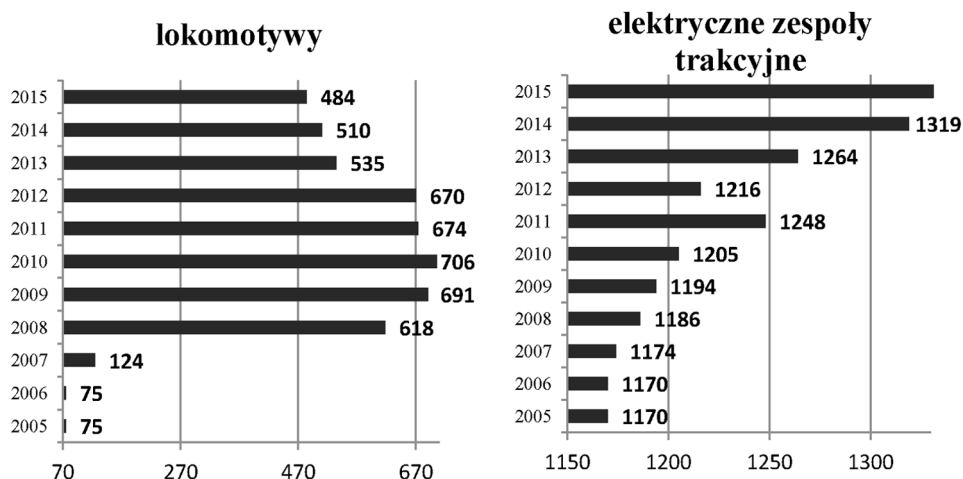
⁸ Raport roczny PKP Polskie Linie Kolejowe SA za rok 2014, s. 61–63.

kolejowego podczas wykonywania prac remontowych czy też przeprowadzanie kontroli w miejscach wykonywania robót,

- modernizacja rejestratorów rozmów na posterunkach ruchu,
- zakup radiotelefonów bazowych z systemem Radio-Stop zarówno do celów szkoleniowych jak i zawodowych,
- szkolenia podnoszące kompetencje pracowników.

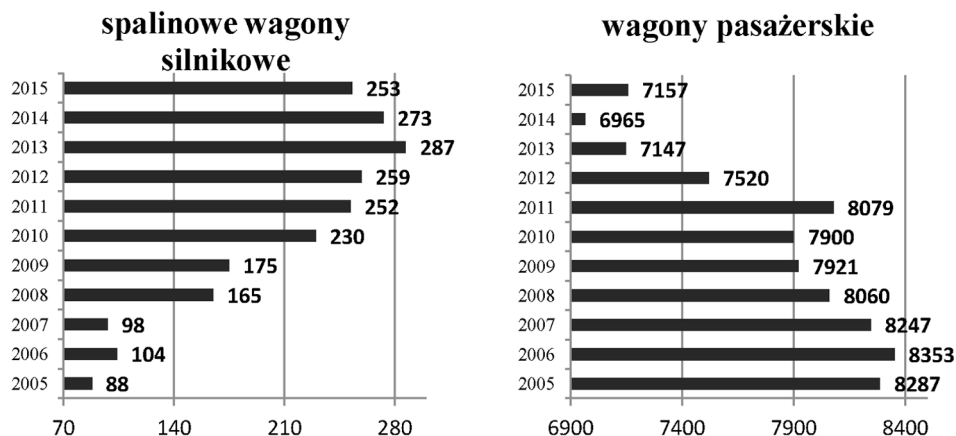
Ostatnim z najważniejszych uwarunkowań europejskich dotyczących transportu kolejowego jest zbiór przepisów odnoszących się do oceny oraz zarządzania poziomem hałasu w środowisku. Istota ich opiera się na ograniczaniu emisji hałasu powodowanego przez pojazdy szynowe. W życiu praktycznym ustalenia odnoszą się do stosowania szlifowanych szyn bezстыkowych, mat anty-drganiowych, ekranów akustycznych jak również wymiany i modernizacji posiadanego taboru kolejowego. Proces jego wymiany dokonywany był i jest obecnie na wszystkich szczeblach przewozów ludzi. Stary, nierentowny tabor zostaje zastąpiony jednostkami nowymi, przystosowanymi do komfortowej podróży, inne zaś poddawane są gruntownej modernizacji. Staje się to kluczowym czynnikiem optymalizacji kosztów związanych z przestarzałymi konstrukcyjnie maszynami, gdyż stanowią one czynnik konieczności utrzymywania dużego zatrudnienia w warsztatach, wzrost zużycia części zamiennych, materiałów i narzędzi⁹. W procesie odnowy największą rolę odgrywały środki unijne uzyskane w ramach Programu Ochrony Infrastruktury i Środowiska za lata 2007–2013¹⁰. Zaistniałe zmiany w inwentarzu kolejowym obrazuje wykres 4.

Wykres 4. Inwentarz taboru trakcyjnego i wagonowego w Polsce w latach 2005–2015



⁹ J. Barcik, P. Czech, *Sytuacja Transportu Kolejowego w Polsce na przełomie ostatnich lat*, cz. 2, „Zeszyty Naukowe, seria Transport” 2010, nr 68, s. 15.

¹⁰ *Sektor Kolejowy w Polsce*, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, s. 48.



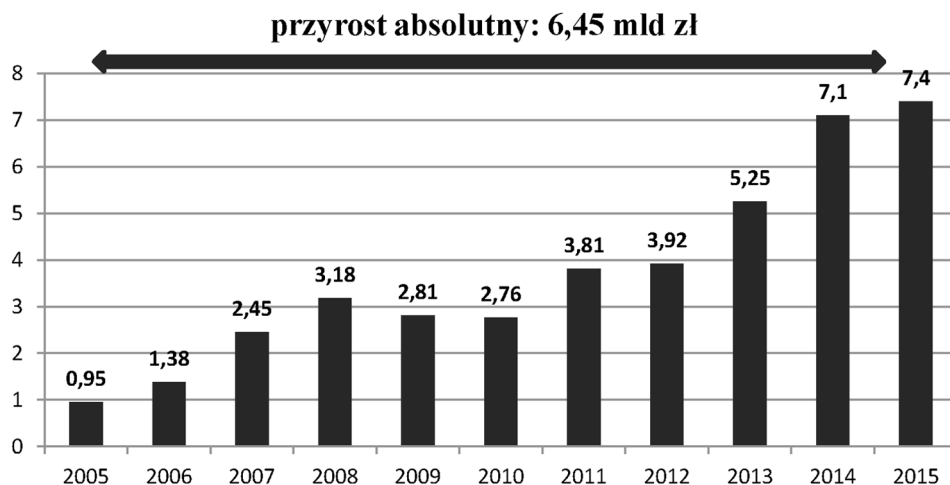
Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Ocena Funkcjonowania ...*, dz. cyt., s. 20; *Ocena Funkcjonowania Rynku Transportu Kolejowego i Stanu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w 2015 roku*, Urząd Transportu kolejowego, Warszawa 2016, s. 31.

3. DZIAŁALNOŚĆ INWESTYCYJNA PASAŻERSKIEGO TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE

Właściwy rozwój pasażerskiego transportu kolejowego odbywa się poprzez realizowanie wybranych inwestycji, których głównym celem staje się ulepszenie jakości oferowanych usług oraz unowocześnienie i wymiana infrastruktury kolejowej, a więc czynnika odpowiedzialnego za bezpieczne oraz efektywne podróże. Należy zauważyć, że proces unowocześniania polskiego systemu kolejowego jest długotrwały, co wynika z konieczności posiadania wysokich nakładów finansowych, a także odpowiedniej ilości czasu umożliwiającego wykonanie założonych koncepcji.

Głównym zarządcą polskich sieci kolejowych jest PKP Polskie Linie Kolejowe SA. To w ich zakresie funkcjonowania należy dążyć do wzrostu wydajności oraz sprawności całego systemu kolejowego w Polsce. Również do nich należy zarządzanie działalnością inwestycyjną systemu kolejowego dokonywanego poprzez realizację programów wdrożeniowych modernizacji linii. Nakłady inwestycyjne w ostatnim dziesięcioleciu, za wyjątkiem roku 2009 i 2010 stopniowo wzrastały by w 2015 roku osiągnąć wysokość w postaci 7,40 mld zł, bez uwzględnienia robót w toku. W okresie tym wystąpiła więc wyraźna dynamika wzrostu (o 778,95%). Szczegółowe dane prezentuje wykres 5.

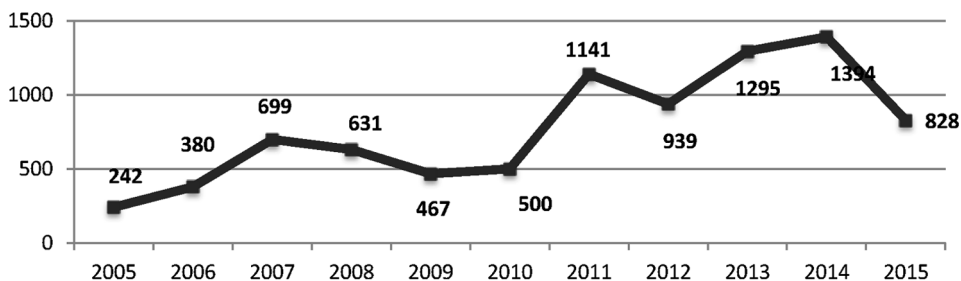
Wykres 5. Nakłady na inwestycje w latach 2005–2015 (bez robót w toku, w mld zł)



Źródło: Raport roczny PKP Polskie Linie Kolejowe SA za rok 2015, s. 83.

Do głównych projektów inwestycyjnych zaliczyć należy poprawę stanu linii kolejowych. Szczegółowe dane tego zjawiska obejmuje wykres 6.

Wykres 6. Liczba kilometrów objętych modernizacją w latach 2005–2015 (w km)

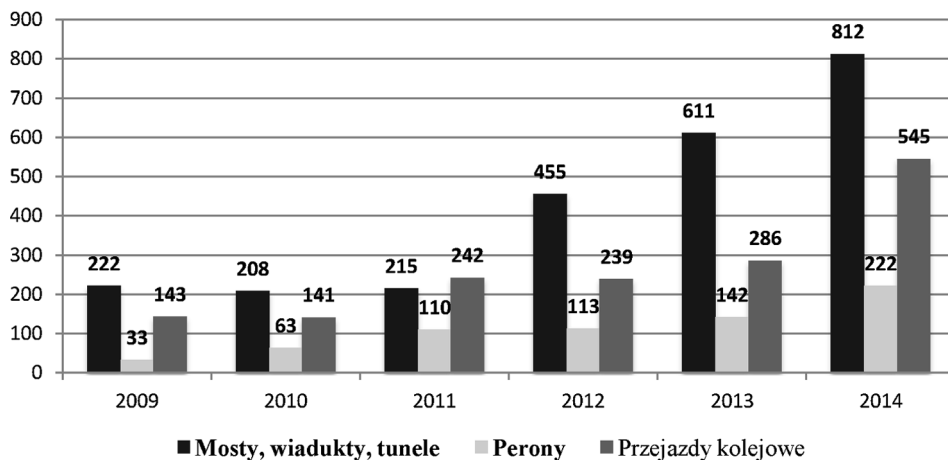


Źródło: opracowanie własne na podstawie: Raport roczny PKP Polskie Linie Kolejowe SA za rok 2015, s. 85.

Pozyskane środki umożliwiają unowocześnić obiekty inżynieryjne czy też urządzenia techniczne sterowania ruchem (ERTMS), które zwiększają interoperacyjności transportu w Europie¹¹. Dane dotyczące najważniejszych inwestycji kolejowych za lata 2009–2014 prezentuje wykres 7.

¹¹ A. Urbanek, *Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym – stan obecny i perspektywy rozwoju*, „Zeszyty naukowe, seria Ekonomiczne problemy usług” 2010, nr 59, s. 241.

Wykres 7. Najważniejsze rzeczowe inwestycje kolejowe w Polsce w latach 2009–2014 (w szt.)



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Inwestycja w przyszłość – podsumowanie zmian w Grupie PKP w latach 2012–2015*, PwC, Warszawa 2015, s. 20.

Ważnym procesem modernizacyjnym stało się również dokonywanie inwestycji dla dworców kolejowych. Dokonane prace znacznie wpływają na komfort podróżnych. Jednocześnie zmniejsza się czas oczekiwania na pociągi w związku z czym funkcje dworców przekształcane są na realizację celów handlowo-komercyjnych poprzez wynajmowanie wolnych powierzchni dworcowych¹². Uzyskane środki unijne pozwoliły na budowę, przebudowę oraz ich modernizację. Prócz tego inwestycje te były finansowane przez środki pochodzące z budżetu państwa oraz ze środków prywatnych.

Środki na cele sektora kolejowego należy rozpatrywać z perspektywy różnego rodzaju funduszy pomocowych. Do głównych z nich należy zaliczyć¹³:

- fundusz spójności, którego głównym celem jest wsparcie unijnej spójności społecznej i gospodarczej w zakresie ochrony środowiska i infrastruktury transportowej, które wpłyną na zwiększenie konkurencyjności i produktywności gospodarki; z tego funduszu pochodzą środki na inwestycje związane z transeuropejską siecią transportową (TEN-T),
- fundusz TEN-T odpowiedzialny za zrównoważenie rozwoju unijnej sieci transportowej, zapewnienie interoperacyjności sieci transportowej wraz z integracją wszystkich sektorów transportu, wzrost ochrony środowiska, wzrost bezpieczeństwa; obecnie zastąpił go Fundusz „Łącząc Europę”, którego głównym celem jest utworzenie nowoczesnych transeuropejskich sieci o wysokiej wydajności,
- Regionalne Programy Operacyjne stanowiące najważniejsze narzędzie finansowania działań mających na celu rozwój konkurencyjności gospodarki

¹² *Sektor Kolejowy ...*, dz. cyt., s. 26.

¹³ <http://www.plk-inwestycje.pl/fundusze-ue> [28.06.2016].

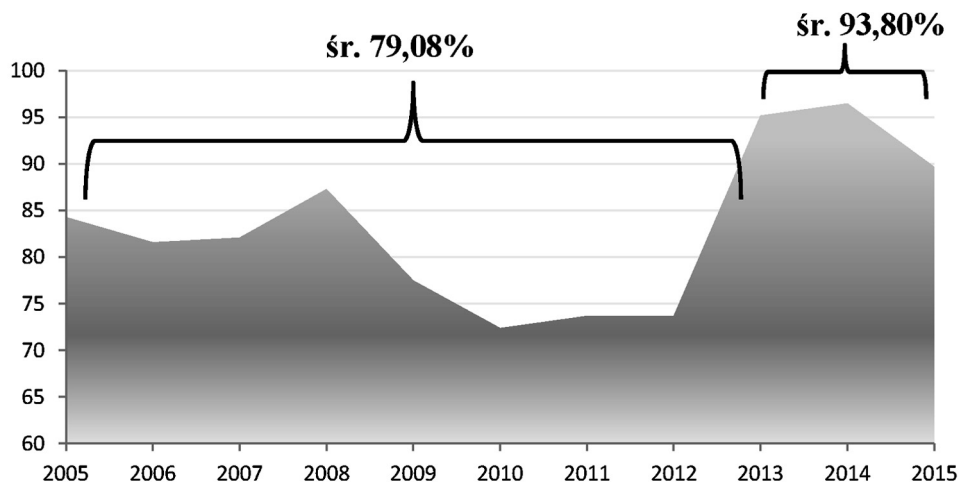
wraz z poprawą dostępności komunikacyjnej; w jej ramach realizowane są prace współfinansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), którego głównym zadaniem jest zmniejszanie dysproporcji regionalnych w poszczególnych krajach poprzez rozwój infrastruktury technicznej z jednoczesną ochroną stanu środowiska,

- Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka ukierunkowany na jednostki, które w swoich planach mają realizację projektów innowacyjnych odnoszącymi się do badań, nowoczesnych technologii, inwestycjami o zasięgu ogólnogospodarczym.

Zaznaczyć należy, że środki przeznaczane na dokonywanie planowanych inwestycji są pozyskiwane z różnych zasobów strukturalnych. Oznacza to, że ich wykorzystanie wymaga nie tylko wykorzystywania środków unijnych ale również jednocześnie zaangażowanie krajowych środków płatniczych, tj. budżetu państwa, Funduszu Kolejowego oraz środków PKP Polskich Linii Kolejowych SA¹⁴.

W okresie poakcesyjnym trudno doszukiwać się efektywnego wykorzystania środków przeznaczonych na rozwój sektora kolejowego. Wykonywanie planów nakładów inwestycyjnych przedstawiają dane na wykresie 8.

Wykres 8. Wykonanie planów nakładów inwestycyjnych przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA w latach 2005–2015



Źródło: opracowanie własne raportów rocznych PKP Polskie Linie Kolejowe SA za lata 2005–2015.

Jak wynika z wniosków przeprowadzonej kontroli Najwyższej Izby Kontroli do głównych determinantów nieefektywnego wykorzystania środków w latach 2005–2012 należy zaliczyć przede wszystkim¹⁵:

¹⁴ Załącznik do uchwały nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, Warszawa 2015, s. 4.

¹⁵ Informacja o wynikach kontroli – inwestycje infrastrukturalne PKP PLK SA, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2012, s. 24.

- ograniczony potencjał biur projektowych,
- przedłużanie procedur przetargowych przez oferentów,
- unieważnianie oraz powtarzanie postępowań przetargowych,
- wydłużanie procedur uzyskiwania zezwoleń i decyzji administracyjnych,
- nieprawidłowo wykonane projekty budowy.

Mając na uwadze powyższe, efektywne wykorzystanie pozyskanych środków unijnych oraz uzyskanych środków z budżetu państwa było powiązane z koniecznością odpowiedniego zarządzania realizowanych projektów. Utożsamiało się to m.in. z zasadnymi ocenami występującego ryzyka dokonywanych inwestycji. Kluczowym momentem stało się powołanie tzw. Biura Zarządzania Projektami, którego głównym celem stało się weryfikowanie i nadzorowanie planów inwestycyjnych (rok 2012). Dzięki niemu dokonywana jest kontrola przeprowadzanych inwestycji pod względem terminu wykonywania oraz jakości. Pierwsze efekty uwidocznione zostały w roku 2013, kiedy to nastąpił przyrost wykorzystania środków do 95,2% (z 73,7% w stosunku do roku poprzedniego).

Odnosząc się do uwarunkowań obecnych oraz przyszłych perspektyw należy odwołać się do przyjętej we wrześniu 2015 roku uchwały w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, który zakłada szereg nowych inwestycji. Ustanawia on ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie planowanych inwestycji kolejowych. Program ten jest zgodny z przyjętą Strategią rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). Alokacja środków z budżetu Unii Europejskiej dla perspektywy 2014–2020 zakłada otrzymanie wsparcia dla polskich kolei w wysokości 42,8 mld zł¹⁶. Cele wynikające na najbliższe lata wynikające z różnych aktów prawnych zawarto w tabeli 4.

Tabela 4. Cele ogólne i szczegółowe rozwoju polskiego sektora kolejowego

Strategia rozwoju		Krajowy Program Kolejowy
Cele ogólne	Cele szczegółowe	
■ stworzenie nowoczesnej sieci infrastruktury	■ zmodernizowanie do roku 2023 ok. 86% bazowej oraz ok. 45% kompleksowej sieci pasażerskiej TEN-T	■ konsekwentna modernizację i rewitalizację istniejącej sieci linii kolejowych,
■ poprawa zarządzania systemem transportowym	■ uzyskanie stałych prędkości pociągów na długich odcinkach	■ rewitalizacja i rozbudowa linii kolejowych w obszarze funkcjonowania miast
■ zwiększenie bezpieczeństwa i niezawodności	■ poprawa przepustowości na wjazdach do aglomeracji	■ modernizacja przystanków kolejowych

¹⁶ Załącznik do uchwały nr 162/2015 ..., dz. cyt., s. 4.

cd. tabeli 4.

Strategia rozwoju		Krajowy Program Kolejowy
Cele ogólne	Cele szczegółowe	
<ul style="list-style-type: none"> ■ zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych 	<ul style="list-style-type: none"> ■ skrócenie średniego czasu przejazdu w transporcie pasażerskim między ośrodkami wojewódzkimi o 1 godzinę 50 minut średnio o 33% 	<ul style="list-style-type: none"> ■ rozwijanie infrastruktury systemów usprawniających zarządzanie przewozami kolejowymi, stopniowe wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERMTS)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013; Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2014, Załącznik do uchwały nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, Warszawa 2015.

4. ANALIZA SWOT PASAŻERSKIEGO TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE

Dotychczasowe rozważania na temat zaistniałych zmian w sektorze transportu kolejowego w okresie poakcesyjnym zobrazowano w zestawieniu słabych i mocnych stron wraz z czynnikami mogącymi wpłynąć na jego rozwój w przyszłości oraz czynników temu zagrażających. Kompleksowe zestawienie tych cech prezentuje tabela 5 i 6.

Tabela 5. Analiza SWOT – mocne i słabe strony pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> ■ stosunkowo dobrze rozwinięta sieć kolejowa ■ realizacja szeregu krajowych i regionalnych programów modernizacyjnych w zakresie infrastruktury, dworców i taboru ■ niska uciążliwość dla środowiska ■ mała zajętość przestrzenna pod infrastrukturę ■ wzrost stopnia bezpieczeństwa systemu kolejowego ■ rosnący trend w liczbie przewiezionych pasażerów koleją ■ znaczne poprawienie stanu technicznego infrastruktury kolejowej ■ powołanie zespołu ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa 	<ul style="list-style-type: none"> ■ niewielki odsetek prędkości dużej kolei ■ długotrwałość procesu unowocześniania ■ nie w pełni wykorzystywane środki inwestycyjne ■ brak skutecznej promocji transportu kolejowego ■ duża częstotliwość opóźnień kolejowych ■ pogarszający się w szybkim tempie stan infrastruktury ■ w wielu przypadkach niedogodna lokalizacja stacji lub przystanku kolejowego ■ niewystarczająca ilość taboru niedobór taboru dostosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych ■ niedopasowanie oferty do oczekiwań obecnych i potencjalnych klientów w zakresie

cd. tabeli 5.

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> ■ regulacje unijne związane z pracą maszynistów ■ spadek linii kolejowych do prędkości maksymalnych 80 km/h ■ ograniczanie emisji hałasu powodowanego przez pojazdy szynowe ■ znaczna wymiana starego i nierentownego taboru ■ rosnące nakłady inwestycyjne 	<ul style="list-style-type: none"> ■ cyklicznych rozkładów jazdy i częstości pociągów ■ brak mechanizmów spójnej oferty kolejowo-autobusowej

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 6. Analiza SWOT – szanse i zagrożenia pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce

SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> ■ rozwój kolei szybkich prędkości ■ rosnąca kompleksowość świadczonych usług ■ zwiększenie działań marketingowych ■ właściwa praca Biura Zarządzania Projektami – dalszy nadzór i weryfikacja projektów ■ wprowadzania mechanizmów umożliwiających stworzenie spójnej oferty kolejowo-autobusowej ■ rewitalizacja dworców wraz z dywersyfikacją ich funkcji ■ skrócenie czasów przejazdów ■ poprawa przepustowości na wjazdach do aglomeracji ■ uzyskanie stałych prędkości pociągów na długich odcinkach 	<ul style="list-style-type: none"> ■ pogorszenie się sieci infrastruktury kolejowej ■ niewystarczające środki na rozwój kolei ■ groźba spadku popytu wywołana odwiekaniem poprawy jakości przewozów ■ niedostateczna liczba nowoczesnego taboru kolejowego ■ dalszy rozwój transportu drogowego i lotniczego ■ utrudnienia oraz ograniczenia prawne dotyczące inwestycji ■ niestabilność poziomu finansowania przewozów z budżetu państwa ■ brak wprowadzania mechanizmów umożliwiających stworzenie spójnej oferty kolejowo-autobusowej

Źródło: opracowanie własne.

5. PODSUMOWANIE

Analizując dokonane zmiany na polskim rynku kolejowym w związku z zaistniałymi przekształceniami po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej należy stwierdzić, że:

- okres poakcesyjny to czas, w którym nastąpił szereg krajowych i regionalnych programów modernizacyjnych polski system kolejowy, co wraz ze wzrastającą jakością oferowanych usług przyczyniło się do wzrostu udziałów przewozu pasażerów koleją w stosunku do innych gałęzi transportu,

- w przeciągu ostatniej dekady znacznie wzrósł stopień bezpieczeństwa na polskim rynku kolejowym; w 2014 roku wskaźnik wypadkowości osiągnął najniższy poziom w ciągu ostatnich 10 lat,
- rosnące z roku na rok nakłady inwestycyjne umożliwiły poprawę stanu technicznego infrastruktury kolejowej, a także wymianę i modernizację starego, nierentownego taboru kolejowego; niewystarczająca jest jednak w dalszym ciągu ilość taboru przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych,
- środki przeznaczone na realizację inwestycji nie są w pełni wykorzystywane, co w połączeniu z długotrwałością procesów unowocześniania przyczynia się do nieefektywnego wykorzystania potencjału rozwojowego.

Weryfikując słabe i mocne strony jednocześnie dokonano wskazania kierunków działań mogących w przyszłości stanowić fundamenty do harmonijnego rozwoju sektora kolejowego w Polsce jak i czynników temu zagrażających. Zaliczyć do nich należy:

- dalszy efektywny nadzór i właściwa weryfikacja projektów przez Biuro Zarządzania Projektami, co umożliwi w pełni wykorzystywać pozyskane środki unijne na inwestycje co przyczyni się do realizacji celów wynikających z Krajowego Programu Kolejowego oraz Strategii Rozwoju Transportu,
- rozwój kolei szybkich prędkości w celu skutecznej konkurencji z transportem samochodowym oraz lotniczym na trasach ogólnopolskich oraz europejskich,
- rewitalizacja dworców wraz z dywersyfikacją ich funkcji co może spowodować przyrost środków od inwestorów indywidualnych,
- wprowadzenie mechanizmów umożliwiających stworzenie spójnej oferty kolejowo-autobusowej w największych aglomeracjach Polski,
- stworzenie warunków do stabilnego finansowania przewozów ze środków budżetu państwa przy jednoczesnym braku utrudnień oraz ograniczeń prawnych odnoszących się do inwestycji.

BIBLIOGRAFIA

- Barcik J., Czech P., *Sytuacja Transportu Kolejowego w Polsce na przełomie ostatnich lat*, cz. 2, „Zeszyty Naukowe, seria Transport” 2010, nr 68.
- Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2014.
- Fajczak-Kowalska A., *Zrównoważony rozwój transportu i jego implikacje dla kolejnictwa*, „Studia prawno-ekonomiczne” 2012, t. XXXV.
- Garlikowska M., *Czynniki wpływające na postrzeganie transportu kolejowego w kategoriach niezawodności*, „Problemy Kolejnictwa” 2014, nr 165.
- Główny Urząd Statystyczny, *Transport – wyniki działalności w 2015 r.*, Warszawa 2016.

- Informacja o wynikach kontroli – inwestycje infrastrukturalne PKP PLK SA, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2012.
- Inwestycja w przyszłość – podsumowanie zmian w Grupie PKP w latach 2012–2015, PwC, Warszawa 2015.
- Ocena Funkcjonowania Rynku Transportu Kolejowego i Stanu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w 2014 roku, Urząd Transportu kolejowego, Warszawa 2015.
- Ocena Funkcjonowania Rynku Transportu Kolejowego i Stanu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w 2015 roku, Urząd Transportu kolejowego, Warszawa 2016.
- Raporty roczne z działalności państwowej komisji badania wypadków kolejowych.
- Raporty roczne Europejskiej Agencji Kolejowej.
- Raporty roczne PKP Polskie Linie Kolejowe SA.
- *Sektor Kolejowy w Polsce*, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa.
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013.
- Tarski I., *Ekonomika i organizacja transportu międzynarodowego*, PWE, Warszawa 1973.
- Urbanek A., *Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym – stan obecny i perspektywy rozwoju*, „Zeszyty naukowe, seria Ekonomiczne problemy usług” 2010, nr 59.
- Załącznik do uchwały nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, Warszawa 2015.

THE DEVELOPMENT OF PASSENGER TRANSPORT IN RAILWAY TRANSPORT IN POLAND IN THE ASPECT OF ITS TRANSFORMATIONS IN THE LAST DECADE

Summary: The subject of the discussion of this article are transform the Polish market for rail passenger transport in the last decade. This process is conditioned by the necessity of harmonization of national legislation and EU. The article refers to the most important developments in the field of railways in the post-accession period. To evaluate the harmonization of national laws and of EU used in the analysis of quantitative data over the last decade. In this paper an attempt has been made to characterize the strong points and the weak points, the chances of development and potential threats of the modern railway sector.

Key words: railway sector, transport infrastructure, SWOT analysis of railway sector.

Mgr Sebastian Kubala

doktorant

Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

ul. Rakowicka 27, 31-510 Kraków

e-mail: sebastian.kubala03@gmail.com