

Konsekwencje dla kolejnictwa przemian gospodarczych po 1989 roku

Historia kolei

18 grudnia 2020, Bydgoszcz

Przełom lat 80. i 90. był okresem ciężkim nie tylko dla kolei, ale i dla całej gospodarki. Wzrosła ilość towaru przewożonego samochodami. Popularność kolei zaczęła maleć. Na horyzoncie pojawiło się nowe wyzwanie jakim było wejście Polski do Unii Europejskiej. Okazało się wówczas, iż niezbędne jest wypracowanie nowego modelu funkcjonowania kolei w naszym kraju - dopasowanego do uregulowań zachodnioeuropejskich.

Przemiany ustroju społeczno-gospodarczego w Polsce po 1989 roku i związane z nimi szybki spadek liczby przewozów kolejowych, wywołany m.in. likwidacją wielu przedsiębiorstw państwowych, które stanowiły największą klientelę PKP. Spowodowało to przeorganizowanie i restrukturyzację największego w kraju przewoźnika. Pomysłem na kolej w Polsce miało być przekształcenie firmy państwowej w spółkę. Czy był to pomysł dobry? Ocena należy do klientów.

Zatrzymanie inwestycji, ograniczenia prędkości...

Na sieci PKP wprowadzane były kolejne stałe ograniczenia prędkości i zmniejszanie dopuszczalnych nacisków osi na tor. Po 1990 roku zaprzestano inwestowania w infrastrukturę - za wyjątkiem prac odtworzeniowych. Polska sieć kolejowa skróciła się z 23 do 19 tys. kilometrów, z których 11 938 kilometrów było zelektryfikowanych (co dawało 7. miejsce w świecie, po Rosji, Niemczech, Francji, Japonii, Indiach i Chinach). Samoczynna blokada liniowa była zamontowana na ponad 2,6 tys. kilometrów linii, a na 14,3 tys. kilometrów linii stosowano blokadę półsamoczynną. Dziś na PKP ponad 50% lokomotyw to elektryki, wykonujące 87% pracy pociągowej w przewozach towarowych i podobną wartość w przewozach pasażerskich. Chociaż wiele z panujących tendencji nie nastrojało pozytywnie, również w tym okresie w polskim kolejnictwie zdarzały się wydarzenia pozytywne. Było nim z pewnością uruchomienie pierwszego pociągu EuroCity, kursującego z Warszawy do Berlina (od 1992 r.) oraz nadanie pięciu ekspresom (z Warszawy do Krakowa, Gliwic i Poznania) standardu InterCity.



Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Mińsku Mazowieckim - elektryczny zespół trakcyjny ED72A

Zamykanie linii

W 1991 roku zmieniona została ustawa z 1989 roku, która przekształciła PKP w spółkę o statusie przedsiębiorstwa państwowego. Z PKP wydzielono zakłady zaplecza technicznego, które utworzyły samodzielne przedsiębiorstwa. Zlikwidowano rejony przewozów kolejowych, a na ich miejsce powołano 102 stacje rejonowe. W strukturze organizacyjnej PKP utworzono pionierską sprzedaż usług pasażerskich i towarowych. Powołano agencje celne i eksploatacyjne. Zmniejszenie się liczby pasażerów korzystających z usług PKP powodowało zawieszanie przewozu osób na odcinkach linii drugorzędnych i wąskotorowych. Skutkiem powolnego zamierania ruchu towarowego na tych liniach było całkowite wstrzymanie ruchu i w efekcie zamknięcie linii, co najczęściej oznaczało ich fizyczną likwidację. Działo się tak przede wszystkim w Polsce zachodniej i północno-zachodniej, tzn. tam, gdzie do tej pory sieć była najgęstsza. Jeśli w połowie lat 80. ubiegłego wieku przewozów pasażerskich nie prowadzono na około 13% eksploatowanych linii, to obecnie wskaźnik ten przekroczył 25%. Oto skala zapaści.

Przekształcenia PKP

Brak pomysłu na finansowanie PKP, brak inwestycji w dziedzinie infrastruktury, wyeksploatowane urządzenia i tabor powodowały spadek bezpieczeństwa i poziomu świadczonych usług. W lipcu 1995 roku weszła w życie ustawa o przedsiębiorstwie państwowym Polskie Koleje Państwowe, która utworzyła Radę PKP i Zarząd PKP. Po dwóch latach sejm uchwalił ustawę o transporcie kolejowym, likwidującą z dniem 30 czerwca 1998 roku dyrekcje okręgowe kolei państwowych. W ich miejsce powstały sektory: trakcyjny i zaplecza warsztatowego, infrastruktury kolejowej, przewozów

pasażerskich, przewozów towarowych, a także pionów: nieruchomości, elektroenergetyki, energetyki, służb zarządzania etatami. Każdy z pionów miał swoją dyrekcję i zakłady wykonawcze. W 1999 roku między innymi z sektora przewozów towarowych wyodrębniono sektor cargo.

Grupa PKP

Następny etap przekształcania kolei odbył się na mocy ustawy z 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Koleje Państwowe. Zgodnie z jej literą od 2001 roku Polskie Koleje Państwowe działa jako spółka akcyjna, której jedynym akcjonariuszem jest Skarb Państwa. Powstała Grupa PKP, utworzona przez dwadzieścia cztery spółki, w której udziały ma spółka dominująca, czyli PKP S.A. Nieruchomości, w tym ponad 3200 budynków dworcowych, a także grunty pozostały w spółce dominującej. W kilku etapach PKP zostało podzielone na mniejsze firmy przewoźników i zaplecza technicznego. I tak 1 lipca 2001 roku powstały: PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. z siedzibą w Zamościu, PKP Warszawska Kolej Dojazdowa z siedzibą w Grodzisku Mazowieckim, PKP Szybka Kolej Miejska z siedzibą w Gdyni, Centrum Szkolenia w Warszawie i przedsiębiorstwo remontowe we Wrocławiu. Począwszy od 1 września 2001 roku funkcjonują PKP Intercity S.A. (do 1 stycznia 2008 roku jako spółka z o.o.) i cztery kolejne spółki remontowe. W trzeciej turze, 1 października 2001 roku, utworzono spółki: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (odpowiedzialne za infrastrukturę i jej utrzymanie), PKP CARGO Sp. z o.o., PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP Energetyka Sp. z o.o., PKP Informatyka Sp. z o.o., Telekomunikacja Kolejowa oraz ostatnie sześć spółek zaplecza remontowego w Krakowie, Radomiu, Kielcach, Gorzowie Wielkopolskim, Kluczborku i Szczecinie. W 2001 roku Polskie Koleje Państwowe podjęły decyzję o wycofaniu się z prowadzenia ruchu na kolejach wąskotorowych.



W 2003 roku nowa ustawa o transporcie kolejowym uregulowała zasady korzystania z infrastruktury, jej utrzymania i zarządzania. PKP PLK S.A., udostępniające do tej pory linie kolejowe czterem spółkom Grupy Polskie Koleje Państwowe i osiemnastu przewoźnikom spoza grupy, udzieliły ponad 70 licencji na przewozy, w tym 56 na przewozy towarowe, co wkrótce dało 46% masy przewożonych ładunków i 16% pracy przewozowej.

Przekształcenia i podziały na spółki nie przyniosło oczekiwanych efektów. Przeciwnie – utrudniło działalność przez rozproszenie kompetencji i zakresów świadczonych usług, czego najlepszym dowodem były spory pomiędzy Intercity a Przewozami Regionalnymi o wpływy za bilety. Nieatrakcyjna oferta, zwłaszcza dla drobnych odbiorców, przyczyniła się do spadku masy przewożonych towarów i zmniejszenia się liczby pasażerów korzystających z usług kolei. Redukcji ulegała liczba wagonów w składach pociągów. Ratunkiem stały się autobusy szynowe, wprowadzane do obsługi ruchu lokalnego na liniach drugorzędnych.

Modernizacja dworców

W 2005 roku spółki podjęły decyzję o rozpoczęciu o długofalowego programu modernizacji dworców kolejowych. W trzecim tysiącleciu postsocjalistyczne rozwiązania – a takie znajdowały się praktycznie wszędzie – dalekie już były od funkcjonalności. Wejście Polski w struktury Europejskie nie tylko wymusiło konkretną restrukturyzację. Przynależność do Unii Europejskiej oznaczała również dopływ funduszy. Na modernizację infrastruktury kolejowej przeznaczone zostały miliony złotych. Przy wsparciu środków unijnych udało się zmodernizować dworce w Warszawie, Gdyni, Poznaniu, Wrocławiu czy innych miastach. Wiele poważnych inwestycji w dziedzinie renowacji zrealizowano przed rokiem 2012, w którym Polska gościła mistrzostwa Europy w piłce nożnej. Nowe oblicza starych stacji stały się dla podróżnych nie tylko atrakcyjne, ale także bardziej intuicyjne, nowoczesne i przystosowane do osób o ograniczonej sprawności fizycznej.

W międzynarodowych ciągach komunikacyjnych

Zainteresowanie zachodnich firm usprawnieniem tranzytu kolejowego przez terytorium Polski zaowocowało podpisaniem umów międzynarodowych. Zobowiązały one nasz kraj do modernizacji i przebudowy wybranych linii, w sumie ponad 5 tys. kilometrów, na których trzeba umożliwić kursowanie pociągów z prędkością minimum 160 km/h dla pociągów pasażerskich i 120 km/h dla towarowych, przy zwiększonym maksymalnym nacisku do 22,5 tony na oś i zbudowaniu terminali transportu kombinowanego na liniach objętych umową AGTC (Umowa europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących). Te inwestycje były współfinansowane z funduszy unijnych w ramach programu Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T). Wymogi podpisanych przez Polskę umów: AGC (Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych) i AGTC włączyły niektóre linie kolejowe na terenie Polski do międzynarodowych ciągów komunikacyjnych wschód-zachód i północ-południe. Do tych projektów dołączyła modernizacja i rozbudowa warszawskiego węzła kolejowego. Początek XXI wieku przyniósł kolei zmiany strukturalne.

Koleje przyszłości

W stosunku do poprzednich dekad, w ostatnich latach zauważamy trend wzrostowy w dziedzinie rozwoju działalności kolejowej. PKP Cargo otrzymało pierwsze zagraniczne certyfikaty bezpieczeństwa. Pozwoliło to wkroczyć na rynki zagraniczne. Pociągi PKP Cargo mogą obecnie bez większych problemów kursować pomiędzy Niemcami, Austrią, Czechami, Słowacją, Rumunią, Holandią oraz Węgrami. Firma w ramach nowego Jedwabnego Szlaku rozpoczęła współpracę z Chinami

oraz stała się liczącym graczem na warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych.

Symbolem nowoczesnych przemian stały się również pociągi Pendolino. W 2014 r. na polskie tory wjechało 20 zakupionych za granicą składów mogących rozwijać prędkości do 250 km/h. Niebawem dołączyły do nich rodzime Darty oraz Flirty. Dzięki dokonanej rewitalizacji między głównymi miastami w kraju, pociągi kursują w skróconym czasie. Aby pozyskać klienta, spółki z Grupy PKP rozpoczęły coraz ściślej między sobą współpracować. Wprowadzono między innymi różnego rodzaju bony oraz pakiety, które umożliwiają podróżnym przemieszanie się środkami różnych przewoźników. Działalność kolejową zaczęła wspierać również Fundacja Grupy PKP. Zgodnie ze swoją misją promuje ona nowe technologie, a także szerzy świadomość w zakresie bezpiecznego korzystania z transportu kolejowego.



Nowoczesne i komfortowe wnętrza pociągów spółki PKP Intercity: przedział klasy biznes

Zgodnie z prognozami, w najbliższych latach przeprowadzane mają zostać kolejne modernizacje i powstać mają kolejne trasy kolejowe. Pociąg powróci do wielu miast powiatowych jako jeden z głównych środków transportu. Czy tak będzie? – czas pokaże.

**Dane teleadresowe**

ul. Jana Matejki 1A
85-061 Bydgoszcz, Polska
tel.: [52 551 37 66](tel:525513766)
www.quixi.pl