

DEBATA NA TEMAT STANU I POTRZEB ROZWOJOWYCH KOLEI W POLSCE

REFORMA PKP - OCENA Z PERSPEKTYWY 20 LAT

Tytułem wstępu

Rząd J. Buzka (1997 – 2001) podjął się zasadniczej transformacji ustrojowej i gospodarczej kraju, wprowadzając w 1999 r. reformy: samorządową, opieki zdrowotnej, ubezpieczeń społecznych, edukacji i górnictwa. Każda z nich wprowadzała fundamentalne zmiany, burzyła dotychczasowy stan, a także wymagała działań legislacyjnych, zarządczych, organizacyjnych, ponoszenia wydatków oraz wyrzeczeń i... podlegała nieustannej krytyce opozycji, posiadającej władzę nad mediami publicznymi, w szczególności nad telewizją publiczną.

Reforma, której miało nie być

Przed rozpoczęciem mojej pracy jako Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w czerwcu 2020 r., nastąpił rozpad koalicji AWS / UW, a mniejszościowy rząd AWS, nie miał za sobą większości parlamentarnej. Był to raczej czas obrony zasadności rozpoczętych półtora roku wcześniej reform, ich ugruntowania i udowodnienia, że miały istotne znaczenie dla szybkiego i wszechstronnego rozwoju kraju, natomiast z całą pewnością nie był to czas sprzyjający ogłaszaniu kolejnej, fundamentalnej transformacji gospodarczej, reformy państwowego molocha jakim były Polskie Koleje Państwowe.

W mojej odpowiedzi, na formułowane obawy o zasadność uchwalenia tej ustawy, skierowane do Premiera przez przewodniczących sejmowej komisji pracującej ponad rok nad projektem przygotowanym przez mojego poprzednika Ministra T. Syryjczyka, wskazałem na fatalną i pogarszającą się sytuację PKP oraz zapowiedź strajku części kolejowych związków zawodowych, na które jedyną, skuteczną reakcją rządu było, w moim przekonaniu, sprawne dokończenie prac nad ustawą i skuteczne wdrożenie reformy polskich kolei. Sytuacja wymagała jeszcze raz udzielenia odpowiedzi na proste, wciąż te same pytania: jeśli nie teraz, to kiedy? Jeśli nie my, to kto?

Wprowadzenie reformy

Transformacja ustrojowa całego kluczowego dla gospodarki sektora, zakładająca: wprowadzenie efektywnej struktury polskich kolei, pozwalającej na podjęcie konkurencji na otwartym rynku kolejowym po wejściu Polski do UE; utrzymanie narodowego państwowego charakteru kolejowej infrastruktury; zapewnienie bezpieczeństwa socjalnego pracowników w trakcie przemian; oddłużenie PKP; uregulowanie dopłat do przewozów pasażerskich i ich

regionalizację, przekraczała swoją skalą i skomplikowaniem reformy prowadzone przez rządy w normalnym toku zarządzania gospodarką.

Z perspektywy dwudziestu lat widać szczególnie wyraźnie, jak ambitne było to wyzwanie i jak duża była skala tego wyzwania.

Pamiętam wyraźnie cały ferwor intelektualny towarzyszący tym zmianom. Dyskusje nad najlepszym sposobem przekształceń w kolejnictwie i szerzej nad wieloletnią wizją rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce toczyły się wówczas w ministerstwie, w Sejmie, w środowisku ekspertów Solidarności, w związkach zawodowych, a także w środowisku managerskim PKP. Dyskutowano właściwą rolę kolei wobec rosnącej roli transportu drogowego¹, zakres roli państwa w kolejnictwie, zalety wydzielenia infrastruktury kolejowej od działalności przewozowej. Ważkim tematem był właściwy poziom konkurencji pomiędzy przewoźnikami, który pozwoliłby utrzymać efektywność i rozwój branży, a jednocześnie nie doprowadził do wykluczenia komunikacyjnego ludności.

Szukano najlepszych idei i wzorców w całej Europie. Jednym z punktów odniesienia, szeroko dyskutowanym przez ekspertów (także europejskich) była wówczas reforma kolei brytyjskich. M. Thatcher od 1979 roku usiłowała zreformować koleje brytyjskie. Skomplikowanie sprawy i opór społeczny były tak duże, że udało się to dopiero J. Majorowi w 1991 roku, a reformę ukończono dopiero w 1997 roku. Od 1991 roku nad reformą kolejnictwa pracowała również Unia Europejska, jednak i tutaj prace posuwały się bardzo wolno. Pomimo istnienia dyrektywy z 1991 roku, zasadnicze pakiety dyrektyw, zakładające liberalizację transportu kolejowego zostały przyjęte w Europie dopiero w latach 2001-2007, a więc już po wprowadzeniu polskiej ustawy.

W tym kontekście, wizja nowej struktury sektora kolejowego, przygotowana i wdrożona przez rząd J. Buzka zwraca uwagę tak ze względu na swoją skalę, nowatorstwo jak i tempo jej wprowadzenia.

W 2000 i 2001 roku udało się wykorzystać unikalny okres transformacji ustrojowej, gdy różne środowiska, w tym środowisko kolejowe, a zwłaszcza kolejowe związki zawodowe, były gotowe podjąć się współtworzenia trudnej reformy. Inaczej niż w wielu krajach, gdzie reforma kolei narodowych do dziś kojarzy się z konfliktem społecznym i strajkami, w Polsce udało się to osiągnąć przy konsensusie różnych środowisk i bez protestów społecznych. Powyższe wymagało szerokiego porozumienia nie tylko w parlamencie, ale również poza nim, przede wszystkim dialogu z działającymi na kolei związkami zawodowymi, ale także z innymi interesariuszami. To porozumienie zaowocowało tym, że szczęśliwie ta reforma nie została zawetowana przez urzędującego Prezydenta, ani też cofnięta przez następców, co spotkało kilka innych zmian zapoczątkowanych przez rząd J. Buzka.

Efekty

Zasadnicza konstrukcja reformy kolei przetrwała do dzisiaj, co świadczy o jej trwałości, nowoczesności i wyborze takich rozwiązań, które wsparte wiedzą ekspercką, wykroczyły poza perspektywę roku, w którym uchwalana była ustawa o restrukturyzacji PKP. Jestem przekonany, że taki efekt uzyskany został również dzięki wypracowaniu do czasu zmiany rządu w październiku 2001 r., wysokiego poziomu wdrożenia reformy, który uniemożliwił jej zawrócenie czy też

zaniechanie. Widoczne były już także, pomimo upływu krótkiego czasu, pierwsze pozytywne efekty wprowadzenia reformy. Był to wynik wykonanej pracy i determinacji osób zaangażowanych we wdrożenie reformy, w szczególności choć niewyłącznie: Sejmowej Komisji Transportu i Łączności pod kierownictwem J. Dąbrowskiego, zespołu pracującego pod kierunkiem W. Chodakiewicza Podsekretarza Stanu w ministerstwie, Zarządu PKP z Prezesem K. Celińskim ze współpracownikami pod kierownictwem Dyr. J. M. Kowalczyka, kolejowych związków zawodowych, w szczególności dwóch największych z przewodniczącymi S. Kogutem i W. Chyczewskim.

Tytułem podsumowania

Zadaniem reformy kolei było stworzenie szans na nową rolę PKP w społecznej gospodarce rynkowej, uwolnienie inicjatywy i energii kolejarzy, wprowadzenie konkurencji na rynek kolejowy, bez utraty wpływu państwa na kolejnictwo. Te założenia udało się zrealizować, a w jaki sposób szanse te zostały wykorzystane w ciągu kolejnych 20-u lat, to już pozostaje tematem innych rozważań.

Jerzy Widzyk

Warszawa: 8 kwietnia 2021 r.

W przypisie

¹ Jednym z rozwiązań, które miało wspierać wyrównanie warunków konkurencji pomiędzy towarowym transportem kolejowym i samochodowym, było utworzenie Inspekcji Transportu Drogowego, której zasadniczym powodem ustanowienia i głównym zadaniem miało być ważenie nacisku samochodów ciężarowych na oś i tym samym wyeliminowanie przewożenia ładunków przeciążonymi samochodami, które dewastują drogi i zaburzają w sposób drastyczny warunki konkurencji pomiędzy dwoma rodzajami transportu towarów: kolejowym i samochodowym.