

G. III DEBATA POLSKICH MINISTRÓW TRANSPORTU

Tadeusz Syryjczyk

Kraków, 4 czerwca 2024

Debata Ministerialna – odpowiedzi na pytania organizatorów

1. Czym w czasach pańskiego sprawowania Urzędu była „Polityka Transportowa Polski” ?

Jak była realizowana? Jaka była Pańska percepcja podstawowych potrzeb i celów; modeli; programów czy kluczowych decyzji; podjętych i zrealizowanych kluczowych działań i ich pozytywnych skutków; a także niepowodzeń i ich przyczyn oraz skutków?

W okresie sprawowania urzędu podjęto opracowywanie dla Rady Ministrów dokumentu Polityka Transportowa, jednak nie doszło do jego uchwalenia. Jednak łatwo wyodrębnić kilku kluczowych kierunków prac.

- a) Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – wzrost motoryzacji przy złym stanie infrastruktury powodował ze liczba ofiar śmiertelnych w 1998 roku wynosiła 7080, czyli ponad 19 zabitych dziennie. Dość oczywiste projekty (50 km/h na obszarze zabudowanym całą dobę, światła w dzień, wyższe wymagania w szkoleniu, ostrzejsze represjonowanie sprawców) nie zyskiwały aprobaty politycznej w parlamencie.
- b) Zatrzymanie degradacji systemu kolejowego przy jednoczesnym dostosowaniu struktury kolejnictwa do uwarunkowań rynkowych i reform prowadzonych w Unii Europejskiej. Zmniejszanie przewozów węgla oraz swobodny rozwój transportu samochodowego zakończyły w wielu krajach wcześniej, w Europie Środkowej później oparcie finansowania kolei dzięki wysokiej marży zysku transportu towarowego. Przygotowana ustawa restrukturyzacyjna zastał uchwalona, jednocześnie przyjęte zostały zasady finansowania i organizacji publicznego transportu przez nowo tworzony samorząd wojewódzki. Pojawiły się też środki na zakup taboru – skrótowo autobusów szynowych – adekwatnego do przewozów.
- c) Wyprowadzenie z pata budowy autostrad. W świetle programu uchwalonego jeszcze na początku dekady autostrady miały być płatne i budowane przez podmioty prywatne –

koncesjonariuszy w oparciu o koncesje wydane przez Rząd i umowy zawierane przez państwo – Agencję budowy Autostrad. Nie jest to miejsce, aby omówić przesłanki impasu i sposoby ich rozwiązania dotyczące pierwszych odcinków A4, A1 i A2 – będących na różnych etapach i doznających przeszkód różnego typu. W każdym razie konieczna była nowelizacja ustawy i renegocjacja już zawartych umów – aby poprawić pozycję Rządu w relacji do koncesjonariuszy. Procesy te pokazywały, że zakres autostrad możliwych do zbudowania na warunkach, w którym koncesjonariusz przyjmuje wszystkie ryzyka – budowy, dostępności i ruchu jest wykonalne w odniesieniu tylko do ułamka planowanej sieci. Stało się jasne, że udział środków publicznych musi być większy od przewidywanego w pierwotnych planach, a więc kluczowe będą środki UE. Istotnym ruchem było przekazanie dużej liczby dróg samorządowi terytorialnemu. Dla ich nowych gospodarzy stały się one priorytetem.

- d) Niestety nie udało się doprowadzić do utworzenia samodzielnej Agencji Ruchu Lotniczego poprzez jej wydzielenie z przedsiębiorstwa zarządzającego portami lotniczymi, co potem było i tak konieczne w związku akcesją do UE (powstała więc PAŻP). Nie został też akceptowany projekt komunalizacji portów lokalnych, co przecięłoby problemy związane z tłumieniem ich rozwoju. Trwały jednak przygotowania do wdrożenia konwencji otwartego nieba, co zdecydowanie zwiększyło możliwości wejścia na rynek nowych przewoźników oraz wyboru przez nich portów, a w konsekwencji zdecydowanego zwiększenia udziału lotniczych portów regionalnych w obsłudze ruchu.

2. Jak na bazie pańskiej percepcji potrzeb sektora transportu i możliwości kraju oraz doświadczeń z okresu kierowania resortem ocenia Pan szczególnie istotne korzyści zrealizowanych z powodzeniem działań czy też zaniechań w rozwoju sektora w następnych, kolejnych okresach, po opuszczeniu przez pana stanowiska ?

- a) Stopniowo realny obraz tragicznego stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego torował sobie drogę do polityki i wniosków regulacyjnych. W ostatnich latach mamy mniej niż 2000 zabitych rocznie i zbliżamy się do 5 ofiar śmiertelnych dziennie. Złożyło się na to powolne, ale dość konsekwentne cywilizowanie zasad bezpieczeństwa, szkolenia i zaostrenie represji.
- b) Restrukturyzacja PKP postępowała, ale interpretacja ustawy restrukturyzacyjnej co do przewozów regionalnych – utworzenie jednej firmy, jej przekazywanie samorządom przy równoczesnym rozciągnięciu w czasie osiągnięcia planowanej wysokości dotacji

dla publicznego transportu zbiorowego kolejowego, spowodowała duże perypetie Przewozów Regionalnych (obecnie Polregio) i konieczność kolejnego ich oddłużania. Jednak ostatecznie nastąpiła zdecydowana poprawa, dotacja do transportu publicznego jest bardziej szczodra i objęła także przewozy dalekobieżne. Istotne jest też doprowadzenie do zakupu taboru dostosowanego do realiów przewozów pasażerskich. Natomiast niepokoi zaniechanie prywatyzacji PKP Cargo, co w końcu skutkowało prywatyzacją przewozów, ale poza tym przedsiębiorstwem, a także konsolidowanie mocy wykonawczych z zarządem infrastruktury, co zakłóci przetargi i rynek budowlany a niekoniecznie zmniejszy koszty kontraktów.

- c) Nastąpiło zdecydowane zwiększanie środków publicznych – UE, budżetu i samorządów co dało przyspieszenie w budowie autostrad i dróg ekspresowych oraz poprawę jakości nie tylko dróg krajowych, ale i wojewódzkich oraz pozostałych lokalnych. Natomiast nie jest zrozumiałe rezygnowanie z opłat za korzystanie z większości dróg przez transport towarowy (i inny DCT > 3,5 t) , co pozbawia państwo środków, ale zakłóca też konkurencję z transportem kolejowym, gdzie opłaty za korzystanie z infrastruktury są powszechne.

3. Aktualnie Polska stoi przed wieloma znaczącymi, strategicznymi wręcz inwestycjami – również w obszarze sektora transportu, ale i innych z inwestycji obszaru szeroko rozumianej infrastruktury kraju i gospodarki. Co Pan sądzi o tych najważniejszych z nich, których przyszłość w naszych czasach stała się wyraźnie niepewna. CPK? Port kontenerowy? Port w Elblągu? Ale i innych istotnych dla kraju, jak elektrownie atomowe?

- a) Projekt CPK zmusza do zadawania szeregu pytań (publikowałem kiedyś 10 pytań podatnika, na jedno są, na inne nie ma odpowiedzi). Odnośnie do lotniska to kluczowa jest decyzja o zamknięciu lub nie Okęcia po uruchomieniu lotniska i portu w Baranowie. Kolejny to charakter przewidywanego ruchu lotniczego – warto pamiętać o zdecydowanej przewadze czarterów i tanich linii, które wymagają mniej luksusu a mniejszych kosztów. Natomiast podjęcie budowy Kolei Dużych Prędkości w relacji Warszawa – Wrocław/ Poznań jest względnie dobrze uzasadniona, w odróżnieniu od innych szprych oraz niejasnego podejścia do połączenia największych ośrodków pozawarszawskich (Rzeszów - Kraków- Katowice-Wrocław – Poznań).
- b) Rozbudowa portów morskich to nie tylko podejścia od strony morza, ale infrastruktura lądowa. Porty polskie będą konkurencyjne, jeżeli zapewniony będzie sprawny transport kolejowy i drogowy rozprawdzający ładunki w głąb lądu, także w kierunku

południowych sąsiadów Polski. Tak więc konieczny jest równoległy przegląd linii kolejowych prowadzący do wprowadzenia linii dedykowanych do transportu towarowego prowadzących z portów do głównych ośrodków na południu. Wobec zaawansowania S3 oraz A1 znowu gros ładunków trafi na drogi.

- c) Co do energetyki to jest to odrębny temat. Znaczenie elektrowni jądrowych będzie zależało do postępu technicznego w zakresie przechowywania energii. Prace oczywiście powinny być kontynuowane w oparciu o pewne i sprawdzone technologie, natomiast optymalna skala energetyki jądrowej jest otwarta i będzie się kształtować z upływem czasu.