

Jerzy PAWLICKI
Ireneusz CELIŃSKI
Grzegorz KAROŃ

ROZWÓJ TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE OBOWIĄZKIEM PAŃSTWA

Streszczenie. Okres ostatnich kilku lat stanowi dla PKP ciąg ustawicznego zmagania się z nieznanymi dotychczas zadaniami. Nastąpiły zmiany ilościowe i jakościowe na rynku transportowym. Wynikła stąd konieczność zreformowania przedsiębiorstwa oraz opracowania nowej strategii rozwoju. W artykule przedstawiono uwagi dotyczące problemu odpowiedzialności państwa za odbudowę i rozwój kolejnictwa w Polsce. Podkreślono również potrzebę przejęcia przez kolej ruchu międzynarodowego przez granicę polsko – słowacką.

DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT IN POLAND AS OBLIGATION OF THE STATE

Summary. Period of last few years has been the course of constant struggling with new tasks for the PKP. Quantitative and qualitative changes have followed on the transport market. Necessity of reforming the firm and working out the new development strategy has been arisen. The article presents observations about problem of responsibility of the state for reconstruction and development of railway transport in Poland. Necessity of taking over by the PKP the international transport through the Polish - Slovak border has been also emphasized.

1. WSTĘP

Obserwując z dużą sympatią obecne projekty rozwojowe kolei w Polsce oraz powolną, lecz konsekwentną ich realizację, nie sposób oprzeć się wrażeniu, że znaczna część - związana m. in. z problematyką transportu kolejowego w aglomeracjach, z przewozami pasażerów i ładunków szybkimi pociągami oraz z prowadzeniem na szeroką skalę ruchu pociągów w systemie kombinowanym - została już rozwiązana bądź była studiowana przez pracowników wyższych uczelni, inżynierów w biurach projektów i ośrodkach naukowo – badawczych kolejnictwa ponad 20 lat temu.

Wiele opracowań nie straciło na aktualności, ponieważ ich twórcy mieli dobre rozeznanie w trendach rozwojowych kolei europejskich. Nie uwzględniano w nich jednak, bo nie istniała potrzeba, takich relacji, jak np.:

- wzrost dochodu na głowę mieszkańca powoduje nieliniowy przyrost wskaźnika motoryzacji,
- bogacące się społeczeństwo oczekuje od przewoźnika zapewnienia wyższych prędkości jazdy i komfortowych warunków,
- statystyczny Europejczyk posiada więcej wolnego czasu, który przeznaczają na podróżowanie w różnych celach (nie tylko dom – praca, dom – szkoła i z powrotem),
- rozpełzanie się przedmieść utrudnia dostęp do kolei.

Istotną rolę natomiast odgrywał wznoszący się w sposób niekontrolowany wskaźnik przewozów towarowych mierzony w tonokilometrach.

Tym większe wyrazy uznania należą się wszystkim osobom i instytucjom, które z takim samym jak wówczas zaangażowaniem w proces unowocześniania kolejnictwa ponownie podejmują próbę nowego usytuowania transportu kolejowego w gruntownie przeobrażonej strukturze systemu transportowego kraju.

2. OPRACOWANE KONCEPCJE NIEŁATWO WPROWADZIĆ W ŻYCIE

Błędem byłoby sądzić, że zaniechanie realizacji niektórych programów przyniosło pewne korzyści, że uchroniło kolej przed kapitałochłonnymi i bezużytecznymi przedsięwzięciami. Zmieniły się bowiem realia polityczno - ekonomiczne, a wraz z nimi preferencje uszczuplonej znacząco grupy klientów kolei. O ile powyższe spostrzeżenie nie jest całkiem bezpodstawne w odniesieniu do przewozu towarów i osób na krótkich dystansach, to problem kolejowych przewozów aglomeracyjnych powrócił z większą ostrością. Nie tylko zresztą w czterech wymienianych najczęściej skupiskach ludności.

Przewozy multimodalne stanowią najbardziej efektywny ekonomicznie segment rynku transportu towarów, szczególnie w ruchu międzynarodowym i na kierunku porty morskie – kraj. Dowodem na to może być 21% ich udział w przewozach SNCF i 25% w DB AG. PKP nie może na razie udokumentować w tej dziedzinie zauważalnych osiągnięć, lecz zarysowane prognozy kierunkowe [1] oraz rozpoczęcie produkcji polskiego taboru do przewozu kontenerów, wagonów kieszeniowych, zestawów bimodalnych może stanowić zapowiedź organizowania się przemysłu produkującego na potrzeby nowej gałęzi transportu: transportu kolejowo – drogowego.

Trzecim z obszarów, którego potrzebę rozwoju podnoszono przed laty, są przewozy pasażerskie i towarowe pociągami dużych prędkości. Odporne zwykle na argumenty kolejarzy i naukowców władze rządowe (nie jest to bynajmniej specjalność polska) tym razem ustąpiły. Podjęto trafną, jak się później okazało, decyzję wybudowania linii CMK, na której pociąg Pendolino rozwinął satysfakcjonującą narodowe ambicje prędkość, a która stanowi obecnie trzon VI kreteńskiego korytarza transportowego. Doszła wreszcie do skutku modernizacja linii E 20. Uświadomiła jednak specjalistom, jak duży dystans techniczny, technologiczny, materiałowy i inne pozostał do zniwelowania w stosunku do rozwiniętych krajów Europy, obnażając równocześnie brak doświadczeń w teoretycznym i praktycznym rozwiązywaniu zadań szczegółowych. Odwoływanie się w tej dziedzinie do rezultatów osiągniętych przez takie kraje, jak Portugalia, Dania, Finlandia, a nawet Malezja przestało budzić obawę o zachwianie prestiżu polskich kolei.

Niewyobrażalne zaniedbania w odnawianiu wszystkich elementów dróg i stacji kolejowych, szczególnie budowli inżynierskich (na niektórych liniach są to zaległości ponad stuletnie) oraz brak korporacji produkujących polskie lokomotywy, polski tabor pasażerski i towarowy o różnorodnym zastosowaniu, zestawy trakcyjne z przechylnym nadwoziem i inne pojazdy szynowe dopełniają listę problemów.

Rola państwa jako koordynatora i promotora rozwoju produkcji pojazdów szynowych jest znacznie większa niż chcieliby ją postrzegać niektórzy politycy. Ortodoksyjne stosowanie się do reguł gry rynkowej postawi PKP wobec konieczności dokonywania zakupów taboru wyłącznie za granicą. Przykład Adtranz Pafawag Sp. z o.o. i innych firm niewiele zmienia bez rozsądnej polityki państwa w tym zakresie.

Odpowiedź na pytanie, gdzie należy poszukiwać źródeł sfinansowania zdegradowanej infrastruktury, nie jest jednoznaczna. Kłopot zaczyna się z chwilą podejmowania próby praktycznego zdefiniowania pojęcia modernizacja. W wariacie podziału inwestycji na odtworzeniowe i rozwojowe modernizacja może oznaczać przywrócenie drogom i stacjom dziewiętnastowiecznej świetności lub doprowadzenie np. do stanu z ostatniego remontu kapitalnego z ulepszeniem nawierzchni, wymianą na nowe typy rozjazdów, wydłużeniem torów stacyjnych, wzmocnieniem podtorza, elektryfikacją linii, zmianą urządzeń srk, łączności itd. W drugim przypadku zakres prac modernizacyjnych może zawierać kilkadziesiąt rodzajów robót, z których część - wykonywana w różnych okresach - utraciła już żywotność ekonomiczną lub techniczną, a w stosunku do innych stosuje się zasadę przydatności, o ile nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu.

Wobec nieprzestrzegania ogólnych zasad dobrego gospodarowania, granice pomiędzy pojęciami: utrzymanie linii, remont, modernizacja i budowa, uległy zatarciu. Ścisłe rozgraniczenie rozlicznych czynności składających się na modernizację oraz aspektów jej prowadzenia stanowią przedmiot dyskusji na tyle istotny, o ile utrudniają pozyskiwanie środków na ich realizację z budżetu państwa. W tym miejscu warto zacytować opinię specjalistów niemieckich, dotyczącą obowiązków państwa w finansowaniu inwestycji infrastrukturalnych „(...) Istnieją jednak towary i usługi, które rynek zaferować może jedynie w niewystarczającej ilości (niekompletność rynku), wręcz nie może ich zaferować wcale (zawodność rynku). Do tej grupy „dóbr publicznych” należą inwestycje w infrastrukturę transportową, w obszarze których - wskutek ich właściwości technicznych (brak rywalizacji podczas konsumpcji, niepodzielność nakładów) - mechanizm cenowy nie prowadzi do wytworzenia optymalnego spektrum dóbr. Dlatego też zapewnienie podaży tej infrastruktury należy do zadań państwa i organów administracji publicznej”[2].

W powszechnym rozumieniu modernizacja linii kolejowej oznacza przystosowanie do określonych warunków techniczno-eksploatacyjnych zbliżonych do standardów europejskich. Jest to zatem inwestycja o charakterze rozwojowym, której koszty w polskich realiach (z wyjątkiem CMK) można przyrównać do kosztów budowy nowej drogi. A to oznacza:

- opracowanie wielowariantowych wstępnych studiów i projektów,
- przeprowadzenie analizy techniczno-eksploatacyjnej, finansowej i ekonomicznej,
- zweryfikowanie projektu podstawowego w pełnym studium wykonalności,
- przekonanie MTiGM, MF, Sejmu, organizacji krajowych i międzynarodowych do udzielenia wsparcia,
- rozpoczęcie fazy wdrożenia projektu z sygnalizowanym, m. in. w [3], kosztownym i długotrwałym procesem pozyskiwania gruntu pod inwestycje.

Rezultatem modyfikowania koncepcji jest zazwyczaj „opcja projektu maksymalnie ograniczonego”. W tym przypadku udział budżetu centralnego w ponoszeniu obciążeń jest wprawdzie dominujący, ale nie jedyny.

Tymczasem państwo nadal nie wypracowało warunków funkcjonowania transportu kolejowego, nie określiło zasad sprawiedliwego uczestnictwa w ponoszeniu kosztów zewnętrz-

nych i nie rozwiązało problemu nierównych warunków konkurencji międzygałęziowej. Przejęło odpowiedzialność za rozwój zaledwie 62% dróg kolejowych - 8400 km będzie musiało zagospodarować z własnych środków przedsiębiorstwo PKP [6].

W sytuacji zmniejszenia przewozów o około 50% i w efekcie spadku przychodów własnych (z równoczesnym 60 % ograniczeniem dotacji w porównaniu z 1989 rokiem) PKP stanęło przed wyzwaniem, któremu może sprostać, jeśli będzie między innymi:

- realizować konsekwentnie opracowaną strategię przekształcania firmy przy równoczesnym efektywnym prowadzeniu bieżącej działalności,
- działać, podobnie jak to czyni na forum międzynarodowym (np. umowy AGC, AGTC, Kreta 1994, Helsinki 1997), w kierunku pobudzenia inicjatyw silnych samorządów wojewódzkich i powiatowych do współuczestniczenia w programach rozwoju lokalnych i międzynarodowych przewozów z krajami sąsiednimi,
- nieustannie domagać się od rządu wspierania instrumentami legislacyjnymi i finansowymi tych inwestycji i zadań transportu kolejowego, których obecne znaczenie lokalne przybiera charakter ogólnokrajowy.

3. KONKURENCJA I KLIENCI

Przechodząc przez wszystkie etapy transformacji, od fazy scentralizowanej poczynając, na strukturze holdingowej kończąc, PKP będzie bazować na zasobach materialnych i niematerialnych. Na rynku zawsze może pojawić się firma o większych zasobach (zezwała na to ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym), która długotrwałą obniżką cen i agresywnym marketingiem zniszczy nie tylko drobnych operatorów kolejowych, ale również tak potężne przedsiębiorstwo, za jakie powszechnie uważane jest PKP. Starając się więc o utrzymanie wiodącej pozycji, PKP musi opierać swoją działalność również na zasobach niematerialnych z nieustannym dopominaniem się o osłonę polityczno-finansową państwa.

PKP, podobnie jak inne firmy, jest źródłem tworzenia kosztów, natomiast zyski powstają w jej otoczeniu. „Ze strategicznego punktu widzenia w otoczeniu firmy najważniejsi są nabywcy i konkurenci” pisze K. Obłój w [4]. Konkurencja to stosunkowo nowe zjawisko w działalności PKP, z którym nie bardzo wiadomo, jak sobie poradzić. Kolej przegrywa konkurencję z transportem samochodowym sposobem dostarczania usługi (dostępność, elastyczność, szybkość) oraz cenami. Z transportem lotniczym: szybkością, kompetencją, kulturą zachowania, a przede wszystkim jakością usługi (m.in. odpowiedzialnością za podróżnego i jego bagaż, zapewnieniem poczucia luksusu i komfortu, traktowaniem podróżnego jako osoby wyjątkowej zaspokajając jego próżność).

Bezsporne zalety transportu szynowego (niska emisja zanieczyszczeń, energooszczędność, bezpieczeństwo, mała zajętość terenu) nie przemawiają do klientów kolei, ponieważ interesuje ich tylko efekt w postaci solidnej i skutecznej usługi. Poprawa warunków jazdy pociągami kwalifikowanymi to stanowczo niewiele, aby przedsiębiorstwo mogło liczyć na radykalną zmianę niekorzystnego wizerunku. Tym bardziej nic nie zwalnia kolei od obowiązku żmudnych działań zmierzających do odzyskania i zdobywania nowych klientów, przedstawienia im atrakcyjnej oferty w podróżach aglomeracyjnych, turystycznych, a w sektorze przewozów towarowych – przemieszczania szerokiej gamy ładunków („na czas i pod drzwi”), ponieważ od klienta zależy, czy sprywatyzowana kolej będzie efektywna.

Można odnieść wrażenie, że kolej nie jest zorientowana, kim są jej klienci i jakie są ich potrzeby. Pojęcie „przeciętnego klienta” nie zniknęło z mentalności „przeciętnego pracownika kolei”. Z badań przeprowadzonych w 1997 r. przez studentów Instytutu Transportu Poli-

techniki Śląskiej wynika, że 60% ankietowanych właścicieli samochodów nie zamierza w przyszłości korzystać z usług kolejowych [5]. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby mogli zmienić zdanie.

Będąc monopolistą w przewozach osób i ładunków kolej nie musiała zabiegać o względy nabywcy swych usług, lecz „(...) klient pamięta, a jego pamięć i negatywne emocje są tak silne, że gdy pojawia się inna możliwość, natychmiast z niej korzysta” [4]. Inna możliwością jest transport samochodowy – groźny obecnie konkurent PKP, lecz nie wróg. Przyjmując strategię konfrontacji z krajowymi przewoźnikami samochodowymi kolej może doprowadzić do wzajemnego wyniszczenia się konkurentów, ustępując pola zagranicznym przewoźnikom kolejowym lub drogowym. Strategia unikania konkurencji wiąże się z budowaniem unikalnego wizerunku kolei w świadomości klientów, najlepszej i niezawodnej firmy. Przed taką perspektywą kolej musi stanąć, jeśli zamierza dotrzymać kroku zachodnim konkurentom nie tylko na „swoim terenie”, ale również gdy zechce wejść na sieć europejską. Nie wydaje się, aby było to nieosiągalne.

Sukcesy kolejowych przewoźników niemieckich, francuskich, włoskich dowodzą, że problem jest rozwiązywalny i tym chyba należy tłumaczyć optymistyczne prognozy przewozowe: 520 mln pasażerów i 230 mln ton ładunków w 2015 r. [6]. Jeśli jednak sprywatyzowana kolej wykaże determinację w walce o rosnący rynek turystyczny, przedstawione prognozy mogą okazać się mocno niedoszacowane.

4. TRASY KOLEJOWE PRZEZ SŁOWACJĘ

Polskę odwiedziło w 1997 r. 87 mln cudzoziemców, a 49 mln Polaków wyjechało za granicę, co stanowi 20% przyrost w stosunku do roku poprzedniego. Dominował wprawdzie ruch turystyczny na granicach wschodniej i zachodniej, lecz przejazdy przez granicę południową wykazują stałą tendencję wzrostową.

Sprzymierzeńcami kolei na kierunku południowym są przede wszystkim: rosnące tempo wymiany handlowej pomiędzy Polską a Czechami, Słowacją oraz innymi krajami południowej Europy, a także drastyczne ograniczenia ruchu samochodowego wprowadzane przez większość krajów europejskich w trosce o ochronę środowiska przyrodniczego.

Niezależnie od ustaleń międzynarodowych (Kreta 1994), zainteresowanie polskich kolei bezpośrednim połączeniem z Republiką Słowacką powinno wynikać z następujących powodów:

- wzrost wymiany towarowej między obydwojema krajami i związany z tym spodziewany przyrost zadań przewozów towarowych (już w 2000 r. około 4-krotny po stronie eksportu i 6-krotny po stronie importu),
- trudne do przecenienia zwiększenie podróży, w tym całorocznego ruchu turystycznego w szczególności,
- duże znaczenie drogi jako najdogodniejszego połączenia krajów skandynawskich, Litwy, Łotwy, Estonii, Białorusi, Okręgu Kaliningradzkiego, Sankt Petersburga, Moskwy i większości regionów Polski ze środkową i zachodnią Słowacją oraz krajami południowej Europy za pośrednictwem korytarzy V i IV [7,8], szczególnie w przewozach intermodalnych,
- znaczne zaawansowanie słowackich pracowników naukowych z Uniwersytetu Žilińskiego w Žilinie oraz specjalistów ŽSR w projektowaniu i modernizowaniu linii kolejowych dużych prędkości [8,9,10],
- strategiczne znaczenie dla Polski.

Podczas gdy trasy przewozów kolejowych przez granicę z Republiką Czeską zostały jednoznacznie określone, połączenia ze Słowacją znajdują się w fazie ciągłych projektów. Wprawdzie z ustaleń II Paneuropejskiej Konferencji Międzynarodowej wynika, że trasa VI korytarza przebiegać będzie z Gdańska przez Warszawę do Żiliny, pojawiły się liczne warianty rozwiązań jej południowych fragmentów [11]. Sprzeczne projekty mają dwie wspólne cechy: mają tyle samo wad, co zalet oraz przesuwają realizację inwestycji na bliżej nieokreślony termin.

Ruch szybkich pociągów prowadzony będzie przypuszczalnie trasą linii E 65 przez Ostravę - Břeclav, co wzięli już pod uwagę w swoich planach eksperci ŽSR (nie przewidują połączenia Ostrava - Žilina, lecz Břeclav - Bratislava) [12].

Główną przeszkodę w prowadzeniu ruchu pociągów z prędkością 120 km/h stanowi, obecnie modernizowany, krytyczny fragment linii 139 Żywiec - Zwardoń o długości 37,306 km ze względu na:

- kilkudziesięcioletnie zaniedbanie w zakresie jej utrzymania,
- skomplikowaną geometrię (duża liczba łuków o małych promieniach na całej długości),
- przestarzałą konstrukcję toru nie dostosowaną do obciążeń 225 kN,
- niewystarczające długości torów głównych stacyjnych,
- wadliwe rozwiązania węzłów torowych,
- 118 wybudowanych w większości w XIX w. budowli inżynierskich.

Rzeczywisty czas przejazdu wydłużają ograniczenia prędkości na długości 21,952 km, co stanowi około 59% całej trasy. Najwięcej ograniczeń wynika z nieodpowiedniego stanu nawierzchni torowej i budowli inżynierskich.

Podobnym stanem dróg i stacji charakteryzują się pozostałe linie: Nowy Sącz / Muszyna - Plaveč oraz Zagórz / Łupków - Medzilaborce. Warte przestudiowania są propozycje budowy nowych dróg szynowych: Zakopane - Poprad oraz Rzeszów / Przybówka - Krosno - Barwinek - Prešov. Wymieniona jako ostatnia linia umożliwi najkrótsze połączenie północno - wschodnich województw ze wschodnią Słowacją i południowo-wschodnią Europą.

Opracowania dotyczące kierunków rozwoju linii kolejowych dużych prędkości (słowac. VRT) na terytorium Słowacji zawierają bogaty materiał dokumentacyjny. Początkowo uwaga projektantów VRT koncentrowała się na ustaleniu takiego przebiegu modernizowanych tras, który podporządkowany byłby wewnętrznym potrzebom przewozowym ČSFR. Później jednak, wraz z włączeniem dróg VRT do europejskiej sieci transportowej, doceniono korzyści wynikające z obsługi kontynentalnego ruchu tranzytowego. Po 1993 r. nastąpił kolejny zwrot w koncepcji przebiegu tras. Realizowano nowe projekty - także te, które uwzględniały starania burmistrzów Nitry, Zvolenia, Banskej Bystricy i Popradu o wzięcie tych miast pod uwagę w planach rozwoju dróg kolejowych.

Ostateczne rozwiązanie tego problemu władze RS zleciły jednostce naukowej SUDOP - Trade spol. sr. o. Košice. Studium obejmuje 3 podstawowe warianty trasy Bratysława - Ukraina (zamierzenia dotyczące połączeń z Polską przedstawiono w [13]):

- wariant północny (przez Trenčín - Žilinę - Poprad - Košice),
- wariant środkowy (przez Nitę - Zvolen - Banską Bystricę - Poprad - Košice)
- wariant południowy (3 możliwości rozwiązań: przez Nitę - Zvolen - Košice, przez Nitę - Lučenec - Košice oraz przez Nitę - Zvolen - Košice inną trasą).

Stanowisko pracowników Uniwersytetu Žilińskiego w Żilinie [8] uznające „wariant północny” za najbardziej optymalny, pokrywa się z poglądem Zakładu Inżynierii Ruchu Instytutu Transportu Politechniki Śląskiej [7,11,13]. Ukończone prace nad „wariantem północnym” wskazują na możliwość dotrzymania międzynarodowych wymagań technicznych: $v = 250 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$, $i_{\text{max}} = 12\%$ przy ruchu mieszanym. Wśród głównych argumentów przemawiających za rozwijaniem „wariantu północnego” wymienia się:

- „wariant południowy” Bratislava - Ukraina uzupełniony ciągiem kolejowym granica RP - Žilina - Bratislava ma długość 705 km,
- długość „wariantu północnego” Bratislava - Žilina - Ukraina (520 km) uzupełnionego o połączenie z RP wynosi 554 km,
- wariant Bratislava - Nitra - Lučenec - Košice - Ukraina zapewnia tylko jedno połączenie międzynarodowe omijając przyszłe turystyczne centrum Wysokich i Niskich Tatr.
- „wariant południowy” komplikuje ruch międzynarodowy północ - południe,
- „wariant północny” stanowi przesłankę rozwoju gospodarczego i turystycznego poprzez wprowadzenie na terytorium Słowacji międzynarodowych pociągów na kierunkach wschód - zachód i północ - południe.

Realizowane przez Katedrę Budowy Dróg Żelaznych prace potwierdzają wolę władz rządowych RS oraz naukowych Uniwersytetu Žilinskiego kontynuowania kosztownego i trudnego technicznie przedsięwzięcia budowy sieci VRT na terytorium Słowacji.

5. PODSUMOWANIE

Pomimo znacznych trudności ekonomicznych koleje polskie prowadzą od kilku lat ofensywną politykę na forum międzynarodowym, w Sejmie, na licznych konferencjach i w debatach specjalistycznych. Zdając sobie sprawę ze słabych stron przedsiębiorstwa i zagrożeń kierownictwo PKP zρέcznie eksponuje te walory transportu kolejowego, które najszybciej mogą przynieść wyraźny efekt finansowy.

Prowadząc konsekwentnie działalność statutową, nie zapomina się przy tym o reorganizacji dostosowującej przedsiębiorstwo do nowych realiów polityczno-gospodarczych. Dotychczasowe doświadczenia nie mogły się przydać przy określaniu strategii – esencji przyszłych dokonań.

Wypada wyrazić nadzieję, że świadome swoich mocnych stron PKP (położenie geograficzne, potencjał gospodarczy państwa, własne zasoby materialne) nie zaniedba pielęgnowania takich wartości, jak wiedza, zaufanie klientów, identyfikujących się z koleją pracowników i szacunek społeczeństwa.

LITERATURA

1. Sikora R.: Rozwój sieci kolejowej międzynarodowego znaczenia w Polsce – wybrane problemy programowania. Przegląd Komunikacyjny, 7, 1995, s. 15 – 20.
2. Raport końcowy przedsięwzięcia badawczo - rozwojowego Ministra Komunikacji RFN nr 90732/92. „Ogólna ocena ekonomiczna inwestycji dróg transportowych”, DG PKP, Warszawa 1995.
3. Pawlicki J.: Wartość terenu w kosztach inwestycji transportowych. Materiały konferencyjne „Nowoczesne technologie w transporcie”, Politechnika Radomska, Radom 26.09.1997, s.56-66.
4. Obłój K.: Strategia sukcesu firmy. PWE, Warszawa 1994.
5. Pomiaru ruchu samochodowego. Nieopublikowana praca studentów Instytutu Transportu Politechniki Śląskiej, Katowice 1997.

6. Strategia PKP 2015. Synteza. Wersja II. Dyrekcja Generalna PKP, Zarząd PKP, Warszawa 1997.
7. Pawlicki J.: Perspektywa modernizacji jużnych úseków VRT v Pol'sku. Zborník VII medzinárodnej konferencie „Vysokorychlostné trate”, Vysoká Škola Dopravy a Spojov. Žilina 12.11.1996, s. 29-38.
8. Gombitová J., Maliček I.: K výberu optimálneho variantu VRT v SR. Zborník VIII medzinárodnej konferencie „Vysokorychlostné trate”, Žilinská Univerzita, Žilina 11.11.1997, s. 127-130.
9. Maliček I., Gombitová J., Špánik J.: Stav prípravy STN 736360 „Geometrická poloha kol'aje železničných dráh normálneho rozchodu a jej usporiadanie”. Zbiór referatów VII Konferencji Międzynarodowej, Žilina 12.11.1996, s.53-58.
10. Gombitová J.: Wprowadzenie linii dużych prędkości do istniejących stacji kolejowych. Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, ser. „Transport” z. 22, Gliwice 1994, s.165 –172.
11. Pawlicki J.: Program rozvoja jużnych železničných dopravných ciest v Pol'sku. Zborník prednášok VI. Vedeckej Konferencie, Technická Univerzita v Košiciach. Košice 09. 1997, s.99-108.
12. Maliček I., Gombitová J.: Problematika navrhovania VRT na Slovensku. Konferencia „Buducnost v vysokorychlostnej dopravy na Slovensku v europskom kotexte”, Stara Lesna, 9 – 11.10. 1997. s 25 – 37.
13. Pawlicki J., Gombitová J., Maliček I.: Geometryczne ukształtowanie torów linii dużych prędkości na kolejach słowackich i polskich. Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej. ser. „Transport” z.29, Gliwice 1997, s. 73-82.

Recenzent: Dr hab.inż. Paweł Piec

Abstract

Period of last few years has been the course of constant struggling with new tasks for the PKP. Quantitative and qualitative changes have followed on the transport market. Necessity of reforming the firm and working out the new development strategy has been arised. The article presents observations about problem of responsibility of the state for reconstruction and development of railway transport in Poland. It has been emphasized, that the state should take this responsibility in spite of its difficult situation. The problem of competition between railway and motor transport has been also touched. The competition and the customer are the most important elements of developing strategy. In early future on the transport market will appear the new competition between the PKP and West-european railway. It is necessary to modernize the main railway lines crossing the border with Slovak Republic including Żywiec – Zwardoń railway section.