To swoisty paradoks, że państwo nie posiadające własnego przemysłu motoryzacyjnego ani nawet własnych marek stawia sobie za priorytet rozbudowę infrastruktury drogowej, a nie rozbudowę infrastruktury transportu publicznego, którego jest znaczącym producentem.

Twierdzenie, iż Polska stoi koleją, może wywoływać u podróżnych ironiczny uśmiech. W odniesieniu do przemysłu to jednak prawda. Polskie firmy, zarówno te produkujące tabor, jak i elementy związane z funkcjonowaniem sieci kolejowych stają się powoli szlagierem eksportowym i polską marką na zagranicznych rynkach.

Siła polskiego przemysłu

Oprócz firm z rodzimym kapitałem w Polsce swoje zakłady posiadają międzynarodowi giganci, np. Bombardier czy Stadler. Zakłady te produkują nie tylko na krajowy rynek, ale przede wszystkim na eksport.

Co więcej, jeśli uwzględnić sektor transportu publicznego, to również i tu polskie przedsiębiorstwa sobie świetnie radzą. Autobusy Solarisa są na ulicach większości państw Europy, pociągi Newagu objeżdżać będą Etnę, tramwaje marki PESA będą polskim akcentem w Moskwie.

Zły image kolei jest po części wynikiem chaosu spowodowanego podziałem dawnych Polskich Kolei Państwowych na dziesiątki spółek. Proces ten miał miejsce w prawie całej Europie, jednak tam poważnie potraktowano unijne oczekiwania odnośnie do liberalizacji.

Fikcyjna konkurencja

W Polsce, aby zwiększyć konkurencję, wydzielono podmioty odpowiedzialne za: infrastrukturę, przewozy towarowe, przewozy pasażerskie – dalekobieżne i pasażerskie – regionalne. W zakresie przewozów towarowych, pasażerskich i dalekobieżnych podmioty miały bezpośrednio walczyć o klienta; a na rynku przewozów regionalnych o dostęp na rynek regulowany. Jednak w obu segmentach przewozów pasażerskich zaistniał de facto monopol, dodatkowo konserwowany unijnymi pieniędzmi.

Na poziomie regionów przetargi organizowane są czasem nawet tylko z kilkutygodniowym wyprzedzeniem, co uniemożliwia wejście na rynek nowych podmiotów. W przewozach dalekobieżnych odstąpiono od uwolnienia rynku i duży

segment (tj. pociągi TLK spółki PKP Intercity) jeździ w ramach służby publicznej, tj. z dofinansowaniem pieniędzmi podatnika.

Pozostaw to pole puste, jeśli jesteś człowiekiem:

Jesienią 2010 r. rząd zdecydował, że na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich do 2020 r. ma zostać przeznaczone ok. 2 785 mln zł. We wrześniu 2013 r. PKP Intercity wynegocjował zwiększenie tej kwoty o 1,7 mld zł. Poza tym spółka otrzymuje dofinansowanie unijne remontów wagonów, zakupu składów Flirt oraz Pendolino. Z perspektywy budżetowej 2007–2013 to już blisko 2 mld zł. W planach jest publiczne wsparcie dla zakupu lokomotyw oraz wagonów piętrowych.

Mimo to nadal maleje liczba podróżnych (o blisko 12 proc. w porównaniu roku 2013 z 2012) i likwidowane są kolejne pociągi. Można więc pokusić się o wniosek, że ograniczona do minimum konkurencja powoduje, iż przewoźnicy przestają walczyć aktywnie o pasażerów, a sama infrastruktura jest stosunkowo mało efektywnie wykorzystywana.

Błędna strategia rozwoju

Już dziś statystyki powinny wzbudzać refleksję. W świetle danych Eurostatu za 2011 r. Polska ma drugi najwyższy odsetek podróży samochodem w Europie, zaraz po Litwie. W Polsce autami odbywa się 89,1 proc. wszystkich podróży (mierząc w pasażerokilometrach). To wskaźnik znacznie wyższy niż w przypadku potęg motoryzacyjnych takich jak Niemcy (86 proc.), Francja (83,8 proc.) czy Włochy (82,8 proc.). Wykorzystanie samochodu w Polsce jest też wyższe niż w krajach o bardzo niskiej gęstości zaludnienia, gdzie obsługa transportem publicznym jest bardzo trudna (Szwecja – 83,3 proc., Finlandia – 85,1 proc.).

Obecna sytuacja w Polsce jest w dużej mierze wynikiem oddania polityki transportowej drogowcom, a nie – jak to ma miejsce na świecie – specjalistom od rozwoju regionalnego i planistom przestrzennym. Ponadto polityka transportowa rozwijana jest w oderwaniu do innych strategii rozwojowych dotyczących energii, demografii, gospodarki. Nic więc dziwnego, że trudno o synergię.

Co może Unia?

Jest jeszcze za wcześnie, aby podsumować w dziedzinie transportu kończącą się perspektywę budżetową Unii Europejskiej na lata 2007–2013. Warto jednak przyjrzeć się dotychczasowym osiągnięciom w kontekście nowego budżetu 2014–2020.

W pierwszej perspektywie finansowej Wspólnoty Europejskiej, w której Polska brała udział (2004–2006), wykorzystanie funduszy na kolej było możliwe dzięki zakwalifikowaniu warszawskiego metra jako kolei, a nie komunikacji miejskiej.

W drugiej perspektywie finansowej na lata 2007–2013 nie obyło się bez licznych problemów i nadal nie wiadomo, w jakim zakresie uda się wykorzystać środki na kolej. Inwestycje jeszcze trwają, a ewentualne opóźnienia mogą uniemożliwić rozliczenie inwestycji do końca 2015 r.

Z zaistniałej sytuacji należy wyciągnąć wnioski, aby w trzecim budżecie UE – na lata 2014–2020 – można było sprawnie przeprowadzić inwestycje.

Problemy z modernizacją i rewitalizacją

Największym utrudnieniem dla kolei był jednak fakt, że rząd na początku 2011 r. postanowił przesunąć 1,25 mld euro z unijnych funduszy kolejowych na budowę dróg. Argumentem za tym miała być sprawna absorbcja środków dokonywana przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad oraz ogromne problemy z realizacją inwestycji przez narodowego zarządcę infrastruktury kolejowej – PKP Polskie Linie Kolejowe SA.

Debaty z Komisją Europejską trwały ponad rok, choć stanowisko premiera Donalda Tuska od samego początku brzmiało w Brukseli jak ponury dowcip. Kraj, który nie tylko doświadcza zapaści kolei, ale również daleki jest od tego, aby zapewnić jej przynajmniej 40 proc. funduszy na transport, chciał jeszcze więcej pieniędzy na drogi.

Rozmowy w Brukseli spełzły na niczym, a rok można uznać w dużej mierze za zmarnowany dla kolei. Jedynym sukcesem było to, że Komisja Europejska dopuściła finansowanie rewitalizacji. Dotychczas KE stała na stanowisku, że środki unijne mogą iść na modernizacje, czyli takie remonty, które zapewniają interoperacyjność kolei – znoszą bariery techniczne, aby móc stworzyć wspólny rynek i stymulować

konkurencję pomiędzy przewoźnikami.

Zaletą rewitalizacji (przywrócenia do stanu używalności) są niewątpliwie niższe koszty przy niewiele gorszych parametrach dla podróżnych. Realizuje je się też szybciej – zazwyczaj w ramach zgłoszenia remontów, dzięki czemu można w większości pominąć skomplikowaną procedurę uzyskiwania pozwoleń.

W przypadku modernizacji (mającej na celu dostosowanie sieci kolejowej do unijnych standardów interoperacyjności) największym problemem są wysokie koszty i brak koordynacji inwestycji kolejowych. Sztandarowym przykładem jest linia Warszawa–Trójmiasto, której modernizacja pochłonie ponad 9 mld zł.

Obrazu dopełniają opóźnienia inwestycyjne. Części modernizacji linii Warszawa–Radom czy Poznań– Wrocław nie da się już zrealizować w obecnym budżecie UE, choć obie były w nim planowane. Co więcej, trasa łącząca stolice Wielkopolski i Dolnego Śląska miała być pierwotnie gotowa na Euro2012.

Nie da się ukryć, że z inwestycjami torowymi marszałkowie województw radzą sobie lepiej niż rząd. Dzięki regionalnym programom operacyjnym w wielu województwach (np. w wielkopolskim czy kujawsko-pomorskim) udało się wyremontować i uatrakcyjnić kolej na trasach, które pierwotnie PKP PLK SA przewidywało do zamknięcia.

Rodzi się więc zasadnicze pytanie, czy akcent nie powinien być przesunięty z wielkich inwestycji na realizowane z mniejszym rozmachem, ale bardzo liczne działania ważne z punktu widzenia regionów?

Zmiana paradygmatów

Planowane przez UE zwiększenie inwestycji kolejowych jest wielką szansą dla polskiego przemysłu. Duży potencjał stwarzają też fundusze na badania i rozwój w zakresie transportu szynowego. Szczegóły jeszcze nie są ustalone, ale mowa jest nawet o miliardzie euro, z którego mogliby skorzystać polscy dostawcy produkujący dla kolei.

By jednak odpowiednio te pieniądze wykorzystać, nasz budżet na lata 2014–2020 powinien pod względem wydatków na kolej znacząco różnić się od dotychczasowej praktyki.

Należy zwiększyć partycypację samorządów, umożliwić konkurencję na torach, a

inwestycje taborowe nakierować na państwowe spółki leasingowe, które wypożyczałyby tabor wyłonionym w przetargach przewoźnikom, zamiast wspierać jedynie słusznego państwowego przewoźnika. Podejście do kolei wymaga więc zmiany paradygmatów. Z korzyścią dla pasażerów i gospodarki.

Źródło: Rebelia.pl. Czytaj dalej...

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl, autor: dr Michał Beim.