Coraz głośniej mówi się o pomysłach na podział spółki Przewozy Regionalne i przekazaniu części jej majątku np. do spółek wojewódzkich. Autorem jednego z pomysłów jest PKP PLK, która szuka sposobu na spłatę przez przewoźnika jego zadłużenia wobec zarządcy infrastruktury, o podobnym rozwiązaniu myślą niektórzy marszałkowie. Czy pomysły na podział spółki są sensowne?

Proces „usamorządowienia" spółki Przewozy Regionalne był bardzo zły. Trudno wybrnąć z sytuacji, w której przewoźnik ma 16 właścicieli, a blisko połowa udziałowców – licząc po udziałach – rozwija lub rozwinęła konkurencyjne spółki. Jednym z rozwiązań tej sytuacji mogłoby być „uskarbowienie" PR – państwo wykupiłoby udziały od województw, które rozwinęły własnych przewoźników „płacąc" pieniędzmi dedykowanymi na rozwój infrastruktury kolejowej w tych regionach.

No właśnie, co z regionami, w których władze samorządowe uruchomiły już własnych przewoźników? Jak na tym tle może wyglądać konkurencja prywatna? Wszystko wskazuje na to, że z oporami, ale jednak Arriva przejmie część połączeń na Kujawach także na liniach zelektryfikowanych. To duża zmiana na rynku…

Duże zmiany niesie tzw. IV pakiet kolejowy: rozpisywanie przetargów ma być obowiązkowe nawet w sytuacji, gdy region jest właścicielem jakiegoś przewoźnika. Europejski ustawodawca rozumie korzyści płynące z konkurencji. Rządy krajowe czy regionalne nie zawsze i hołdują często protekcjonizmowi.

[mc4wp_form id="84"]

Ale przykład Kolei Śląskich pokazuje, że samorządowe plany nie zawsze są bezpieczne dla pasażerów. Czy nie obawiałby się Pan chaosu na torach, gdyby do takiego podziału faktycznie miało dojść?

Kluczem jest czas na przygotowanie się przewoźnika. Gdyby województwo śląskie poczekało rok, półtora z tą rewolucją, to chaosu, który obserwowaliśmy na początku, by nie było. Sama konstrukcja oferty Kolei Śląskich była – pomijając kilka szczegółów – ciekawa, tylko uprzednio należało zaopatrzyć się w stosowny tabor. To był główny problem chaosu! Dziś następuje psucie tych początkowych założeń: mniej kursów, wyższe ceny itd.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

A co z połączeniami ponadregionalnymi, takimi jak chociażby dzisiejsze InterRegio Przewozów Regionalnych? Czy w skrajnym przypadku idea pociągu przekraczającego granice województw zniknęłaby z powodu np. problemów z rozliczeniami między samorządami?

W Niemczech regiony także finansują koleje. Absurdy kończenia biegu pociągu na granicy kraju związkowego występują jednak skrajnie rzadko: wynikają z braku woli politycznej. W Polsce też nie ma przeszkód, aby to funkcjonowało normalnie: województwa powinny rozpisywać wspólnie przetargi na połączenia międzyregionalne.

Wspominał Pan o Niemczech. Jak koleje regionalne wyglądają za granicą?

W UE przewozy regionalne mają działać na zasadzie konkurencji regulowanej, czyli najpierw przetarg, wybór przewoźnika, potem rozpoczęcie świadczenia usług. Diabeł tkwi jednak w szczegółach. Jak w przetargu daje się czas 3-4 lat na przygotowanie się do świadczenia usług – konkurencja się rozwija. Jak daje się tydzień, dwa sankcjonuje się tyranię status quo – podtrzymuje monopol. W rezultacie jednakowe prawo UE daje różne rezultaty.

W kolejach regionalnych w UE występuje bardzo wiele różnych rozwiązań. Od skrajnego monopolu jak w Finlandii, gdzie tylko państwowy przewoźnik pasażerski VR-Yhtymä Oy może świadczyć usługi (wynegocjowano okresy przejściowe dla pakietów dyrektyw kolejowych), po Szwecję, gdzie udało się bardzo skutecznie dokonać liberalizacji. W Niemczech, konkurencja rośnie w siłę, ale system nie jest tak skuteczny jak u Szwedów. We Francji konkurencja jest tylko na papierze.

Czy uda się przywrócić w Polsce rangę kolei?

To temat rzeka... Na pewno trzeba przywrócić rynek na kolei: uskutecznić konkurencję w przewozach oraz w sposób zaplanowany i konsekwentny prowadzić odnowę infrastruktury torowej i dworców. Zamiast realizować „projekty taborowe” z budżetu powinno się finansować remonty torowisk, a zakupy taboru pozostawić prywatnym podmiotom. Trochę absurdalne jest, że PKP Intercity otrzymuje wsparcie unijne na zakup luksusowego taboru, np. Pendolino, podczas gdy w Europie jest to lukratywny i konkurencyjny segment przewozów.

Ważnym jest też przekazanie nadzoru właścicielskiego państwowych przewoźników (m.in. PKP Intercity, PKP Cargo) z resortu transportu pod resort skarbu. Sytuacja,

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

której Minister Infrastruktury reguluje rynek, a równocześnie odpowiada za wyniki finansowe części podmiotów działających na tym rynku jest absurdalna. Z niepokojem obserwuję zapędy centralistyczne nowych władz spółki PKP SA. Spółka miała po oddłużeniu zniknąć, a na podstawie doniesień medialnych odnieść można wrażenie, że szuka nowych zadań starając się udowodnić swoją niezbędność.

Jak może wyglądać rynek kolejowy za trzy, cztery lata? Czy jesteśmy przygotowani do IV Pakietu Kolejowego, wprowadzającego liberalizację przewozów kolejowych?

Wszystko zależy od krajowej aplikacji przepisów, bo w ich ramach da się, o czym już mówiliśmy, robić różne rzeczy. Trudno więc wyrokować. Mam jednak wrażenie, że w Polsce rośnie niechęć krajowych i regionalnych decydentów do konkurencji.

Czy polskie tory mogą być rentowne? Ostatecznie do wejścia na rynek przymierzają się Czesi z LeoExpress, którzy we współpracy z Dolnośląskimi Liniami Autobusowymi chcieliby na nasze linie „rzucić" swój najnowocześniejszy tabor. Nie z powodów charytatywnych. Zdaniem odpowiedzialnego za kolej wiceministra transportu Andrzeja Massela, Leo Express mógłby się pojawić w Polsce w 2014 r.

Kolej powinna być rentowna dla operatorów: w regionach dzięki konkurencji regulowanej, w dalekobieżnym segmencie dzięki konkurencji charakterystycznej dla wolnego rynku – czyli w całości na własne ryzyko. Wejście Leo Express byłoby bardzo ważne dla Polski i dla pasażera – pozwoliłoby przełamać zły image kolei! To także szansa dla PKP Intercity, bo taki konkurent da impuls do doskonalenia własnej oferty. Co więcej, także na pozyskanie nowych klientów, którzy dotąd nie korzystali z kolei, a nowy prywatny przewoźnik ich do tego przekona. Dlatego w przeciwieństwie do wiceministra Andrzeja Massela chciałbym, aby było to jak najszybciej, najlepiej jeszcze w grudniu 2013 r. tak jak planuje ta spółka.

rozmawiał Wojciech Romański

Źródło: Euroinfrastruktura.pl. Czytaj dalej...

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].