Tylko wprowadzenie realnej konkurencji na rynku kolejowych przewozów regionalnych pozwoli uzdrowić sytuację w spółce Przewozy Regionalne. Bez tego wszystkie inne rozwiązania to działania na krótką metę – mówi PAP Michał Beim, ekspert ds. transportu i kolei z Instytutu Sobieskiego.

**PAP: Dlaczego spółka Przewozy Regionalne ciągle ma problemy i właściwie do tej pory nie udało się ich rozwiązać?**

Michał Beim: To jest konsekwencja bardzo źle przeprowadzonej reformy regionalizacji kolei, którą zrobione w sposób wyjątkowo nieudaczny. Koleje regionalne zostały rozbite w stosunku do pierwotnego systemu. W spółce, która nazywała się PKP Przewozy Regionalne, były pociągi osobowe i pospieszne, które były ważnym elementem uzupełniającym cały system połączeń regionalnych. Pospieszne zostały przekazane do spółki PKP Intercity, co przy braku integracji taryfowej spowodowało znaczący odpływ klientów, na co dzień podróżujących koleją.

**PAP: Czy to jedyny powód problemów?**

M.B.: W polskiej praktyce brak jest też rozwiązań systemowych. Unia Europejska zgodnie z tzw. pakietami kolejowymi nakazuje konkurencję o rynek przewozów regionalnych, tzn. nakazuje władzom regionalnym, które są odpowiedzialne za rynek przewozów regionalnych, rozpisywanie przetargów na ich obsługę z odpowiednim wyprzedzeniem. W większości państw UE przetarg ogłasza się jakieś dwa lub trzy lata przed rozpoczęciem świadczenia usług, a kontrakty podpisuje się na co najmniej osiem albo 15 lat. To umożliwia po pierwsze efektywną ekonomiczną kontrolę biznesu, a po drugie – realną konkurencje na tym rynku, bo przetargi rozpisywane są z odpowiednim wyprzedzeniem, które pozwala temu, kto je wygra, odpowiednio przygotować się, czyli np. zakupić tabor, zatrudnić pracowników, wybudować zaplecze itp.

[mc4wp_form id=”84″]

W Polsce z różnych powodów nie ma tych wieloletnich kontraktów, a same przetargi odbywają się z roku na rok z kilkumiesięcznym, czy nawet kilkutygodniowym wyprzedzeniem – gwarantuje to spółce Przewozy Regionalne monopol na tym rynku. Monopol niestety nie mobilizuje przewoźnika do restrukturyzacji, ani do zabiegania o pasażera.

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

**PAP: Jakie rozwiązanie należy wprowadzić, żeby udało się poprawić sytuację w Przewozach Regionalnych?**

M.B.: Należy uregulować rynek, tzn. nakazać marszałkom województw rozpisywanie przetargów na świadczenie usług przewozowych z dwu lub trzyletnim wyprzedzeniem, a także podpisywanie dłuższych kontraktów na świadczenie tych usług; minimum ośmioletnich. To pozwoli wejść na rynek również prywatnym przewoźnikom oraz umożliwi stabilne planowanie działalności biznesowej, np. właśnie branie kredytów na inwestycje taborowe. Powinno to także dać szansę na rozwój samej spółce Przewozy Regionalne – która zapewne w niektórych regionach przegrałaby z prywatnymi przewoźnikami – ale tam, gdzie by wygrała, miałyby stabilne finansowanie. Bez wprowadzenie tego rozwiązania jakiekolwiek działania związane z poprawą sytuacji Przewozów Regionalnych są działaniami na krótką metę.

Dla segmentu kolei regionalnych ważnym jest też stabilność planów odnowy infrastruktury torowej i dworcowej. Bez niej nie da się planować oferty przewozowej, gdyż nie wiadomo czy kolej regionalna będzie w stanie wygrać konkurencję o pasażera z autobusami i mikrobusami.

**PAP: Jak pan ocenie zaproponowany przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju wstępny plan restrukturyzacji Przewozów Regionalnych?**

M.B.: Ten plan będzie skutkował zamknięciem rynku kolei regionalnych dla prywatnych przewoźników. Utrudni to też rozwój kolei marszałkowskich. Bo jeśli marszałkowie się zgodzą na to rozwiązanie – a miejmy nadzieje, że większość się nie zgodzi – będą musieli podpisać pięcioletnie umowy bez przetargów i konkursów na świadczenie usług przewozowych w swoich województwach. Postuluje się też, aby marszałkowie zobowiązali się do pokrycia ewentualnych strat. Takie rozwiązanie nie zachęci spółki Przewozy Regionalne do głębokiej restrukturyzacji, a tylko potwierdzi jej monopol na tym rynku.

**PAP: Plan zakłada jednak dofinansowanie Przewozów Regionalnych?**

M.B.: Ale Przewozy Regionalne były już dofinansowane lub oddłużane kilka razy i nie przyniosło to stabilnych efektów. Moim zdaniem dopóki nie ureguluje się tego rynku na zasadach konkurencji, dopóty nie możemy mieć pewności, że za jakiś czas znowu nie będzie potrzeba dofinansować tej spółki. Proszę zwrócić uwagę, że w segmencie pociągów pospiesznych, gdzie Przewozy Regionalne uruchomiły pociągi

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

InterRegio, które konkurują z dotowanymi przez państwo (dopłata do funkcjonowania – PAP) i przez Unię Europejską (dofinansowanie do zakupów i remontu taboru – PAP) pociągami TLK spółki PKP Intercity, Przewozy Regionalne potrafiły zaproponować podróżnym bardziej atrakcyjną ofertę niż TLK. Utwierdza to w przekonaniu, że konkurencja na kolei przynosi pozytywne rezultaty. Uważam, że należałoby tę konkurencję wprowadzić na rynek kolei regionalnych, to by podziałało bardzo mobilizująco nie tylko na Przewozowy Regionalne, ale także na pozostałych przewoźników.

[irp]

**PAP: Związkowcy zapowiadają, że jeśli nie dojdzie do porozumienia z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju w sprawie ich postulatów, rozpoczną strajk. Jak pan ocenia ich postulaty?**

M.B.: Postulaty związkowców, m.in. zakazujące tworzenia własnych spółek przez marszałków województw, uważam za absurdalne. Prawda jest taka, że w wielu kolejach marszałkowskich pracownicy zarabiają lepiej niż w Przewozach Regionalnych. Moim zdaniem związki protestują, bo obawiają się, że tworzenie spółek marszałkowskich, czyli konkurencyjnych do Przewozów Regionalnych, może pokazać, że w PKP PR istnieje przerost zatrudnienia i jest to jeden z problemów, który trzeba rozwiązać.

Pamiętać także należy, że wyższe koszty funkcjonowania kolei przekładają się na mniejszą ofertę przewozową. Marszałkowie nie mają nieograniczonego budżetu na finansowanie Przewozów Regionalnych. W rezultacie tysiące osób w Polsce tracą dostęp do kolei, przez co mają kłopoty z dotarciem do pracy, szkół czy służby zdrowia.

Liczba pasażerów kolei regionalnych i aglomeracyjnych w Polsce w ostatnich latach rośnie. Jakikolwiek strajk będzie podważał z trudem odbudowywane zaufanie pasażera do kolei regionalnych. Doprowadzi do tego, że ludzie widząc, że koleje nie są stabilne, wrócą do samochodów czy do autobusów. Będą narzekać, że stoją w korku np. przy wjazdach do miast, ale będą woleli siedzieć w samochodzie czy autobusie stojącym w korku, niż stać na peronie w oczekiwaniu na pociąg, który ze względu na strajk nie przyjedzie.

Źródło: PAP. Czytaj dalej...

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