

Ktoś przejmie polski rynek kolejowy

9 kwietnia 2013

Po 2050 r. sieć kolejowa w Polsce całkowicie przestanie istnieć – alarmuje „Dziennik Gazeta Prawna” opisując tragiczną sytuację polskich kolei. O ocenę perspektyw dla nich poprosiliśmy dr. Czesława Warsewicza, byłego prezesa PKP Intercity.

STEFczyk.INFO: 7000 km zlikwidowanych torów od 1989 r. W tym roku do likwidacji idzie kolejne 2000 km – czy to jest proces już nie do zatrzymania?

CZESŁAW WARSEWICZ: Odpowiem na pytanie, trochę inaczej postawione – nie tylko przez pryzmat kolei, ale całego systemu. Ja twierdzę bowiem, że kolej to jest element systemu naczyń połączonych. Dzisiaj mamy następującą sytuację – na 19 tys. km torów kolejowych, które jeszcze istnieją, koleje przewiozły ok. 220-230 mln pasażerów rocznie i ok. 200 mln ton towarów. Porównywalna sieć – włoska z ok. 16 tys. km torów przewozi zaś ok. 700 mln pasażerów i ponad 500 mln ton towarów. Czyli na podobnej sieci linii kolejowych przewozi się 3 razy więcej pasażerów i ponad dwa razy więcej towarów.

Drugi aspekt sprawy to jest naturalne, geograficzne położenie Polski, które sprzyja konkurencyjności transportu kolejowego. Polska dysponuje bowiem połączeniami typu 300-350 km, które są mocnym atutem dla kolei, gdyż konkurencyjność kolei na takich dystansach jest niekwestionowana.

– Ale mimo takiego potencjału, nasz koleje przegrywają i umierają...

– Jednym z głównych czynników konkurencyjności w ruchu pasażerskim, trochę mniej w ruchu towarowym jest czas. Czyli jeśli mamy czas dotarcia na dystansie z Warszawy do Gdańska na

poziomie 7 godzin, z Warszawy do Wrocławia – 6 godzin, to w sposób naturalny ten główny potok pasażerów nie jest wypełniony.

Dyskusja o kolei w oderwaniu od tego całego systemu jest więc trochę jałowa. Trzeba patrzeć przez pryzmat całości oferty – przewoźników, infrastruktury, system informacji, dostępności biletów.

A przyczyn tego stanu na kolei rzeczy jest kilka. Po pierwsze nie istnieje coś takiego jak spojrzenie systemowe na kolej – jest totalne rozbicie spółek kolejowych na dziesiątki spółeczek, które nie są ze sobą zsynchronizowane – czyli każdy sobie rzepkę skrobie.

Na dodatek gigantyczna strata zarządcy infrastruktury zmusza go do podnoszenia stawki dostępu, co powoduje obniżenie konkurencyjności przewozów pasażerskich. Mniej pasażerów – ta stawka dalej rośnie. I mamy całkowity brak polityki państwa w zakresie kształtowania konkurencyjności transportu kolejowego.

A w Polsce ta stawka dostępu jest jedna z najwyższych w Europie, bo ona jest kształtowana na zasadzie zbilansowanych przychodów i kosztów. To przewoźnicy opłacają w Polsce 92-93 proc. wszystkich kosztów zarządcy infrastruktury. W Europie jest to średnio 40-50 proc. a np. w Szwecji przewoźnicy płacą zaledwie 5-6 proc. U nas mamy sytuację, że państwo dopłaca nie do linii, czyli do stawki dostępu, tylko do przewoźnika, np. PKP Intercity.

Nie istnieje jedna wspólna polityka nadzorowania, zarządzania i koordynacji pracy tych licznych spółek kolejowych, bo mamy ponad 10 spółek głównych i ok. 50 paru drobniejszych.

– Czy to jest błędne koło bez dobrego rozwiązania? Bo wysoka stawka dostępu powoduje utratę klientów a to z kolei prowadzi do likwidacji kolejnych, nierentownych linii. To jest równia pochyła, czy polska kolej ma zniknąć?

– Nie wiem, czy to jest świadoma czy też nieświadoma polityka zamykania czy też likwidacji spójnego systemu kolejowego w Polsce. Mogę to tylko porównać do sytuacji w branży stoczniowej, gdzie myślę, w sposób świadomy doprowadzono do upadłości wszystkich stocznii w Polsce. Polska ma najbardziej zliberalizowany rynek kolejowy w Europie, co jest niewyobrażalne. Polska kraj postkomunistyczny, ma tak zliberalizowany rynek, że każdy może tu wejść, jeżeli chodzi o przetargi kolejowe czy przewozy. A proszę spróbować wejść do Niemiec, do Francji, do Włoch – nie ma tam możliwości wygrania przetargu, jeśli nie ma właściwego dostawcy w tym zakresie.

Rzucenie tego systemu na żywioł powoduje, że nie ma jednego decydenta, który by koordynował takie projekty jak „Tiry na tory”, co w Europie jest szalenie ważne i przynosi duże sukcesy. A u nas mamy kompletny bałagan w funkcjonowaniu tego systemu, do czego dokłada się jeszcze teraz usamorządowanie przewozów regionalnych.

Dlatego mogę postawić tezę, że jest to świadome działanie na destabilizację i tak naprawdę chyba zamknięcie kolei w Polsce. Może będą potrzebne tylko 2-3 linie.

– A komu zależy na likwidacji polskiej kolei? Kto odpowiada za ten stan rzeczy? Minister Nowak, któremu właśnie udało się zachować ministerialny stołek, wymieniał bowiem długą listę swoich sukcesów...

– Trzech posłów PSL-u głosowało przeciw niemu, co jest znamienne. Minister Nowak jest najgorszym ministrem po 1945 r. – w moim przekonaniu, nawet w czasach komunistycznych nie było tak źle, jak jest dzisiaj źle. Po pierwsze kolej straci 10 mld zł w perspektywie finansowej 2007-2013 z tytułu niewykorzystanych środków unijnych na inwestycje. To tylko propagandowe mówienie, że inwestycje będą w tej lub innej wysokości, odwlekanie decyzji, opowiadanie o tym, czy o tamtym, nowej jakości kadr, które generują gigantyczne straty. Nie ma efektów tej pracy.

A komu zależy na upadku polskich kolei? Moim zdaniem trzeba się zapytać, kto ma w tym interes i nie chcę mówić, czy minister to robi świadomie, czy nie, bo nie znam tu faktów, ale zainteresowane wjazdem na polskie koleje są państwa, które mają silne koleje. Na pewno polskim rynkiem są zainteresowane kolej niemiecka i kolej rosyjska. Znamienne tu jest połączenie Moskwa – Berlin przez Polskę, taborem niepolskim, który się będzie tylko zatrzymywał w Warszawie i Poznaniu – jak widać jesteśmy krajem absolutnie tranzytowym i tak traktowanym.

A Polska jako dość duży rynek jest łakomym kąskiem, mimo słabości tego rynku. To jest rynek wart kilkadziesiąt miliardów złotych, ktoś go przejmie to za przysłowiową złotówkę, a potem się okaże, że usługi muszą kosztować dwa razy więcej. Dlatego zrujnowanie tych podmiotów, jak np. Intecity jest korzystna dla tych, którzy potem je przejmą, wraz z długami – przejmą rynek i monopol, a my potem wszyscy za to zapłacimy.

A to nie jest tak, że to wszystko samo się dzieje – jeśli jest mętna woda, to wiele udaje się w niej schować.

Notował: zrk

Źródło: Stefczyk.info