

Wielka Brytania zrenacjonalizuje koleje

23 grudnia 2018

W Wielkiej Brytanii mija właśnie 25 lat od wejścia w życie ustawy umożliwiającej prywatyzację rodzimej kolei. Politycy Partii Konserwatywnej przez lata przekonywali, że prywatyzacja kolei i innych sektorów gospodarki nie tylko odciąża budżet państwa, ale także znacząco wpływa na poprawę wydajności pracy, zwiększenie konkurencyjności i uatrakcyjnienie usług z punktu widzenia konsumenta.



Niestety, doświadczenie prywatyzacji brytyjskich kolei jest śmiertelnym ciosem dla tych tez. 25 lat od rozpoczęcia prywatyzacji kolei w Wielkiej Brytanii, budżet państwa nie tylko nie jest odciążony, ale jest blisko trzy razy bardziej obciążony dopłatami dla prywatnych przewoźników, niż był w czasach gdy kolej należała do państwa. Zamiast oczekiwanej konkurencyjności mamy monopol kilku prywatnych korporacji, ceny biletów kolejowych są najwyższe w Europie i jedne z najwyższych na świecie a jakość usług na niektórych liniach jest daleka od oczekiwanej.

Brytyjskie Koleje (British Rail to nazwa przedsiębiorstwa

kolejowego upaństwowionego zaraz po drugiej wojnie światowej) sprywatyzowane zostały przez konserwatywny rząd Johna Majora na podstawie ustawy o nazwie Railways Act, która uzyskała tzw „zgode królewską” (royal assent) 5 listopada 1993 roku i weszła w życie w kwietniu 1994 roku. Wtedy rozpoczął się proces prywatyzacji, który zakończył się w 1997 roku. W grudniu zeszłego roku obchodziliśmy 20 rocznicę ostatecznego zakończenia procesu prywatyzacji ostatnich linii kolejowych.

Wyniki analiz zaprezentowanych przez Partię Pracy w rocznicę wejścia w życie ustawy prywatyzacyjnej pokazują, że dopłaty do kolei nie tylko nie zmalały, pomimo przejścia w ręce prywatnych firm, ale wzrosły ponad trzykrotnie. W ciągu ostatnich pięciu lat budżet państwa dopłacał średnio około 5,3 miliardów funtów rocznie do działania prywatnych firm kolejowych (na lata 2017-18 suma ta sięga 6,4 miliarda). Dla porównania, w ciągu pięciu lat przed prywatyzacją była to suma (przekładając na dzisiejsze pieniądze) 1,6 miliarda funtów. Oznacza to, że kolej, pomimo przejścia w ręce prywatnych firm i przejęcia wpływów z biletów i innych opłat, dostaje ponad trzy razy więcej środków z kieszeni podatnika niż wtedy gdy należała do państwa. Warto też dodać, że nie zmalała w tym czasie liczba pasażerów, lecz się podwoiła. Zarówno liczba przejazdów jak i liczba kilometrów przejechanych przez pasażerów wzrosła ponad dwukrotnie od 1995 roku a ceny biletów wzrosły średnio o 20% w realnych cenach, o czym za chwilę.

Z procesu prywatyzacji kolei lat 90-tych wyłączono najbardziej kosztochłonną część branży, czyli obsługę kolejowej infrastruktury, w tym utrzymanie torów, mostów, sygnalizacji świetlnej, tuneli, wiaduktów oraz dużych stacji. Utrzymywane są one przez państwo za pośrednictwem firmy Network Rail. Była to część branży za którą żaden z prywatnych inwestorów nie chciał wziąć odpowiedzialności ponieważ jest to dziedzina która nie przynosi zysków a pochłania gigantyczne koszty. Partia Konserwatywna, czyli rzekomo zwolennicy uwolnienia podatników od ciężaru „utrzymywania kolei”, przerzuciła ten

koszt na podatników, zamiast na firmy, które zarabiają na usługach kolejowych. Ponieważ działalność firmy Network Rail nie generuje bezpośrednio zysków, wymaga dodatkowych subwencji ze strony państwa. Pomimo wielkich sum przeznaczanych z kieszeni podatnika na utrzymanie tej firmy, jest ona zadłużona na ponad 50 miliardów funtów. Warto też w tym miejscu przypomnieć, że państwo, przekazując koleje w ręce prywatnych firm, pozbawiło się znacznych przychodów. W latach 2015-16 prywatne firmy kolejowe zarobiły, głównie na biletach, sumę 12,4 miliarda funtów.

Od 1995 roku, czyli okresu po rozpoczęciu prywatyzacji, opłaty za przejazdy wzrosły średnio o 20% w realnych cenach. Na niektórych trasach wzrost ten jest dużo większy, wprost szokujący. Krytycy tej sytuacji przywołują przykłady: bilet w jedną stronę z Londynu do Manchesteru na czas szczytu (czyli wtedy gdy się dojeżdża do pracy lub wraca z pracy) kosztuje £169, co stanowi wzrost o 238 procent w porównaniu z 1995 rokiem, gdy bilet kosztował £50, co się przekłada na trzykrotność poziomu inflacji w tym okresie. Cena biletu w jedną stronę z Londynu do Exeter wzrosła z £37.50 do £129.50 co jest wzrostem o 245 procent a dla przykładu bilet z Londynu do Swindon kosztuje ponad trzy razy więcej niż w 1995 roku. Sytuacja wygląda zatem tak, że prywatne firmy korzystają na braku alternatywy na danej trasie i szybują ceny do patologicznych poziomów. A miało być odwrotnie.

Jakość usług nie uległa też znaczącej poprawie. Oczywiście trzeba przyznać, że w wielu przypadkach doświadczenie korzystania z kolei w Wielkiej Brytanii jest przyjemne. Szczególnie w południowej Anglii zdarzają się czyste składy, nowe wagony i zadbane stacje. Są też linie na których w pociągu nie ma tłoku. W wielu przypadkach jednak, podróżni narzekają na nagminnie spóźniające się pociągi, które są bardzo drogie i zawsze przepełnione. Często się zdarza, że kursy są odwoływane a pasażerowie pozostawieni bez alternatywy. Powtarzające się „zakłócenia” na podzielonej

przez różne firmy kolei występują często i trwają czasem parę dni lub nawet tygodni. Poziom punktualności pociągów w tym roku jest najniższy od 12 lat. Zdesperowani pasażerowie powołali stowarzyszenie konsumenckie o nazwie Stowarzyszenie Brytyjskich Pasażerów (Association of British Commuters), które prowadzi kampanie na rzecz zmuszenia firm kolejowych do spełniania swoich obowiązków względem pasażerów. W opinii wielu podróżnych jakość usług na brytyjskich kolejach jest daleka od oczekiwanej.

Tego samego zdania jest Parlamentarna Komisja Transportu, która w zeszłorocznym raporcie ostrzegała, że obecny system się nie sprawdza: prowadzi do zawyżonych opłat za przejazdy i słabych wyników. „[System]Nie osiągnął jeszcze wszystkich korzyści związanych z konkurencją jakie zakładał pierwotnie rząd na początku lat 90-tych”. Wydaje się, że ćwierć wieku to wystarczająco długo by takie ewentualne korzyści dostrzec. Komisja pisze wprost: „Obecny model zawiódł jeśli chodzi o zapewnienie odpowiedniego poziomu usług pasażerom, o napędzenie wydajności branży, o promocję konkurencyjności, obniżenie subsydiów ze strony podatnika czy przeniesienie ryzyka finansowego do sektora prywatnego”.

Argumentem na rzecz prywatyzacji było to, że koleje państwowe wymagały corocznie pokaźnych dopłat ze strony państwa. To właśnie w trosce o podatnika i jego pieniądze Konserwatyści prowadzili swoją kampanię na rzecz prywatyzacji. Narzekano na wysokie ceny biletów, niską jakość usług, w tym punktualność pociągów i jakość składów. Zapewniano, że po prywatyzacji, na wolnym rynku, w efekcie konkurencji między firmami, poprawi się nie tylko jakość usług ale przede wszystkim spadną ceny biletów a co najważniejsze, podatnicy nie będą musieli ponosić kosztów dopłat. Rzeczywistość jest jednak inna.

Politycy promujący prywatyzację i sektor prywatny w opozycji do sektora publicznego często posługują się bajkowymi wizjami drobnych lub średnich firm, które zastąpią „państwowego molocha”. Szczególnie przekonująca może być wizja małych,

rodzinnych firm, które będą mogły zastąpić państwowe przedsiębiorstwo w szeregu usług. Czy prywatyzacja brytyjskich kolei zaowocowała „pluralizacją” usług na kolei?

Jak już wiemy, tory kolejowe, mosty, sygnalizacja świetlna, tunele i wiadukty są utrzymywane przez państwo za pośrednictwem firmy Network Rail. Pozostała część kolei, czyli pociągi, większość małych stacji i trasy (ale bez infrastruktury), czyli wszystko z czego można czerpać korzyści, podzielone zostało między franczyzy zarządzane przez kilka firm.

Firmy Arriva Trains Wales, Chiltern Railways, CrossCountry, Grand Central i Northern kontrolują różne części Wielkiej Brytanii i na ogół żadna firma nie operuje w miejscach, w których działa inna. Nie ma więc do wyboru jednej lub innej firmy. W danym miejscu jest jedna opcja od jednej firmy. Wszystkie te firmy należą do jednej firmy matki, którą jest korporacja Deutsche Bahn.

Podobnie jest z firmami Thameslink, Southern, South Eastern, Great Northern i Gatwick Express, tyle, że te są częścią korporacji Govia, występującej w Wielkiej Brytanii także jako UK Go-Ahead Group. Govia należy natomiast do jeszcze większej korporacji, tym razem francuskiej, która nazywa się Keolis.

Z kolei firmy Greater Anglia, Stansted Express i Scotrail należą do korporacji Abellio. Abellio należy do większej korporacji o nazwie Nederlandse Spoorwegen. Pociągi jeżdżące pod szyldem firmy Stagecoach należą w większości do multikorporacji Virgin Group. Jak można się było spodziewać, kontrolę nad kolejami przejęła garstka korporacji. Nie jest to szczególnie zaskakujące, gdyż tak duże przedsięwzięcia biznesowe jak kontrola nad liniami kolejowymi wymaga wielkiego zaplecza biznesowego.

Czy zatem była w ogóle jakaś szansa dla małych firm po tym jak państwo zrezygnowało z zarządzania koleją? Być może obsługa pasażera, w tym szczególnie branża gastronomiczna na stacjach

kolejowych? Teoretycznie, w tej dziedzinie lepiej mogą się sprawdzić mniejsze firmy prywatne niż państwo. Na brytyjskich dworcach widać pod tym względem różnorodność i na większych stacjach pasażerowie mogą liczyć na bogaty i ciekawy wybór przekąsek, posiłków i napojów. Są też stoiska i sklepiki z czasopismami. Ceny w nich są niestety bardzo wysokie, co prawdopodobnie związane jest z ogromnymi opłatami jakie te placówki muszą płacić firmom zarządzającym dworcami. Z tego też powodu, większość z nich to nie są małe, rodzinne firmy, lecz duże sieci gastronomiczne takie jak Costa, Pret a Manger, Subway, Starbucks czy McDonald's a stoiska prasowe należą do takich sieci jak Waterstones czy WHSmith. Występują też mniejsze sieci. Ceny na dworcach w sklepach tych firm są wyższe niż w oddziałach tych samych firm w centrach miast. Nawet tutaj nie było szans dla drobnych przedsiębiorców i gastronomia została zdominowana przez korporacje. Małe firmy są rzadkością a o przystępnych cenach można tylko pomarzyć.

Od samego początku procesowi prywatyzacji przeciwne były związki zawodowe, które przewidywały wszystko to co dzisiaj widzimy a dodatkowo ostrzegały przez pogorszeniem warunków i bezpieczeństwa pracy i ryzykiem wyzysku w prywatnych firmach. W rocznicę podpisania ustawy prywatyzacyjnej działacze największego na kolei związku RMT mówią, że prywatyzacja przyniosła lata wyzysku. Związkowcy domagają się zakończenia „prywatyzacyjnego zdzierstwa”, które przyniosło pasażerom najwyższe ceny biletów w Europie i podróżowanie w zatłoczonych i niepewnych pociągach. Sekretarz generalny RMT Mick Cash podczas niedawnego protestu przed budynkiem parlamentu mówił o ustawie prywatyzacyjnej: „dwadzieścia pięć lat od kiedy została przepchnięta w parlamencie przez rząd Torysów zdeteminowany do zrujnowania naszych kolei i posiekania ich resztek w imię prywatnych zysków, teraz jest czas by uchylić Railway Act z 1993 roku”. „W kraju, który dał światu kolej, ustawa z 1993 roku zredukowała kolej do światowego pośmiewiska, gdzie przepłacanie, zatłoczenie i zawodność stały się codzienną rzeczywistością setek tysięcy pasażerów”.

Związki żądają likwidacji ustawy z 1993 roku i „zakończenia Wielkiego Brytyjskiego Zdzierstwa Kolejowego (Great British Rail Rip-Off)”.

Sytuacja ta jest powszechnie dostrzegana przez mieszkańców Wielkiej Brytanii i przekonanie o konieczności powrotu kolei do rąk państwa jest podzielane przez większość opinii publicznej. „W sytuacji, gdy 70% Brytyjczyków popiera teraz związkową kampanię, nie jest to już kwestia tego czy nasze koleje powinny powrócić do własności państwa lecz kwestia jest kiedy” – mówi Mick Cash.

Po raz pierwszy od lat jest szansa na spełnienie tych żądań. W rocznicę powstania ustawy prywatyzacyjnej, Partia Pracy mówi o „katastrofalnej” prywatyzacji i nie ukrywa, że fundamentalnym celem następnego rządu Labour będzie powrót kolei do państwa. Minister transportu w labourzystowskim rządzie cieni, Andy McDonald, mówił ostatnio, że „dwadzieścia pięć lat później jest jasne, że prywatyzacja kolei jest katastrofalną porażką, z podatnikami płacącymi jeszcze więcej pieniędzy do sprywatyzowanego systemu niż gdy był on znacjonalizowany”. „Partia Pracy obejmie nasze koleje własnością publiczną by poprawić poziom usług i ustalić maksymalny poziom opłat za bilety i by kierować nimi w interesie pasażerów a nie w imię prywatnego zysku”.

Partia Pracy w swoim manifestie programowym z zeszłego roku zapowiedziała dążenie do renacjonalizacji kolei po zdobyciu władzy. Manifest partii z 2017 roku głosi: „Beneficjentami wypompowywania publicznych środków poprzez prywatyzacje transportu byli dyrektorowie ze swymi zarobkami, udziałowcy ze swoimi dywidendami oraz zagraniczne rządy ze swymi kuframi. Partia Pracy będzie przedkładać usługi publiczne nad prywatne zyski. I rozpoczniemy to poprzez objęcie naszych kolei własnością publiczną.” Partia pisze tu nie tylko o kolejach ale także analogicznej sytuacji w transporcie autobusowym i morskim.

Wielka Brytania może być w niedługim czasie pionierem na drodze do odejścia od prywatyzacyjnego dogmatyzmu i pokonania polityki opartej o neoliberalne mity. Biorąc pod uwagę, że większość mieszkańców Wysp oczekuje renacjonalizacji kolei a oponenti nie mają zbyt mocnych argumentów przeciwko temu, Partia Pracy może dokonać tego, co jeszcze kilka lat temu wydawało się niemożliwe. Partia mówi też o konieczności zmian w branży energetycznej i w korporacjach zarządzających dostępem do wody, gdzie mają miejsce podobne patologie jak na kolei. Jeśli te reformy się powiodą, śladem Brytyjczyków mogą pójść inne kraje Europy. Zanim to jednak nastąpi, trzeba oczywiście poczekać na wyborcze zwycięstwo Partii Pracy.

Autorstwo: Bartłomiej Zindulski

Zdjęcie: [57616c646865696e69](#) (CC0)

Źródło: Lewica.pl