

PKP Intercity złożyło ofertę na realizację przewozów na Podlasiu w latach 2015-16, jednak była ona wyższa niż konkurencji w przetargu – obecnego operatora Przewozy Regionalne. Samorządowa spółka zaproponowała dofinansowanie w wysokości 17,92 zł do każdego pockm, a oferta PKP Intercity S.A. to 19,57 zł za pockm. Najważniejsze jest jednak to, że PKP Intercity w ogóle – po raz pierwszy – wystartowało w takim przetargu.

– Uczciwa konkurencja jest zawsze dobra dla pasażera oraz organizatora przewozów kolejowych. Cieszy więc, że na polskim rynku pojawia się nowy podmiot świadczący usługi w zakresie regionalnych przewozów kolejowych. Jest to cenne szczególnie w sytuacji, w której krótki czas przygotowania do przetargu oraz krótki czas świadczenia usług zniechęcają nowe podmioty prywatne do składania ofert – komentuje dla „Rynku Kolejowego” dr Michał Beim z Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu, ekspert Instytutu Sobieskiego.

Dobre decyzja PKP Intercity

Według Beima, decyzja o starcie w przetargu jest też bardzo dobra dla PKP Intercity. – Dla systematycznie tracącego pasażerów państwowego przewoźnika udział w przetargach na obsługę połączeń regionalnych jest jedną z niewielu szans, aby poprawić bilans spółki. Co więcej udział w postępowaniach przetargowych stwarza też szansę na przełamanie dotychczasowego sposobu myślenia spółki, co do którego można odnieść wrażenie, że starania o pozyskiwanie dotacji i środków unijnych zdominowały starania o pozyskiwanie pasażerów – uważa Beim.

[mc4wp_form id="84"]

Ekspert zauważa jednak, że dla prawidłowego działania konkurencji na rynkach regionalnych połączeń niezbędna jest konsekwencja, która musi przejawiać się w organizacji przetargów na wszystkie dotowane przez państwo lub samorządy przewozy pasażerskie, niezależnie czy to są pociągi regionalne czy międzywojewódzkie. – Jest to bardzo ważne, gdyż sytuacja, w której jeden z uczestników przetargów ma gwarancję monopolu na jednym rynku, a na drugim uczestniczy w grze konkurencyjnej zaburza równowagę rynkową i nie służy konkurencji – zaznacza. Według niego istnieje bowiem ryzyko transferu środków z rynku, na którym podmiot posiada monopol, na rynki konkurencyjne, uniemożliwiając tym stabilne funkcjonowanie konkurencji.

– Teoretycznie więc, wszystko może – choć nie musi – prowadzić do sytuacji, której

przewoźnik pozyskując z wolnej ręki dotacje dla jednego segmentu połączeń (np. międzywojewódzkich) będzie starał się je wykorzystać dla zdobywania innych rynków (np. połączeń regionalnych). Oczywiście, zazwyczaj takie sytuacje nie dzieją się to bezpośrednio, ale poprzez inwestowanie wypracowywanego zysku – zauważa Michał Beim.

[irp]

Sytuacja bliska monopolowi

Jak zaznacza ekspert, uwarunkowania panujące w Polsce nie dają pełnej gwarancji, że opisane powyżej teoretyczne zagrożenie nie wystąpi. – Wprawdzie PKP Intercity nie posiada prawnego monopolu na przewozy międzymiastowe, to jednak powierzanie lukratywnych dotacji z wolnej ręki rodzi sytuację bliską monopolowi – zauważa.

Decyzja rządu podjęta we wrześniu ubiegłego roku, na mocy której PKP Intercity otrzymało dodatkowe 1,7 mld zł na lata 2014-2020, do ok. 2,8 mld zł subwencji w perspektywie dekady do 2020 r., jest więc w jego opinii bardzo niekorzystna dla konkurencji. – W szczególności, gdy ma to miejsce przy malejącej – wprawdzie powoli, ale jednak konsekwentnie – pracy eksploatacyjnej państwowego przewoźnika – podsumowuje dr Michał Beim.

Źródło: Rynek Kolejowy. [Czytaj dalej...](#)