

Koleje Dolnośląskie podpisały z marszałkiem woj. dolnośląskiego umowę na wykonywanie przewozów na Dolnym Śląsku w latach 2015-2022. W Polsce tak długie umowy na wykonywanie przewozów to wciąż rzadkość – ocenia Rynek Kolejowy. Jakie konsekwencje dla rynku kolejowych przewozów pasażerskich ma podpisana umowa?

– Powinna wywołać pozytywne skutki dla Kolei Dolnośląskich. Zwłaszcza, że spółka ta ma nowe, dynamiczne kierownictwo. Ośmioletni kontrakt pozwoli na spełnienie planów taborowych spółki. W ten sposób zyskuje ona gwarancję – pod warunkiem, że będzie wywiązywać się z umowy – że jej przychody (czy też wkład własny, kredyty) wystarczająco pokryją, oprócz funduszy unijnych, środki na zakup nowego taboru – ocenia w rozmowie z naszym portalem dr Michał Beim, ekspert Instytutu Sobieskiego, Adiunkt na Wydz. Melioracji i Inżynierii Środowiska Uniwersytetu Przyrodniczego w Poznaniu.

Jego zdaniem pozwoli to planować spółce w sposób bardziej rozsądny. Wiedząc jakie konkretnie trasy, i jak długo, będzie obsługiwać, spółka będzie mogła bardziej dopasować swoje możliwości pod ich obsługę.

– Ponadto Koleje Dolnośląskie będą mogły prowadzić bardziej stabilną politykę kadrową – uważa Michał Beim. – I łatwiej pozyskiwać z rynku maszynistów, którzy często obawiają się podejmować w nowych spółkach przewozowych, nie wiedząc jak długo zagrzeją w nich miejsce. Będzie także mogła wdrożyć system szkoleń dla pozostałej części personelu, np. pod kątem nauki języków obcych. Tak więc mając dłuższy kontrakt łatwiej jest planować swoją działalność, niż w dotychczasowej sytuacji, gdy trwał on najczęściej tylko rok. Bowiem wówczas trudno sensownie kupować nowy tabor: nie wiadomo czy po pół roku jest go za dużo czy też trzeba go dokupywać.

[mc4wp_form id="84"]

Zaś, jak przypomina ekspert Instytutu Sobieskiego, tabor produkuje się – przynajmniej składy elektryczne – na ok. 30 lat, natomiast spalinowe – na 20-30 lat.

– Wobec tego kontrakt ośmioletni to jedna trzecia, jedna czwarta czasu, trwałości takiego taboru – wylicza Beim. – Pozwala to zatem planować jego zakup czy leasing w sposób długofalowy, dopasowany do realnych potrzeb. Jak również w sposób stabilny rozwijać się kolei. Z drugiej strony tak długi kontrakt ogranicza konkurencję na rynku przewozów.

Ekspert dodaje, że ta część rynku przewozów kolejowych, zgodnie z unijną dyrektywą 1370 z 2007 r. oraz innymi dyrektywami z pierwszego i drugiego pakietu kolejowego, której nie obsługuje przewoźnik wewnętrzny (czyli w tym przypadku przez Koleje Dolnośląskie), powinna podlegać konkurencji, na podstawie rozpisywanych z odpowiednim wyprzedzeniem przetargów, również 8-10 letnich.

[irp]

- W ten sposób ich zwycięzca, np. Przewozy Regionalne, Arriva czy jakiś inny podmiot, posiadałaby podobną stabilność w funkcjonowaniu, jaką cieszy się przewoźnik wewnętrzny - uważa dr Michał Beim. - Patrząc na Europę Zachodnią można dostrzec dość powszechną praktykę, że określony fragment rynku (1/3 czy 1/2) powierza się przewoźnikowi wewnętrznemu, a resztę poddaje się grze konkurencyjnej. Myślę, więc że Dolny Śląsk postępuje rozsądnie i w sumie wiadomość o ośmioletniej umowie na przewozy oceniam pozytywnie - kończy ekspert.

Źródło: Biznes Alert. [Czytaj dalej...](#)