

Realny problem regionalnych przewozów pasażerskich leży w organizacji rynku kolejowego – mówi dr Michał Beim, ekspert z Instytutu Sobieskiego.

Zła sytuacja spółki Przewozy Regionalne wynika zasadniczo z dwóch kwestii: obciążeń wynikających z transformacji oraz złej organizacji rynku. Proces wyodrębnienia spółki Przewozy Regionalne dokonywał się w pośpiechu i bez głębokiego przemyślenia roli przewoźnika na rynku przewozów kolejowych. Ostateczne rozstrzygnięcia zapadły na kilka dni przed przekazaniem samorządom wojewódzkim udziałów w spółce. Do ostatniej chwili nie było wiadomo, czy pociągi pospieszne pozostaną w spółce, czy też zostaną przeniesione do PKP Intercity. Ostatecznie zdecydowano się na drugie rozwiązanie. Było to grzechem pierworodnym.

Decyzja skutkowała rozbiciem systemu połączeń regionalnych funkcjonujących według zasady pociągów dwóch prędkości: osobowych i pospiesznych (będących odpowiednikiem znanych za granicą ekspresów regionalnych) został obdarty z najbardziej atrakcyjnego elementu. Brak wzajemnego honorowania biletów przez obie spółki spowodował gwałtowne odejście najbardziej wiernych pasażerów – posiadaczy biletów okresowych – od kolei.

Drugim grzechem pierworodnym było przekazanie udziałów Przewozów Regionalnych również województwom, które posiadały własne spółki kolejowe i nie były zainteresowane udziałem w spółce. Nie wypracowano formuły, która wynagrodziłaby im trud tworzenia przewoźnika, np. wesprzeć te samorządy finansowo w zakupie taboru, samorządy te stały się de facto swoistym balastem dla spółki, ograniczając jej sterowność. Przypuszczalnie również i w tym przypadku ideą przewodnią była chęć maksymalnego ograniczania konkurencji. W rezultacie powstał projekt, który od samego początku miał się nie udać.

[mc4wp_form id="84"]

W celu wypracowania rozwiązań systemowych na rynku kolejowym najważniejsze są dobre wzorce w zakresie organizacji przetargów na połączenia regionalne. Przetarg powinien być rozpisywany z ok. trzyletnim wyprzedzeniem na okres 8-12 lat. Od momentu ogłoszenia przetargu do momentu składania ofert powinno upływać nie mniej niż pół roku. Czas ten jest potrzebny na wysondowanie rynku przez potencjalnych chętnych. Maksymalnie kolejne pół roku to sama procedura wyłaniania przewoźnika. Dwa lata są potrzebne natomiast, aby zakupić lub wyleasingować nowy tabor, wybudować profesjonalne zaplecze, czy zatrudnić

odpowiednią kadrę. Czas 8-12 lat świadczenia usług jest potrzeby na choćby częściową amortyzację taboru i zaplecza technicznego.

Przy organizacji przetargów należy dokonać podziału sieci kolejowej w województwie na mniejsze podsieci. Warunkiem koniecznym jest osobne rozpisanie trakcji spalinowej i elektrycznej. Tylko w takim momencie na rynku mogą się pojawić mniejsze podmioty, a władze regionalne mają większy wachlarz oferentów niż tylko zasiedziały firmy.

Ponadto, państwo polskie musi wziąć realną współodpowiedzialność za funkcjonowanie kolei regionalnych. Nie może być to jednak stałe poszukiwanie idei, jak przekształcić spółkę należącą do samorządów wojewódzkich. Celem powinno być tu zapewnienie stabilnych mechanizmów finansowania. Dotychczasowy udział w podatku CIT oraz wsparcie z Funduszu Kolejowego są wysoce niewystarczające.

Niewykorzystaną szansą na poprawę wskaźników absorpcji funduszy unijnych na kolej było odrzucenie pomysłu autora niniejszego tekstu odnośnie stworzenia państwowej spółki taborowej, która leasingowałaby go wybranym w przetargach przewoźnikom wykonującym połączenia w służbie publicznej. Duża liczba taboru mogła zasilić połączenia regionalne i międzywojewódzkie, dając szansę Przewozom Regionalnym, które generalnie korzystają w najmniejszym stopniu z zakupów dokonywanych przez samorządy wojewódzkie.

Należy leczyć przyczynę, tj. brak stabilnego i konkurencyjnego rynku kolejowego, a nie objawy w postaci problemów finansowych spółek kolejowych. Bez otwarcia rynku kolejowego na konkurencję będziemy świadkami kolejnych programów ratunkowych i restrukturyzacji spółki. Koszty tych procesów będą większe niż rachunki wystawiane przez firmy consultingowe: odpływ pasażerów i dalsza zapaść kolei. Dziać się to będzie w sytuacji, gdy zapotrzebowanie społeczne na połączenia regionalne systematycznie rośnie.

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