

Jaka przyszłość czeka Przewozy Regionalne? Mówi się o dwóch możliwych wariantach. Jeden z nich zakłada dalszą regionalizację czy nawet podział przewoźnika, zaś drugi jego powtórna nacjonalizację. Ministerstwo infrastruktury podpisało porozumienie z Agencją Rozwoju Przemysłu, na podstawie którego, poprzez specjalnie powołaną spółkę ARP ma wypracować koncepcję przyszłości PR – napisać „Rynek Kolejowy”.

– Po pierwsze w naszym kraju powinniśmy postępować tak, jak na całym świecie się to robi: zorganizować przetargi na wszelkie połączenia kolejowe dotowane przez państwo, w tym na przewozy pasażerskie w poszczególnych województwach – na okres 5-10, a nawet 15. lat. Wszystko po to, by firma, która zwycięża mogła dokładnie przygotować odpowiedni tabor i zapewnić finansowanie przez cały ten czas – uważa w rozmowie z naszym portalem dr Michał Beim, ekspert Instytutu Sobieskiego, adiunkt na Uniwersytecie Adama Mickiewicza w Poznaniu.

Zdaniem Beima dopóki do tego nie dojdzie, nie ważne czy rzecz dotyczy firmy państwowej, samorządowej, nie ma mowy by mogła ona prawidłowo funkcjonować.

– Niestety poczynania obecnego rządu wobec Przewozów Regionalnych mają charakter antyrynkowy – stwierdza Beim. – Pomysł powołania specjalnej spółki, która zajmie się opracowaniem koncepcji przyszłości PR przypomina mi, jak niegdyś Balcerowicz, obiecując różne rzeczy, w tym walkę z biurokracją chciał powołać urząd ds. walki z biurokracją. To jest ten sam kierunek myślenia, co w przypadku Przewozów Regionalnych.

[mc4wp_form id="84"]

Zdaniem eksperta przypomina to także sprawę zakupu Pendolino dla PKP Intercity. Podatnik polski – nieważne czy łożący na Skarb Państwa czy na garnuszek unijny, płaci za niezwykle drogą zabawkę – która kosztowała ponad 2,7 mld zł, z czego tylko nieco ponad 22 proc. (ok. 150 mln euro z całej kwoty 665 mln) pokryją fundusze unijne. Sama Unia bowiem uznała, że współfinansowanie pociągu z publicznych pieniędzy może zaburzyć konkurencję na polskim rynku przewozowym.

– Państwo – mówi dalej Beim – powinno oczywiście łożyć, ale jedynie na naturalny monopol, czyli modernizację i utrzymanie torów. To właśnie na ten cel powinny iść także środki unijne. Bowiem infrastruktura kolejowa nie jest w stanie być utrzymywana na zasadach rynkowych. Dzięki temu na torach można zapewnić konkurencję różnych przewoźników. Np. we Włoszech prezes Ferrari utworzył

specjalną spółkę kolejową, wożącą pasażerów superluksusowymi pociągami, zaryzykował własne środki i był w stanie na tym zarobić. I na tym polega rynek.

Poza porządkiem na rynku, który trzeba by zrobić, należy wziąć pod uwagę, że nie uzyska się żadnych efektów oszczędnościowych dla samorządów przy przetargach, jeśli nie będzie wiadomo, jak będą przebiegać remonty torów na danych odcinkach tras. Tymczasem mamy do czynienia z ustawicznymi opóźnieniami PKP PLK. Ostatnio zapowiedziano np., że zakończenie modernizacji linii z Warszawy do Radomia „przesunie się” o kilka lat, do końca 2019 r. Powoduje to, że nie wiadomo ilu pasażerów, zniechęconych przedłużającymi się remontami, będzie faktycznie korzystało z takich połączeń. Nie wiadomo także, z jaką prędkością będą się poruszać pociągi na remontowanych odcinkach.

– To oznacza, że przystępując do przetargu na zorganizowanie połączeń w danym województwie trzeba zakładać ekstremalne sytuacje, np., że PLK wycofa się z planowanego wcześniej remontu – mówi Beim. – I ten fakt trzeba by uwzględnić w zaplanowanych dla pasażerów taryfach.

– W takiej nieprzewidywalnej sytuacji pomysły na przetrwanie danej spółki kolejowej poprzez dzielenie jej, łączenie, prywatyzowanie czy renacjonalizowanie moim zdaniem nie mają sensu – kończy ekspert Instytutu Sobieskiego.

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