

Co czeka PKP?

Autor: Szymon Chrupczalski

„Osobiście poczuwam się do odpowiedzialności za zaistniałą sytuację. Przepraszam” - [mówił w czwartek](#) (16 grudnia 2010 r.) w sejmie wiceminister infrastruktury, Juliusz Engelhardt, odnosząc się do chaosu w rozkładzie jazdy PKP i gigantycznych opóźnień pociągów.

Rzeczywiście, pasażerowie mieli powody do narzekań: rozkłady na dworcach i w Internecie różniły się od siebie, pociągi stawały w trasie unieruchomione przez padający (jak co roku w grudniu) śnieg, a najczęstszym komunikatem na dworcach były informacje o opóźnieniach. Taka sytuacja wiąże się również z opóźnieniami przewozów towarowych i stratami dla biznesu.

Problem Kolei Powolnych

Za bałagan na kolei prezesi spółek PKP SA, PKP PLK i Intercity oraz ich zastępcy zostali [ukarani odebraniem nagrody rocznej](#). Znaczna część [opinii publicznej, mediów](#) czy firm sondażowych zdaje się jednak nie dostrzegać, że publiczne przeprosiny ze strony urzędników czy karcenie dyrektorów to wyłącznie polityczna zagrywka, która pozwala uspokoić rozgoryczonych obywateli i zapewnić, że „ktoś” robi „coś”. Zgodnie z zapowiedzią premiera, do końca roku [rząd ma pociągać winnych do odpowiedzialności](#)

[...] obojętnie na jakim szczeblu. W tym sensie obojętne, że nawet na najwyższym, jeśli okaże się, że tam sięga odpowiedzialność za ten bałagan.

Problem leży jednak znacznie głębiej i nawet dymisja wiceministrów czy wymiana całego zarządu PKP nie poprawi jakości usług kolejowych. Państwowej spółce z sektora „strategicznego” nawet po latach strat nie groziło bankructwo – najsurowsza kara za ignorowanie życzeń konsumentów, nie groziła jej konkurencja, odpowiedzialności nie mogli wyciągnąć właściciele – majątek

państwowy zawsze oznacza brak [realnego właściciela](#); istnieje jedynie technokratyczny zarządca.

Podsycając polowanie na winnych, Urząd Transportu Kolejowego grozi nałożeniem kar w wysokości do 2% przychodu danej spółki za ubiegły rok ([art. 66 pkt 2 Ustawy o transporcie kolejowym](#)). Jest to tylko groźba psychologiczna, również bez większego wpływu na stan PKP – ewentualna kara wpłynie do budżetu państwa, z którego są przekazywane środki na pokrycie strat spółek kolejowych.

Kapsuła komunizmu

PKP przemknęło przez okres transformacji gospodarczej w niemal niezmiętej formie gigantycznego molocha i największego w Polsce pracodawcy dotowanego ze środków publicznych. W nowej rzeczywistości ludzie szybko się przekonali, że taniej, szybciej i wygodniej podróżuje się prywatnymi busami, w dłuższe trasy w kilka osób opłaca się jechać samochodem, a towary lepiej przewozić ciężarówkami.

Podczas próby reformy w 2001 r. utworzono [grupę kapitałową PKP SA](#), której jedynym udziałowcem został Skarb Państwa; w jej skład weszły spółki przewozów pasażerskich, towarowych, kilka spółek obsługujących infrastrukturę i inne. Jednocześnie utworzono spółkę Przewozy Regionalne, którą stopniowo oddawano pod kontrolę samorządów województw: od 2003 r. samorzady mogły dofinansowywać nierentowne połączenia, w 2008 r. stały się udziałowcami w spółce, a od 2009 r. przedstawiciele władz samorządów wojewódzkich zasiadają w jej organach.

Ta namiastka konkurencji między grupą PKP SA a Przewozami Regionalnymi, czyli **de facto** między rządem a samorządami województw, doprowadziła do powstania tanich połączeń i wymusiła na pozostałych spółkach przewozów pasażerskich grupy PKP wprowadzenie promocyjnych biletów i obniżkę cen. Mimo że wiele połączeń Przewozów Regionalnych jest rentownych, owa spółka nadal nie może się pozbyć długów, notorycznie zalega też z opłatami za użytkowanie torów. Istnieje jeszcze sześciu innych, lokalnych przewoźników, konkurujących z PKP na Śląsku, Mazowszu, Kujawach i Pomorzu. I chociaż np. przewoźnik Arriva

został kupiony przez Deutsche Bahn, spółkę należącą w 100% do niemieckiego Skarbu Państwa, konkurencja między firmami wymusiła zdecydowaną poprawę świadczenia usług – z korzyścią dla pasażerów.

Półprywatyzacja – koło ratunkowe dla tonących

Zapowiadana od wielu lat prywatyzacja spółek PKP ma wreszcie ruszyć w 2011 r. Wydaje się, że jest to ostatni moment – jak można przeczytać w przygotowanym przez Ministerstwo Infrastruktury „Programie działań dla [rozwoju transportu kolejowego](#) do roku 2015”, sama kwota spłaty zadłużenia PKP wynosi obecnie ponad miliard złotych rocznie. Rząd nie ma jednak zamiaru oddać szybko sektora kolejowego: na początek sprzedana ma zostać połowa akcji spółki PKP Cargo (przewozy towarowe), która po dwóch latach dużych strat wykazuje w końcu niewielki [zysk księgowy](#). Konieczność prywatyzacji przyspiesza istnienie konkurencji na ogólnopolską skalę: ok. 45% przewozów obsługuje PKP Cargo, [35% należy](#) do DB Schenker Rail (Deutsche Bahn), kilka procent do grupy Lotos SA (53% akcji tej spółki należy do polskiego Skarbu Państwa), do prywatnego CTL Rail i kilku mniejszych przewoźników. Rzeczywista i pełna prywatyzacja pozostałych spółek PKP ma nastąpić tylko w przypadku mniejszych podmiotów, świadczących pomocnicze usługi dla grupy PKP, a zapowiadaną sprzedaż samorządowi województwa Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście trudno nazwać prywatyzacją.

Prezes PKP SA, Andrzej Wach, pytany o kilkakrotne przekładanie terminów prywatyzacji, [stwierdził](#): „Spółki prywatyzuje się wtedy, kiedy mają odpowiednią wartość, a budowaniu tej wartości nie sprzyjały różne okoliczności ostatnich lat”. Rzeczywiście, można bez trudu odnaleźć przeszkody w budowaniu tej wartości – spółki należą do Skarbu Państwa! Tylko w 2010 r. dotacje z budżetu na PKP wyniosły blisko 3 mld zł – to akurat tyle, ile mają wynieść przychody z pełnej prywatyzacji PKP Cargo. Każdy kolejny rok trwania PKP oznacza miliardy złotych zabierane z kieszeni podatników, nie ma jednak żadnych szans, aby wydatki te zostały kiedykolwiek zwrócone dzięki wpływom z prywatyzacji. Rację miał Mart Laar, premier Estonii, który z sukcesem przeprowadził prywatyzację państwowych przedsiębiorstw i który twierdzi, że podstawą wolnego rynku jest

ustalenie własności, a cel prywatyzacji to nie pozyskanie pieniędzy do budżetu państwa, lecz przekazanie źle funkcjonujących firm w prywatne ręce.

Jeden rozmiar pasuje wszystkim

Obecny zarządca infrastruktury kolejowej – PKP Polskie Linie Kolejowe – ma zostać uniezależniony od Grupy PKP przy zachowaniu kontroli nad spółką przez Skarb Państwa. Ten ruch jest podyktowany wprowadzaniem w życie dyrektyw znanych pod nazwą pakietów kolejowych (www.utk.gov.pl/porta1/pl/101/128/Dyrektywy_Rozporzadzenia_i_Decyzje.html), według których infrastruktura kolejowa powinna być otwarta na równych zasadach dla wszystkich przewoźników – docelowo na obszarze całej Unii (bez wymogu prywatyzacji). Pakiety dyrektyw kolejowych szczegółowo kreślą wizję europejskiego transportu kolejowego, opłat, zasad współdziałania, kar za spóźnienia pociągów i odszkodowań dla pasażerów. Jednocześnie pakiety określają się jako liberalizujące rynek - czy rzeczywiście?

Friedrich August von Hayek w książce *Zgubna pycha rozumu* napisał:

[...] rozwiązanie regulacyjne jest mentalnością „jeden rozmiar pasuje wszystkim”, która konsekwentnie usztywnia innowację i kreatywność wolnego rynku i w tym procesie powstrzymuje konkurencję [...].

To prawda, że unijna regulacja chwilowo poprawi sytuację polskiego pasażera i jest batem na przestarzałe PKP, lecz istnieje co najmniej kilka argumentów za tym, że regulacja oraz przyjęta polityka rozwoju transportu kolejowego mają dużo wad:

- Odgórnie narzucony wymóg równego korzystania z infrastruktury oznacza jej państwową własność albo mieszaną formę własności pod ścisłym zarządem publicznym (rządowym albo samorządowym). Choć polskie prawo dopuszcza sprzedaż infrastruktury prywatnym przedsiębiorcom (art. 18b ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP), dotyczy to tych odcinków, które nie mają znaczenia dla rządu ani samorządów – w praktyce mogą to być turystyczne odcinki kolei wąskotorowej. Gorsza

jakość oraz mniejsza innowacyjność w modernizacji i rozwoju infrastruktury jest oczywistą konsekwencją utrzymania monopolu.

- Jak wykazał to Ludwig von Mises, przy braku własności prywatnej niemożliwa jest racjonalna kalkulacja ekonomiczna. Państwowy zarządca infrastruktury nie musi się liczyć z innymi, konkurencyjnymi środkami transportu i może utrzymywać infrastrukturę kolejową, choćby była wielokrotnie kosztowniejsza niż sieci autostrad czy innych rozwiązań transportowych.
- Tak zwany wzrost konkurencyjności transportu kolejowego odbywa się poprzez opodatkowanie transportu samochodowego i subsydiowanie z tych środków kolei (tak jest przekazywana część wpływów z opłaty paliwowej). Na wolnym rynku takie działanie nie byłoby możliwe: jeśli przedsiębiorca odnotowuje straty, oznacza to, że źle używa swoich zasobów i nie zaspokaja potrzeb konsumentów, więc zamiast w tory powinien inwestować w drogi, barki rzeczne, samochody, samoloty.
- Istnienie dotowanych publicznych przewoźników oznacza, że konkurować będą rządowe subsydia – to niezbyt dobra informacja dla podatników niektórych państw, szczególnie Niemiec i Francji.
- Centralnie zaplanowana wizja rozwoju transportu pozbawia kreatywności – nigdy się nie dowiemy, jak wyglądałby transport, gdyby jego rozwój pozostawić rynkowi. Być może tak, jak dzisiejszy Internet – zdecentralizowany, otwarty, tani, dający ogromne możliwości dotarcia wszędzie w krótkim czasie.
- Centralne regulacje mogą prowadzić do powstania błędów na wielką skalę, które trudno będzie szybko skorygować i które dadzą pretekst do dalszych interwencji. Porażka wspólnej polityki rolnej UE jest tego przykładem.

Czy da się inaczej? Owszem – w dwóch krajach szczytujących się najlepszym transportem kolejowym, Szwajcarii i Japonii, istnieje duża publiczno-prywatna firma kolejowa, ale i wielu w pełni prywatnych przewoźników, przy czym oni również posiadają na własność infrastrukturę kolejową ([w Japonii](#) ok. 30% długości torów, szczególnie w aglomeracjach). Jednak można!