

Czy zje nas Deutsche Bahn?

Autor: **Kasper Fiszer**¹

O kolei w polskich mediach najczęściej można usłyszeć przy okazji spektakularnych porażek transportu szynowego: w grudniu ogólnopolskie tytuły szeroko komentowały nieudany start wojewódzkiej spółki Koleje Śląskie², której nie udało się na czas skompletować taboru. Rok wcześniej tematem z pierwszych stron gazet był chaos informacyjny wokół nowego rozkładu jazdy i tłok w pociągach w okresie świątecznym. W ostatnich tygodniach prasa znów doniosła o kolejnej katastrofie, tym razem – prognozowanej. *Bez reform polska kolej przestanie istnieć po 2019 roku* – donosi ekonomiczny portal forsal.pl³, komentując opublikowany przez Instytut Jagielloński raport nazwany [Białą Księgą Polskiej Kolei](#).

Tytuł krótkiego newsa brzmi nad wyraz dramatycznie. Przed oczami automatycznie pojawia się obraz kilometrowego sznura porzuconych wagonów, opustoszałych dworców i dezorientowanych pasażerów biegających w desperackich próbach znalezienia jakiegoś środka transportu. Wizja ekspertów Instytutu Jagiellońskiego jest jednak inna: *W 2019 roku wchodzi czwarty pakiet [kolejowy]⁴ i jeśli nie będziemy bardziej przygotowani, to powinniśmy się przygotowywać na to, że polskie koleje zastąpi Deutsche Bahn. To nie będzie konkurent, tylko (...) gwóźdź do trumny Polskich Kolei Państwowych* – powiedział „Gazecie Wyborczej” Wojciech Jakóbiak, ekspert IJ⁵. Warto zastanowić się nad tym, czy pojawiająca się od lat obawa przed widmem niemieckich kolei krążących nad polskimi torami ma sens. W tym celu

1 Kasper Fiszer — absolwent UAM, student UŁ. Dziennikarz związany z transportem szynowym. Publikował w najważniejszych tytułach branży kolejowej, m.in. w "Kurierze Kolejowym", "Rynku Kolejowym" i "Świecie Kolei".

2 Koleje Śląskie prowadziły wprawdzie działalność przewozową już wcześniej, ale 9 grudnia jej skalę znacznie rozszerzono – z 2 do 21 tras.

3 *Instytut Jagielloński: bez reform polska kolej przestanie istnieć po 2019 roku*, http://forsal.pl/artykuly/697420,institut_jagiellonski_bez_reform_polska_kolej_przestanie_istniec_po_2019_roku.html# [dostęp: 10 maja 2013 r.].

4 IV Pakiet Kolejowy to zestaw regulacji prawnych zaproponowanych przez Komisję Europejską mający na celu unifikowanie krajowych przepisów dotyczących dostępu do infrastruktury, norm technicznych itp. oraz wymuszenie przetargowej drogi kontraktowania kursów finansowanych z publicznych pieniędzy.

5 *Raport Instytutu Jagiellońskiego ws. kolei: wejście Deutsche Bahn do Polski będzie gwóździem do trumny PKP*,

http://wyborcza.pl/10,82983,13830984,Raport_Institutu_Jagiellonskiego_ws_kolei_wejscie.html# [dostęp: 10 maja 2013 r.].

przyjrzymy się obecnej sytuacji na rynku kolejowych przewozów pasażerskich i spróbujemy dostrzec największe problemy w jego funkcjonowaniu.

Kto ustala rozkład jazdy?

Kolej pasażerska to najsilniej regulowany przez różne szczeble władzy segment rynku transportowego. Wszystkie pociągi na publicznej sieci PKP uruchamiane są w jeden z trzech poniższych sposobów. Pierwszy to zamawianie kursów przez marszałków województw. Finansują oni pociągi regionalne i niektóre dalekobieżne pociągi osobowe⁶. Urzędy marszałkowskie kontraktują uruchomienie pociągów z przewoźnikiem i dofinansowują kursy tak, by nie generowały one deficytu dla przedsiębiorstwa obsługującego trasę. Drugi rodzaj pociągów to te finansowane z budżetu centralnego. Ministerstwo Transportu dotuje kursy międzywojewódzkie i międzynarodowe, przeznaczając na ten cel około ćwierć miliarda zł rocznie⁷. Jedynym beneficjentem tej dotacji jest państwowa spółka PKP Intercity. Pociągi z trzeciej, najmniej licznej grupy uruchamiane są — teoretycznie — komercyjnie, na ryzyko przewoźnika, który nie dostaje dotacji z żadnego źródła. Z wpływów z biletów finansowane mają być tanie dalekobieżne pociągi interREGIO samorządowej spółki Przewozy Regionalne, pociągi najwyższych kategorii PKP IC oraz pociągi relacji Łódź — Warszawa tego przewoźnika. W praktyce jednak oba publiczne przedsiębiorstwa mające w swoich rozkładach jazdy pociągi komercyjne przynoszą straty⁸. Jeśli ten trend nie odwróci się, za uruchomienie kursów niedotowanych i tak zapłaci — pośrednio — podatnik, ratując spółki przed bankructwem lub spłacając długi przewoźników.

Słowem, rozkład jazdy znakomitej większości kursów nie jest wyznaczany przez przewoźników konkurujących ze sobą i z innymi środkami transportu ofertą, ale przez urzędnicze decyzje. Marszałkowie województw i minister transportu decydują, które

6 Po ostatniej nowelizacji przepisów o obowiązkach samorządów różnych szczebli w tym zakresie, województwa przestały finansować pociągi lokalne, czyli kursujące wewnątrz jednego powiatu — takich pociągów w tej chwili praktycznie nie ma. Po tej zmianie prawnej rozkładów jazdy zniknęły połączenia ze Sławna do Darłowa i z Aleksandrowa Kujawskiego do Ciechocinka.

7 Zob. *PKP InterCity dostanie 2,8 mld zł dofinansowania*,

http://wyborcza.biz/biznes/1,101562,8709534,PKP_InterCity_dostanie_2_8_mld_zl_dofinansowania.html [dostęp: 11 maja 2013 r.].

8 Strata Przewozów Regionalnych w roku 2011 wyniosła przeszło 52 mln zł — zob. *Raport roczny. Przewozy Regionalne sp. z o.o.*, Warszawa 2012, s. 31. Nowszych danych dotychczas nie udostępniono. Strata PKP Intercity SA w 2012 roku wyniosła ok. 9 mln zł, a władze spółki szacują, że w 2013 r. będzie wielokrotnie większa. Zob. *PKP Intercity przynosi straty*, komunikat Informacyjnej Agencji Radiowej, <http://www.bankier.pl/wiadomosc/PKP-Intercity-przynosi-straty-2768608.html> [dostęp: 12 maja 2013 r.].

trasy będą obsługiwane, jak duża będzie liczba połączeń, a ponadto wskazują godziny odjazdów — to oni, a nie rynek, wybierają więc, dla kogo przygotowana będzie oferta (np. rozkład jazdy dostosowany do potrzeb uczniów jest inny niż ten skierowany do pracowników dużych fabryk działających w systemie zmianowym). Pośrednio podatnika kosztować też mogą nieliczne kursy uruchamiane bez ingerencji aparatu władzy — ostatecznie z budżetu zostaną sfinansowane niepowodzenia uruchamiających te pociągi.

Puste przebiegi

Gwarancja finansowania kursów, nawet przy braku zainteresowania podróżnych, sprawia, że na sieci kolejowej wiele jest połączeń, z których niemal nikt nie korzysta. Przykłady można by mnożyć, ale wystarczy jeden z najbardziej wyrazistych. W styczniu tego roku województwo warmińsko-mazurskie uruchomiło nową linię — dwa kursy dziennie przejeżdżają 21-kilometrową trasę ze Szczytna do zaledwie trzysięczonej wsi Wielbark. Choć w miejscowości działa duża fabryka koncernu Ikea, godziny odjazdów nie zostały dostosowane do jej rytmu — można było dojechać pociągiem tylko na niektóre zmiany. Przedsięwzięcie stało się więc z oczywistych powodów niewypałem. „Frekwencja była znikoma” — potwierdziła Marta Milewska z Przewozów Regionalnych, które obsługują trasę⁹. Zdziwiony takim stanem rzeczy urząd marszałkowski zmienił rozkład jazdy tak, by nie pasował już żadnemu pracownikowi zakładu Swedwood, licząc najwyraźniej, że sami mieszkańcy malutkiego Wielbarka zapełnią mieszczący przeszło setkę pasażerów pojazd. Jak nietrudno się domyślić, nadzieje były płonne. Pociąg kursuje nadal — nadal pusty.

Nie znasz dnia ani godziny

Uzależniona nie od popytu, a od urzędniczych decyzji oferta przewoźników kolejowych jest tak niestabilna, jak sytuacja polityczna i stan finansów władzy wszelkich szczebli. Dalekobieżne pociągi opłacane z państwowej kasy — jest ich coraz mniej, choć wydatki na ich uruchomienie nie spadają — na niektórych trasach kursują tak, jakby decyzja o ich jeździe odbywała się w drodze losowania: w sierpniu 2009 roku z oblepionej plakatami z hasłem „Teraz nasza kolej!” stacji w Zamościu odjechał ostatni

⁹ Wypowiedź ta ukazała się pierwotnie w artykule mojego autorstwa pt. *Wielbark: pociągi nie dla fabryki* opublikowanym na łamach portalu „Kurier Kolejowy”, <http://kurierkolejowy.eu/aktualnosci/13170/Wielbark-pociagi-nie-dla-fabryki.html> [dostęp: 11 maja 2013 r.].

pociąg pasażerski przed półtoraroczną przerwą¹⁰ — na wiosnę 2011 kurs do Zielonej Góry wrócił do rozkładu jazdy w zasadzie w niezmienionej formie. Pięć miesięcy temu po kilku latach przerwy na tory powrócił wczesnoporanny kurs z Łodzi do Krakowa (jeździ pustawy), a uruchomiony w tym samym czasie nowy pociąg łączący Warszawę z czeskim Brzeclawiem za cztery tygodnie przestanie istnieć¹¹.

Rekordowa liczba zmian dotknęła jednak trasę finansowaną przez jedno z województw wielkopolskie. Zamknięta w 2000 roku wielkopolska linia z Piły do Wałcza została reaktywowana w 2007 roku. Po dziesięciu miesiącach funkcjonowania kursy zostały zastąpione przez omijające przystanki pośrednie autobusy. Po kolejnych dwóch miesiącach pociąg wyruszył ponownie, ale w związku z częstymi awariami był nierzadko zastępowany doraźnie przez autobus. W lutym 2012 roku urząd marszałkowski zlikwidował kursy, uprzedzając o tym pasażerów zaledwie kilka dni przed zawieszeniem ruchu. Marszałek zapowiedział jednocześnie, że uruchomi je ponownie na wydłużonej do Szczecina trasie w czerwcu. Ostatecznie linia ożyła we wrześniu, ale w grudniu zeszłego roku zmniejszono liczbę pociągów, a te, które zostały na torach, przestały zatrzymywać się w mniejszych miejscowościach. 9 czerwca nowoczesne szynobusy znów zaczną przystawać na przystankach pośrednich, ale tylko na dwóch z czterech. Jeśli któryś z Czytelników nie pogubił się jeszcze w gąszczu wydarzeń, poradził sobie lepiej niż mieszkańcy Wałcza, którzy najwyraźniej uznali kolej za niepewny środek transportu, gdyż — jak twierdził w kwietniu Sebastian Mikołajczak z biura prasowego wielkopolskiego urzędu marszałkowskiego — *liczba pasażerów jest mała*¹².

Deutsche Bahn już działa na polskim rynku

Trudno więc nie zadać sobie pytania czy tym, czego rzeczywiście należy się obawiać, jest niemiecki przewoźnik. Pytanie to nabierze rumieńców jeśli dodamy, że Deutsche Bahn, przed którym przestrzega IJ, od kilku lat wozi już polskich pasażerów. W 2006 roku województwo kujawsko-pomorskie, jako pierwszy region w kraju, nie zleciło

10 O ile nie zaznaczono inaczej, wszelkie dane o rozkładzie jazdy pochodzą z Sieciowych Rozkładów Jazdy Pociągów na odpowiedni rok (lata ubiegłe) oraz z internetowego rozkładu jazdy <http://rozklad.sitkol.pl> (rozkład 2012/13).

11 Zob. *Resort transportu chce oszczędzić na połączeniach międzynarodowych*, http://www.rynek-kolejowy.pl/44072/Resort_transportu_chce_oszczedzic_na%C2%A0polaczeniach_miedzynarodowych.htm [dostęp: 12 maja 2013 r.].

12 Wypowiedź ta ukazała się pierwotnie w artykule mojego autorstwa pt. *Mało pasażerów do Wałcza* na łamach portalu „Kurier Kolejowy”, <http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/13400/Malo-pasazerow-do-Walcza.html> [dostęp: 11 maja 2013 r.].

bowiem obsługi połączeń samorządowej spółce, lecz ogłosiło przetarg, w którym zwycięzcą okazało się — wówczas prywatne — konsorcjum Arriva-PCC. Przewoźnik przejął wszystkie niezelektryfikowane trasy w regionie, i — choć, rzecz jasna, kursuje według założeń urzędu, a nie wskazań rynkowych — wprowadził sporo korzystnych dla pasażera zmian: połączył relacje niektórych kursów tak, by pasażerowie nie musieli się przesiadać, a tam, gdzie było to niemożliwe, wskazał dogodne przesiadki na wywieszonych na stacjach rozkładach, wprowadził też kilka ofert obniżających cenę podróży. Wkrótce oba podmioty konsorcjum zostały wykupione przez państwowego giganta z Niemiec i w 2010 roku przewoźnik stał się częścią grupy Deutsche Bahn¹³. Polski pasażer nie odczuł straty, samorząd zakontraktował usługi taniej niż proponowały polskie spółki, wielu kolejarzy dawnego PKP znalazło zatrudnienie w zagranicznej firmie, a Arriva RP wygrała kolejny przetarg i w grudniu tego roku znacznie rozszerzy działalność¹⁴.

Inaczej niż chcą eksperci IJ, niczym interesem — może poza samymi tymi spółkami i działającymi w nich związkami zawodowymi — nie jest trwanie państwowych spółek kolejowych, a reformy kolei nie powinny mieć na celu zachowania dominującej pozycji przedsiębiorstw publicznych, a dobro podróżnego. Najmocniej uwidacznia to kontrast pomiędzy kondycją spółek kolejowych i przewoźników autobusowych.

PKP vs. PKS

Uwolniony w latach 90. rynek przewozów drogowych ewoluował bardzo szybko. Państwowe przedsiębiorstwa PKS prywatyzowano albo usamorzadawiano, zaś inne upadły, nie radząc sobie z konkurencją powstających masowo małych firm wożących ludzi mikrobusami. Niektóre z dawnych przedsiębiorstw państwowych same stworzyły silne marki, inne trafiły w ręce zachodnich koncernów (m.in. Veolii, która zostanie zakupiona przez... Deutsche Bahn¹⁵), a część połączyła się w rodzime grupy (m.in. Mobilis, PKSiS Oświęcim). Choć nadal nie brakuje firm oferujących niski standard usług, wielu spośród dawnych *busiarzy* jeżdżących rozklekotanymi *nyskami* stała się dużymi, prężnymi przedsiębiorstwami.

13 Zob. http://www.arriva.co.uk/arriva/en/about_arriva/history_growth/overview/ (ang). [dostęp: 11 maja 2013 r.].

14 Zob. *Arriva znowu pokonała w KIO Przewozy Regionalne*, http://www.rynek-kolejowy.pl/44665/Arriva_znowu_pokonala_w%C2%A0KIO_Przewozy_Regionalne.htm [dostęp: 11 maja 2013 r.].

15 Zob. *Deutsche Bahn kupuje Veolię*, <http://www.ekonomia.rp.pl/arttykul/706254,1007660-Deutsche-Bahn-kupuje-Veolie.html> [dostęp: 12 maja 2013 r.].

Dziś z usług zbiorowego transportu drogowego korzysta o wiele mniej podróżnych niż dawniej — 570 mln pasażerów w 2010 roku wobec 782 mln w 2005 r.¹⁶ — ale w związku ze znacznym rozwojem transportu indywidualnego spadek był w dużej mierze nieunikniony i dotyczy głównie kursów lokalnych. Po latach stagnacji w ruchu dalekobieżnym — niedotowanym z żadnych źródeł — dzieje się bardzo wiele: spektakularny sukces niskokosztowej marki PolskiBus.com oferującej niedrogie połączenia między największymi miastami skłonił inne firmy do przyjęcia podobnego modelu biznesowego. Za kilka złotych można więc przejechać pół Polski także autobusami przewoźników z polskim kapitałem: NeoBus z Podkarpacia i Muszkieter z Ziemi Świętokrzyskiej. Inni obniżają ceny — z Warszawy do Przemyśla autobusami PKS Przemyśl można pojechać już za 30 zł — podnoszą standard autobusów, instalując np. odbiorniki bezprzewodowego Internetu, albo kupują nowe pojazdy czy wreszcie uruchamiają kursy w nowych relacjach.

Podsumowanie

Nie powinniśmy się więc obawiać zachodnich przewoźników, ale silnych regulacji państwowych. Dziś wejście na rynek kolejowych przewozów pasażerskich jest niemal niemożliwe — skomplikowane procedury uzyskania wymaganych świadectw, dopuszczeń i koncesji wymagają nie miesięcy, a lat przygotowań, zaś inny niż w transporcie drogowym sposób finansowania infrastruktury — w przeciwieństwie do użytkowników dróg przewoźnicy kolejowi płacą, oprócz akcyzowania energii, olbrzymie koszty dostępu do torów należącej do grupy PKP spółce Polskie Linie Kolejowe — utrudnia konkurencję z przewoźnikami autobusowymi i z jazdą prywatnym samochodem.

Co zatem zrobić, by polska kolej nie przestała istnieć w sensie faktycznym, a nie organizacyjnym? Zmiana sposobu finansowania infrastruktury drogowej wymagałaby zupełnie nowej optyki podatkowej i w obecnych realiach społecznych i prawnych wydaje się niemożliwa do przeprowadzenia, konkurencja dróg żelaznych z tymi asfaltowymi zawsze będzie więc trudna. Jednak bez urynkowienia branży kolejowej Polska skazana jest albo na drogą i niedopasowaną do potrzeb sieć kolei finansowanych ze środków publicznych — niezależnie od tego, czy przewozy zostaną powierzone państwowej spółce z Polski, czy z Niemiec — albo na to, że — jak wieszczęł nagłówek znanego portalu — przy okazji cięć budżetowych *polaska kolej przestanie istnieć*. Przestanie istnieć całkowicie.

16 Tamże.

