

Sprzedajmy nasze drogi

Autor: **Benjamin Powell**

Źródło: econlib.org

Tłumaczenie: **Marcin Moroń**

Tłumaczenie za zgodą [Liberty Fund](#).

Każdego tygodnia miliony Amerykanów są zmuszone znosić ogromne korki na rozpadających się drogach. Dla większości ludzi to naturalne, że dojazdy do pracy w dużym mieście wyglądają w ten sposób. Są oni jednak w błędzie. Prywatnie utrzymywane, zarządzane i wyceniane drogi mogłyby rozwiązać wiele problemów trapiących rzesze dojeżdżających każdego dnia do pracy. Chociaż hasło „sprzedaży dróg” może brzmieć radykalnie, prywatyzacja tego sektora nie jest bynajmniej jakąś utopijną mrzonką. Jest to proces, który w przeróżnych formach ma miejsce w USA oraz w innych częściach świata.

Problemy z rządem

Nie trzeba szukać daleko, aby ujrzeć problemy związane z państwową siecią dróg. Przeciążenie to najbardziej oczywisty z nich. W Los Angeles przeciętny dojeżdżający do pracy spędza 72 godziny rocznie w korkach. Choć jest to miasto o największym przeciążeniu dróg, nie stanowi ono żadnego odosobnionego wyjątku. W 14 największych obszarach miejskich dojeżdżający spędzają w korkach średnio 54 godziny rocznie, a zatłoczenie ulic wciąż rośnie. Od 1995 r. wzrosło o ponad 25%, a od 1982 r. o 157%. Korki są problemem nawet w mniejszych aglomeracjach — w Colorado Springs dojeżdżający spędzili średnio 27 godzin rocznie w zatorach drogowych¹.

Frustracja obywateli wynikająca z zatłoczonych dróg często przekłada się na presję wobec polityków, by „coś z tym zrobili”. Zdecydowanie zbyt często politycy podejmują czysto symboliczne oraz astronomicznie kosztowne projekty, takie jak sieć

1 Dane pochodzą z raportów na temat ruchu w miastach opracowywanych przez [Texas Transportation Institute](#).

kolejek miejskich, które mają niewielki wpływ na zmniejszenie zatłoczenia². Ale nawet gdy budują nowe drogi, to przekraczanie budżetów i opóźnienia przyjmują szalone rozmiary. Bostońskie „[wielkie kopanie](#)” (*big dig*) jest jednym ze szczególnie skandalicznych przykładów. Pomimo, że pierwotnie jego koszt był wyceniony na 3,3 miliarda USD, ostatecznie wydano nań niemalże 15 miliardów USD.

Poza tym, gdy rząd wydaje pieniądze na budowę dróg, często nie przeznaczają ich na te projekty, które najlepiej będą służyć kierowcom. Nowe trasy w wielu przypadkach nie powstają tam, gdzie są najbardziej potrzebne, a utrzymanie istniejącej sieci komunikacyjnej poświęca się dla publicznej demonstracji tworzenia *nowych* dróg. Selekcja realizowanych inwestycji jest napędzana w większym stopniu przez politykę niż ekonomiczne potrzeby. Tylko powszechny głos protestu powstrzymał Kongres od zrealizowania wartego 398 milionów USD projektu „[Mostu Donikąd](#)”. Miał on łączyć zamieszkałą przez 50 osób wyspę z miastem Ketchikan na Alasce. Trudno byłoby go uznać za nagłą potrzebę w dziedzinie infrastruktury.

W drogach nie ma nic szczególnego, co przyczyniałoby się do ich zatłoczenia, wysokich kosztów i nierozsądnego rozmieszczenia. Każdy z tych problemów jest skutkiem ich posiadania i zarządzania nimi przez rząd. Zatłoczenie, tak jak długie kolejki, jest znakiem niedostatku towaru w cenie rynkowej. W przypadku większości dróg wynosi ona zero. Wszyscy kierowcy płacą te same podatki i akcyzy — niezależnie od tego czy korzystają z dużej, zatłoczonej drogi czy z małej, wiejskiej dróżki oraz niezależnie od tego, czy poruszają się w czasie godzin szczytu, czy w środku nocy. Cierpimy na niedobór przestrzeni na drogach, ponieważ ich użytkownicy nie muszą płacić za korzystanie z nich w oparciu o stosunek podaży przestrzeni drogowej do popytu na nią.

Gdy rządowi planiści budują drogi, mają niewiele bodźców, aby kontrolować poziom wydatków. W odróżnieniu od prywatnych firm nie zwiększają oni swojego zysku, minimalizując koszty. W zasadzie biurokraci często zyskują na zwiększaniu budżetów swoich projektów. Problem ten jest w pewnym stopniu ograniczony, gdy to prywatne spółki budują dla rządu, ale nawet wtedy rządowi planiści mają tendencję do wybierania wykonawców raczej w oparciu o kryteria polityczne niż efektywność.

Wreszcie, drogi są rozmieszczane nierozsądnie, ponieważ nie podlegają

2 Zob. Randal O'Toole, *The Vanishing Automobile and Other Urban Myths*, gdzie autor we wspaniały sposób opisuje, jak kolej miejska wcale nie przyczynia się do zmniejszenia zagęszczenia ulic.

rachunkowi zysków i strat. Na wolnym rynku inwestycji dokonuje się na podstawie spodziewanych zysków i strat. W odniesieniu do dróg oznacza to, że tworzone drogi powinny dostarczać konsumentom jak najwięcej korzyści, które są wynikiem odjęcia kosztów budowy od sumy, jaką kierowcy gotowi są zapłacić za korzystanie z trasy. Bez tych bodźców dostarczanych przez system cen, rządy nie są w stanie ocenić, które drogi są najbardziej potrzebne, a które będą stratą pieniędzy. Używanie projektów drogowych jako kielbasy wyborczej tylko pogłębia ten zasadniczy problem.

Zalety dróg prywatnych

Własność prywatna i ceny rynkowe mogłyby zaradzić wszystkim tym bolączkom. Gdy własność leży w rękach prywatnych, pojawiają się bodźce dla właścicieli, aby budować, utrzymywać, ulepszać i wprowadzać innowacje w celu zwiększenia zysków. Ceny rynkowe nie tylko umożliwiłyby właścicielom gromadzenie informacji niezbędnych dla dobrego zarządzania trasami, ale służyłyby także innemu ważnemu celowi: zmuszałyby kierowców do brania pod uwagę rzadkości przestrzeni drogowej i oszczędzania jej.

Jak działałby system prywatnych dróg? Prywatne przedsiębiorstwa otrzymałyby prawo do budowania głównych autostrad, mostów i tuneli lub odkupywania już istniejących od rządu. Aby pokryć koszty nabycia dróg i ich utrzymania oraz zarobić, firmy te nakładałyby na kierowców myta. Ponieważ zysk właścicieli będzie tym większy, im lepiej będą służyć konsumentom, pojawi się bodziec do zapewnienia szybkiego i bezpiecznego przejazdu ich drogami oraz do budowy tras prowadzących tam, gdzie ludzie najbardziej chcą podróżować.

Zatłoczenie jest prawdopodobnie największym problemem na zarządzanych przez rząd drogach. Wynika ono z faktu, że kierowcy nie biorą pod uwagę, iż ich pojawienie się na trasie czyni ją marginalnie bardziej zatłoczoną i spowalnia wszystkich innych. Prywatne autostrady mogłyby korzystać ze zmiennej wysokości opłat w celu zminimalizowania zatorów — cena za przejazd trasą byłaby zwiększana w czasie dużego natężenia ruchu i zmniejszana wraz z jego spadkiem. Właściciele dróg mogliby zmieniać stawki w ciągu dnia tak, aby utrzymywać prędkość w ruchu swobodnym na poziomie 90–105 km/h. Gdy tylko wzrastałoby zatłoczenie trasy, opłaty za przejazd byłyby podnoszone, by zachęcić kierowców do znalezienia innej drogi lub opóźnienia swojego wyjazdu. Takie elastyczne stawki cenowe zmusiłyby kierowców do wzięcia pod uwagę tego, w jaki sposób przyczyniają się do obciążenia

dróg oraz zwiększyłyby wydajność, wydzielając przestrzeń drogową dla tych, którzy jej najbardziej potrzebują.

Tego rodzaju system poprawiłby także długoterminowe zarządzanie drogami. Gdy właściciele zorientowaliby się, że aby wyeliminować zatłoczenie niezbędne są wysokie ceny przejazdu, odczuliby bodziec do zbudowania dodatkowych pasów ruchu pozwalających obsłużyć większą ilość kierowców i zmaksymalizować zyski. Autostrady o niskich cenach i przynoszące niskie zyski miałyby także mniejszą tendencję do rozbudowy. W ten sposób system prywatnych dróg wyeliminowałby będący częścią politycznych rozgrywek proces redystrybucji funduszy na budowę dróg i zapewniłby, że sieć drogowa będzie rozwijać się zgodnie z potrzebami konsumentów, a nie polityków.

Budowa prywatnych autostrad i sprzedaż istniejącej sieci rządowych dróg to nie żadna libertariańska mrzonka. Tego typu decyzje podjęto w licznych miejscach w Stanach Zjednoczonych i na całym świecie. Jednym z ciekawszych przykładów jest [droga SR 91](#) w południowej Kalifornii.

SR 91 to rządowa autostrada w Orange County³. Pomimo dużego zagęszczenia ruchu, nie było żadnych rządowych funduszy pozwalających na jej poszerzenie. Rząd postanowił więc wydzierżawić pas rozdzielczy prywatnej spółce, która miała zbudować prywatne pasy szybkiego ruchu. Dziesięciomilowy, czteropasmowy odcinek prywatnej autostrady został otwarty w 1995 roku. Kierowcy mogli wybrać jazdę zatłoczoną, darmową trasą należącą do rządu lub zapłacić myto i skorzystać z prywatnych, ekspresowych pasów.

Cofiroute, członek spółki, która wciąż zarządza tymi pasami, wprowadził szereg innowacji w działaniu 91 Express Lanes (marketingowa nazwa komercyjnych pasów szybkiego ruchu na drodze nr 91 — przyp. tłum.)⁴. Opłaty zmieniają się w ciągu dnia — od 9,50 USD w piątkowe popołudnie (w kierunku wschodnim) do 1,25 USD w nocy. Myta są okresowo aktualizowane w oparciu o przepływ ruchu w

3 Więcej informacji na temat działania drogi nr 91 na stronie: 91Expresslanes.com.

4 91 Express Lanes zostały sprzedane Orange County Transportation Authority (Urząd Transportu Hrabstwa Orange — przyp. tłum.) w 2003 r. Sprzedaż nie była wynikiem „porażki rynkowej” prywatnego dostawcy dróg. Była ona przede wszystkim motywowana oburzeniem wobec klauzuli zakazu konkurencji zawartej w pierwotnej umowie, która zakazywała władzom jakichkolwiek ulepszeń na zwykłych pasach drogi SR 91. Zob. Edward Sullivan, „HOT Lanes in Southern California” w: *Street Smart*, red. Gabriel Roth, 2006.

poprzedzających miesiącach. Kierowcy nie muszą tracić czasu na spowalniających ruch brankach, ponieważ opłaty są pobierane elektronicznie za pomocą zamontowanych nad drogą urządzeń odczytujących sygnał z przekaźników umieszczonych w każdym samochodzie. Kierowca po prostu przejeżdża pod takim urządzeniem z normalną prędkością, a jego konto zostaje automatycznie obciążone opłatą. Pasy szybkiego ruchu na drodze nr 91 posiadają także 35 kamer monitorujących trasę. Gdy tylko dojdzie do jakiejś awarii pojazdu, firma szybko wysyła pomoc drogową, która pomaga kierowcy uruchomić samochód, aby zminimalizować wszelkie opóźnienia w ruchu.

Niedawno także inne drogi szybkiego ruchu w USA przeszły taką częściową prywatyzację. W 2004 r. [Chicago Skyway](#) została wydzierżawiona prywatnej firmie na 99 lat za ponad 1,8 mld USD. Dzierżawa obejmuje prawo do wprowadzania i pobierania opłat oraz obowiązek utrzymywania drogi. W 2006 r. ta sama firma nabyła prawo do utrzymywania, zarządzania i pobierania opłat na trasie [Indiana Toll Road](#) na 75 lat za 3,8 mld USD. Wkrótce po uzyskaniu tych praw firma wprowadziła na tych odcinkach elektroniczny system opłat. Czy rząd potrafiłby tego dokonać? Oczywiście. Problem w tym, że rządowi brakuje bodźców zachęcających do maksymalizacji zysku, które sprawiają, że prywatne przedsiębiorstwa dokonują innowacji pozwalających lepiej służyć konsumentom. W związku z tym innowacje i obsługa dbająca o interesy klienta są ze strony rządu mało prawdopodobne.

Prywatne, płatne drogi działają na dużo większą skalę poza USA. Operujące drogą nr 91 Cofiroute posiada i zarządza także mierzącym 550 mil systemem płatnych tras we Francji⁵. Wprowadzone tam przez firmę innowacje pozwalają na bieżąco informować kierowców za pomocą zamontowanych w pojazdach urządzeń na temat czasu przejazdu i warunków drogowych czy dokonywać opłat przy użyciu telefonów i technologii Bluetooth. Wprowadzono także system ostrzegania przed zagrożeniami na drodze opierający się na komunikacji pomiędzy poszczególnymi samochodami. Niedawno Cofiroute rozpoczęło wart 1,5 mld USD projekt budowy tunelu wokół Paryża, którego koszt ma być pokryty z funduszy prywatnych i opłat drogowych. Wiele innych miast i krajów także eksperymentuje z różnymi formami prywatyzacji, dzierżaw czy nakładania opłat stosownie do zatłoczenia drogi.

5 Więcej informacji na temat projektów zarządzanych przez firmę na stronie: www.cofirouteusa.com.

Jak rozwiązać problem dróg lokalnych

A co z lokalną siecią drogową? Tradycyjne bramki są oczywiście w tym przypadku niepraktyczne. Niektóre większe miasta stosują ustalone z góry opłaty za wjazd samochodem w określonych godzinach (*congestion charges*). Londyn pobiera opłatę w wysokości 8 GBP za wjazd do najbardziej zatłoczonych części miasta i używa kamer, aby za pomocą numerów tablic rejestracyjnych odszukiwać kierowców uchylających się od obowiązku zapłaty. Jednakże ulice w Londynie nie są własnością prywatną, stąd też brak tutaj innowacji. Miasto pozwala na automatyczne obciążanie opłatami jedynie pojazdów będących częścią firmowych flot. Prywatni użytkownicy muszą płacić za pomocą telefonu, Internetu lub w zajmującym się pobieraniem takich opłat sklepie.

Pomimo tego, że elektroniczne nadajniki znacznie ułatwiają ściąganie myta za przejazd, nakładanie opłat na użytkowników dróg lokalnych wciąż może nie być korzystne. Jeśli zatłoczenie nie stanowi problemu, alternatywne metody finansowania mogą okazać się bardziej skuteczne. W wielu nowych osiedlach domów jednorodzinnych obowiązek sfinansowania i stworzenia dróg spada na przedsiębiorstwa budowlane. W niektórych przypadkach, gdy budowa dobiegła końca, zarządzanie i utrzymanie wybudowanej drogi zostaje przekazane stowarzyszeniom właścicieli domów. Wpłacający składki właściciele są głównymi beneficjentami takiej drogi, więc jeśli ruch jest mały, nie ma potrzeby wprowadzania dodatkowych opłat. Nawet niektóre już istniejące drogi publiczne prywatyzowano poprzez stworzenie stowarzyszeń właścicieli dróg zarządzających nimi. Główną przeszkodą dla własności lokalnych dróg jest fakt, że rządy zazwyczaj nakładają na obywateli te same podatki od nieruchomości — bez względu na to, kto zajmuje się utrzymaniem dróg, co raczej nie zachęca deweloperów oraz prywatnych osób do płacenia dwa razy za swoje drogi.

A na koniec mały bonus

Prywatne autostrady przyniosły innowacje w dziedzinie pobierania opłat za przejazd czy obsługi klienta oraz pomogły zmniejszyć zatłoczenie dróg. Inne rejony rządowego nadzoru nad drogami także mogłyby skorzystać na innowacjach wprowadzanych przez sektor prywatny. Większość „prywatnych” dróg wciąż podlega rządowym regulacjom ustalającym maksymalne prędkości, restrykcje wobec pijanych

kierowców, wymogi dotyczące homologacji oraz inne przepisy ruchu drogowego. Na rządowych drogach wypadki kierowców są efektami zewnętrznymi. Gdy drogi zostaną sprywatyzowane, zostaną one jednak internalizowane przez właścicieli drogi, którzy stracą swoje zyski, jeśli ich drogi będą niebezpieczne⁶. Chociaż trudno jest przewidzieć, jakie dokładnie reguły obowiązywałyby na prywatnych drogach, można przypuszczać, że gdyby właściciele mogli je ustalać i egzekwować na własną rękę, wymyśliliby zapewne nowe metody zapewniania bezpieczeństwa na swoich drogach, bez uciekania się do nakładania niepotrzebnych i niewygodnych obowiązków na kierowców.

Rządowa, uspołeczniiona sieć dróg jest zatłoczona, kiepsko zaprojektowana i utrzymywana oraz pozbawiona bodźców zachęcających do wprowadzania innowacji. Wszystkie te niedociągnięcia nie wynikają z wyjątkowej specyfiki dróg, ale z faktu, że nie ma rozpowszechnionej prywatnej własności dróg oraz system ustalania cen rynkowych dróg. Sprzedaż lub dzierżawa części rządowych dróg prywatnym firmom jest bardzo pokrzepiającą tendencją. Udowodniono, że prywatne drogi mogą wydajniej uporać się z ruchem, a prywatni właściciele mają większe możliwości odkrywania nowych sposobów poprawiania jakości podróżowania. Miejmy nadzieję, że w obliczu problemów fiskalnych związanych z obecnym kryzysem gospodarczym będzie przybywać polityków chętnych do „sprzedawania dróg”.

⁶ Aby dowiedzieć się więcej na temat tego, w jaki sposób efekty zewnętrzne mogą zostać internalizowane i w jaki sposób innowacje wiążą się z prywatyzacją dróg zob. Bruce Benson, „Private Policing and Private Roads: A Coasian Approach to Drunk-Driving Policy”. w: *Economic Affairs*. Vol. 27 wyd. 4, s. 30-38. 2007.