

# Jak zmieniło się podróżowanie w Europie

Autor: **Kai Weiss**

Źródło: [aier.org](http://aier.org)

Tłumaczenie: **Damian Karaszewski**

*Artykuł z 2018 r.*

Musiałem ostatnio pojechać z Budapesztu do Wiednia, a więc pokonać trasę, która zwykle zajmuje około dwie i pół godziny. Nie mając samochodu, musiałem znaleźć inny sposób na powrót do domu. Mogłem wybrać pociąg i zapłacić 45 dolarów. Zdecydowałem się jednak na alternatywę, która czasowo wypadła tak samo, a kosztowała mnie jedynie 10 dolarów.

Przez całą podróż miałem zaskakująco stabilne wi-fi, mogłem nawet oglądać zawody sportowe na swoim telefonie, co wyraźnie kontrastowało z niestabilnym Internetem w europejskich pociągach. Dostałem za darmo cappuccino. Siedzenia były wygodne. Z tyłu każdego fotela umieszczone były ekrany z telewizją i radiem, mapą oraz muzyką. Była nawet stewardessa regularnie sprawdzająca samopoczucie pasażerów.

Nie, nie udało mi się złapać śmiesznie taniego lotu na ostatnią chwilę. Zamiast tego jechałem autobusem czeskiego przedsiębiorstwa kolejowego i autobusowego RegioJet. Przedsiębiorstwa prywatnego, założonego w 2009 roku, które dostarcza tanie połączenia kolejowe i autobusowe na terenie Europy Środkowej.

## **Deregulacyjna innowacja**

Piszę o tym nie dlatego, że firma ta sponsoruje ten artykuł, ale dlatego, że to tylko jeden z przykładów transportowej rewolucji, która ma właśnie miejsce w całej Europie dzięki deregulacjom przeprowadzanym przez Unię Europejską i rządy narodowe. Dzięki temu prywatni przewoźnicy mogą coraz łatwiej wchodzić na rynek. Udowadnia to, że transport nie musi — a raczej nie powinien — być dobrem publicznym zapewnianym przez państwo.

Rządy europejskie bardzo długo działały z takim założeniem, a w dodatku różne grupy wpływu wywierały na nie naciski, by zachować status quo. Niemcy i

Francja przez wiele stuleci blokowały jakąkolwiek prywatną aktywność na kolei i międzymiastową komunikację autobusową — to znaczy połączenia autobusowe pomiędzy, na przykład, Berlinem i Monachium, były zakazane ze strachu, że nikt nie będzie już jeździł Deutsche Bahn, będącym quasi-państwowym przedsiębiorstwem. Jednak szokująca nieefektywność państwowych przedsiębiorstw kolejowych sprawiła, że stało się jasne, że nie da się tego stanu dłużej utrzymać — dowodem może być na przykład francuski przewoźnik państwowy SNCF, który zadłużył się na 54 miliardy dolarów.

Zatem Unia Europejska, która na co dzień raczej nie przekazuje nam dobrych wiadomości kilkadziesiąt lat temu rozpoczęła działania deregulacyjne, których przykładem może być „czwarty pakiet kolejowy” wchodzący w życie w 2019 roku. UE w ciągu ostatnich lat zliberalizowała rynki i umożliwiła międzynarodową konkurencję. Dzisiaj status quo musi mierzyć się z konkurencją ze strony różnych uczestników rynku, zarówno prywatnych przedsiębiorstw, jak i przedsiębiorstw państwowych z innych krajów.

Zawdzięczamy to jednak nie tylko Unii. W ostatnich latach kilka rządów narodowych również prowadziło i wciąż prowadzi politykę deregulacji (na przykład Emmanuel Macron właśnie walczy o reformy z francuskimi związkami).

W Niemczech na przykład, koalicja konserwatystów i liberałów zalegalizowała w 2013 roku międzymiastowe połączenia autobusowe. Po początkowej fazie walki o rynek, ostatecznie zdominował go Flixbus (posiadający także Megabusa w Stanach) i dzisiaj kontroluje 90% rynku autobusowego w Niemczech dzięki niesamowicie niskim cenom. Autobusy zostały już okrzyknięte „nowym ulubionym środkiem transportu w Niemczech”, Flixbus natomiast zaczyna ekspansję jako Flixtrain, planując wprowadzenie połączeń kolejowych na linii Monachium — Berlin za 11 dolarów. Jadąc Deutsche Bahn koszt biletu wahałby się między co najmniej 13 dolarami (prawie niemożliwe do zdobycia) a nawet 215 dolarami.

Ta radykalna obniżka cen, w połączeniu z usługami o znacznie wyższej jakości, jest powszechna na całym kontynencie. Do tego stopnia, że rewolucja ta została już nazwana *zagroźeniem dla istnienia* starych operatorów kolejowych. Jak zanotowała w 2016 firma Oliver Wyman: dzisiejsze autobusy międzymiastowe oferują komfort zbliżony do pociągów — luksusowe siedzenia, toalety, wi-fi, przekąski i napoje — ale za ułamek ceny biletu kolejowego na obleganych trasach. Szacuje się, że nowi przewoźnicy autobusowi przejęli około 20 procent

klientów kolei w zaledwie kilka lat dzięki agresywnym taktykom marketingowym, dobrej sieci połączeń i dużej pojemności pojazdów.

Ten proces pokazuje nam piękno rynku w działaniu, pokazuje nam ulepszenia, jakie mogą się dokonać, gdy więcej do powiedzenia ma nie kontrolująca przedsiębiorczość biurokracja, a szukający zysku przedsiębiorcy starający się poprawiać sytuację w celu osiągnięcia korzyści. Rewolucja transportowa w Europie jest jaskrawym przykładem kreatywnej destrukcji, jak kiedyś Joseph Schumpeter nazwał sytuację, gdy nowe idee niszczą status quo.

Państwowe lub uprzywilejowane przez państwo agencje przez dziesięciolecia dominowały na europejskich rynkach. Ale te załamały się w momencie, gdy pojawiła się możliwość wejścia na rynek innych uczestników, tych, którzy teraz dominują. Korzyści z tego stanu rzeczy są ogromne. Zmniejszono koszty, wzrosła jakość, a przeciętny Jan Kowalski ma szansę tanio podróżować. To więcej niż państwo kiedykolwiek mogłoby zrobić dla transportu.