



POGROM MITÓW

O RÓŻNYCH ASPEKTACH POLSKIEGO TRANSPORTU

ROZMAWIAMY

Z PROF. ZW. DR HAB.
**WŁODZIMIERZEM
RYDZKOWSKIM**

KIEROWNIKIEM
KATEDRY POLITYKI TRANSPORTOWEJ
NA WYDZIALE EKONOMICZNYM
UNIwersYTETU GDAŃSKIEGO

Iwo Nowak: *Czy nie można odnieść wrażenia Panie Profesorze, że w rzeczywistości transportowej obracamy się w sferze mitów? Czy na przykład takim mitem nie są kolejne, niezrealizowane programy drogowe?*

Prof. Włodzimierz Rydzkowski: Ma Pan rację, ale należy postawić pytanie: kto te programy konstruuje? Są to politycy, których celem jest utrzymanie władzy a nie, jak to nas zapewniano na billboardach, budowa dróg i mostów. Znany pisarz Mario Vargas Llosa stwierdził, że „zawodowego polityka naprawdę mobilizuje, ekscytuje i utrzymuje w aktywności realna władza: dojsć do niej, utrzymać ją, jeszcze raz zdobyć, i to jak najszybciej”. W rezultacie od 1990 roku żaden, powtarzam żaden, program drogowy nie został zrealizowany zgodnie z planem. Groteskowo brzmi, utrzymana w ostrym tonie, krytyka obecnego ministra infrastruktury przez jego poprzednika, pana Jerzego Polaczka*, znanego z otwarcia peronu we Włoszczowej. Warto przypomnieć, że to rząd PiS przyjął nierealistyczne plany drogowe. Już wówczas środowisko eksperckie ostrzegało, że takiego programu nie da się zrealizować zarówno ze względów finansowych jak i technicznych. Obecny minister, niesiony entuzjazmem, obiecywał, że na Euro 2012 powstanie 1 800 km autostrad i 2 000 km dróg ekspresowych. Już dziś wiadomo, że nie będzie w tym czasie odcinków autostrady A-1 Toruń – Łódź i Łódź – Pyrzowice. Nie wierzę także w moż-

liwość ukończenia na Euro 2012 odcinka autostrady A-2 Łódź – Warszawa, gdyż prace tam dopiero się zaczynają. W zapewnieniu ministra uwierzyli samorządowcy i obecnie są gorzko rozczarowani, że projekty w ich regionach wypadły z programu. Zresztą nowy Program budowy dróg krajowych wydaje się także mało realistyczny, skoro Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa odmówiła udziału w jego konsultacji uznając go dokument o charakterze politycznym.

Na lata 2011 – 2015 zaplanowano na projekty autostradowe i drogowe niecałe 80 mld zł. Za te pieniądze zapewne wybudowana zostanie zaplanowana sieć autostrad (bez odcinka A-2 Warszawa – Mińsk Mazowiecki), ale drogi ekspresowe będą gotowe tylko we fragmentach.

I. N.: *Czy równie mityczne są projekty modernizacji i rozbudowy infrastruktury kolejowej?*

Prof. W. R.: Tutaj problem ma inny charakter. Z planowanych na 2010 rok około 5,6 mld zł na infrastrukturę kolejową udało się wydać niecałe 3 mld zł. Wynikło to z opóźnień w przygotowaniu projektów oraz długiego wyczekiwania na decyzje Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Finansów, umożliwiające podpisanie kontraktów. Opóźnione są także inwestycje realizowane w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”. Byłbym jednak ostrożny w obarczaniu całą winą PKP PLK SA. Pamiętać bowiem należy, że przedsięwzię-

* Jerzy Polaczek był ministrem transportu w rządach Kazimierza Marcinkiewicza i Jarosława Kaczyńskiego (przyp. red.).

stwo Przewozy Regionalne Sp. z o.o. zalega z zapłatą za korzystanie z torów na około 400 mln zł. Katastrofalną dla kolei była decyzja ministra finansów, podjęta pod koniec 2010 roku, o braku zgody na zaciągnięcie przez spółkę kredytu w Europejskim Banku Inwestycyjnym. Kredyt ten miał umożliwić finansowanie zaplanowanych inwestycji i pełne wykorzystanie środków unijnych. Do 2015 roku Polska powinna się rozliczyć z Komisją Europejską z 4,7 mld euro. Aby tak się stało, jeszcze w tym roku PKP PLK SA powinny podpisać większość kontraktów współfinansowanych przez Unię. W sytuacji braku zgody na zaciągnięcie kredytu tak się nie stanie i plany modernizacji i rozbudowy będą niewykonalne.

I. N.: *Jak w tej sytuacji wygląda projekt Kolei Dużych Prędkości, czy nie jest to kolejny mit?*

Prof. W. R.: Postawmy sprawę jasno: bez współfinansowania takiego projektu przez Unię Europejską nie ma mowy o jego realizacji. Pieniądze w obecnym okresie programowania są rozdysponowane, a problemy z ich wydaniem przedstawiłem wcześniej. Nieznany jest budżet Unii na lata 2013 – 2020. Wiadomo jednak, że tych pieniędzy będzie mniej. Pomijając odpowiedź na pytanie, czy rzeczywiście takie koleje są w Polsce pilnie potrzebne, nie ma żadnych szans na realizację tego projektu przed 2020 rokiem.

I. N.: *Pozostając przy tematyce kolejowej, czy nie wydaje się Panu Profesorowi, że swoistym mitem była wiara, że podział PKP na liczne spółki oraz wyłączenie z grupy PKP przewozów regionalnych doprowadzi do konkurencji na kolei?*

Prof. W. R.: Sprawa jest nieco złożona. Spółka zarządzająca infrastrukturą kolejową powinna, w myśl dyrektyw unijnych, zostać oddzielona od działalności przewozowej i tak się w Polsce stało. Dyskusyjną kwestią jest czy spółka ta powinna pozostać w grupie PKP. W moim przekonaniu powinna podlegać bezpośrednio Ministerstwu Infrastruktury aby nie pozostawiać złudzeń, że może realizować swe zadania wyłącznie z dochodów ze stawek dostępu do linii kolejowych płatych przez przewoźników.

Ustawa o transporcie kolejowym z 2003 roku stworzyła realne szanse na powstanie konkurencji w kolejowych przewozach ładunków. W rezultacie rynek ten jest silnie zliberalizowany, a spółka PKP CARGO SA ma wielu liczących się przewoźników prywatnych. Inaczej sytuacja wygląda w kolejowych przewozach pasażerskich. Chcę przypomnieć, że są dwa ważne parametry specyfiki rynku kolejowego i jego konkurencji – otóż, pierwszym z całą pewnością jest infrastruktura, która jest jedna, a względu na bezpieczeństwo tym różnią ją od drogi asfaltowej, że nie można na nią wjechać w dowolnym momencie i na dowolnym odcinku. Tak więc **mimo zasady wolnego dostępu – dostęp ten z definicji jest regulowany, co nie oznacza, że reglamentowany**. Drugi parametr to kwestia pieniędzy. Dziennie uruchamia się około 3 700 pociągów pasażerskich. Tylko 100 z nich nie ma dofinansowania z budżetu. Tak więc 97% połączeń dotowanych jest ze środków publicznych, czyli naszych pieniędzy i system ich dystrybucji musi być transparentny. Stąd rynek, który do momentu zakończenia przetargu opiera się na zasadzie „kto za to samo chce mniej”, po tym momencie zaczyna być rynkiem regulowanym, choć dopuszczającym alternatywne oferty spełniające test ekonomicznej efektywności – kluczowy element modelu funkcjonowania konkurencji w Wielkiej Brytanii.

Regulacja nie oznacza braku konkurencji. W Wielkiej Brytanii funkcjonuje model konkurencji regulowanej. Przewozy

są wykonywane przez prywatne firmy na zlecenie rządu. Kontrakty na obsługę linii dochodowych są zawierane na podstawie dwuetapowych przetargów. Kto da lepszą ofertę, ten ma prawo kursować po niej przez 5 – 20 lat. Połączenia niedochodowe są dofinansowywane przez państwo. Kontrakty z przewoźnikami są bardzo szczegółowe. Określają na przykład po jakich trasach i jak często będą kursować pociągi. Tylko w nielicznych przypadkach konkurencja ma miejsce już na rynku. W ten sposób rząd brytyjski zapobiega aktom nieuczciwej i niekontrolowanej konkurencji, która skutkowałaby pogłębieniem deficytu zakontraktowanych przewoźników i co za tym idzie, koniecznością zwiększania ich dofinansowania przez państwo. Ten mechanizm sprawdził się, gdyż w Wielkiej Brytanii działa 19 spółek kolejowych

Natomiast polska praktyka w ubiegłym roku była taka, że na rynku, który jest już ułożony, a więc organizator wybrał dostawcę usługi, przeznaczył na to określone pieniądze, zniemaka pojawiał się przewoźnik, który mówi: *ja zrobię to jeszcze taniej*, niestety nie dodaje, *bo nie zapłacę za tory, energię, kasy*. Dla budżetu efekt był taki, że pasażerowie wybierali tańszy pociąg; rzekomo komercyjny przewoźnik, który wygrał kontrakt na przewozy, woził mniej ludzi, miał niższe wpływy z biletów, a więc zaczynał mieć stratę, którą w efekcie musi pokryć właśnie budżet. Tak więc koniec końców to my podatnicy płacimy za ten „tani przejazd”.

Walka cenowa na rynku jest równie szkodliwa jak zmowa cenowa. W 2009 roku z usług kolei skorzystało blisko 10 mln pasażerów mniej, niż w roku poprzednim. Tymczasem w 2010 roku, zamiast dostosować ofertę do spadających potrzeb, samorządowa spółka kolejowa uruchomiła dodatkowo prawie 340 pociągów. Ceny były niezwykle atrakcyjne, ale skalkulowane poniżej kosztów. W efekcie działanie to kompletnie zdeorganizowało bieżący rozkład jazdy innych przewoźników. Oczywiście optyka pasażera jest inna – klient zawsze cieszy się, gdy jedzie tanio i nie pyta z czego wynika tak atrakcyjna oferta. Tymczasem brak opłat za dostęp do torów, energię i kasy biletowe zazwyczaj kończy się zamknięciem dostępu do linii. W rezultacie szczęśliwy pasażer mając w garści tani bilet pozostanie w końcu na peronie bez jakiegokolwiek pociągu. A pod kreską znalazły się nie tylko Przewozy Regionalne Sp. z o.o., ale też PKP Intercity SA. W pierwszym półroczu 2009 roku spółka PKP Intercity SA miała prawie 14 mln zł zysku, a w pierwszym półroczu 2010 roku aż 140 mln zł straty, która pojawiła się w ślad za uruchomieniem przez Przewozy Regionalne niezwykle tanich połączeń InterRegio, konkurujących z przewozami międzywojewódzkimi IC.

Ta sytuacja nie powodowałaby mojego zdziwienia, gdyby do takiej konkurencji stanął przewoźnik prywatny, tracący własne pieniądze, a nie budżetu państwa, czyli nasze. W świadomości społecznej buduje się konflikt, którego granica przebiega między państwowym PKP Intercity SA, a samorządowymi Przewozami Regionalnymi. A przecież obydwie spółki mają publiczny charakter. Jak się patrzy na opisany konflikt to kłótka idzie o to, do której kieszeni podatnicy włożą więcej pieniędzy zapominając, że to są nadal te same spodnie.

Jak więc stworzyć tą wymarzoną konkurencję na rynku kolejowym? Wpuszczając na zdegradowane tory kolejnych przewoźników? W tym względzie podzielam pogląd byłego wicepremiera Janusza Steinhoffa^{**}, który w wywiadzie dla „Rzeczpospolitej” (23.09.2010 r.) słusznie zauważył, że owszem,

warunkiem konkurencji jest oferta kilku podmiotów, ale w przypadku kolei to za mało. Kolejny przewoźnik nie zwiększy znacząco konkurencji, gdyż infrastruktura jest jedna dla wszystkich, a jej stan jest krytyczny. Nawet najbardziej nowoczesny pociąg nie pojedzie szybciej po torach, których stan zużycia powoduje ograniczenia prędkości do 50 km/h.

I. N.: *Przechodząc do problematyki lotnictwa, czy nie sądzi Pan Profesor, że mitem jest wiara w możliwość prywatyzacji LOT-u?*

Prof. W. R.: Zaczniemy od oceny pozycji strategicznej LOT-u. Nie jest to duży przewoźnik sieciowy, ani nie jest to tania linia. Odliczając samoloty eksploatowane na liniach długodystansowych, w lotach krajowych i czarterowych LOT posiada zaledwie około 30 maszyn konkurujących na liniach europejskich. Nie jest to przewoźnik średniej wielkości lecz mały. Warto przypomnieć, że tani przewoźnicy, tacy jak Ryanair czy EasyJet, mają po kilkaset samolotów każdy. Tymczasem w wyniku przejęć i fuzji rynek transportu lotniczego konsoliduje się i główną rolę odgrywać będą czołowi przewoźnicy sieciowi (liniowi). Odrębnym segmentem rynku pozostaną tanie linie lotnicze (LCC – *ang. low cost carriers*). Przyszłość linii lotniczych podobnych do LOT-u jest niepewna czego dowodzą podobne trudności CSA i Malevu. Obie te linie przynoszą straty i bezskutecznie poszukują inwestora.

Prywatyzacja LOT-u jest mało prawdopodobna nie tylko w tym roku. Kupno tej linii przez inwestora pasywnego (instytucję lub fundusz finansowy) jest wykluczone z uwagi na straty jakie linia ta ponosi od lat. Kupnem LOT-u mógłby być zainteresowany inwestor branżowy (inna linia lotnicza). Z biznesowego punktu widzenia jedyną, moim zdaniem, linią która miała w tym interes, była Lufthansa, która przewodzi sojuszowi Star Alliance, do którego należy LOT. Jednak po kupnie Austrian Airlines Lufthansa zapewniła sobie obsługę Wschodniej Europy oraz Bałkanów i najwyraźniej LOT nie jest jej potrzebny w celu realizacji zakładanej strategii. Wszelkie spekulacje, jakoby zainteresowane kupnem LOT-u są linie tureckie lub Emirate Airlines są raczej wytworem fantazji obecnego wiceministra skarbu, pana Zdzisława Gawlika.

Ponadto, aby sprzedać LOT należy zmienić ustawę odstępując od zapisu, że Skarb Państwa zachowa 51% akcji w prywatyzowanym przedsiębiorstwie PLL LOT SA. Nie ma żadnego ekonomicznego, społecznego czy też strategicznego powodu aby obecny stan rzeczy utrzymywać. LOT działa na niezwykle konkurencyjnym i całkowicie (w ramach Unii Europejskiej) otwartym rynku. Większość znaczących linii europejskich jest spółkami akcyjnymi z rozproszonym akcjonariatem, bez udziału państwa. Do tej pory nie przystąpiono do prac nad zmianą ustawy, co w praktyce wyklucza prywatyzację LOT-u. Innym wariantem ratowania LOT-u byłaby restrukturyzacja przez upadłość. Na miejscu PLL LOT SA mógłby powstać na przykład LOT.com, ale realizacja takiego wariantu jest prawie niemożliwa z uwagi na brak woli politycznej oraz wielce prawdopodobny opór związków zawodowych. LOT czeka zatem los stoczni czy też Polskich Linii Oceanicznych. Szkoda.

I. N.: *Jak w tej sytuacji wygląda projekt Centralnego Portu Lotniczego (CPL)? Czy nie jest to kolejny mit?*

Prof. W. R.: Większa dynamika wzrostu ruchu pasażerskiego oczekiwana jest w portach regionalnych, których łączny ruch pasażerski już obecnie przekroczył obroty Okęcia. W tej sy-

tuacji potencjał rozwojowy popytu generowanego przez centralny region Polski wydaje się ograniczony. Inaczej mówiąc, niewątpliwie szybszy rozwój obrotów portów regionalnych aniżeli Okęcia nie sprzyja koncepcji powstania CPL. Ponadto, podstawowym warunkiem powstania i funkcjonowania takiego portu jest „osiedlenie się” w nim dużej linii sieciowej. Jak stwierdziłem wcześniej, LOT jest małym przewoźnikiem, który walczy o przetrwanie i w żadnym przypadku nie mógłby zapewnić CPL statusu hub-u. Ponieważ port lotniczy Okęcie ma spore rezerwy, zaś lotnisko w Modlinie może spełniać funkcje uzupełniające obsługując tanie linie i loty czarterowe, szanse na powstanie CPL są czysto iluzoryczne.

I. N.: *Skoro mitów jest tak wiele, jak je odróżnić od rzeczywistości?*

Prof. W. R.: Po części odpowiedziałem na to pytanie wcześniej. Nie należy ufać zapewnieniom polityków. Raz jeszcze zacytuję pisarza Mario Vargasa Llose, który powiedział: „...w pospolitej i trywialnej praktyce, jaką jest codzienne uprawianie polityki, piękne cele znikają, zmieniają się w zwyczajne frazesy wypowiedane w przemówieniach i w deklaracjach...”. Należy polegać na opiniach ekspertów, chociaż i tutaj zalecałbym ostrożność. Są uczeni, którzy skuszeni karierą polityczną potrafią mówić dwoma głosami.

I. N.: Dziękuję za rozmowę.

** Janusz Steinhoff był wicepremierem i ministrem gospodarki w rządzie Jerzego Buzka (*przyp. red.*).