

# „Biała księga” kolei – Quo vadis PKP?

Institut Jagielloński przygotował raport, analizujący problemy rynku kolejowego w Polsce. Jeśli na kolei nie nastąpią zmiany – ta gałąź transportu może zostać całkowicie zmarginalizowana.

„Większość problemów, z jakimi boryka się polska kolej, wynika z wieloletnich zaniedbań, ograniczeń finansowych, braku pomysłu decydentów na polską kolej i w znacznej części również z niechęci środowiska do jakichkolwiek zmian. Jeśli zostawimy kolej samą sobie, nadal będzie postępował proces jej marginalizacji, a najgorszy scenariusz zakłada likwidację polskich spółek kolejowych” – twierdzi Marcin Roszkowski, prezes Instytutu Jagiellońskiego.

Do największych problemów kolejowych Instytut zalicza przede wszystkim wysokie uzwiązkowienie kolei (według szacunków w największych spółkach PKP wynosi ono 50–90%) oraz konieczność uporządkowania sytuacji w PKP PLK. „Od tej spółki rozpoczyna się każda dyskusja na temat transportu kolejowego w Polsce. PLK determinuje wysokość stawek dostępowych do sieci, a więc de facto kształt rynku kolejowego i perspektywy działalności przewoźników. Spółka wymaga dostosowania poziomu zatrudnienia do skali działalności oraz profesjonalizacji kadr. Ponadto niezbędne jest dostosowanie sieci kolejowej do wymogów rynkowych i potrzeb społecznych” – podkreśla Roszkowski.

Najważniejsze zaniechania polskiej kolei to według ekspertów instytutu: niewykorzystanie okazji na restrukturyzację polskiej kolei oraz korzystną sprzedaż nieruchomości w latach 2003–2007, kiedy panował czas hossy na giełdzie; niewykorzystane przez PKP PLK fundusze z UE na lata 2007–2013; zbyt liberalne podejście państwa do kwestii otwarcia kolejowego rynku przewozów towarowych; brak działań zmierzających do ustabilizowania stawek dostępu do torów (stawki te z roku na rok rosną i obecnie należą do jednych z najwyższych w Europie); brak rozwiązania kwestii uzwiązkowania kolei, przez co wstrzymywane są zmiany restrukturyzacyjne w PKP.

„Wśród spółek należących do grupy tylko PKP Cargo ma za sobą kompleksowy proces restrukturyzacji, polegający na optymalizacji kosztów, modernizacji taboru, redukcji zatrudnienia (prawie o 50%). Mimo to w spółce nadal niezbędne są dalsze zmiany, szczególnie wobec tak liberalnego podejścia Polski do kwestii kolejowych. Nasi sąsiedzi – mimo otwarcia granic na zagraniczną konkurencję – wciąż potrafią chronić in-

teresy swoich przedsiębiorców. W Polsce natomiast PKP Cargo karane jest z tytułu działań monopolistycznych, mimo że posiada niecałe 50% rynku. Dla porównania DB Schenker posiada 90% rynku niemieckiego i nikt nie uznaje go za monopolistę” – zauważa Wojciech Jakóbiak, ekspert Instytutu Jagiellońskiego.

Za największe wyzwania uznano wykorzystanie dostępnych dotacji unijnych na lata 2007–2013 i 2014–2020. Bez unijnych dotacji polska kolej nie ma szans na odrobienie dziesiątek lat zaniedbań inwestycyjnych. Transport kolejowy w dalszym ciągu będzie przegrywał z tańszym – drogowym. Pogorszenie się stanu infrastruktury będzie miało bezpośredni wpływ na zmniejszenie prędkości handlowych i w konsekwencji na

”

TRANSPORT KOLEJOWY  
W DALSZYM CIĄGU BĘDZIE  
PRZEGRYWAŁ Z TAŃSZYM  
– DROGOWYM

spadek konkurencyjności przewoźników kolejowych. Kolej będzie marginalizowana, co niesie ze sobą konsekwencje dla całej gospodarki. „Niewykorzystanie środków unijnych w skrajnym wypadku może zaowocować upadkiem kolejnych firm branży kolejowej i utratą kilkudziesięciu tysięcy miejsc pracy. Dodatkowo, mimo wsparcia Brukseli, będzie kompromitacją polskiej administracji na arenie międzynarodowej” – podkreślają w raporcie eksperci.

Kolejnym ważnym problemem, z którym polska kolej musi sobie poradzić, jest ustabilizowanie poziomu opłat za dostęp do torów. Stawki pobierane w Polsce są nie tylko jednymi z najwyższych w Europie, ale stanowią ok. 30% kosztów ponoszonych przez przewoźników. W porównaniu ze znacznie niższymi opłatami ponoszonymi przez przewoźników drogowych stawki te są jedną z głównych barier rozwoju transportu towarów kolejaj.



**Mariusz Krysiak**

redaktor naczelny  
Polski Przemysł

Aby rozwiązać ten problem, należy – zdaniem ekspertów – przede wszystkim uporządkować sytuację w PKP PLK, która zatrudnia więcej niż 40 tys. osób. Konieczna jest więc redukcja liczby pracowników, w szczególności w zakresie administracji, a także ogólna optymalizacja kosztów, w tym w zakresie utrzymania nierentownych i nieużywanych linii kolejowych. „Bez ograniczenia kosztów funkcjonowania spółki PKP PLK niemożliwe staje się ustabilizowanie wysokości stawek dostępu do infrastruktury. Konieczna jest także zmiana sposobu finansowania remontów i bieżącego utrzymania torów poprzez wsparcie ze strony państwa – bez tego nie uda się poprawić jakości infrastruktury i zaplanować nad wzrostem stawek dostępu do torów” – podkreślają eksperci. Dobrym krokiem w kierunku zmniejszenia dysproporcji w stawkach dostępu do infrastruktury stało się wdrożenie elektronicznego systemu poboru opłat (viaTOLL), który obowiązuje na wybranych odcinkach dróg krajowych, ekspresowych i autostrad. Jego funkcjonowanie i sukcesywne rozszerzanie wpłynęło na zwiększanie konkurencyjności między przewoźnikami kolejowymi a drogowymi. E-myto to również przykład udanej zmiany sposobu pozyskiwania funduszy w sektorze drogowym.

Institut Jagielloński zwraca także uwagę na konieczność wewnętrznej reorganizacji grupy PKP. Spółki kolejowe powinny wprowadzić nowoczesne narzędzia i metody zarządzania, co jest szczególnie istotne, gdy się weźmie pod uwagę wielkość i skalę działania tych spółek oraz posiadany przez nie majątek. „Brak zmian w funkcjonowaniu spółek kolejowych (szczególnie przewoźników pasażerskich) może doprowadzić do ich likwidacji, szczególnie w obliczu IV pakietu kolejowego, który w 2019 r. ma wprowadzić znaczną liberalizację rynku. W konsekwencji może to doprowadzić do ostrej reakcji związków zawodowych oraz do dużego niezadowolenia społecznego” – uważają eksperci. ■

## Pełny raport:

<http://jagiellonski.pl/wp-content/uploads/2013/04/BIA%C5%81A-KSIEGA-QUO-VADIS-PPK-29042013.pdf>

