

INFORMACJA PRASOWA

Warszawa/Bruksela, 7 Listopada 2019 r.



POLSKA: państwowy przewoźnik kolejowy będzie chroniony przez następne 10 lat niezgodnie z założeniami jednolitego rynku kolejowego Unii Europejskiej, jak i europejskiego „Green Deal”

Doświadczenie wskazuje, że wszędzie tam, gdzie w Europie miało dotychczas miejsce otwarcie rynku kolejowego, doprowadziło to do: zwiększenia innowacyjności; podniesienia standardu usług; obniżenia opłat; zmniejszenia dotacji i zwiększenia udziału kolei – która jest najbardziej zrównoważonym środkiem transportu – w transporcie pasażerskim.

Niestety, w Polsce wszelka nadzieja na taki rozwój sytuacji została utracona w zeszłym tygodniu, kiedy to rząd opublikował swój plan podpisania nowego długoterminowego kontraktu z obecnym państwowym przewoźnikiem – PKP Intercity – na kolejne 10 lat, nawet przed wygaśnięciem dotychczasowego (w 2021 r.).

PKP Intercity otrzyma bezpośrednio udzielone zamówienie na łączną kwotę 19,5 miliarda złotych w okresie: 2019-2029 – czterokrotnie więcej niż wartość obecnej umowy, łącznie opiewającej na 4,7 miliarda złotych, którą to kwotę PKP IC miało otrzymać w okresie 2011-2021.

Co uzasadnia tak ogromny wzrost? Podobno ma on spowodować podwojenie liczby pasażerów polskich kolei do 2029² r. Jednakże nie ma to sensu ekonomicznego – doświadczenie pokazuje, że zwiększenie liczby pasażerów przyniosłoby większe przychody, co niosłoby za sobą mniejsze zapotrzebowanie na dotacje.

Po co subsydiować popularne trasy? Trudno zrozumieć, dlaczego tak popularne trasy, jak z Warszawy do Katowic czy Krakowa, będą wymagały znacznego zwiększenia dotacji.

Jednocześnie w sąsiednich Czechach otwarcie rynku kolei dalekobieżnej spowodowało wzrost popytu bez zwiększania niepotrzebnego obciążenia podatnika – z pewnością jest to wzór dla Polski.

Dr Michał Wolański z Katedry Transportu SGH w Warszawie zareagował na ten nowy plan, stwierdzając, że jeśli dopłata do przewozów kolejowych jest naprawdę konieczna, lepszym rozwiązaniem byłoby „otwarcie rynku i zorganizowanie konkurencyjnego przetargu”¹.

Sekretarz generalny ALLRAIL, Nick Brooks, zauważa: „W ramach czwartego pakietu kolejowego od 2023 r. umowa z przewoźnikiem będzie podpisywana po

¹ https://www.pb.pl/195-mld-zl-z-budzetu-dla-pkp-intercity-974112?fbclid=IwAR3feW7iRwim6Giekws0gaKy9PUmQmh2LIWgubLdYW9_4V_QIIBM3uHazm4

rozstrzygnięciu obowiązkowego konkurencyjnego przetargu. Ideą planowanego bezpośredniego i niegospodarnego zamówienia jest uprzedzenie ww. wymagań w celu zapobiegnięcia wejścia konkurencji na polski rynek przez kolejne 10 lat!”

W tej sytuacji Europa musi zareagować. Jeśli dopuszczalne jest, aby tak ogromne sztandarowe zamówienie bezprzetargowe, zostało udzielone państwowemu przewoźnikowi, to inne państwa członkowskie UE mogą ulec pokusie pójścia w ślady Polski przed 2023 r., pompując państwowych przewoźników, co stoi w sprzeczności z jednolitym rynkiem kolejowym w UE. Bez większej konkurencji i zmian w podziale modalnym transportu kolej nigdy nie będzie częścią europejskiego „Green Deal”.

*kontakt: Nick Brooks, Sekretarz Generalny, ALLRAIL asbl; Email info@allrail.eu;
Twitter @ALLRAIL_EU; Tel +32 485 832 991*