

Warszawa, 15 marca 2011

Związek Niezależnych
Przevoźników Kolejowych
ul. Stawki 2, 00-193 Warszawa

NR REF. ZNPK/1/3/2011

Szanowny Pan
Donald Tusk
Prezes Rady Ministrów

Szanowny Panie Premierze,

Nawiązując do trudnych dla polskich kolei wydarzeń ostatnich miesięcy i deklarowanej przez rząd woli naprawy sytuacji, pragniemy zaapelować o zwrócenie uwagi na konkretne problemy rynku kolejowego, wymagające pilnego rozwiązania. Jednocześnie, jako związek pracodawców deklarujemy pełne wsparcie działań, które – mamy nadzieję – zostaną przez Pana Premiera podjęte w tej sprawie.

Nie podlega dyskusji, że nie poddane regulacji monopole szkodzą rozwojowi każdego rynku. W wyniku braku realizacji reformy Polskich Kolei Państwowych sprzed 10 lat, na polskim rynku utrzymuje się stan bezzasadnego i szkodliwego dla rynku uprzywilejowania pozycji PKP S.A. - tzw. Grupy PKP. Dominujący podmiot w sposób naturalny broni swojej pozycji rynkowej kosztem konkurencji, oraz – co gorsze – konsumentów.

Budowanie alternatyw w przewozach pasażerskich przebiega z ogromnymi komplikacjami, głównie za sprawą obstrukcji ze strony samej Grupy PKP. Świadczy o tym casus Przewozów Regionalnych. Na rynku towarowym sytuacja – mimo że pozornie lepsza – daleka jest od uczciwej konkurencji. Na dowód wymieniamy kilka kluczowych, w naszej opinii, kwestii.

1. Pomimo lat reform i jasnych wymogów prawa europejskiego, w Polsce nadal skutecznie nie wydzielono zarządcy narodowej infrastruktury kolejowej. PKP PLK S.A. pod względem organizacyjnym i prawnym nadal jest częścią Grupy PKP. Na domiar złego kluczowe elementy infrastruktury – takie jak terminale graniczne, terminale kontenerowe, atrakcyjne tory i place ładunkowe na wielu stacjach – pozostają w gestii przewoźników z Grupy PKP lub ich podmiotów zależnych. Ci natomiast traktują je jako instrument ograniczania dostępu do infrastruktury przewoźnikom niezależnym. Kluczowe elementy infrastruktury, zamiast być determinantą rozwoju gospodarczego, stanowią instrument nieuczciwej walki konkurencyjnej. Ze względu na różnice w szerokości torów, szczególne znaczenie mają terminale na granicy wschodniej, które powinny być otwarte dla wszystkich przewoźników europejskich, a nie oddane długoterminową umową dzierżawy pod kontrolę PKP Cargo lub spółek zależnych.

Nie rozumiemy, skąd decyzja o pozostawieniu publicznych torów i placów ładunkowych w PKP Cargo w ramach ostatnio przeprowadzonej realokacji infrastruktury punktowej na przełomie 2010 i 2011 roku. Blokują to funkcjonowanie całego rynku transportu towarów, a przewoźnikom spoza PKP systemowo utrudniają dostęp do klientów i rynków wschodnich.

Niech nikogo nie mylą deklaracje, że przewoźnicy z Grupy PKP – zastępujący de facto zarządców infrastruktury – zapewniają do niej równy dostęp. Narzucają oni konkurentom zaporowe warunki, wymagając m.in. sięgających miesiąca rezerwacji i naliczając stawki pięciokrotnie wyższe od stosowanych przez PKP PLK dla podobnych elementów infrastruktury punktowej. Sytuację pogarsza polityka PKP S.A., która – pozostając dysponentem części infrastruktury punktowej – zamiast udostępniać, wydierżawia ją na podstawie długoterminowych umów, podczas gdy potrzeby klientów – przewoźników kolejowych dotyczą konkretnych dni czy wręcz godzin. Takie działanie zmniejsza elastyczność przewoźników niezależnych i praktycznie blokuje im możliwość konkurowania z podmiotami z Grupy PKP.

Polityka selektywnego blokowania infrastruktury przez Grupę PKP powoduje, iż ruch na torach maleje. W konsekwencji maleją wpływy pogrążonych w stratach PKP PLK. Rośnie za to ruch ciężarówek po zdewastowanych drogach, pogarszając bezpieczeństwo ruchu i potęgując presję ekologiczną.

2. Infrastruktura kolejowa w Polsce jest w opłakanym stanie i bez znaczącego wysiłku inwestycyjnego państwa jej stan będzie się nadal pogarszał. Tymczasem Ministerstwo Infrastruktury informuje o zmniejszeniu budżetu na ten cel o prawie 5 mld zł. Jak mamy rozumieć rządowe plany przesunięcia środków unijnych z inwestycji kolejowych na drogowe?

Apelujemy do Pana Premiera o wstrzymanie tej decyzji. Opóźnienia w modernizacji linii kolejowych, ich postępująca degradacja, brak środków na bieżące utrzymanie infrastruktury powodują w skali kraju degradację systemu transportowego na wiele pokoleń. Dalsze zaniechanie działań na tym polu może pogrzebać szanse na dynamiczny i zrównoważony rozwój gospodarczy naszego kraju. Polska traci bezpowrotnie wynikającą z położenia szansę na stanie się krajem tranzytowym pomiędzy Wschodem i Zachodem oraz Północą a Południem Europy. Tracą na tym PKP PLK i polskie porty morskie, traci cała gospodarka.

3. Nasz poważny niepokój budzi sposób przygotowania i koordynacji inwestycji infrastrukturalnych w Polsce. Kompletnie nieracjonalne wydaje się, aby rozpoczynać inwestycje w rejonach, do których nie sposób sprawnie dowieźć materiałów budowlanych. Degradacja głównych kanałów zaopatrzenia prowadzi do chaosu komunikacyjnego i znaczących przestojów taboru kolejowego niezbędnego do przewozu surowców pod budowę dróg. Stan linii lokalnych utrudnia wywóz kruszyw. Przyczynia się do problemów z terminowością prac budowlanych oraz wzrostu cen przy równoległym pogarszaniu kondycji finansowej przewoźników. Apelujemy o to, aby inwestycje w infrastrukturę kolejową wyprzedzały inwestycje drogowe. Wówczas łatwiej zbudujemy i koleje i drogi.
4. W Polsce nie funkcjonuje należycie regulacja rynku gwarantująca uczciwe warunki konkurowania przewoźników. Urząd Transportu Kolejowego nie ma ani wystarczających kompetencji, ani zasobów ludzkich i finansowych niezbędnych do wykonywania zadań skutecznego regulatora. Kuriozalnym wydaje się być obecny model, w którym Prezes UTK, zarządca infrastruktury oraz

najwięksi przewoźnicy podlegają temu samemu podmiotowi – czyli Ministrowi Infrastruktury. W konsekwencji reguły na rynku przewozów kolejowych dyktowane są przez monopolistów, ze szkodą dla konsumentów. Dowodem na to są kolejne interwencje Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Niestety przynoszą one tylko doraźny efekt i nie rozwiązują problemu, który ma charakter systemowy. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego powinien być, na wzór Prezesa UOKiK i innych urzędów centralnych, organem całkowicie niezależnym i kadencyjnym, zgodnie z wymogami prawa unijnego. Misją Prezesa UTK powinno być promowanie bezpieczeństwa, efektywności i konkurencyjności rynku, a nie blokowanie dostępu innych przewoźników do linii kolejowych, na których operuje wspierany dotacjami przewoźnik narodowy.

5. Jakość i konkurencyjność kolei psują bardzo wysokie i ciągle rosnące stawki dostępu do infrastruktury. Szokujące jest ich porównanie do innych krajów UE – gdzie za znacznie niższą cenę przewoźnik porusza się po nowoczesnej sieci kolejowej. Na domiar złego polityka cenowa PKP PLK jest niestabilna i nieprzewidywalna. Cennik dostępu do infrastruktury podlega corocznym zmianom, zaskakując przewoźników niezależnych i często faworyzując Grupę PKP. Istniejący sposób kalkulowania opłat zamiast promować rozwiązania innowacyjne (przewozy kontenerowe, masowe, ekologiczne pociągi z surowcami), konserwuje tradycyjne technologie stosowane najczęściej przez przewoźnika narodowego. W żaden sposób nie jest promowany nowoczesny, bezpieczny, efektywny i ekologiczny tabor oraz rozwiązania logistyczne oczekiwane przez klientów kolei.

Apelujemy do Pana Premiera o pilne odejście od formuły kreowania stawek dostępu w oparciu o koszty PKP PLK, stale zwiększające się w miarę postępu inwestycji w infrastrukturę o rosnący element amortyzacji. Postulujemy znaczące zwiększenie udziału Państwa w finansowaniu funkcjonowania zarządcy infrastruktury kolejowej, objęcie PKP PLK skutecznym nadzorem i zmuszenie do ograniczenia zbędnych kosztów, w tym do redukcji przerośniętej administracji. Pozwoli to na uporządkowanie stawek dostępu i objęcie nowo wypracowanego systemu 10-letnim moratorium. Przewoźnicy zaś zyskają podstawę do inwestowania we właściwy i długoterminowo optymalny tabor, stymulując rozwój kolei za własne, a nie publiczne środki. Bez rozwiązania problemu cennika dostępu do infrastruktury kolej się nie zmieni. Dlatego wystąpiliśmy ze skargą do Komisji Europejskiej. Jak bowiem mamy rozwijać i unowocześniać kolej, jeżeli niemożliwe jest prognozowanie kosztów w perspektywie dłuższej niż rok?

6. Trudo oprzeć się wrażeniu, iż przez dziesięć lat reform polskiej kolei to nie kolejni ministrowie czy urzędnicy resortu transportu, ale PKP S.A. pisała i realizowała scenariusze dla branży. Zamiast tworzyć warunki do rozwoju konkurencyjnego i nowoczesnego rynku kolejowego, zerowała ona na otrzymanym majątku, traktując go przede wszystkim jako źródło zaspokajania własnych, partykularnych interesów. Przez cały ten czas symulowano wdrażanie reform wynajdując tematy zastępcze i prezentując pozorne rozwiązania, a tak naprawdę utrzymując status quo. Skutecznie odwracano uwagę od podstawowych zadań PKP S.A. czyli sprzedaży zbędnego majątku i spłacania długów Skarbu Państwa.

Czym wytłumaczyć fakt, że znaczna część gruntów, linii i torów kolejowych, zamiast trafić do PKP PLK, pozostaje w PKP S.A. i jest za pieniądze dzierżawiona. Skutkuje to wysysaniem z zarządcy infrastruktury funduszy, których następnie brakuje na modernizację linii kolejowych. Jak w świetle potrzeb inwestycyjnych polskiej infrastruktury wytłumaczyć konstrukcję, w ramach której Państwo Polskie zmuszone jest wykupić za pieniądze funduszu kolejowego, przeznaczone w założeniu na modernizację infrastruktury kolejowej, akcje PKP PLK od PKP S.A.? Jednocześnie kluczowa

infrastruktura punktowa trafia do PKP Cargo, które zarządzając nią blokuje rozwój konkurencji. Kolejnym działaniem Grupy PKP na rzecz utrzymania monopolu okazało się tzw. usamorządowanie. W przededniu tegoż, ze spółki PKP Przewozy Regionalne wydzielono i przeniesiono do PKP Intercity Oddział Przewozów Międzywojewódzkich. W ten sposób, samorządowe już Przewozy Regionalne zostały odcięte od przewozów międzyregionalnych, stanowiących logiczne uzupełnienie przewozów regionalnych w okresach międzyszczytowych, zdolne wygenerować istotne synergie dla nowo tworzonej spółki. Spółce Przewozy Regionalne zabrano również cały nowy tabor, a nawet wyremontowane przez nią ponad 60 lekkich lokomotyw elektrycznych przeznaczonych do ruchu pasażerskiego. W konsekwencji Przewozy Regionalne zmuszone są obecnie do wynajmu ciężkich lokomotyw towarowych ET22 od spółki PKP Cargo do prowadzenia kilkuwagonowych pociągów pasażerskich, kosztem marnotrawstwa energii i szkód w infrastrukturze kolejowej, o szkodach ekonomicznych nie wspominając. Trzeba pamiętać, że wszystkie te elementy są w ostateczności rekompensowane w dotacjach i cenach biletów.

Wymienione powyżej przykłady obrazują logikę funkcjonowania Grupy PKP, która za jedyny cel postawiła sobie powstrzymanie zmian zachodzących na rynku transportowym, budowę barier w rozwoju rynku i czerpanie z tego zysków.

7. Jednocześnie przestrzegamy przed wiarą w proste rozwiązania. Od powyższych kwestii nie da się uciec na skróty. Za przykład niech posłużą pojawiające się ostatnio głosy upatrujące źródeł kryzysu w podziale państwowego PKP i postulujące powrót do kształtu kolei sprzed reformy. Są to pomysły nierealne, uderzające w ton populistyczny i niezgodne z prawem unijnym i krajowym. Źródłem kryzysu jest właśnie to, że państwo nadal chroni monopol spółek z Grupy PKP, wyposażając je w narzędzia do zwalczania konkurencji. Tymczasem trzeba ten monopol zlikwidować, stwarzając wszystkim uczestnikom rynku – w tym również Grupie PKP – szansę rozwoju i modernizacji.

Panie Premierze - do poprawy sytuacji polskiego kolejnictwa konieczne są zdecydowane działania rządu, zmierzające do zapewnienia uczciwej konkurencji firm kolejowych. Potrzebujemy otwartego rynku pod nadzorem silnego regulatora, efektywnego państwowego zarządcy infrastruktury skupiającego wszystkie jej elementy oraz stabilnych źródeł inwestycji. Są to warunki sine qua non dla rozwoju rynku kolejowego w Polsce. Bez zdecydowanych reform nie będzie możliwy rozwój polskiej kolei, która dziś jest zawłaszczona przez PKP S.A., zainteresowane jedynie jak najdłuższym utrzymaniem obecnego stanu posiadania i wpływów.

Ufamy, iż Pańskie osobiste zaangażowanie w sprawy kolejnictwa da rządowej polityce nowy impuls i otworzy lepsze perspektywy dla polskiej kolei – zagrożonego zawałem krwioobiegu polskiej gospodarki.

Rafał Milczarski
Prezes Zarządu

Jacek Bieczek
Członek Zarządu

Timothy Hollaway
Członek Zarządu