

## ***Dziesięciolecie reformy kolei w Niemczech***

Wywiad z prof. dr Gerdem Aberle z Uniwersytetu w Giessen, współautorem koncepcji reformy kolei wprowadzonej w 1994 r.

Wojciech Paprocki: *Panie Profesorze Aberle, na początku chciałbym zapytać, od jak dawna pracuje Pan na Uniwersytecie w Giessen?*

Gerd Aberle: Jestem tutaj od 1974 roku. Od tamtego czasu proponowano mi przejście do różnych uniwersytetów: w Berlinie, w Dortmundzie, a ostatnio w Kolonii. Z Uniwersytetem w Kolonii jestem związany emocjonalnie, gdyż właśnie tam się habilitowałem w 1971 r. i pracowałem do 1974 r. Odrzuciłem wszystkie propozycje, gdyż w Giessen mam bardzo korzystne warunki pracy. Tworzyłem zespół od początku, nikt przede mną nie zajmował się tutaj ekonomiką transportu ani logistyką.

*Jest Pan znany jako specjalista w zakresie transportu kolejowego. Od kiedy zajmuje się Pan tymi zagadnieniami?*

Po roku pracy w Giessen wprowadziłem na studia kierunek ekonomiki transportu. Powstał ciekawy program dydaktyczny, bowiem istnieje możliwość wyboru podejścia makroekonomicznego lub mikroekonomicznego. Jestem z wykształcenia mikroekonomistą, ale prace naukowe prowadziłem także z makroekonomii i w tym zakresie przygotowałem rozprawę habilitacyjną. Jeszcze będąc w Kolonii zacząłem zajmować się ekonomicznymi aspektami funkcjonowania kolei. Szczytowe zaangażowanie miało miejsce w 1989 r., kiedy powołano rządową komisję, która przygotowała projekt reformy kolei w Niemczech. W 11-osobowym zespole pracowaliśmy nad projektem, który stał się podwaliną przemian strukturalnych. Od tamtej pory cały czas zajmuje się zagadnieniami funkcjonowania kolei.

*Dlaczego powołano komisję rządową?*

Rząd z ogromnym niepokojem obserwował narastające zadłużenie kolei. Powołano komisję, aby znaleźć sposób na wyciągnięcie Kolei Niemieckich DB z katastrofalnie złej sytuacji.

*Jak długo pracowała komisja?*

Od 1989 do 1991 r., kiedy przedstawiono raport. Na jego podstawie przygotowano decyzje o strukturalnych zmianach i wprowadzono je w życie w 1994 r.

*Pan jest ojcem reformy kolei w Niemczech.*

Spotyka się takie opinie o mojej osobie, ale przecież nad koncepcją reformy pracowało 11

osób. Trzeba przyznać, że aktywnie pracowałem w tym zespole i zawsze otwarcie prezentowałem krytyczne opinie o funkcjonowaniu kolei. Obecnie z całego zespołu jestem jedyny, który nadal obserwuje zmiany na kolei i wypowiada opinie, czy podejmowane działania wpisują się w pierwotnie przygotowaną koncepcję reformy, czy też należy je zaliczyć do nowych koncepcji przeobrażenia kolei. W dziesięciolecie reformy kolei, 29 marca 2004 r. odbędzie się dyskusja w niemieckim parlamencie (Bundestagu), gdzie zreferuję moją ocenę osiągnięć tej reformy. Od wielu lat jestem członkiem Rady Doradców przy zarządzie koncernu DB AG, gdzie dyskutują przedstawiciele różnych sektorów gospodarki. Reprezentując w radzie sektor nauki, cały czas utrzymuję podejście krytyczno-pozytywne. Wymieniam poglądy z Prezesem Zarządu DB AG Hertmutem Mehdornem, który jest bardzo aktywny na tym stanowisku.

*Wracając do działalności na uniwersytecie. Jak kształtuje się Pańska aktywność w trzech sferach: dydaktyce, pracy badawczej oraz współpracy z gospodarką?*

Faktycznie w każdej z tych sfer jestem aktywny. Pierwszym zadaniem jest kształcenie. Na kierunku ekonomii mamy około 2 tysiące studentów, z którymi mam wykłady i seminaria z przedmiotów podstawowych – teorii kształtowania cen, teorii konkurencji, a także prawa kartelowego. Jednocześnie wykładam zarządzanie transportem (Transportmanagement), którym co semestr interesuje się około 70-80 studentów.

W działalności badawczej koncentruje się na zagadnieniach rozwoju infrastruktury, kształtowania cen za dostęp do infrastruktury. Oczywiście kontynuuję studia nad ekonomicznymi zagadnieniami funkcjonowania transportu kolejowego. Współpracuję z Europejską Konferencją Ministrów Transportu, a także z koncernami przemysłu motoryzacyjnego, dla których przygotowuję konkretne opracowania o charakterze teoretycznym.

Do kontaktów z gospodarką zaliczam oczywiście udział w Radzie Doradców DB AG. Czasem doradzam politykom, ale tylko wtedy, gdy oni w ogóle chcą słuchać jakiś rad. Ponadto uczestniczę w pracach Rady Programowej Niemieckiego Towarzystwa Logistycznego (Bundesevereinigung fuer Logistik), które liczy ponad 6 tysięcy członków.

*Czy na te wszystkie sfery aktywności starcza 80 do 90 godzin pracy w tygodniu?*

Nie starcza, bo przecież poza wymienionymi formami są i inne, np. kierowanie redakcją czasopisma naukowego „Internationales Verkehrswesen”, udział w pracach grupy roboczej Urzędu Antymonopolowego (Bundeskartellamt), czy wypełnianie funkcji wiceprzewodniczącego Niemieckiego Towarzystwa Nauk o Transporcie (Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft).

Ale praca dla mnie jest zarówno obowiązkiem jak i hobby. Staram się po prostu, aby zajmować się jedynie sprawami, które przynoszą zadowolenia.

*Nie każdemu udaje się znaleźć taką pracę ...*

Do tego dochodzi się z upływem lat. Jestem już w takim wieku, iż mogę wybierać, co robić, aby koncentrować się na zadaniach, których wypełnienie przynosi satysfakcję.

*A czy można określić, w której z wymienionych sfer: kształceniu, pracy badawczej i kontaktach z gospodarką, znajduje Pan najwięcej zadowolenia?*

Trudno odpowiedzieć. Wieloletnia praca przynosi efekty. Po 30 latach pracy badawczej można nabrać dystansu do posiadanej wiedzy. Młody człowiek jest głodny wiedzy, człowiek doświadczony bardziej krytycznie odnosi się do tego, co już wie i czego się dowiaduje. Na fundamencie wiedzy teoretycznej oraz przy wykorzystaniu informacji pochodzących z bieżącego kontaktu z politykami i menedżerami rozwija się działalność dydaktyczna, która przynosi ogromną satysfakcję. Zachęcam studentów do zainteresowania się sprawami transportu, razem z nimi uczestniczę w spotkaniach w różnych przedsiębiorstwach. Ze strony gospodarki ciągle otrzymuję zaproszenia do wygłoszenia wykładu i dyskusji, dzięki czemu odczuwam zadowolenie z udziału w procesie przemian gospodarczych.

*Czy w kontaktach z praktyką nie odczuwa Pan jednak pewnej frustracji w sytuacjach, w których Pan podpowiada dobre rozwiązania, partnerzy kiwają głowami ze zrozumieniem..., a następnie robią zupełnie coś innego?*

Szczególnie wiele frustrujących rozmów miałem z politykami. Politycy są skazani na podpowiedzi fachowców. Zamawiają ekspertyzy, które przygotowuję ja, czy moi koledzy. Po zapoznaniu się z gotową pracą politycy najczęściej w krótki sposób wyjaśniają, dlaczego odrzucają przedłożone propozycje. Po kilku latach okazuje się, że odrzucenie nowych rozwiązań było błędem, bo analizowane problemy nadal występują w praktyce. Oczywiście politycy i menedżerowie stosują inne kryteria podejmowania decyzji niż kryte-

ria zastosowane przez fachowców w rozważaniach modelowych. Zadaniem nauki jest analizowanie procesów gospodarczych i podpowiadanie politykom oraz menedżerom niezbędnych korekt w ich działalności publicznej i gospodarczej. To jest wręcz wyzwaniem dla nauki, aby przeciwdziałać szkodliwym pomysłom.

Uwzględniając jednak odmienną ocenę sytuacji i przedłożonych propozycji nie można się dziwić, iż w praktyce najczęściej stosowane są rozwiązania kompromisowe. Przecież teorii w jej czystej formie nie daje się stosować w działalności gospodarczej.

*Od mojej habilitacji mija 15 lat i oceniając różne projekty badawcze, w których uczestniczyłem, mam wrażenie, iż w naukach ekonomicznych nie możemy uzyskać tak jasnych i przekonujących wyników badań, jak ma to miejsce w naukach przyrodniczych lub technicznych. Jak Pan Profesor, mając znacznie większe doświadczenie i dorobek, ocenia efekty rozwoju teorii ekonomii?*

Nie można porównywać nauk ekonomicznych z naukami przyrodniczymi, w których prace badawcze prowadzone są konsekwentnie przez wiele lat w określonym kierunku, nad określonym obiektem, przy zastosowaniu coraz lepszej aparatury. W przemyśle farmaceutycznym rozbudowano wielkie laboratoria, kliniki medyczne są coraz lepiej wyposażone, dba się o stabilność kadry badawczo-naukowej. W naukach ekonomicznych jest całkiem inaczej – nie mamy w ogóle laboratorium, a pracownicy Katedry podlegają rotacji co parę lat. Do tego wielkość nakładów na badania jest nieporównywalna. Na rozwój fizyki przeznaczane są miliardowe fundusze, gdy w naukach ekonomicznych większe zadania podejmowane są jedynie w ramach międzynarodowych programów badawczych.

Do tego w naukach ekonomicznych mamy pewną specyfikę – realizowane są nowe zadania badawcze w oderwaniu od wyników wcześniejszych studiów. Prowadzi to do budowania modeli o czystej konstrukcji wewnętrznej, ale o bardzo niskim stopniu odzwierciedlenia rzeczywistości gospodarczej. I z tego powodu ze strony gospodarki wygasa zainteresowanie korzystania z wyników analiz teoretycznych. Trzeba więc stwierdzić, iż za mało jest badań naukowych w zakresie ekonomii, które służyłyby wdrażaniu nowych rozwiązań w gospodarce. Uważam, że obecnie trwa etap zafascynowania modelami ekonomicznymi zbudowanymi przy zastosowaniu zaawansowanej matematyki. Wyniki prac nad tymi modelami jednak prawie nikogo w gospodarce nie interesują, czyli trwa rozwój teorii oderwanej od praktyki. Zapewne za kilka lat tendencja się odwróci, znów w centrum zainteresowania znajdzie się aspekt użycia wyników badań.

Powyższe uwagi odnoszą się do spadku zainteresowania ekonomiką transportu na niemiec-

kich uniwersytetach. Po starych profesorach w Monachium, Kolonii, Mannheim czy w Muenster nie przyszli aktywni następcy, mniej jest badań nad zagadnieniami makroekonomicznymi funkcjonowania transportu i systemów logistycznych i słabsza oferta dydaktyczna w tym zakresie. A przecież sektor transportu, podobnie jak energetyki, stanowi jeden z fundamentów gospodarki europejskiej. Coraz więcej profesorów zajmuje się co prawda zarządzaniem logistycznym, ale mam wrażenie, iż nie doceniają oni znaczenia systemu transportowego dla funkcjonowania kanałów dystrybucji. Można powiedzieć, że „komputery nie zastąpią kontenerów”, jedno i drugie są bardzo ważne.

Budowanie pozycji przez naukowca trwa latami. Musi się dać poznać jako znawca przedmiotu, autor nowych teorii. Dla przedstawicieli gospodarki jest bardzo ważne, aby naukowiec nie bagatelizował szczegółów, w przeciwnym razie nie zdobędzie pozycji fachowca cieszącego się autorytetem poza murami uczelni.

Moim dorobkiem na Uniwersytecie w Giessen jest zbudowanie od podstaw biblioteki, zebranie materiałów źródłowych, stałe doskonalenie programu dydaktycznego. Musiałem się przebijając wśród kolegów profesorów, z których żaden nie znał i nie rozumiał specyfiki ekonomiki transportu.

Do mojego dorobku zaliczam okres pracy „w delegacji”. W 1999 r. podjąłem pracę w Dreźnie, aby tam przyczynić się do rozwoju ekonomiki transportu na Uniwersytecie Transportowym. Ale ostatecznie nie doszło tam do powołania kierunku studiów z zakresu ekonomiki transportu, gdyż nastąpiła w Dreźnie integracja szkół wyższych i niestety ukształtowano nową strukturę, w których nie było miejsca dla kierunku transportowego na wydziale ekonomicznym i oferowane są obecnie jedynie studia techniczne z zakresu transportu.

*Panie Profesorze, wracając do zagadnień związanych z praktyką gospodarczą – jakie będą najważniejsze zmiany w europejskim systemie transportowym?*

Podstawowe znaczenie dla przemian w Europie ma sytuacja demograficzna. W tym regionie świata mieszkańców ubywa a nie przybywa, tworzą się regiony, w których coraz mniej osób chce mieszkać i w których występują znaczne nadwyżki potencjału przepustowego infrastruktury transportowej. Na niemieckim bałtyckim wybrzeżu jest pięknie, ale prawie nikt tam nie mieszka, młodzi ludzie chcą stamtąd uciekać tak szybko jak się da.

*Panie Profesorze, w Unii Europejskiej podnosi się zalety kolei, ale przecież przewozy kolejną ciągle maleją. Czy promowanie kolei jest zasadne, skoro transport samochodowy jest tak sprawny i efektywny a dzięki motoryzacji indy-*

*widualnej zaspokaja się dość tanio tak wiele potrzeb komunikacyjnych?*

W Niemczech, które są krajem tranzytowym, mamy bardzo dobrze rozbudowaną sieć autostrad. Dzięki temu transport samochodowy może sprawnie wykonywać ogromną pracę przewozową. Ale nie sposób przeoczyć zjawiska przeciążenia tej infrastruktury. Więc wydaje się zasadne promowanie kolei jako ważnego filaru europejskiego systemu transportowego. Kolej musi się jednak zmienić – stać się koleją międzynarodową i interoperacyjną. Niestety w wielu krajach, m.in. we Francji, występuje przywiązanie do tradycyjnych koncepcji funkcjonowania transportu kolejowego. A szanse kolei są przede wszystkim na rynku przewozów międzynarodowych, pod warunkiem, że jakość usług będzie wysoka, zadowalająca wymagania nadawców ładunków. W ruchu pasażerskim rozwój przewozów pociągami wysokich prędkości jest uzależniony od gotowości poszczególnych państw do finansowania niezwykle kapitałochłonnych inwestycji w infrastrukturę i tabor. Można mieć wątpliwość, czy Europę będzie stać na upowszechnianie tak kosztownego rozwiązania.

*Czy w transporcie ładunków jest szansa na rozwój przewozów kombinowanych?*

Usługi przewozowe produkowane są najefektywniej przy zastosowaniu technologii przewozów bezpośrednich składami całopociągowymi. Im mniej czynności rozrządzenia wagonów, tym taniej. W segmencie obsługi ładunków masowych kolej ma w Europie nadal liczącą się pozycję i w ten sposób przyczynia się do ochrony infrastruktury drogowej przed absolutnym przeciążeniem. Ale transport kombinowany nie może być traktowany jako efektywne rozwiązanie, dzięki któremu z samochodów przejmie się część ładunków na kolej. Przyrost przewozów kombinowanych cieszy, ale oceniając realnie sytuację w całym europejskim systemie transportowym trzeba stwierdzić, iż w ten sposób nie uda się zmniejszyć bezwzględnie poziomu wielkości pracy przewozowej wykonywanej przez przewoźników drogowych. Inwestycje na kolei są bardzo ważne w takich krajach jak Polska czy Czechy, gdyż bez rozwoju oferty kolei może dojść do absolutnego przeciążenia infrastruktury transportowej na osi Wschód – Zachód. Przewóz pociągami nie może trwać zbyt długo, więc potrzebne są zarówno inwestycje, jak i nowe rozwiązania organizacyjne. Jedną z form rozwoju jest dopuszczenie prywatnych przewoźników kolejowych.

*Jak przykładowo niemiecką firmę rail4chem?*

Tak, albo przykładowo HGK, który jest największym prywatnym przewoźnikiem w Niemczech. To są już liczące się na rynku podmioty, wykonujące przewozy krajowe i międzynarodowe. DB

ma już całkiem poważnych konkurentów na rynku. W mojej ocenie dopiero konkurencja wewnętrzzgałęziowa wywiera wrażenie na państwowych przewoźnikach kolejowych. Konfrontacja między transportem samochodowym i kolejowym nie nabrała nigdy charakteru faktycznego wyzwania dla przewoźników kolejowych. Ale gdy w ruchu pasażerskim mamy już ponad 150 nowych uczestników rynku, to DB nie może pozwolić sobie dłużej na brak reakcji.

*Mówiąc o konkurencji wewnętrzzgałęziowej trzeba się odnieść do podstawowej koncepcji rozdzielenia przewoźnika od zarządcy infrastruktury. Czy ten rozdział jest według Pana Profesora prawidłowy?*

Faktyczny podział występuje jedynie w Wielkiej Brytanii i w Szwecji. W obu z tych państw przyjęto inny model, my w Niemczech przygotowaliśmy i wdrożyliśmy jeszcze inny model. Podział instytucjonalny w Wielkiej Brytanii połączono z prywatyzacją zarządcy infrastruktury, co okazało się ogromnym błędem. Powołanie ponad 100 operatorów i prywatnego zarządcy nie miało po prostu ekonomicznego sensu. Nie można było przecież oczekiwać, że uda się osiągnąć – i to w bardzo krótkim czasie – tak duże obciążenie infrastruktury, aby przychody z opłat wystarczały na pokrycie pełnych kosztów utrzymania infrastruktury. Więc prywatyzacja zarządcy infrastruktury nie ma sensu.

*Pozostawienie zarządcy infrastruktury w jednej grupie kapitałowej z największymi przewoźnikami wyodrębnionymi z uniwersalnego państwowego przedsiębiorstwa kolejowego tworzy zagrożenie, że nowi prywatni przewoźnicy będą dyskryminowani na sieci.*

W Niemczech publicznie dyskutuje się o praktykach dyskryminacyjnych. Aby zapewnić neutralność w procesie przyznawania tras, funkcjonowanie zarządcy infrastruktury poddane jest kontroli ze strony regulatora (Eisenbahnbundesamt). W nadzór nad rynkiem usług infrastrukturalnych zaangażowany jest także Urząd Antymonopolowy. Nadal trwają badania teoretyczne, jak najlepiej zorganizować system organizacji ruchu na sieci, aby zapewnić dostęp do infrastruktury jako do dobra użyteczności publicznej. Zagadnienia teoretyczne dotyczące nadzoru nad swobodą dostępu do infrastruktury kolejowej mają bardziej uniwersalny charakter. Przecież podobne problemy występują w systemach telekomunikacyjnych, dystrybucji energii elektrycznej. Sądzę, że przygotowaliśmy w Niemczech wiele rozwiązań, które powinny ograniczać – zawsze występujące w praktyce gospodarczej – ryzyko nadużywania pozycji przez zarządcę infrastruktury i dyskryminowania poszczególnych podmiotów uczestniczących w bezpośredniej walce konkurencyjnej.

Ale powtarzam raz jeszcze. Jeśli z opłat za użytkowanie infrastruktury zarządca infrastruktury kolejowej uzyskuje około 20% pokrycie kosztów, to nie ma warunków dla jego prywatyzacji. W Niemczech infrastruktura pozostanie w DB-Netz AG, a z budżetu państwowego muszą być zapewnione środki na sfinansowanie zadań wykonywanych przez zarządcę infrastruktury.

*W Europie potrzebna jest dalsza liberalizacja w transporcie kolejowym. Czy projekt Trzeciego Pakietu Kolejowego (Third Railway Package) jest właściwy?*

Ten pakiet decyzji na szczeblu europejskim jest jak najbardziej potrzebny. W Niemczech zdecydowaliśmy się na otwarcie rynku, na którym jest obecnie bardzo dużo prywatnych przewoźników i dzięki temu udało się sprokocować proces przemian na DB.

*Jednak w Europie Zachodniej są przeciwnicy rozwiązań przewidzianych w tym pakiecie, np. we Francji ...*

I Belgii.

*Do tego pewne zmiany są zaskakujące. W Niemczech od kilku miesięcy nie ma DB Cargo AG.*

Jest Railion.

*W Polsce słyszymy, że na rynku jest Stinnes AG, a nie Railion AG.*

Faktycznie sytuacja skomplikowała się.

*W nowej sytuacji PKP Cargo S.A. straciło orientację, kto jest teraz jego partnerem i jakie są jego zamiary. Następują zakłócenia w procesie współdziałania między europejskimi przewoźnikami kolejowymi, gdyż nie wiadomo, który z nich chce kontynuować współpracę, a który już szykuje się do samodzielnego, agresywnego działania na zagranicznym rynku. W konsekwencji traci na tym kolej jako gałąź, gdyż troska o klienta w okresie pracy nad nowymi strategiami schodzi na drugi plan u przewoźników kolejowych. W obecności prezydentów kolei – panów Galois z SNCF, Mehdorna z DB oraz Celińskiego wówczas z PKP, wyraziłem kiedyś pogląd, że koleje państwowe są wystarczająco silne, aby się nawzajem blokować, ale niedostatecznie silne, aby przygotować atrakcyjną ofertę przewozów transeuropejskich. Jak Pan Profesor ocenia perspektywy na rynku?*

W Europie zadajemy sobie pytanie – czy warto tak dużo pieniędzy wydawać z budżetu na finansowanie kolei, jeśli nie jest ona w stanie przełamać tendencji spadku pozycji na rynku. 13% udziału w przewozach ładunków to za mało przy tak dużej pomocy finansowej. Faktycz-

nie istnieje w przedsiębiorstwach kolejowych duży opór przed zmianami, zapewne nie ma innej metody jak przeprowadzanie drastycznych zmian pod ogromnym naciskiem administracyjnym.

W Niemczech przygotowano strategię wchodzenia na rynki zagraniczne i Railion objął kolej w Holandii (NS Cargo) oraz Danii (DSB Cargo), objął pierwsze udziały w jednej z kolei w Szwajcarii, co traktuję jako bardzo dobry kierunek rozwoju. Były prowadzone rozmowy o rozszerzeniu Railion na PKP. Ale PKP ma tak ogromne kłopoty, że ten pomysł włączenia PKP Cargo do Railion trzeba było zweryfikować. Nadal sądzę, że pożądane byłoby stworzenie joint-venture, którego zadaniem będzie zdobycie liczącej się pozycji na środkowoeuropejskim rynku przewozów ładunków. Ten rynek obejmuje przecież ważny korytarz transportowy do Rosji.

Podczas ostatniej wizyty w Budapeszcie, który jest absolutnie zakorkowany przez samochody, dyskutowaliśmy o presji społecznej na inwestycje drogowe. Ale nowe kraje członkowskie UE muszą znaleźć środki, aby sfinansować inwestycje w transporcie kolejowym. Autostrady nie rozwiążą wszystkich problemów, na kolej muszą być wydawane również duże kwoty publicznych pieniędzy.

*W Polsce brakuje środków budżetowych. Rozwiązaniem byłoby zmobilizowanie prywatnego kapitału. Od 1989 r. w Polsce zainwestowano miliardy euro w nowy tabor samochodowy. A w transporcie kolejowym inwestycji prawie nie ma. Czy nie widzi Pan Profesor problemu teoretycznego, dlaczego prywatny kapitał nie chce lub nie może inwestować swobodnie w transporcie kolejowym?*

Kolej ma swoje specyficzne cechy. W Niemczech każdego dnia pod koła pociągów rzuca się 3 samobójców. Po każdym takim wypadku linia kolejowa jest zablokowana na kilka godzin. To rozbija cały rozkład jazdy, głównie w ruchu pasażerskim. Do tego dochodzi skłonność kolejarzy do strajkowania. W Niemczech nie tak często, ale we Francji zbyt często. Pociągi, jeśli nie wyruszą dokładnie o wyznaczonej porze, od razu wpadają w ogromne opóźnienie, a samochód jedzie elastycznie dostosowując się do sytuacji na drodze. Pociąg jeździ od stacji do stacji, a samochód od domu do domu. Samochód wpisuje się w system elastycznej produkcji, w koncepcję zaopatrzenia just in time. To są różnice systemowe, w oczach użytkowników transportu kolej nie jest specjalnie użyteczna i w wielu przypadkach produkuje usługi o zbyt wysokich kosztach. Niestety ze strony przemysłu jest zbyt mało zrozumienia dla zewnętrznych skutków funkcjonowania transportu i akceptacji dla zalet kolej np. w odniesieniu do ochrony środowiska naturalnego. Ale do tej pory przeciwko atrakcyjności kolei przemawiał

brak wewnątrzgałęziowej konkurencji i zdolności kolei do racjonalizacji działania.

*Problemy podobne do kolei występowały w przedsiębiorstwach pocztowych. Ale w tym sektorze mamy sukcesy – np. Poczta Niemiecka utworzyła „żółte DHL”, największego operatora logistycznego na świecie, podobnie przeobraziła się poczta francuska, holenderska ...*

Trochę podobny pomysł skłonił DB do przejęcia koncernu Stinnes, w którego skład wchodzi spedytor samochodowy Schenker. Ale specyfika kolei jest odmienna od specyfiki poczty. Obsługa przesyłek kurierskich może zostać zintegrowana z działalnością logistyczną, a przewozy kolejowe ładunków masowych są zasadniczo odmiennie od przewozów towarów przetworzonych, przewożonych w małych partiach. Schenker w opinii kierownictwa DB miał przynieść nowe zlecenia dla kolei, przyczynić się do integracji kolei z systemem logistycznym. Ale oddziały Schenkera zlokalizowane na całym świecie nie przyczyniły się do pozyskania żadnego nowego zlecenia na przewozy DB w Niemczech. Zainwestowanie miliardów na zakup Stinnesa może spowodować, że koncern DB będzie meldować zyski uzyskiwane w innych sektorach działalności niż przewozy kolejowe i dzięki temu spełni kryteria dopuszczenia DB na giełdę. Ale te działania nie przyczyniają się do rozwoju przewozów pociągami.

*Znana jest opinia Pana Profesora, że DB nie znalazła recepty, aby funkcjonować z zyskiem i nadal nie jest zdolna wypuścić akcji na giełdę.*

DB jest nadal uzależniona od pomocy finansowej. Niestety wydatki na niektóre inwestycje, np. na budowę linii wysokich prędkości między Kolonią a Frankfurtem, nie przynoszą spodziewanych efektów. W ogóle trzeba zadać pytanie, czy decyzje o tak bardzo wysokich nakładach podejmowane były na podstawie rachunku ekonomicznego, czy też w większym stopniu kierowano się romantycznym entuzjazmem. Przecież ceny biletów na te pociągi są bardzo wysokie, a liczba potencjalnych podróży ograniczona. Ja często podróżuję na tej trasie, imponuje mi ta wspaniała technika, ale jak zastanowię się, ile pieniędzy z naszych podatków przeznaczono na tę inwestycję, to nie czuję się wcale tak wspaniale.

*Gdy mówimy o dalekobieżnych przewozach pasażerskich, to trzeba wspomnieć o konkurencji ze strony transportu lotniczego. Na rynek z ogromnym impetem weszli „tani przewoźnicy” („low costs airlines”), którzy nie tylko zabierają pasażerów kolei, ale również „narodowym” przewoźnikom lotniczym. Ostra konkurencja doprowadziła w Europie do bankructwa Swissair i Sabeny. Czy jeśli taka konkurencja miałaby się rozwinąć na rynku przewozów kolejowych, to*

*możliwe jest w opinii Pana Profesora bankructwo przedsiębiorstw kolejowych?*

Faktycznie trudno sobie wyobrazić bankructwo przedsiębiorstwa kolejowe w jednym z państw europejskich. Najpierw wystąpi stan przejściowy – poszczególne przedsiębiorstwa kolejowe będą kupowane przez inne. W krajach, w których zabraknie środków publicznych na wsparcie „narodowej” kolei, dojdzie do przejmowania przedsiębiorstw lub ich części, być może po prostu przejmowana będzie aktywność. Bankructwo producenta nie oznacza przecież, że na jego usługi w ogólnie nie ma popytu. W transporcie lotniczym wymienione dwa bankructwa nie zakończyły procesu przemian podmiotowych, trzeba pomyśleć o aktywności Air France, losie KLM, Alitalii czy Iberii. W transporcie kolejowym mamy do czynienia z jeszcze większym rozmiarem działalności gospodarczej niż w lotniczym, więc i przy formułowaniu prognoz trzeba uwzględniać inny wymiar przemian, jakie mogą nastąpić. Proces przemian podmiotowych dotknie zapewne w pierwszej kolejności koleje najmniejsze, w Luksemburgu, krajach nadbałtyckich czy w Czechach. Zmiany mogą także wystąpić w Szwajcarii i we Włoszech.

Wydaje się, że szczególną konsekwencją przemian podmiotowych będzie odejście od patrzenia na działalność kolei jedynie w kategoriach narodowych.

*Chciałbym na koniec naszej rozmowy powrócić do kwestii kształcenia młodych ludzi. Czy wpaja im Pan Profesor myśl bycia Europejczykiem, czy też sugeruje im Pan rozwój z pozycji nowoczesnego Niemca przygotowującego się do działania na europejskim rynku?*

Sądzę, że nie można jeszcze mówić o tym, iż młodzi ludzie będą się czuli przede wszystkim Europejczykami. Bez poczucia więzi narodowych nie da się jeszcze funkcjonować w Europie, choć

rynek staje się coraz bardziej rynkiem wielonarodowościowym. Ale potrzebujemy kultywacji tradycji, utrzymywania specyfiki narodowej, rozwoju kultury poszczególnych narodów. Przecież nie chcemy mieć w Europie osobników bez własnej tożsamości. Kreować natomiast trzeba gotowość i umiejętność współpracy. Jest to tym bardziej ważne, że stawiamy sobie w Europie cele, które chcemy wspólnie osiągnąć.

Na marginesie chcę podkreślić, że proces rozszerzania rynku nie przynosi wszystkim jedynie korzyści. Szczególne znaczenie ma dla nas perspektywa przenoszenia miejsc pracy z Niemiec na Wschód. W przemyśle samochodowym ten proces trwa już od lat, obejmuje obecnie coraz to kolejne branże przemysłu. Powstają nowe wyzwania, którym muszą sprostać młodzi ludzie rozpoczynający kariery zawodowe.

*Panie Profesorze, dziękuję za poświęcony czas na wywiad dla Rynku Kolejowego.*

*„Rynek Kolejowy”, nr 4/2004, s. 40-43.*