

Wyścigi konne. Wóz albo przewóz

Jerzy Sawka

Wyścigi konne w Polsce stoją w miejscu, co znaczy, że się cofają. Taki stan rzeczy nie ma sensu. Sytuację uratować może tylko państwo. To ono musi podjąć decyzję: albo stawia na tę gałąź gospodarki, albo utrzymuje skansen.

W Polsce mamy trzy tory wyścigów konnych: warszawski Służewiec, wrocławskie Partynice i Hipodrom Sopot. To wystarczająca infrastruktura zapewniająca zdecydowany skok branży wyścigowej. Służewiec ma ok. 50 dni i wyścigowych, Wrocław przez ostatnie lata 17 mityngów. Sopot w tym roku zorganizował dwa weekendy wyścigowe podczas wakacji. Ten popularny kurort wydaje się najmniej zainteresowany większą liczbą dni wyścigowych.

W przeciwieństwie do dwóch pozostałych torów nie ma u siebie stajni wyścigowych, natomiast potencjał na widowiska posiada znakomity.

Ale po kolei...

Służewiec

Siłą napędową polskich wyścigów jest Warszawa. Bez niej nie ma o czym gadać. Ma świetnie położony, łatwo dostępny, znakomicie rozplanowany na ponad 130 hektarach kompleks wyścigowy. Nieistniejące już Ministerstwo Skarbu wyłożyło pieniądze na gruntowny remont Trybuny Głównej. Wcześniej odnowiono Trybunę Środkową. To doskonale miejsce do oglądania wyścigów, ale także organizowania wszelkiego rodzaju komercyjnych eventów. Użyczenie infrastruktury na wydarzenia pozawyścigowe jest powszechną praktyką zachodnich torów. To dodatkowe źródła dochodów w czasach, gdy gracz nie musi osobiście przychodzić na tor by obstawiać, bo robi to w punkcie gry lub przez internet.

Tak więc Służewiec ma potencjał, ma tradycję, ma finansowanie, ma konie i trenerów. Ale nie ma najważniejszego - perspektyw wyścigowych.

Dlaczego?

Torem zarządza oddział Totalizatora Sportowego i bazuje finansowo na wydzielonej puli na funkcjonowanie obiektu plus corocznej kwocie ok. 8 mln złotych na nagrody wyścigowe. Spółka - córka Totalizatora Sportowego dedykowana wyścigom, organizujący zakłady Traf, ma roczny obrót z gry na poziomie na ok. 14 mln. Totalizator Sportowy jest organizatorem wyścigów na Służewcu i w Sopocie.

Sytuacja od dziesięciu lat, czyli od kiedy decyzja polityczna uratowała zdychające wyścigi, dając je w 30-letni pacht państwowemu przedsiębiorstwu Totalizator Sportowy, jest niezmienna. Wyścigi konne żywią się pieniędzmi z -trzeba to jasno powiedzieć - jednak nędznej gry i puli Totalizatora. Wystarczy, żeby egzystować, nie wystarczy, by pójść do przodu. Pierwotny, dobry zamysł - wydzielenie gwarantowanej puli na ratowanie polskich wyścigów - w efekcie skutecznie zablokował ich rozwój. Część warszawskiego środowiska wyścigowego uznała, że to jemu należna kasa. Dlatego nie chce u siebie nikogo obcego, dlatego tak psioczyła w ostatnich latach na aktywność Wrocławia, dlatego sarka, że ci głupi wrocławianie wpuszczają do siebie Czechów, którzy zgarniają polskie pieniądze. Ta pewna pula zbudowała krąg iluzorycznego bezpieczeństwa.



Niezwykle atrakcyjna dla publiczności i fotoreporterów przeszkoda wodna. Zbudowana w 2016 r. specjalnie dla cyklu Crystal Cup. Na zdjęciu jej debiut. Fot. Marta Nowakowska.

Trwa to już tyle lat, że polski świat wyścigowy przestał rozumieć o co w tym interesie chodzi. Wprawdzie artykułuje, że ważna jest gra, ale nie pojmuję, że jej wzrost nawet o kilkaset procent niewiele znaczy. Nam w Polsce potrzebny jest skok o kilka tysięcy procent. Totalizator Sportowy powinien postawić sobie i branży jasne warunki: umawiamy się, że w ciągu kilku lat będziemy was finansować, ale po tym okresie chcemy na was zarabiać. Wyścigi muszą podjąć rękawicę. Totalizator Sportowy z racji swojej działalności jest dla nich najlepszym partnerem. Ta spółka jako jedyny podmiot może być inicjatorem zmian w branży, ale musi mieć wizję i chcieć ją wcielić w życie. Jeżeli będzie traktować wyścigi jak zło konieczne, a takie odniosłem wrażenie po rozmowach z prezesami Totalizatora zarówno w czasach Platformy Obywatelskiej, jak i Prawa i Sprawiedliwości, to będą one skazane na marazm.



Jeden z rekordów frekwencyjnych wrocławskiego toru - 12 000 ludzi na Wielkiej Wrocławskiej 2013.
Fot. Marta Nowakowska.

Wrocław

Od jesieni 2013 roku jestem dyrektorem Wrocławskiego Toru Wyścigów Konnych - Partynice, ale już wcześniej - będąc szefem wrocławskiej redakcji „Gazety Wyborczej” i czynnym koniarzem - namawiałem miejscowych trenerów, żeby wyeliminowali z toru konie półkrwi i w to miejsce wprowadzili folbluty. Dokładnie od roku, w którym miałem przyjemność zacząć prowadzić tor, nie było na nim już ani jednego półkrewka. Przez te lata Partynice zdecydowanie poprawiły infrastrukturę, stan bieżni, weszliśmy do Crystal Cup, elitarnego klubu dwunastu przeszkodowych torów Europy. Frekwencja na wyścigach w 2014 przekroczyła pułap 100 000 widzów. To był ponad pięciokrotny skok w stosunku do lat poprzednich. Teraz średnia roczna to ok. 70 000 widzów wyścigowych. W ciągu całego roku Partynice notują prawie 300 000 osób odwiedzających. Jest więc potencjał. Kiedy w 2014 po raz pierwszy organizowaliśmy przejętą z Warszawy gonitwę Oaks, mieliśmy 13 000 publiczności. Więcej ludzi na wrocławskim torze było tylko w 1969 roku, kiedy organizowano tu mityng Krajów Demokracji Ludowej, przeniesiony z Czech po rewolucji 1968 roku. Według ówczesnej prasy na Partynice przyszło 20 000 ludzi.

W roku 2015 na Oaks przyszło 10 000 publiczności, ale tylko dlatego, że był niemiłosierny upał, termometry pokazywały 36 stopni. Potem Oaks wróciła do Warszawy, żeby znowu nie mieć żadnej widowni. Nie piszę tego dla wylewania wzajemnych żalów środowiskowych, bo to niepoważne, lecz po to żeby

pokazać, że w tej dyscyplinie ciągle drzemie potencjał, wystarczy go obudzić. Oaks, Crystal Cup, frekwencja na wrocławskich wyścigach, to są dowody.

Ale prawda jest też taka, że Wrocławowi już nie uda się wyścigami przyciągać więcej widzów. Swoje szczyty osiągnęliśmy. Teraz będziemy notować spadki. Dlaczego? Bo ile razy tzw. zwykły człowiek może przyjść w ciągu roku na wyścigi jako widowisko sportowe? Dwa, trzy? Na najważniejsze dni wyścigowe, na mocno promowane wydarzenia. I to jest OK. Podobnie jest na Zachodzie. Ale jak się rzekło - gracz ma tam internet i punkty gry. Problem w tym, że u nas takiej możliwości nie ma. Nie ma więc gracza.



Większe dni wyścigowe na wrocławskim torze mają specjalną oprawę. Zawsze otwiera je konna parada, a publiczność wita dyrektor Jerzy Sawka (w środku) na Damarze, koniu filmowego Bohuna w „Ogniem i Mieczem”.

Fot. Marta Nowakowska.

Wrocławski tor jest jednostką budżetową miasta. To jego podstawowe źródło utrzymania. Dobrze, że lokalne władze chcą wyścigów. Naszym wyróżnikiem są gonitwy przeszkodowe, które na słabym krajowym rynku folblutów dają szansę koniom, które nie sprawdziły się w gonitwach płaskich. Ale to powoduje, że tor jest uzależniony od czeskich dżokejów. We Wrocławiu nie mamy ani jednego skoczka. Z punktu widzenia organizatora wyścigów to, kto jeździ, kto zapisuje konie, kto jest ich właścicielem, nie jest żadnym problemem - liczy się widowisko. Jednak z punktu widzenia człowieka, któremu leży na sercu rozwój branży, to problem zasadniczy. Nie możemy się rozwijać, skoro mamy tak niewiele.

Jeżeli wyścigi konne w Polsce upadną, to Wrocław sobie poradzi. Bazując na bliskości Czech i Niemiec, może być organizatorem kilku dobrych mityngów wyścigowych. Jednak to rozwiązanie po pierwsze kosztowne, bo przy małej liczbie dni wyścigowych trzeba przez cały rok utrzymywać bieżnie. Po drugie, nie wpływające na rozwój tej dziedziny sportowej rozrywki w kraju. A moim zdaniem polskie tory powinny taką misję realizować.

Jest o co walczyć także w sensie ekonomicznym, bo Europa już dawno policzyła, że cztery konie gene-

rują jedno miejsce pracy.

Sopot

Sopot ma fantastyczny potencjał. To letni równoważnik Zakopanego. Na terenie hipodromu stoi piękna hala. Świetne miejsce dla zawodów. Znakomita arena dla CSIO, największej imprezy skokowej w Polsce. Nie chcę mądrzyć się za władze tego miasta, ale wyobrażam sobie wyścigi w nocnej scenerii właśnie w Sopocie. Po całym dniu plażowania liczni turyści szukają atrakcyjnych miejsc na zabawę. Wyścigi nadają się do tego idealnie. Wakacyjny bywalec Sopotu lubi się zabawić. Sopot ma lepsze wyniki w grze niż Wrocław. Nie dziwię się. To kurort. Niemcy dlatego zbudowali tam tor, żeby uatrakcyjnił ludziom wczasowanie. Jeśli sopocki tor zostałby oświetlony, to stałby się niezwykle atrakcyjny.

I wcale nie musiałyby zapełniać swoich stajni końmi wyścigowymi przez cały rok. Tak z powodzeniem funkcjonują np. niemieckie tory w Hamburgu, w Bad Doberan, czy francuskie Compiègne. Na taką arenę przyjadą wszyscy, nawet z bardzo daleka.



Skok trybunowy zawsze zapiera dech wrocławskiej publiczności. Crystal Cup 2017.
Fot. Marta Nowakowska.

Wola polityczna

Nie ulega wątpliwości, że jedyną siłą sprawczą, która może pchnąć polskie wyścigi naprzód jest wola polityczna państwa. Pierwszy, świetny krok został zrobiony dziesięć lat temu, kiedy Służewiec trafił pod skrzydła Totalizatora Sportowego. Ten ruch wydobył polskie wyścigi z głębokiej zapaści. Zyskały bogatego mecenasa i to z właściwej branży. Jednak zabrakło kroku drugiego, czyli realizacji projektu, który wyścigi z petenta przekształciłby w podmiot przynoszący zyski.

Świat ściga się konno głównie dlatego, że na tym się zarabia. Interesujący jest przykład Francji. Świadoma polityka władz tego państwa spowodowała, że obroty tamtejszego operatora zakładów wyścigowych wynoszą ok. 9 miliardów euro rocznie (dane z roku 2015). Z tych pieniędzy finansuje się między innymi sport jeździecki kraju. W 2015 roku 876 milionów euro z tej kwoty zasililo budżet państwa.

Jak ważna jest to dziedzina francuskiego życia dowodzi fakt, że czwórka kandydatów na prezydenta 5 kwietnia 2017 roku na paryskim torze Saint-Cloud wystąpiła przed 1,5 - tysięcznym audytorium branży końskiej i opowiadała o swoich wobec niej planach.

Pochwała hazardu

Wyścigi konne mają sens tylko wtedy, kiedy połączone są z zakładami wzajemnymi. Widz obstawiając konia staje się na czas gonitwy niejako jego właścicielem. To wyzwala emocje, bez których nie ma tego sportu.

Jeśli chcemy się ścigać konno, to potrzebne są zmiany w ustawie hazardowej, które zrównają w statusie zakłady wyścigowe z zakładami typu lotto. Chodzi o to, żeby tysiące punktów mogło przyjmować grę w konie.



Europa na wrocławskim forze: (tyłem od prawej) prezes Crystal Cup Alain Peltier i przewodniczący Rady Miasta Wrocławia Jacek Ossowski, (przodem od prawej) sekretarz Crystal Cup Philippe Foucher, Alilce Linley - Cheltenham i szef marketingu z Cheltenham Matthew Foxton-Duffy Fot. Marta Nowakowska.

Kompletnie niezrozumiały jest polityczny strach wywołany słowem hazard. W przypadku wyścigów konnych to jest tak samo niebezpieczne zajęcie, jak gra w totka. Anglicy, Francuzi, Amerykanie, Japończycy i Australijczycy obstawiają gremialnie konie i jakoś ich społeczeństwa nie popadają w moralną zgniliznę. Gra na wyścigach jest porównywalna do inwestycji drobnych akcjonariuszy na giełdzie.

Wysokie obroty zagranicznym operatorom zapewnia masowa gra. Z reguły na niewielkie sumy, niegroźne dla domowych budżetów.

Moda i promocja

Żeby to wszystko miało sens, trzeba zbudować modę na wyścigi. Tor wrocławski podjął to wyzwanie i udowodnił, że publiczność chce takiej rozrywki. Przychodzą tu tłumy, całe rodziny, grupy przyjaciół. Tor stworzył przyjazny, piknikowy i coraz częściej elegancki styl bywania na wyścigach. Wrocławianie wykreowali nową jakość - kulturalną i sympatyczną społeczność wyścigową.

Służewiec ma odnowioną, atrakcyjną infrastrukturę, a Warszawa młodych mieszkańców, ciekawych nowych form spędzania wolnego czasu. Niewiele trzeba, żeby ten tor tętnił życiem. Wakacyjny Sopot organizujący nocne gonitwy byłby znakomitym promotorem wyścigów. Pod Krakowem działa tor prywatny. Można robić gonitwy pokazowe w innych miastach. Przy końcu lat 90. XX wieku trzykrotnie organizowałem takie na szczecińskim lotnisku Dąbie. Przychodziło nawet 7 000 ludzi.

Wóz albo przewóz

Świadomie pomijam tu kwestie związane ze stanem hodowli koni wyścigowych, ich rynkiem i organizacją świata wyścigowego. To materiał na inną rozmowę. Tak samo jak historia polskich wyścigów konnych, z której studiowania wynika, że najlepszy okres miały one w latach 70. XX wieku, czyli za tow. Edwarda Gierka.

W dzisiejszym stanie rzeczy nie widzę innej alternatywy dla rozwoju wyścigów, od tej, o której piszę. I nie chodzi mi o cud, lecz o skuteczny projekt na lata. Wóz albo przewóz. Skansen albo bomba w górę.