

Wschód bez kolei • Szafrński: „Nie dam się odizolować”

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

MAJ – CZERWIEC 2009

Nr 3 (41)

Czy PKP Cargo chce za publiczne pieniądze zniszczyć swoich prywatnych konkurentów?



STREFA
NAJWYZSZEJ
ZAGROZENIA

WOJNA TOWAROWA



ADMINISTRACJA

Kolejowa biurokracja pączkuje

Koleje Mazowieckie w pierwszym roku swojej działalności na najwyższych stanowiskach kierowniczych zatrudniały osiem osób: prezesa, dwóch członków zarządu oraz pięciu dyrektorów biur: zarządu, finansowo-ekonomicznego, spraw pracowniczych, handlowego oraz eksploatacyjno-technicznego.

Dzisiaj w Kolejach Mazowieckich – po nieco ponad pięciu latach działalności spółki – na najwyższych stanowiskach kierowniczych pracuje już trzynaście osób: prezes, dwóch członków zarządu, dyrektorzy sześciu biur (w międzyczasie powstało nowe biuro strategii, rozwoju i współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego) oraz trzech zastępców dyrektorów biur (takie stanowiska utworzono w biurach: handlowym, spraw pracowniczych oraz eksploatacyjno-technicznym). Kolejny dyrektor kieruje oddziałem usług utrzymania, koordynującym sprzątanie wagonów Kolei Mazowieckich.

Dodatkowo stale zwiększa się liczba wydziałów funkcjonujących w strukturze Kolei Mazowieckich. Na początku było ich 16 – dzisiaj jest ich już 21. Dodatkowo powstały między innymi: wydział rozwoju kadr i współpracy ze związkami zawodowymi, wydział informatyki czy wydział kontroli eksploatacyjno-technicznej. Ponadto zostało utworzone stanowisko głównego inżyniera Kolei Mazowieckich. W efekcie rozrostu biurokracji na gabinetach kolejnych urzędników przekształcono pomieszczenia magazynowe w piwnicach warszawskiej siedziby Kolei Mazowieckich.

DWORCE KOLEJOWE

**Raport
Piechocińskiego**

Posel Janusz Piechociński, wiceprzewodniczący sejmowej komisji infrastruktury, opublikował raport o stanie przygotowań do mistrzostw piłkarskich Euro 2012. W dokumencie zawarte są informacje na temat stadium zaawansowania takich inwestycji, jak stadiony, budowa dróg, modernizacja linii kolejowych, przebudowy dworców kolejowych oraz lotnisk, a także rozwój systemów transportu miejskiego.

Raport Piechocińskiego najbardziej druzgocący jest dla Oddziału PKP Dworce Kolejowe. Już widać, że z prezentowanych ponad rok temu szeroko zakrojonych planów modernizacji największych polskich dworców kolejowych, niewiele udało się zrealizować. W kwietniu 2008 r. zakładano, że przed Euro 2012 uda się gruntownie przebudować dworce Warszawa Wschodnia, Warszawa Zachodnia oraz zlokalizowany tuż przy powstającym Stadionie Narodowym dworzec Warszawa Stadion. Jak jednak wynika z raportu Janusza Piechocińskiego, od roku Polskim Kolejom Państwowym nie udało się poczynić żadnych postępów w przygotowaniach do modernizacji tych trzech stołecznych dworców.

Przedstawiciele Grupy PKP wciąż jednak uspokajają, twierdząc, że trzymają rękę na pulsie. – PKP S.A. rozpoczyna przygotowanie modernizacji dworca Warszawa Wschodnia, rozpoczęcie prac nastąpi na przełomie lat 2010 i 2011 – wyjaśnia Michał Wrzosek, rzecznik prasowy PKP S.A. – Budowa nowego dworca Warszawa Zachodnia odbywać się będzie w modelu deweloperskim. Aktualnie na ukończeniu jest procedura wylaniania inwestora zewnętrznego. Trwają negocjacje warunków umowy inwestycyjnej. Planowane ich zakończenie nastąpi na przełomie czerwca i lipca. Termin realizacji części dworca związanej z bezpośrednią obsługą pasażerów to 30 kwietnia 2012 r. Ponadto planowana jest gruntowna modernizacja dworca Warszawa Stadion.

Janusz Piechociński ostrzega: – Oficjalnie przedstawiciele instytucji odpowiedzialnych za przygotowanie Euro 2012 prezentują optymizm. W nieoficjalnych rozmowach przynajmniej się do kłopotów.

LUDZIE

Z urlopu na kolej

Alina Giedryś, szefowa łódzkiego Zarządu Dróg i Transportu, po pięciu latach spędzonych na tym stanowisku, w październiku 2008 r. została wysłana na urlop. I już z niego nie wróciła. Dopiero po kilku miesiącach Giedryś odnalazła się w zarządzie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, gdzie od marca 2009 r. odpowiada za inwestycje współfinansowane z funduszy Unii Europejskiej.

Niewłaściwe planowanie remontów dróg, konflikt z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym, ciągnący się latami problem z instalacją parkometrów – w łódzkich mediach podawano różne przyczyny nagłego wysłania Aliny Giedryś na urlop. – *Dokonania Zarządu Dróg i Transportu oceniam raczej mizernie. Były one adresowane głównie do samochodów. Efekty są często niekorzystne dla transportu publicznego, którego czasy przejazdu nawet się wydłużyły* – mówi dr Jacek Wesołowski z Politechniki Łódzkiej, który po chwili jednak dodaje, że w działaniach zarządu dało się zauważyć powolną ewolucję w kierunku równowagi między transportem samochodowym oraz publicznym. – *Łódzki Tramwaj Regionalny – tę ze wszech miar słuszną inicjatywę Alina Giedryś zapoczątkowała i prowadziła na etapie przygotowawczym.*



Niestety, gorzej było z realizacją tego projektu przebudowy trasy tramwajowej z Pabianic przez Łódź do Zgierza. Mówi Wojciech Makowski, łódzki działacz rowerowy i współautor serwisu miastowruchu.pl: – *Przez ponad pół roku budowa Łódzkiego Tramwaju Regionalnego była pozorowana – ulica była rozgrzebana, a nie było zezwoleń. Tłumaczenie było takie, że z powodu terminów unijnych trzeba było zacząć tę budowę. Jeżeli inwestycje PKP też tak będą prowadzone, ludzie oszaleją.*

Alina Giedryś – absolwentka budownictwa lądowego na Politechnice Łódzkiej – stykała się już z problematyką kolejową. Od 2006 r. działa w Komitecie Rozwoju Kolei Dużych Prędkości Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, opracowywała studium możliwości przebiegu kolei dużych prędkości przez Łódź. Giedryś z ramienia władz Łodzi uczestniczyła ponadto w projekcie budowy nowego centrum komunikacyjnego wokół dworca kolejowego Łódź Fabryczna.

Jak podkreślają łódzcy eksperci, z Aliną Giedryś, jako szefową Zarządu Dróg i Transportu, dało się współpracować. – *Kiedy poprosiłem o spotkanie z Aliną Giedryś, dostałem telefon już pod koniec tego samego dnia, a spotkałem się z nią dzień później* – mówi Wojciech Makowski. – *Można przedstawić jej swoje opinie, a w zamian dostaje się szczerą odpowiedź. A Jacek Wesołowski dodaje: – Alina Giedryś imponuje błyskotliwością. Potrafi w lot wyluskać istotę sprawy. Zaimponowała mi umiejętnością zmiany zdania. Być może poradzi sobie również z gnuśnością urzędników w PKP.*

Alina Giedryś jest jedyną kobietą w siedmioosobowym zarządzie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

NA OKŁADCE: Pociąg towarowy PKP Cargo między Olszanicami i Włoszczową Północ. Fot. (KT)

LUDZIE

Dyrektor, który nie był wielbłądem



Jacek Nowak na początku kwietnia został odwołany ze stanowiska dyrektora warszawskiego oddziału regionalnego spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. A już wydawało się, że skoro Nowak przetrwał swoje największe kompromitacje, to jest po prostu nieodwoływalny. Największą kompromitacją Nowaka okazała się sztandarowa inwestycja prowadzona pod jego kierownictwem – remont podmiejskiej nitki stołecznego tunelu średnicowego.

Remont tunelu miał trwać od lipca do października 2006 r. – termin zakończenia prac był jednak trzykrotnie przesuwany i ostatecznie pociągi pojechały dopiero 15 stycznia 2007 r. Jakby tego było mało, ruch w tunelu został przywrócony, choć spółka PKP Polskie Linie Kolejowe nie dysponowała pismem inspektoratu nadzoru budowlanego, które dopuszczałoby użytkowanie tunelu. Takie dopuszczenie wcale nie było jedynie formalnością – bowiem przy wlocie do tunelu przy przystanku Warszawa Powiśle w skrajni taboru znalazła się rura wodociągowa, o którą zahaczały drzwi służbowe, z których drużyny konduktorskie obserwują sytuację na peronie podczas ruszania pociągu. Wskutek obrażeń głowy, kierowniczką jednego z pierwszych po otwarciu tunelu pociągów została zabrana przez pogotowie ratunkowe. Wówczas prasa domagała się dymisji Jacka Nowaka. Bezskutecznie.

Półtora roku po zakończeniu podziemnych prac wyszło na jaw, że nowe piętrowe wagony Kolei Mazowieckich nie będą mogły kursować tunelem średnicowym. Okazało się bowiem, że po remoncie tunel nie spełnia wymiarów określonych w przepisach międzynarodowego związku kolei UIC, w rozporządzeniu ministra infrastruktury oraz w wewnętrznych „Warunkach technicznych Id-1” spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Także ten skandal nie spowodował odwołania Jacka Nowaka.

Nowak miał również problemy z realizacją innych inwestycji. Wstarczy wspomnieć o linii kolejowej łączącej stację Warszawa Służewiec z lotniskiem Okęcie, której budowa zgodnie z harmonogramem miała zakończyć się w 2007 r., a do dziś nie może się rozpocząć – chociaż pod portem lotniczym czeka już gotowa podziemna stacja kolejowa.

Za remont tunelu średnicowego Jacek Nowak od czytelników „Gazety Wyborczej” otrzymał anty-nagrodę „Noga od stołka”, natomiast wciąż niezbudowaną linię kolejową na lotnisko Okęcie redakcja „Życia Warszawy” zaliczyła do „Bareizmów 2008”.

Jacek Nowak – który na zarzuty lubił odpowiadać, że „nie jest wielbłądem” – na początku kwietnia 2008 r. w końcu rozstał się z fotelom dyrektora oddziału regionalnego. Prezes zarządu PKP PLK Zbigniew Szafranski jako przyczynę odwołania Nowaka podaje konflikt odnośnie zakresu planowanego remontu stacji Warszawa Gdańska.

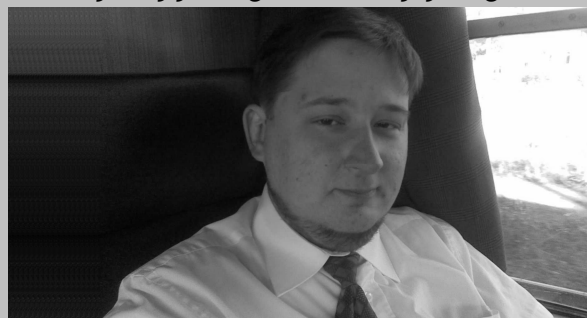
Jacek Nowak kierował największą odpowiedzialną za inwestycje jednostką terenową w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe, chociaż nie miał doświadczenia związanego z procesami inwestycyjnymi. Cała jego wcześniejsza kariera zawodowa związana była z kierowaniem ruchem kolejowym – Nowak od 1982 r. do 2006 r. był dyspozytorem.

Jacka Nowaka zastąpił Wiesław Ogłoblin, dotychczas wicedyrektor biura inwestycji w centrali PKP PLK, a wcześniej dyrektor projektu modernizacji wschodniego odcinka magistrali E20 oraz dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Warszawie.

• PUNKT WIDZENIA

„Konieczność nadrobienia zaległości”

Czy sposobem na poprawę stanu sieci kolejowej jest ograniczenie jej długości?



Komentuje PATRYK SKOPEC,
Instytut Rozwoju i Promocji Kolei:

Na problem stanu infrastruktury kolejowej w Polsce należy spojrzeć przez pryzmat konieczności nadrobienia przez Polskę zaległości względem innych państw europejskich. Poprawa stanu i rozwój infrastruktury, tak jak nowy i ekonomiczny tabor czy nowoczesne rozwiązania techniczne – są niezbędnymi kierunkami działań dla polskiej kolei. Państwa Europy systematycznie inwestują w kolej na swoim terenie, tym śladem powinna pójść także Polska, jeśli naszym planem jest rozwój.

Efekty modernizacji przeprowadzonych w Polsce w ostatnich latach, nie powodujące skrócenia czasu jazdy pociągów, czy wręcz ograniczenie przepustowości szlaków poprzez likwidację części stacji, to niestety błędy zdarzające się u nas całkiem często. W celu uzyskania efektu skrócenia czasu przejazdu wystarczyłoby przecież lepiej zorganizować ruch pociągów, przeznaczając jednocześnie zaoszczędzone środki na porządne utrzymanie bieżące infrastruktury – nie tylko na danej linii, ale także na innych ważnych liniach na danym obszarze.

Przeinwestowanie wybranych elementów infrastruktury wiąże się z dramatycznym niedoinwestowaniem większości pozostałych elementów sieci, nawet w przypadku gdy wyremontowana linia w szybki sposób zarobiłaby na swoje utrzymanie, a dodatkowo na remont kolejnych. Przykładem niech będą zdevastowane szlaki Dolnego Śląska, z którego wywóz kruszywa może być prawdziwą żyłą złota dla operatora infrastruktury. Niestety nie jest nią, ponieważ zamiast inwestować i tworzyć – plany Polskich Linii Kolejowych oparte są o likwidację kolejnych odcinków sieci. Nie tędy droga!

• GŁOSY

„Nie da się ukryć, że najlepsze zasoby Przewozów Regionalnych zostały przekazane do PKP Intercity”

Jerzy Kriger, przewodniczący rady nadzorczej spółki PKP Przewozy Regionalne, pełniący obowiązki prezesa zarządu, na łamach biuletynu „Pasażerka”

„Dziś rozkład jazdy układu nie marketing w zgodzie z życzeniami pasażera – lecz PKP Polskie Linie Kolejowe. To w tej spółce trzeba szukać rezerw w czasach przejazdu, w liczbie rzeczywistych i urojonych ograniczeń prędkości na torach, a przede wszystkim w inwestycjach modernizacyjnych”

Jacek Prześluga, były prezes PKP Intercity, w rozmowie z „Rynkiem Kolejowym”

Wojna towarowa



Czy PKP Cargo chce za publiczne pieniądze zniszczyć swoich prywatnych konkurentów?

W 2002 r. siedem na każde dziesięć ton ładunków transportowanych koleją było przewożonych przez PKP Cargo. W 2008 r. państwowy przewoźnik woził już mniej niż połowę masy towarowej transportowanej koleją. Coraz większy udział w rynku przewozów towarowych należy do prywatnych przewoźników kolejowych. Właśnie państwowy gigant rozpoczyna z nimi wojnę. PKP Cargo – choć z dużymi kosztami, przerostami zatrudnienia oraz wszechwładzą związków zawodowych – ma duże szanse na zwycięstwo. Ma bowiem po swojej stronie działającą ponad podziałami „partię PKP Cargo”.

Na czele partii PKP Cargo stoi Krzysztof Tchórzewski, wywodzący się z Polskich Kolei Państwowych siedlecki poseł Prawa i Sprawiedliwości. Najnowszy jego pomysł to koncepcja przekazania spółkom PKP 4,5 mld zł w ramach pomocy publicznej. Jedna trzecia tej sumy miałyby trafić do PKP Cargo. – *Pomoc publiczna jest powszechnie stosowanym narzędziem w Unii Europejskiej* – mówi Krzysztof Tchórzewski. – *We Francji w ubiegłym roku odpowiednik PKP Cargo otrzymał 1,5 mld euro z budżetu, na Słowacji równowartość 600 mln zł, porównując potencjał kolei słowackich i PKP Cargo, jest to rząd wielkości 1,5 mld zł.*

Partia PKP Cargo

Koncepcja Tchórzewskiego, aby przekazać 1,5 mld zł pomocy publicznej dla PKP Cargo, zdobyła poparcie nie tylko wśród posłów sejmowej komisji infrastruktury, ale szerokiego środowiska kolejowego.

Partia PKP Cargo ma swoich przedstawicieli w najwyższym kierownictwie Ministerstwa Infrastruktury – przekazanie pomocy publicznej dla PKP Cargo otwarcie poparł wiceminister infrastruktury Juliusz Engelhardt. Mógł sobie na to pozwolić, skoro jego szef – minister Cezary Grabarczyk – swoją twarzą niejako promuje państwowego przewoźnika. Gdy PKP Cargo w kwietniu 2008 r. zorganizowało festyn z okazji zmiany logo, Grabarczyk pozował do zdjęć razem z prezesem spółki Wojciechem Balczunem. Na porządku dziennym są również „gospodarskie wizyty” ministra w PKP Cargo.

Sejmową partię PKP Cargo aktywnie wspierają związkowcy. Stanisław Stolorz, Henryk Grymel oraz Leszek Miętek, szefowie

największych kolejarских związków zawodowych, wspólnie zażądali od ministra infrastruktury dofinansowania spółki PKP Cargo. – *Bez natychmiastowej pomocy rządu spółka podzieli los polskich stoczni* – alarmuje Leszek Miętek ze Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych.

Eksperckim zapleczem partii PKP Cargo stał się Zespół Doradców Gospodarczych TOR, którego eksperci w swojej „Opinii na temat aktualnej sytuacji ekonomicznej w spółkach grupy PKP i wpływu tej sytuacji na otoczenie rynkowe” wnioskuje udzielenie „pomocy publicznej dla PKP Cargo, przeznaczonej na redukcję zatrudnienia, ograniczenie działalności i wzmocnienie inwestycji”. Adrian Furgalski, czołowy ekspert zespołu TOR, jeden z autorów opinii, powiedział Polskiej Agencji Prasowej: – *Bez pomocy państwa PKP Cargo nie sprosta coraz silniejszej konkurencji na kolejowym rynku towarowym.*

Należy się 1,5 miliarda

Oto jak w Polsce działa „wolny” rynek kolejowych przewozów towarowych – państwowy przewoźnik w obliczu problemów może liczyć na wpompowanie publicznych pieniędzy. I choć PKP Cargo w ramach restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP zostało stworzone jako spółka, która z założenia powinna prowadzić działalność bez wsparcia ze środków publicznych, to kierownictwo Grupy PKP uważa, że 1,5 mld zł pomocy publicznej po prostu należy się PKP Cargo. – *Przyznanie nam kwoty 1,5 mld zł dotacji jest uzasadnione* – stwierdził Wojciech Balczun, prezes PKP Cargo. A szef Grupy PKP – i zarazem przewodniczący rady nadzorczej PKP Cargo – Andrzej Wach z rozbijającą szczerością dodał, że bez pieniędzy publicznych nie uda się rozwiązać problemów PKP Cargo.

Tymczasem prywatni przewoźnicy towarowi – działający na tym samym rynku co PKP Cargo – muszą sobie radzić sami. – *Z jednej strony mamy PKP Cargo, które stosuje ceny dumpingowe, generuje straty i apeluje do skarbu państwa o ich pokrycie, a z drugiej – Deutsche Bahn, kolejną firmę wspieraną przez państwowy budżet. Może dojść do sytuacji, w której państwowi przewoźnicy za państwowe pieniądze wywołają na rynku wojnę cenową i doprowadzą do zaniku prywatnej konkurencji* – mówi Rafał Milczarski, dyrektor zarządzający prywatnego przewoźnika towarowego Freightliner PL. Oznaczałoby to, że podatnicy ze swoich kieszeni pokryją koszty monopolistycznej polityki prowadzonej przez PKP Cargo.

Skutki uboczne

PKP Cargo – nawet bez pomocy publicznej – cieszy się uprzywilejowaną pozycją na polskim rynku kolejowym. „Skutkiem ubocznym” reform PKP jest bowiem to, że państwowy przewoźnik zarządza większością terminali przeładunkowych. Jeśli jeden z prywatnych operatorów chce skorzystać z takiej stacji, wówczas z ➔

➔ 30-dniowym wyprzedzeniem musi poprosić o to PKP Cargo.

Nie bez znaczenia jest również to, że PKP Cargo oraz zarządca infrastruktury kolejowej – PKP Polskie Linie Kolejowe – są podmiotami wywodzącymi się z jednego przedsiębiorstwa państwowego PKP, a obecnie spółkami działającymi w tej samej grupie. W efekcie dla pracowników PKP PLK – zarówno dyrektorów, jak i pracowników liniowych (np. dyżurnych ruchu) – przedstawiciele PKP Cargo są „kolegami-kolejarzami”, natomiast przedstawiciele prywatnych przewoźników towarowych to „jacyś ludzie z zewnątrz”. Można się spodziewać, że nawet po formalnym wydzieleniu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe z Grupy PKP te mentalne zależności jeszcze przez dłuższy czas będą widoczne.

Stawka o PKP Cargo

PKP Cargo może także liczyć na przychylność regulatora rynku kolejowego, czyli Urzędu Transportu Kolejowego. Wielu urzędników UTK to dawni pracownicy PKP. Żeby nie szukać daleko – Mirosław Antonowicz, wiceprezes UTK ds. regulacji rynku kolejowego, przed przyjściem do urzędu był dyrektorem biura planowania i ekonomiki PKP Cargo, a wcześniej zasiadał w zarządzie państwowego przewoźnika towarowego. Urząd Transportu Kolejowego to kolejne ogniwo partii PKP Cargo – można było się o tym przekonać, gdy urząd rozpoczął procedurę unieważnienia świadectwa dopuszczenia do eksploatacji lokomotyw prywatnego przewoźnika Freightliner, gdy ten wygrał przetarg na transport węgla z Kopalni Bogdanka do Elektrowni Koźminec, odbierając tę trasę PKP Cargo.

Partia PKP Cargo troszczy się, aby pomagając państwowemu przewoźnikowi, przypadkiem jednocześnie nie pomóc całej odczuwającej kryzys branży przewoźników towarowych. Gdy pojawił się pomysł, aby wspomóc PKP Cargo poprzez obniżenie stawek udostępniania linii kolejowych, wówczas Stanisław Kogut, dawniej działacz kolejarskiej „Solidarności”, a obecnie senator Prawa i Sprawiedliwości, zagroził: – *Obniżając stawki za korzystanie z infrastruktury, obniżamy je nie tylko PKP Cargo, ale też prywatnym operatorom, którzy konkurują z narodowym przewoźnikiem.*

Teoria spiskowa

W całej tej sytuacji prywatni przewoźnicy towarowi postanowili walczyć o uczciwą konkurencję na polskim rynku. Na początku kwietnia siedmiu operatorów – CTL Logistics, Freightliner, LOTOS Kolej, Pol-Miedź Trans, PTK Holding, Rail Polska oraz RCO – utworzyło Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych. Ma to być przeciwwaga dla partii PKP Cargo. – *Do tej pory w debacie o sytuacji na rynku kolejowych przewozów towarowych słycać było głównie głos PKP Cargo, polityków i związków zawodowych – mówi Krzysztof Sędzikowski, prezes CTL Logistics.*

– *Będziemy nagłaśniać wszystkie czyny nieuczciwej konkurencji, jakie zauważymy – podkreśla Rafał Milczarski, prezes Freightliner PL, który stanął na czele Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych. Timothy Hollaway z Rail Polska dodaje: – Chcemy także zwrócić uwagę na inne problemy branży, na przykład brak przemyślanej polityki transportowej. Jej skutkiem są między innymi ograniczenia dostępu do niektórych elementów infrastruktury oraz bardzo wysokie stawki dostępu do infrastruktury liniowej przy jednoczesnym kiepskim stanie tejże infrastruktury.*



Pociąg prywatnego przewoźnika towarowego Freightliner PL.

(Fot. KT x 2)

Freightliner kontra regulator

Jak Rafał Milczarski walczy o uczciwą konkurencję na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych

Rafał Milczarski, który stoi na czele Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, na co dzień jest dyrektorem zarządzającym firmy Freightliner PL. 33-letni Milczarski pochodzi z Radomia, ale kształcił się w Wielkiej Brytanii, gdzie zdał maturę, a następnie studiował nauki ekonomiczne na uniwersytecie w Cambridge. Jeszcze będąc studentem, pracował w Union Bank of Switzerland oraz w londyńskim oddziale holdingu finansowego JP Morgan. Po studiach Milczarski pracował w koncernie Yeoman, zajmującym się wydobywaniem, handlem i transportem kruszywa.

Rafał Milczarski zakładał Kolej Bałtycką – jednego z pierwszych w Polsce prywatnych przewoźników kolejowych. W 2005 r. został dyrektorem zarządzającym firmy Freightliner PL – przygotował wejście tego brytyjskiego koncernu logistycznego na polski rynek kolejowy.

W 2007 r. Milczarski – jako dyrektor firmy Freightliner PL – rozpoczął walkę z Urzędem Transportu Kolejowego. UTK najpierw wydał świadectwo dopuszczenia dla lokomotyw eksploatowanych przez firmę Freightliner, by już po kilku tygodniach zakwestionować swoją wcześniejszą decyzję – grozić odebraniem świadectwa, a ostatecznie nakazać przewoźnikowi stosowanie dwuosobowej obsady maszynistów. Freightliner odwołał się do sądu administracyjnego. Ponieważ firma Freightliner nie została przez urząd dopuszczona do postępowania i nie mogła przedstawić swoich argumentów, sąd – orzekając, że UTK złamał przepisy kodeksu postępowania administracyjnego – unieważnił decyzję urzędu. Urząd cofnął zaskarżoną decyzję, ale wkrótce wydał kolejną o niemal identycznym brzmieniu.

– *Niestety w naszym kraju jest tak, że Urząd Transportu Kolejowego mając szerokie prerogatywy, posługując się językiem, który nie wszyscy rozumieją, może stwierdzić w dowolnej sprawie, że istnieje zagrożenie bezpieczeństwa i w sposób arbitralny utrudniać działalność dowolnemu przewoźnikowi – komentował sprawę Milczarski, który określa siebie jako zwolennika prostoty i przejrzystości systemów politycznych i gospodarczych.*

Konflikt między Urzędem Transportu Kolejowego i firmą Freightliner spowodował interwencję ambasady Wielkiej Brytanii oraz kontrolę ministra infrastruktury w UTK, podczas której w urzędzie stwierdzono szereg nieprawidłowości.

W PKP Cargo bardzo szybko powstała spiskowa teoria na temat przyczyn powstania związku. Teoria ta została opublikowana w specjalnie wydanym oświadczeniu: „Spółka, działając zgodnie z zasadami wolnego rynku, wchodzi z konkurencyjnymi ofertami w obszary zdominowane dotychczas przez przewoźników prywatnych, co naturalnie budzi ich sprzeciw, objawiający się dyskredytowaniem spółki PKP Cargo w oczach klientów i opinii publicznej”.

Kryzysowe premie

Jednak PKP Cargo samo świetnie potrafi się zdyskredytować w oczach opinii publicznej. W czasie gdy rozbrzmiewały apele o udzielenie pomocy publicznej państwowemu przewoźnikowi, który w obliczu kryzysu gospodarczego znalazł się w tarapatkach, forum infokolej.pl ujawniło, że pracownikom centrali PKP Cargo zostały wypłacone pokaźne nagrody – w sumie wynoszące ponad milion złotych. Najwięcej, bo aż 19 tys. zł, otrzymał jeden z dyrektorów w centrali spółki. Nagrody trafiły do 435 osób – przede wszystkim do zastępców dyrektorów biur, naczelników wydziałów, specjalistów, a także do... kierowców samochodów służbowych. Jeden z kierowców otrzymał aż 14,9 tys. zł nagrody. – *Na podstawie tego, że zliczono na koniec roku miesięczne premie i nagrody, wyszło dla pracownika np. 19 tys. zł albo 11 tys. zł w skali całego roku. Proszę bardzo, ponad 1000 zł brutto premii czy nagrody za miesiąc pracy – to dopiero „krezusi” w PKP Cargo – choć Ryszard Jacek Wnukowski, rzecznik prasowy PKP Cargo, bagatelizuje sprawę, to jednak nasuwa się tu porównanie z sytuacją, gdy banki – takie jak Goldman Sachs, Lehman Brothers czy Royal Bank of Scotland – które otrzymały od rządów dotacje na wyjście z kryzysu, swoim pracownikom wypłaciły sowite premie.*

Przekazanie pomocy publicznej PKP Cargo będzie oznaczało, że podatnicy zapłacą również za przerośniętą administrację w tej spółce, licznych etatowych działaczy związkowych, niskie standardy obsługi klienta czy nieefektywną logistykę przewoźnika. Zapłacimy za problemy, których kierownictwo PKP Cargo – mimo podejmowanych prób – nie potrafi rozwiązać.

Karol Trammer

Jak linia kolejowa Siedlce - Ostrołęka trafiła na złom

Wschód bez kolei

Dwa największe miasta wschodniej części województwa mazowieckiego – Siedlce i Ostrołękę – w prostej linii dzieli nieco ponad 100 km, ale bezpośrednia linia kolejowa, łącząca te dwa byłe ośrodki wojewódzkie, niszczeje. W związku tym podróż pociągami z Siedlec do Ostrołęki wymaga obecnie nadłożenia drogi przez Warszawę, czyli około sześciu godzin podróży i dwóch przesiadek.

Nie ma szans na reaktywację bezpośredniego połączenia kolejowego z Siedlec do Ostrołęki – podjęta została bowiem ostateczna decyzja o demontażu torów łączących te miasta.

Rozwój niezrównoważony

Decyzję o demontażu torów paradoksalnie przyspieszyło opublikowanie przez samorząd województwa mazowieckiego listy kluczowych projektów, które będą realizowane w ramach współfinansowanego przez Unię Europejską Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007-2013.

Na tę listę trafił wart 100 mln zł projekt przebudowy drogi wojewódzkiej nr 627 (Ostrołęka – Sokołów Podlaski). – Jest to pierwszy projekt drogowy w Regionalnym Programie Operacyjnym. Projekt niezmiernie ważny z uwagi na sytuację społeczną w tamtej części województwa – mówi Piotr Szprendałowicz, członek zarządu województwa mazowieckiego, odpowiedzialny za infrastrukturę.

W ramach przebudowy drogi wojewódzkiej nr 627 jej 16-kilometrowy odcinek z Kosowa Lackiego do Małkini zostanie poprowadzony po śladzie nieczynnej linii kolejowej Siedlce – Ostrołęka. Ponadto w ramach tego projektu rozebrany zostanie obecnie nieczynny most kolejowo-drogowy na Bugu w Małkini. Na jego miejscu zostanie zbudowana nowa przeprawa, ale już tylko dla samochodów. – Linia kolejowa jest nieczynna i nie przewiduje się przywrócenia tam funkcji kolejowej – mówi Monika Burdon, rzecznik prasowy Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich.

Jak widać, Regionalny Program Operacyjny Wojewódzkiego Mazowieckiego, który promowany jest sloganem „dla rozwoju Mazowsza” i zawiera między innymi takie hasła jak „zrównoważony rozwój sektora transportu” i „zapewnienie obsługi transportowej dla ludności regionu”, *de facto* przypieczętował ostateczną likwidację linii kolejowej łączącej najważniejsze ośrodki na ścianie wschodniej regionu mazowieckiego: Siedlce (77 tys. mieszkańców), Sokołów Podlaski (18 tys. mieszkańców), Ostrów Mazowiecką (23 tys. mieszkańców) oraz Ostrołękę (59 tys. mieszkańców).

Zawieszenie, likwidacja, demontaż

Decyzja o likwidacji linii kolejowej, wymuszona – skądinąd oczekiwaną na wschodnim Mazowszu – modernizacją drogi wojewódzkiej nr 627 stanowi zwieńczenie trwającego od kilkunastu lat procesu upadku linii Siedlce – Ostrołęka.

W 1994 r. zlikwidowano ruch pociągów pasażerskich z Siedlec do Ostrołęki. Z początkiem 1998 r. most kolejowo-drogowy na Bugu z powodu złego stanu technicznego zamknięto dla pociągów. Wkrótce



Most kolejowo-drogowy na Bugu w Małkini – od 1998 r. nieczynny dla pociągów, a od 2008 r. zamknięty dla samochodów i pieszych – wkrótce zostanie rozebrany. Za unijne pieniądze na jego miejscu powstanie nowa przeprawa. Ale już tylko dla samochodów. (Fot. KT)

– zamiast zabrać się za remont przeprawy – rozpoczęto procedurę likwidacji linii kolejowej na odcinku Sokołów Podlaski – Małkinia, co przerwało cały ciąg łączący Siedlce i Ostrołękę. – *Proces ten odbywał się w czasie stagnacji i kryzysu Polskich Kolei Państwowych i był efektem braku środków finansowych na utrzymanie linii kolejowych* – tłumaczy Andrzej Kmiecik, dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Siedlcach.

W 2004 r. – 10 lat po zawieszeniu przewozów pasażerskich – minister infrastruktury Marek Pol, na wniosek spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, wyraził zgodę na likwidację linii kolejowej między Sokołowem Podlaskim oraz Małkinią.

Pod koniec 2004 r. zarząd PKP S.A. przekazał odcinek linii kolejowej między Sokołowem Podlaskim i Małkinią samorządowi województwa mazowieckiego. Władze województwa, już w momencie przejmowania linii kolejowej na odcinku Małkinia – Kosów Lacki, zakładały demontaż torów i wytyczenie ich śladem nowego przebiegu drogi wojewódzkiej.

Ogryzki donikąd?

Dziś z dawnej 122-kilometrowej linii Siedlce – Ostrołęka przejezdne pozostały zaledwie krótkie „ogryzki”: 30-kilometrowy z Siedlec do Sokołowa Podlaskiego oraz 21-kilometrowy z Małkini do Ostrowi Mazowieckiej. – *Odcinki te utrzymywane są przychodami z przewozów towarowych i zależą od perspektywy ich utrzymania* – wyjaśnia Andrzej Kmiecik. Ruch pociągów towarowych jest jednak bardzo mały – między Siedlcami i Sokołowem oraz Małkinią i Ostrowią kursuje zaledwie po jednym pociągu na dobę.

Mimo, jak widać, niepewnej sytuacji na pozostałościach linii Siedlce – Ostrołęka, od czasu do czasu pojawiają się nawet szanse na zwiększenie ruchu na jej wciąż istniejących odcinkach. – *Wraz ze wzrostem przewozów towarowych związanych z budową nowego bloku energetycznego Elektrowni Ostrołęka, przewiduje się udrożnienie szlaku Ostrow Mazowiecka – Ostrołęka* – zapowiada Andrzej Kmiecik. Ze strony władz Sokołowa Podlaskiego pojawiła się natomiast koncepcja uruchomienia autobusów szynowych na odcinku Siedlce – Sokołów Podlaski. Jak na razie temat ten nie został jednak podjęty przez samorząd województwa mazowieckiego, który odpowiada za połączenia kolejowe w regionie.

Karol Trammer

Kolej, która jeździ

Nie wszędzie linie znaczenia regionalnego lądują na złomie

Do 122-kilometrowej linii Siedlce – Ostrołęka można porównać niemiecką linię Fulda – Gießen. Również jest ona jednotorowa oraz nieelektryfikowana. Licząca 106 km niemiecka trasa łączy pięć miast: Fuldę (74 tys. mieszkańców), Lauterbach (14 tys.), Alsfeld (17 tys.), Grünberg (14 tys.) oraz Gießen (63 tys.) – są to miasta porównywalnej wielkości co Siedlce, Sokołów Podlaski, Kosów Lacki, Ostrów Mazowiecka oraz Ostrołęka.

Między polską oraz niemiecką linią kolejową jest jedna zasadnicza różnica. Na linii Fulda – Gießen Deutsche Bahn w aktualnym rozkładzie jazdy codziennie uruchamia 30 par pociągów – nie tylko osobowych, ale także ekspresów regionalnych (połączeń przyspieszonych). Pociągi na linii Fulda – Gießen kursują od godz. 4.42 do 22.12 – średnio co godzinę, a w szczycie nawet częściej niż co pół godziny. Natomiast na linii Siedlce – Ostrołęka został nie tylko zlikwidowany ruch pociągów pasażerskich, ale także demontowana jest infrastruktura kolejowa.

Województwo w kryzysie

Czy aglomeracja warszawska stanie się siedemnastym polskim województwem?

– *Mazowsze stawia na nowy wizerunek. Już w drugiej połowie roku ruszą kampanie wizerunkowa i promocyjna akcentujące najmocniejsze strony regionu: nowoczesność, dynamiczny rozwój i atrakcyjność dla inwestorów* – zapowiada Marta Milewska, rzeczniczka prasowa Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego.

Problem w tym, że te mocne cechy odnoszą się nie do całego regionu, lecz wyłącznie do aglomeracji warszawskiej. I nową kampanią wizerunkową nie uda się ukryć faktu, że tak naprawdę istnieją dwa województwa mazowieckie: jedno to bogata Warszawa wraz z otaczającymi ją miastami, natomiast drugie to obszary wykluczenia wokół Radomia, Siedlec, Ostrołki czy Ciechanowa.

Region kontrastów

Spośród wszystkich 379 polskich powiatów, to na terenie województwa mazowieckiego leży powiat z najmniejszym bezrobociem (Warszawa – 2,1%), jak i największym bezrobociem (powiat sztybołowski – 33,1%). Choć władze województwa mazowieckiego szczytują się niskim w skali całego regionu wskaźnikiem bezrobocia, to jednak w ponad jednej trzeciej powiatów przekracza on 15%. Problem bezrobocia poważnie dotyka także duże miasta – w Ostrołce stopa bezrobocia wynosi 15,3%, a w Radomiu aż 21,2%. Niskie bezrobocie – nie przekraczające 5% – występuje jedynie w powiatach aglomeracji warszawskiej. Żaden polski region nie charakteryzuje się takimi rozpiętościami społeczno-gospodarczymi jak województwo mazowieckie.

Coraz częstsze są głosy, aby z tego niejednorodnego województwa wydzielić województwo warszawskie, które objęłoby jedynie Warszawę i okoliczne gminy. Wówczas przerwana zostałaby iluzja, zbudowana na bazie wysokich wskaźników rozwojowych aglomeracji warszawskiej, jakoby cały obszar województwa mazowieckiego był najbogatszym polskim regionem.

Władze województwa jednoznacznie sprzeciwiają się koncepcji podziału regionu na dwa województwa. – *Wprowadzenie tego projektu w życie może nieść za sobą niekorzystne skutki zarówno dla Warszawy, jak i regionu. Olbrzymim zagrożeniem jest pogłębienie różnic rozwojowych wewnątrz województwa. Biedni będą jeszcze biedniejsi, a bogaci jeszcze bogatsi* – mówi Adam Struzik, marszałek województwa mazowieckiego. Prof. Zbigniew Strzelecki, dyrektor podlegającego samorządowi Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego, uważa, że Warszawę należy traktować jako potencjał dla całego województwa: – *Region powinien dysponować potencjałem po to, aby ten potencjał przelewał się z obszarów bogatszych na obszary biedniejsze*. Strzelecki uważa, że wytyczenie nowej granicy wojewódzkiej wokół aglomeracji warszawskiej będzie tamą dla rozprzestrzeniania się rozwoju.

Również wicemarszałek województwa Stefan Kotlewski twierdzi, że dla całego województwa mazowieckiego korzystne jest posiadanie w swoich granicach Warszawy: – *Zyskujemy na dochodach do budżetu województwa z bogatej Warszawy*.

Lepsi i pozostali

Jednak – mimo już dziesięcioletniego okresu funkcjonowania dużego województwa mazowieckiego – na licznych peryferyjnych obszarach regionu wciąż trudno dostrzec zjawisko rozprzestrzeniania się potencjału z Warszawy. Łukasz Zaborowski, doktorant w Instytucie Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, członek stowarzyszenia „Kocham Radom”, pyta na łamach radomskiej „Gazety Wyborczej”: – *Co konkretnego Warszawa zrobiła, by polepszyć sytuację w regionie radomskim? I dlaczego mamy wierzyć, że zrobi cokolwiek w przyszłości?*

W funkcjonowaniu województwa mazowieckiego rzeczywiście da się dostrzec częste dzielenie regionu na lepszą i gorszą część. Widać to chociażby w misji Kolei Mazowieckich, która brzmi: „Prowadzenie pasażerskiego transportu kolejowego, o wysokim standardzie, w aglomeracji warszawskiej oraz na pozostałym obszarze województwa mazowieckiego”. Przedstawicielem Kolei Mazowieckich zdarza się wprost stwierdzić, że priorytetem jest dla nich obsługa okolic Warszawy. Grzegorz Kuciński, członek zarządu Kolei Mazowieckich, tak powiedział o linii Radom – Dęblin: – *To jest całkiem tam z boku, gdzieś na obrzeżach Mazowsza*.

Nie tylko brakuje przyspieszonych pociągów, zapewniających szybki dojazd do Warszawy z odległych części województwa, ale także bezpośrednich połączeń między ośrodkami subregionalnymi. Co więcej, na licznych liniach przebiegających przez peryferyjne powiaty, ruch pociągów został zlikwidowany. A przecież zapewnienie dobrej komunikacji dla całego regionu powinno być priorytetem Kolei Mazowieckich – tym samym dla władz województwa własny przewoźnik kolejowy winien być zasadniczym narzędziem zapewniającym spójność całego regionu.

Biednie, ale na swoim?

W kolejnych miastach województwa coraz częściej pojawiają się opinie, że czas przestać być zdanym na łaskę Warszawy. – *Jest zasadniczą różnicą, czy sami prowadzimy politykę regionalną, czy w najmniejszej sprawie musimy liczyć na łaskę z góry* – uważa Zaborowski. – *Z punktu widzenia Radomia trudno wyobrazić sobie układ gorszy od obecnego: bezwzględna dominacja Warszawy, spychanie Radomia do roli ośrodka subregionalnego i peryferyjne położenie*. Jan Mączewski, starosta płoński, nazwał powiaty leżące poza aglomeracją warszawską „krajem za wielkim miastem”. Krajina ta, choć leży w bogatym regionie, to jednak boryka się z problemami typowymi dla słabo rozwiniętych województw: bezrobociem, małą atrakcyjnością inwestycyjną czy niską jakością infrastruktury.

Podstawowym argumentem na rzecz podziału województwa i jednocześnie punktem zapalnym dla całej dyskusji stała się groźba utraty dostępu do środków Unii Europejskiej przeznaczonych dla biednych regionów. Województwo mazowieckie – za sprawą wysokich wskaźników Warszawy – wychodzi już z grupy regionów o wskaźniku PKB mniejszym od 75% średniej unijnej. A opuszczenie tej grupy skutkuje znacznym zmniejszeniem pomocy finansowej.

– *Liczenie, że fundusze unijne nas zbawią jest jednym z największych błędów popełnianych w naszym kraju. Ważniejszy jest rozwój wewnątrz regionu i liczenia na własne siły i możliwości, niż czekanie na unijną mannę z nieba* – mówi prof. Grzegorz Gorzelak, dyrektor Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych EUROREG na Uniwersytecie Warszawskim. Gorzelak dodaje, że funkcjonowanie bogatej aglomeracji stołecznej i biednych peryferii w granicach tego samego regionu może przynosić dobre efekty. – *Wspólna administracja pozwala na zwiększenie koordynacji różnych działań. Jeden sejmik całego województwa może spojrzeć na cały region i widzieć, jakie są związki poszczególnych miast w województwie mazowieckim i starać się łagodzić „odrywanie się” metropolii od jej regionalnego otoczenia*.

– *Przestroga dla nas może być przykład rozdzielonej Brandenburgii i Berlina, które dziś myślą o połączeniu* – mówi wicemarszałek Stefan Kotlewski. Argument o tyle chybiony, że mimo podejmowanych od kilkunastu lat prób zjednoczenia Berlina z Brandenburgią, koncepcji tej wciąż nie udało się zrealizować. Pomysł został nawet odrzucony w referendum. Oddzielnymi regionami są również inne europejskie stolice: Bruksela, Dublin, Kopenhaga, Londyn, Madryt, Praga, Sztokholm czy Wiedeń.

Adam Struzik przekonuje, że po utworzeniu województwa mazowieckiego bez Warszawy, powstałby obszar cały pogrążony w kryzysie: – *Byłby to najbiedniejszy region w Polsce*.

– *Jest to prawda – zgadza się Łukasz Zaborowski, ale szybko dodaje: – Tylko że teraz ta część województwa też jest najbiedniejszym regionem. Jedyna różnica, że po uśrednieniu nie widać tego w statystyce*.

Karol Trammer

„Nie dam się odizolować”

Rozmowa ze ZBIGNIEWEM SZAFRAŃSKIM,
prezesem zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe

„Z Biegiem Szyn”: Setki kilometrów linii zagrożonych śmiercią techniczną, coraz dłuższe czasy jazdy, chaos w zarządzaniu – po objęciu na początku roku stanowiska szefa PKP PLK publicznie opisał pan porażający, ale prawdziwy obraz spółki. Czy wymiwienie śmieci spod dywanu było konieczne? Nie łatwiej było kontynuować prowadzoną przez poprzednich prezesów propagandę sukcesu?

Zbigniew Szafrański: Prowadzenie propagandy sukcesu byłoby sprzeczne z intencją mojego przyścia do zarządu PKP PLK. Znam kolej od podszewki, ale wiem też, że w społeczeństwie, wśród parlamentarzystów wiedza na temat tego, co się dzieje w infrastrukturze kolejowej, jest wrywkowa. Parlamentarzyści z województwa dolnośląskiego wiedzą, że bardzo powoli jedzie się z Wrocławia do Jeleniej Góry. Mieszkańcy Podkarpacia, wiedzą z kolei, że wolno jedzie się do Jasła czy Przemyśla. Natomiast nikt do tej pory nie zaprezentował obrazu całości. Obrazu, który jest bardzo kiepski. W tej chwili rocznie wymieniamy kilkanaście rozjazdów, kiedyś tyle się robiło dziennie. Już to pokazuje skalę zapaści. Nie pokazując tej prawdy, nie dajemy szans na poprawę sytuacji.

– W ostatnich latach był już pan we władzach PKP PLK – jako wiceprezes, potem szef rady nadzorczej. Dlaczego więc alarmu nie wszczął pan wcześniej?

– Gdy w latach 2005-2006 byłem wiceprezesem PKP PLK, był to dla mnie przede wszystkim okres budowania diagnozy. Jednak w 2006 r. zostałem odwołany z zarządu i tak wówczas skończyła się moja przygoda z PKP PLK. Niestety, po moim odwołaniu nikt mnie nie zapytał, jakie są wyniki mojej diagnozy i co zamierzałem w spółce zrobić. Gdy byłem wiceprezesem znakomicie mnie odizolowano od całej reszty spółki – przynoszono, wynoszono, przyprowadzono, wyprowadzono.

Ta przygoda rozpoczęła się powtórnie w styczniu 2008 r., gdy zostałem przewodniczącym rady nadzorczej PKP PLK. Jednak to zarząd, a nie rada nadzorcza reprezentuje spółkę na zewnątrz. W związku z tym nie miałem prawa wypowiadać się publicznie o sytuacji w spółce, natomiast podejmowałem pewne działania w stosunku do zarządu. Efekt w końcu był taki, że minister infrastruktury Cezary Grabarczyk powiedział, że w sumie byłoby lepiej, gdybym po prostu pokierował zarządem, a nie próbował wymuszać konkretne działania z pozycji szefa rady nadzorczej. To on mnie przekonał do powrotu do zarządu PKP PLK.

Wyciągnąłem wnioski z poprzedniej lekcji. Powiedziałem sobie, że przede wszystkim nie dam się odizolować od pracowników i kadry szczebla podstawowego. Ponadto muszę stworzyć zespół ludzi utożsamiający się z celami spółki.

Z czystym sumieniem mogę powiedzieć, że przez cały okres, kiedy byłem związany z PKP PLK – czy poprzez funkcjonowanie w zarządzie, czy jako przewodniczący rady nadzorczej – usiłowałem wpływać na poprawę sytuacji w spółce, a co za tym idzie, na poprawę stanu infrastruktury kolejowej. Jednak nie zawsze osoby zainteresowane chciały słuchać, że na kolei są problemy z infrastrukturą. Obaj obecni panowie ministrowie są otwarci, to mnie również skłoniło do podjęcia wyzwania pokierowania PKP PLK.

– Jaki jest pana pomysł na rewitalizację infrastruktury kolejowej? Większe dotacje z budżetu państwa?

– My nie potrzebujemy dotacji. Raczej postawmy pytanie, czy PKP PLK powinien być traktowane jako typowa spółka biznesowa. Twierdzę, że nie. Nawet jeżeli działamy w formie spółki akcyjnej, to jednak zarządzamy publiczną infrastrukturą. Należy więc oddzielić

odpowiedzialność gospodarczą zarządu PKP PLK od odpowiedzialności politycznej, która powinna być domeną rządu i władz samorządowych. Powinniśmy wiedzieć w jakim stanie i jakiej długości sieć kolejową mamy utrzymać – i jeśli skutecznie to robimy, powinniśmy mieć za to zapłacone. Natomiast ustalenie, które linie są potrzebne, jest domeną sfery polityki transportowej kraju. Jeżeli deficytowa linia kolejowa jest ze względów społecznych potrzebna, to możemy taką linię utrzymać, tylko rząd lub samorząd musi pokryć ten deficyt.

Od początku promuję podejście zgodne z regulacjami Komisji Europejskiej, z którym zresztą zgodził się minister infrastruktury, że powinniśmy zmienić zasady finansowania spółki. Obecnie naszymi podstawowymi przychodami są opłaty od przewoźników. To powoduje, że gdy jeden z nich – tak jak obecnie PKP Cargo – ma kłopoty, to już chwieje się nasz system finansowy. Obecny system, w którym koszty PKP PLK są sprzedawane przewoźnikom w formie stawek dostępu, moim zdaniem jest nieracjonalny. Naszym głównym przychodem powinna być zapłata za utrzymanie sieci kolejowej na podstawie kontraktu zawartego pomiędzy ministrem infrastruktury i PKP PLK. Nie byłaby to dotacja, tylko opłata za usługę. Wtedy podstawą funkcjonowania PKP PLK byłyby środki publiczne, a przychody od przewoźników dodatkiem do nich. W takim układzie stawki dostępu mogą być ustalane niezależnie od naszych kosztów.

Podjęliśmy już prace nad oszacowaniem jednostkowych nakładów na utrzymanie linii kolejowych w przeliczeniu na kilometr toru – z uwzględnieniem między innymi rodzaju nawierzchni, jej wieku, elektryfikacji czy systemu sygnalizacji. Gdy opracujemy te stawki, wówczas przeliczymy, ile trzeba wydać na utrzymanie wszystkich linii kolejowych, które są w naszym zarządzie. Wyjdzie ogromna suma, której najprawdopodobniej nikt nie będzie w stanie sfinansować – i wtedy właśnie przystępujemy do negocjacji z Ministerstwem Infrastruktury, by odpowiedzieć na pytanie, czy rzeczywiście mamy zarządzać 19 tys. km sieci. I czy całość z tych 19 tys. km ma być utrzymywana w

perfekcyjnym stanie. Bo być może na liniach, które mają znaczenie tylko towarowe, wystarczy prędkość 30-40 km/h. Z drugiej strony trzeba będzie odpowiedzieć na pytanie, czy utrzymywanie linii tylko po to, żeby jechały nią trzy autobusy szynowe na dobę ma sens ekonomiczny. Musimy mówić o konkretach – o wykazie linii kolejowych do utrzymania w określonym stanie, a nie o ogólnym bilansie ekonomicznym PKP PLK, który w opinii publicznej najlepiej, żeby zamknął się w okolicach zera.

– A kiedy pasażerowie odczują efekty nowej filozofii utrzymania linii kolejowych? O których trasach wkrótce będzie można powiedzieć – linia była zapuszczona, ale przyszedł Zbigniew Szafrański, wymieniono spróchniałe podkłady, dokreślono śruby i bez wielkiej modernizacji jeździmy kilkanaście minut szybciej?

– W obecnej sytuacji finansowej receptą jest koncentracja środków. Jednym z elementów mojej diagnozy sytuacji w PKP PLK było to, że środki, które mieliśmy do dyspozycji, były zbyt rozproszone i przez to wiele prac nie dawało widocznego efektu. Teraz chcemy to zmienić – zamierzamy patrzeć na całe ciągi. W tym roku zamierzamy zrealizować większość robót między Tunelem a Krakowem, aby skrócić czas jazdy z Warszawy do Krakowa do 2,5 godziny. Stacje Tunel oraz Zawiercie to specyficzne punkty na naszej sieci. Już ponad 20 lat jeździmy po Centralnej Magistrali Kolejowej 160 km/h, ale jak do Zawiercia wjeżdżaliśmy 40 km/h, tak dalej wjeżdżamy. ➔



Zbigniew Szafrański, prezes PKP PLK

➔ Podobnie w Tunelu, gdzie w układzie stacji główny kierunek przejazdu trzeba dostosować do relacji kursujących tamtędy pociągów pospiesznych i ekspresowych z Warszawy do Krakowa – to da 3-4 minuty oszczędności w czasie przejazdu.

Nie jesteśmy jednak w stanie poprawić infrastruktury w całej Polsce, w związku z tym musimy powiedzieć sobie, które ciągi wyremontujemy w pierwszej kolejności. Jestem przekonany, że jeżeli uzyskamy efekt widoczny dla społeczeństwa, to wkrótce odezwą się mieszkańcy sąsiednich regionów i powiedzą, że chcieliby, aby pociągi na ich trasie również jechały szybciej. Gdy pokażemy, że otrzymane pieniądze zostały przez nas tak wykorzystane, że widoczny jest efekt w postaci krótszego czasu jazdy, będziemy mogli oczekiwać finansowania prac na kolejnych liniach. Do tej pory trudno było prosić o większą ilość pieniędzy w sytuacji, gdy efektów modernizacji często po prostu nie było widać.

– No dobrze, ale czy już w tym roku zobaczymy większą liczbę robotników likwidujących od lat nie ruszane, a często zupełnie podstawowe uszkodzenia infrastruktury kolejowej?

– To nie będzie takie proste. Proszę uwzględnić, że PKP PLK właściwie zostały pozbawione zasobów do utrzymania własnej sieci. W swoim czasie utworzono sekcje eksploatacji i sekcje utrzymania. Potem na bazie sekcji utrzymania utworzono osiem spółek – cztery są własnością PKP PLK (poprzez nadzór właścicielski), natomiast cztery zostały scalone i zostało utworzone Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury, które, uczestnicząc w konsorcjach, startuje głównie w przetargach na duże modernizacje. Cztery spółki, które są naszą własnością, powinny być przeznaczone właśnie do prac utrzymaniowych. Problem jednak polega tym, że nasze wydatki na utrzymanie są znacznie mniejsze niż środki, jakie tym spółkom potrzebne są na przeżycie. I w związku z tym one, chcąc nie chcąc, wchodzą w konsorcja jako podwykonawcy na dużych robotach inwestycyjnych, nie mogąc jednocześnie poświęcić się w pełni utrzymaniu.

Nam nie są potrzebne większe środki na inwestycje, bo – biorąc pod uwagę ogrom alokowanych pieniędzy unijnych – dodatkowych środków nie byłibyśmy w stanie wykorzystać. Nam są potrzebne aktualnie większe środki na utrzymanie, ale to wymaga zmiany formuły finansowania PKP PLK – środki na utrzymanie powinny wynikać z kontraktu z Ministerstwem Infrastruktury. Wówczas moglibyśmy opracować kilkuletni plan utrzymania – poszczególne uwzględnione w nim roboty przydzielalibyśmy czterem spółkom należącym do PKP PLK. Bez przetargu, bo zezwala na to prawo zamówień publicznych.

Chcemy np. odstąpić od dużego projektu modernizacyjnego Katowice – Zebrzydowice, umieszczonego w programie operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko”. Nawierzchnia na tej linii wcale nie jest taka stara, natomiast na skutek zaniedbań w utrzymaniu są częste wychłapy, z powodu których pociąg kilkunastokrotnie zwalnia do 50 km/h. Samo oczyszczenie podsypki i podbicie toru, gdzieś tam naprawa podtorza, pozwoli na przywrócenie prędkości 120 km/h. To wszystko na co na razie nas stać, ale dzięki temu czas przejazdu w relacji Katowice – Zebrzydowice wyniesie – tak jak kiedyś – niecałą godzinę.

– Czy w obliczu tak poważnych zaniedbań w bieżącym utrzymaniu linii kolejowych nie powinno się wszystkich mocy skierować na rozwiązanie tych problemów? A budowę kolei dużych prędkości odłożyć na dalszą przyszłość?

– Kolei dużych prędkości nie postrzegam jako konkurenta dla sieci kolei konwencjonalnych, ale jako jej ważne uzupełnienie. Stan techniczny istniejącej infrastruktury musimy poprawiać teraz, natomiast na budowę linii dużych prędkości koparki nie wjadą wcześniej niż za siedem lat. Sieć istniejąca i kolej dużych prędkości mogą się znakomicie uzupełniać, jeśli szybkie pociągi będą wyjeżdżały poza łączącą Warszawę, Poznań i Wrocław linię „igrek”, a takie są plany.

Jeśli chodzi o kolej dużych prędkości, na razie jesteśmy na etapie prac studialnych, są one póki co prowadzone są przez PKP PLK. Dla samego prowadzenia prac przygotowawczych powołanie oddzielnego podmiotu nie ma bowiem sensu. Jednak budowę linii powinien zająć się już niezależny od PKP PLK podmiot zewnętrzny. Projekt ten będzie musiał mieć własny budżet.

Teraz musimy opanować sytuację na istniejących liniach. Pewien proces degradacji i zamykania linii kolejowych jest mimo wszystko

nieunikniony. Pytanie jest takie, czy spróbujemy nad tym procesem zapanować, czy pozwolimy mu się rozwijać w sposób żywiołowy.

Sądzę, że gdy faktycznie będzie się rozpoczynać budowa kolei dużych prędkości, to będziemy już mieli na koncie pewne osiągnięcia w zakresie zakończenia widocznych etapów modernizacji oraz w zakresie rewitalizacji przynajmniej niektórych ciągów.

– Co dalej z ośmioma oddziałami regionalnymi PKP PLK? Czy przekształcenie ich przez poprzedniego prezesa w jednostki zajmujące się wyłącznie inwestycjami było dobrym posunięciem?

– Z uwagi na rozległość realizowanych zadań inwestycyjnych z pewnością potrzebne są nam terenowe placówki, niekoniecznie jednak funkcjonujące w formule oddziałów regionalnych – w dobie komputeryzacji utrzymywanie pośredniego szczebla zarządzania nie ma sensu. Należy więc spodziewać się zmian organizacyjnych dotyczących oddziałów – zamierzamy je dokonać w połowie roku.

Planujemy również zmiany dotyczące zakładów linii kolejowych. Gdy zaawansujemy już przygotowanie kontraktu wieloletniego z Ministerstwem Infrastruktury, będziemy wiedzieli, gdzie i ile jakiej pracy możemy się spodziewać i to powinno być podstawą do ustalenia nowych obszarów działania zakładów linii kolejowych.

– W zeszłym roku w oddziale warszawskim był jeden zastępca dyrektora ds. projektów inwestycyjnych. Dziś jest ich czterech. Im więcej dyrektorów, tym sprawniejsza realizacja inwestycji?

– Z tą tezą na pewno nie mogę się zgodzić. Trzeba jednak wziąć pod uwagę fakt, że obciążenie pracą oddziałów regionalnych jest bardzo nierównomierne. Oddział warszawski realizuje 40% wszystkich inwestycji na terenie Polski, a są oddziały, które tych inwestycji realizują bardzo mało. To jest jeden z elementów decyzji, jak ta praca ma być zorganizowana. Oddziały niekoniecznie muszą realizować zadania na z góry ściśle określonym obszarze, należy bardziej elastycznie przypisywać im zadania inwestycyjne do nadzorowania.

Być może nie powinno być również mowy o zastępcach dyrektora oddziału ds. projektów inwestycyjnych, tylko o dyrektorach kierujących konkretnymi projektami i mających stosowne kompetencje. Ale jeśli inwestycja na tym projekcie nie będzie posuwała się odpowiednio sprawnie, to dana osoba przestanie być dyrektorem.

Sprawne funkcjonowanie całego procesu inwestycyjnego oznacza, że każdy musi wiedzieć, jakie ma uprawnienia i za co odpowiada. A jeśli sprawa przekracza jego kompetencje, to do kogo ma się zwrócić. Ciągłe zbyt często decyzje przesuwane są od jednej osoby do drugiej, a wykonawcy narzekają, że stoją z robotą.

– Przyjmując stanowisko prezesa zarządu PKP PLK, postawił pan warunek, że chce pan mieć swobodę w doborze najbliższych współpracowników – członków zarządu. Czy cały skompletowany zespół siedmioosobowy zarząd PKP PLK to pana drużyna?

– Tak. Osoby, które rekomendowałem radzie nadzorczej, okazały się na tyle dobrymi kandydatami, że rada nadzorcza faktycznie tych ludzi powołała. To jednak dopiero początek budowania koalicji – teraz do niej muszą dołączyć dyrektorzy biur w centrali, jednostek inwestycyjnych oraz zakładów. Nie tylko zarząd, ale i kadra średniego szczebla musi wiedzieć, jakie są cele spółki i je realizować. Albo gramy w jednej drużynie, albo się rozstajemy.

– Administracja nie lubi, gdy prezes głośno mówi o problemach i zaniedbaniach. Czy kadra średniego szczebla nie myśli tylko o tym, jak się pana pozbyć?

– Ja nigdy nie traktuję tego w takich kategoriach, że ja się chcę kogoś pozbyć, albo ktoś chce pozbyć się mnie. Są jednak osoby na stanowiskach kluczowych, do których zarząd musi mieć zaufanie i niektóre zmiany personalne w centrali spółki już zostały dokonane. Co do dyrektorów zakładów, będziemy się im przyglądać. Mają czas na wpisanie się w oczekiwania zarządu. Jeśli nie, wtedy poszukamy innego dyrektora. Nie ma innej metody – tak dużą spółką nie da się sterować ręcznie.

Oczywiście, trzeba mieć na względzie, że niezadowolonych ludzi nie brakuje i na mój temat mogą się na przykład pojawić różne anonsy na forach internetowych. I wiem, że jeśli zapadnie decyzja o likwidacji któregoś z zakładów linii kolejowych, to skutkiem będą różnego rodzaju protesty. Jestem przygotowany, że wówczas mogą się pojawiać różne informacje na mój temat. Mam nadzieję, że osoby, które nadzorują moją pracę, odniosą się do tego z dystansem, a przynajmniej sprawdzą prawdziwość tych informacji.

rozmawiał Karol Trammer

✓ Zielonkę stać na więcej pociągów



„Zielonkę stać na więcej!”, niezależny portal poświęcony rozwojowi miasta i gminy Zielonka (www.znsw.waw.pl), walczy o poprawę oferty Kolei Mazowieckich między powiatem wołomińskim a centrum Warszawy.

Obecnie większość pociągów z Tłuszcza, Wołomina i Zielonki kursuje na dworzec Warszawa Wileńska – bezpośredni dojazd z tych miejscowości do dworca Warszawa Śródmieście jest możliwy jedynie ośmioma pociągami dziennie, kursującymi wyłącznie w godzinach szczytu.

„Powiat wołomiński jest najliczniejszym powiatem sąsiadującym bezpośrednio z Warszawą. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, jest nas 207 tys. To prawie o 50% więcej niż w powiecie mińskim i blisko dwa razy więcej niż w powiecie otwockim. Mimo tego, jesteśmy praktycznie odcięci od lewobrzeżnej Warszawy i skazani na podróz z przesiadkami. Do centrum stolicy możemy dojechać albo wczesnym rankiem, albo wczesnym popołudniem” – argumentują działacze portalu „Zielonkę stać na więcej!” i domagają się uruchomienia dodatkowych pociągów zapewniających bezpośrednie połączenie powiatu wołomińskiego z centrum Warszawy: co godzinę przez cały dzień, z dodatkowymi kursami w godzinach szczytu.

✓ Nierychliwy Biuletyn Informacji Publicznej



Ustawa o dostępie do informacji publicznej nakłada na instytucje publiczne (oraz inne podmioty wykonujące zadania publiczne lub

dysponujące publicznym majątkiem) obowiązek stworzenia Biuletynu Informacji Publicznej (BIP) na swoich stronach internetowych. Obowiązek ten obejmuje między innymi spółki, których udziały należą do jednostek samorządu terytorialnego.

Obowiązek prowadzenia na swoich stronach działu BIP dotyczy zatem także Kolei Mazowieckich. Już w 2005 r. pisaliśmy, że spółka ta – nie posiadając podstrony BIP – nie wywiązuje się z postanowień ustawy. Wówczas sprawa pozostała bez echa.

Dopiero po upływie... czterech lat, pod koniec marca 2009 r. – na polecenie Departamentu Skarbu i Finansów Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego – Koleje Mazowieckie zamieścili na swojej witrynie internetowej Biuletyn Informacji Publicznej. Departament zajął się tą sprawą po monicie Jakuba Kluzińskiego, radnego miasta Radomia, który zwrócił się do zarządu województwa mazowieckiego z wnioskiem o skuteczniejsze egzekwowanie postanowień ustawy o dostępie do informacji publicznej od samorządowych Kolei Mazowieckich.

Jak na razie, Biuletyn Informacji Publicznej Kolei Mazowieckich prowadzony jest w szacunkowej formie. Brakuje w nim wielu informacji wymaganych ustawą. Docelowo powinny się tam znaleźć również materiały na temat: osób sprawujących funkcje kierownicze, ofert pracy i przebiegu rekrutacji, finansów spółki czy zarządzanego majątku publicznego.

✓ Wirtualna biblioteka Linkforum



Stowarzyszenie Zielone Mazowsze – partner w ramach Europejskiego Forum Pasażerskich Przewozów Intermodalnych – zaprasza do korzystania z wirtualnej biblioteki na stronie internetowej www.linkforum.eu. Można tam znaleźć wiele opracowań i materiałów na temat transportu publicznego – przede wszystkim dotyczących systemów informacji pasażerskiej, integracji taryf biletowych, integracji różnych środków transportu oraz węzłów komunikacyjnych. Większość publikacji w wirtualnej bibliotece dostępnych jest w języku angielskim.



Monopole i etatyści

Warszawska komunikacja miejska jest świetnym przykładem tego jak etatyzm prowadzi do katastrofy ekonomicznej i ekologicznej.

Państwowe monopole komunikacyjne w takim systemie nie mają bodźców rynkowych by dbać o jakość oferowanych usług. Wracając raz z targów, ubrałem się zdecydowanie za schludnie jak na podróz autobusem prawnie chronionego monopolu (Miejskie Zakłady Autobusowe mają zagwarantowane w umowach 85 % rynku przewozów w Warszawie).

Siedzenia tego nowoczesnego niskopodłogowego autobusu były całkowicie już wytarte, obicia były tak brudne że siadało się na smołowatej czarnej plamie, na szczęście już nie lepiące się. Te autobusy winny zostać wycofane przez jakiś nadzór higieny. Tak drastyczne sceny nie są rzadkością – nie podróżuję wiele, a niedługo potem trafiałem na ten sam obrazek w autobusie monopolisty.

Jaki jest argument etatystów? Że wystarczy dać państwowym monopolom więcej subwencji, tak by miały środki na poprawę jakości. Ale przecież to tylko życzeniowe myślenie etatystycznych polityków. Skąd niby owe czarne od brudu, od lat niewymienialne obicia w nowoczesnych przecież pojazdach, i to w sytuacji gdy prawnie chroniony monopolista dostaje nawet o 25 % wyższe stawki za kilometr od innych przewoźników?

Skutkiem polityki etatystów jest pozbycie się z pojazdów komunikacji miejskiej wszystkich tych wrażliwych na niewygodę, na brzydki zapach, na brudny fotel, na obdrapanie wnętrza. Tymczasem komunikacja miejska w wielu miastach Europy jest żywym przykładem tego że nawet stary tabor może być schludny.

W Warszawie prym w chamskiej, wsiowej estetyce wiedzie monopol Tramwaj Warszawskich. Plastikowe, obdrapanie siedzenia. Rdza, odłóżka farba, brud, do tego niebawmy ścisk.

To także dlatego ci co bardziej wytworni przetrucili się na samochody osobowe. Mimo coraz większych korków nic ich nie wpędzi w ramiona monopolistów.

Adam Fularz

KONTAKT: Karol Trammer, ul. Raszyńska 15/15, 02-026 Warszawa, **e-mail:** z.biegiem.szyn@interia.pl, **telefon:** (0)691-500-248

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpracownik: Tomasz Gajewski, Piotr Gałązka, Ksawery Zapaśnik.

Nakład: 180 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian redakcyjnych. Artykuły publikowane w „Z Biegiem Szyn” mogą być cytowane oraz przedrukowywane – pod warunkiem podania źródła i przesłania jednego egzemplarza z przedrukowanym tekstem na adres redakcji.

Internet: www.zbs.kolej.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Parowozik – stacja metra Świętokrzyska, lok. 1000i, **Tu przeczytasz dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 1,90 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysyłać biuletyn oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.