

Niby-strajki • Minister dupereli • Pospieszna likwidacja

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

STYCZEŃ - LUTY 2009

Nr 1 (39)

ANTY PODWYŻKI



**DA SIĘ WOZIĆ WIĘCEJ PASAŻERÓW
I ZARABIAĆ WIĘCEJ PIENIĘDZY.
TRZEBA TYLKO OBNIŻYĆ CENY BILETÓW**

WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA

Taborowe obietnanki



Od kilku lat pasażerowie mamieni są obietnicami wprowadzenia na tory Warszawskiej Kolei Dojazdowej nowego taboru. Jeśli wziąć na poważnie zapowiedzi z ostatnich lat, to trasa WKD dziś powinna już być obsługiwana wyłącznie nowoczesnymi pociągami. W rzeczywistości podstawę parku taborowego kolejki łączącej Warszawę z Pruszkowem, Milanówkiem i Grodziskiem Mazowieckim wciąż jednak stanowią wyprodukowane na przełomie lat 60. i 70. jednostki EN94, a niskopodłogowy pociąg EN95 kursuje tylko jeden.

Gdy w sierpniu 2004 r. przekazywano do eksploatacji zespół trakcyjny EN95, ówczesny wicemarszałek województwa mazowieckiego Bogusław Kowalski obiecywał: – *Do 2006 roku planujemy zakup dziesięciu takich pociągów, co stanowi jedną czwartą całego taboru WKD.*

W październiku 2005 r. strona internetowa Samorządu Województwa Mazowieckiego (www.mazovia.pl) poinformowała, że zakup nowego taboru nieco się przeciągnie, ale za to będzie obejmował więcej składów: „Zakup nowego taboru – do 2007 r. łącznie 13 nowych pociągów”.

W 2007 r. nowych pociągów wcale jednak nie przybyło, co więcej, nie został nawet ogłoszony przetarg. W październiku 2007 r. Krzysztof Kulesza, rzecznik prasowy WKD, mówił na łamach „Kuriera PKP”: – *Przetarg na zakup taboru zostanie ogłoszony najprawdopodobniej w pierwszym kwartale 2008 r.* Prezes WKD, Grzegorz Dymecki, dodawał, że planowana jest kompleksowa wymiana pociągów: – *To będzie całkowita wymiana taboru. Realnym terminem, w którym pierwszy nowy pociąg wyjedzie na tory, jest rok 2009.* Dziś jest już pewne, że nawet ten „realny termin” nie zostanie dotrzymany.

Przedstawiciele samorządu województwa oraz WKD aktualnie zapewniają, że nowe pociągi wyjadą na tory w 2011 r. Ciekawe, co będą mówić w 2011 r.?

FINANSE

Zysk, czyli strata

W finansach Polskich Kolei Państwowych panuje bałagan. 77 mln zł zysku w rzeczywistości okazało się... stratą w wysokości 118 mln zł. W raporcie rocznym Grupy PKP za 2007 r., opublikowanym w listopadzie 2008 r., zamieszczono sprzeczne informacje na temat wyniku finansowego spółek Grupy PKP.

Zarówno przewodniczący rady nadzorczej PKP S.A., jak i prezes PKP S.A. w swoich słowach wstępnych do raportu informowali o pierwszym w historii Grupy PKP dodatnim wyniku finansowym. „W ostatnim roku Grupa PKP wypracowała, pierwszy w historii, zysk w wysokości 77 mln złotych” – informował Andrzej Wach, prezes PKP S.A. Potwierdził to Krzysztof Opawski, szef rady nadzorczej PKP S.A.: „Dziesięć spółek tworzących Grupę pierwszy raz w historii zrównoważyło w 2007 r. przychody z kosztami. Ich skonsolidowany wynik wyniósł 77 mln złotych”.

W dokładnie tym samym raporcie można było jednak przeczytać: „Mimo dalszego zwiększenia przychodów i racjonalnej polityce kosztów, Grupa PKP wykazała stratą za 2007 r. w wysokości 118 mln zł”. O stracie Grupy PKP świadczą również zamieszczone w raporcie rocznym tabele z wyliczeniami finansowymi.

O zysku, który ostatecznie okazał się stratą, w kwietniu 2008 r. informował Michał Wrzosek, rzecznik prasowy PKP: – *Pierwszy raz w historii Grupa PKP osiągnęła skonsolidowany zysk. W ubiegłym roku wyniósł on 77 mln zł.*

Jaka jest zatem prawda? W 2007 r. Grupa PKP w rzeczywistości osiągnęła stratę, a słowa prezesa zarządu, szefa rady nadzorczej oraz rzecznika prasowego PKP S.A. okazały się nieprawdą. Biuro marketingu i komunikacji społecznej PKP S.A. musiało opublikować nową wersję raportu za rok 2007, która od poprzedniej różni się usuniętymi ze słów wstępnych Andrzeja Wacha i Krzysztofa Opawskiego fragmentami (cytowanymi powyżej) o rzekomym historycznym zysku Grupy PKP.

To wcale nie koniec poważnych niejasności w finansach Polskich Kolei Państwowych – raport roczny Grupy PKP za 2007 r. (także w poprawionej wersji) informuje o stracie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe w wysokości 93,7 mln zł, natomiast PKP PLK same we własnym raporcie oficjalnie informują, że w 2007 r. poniosły stratę 60,6 mln zł.

CZASY JAZDY

93 kilometry w 93 minuty



Czas podróży pociągiem Kolei Mazowieckich z Siedlec do Warszawy skrócił się o około 10 minut. W rozkładzie jazdy 2007/2008 przejazd zajmował od 1 godz. 41 min. do 1 godz. 46 min. Od 14 grudnia 2008 r. większość pociągów pokonuje 93-kilometrową trasę z centrum Siedlec do centrum Warszawy w nieco ponad półtorej godziny (92-93 minuty). Wyraźne skrócenie czasu podróży jest efektem skierowania do kompleksowej obsługi linii Warszawa – Siedlce elektrycznych zespołów trakcyjnych Flirt, kursujących z prędkością 130 km/h, a przy tym charakteryzujących się dużym przyspieszeniem oraz krótką drogą hamowania.

Dwa z osiemnastu pociągów osobowych kursujących z Siedlec do Warszawy – wyruszające z Siedlec o godz. 6.17 i 9.31 – nadal obsługiwane są zespołami EN57, przez co ich czas jazdy wynosi 1 godz. 43 min. – 1 godz. 45 min.

• INDEKS

Informacja drogo kosztuje

PKP za informację o swojej ofercie przewozowej każą sobie stono płacić. Tegoroczny sieciowy rozkład jazdy pociągów kosztuje 57,06 zł – przez ostatnie dwa lata jego cena wzrosła o prawie 25 zł. Polski rozkład stał się droższy niż rozkład w bogatej Szwajcarii. I to mimo, że książkowe wydanie rozkładu polskich kolei ma nieco ponad 800 stron, podczas gdy szwajcarski rozkład składa się z trzech tomów (liczących w sumie ponad 3,5 tys. stron) i oprócz rozkładów jazdy połączeń kolejowych, zawiera również rozkłady kursowania żegluga śródlądowej, kolejek linowych oraz komunikacji autobusowej w całym kraju.

Porównanie cen sieciowych rozkładów jazdy

POLSKA	57,06 zł
Szwajcaria	40,57 zł = 16 CHF
Austria	31,10 zł = 8 €
Holandia	21,35 zł = 5,50 €
Czechy	10,54 zł = 70 Kč
Słowacja	10,33 zł = 80 SK/2,66 €



NA OKŁADCE: Dworzec Warszawa Wileńska.

Fot. (KT)



INWESTYCJE

Nowak w tunelu

Dyrektor warszawskiego oddziału regionalnego spółki PKP Polskie Linie Kolejowe Jacek Nowak jest laureatem „Nogi od stołka”, antynagrody corocznie przyznawanej przez redakcję stołecznego wydania „Gazety Wyborczej” za najgorsze dokonania w Warszawie. Dziennikarze przyznali Nowakowi „Nogę od stołka” za wyremontowanie warszawskiego tunelu średnicowego tak, że nie spełnia on norm wysokości i przez to nie

mieszczą się w nim nowoczesne pociągi piętrowe Kolei Mazowieckich. Przyznanie „Nogi od stołka” Nowakowi poparli czytelnicy „Gazety Wyborczej”, którzy w internetowym głosowaniu oddali najwięcej głosów właśnie na niego.

Na działalność Jacka Nowaka (na zdjęciu) zwróciła uwagę również redakcja „Życia Warszawy”, która do „Bareizmów 2008” – oprócz efektów remontu tunelu średnicowego – zaliczyła także to, że warszawski oddział spółki PKP Polskie Linie Kolejowe wciąż nie jest w stanie sobie poradzić z rozpoczęciem budowy zaledwie 1,5-kilometrowej łącznicy między przystankiem Warszawa Służewiec i gotową od ponad dwóch lat stacją kolejową pod portem lotniczym na Okęcu. Pociągi wciąż więc nie mogą dojechać na lotnisko, choć początkowo zakładano, że dotrą tam w 2007 r.

CENY BILETÓW

Nagła podwyżka o 50%

– „Nadchodzi pogorszenie warunków gospodarczych i cena będzie w bliskiej przyszłości najważniejszym elementem strategii. Nie możemy sobie pozwolić na podwyżki, bo stracimy klientów” – zapewnił na początku grudnia 2008 r. w rozmowie z tygodnikiem „Newsweek” Czesław Warszewicz, prezes PKP Intercity. 14 grudnia 2008 r., zaledwie dwa tygodnie po ukazaniu się tego wywiadu, PKP Intercity znacząco podniosło ceny miejscówek na swoje pociągi.

Rezerwacja jednego miejsca na ekspres zdrożała z 10 zł do 15 zł. Ceny miejscówek na wszystkie pociągi kategorii intercity zrównano do 25 zł – przed 14 grudnia 2008 r. cena ta obowiązywała w pociągach kursujących w najatrakcyjniejszych porach, a przy przejazdach pozostałymi połączeniami intercity cena za miejscówkę wynosiła 18 zł. Miejscówka w przedziale czteromiejscowym podróżowała z 80 zł do 100 zł.

W przypadku miejscówek na pociągi ekspresowe mamy do czynienia z aż 50-procentowym wzrostem ceny! Trudno znaleźć jakikolwiek inny produkt na rynku, który z dnia na dzień zdrożałby o połowę – zwłaszcza przy inflacji obecnie utrzymującej się na poziomie około 4%. PKP Intercity, drastycznie podnosząc ceny miejscówek, po prostu kolejny raz wykorzystało swoją monopolistyczną pozycję na głównych trasach z Warszawy do Krakowa, Poznania, Gdańska oraz Katowic, na których obsługa jest zdominowana przez objęte obowiązkową rezerwacją miejsc pociągi ekspresowe i intercity.

• PUNKT WIDZENIA

„Komunalizacja kolei to ślepa uliczka”

Czy spółka PKP Przewozy Regionalne - już nie państwowa, a należąca do 16 samorządów wojewódzkich - będzie działać efektywniej?



Komentuje MICHAŁ WOLAŃSKI,
doktorant w Katedrze Transportu
Szkoły Głównej Handlowej:

Generalnie mam dość sceptyczny stosunek do spółek samorządowych na kolei. Już przykład Kolei Mazowieckich wskazuje, że chociaż udało się osiągnąć wyższy poziom usług, to niekoniecznie oznacza to wyższą efektywność – po prostu znacząco zwiększono dotacje. Oczywiście jest to zjawisko również pozytywne, gdyż samorząd zaczął się troszczyć o transport kolejowy, ale mogłoby być lepiej.

W przyjętym modelu komunalizacji dodatkowe wątpliwości budzi możliwość sprawnego funkcjonowania dużej spółki, która będzie miała 16 upolitycznionych właścicieli. W takim gronie znalezienie konsensusu nie jest łatwe i może to oznaczać pewien paraliż decyzyjny w zakresie strategii. *De facto* spółka PKP Przewozy Regionalne od samego początku funkcjonuje w atmosferze tymczasowości i to się może jeszcze bardziej pogłębić.

Wobec tych wszystkich wątpliwości bliżej mi do modelu niemieckiego, gdzie „narodowy operator” musi konkurować w przetargach z firmami niezależnymi. W tym modelu polskie samorządy mogłyby zrezygnować z wydatków inwestycyjnych w tabor, skupiając się (m.in. w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych) na modernizacji infrastruktury linii lokalnych, a także zapewnianiu odpowiedniej oferty przewozowej. Przykład województwa kujawsko-pomorskiego wskazuje, że jest to możliwe.

Komunalizacja – chociaż może przynieść krótkoterminową poprawę jakości usług – stanowi zatem swoistą ochronę spółki PKP Przewozy Regionalne przed konkurencją. Stąd moje wrażenie, że zapuszczamy się w ślepa uliczkę. Mam jednak nadzieję, że samorządy wykażą rozsądek i mimo wszystko będą starały się rozsądnie prywatyzować przewozy na części linii, pracując nad efektywnymi zasadami współpracy z prywatnymi przewoźnikami (np. dotyczącymi integracji taryfowej, rozsądnego podziału ryzyka, a także wydłużania kontraktów).

• GŁOSY

„Wkrótce kolej zrozumie, że jeśli podróżowanie przestanie się opłacać klientom, pasażerowie przestaną z niej korzystać”

Patryk Skopiec, wiceprezes Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei, w „Głosie Pomorza”

„Nie trzymam się stanowisk i choć formalnie nie składałem dymisji, to jeśli są lepsi kandydaci, jestem gotów ustąpić”

Andrzej Wach, prezes zarządu PKP S.A., w „Dzienniku Łódzkim”

Co dalej z pociągami pospiesznymi?

Pospieszna likwidacja

– To niczym nie potwierdzone spekulacje – tak Czesław Warszewicz, prezes PKP Intercity, reaguje na zarzuty, że po przejęciu w grudniu 2008 r. przez jego spółkę połączeń pospiesznych będą one teraz stopniowo likwidowane, aby przestały podbierać pasażerów drogim pociągom ekspresowym, oraz wycofywane z uboższych regionów, których obsługą PKP Intercity nie jest zainteresowane.

Tymczasem pod wodzą Warszewicza już przeprowadzane są pierwsze cięcia w ofercie połączeń pospiesznych, które tylko potwierdzają te „niczym nie potwierdzone spekulacje”.

Zasady grudniowego przejścia połączeń pospiesznych ze spółki PKP Przewozy Regionalne do PKP Intercity do ostatnich chwil pozostały kompletnie niejasne. Jeszcze w drugiej połowie listopada przedstawiciele kolei nie potrafili udzielić informacji o nadchodzących zmianach w rozkładach jazdy. Tak było 19 listopada: – *Za wcześnie jest, by teraz mówić o szczegółach połączeń pospiesznych* – na łamach rzeszowskich „Nowin” stwierdziła Adrianna Chibowska, rzecznik prasowy PKP Intercity. Zaledwie tydzień przed przekazaniem ruchu pospiesznego wciąż nie ujawniano żadnych informacji o przyszłych zasadach wzajemnego honorowania biletów przez obydwie spółki. Tak było 24 listopada: – *Na razie trwają pewne prace koncepcyjne i rozmowy pomiędzy spółkami, więc na wypowiedzanie się o szczegółach jest za wcześnie* – tylko tyle miał do powiedzenia na ten temat Robert Nowakowski, członek zarządu spółki PKP Przewozy Regionalne ds. handlowych, w rozmowie z „Gazetą Wyborczą”.

Miliard na wagony

1 grudnia 2008 r. doszło do oficjalnego przekazania spółce PKP Intercity 381 połączeń pospiesznych, wraz z obsługującymi je pracownikami oraz taborem – przewoźnik zwiększył zatrudnienie o 3,5 tys. osób oraz wzbogacił się o 1908 wagonów pasażerskich. PKP Intercity, przejmując pociągi pospieszne, otrzymało jeszcze coś więcej – 200 mln zł corocznej dotacji Ministerstwa Infrastruktury do przewozów międzywojewódzkich.

Ruch pospieszny to potężny segment rynku kolejowego, obsługujący nie tylko największe aglomeracje, ale również docierający do byłych miast wojewódzkich czy peryferyjnych regionów. Właśnie dzięki temu szerokiemu zasięgowi, w 2007 r. z pociągów pospiesznych skorzystały 44 mln podróżnych,



Pociągi pospieszne odjechały do PKP Intercity. Czy to początek końca tych połączeń? (Fot. KT)

czyli niemal

cztery razy więcej niż ze wszystkich pociągów spółki PKP Intercity, które w 2007 r. przewiozły 11,6 mln pasażerów.

PKP Intercity deklaruje, że w modernizację taboru do obsługi pociągów pospiesznych, przejętego od spółki PKP Przewozy Regionalne, do 2013 r. zainwestuje 1 mld zł. Pytanie tylko, czy w 2013 r. połączenia pospieszne w ogóle jeszcze będą funkcjonować. Bowiem już pierwsza zmiana rozkładu jazdy po przejęciu połączeń pospiesznych przez PKP Intercity została wykorzystana do przeprowadzenia cięć w sieci tych połączeń.

Po godz. 15.00 tylko ekspresy i intercity

W wielu relacjach pory odjazdu ostatnich wieczornych pociągów pospiesznych zostały przesunięte na wcześniejsze godziny. ➔

Przesiadki, które grożą mandatem

Dezintegracja taryfowa ruchu pospiesznego i osobowego

Od 1 grudnia 2008 r. każda przesiadka między pociągami osobowymi i pospiesznymi wymaga zakupu nowego biletu – czyli za każdym razem wydania dodatkowych pieniędzy.

Nie można już wsiąść do pociągu osobowego z droższym biletem na pociąg pospieszny – jeszcze niedawno było to zupełnie naturalne, a dziś grozi mandatem za jazdę bez biletu, bo spółki PKP Przewozy Regionalne i PKP Intercity nie porozumiały się odnośnie wzajemnego uznawania swoich biletów.

Bardzo popularne oferty „Bilet turystyczny” i „Regio karnet”, które do końca listopada 2008 r., pozwalały na nieograniczone podróże po całej Polsce wszystkimi pociągami pospiesznymi i osobowymi, dziś obejmują wyłącznie połączenia osobowe.

Dawny „Bilet turystyczny” zastąpiła nowa oferta „Bilet podróżnika” – kosztuje ona jednak prawie tyle samo, a uprawnia do korzystania ze znacznie mniejszej liczby połączeń – tylko z pociągów pospiesznych i kilku połączeń Tanie Linie Kolejowe, a do podróżowania pociągami osobowymi już nie.



➔ Ostatni pociąg do Białegostoku do 13 grudnia 2008 r. odjeżdżał z Warszawy o godz. 20.20, od 14 grudnia 2008 r. o godz. 19.25. Ostatni pociąg do Lublina odjeżdżał ze stolicy o godz. 21.15, dziś wyrusza aż dwie godziny wcześniej, bo już o godz. 19.15.

Od grudnia 2008 r. pociągi pospieszne wcześniej kończą kursowanie przede wszystkim jednak w tych relacjach, które są konkurencyjne wobec znacznie droższych pociągów objętych rezerwacją miejsc. Pora odjazdu pociągu „Ustronie”, ostatniego połączenia pospiesznego z Krakowa do Warszawy, została przesunięta z godz. 18.12 na godz. 17.10. „Zamenhof”, ostatni pospieszny z Katowic do Warszawy odjeżdżał o godz. 15.50, a dziś rusza już o godz. 14.47. Oznacza to, że po 17.00 (w przypadku Krakowa) i już po 15.00 (w przypadku Katowic) pasażerowie, chcący jeszcze tego samego dnia dojechać do Warszawy, skazywani są na ekspresy i składy intercity, którymi przejazd kosztuje przeciętnie dwa razy więcej niż pociągami pospieszными.

Odcinanie Polski Wschodniej

Już pierwsze decyzje wskazują na to, że PKP Intercity zamierza się wycofywać z obsługi biedniejszych regionów. Przede wszystkim z Polski Wschodniej, gdzie już rozpoczęło się stopniowe pogarszanie oferty pociągów pospiesznych.

Ostatni pociąg z Zamościa w kierunku Lublina i Warszawy, który do 13 grudnia 2008 r. wyruszał o godz. 16.22, obecnie odjeżdża już o godz. 13.36. Po tej godzinie z Zamościa – 66-tysięcznego byłego miasta wojewódzkiego – nie odjeżdża żaden pociąg!

Suwałki w rozkładzie jazdy 2007/2008 obsługiwane były przez cztery całoroczne pociągi pospieszne i dodatkowo dwa kursujące w sezonie letnim. W obecnie obowiązującym rozkładzie jazdy 2008/2009 do Suwałk docierają już tylko trzy pociągi całoroczne i jedno połączenie sezonowe – dla Suwalszczyzny przejęcie pociągów pospiesznych przez PKP Intercity skończyło się więc zmniejszeniem liczby połączeń z Białymstokiem, Olsztynem, Warszawą i Wrocławiem oraz całkowitą likwidacją pociągów do Trójmiasta, Szczecina i Łodzi.

Z kolei Rzeszów, stolica województwa podkarpackiego, stracił całoroczne połączenie pospieszne z Warszawą – kursowanie nocnego pociągu „Wisłok” w nowym rozkładzie jazdy zostało ograniczone jedynie do wakacji. Oznacza to, że przez całą resztę roku bezpośrednie połączenie między Rzeszowem a Warszawą zapewniają wyłącznie ekspresy „Pieniny” i „Małopolska”.

Tych stacji nie obsługujemy

Na trasach kilkunastu pociągów pospiesznych – po grudniowym przejęciu ich przez PKP Intercity – zlikwidowano część postojów. Z dnia na dzień dostęp do sieci pociągów dalekobieżnych straciły: Nowy Dwór Mazowiecki, Gryfino, Biskupiec Reszelski, Oleszyce, Chojna, Czerwonka, Raczkki, Zaklików oraz brama do Biebrzańskiego Parku Narodowego – Osowiec.

W kolejnych miejscowościach liczbę postojów pociągów pospiesznych drastycznie ograniczono. W Kowalewie Pomorskim i w

Małdytach w ramach rozkładu jazdy 2007/2008 dziennie zatrzymywało się kilka pociągów pospiesznych – dziś obydwie miejscowości zostały z tylko jednym połączeniem dalekobieżnym na dobę.

Znacznie pogorszona możliwość dojazdu pociągami pospieszными do miejscowości turystycznych na Warmii i Mazurach. Stare Jabłonki, które jeszcze w poprzednim rozkładzie jazdy obsługiwane były przez kilka pociągów pospiesznych dziennie, obecnie zostały z zaledwie jednym pociągiem nocnym, kursującym wyłącznie w wakacje. Całoroczne pociągi pospieszne przestały również zatrzymywać się w położonych w Krainie Wielkich Jezior Wydminach oraz Starych Juchach – na obydwu tych stacjach postoje zachowały jedynie letnie pociągi sezonowe. Doprowadzono więc do nielogicznej sytuacji, że turyści do opisanych powyżej trzech letniskowych miejscowości na Warmii i Mazurach będą mogli dojechać wyłącznie pociągami sezonowymi, a całorocznymi – choćby i nawet w środku lata – już nie.

Wygaszanie popytu

Wycofany został jedyny pociąg pospieszny kursujący linią Goleniów – Kołobrzeg, który w sezonie letnim zapewniał bezpośrednie połączenie Wrocławia i Poznania z zachodniopomorskimi miastami: Nowogardem, Plotami, Gryficami i Trzebiatowem – są to zatem kolejne miejscowości, które straciły dostęp do pociągów dalekobieżnych.

Jeżeli nawet po przejęciu ruchu pospiesznego przez PKP Intercity w ofercie pojawiły się nieliczne nowe odcinki z ruchem dalekobieżnym, to rozkład jazdy został na nich ułożony tak, jakby celowo miał zniechęcać pasażerów do podróży koleją. Nowe połączenie Kłodzka z Warszawą przez Nysę i Opole w ferie, wakacje i długie weekendy realizowane jest pociągiem pospiesznym „Oleńka”. Problem w tym, że pociąg traci prawie godzinę na beczynny postój w środku trasy – na stacji Opole Główne od godz. 15.18 do godz. 16.07.

Wczoraj pospieszny, dziś tylko eurocity

Z pociągami pospieszными już musieli się pożegnać pasażerowie z lubuskiego odcinka magistrali E20 biegnącej do granicy polsko-niemieckiej. Zlikwidowana została grupa wagonów z Gdyni do Frankfurtu nad Odrą w pociągu pospiesznym „Bachus”, natomiast w pociągu pospiesznym relacji Berlin – Moskwa

przestał kursować wagon z miejscami siedzącymi dołączany na czas przejazdu przez Polskę – pociąg ten stał się więc niedostępny w komunikacji krajowej. W efekcie jedynie pociągi dalekobieżne, jakie pozostawiono na lubuskim odcinku magistrali E20, to drogie pociągi eurocity „Berlin-Warszawa-Express”.

A pomyśleć, że zaledwie miesiąc temu Czesław Warszewicz, prezes PKP Intercity, przekonywał w wywiadzie dla tygodnika „Newsweek”, że jego spółka nie przejmuje pociągów pospiesznych po to, by je likwidować i skazywać klientów na najdroższe połączenia: – *Być może dzięki temu, że zamiast dwóch pociągów uruchomimy jeden, będzie możliwe obniżenie niektórych cen.*

Jak na razie jednak likwidowane są połączenia pospieszne, podczas gdy znacznie droższe pociągi ekspresowe, intercity oraz eurocity dziwnym trafem zostają w rozkładzie jazdy.

Karol Trammer

Pociągi coraz mniej pospieszne

Podróże pociągami pospieszными trwają coraz dłużej

Warszawa → Lublin	
„LUBLINIANIN”	2007/2008: 2:40
179 km	2008/2009: 2:42
Warszawa → Kielce	
„STASZIC”	2007/2008: 3:27
193 km	2008/2009: 3:48
Warszawa → Suwałki	
„HAŃCZA”	2007/2008: 5:22
328 km	2008/2009: 5:24
Gdynia → Wrocław	
„PIAST”	2007/2008: 7:24
499 km	2008/2009: 7:50
Olsztyn → Wrocław	
„JEZIORAK”	2007/2008: 7:45
470 km	2008/2009: 7:56
Szczecin → Olsztyn	
„BRYZA”	2007/2008: 7:57
553 km	2008/2009: 8:29
Warszawa → Jelenia Góra	
„KARKONOSZE”	2007/2008: 10:17
542 km	2008/2009: 10:56
Bydgoszcz → Przemyśl	
„SAN”	2007/2008: 10:28
691 km	2008/2009: 11:01
Katowice → Gdynia	
„STOCZNIOWIEC”	2007/2008: 10:50
656 km	2008/2009: 11:40
Kołobrzeg → Kraków	
„KRAKOWIANKA”	2007/2008: 11:46
700 km	2008/2009: 12:29

Źródło: Sieciowe Rozkłady Jazdy Pociągów 2007/2008 i 2008/2009



Wiceminister infrastruktury Juliusz Engelhardt jest w rządzie człowiekiem Polskich Kolei Państwowych

Minister dupereli

– *To pan mnie o to pyta? Tutaj były decydowane państwowe sprawy o kolejach, o pieniądzach na kolej, a nie o duperelach* – wychodząc z sali Senatu, wybełkotał prof. Juliusz Engelhardt, wiceminister infrastruktury, gdy dziennikarz TVP zadał mu pytanie o niejasności przy przetargach w Grupie PKP, w których zlecenia otrzymywała firma EI-In należąca do Jana Wacha, brata prezesa PKP S.A. Andrzeja Wacha.

Gdy ta skandaliczna wypowiedź została wyemitowana w głównym wydaniu „Wiadomości”, Engelhardt szybko zaczął odwracać kota ogonem: – *Uważam ten materiał za obrzydliwy, nierzetelny, a co najważniejsze nieuczciwy dziennikarsko* – stwierdził w rozmowie z „Wolną Drogą”, dwutygodnikiem kolejarskiej „Solidarności”.

Dlaczego Juliusz Engelhardt tak nerwowo reaguje na informacje o nieprawidłowościach w Polskich Kolejach Państwowych? Kim jest wiceminister infrastruktury w rządzie Donalda Tuska?

Między Szczecinem i Warszawą

54-letni Engelhardt wywodzi się ze środowiska akademickiego – na początku lat 80. pracował w Politechnice Szczecińskiej, a od 1985 r. wykłada na Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego. Dorabia również prowadząc zajęcia w prywatnej Wyższej Szkole Biznesu w Gorzowie Wielkopolskim.

Mimo objęcia na początku stycznia 2008 r. stanowiska wiceministra, Engelhardt nie tylko nie zawiesił prowadzenia zajęć ze studentami, ale również nie zrezygnował z kierowania katedrą ekonomiki przedsiębiorstw na szczecińskiej uczelni. Życie zawodowe dzieli więc między Warszawą i oddalonym od niej o ponad 500 km Szczecinem.

Prof. Engelhardt naukowo specjalizuje się w ekonomice i organizacji transportu. Swoją rozprawę habilitacyjną poświęcił restrukturyzacji przedsiębiorstw transportowych. W 1999 r. z rąk prezydenta Aleksandra Kwaśniewskiego otrzymał tytuł profesora nauk ekonomicznych.

Wiele osób zajmujących kierownicze stanowiska na kolei to dawni studenci Engelhardta. Absolwentami studiów podyplomowych z zarządzania na Uniwersytecie Szczecińskim są między innymi: Zbigniew Zarychta – członek zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych, Jacek Nowak – dyrektor warszawskiego oddziału PKP PLK, Halina Sekita – prezes Kolei Mazowieckich, Grzegorz Siewiera – wiceszef poznańskiego oddziału PKP PLK, Jolanta Dałek – wiceprezes Warszawskiej Kolei Dojazdowej czy Hanna Izdebska – dyrektor biura ekonomicznego w centrali PKP PLK.

Engelhardt był ponadto promotorem prac doktorskich Włodzimierza Siekierskiego, naczelnika wydziału geodezji i dokumentacji technicznej w Oddziale Regionalnym PKP PLK w Poznaniu, oraz Ryszarda Jurkowskiego, który odpowiadał za przekwalifikowanie kolejarzy zwalnianych z PKP.

Teoria w praktyce

Wykładaną teorię Juliusz Engelhardt chętnie łączy z praktyką. Tworzył plany restrukturyzacji Polskich Kolei Państwowych, opracowywał prognozy przewozów dla PKP Cargo, jest również autorem biznesplanu Kolei Mazowieckich.



Prof. Juliusz Engelhardt z Polskimi Kolejami Państwowymi związał się na dobre i na złe.

(Fot. Ministerstwo Infrastruktury)

W latach 1994-1996 Engelhardt był zastępcą dyrektora generalnego PKP, by następnie zasiąść w radzie PKP jako ekspert ds. ekonomiczno-finansowych.

Engelhardt, będąc członkiem rady PKP w latach 1996-1998, nadzorował działalność zarządu PKP, którego prezesem był Jan Janik, a więc w czasie, gdy zaczęła się słynna afera wekslowa. Janik wystawił lub poręczył weksle gwarantowane przez PKP na łączną kwotę 850 mln zł. Ogólny bilans kadencji Janika to powstanie sześciomiliardowego zadłużenia Polskich Kolei Państwowych.

Ponownie do rady nadzorczej Polskich Kolei Państwowych Engelhardt trafił w listopadzie 2005 r. – zasiadał w niej do 20 grudnia 2007 r. Niecałe dwa tygodnie później – 2 stycznia 2008 r. – został powołany na obecnie zajmowane stanowisko wiceministra infrastruktury odpowiedzialnego za kolej.

Nie ma przeszkód, ale są bariery

Największym osiągnięciem Juliusza Engelhardta na stanowisku wiceministra jest usamorządowanie spółki PKP Przewozy Regionalne, a więc przekazanie tego przewoźnika szesnastu samorządom województw. Na zarzuty, że rozproszenie nadzoru właścicielskiego nad jednym

przedsiębiorstwem pomiędzy szesnastu marszałków województw doprowadzi do chaosu i uniemożliwi przeprowadzenie prawdziwych reform, Engelhardt odpowiada jedynie takimi oto frazesami: – *Te wszystkie działania są ukierunkowane na wygodę pasażerów.*

Często prawdziwe intencje działań wiceministra Engelhardta są naprawdę trudne do odgadnięcia. Niejasny jest na przykład jego stosunek do prywatyzacji spółek Grupy PKP. W rozmowie z dziennikiem gospodarczym „Parkiet” bardzo enigmatycznie stwierdził: – *Dzisiaj nie ma żadnych przeszkód, aby sprywatyzować wszystkie spółki kolejowe. Oczywiście, istnieją pewne bariery, więc nie będzie łatwo przeprowadzić tego procesu we wszystkich spółkach w szybkim tempie.*

Czasem jednak Juliuszowi Engelhardtowi zdarzają się nagłe przyipywy szczerości. Chociażby w momencie ogłaszania na przełomie stycznia i lutego 2008 r. konkursu na prezesa zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Wówczas Engelhardt nie pozostawił złudzeń, że całe postępowanie konkursowe jest fikcyjne. Na kilka tygodni przed otwarciem ofert złożonych przez kandydatów na szefa PKP PLK, wiceministrowi wymsknęło się, że wynik tego konkursu jest przesądzony i decyzją, kto zwycięży w konkursie, została już podjęta: – *Spokojni o swój hotel mogą być wiceprezesi PKP i PKP PLK.. Ci dwaj prezesi zostają ze swoimi ekipami* – powiedział Engelhardt w wywiadzie dla „Dziennika”.

Oslawiona już wypowiedź Engelhardta, w której niejasności przy przetargach w Grupie PKP określił mianem dupereli, była jego kolejnym przyipywem szczerości. Rzadko się bowiem zdarza, aby wiceminister – gdy jego szef właśnie zleca kontrolę dla wyjaśnienia nieprawidłowości – w publicznej wypowiedzi przedmiotową kwestię pogardliwie określał jako całkowicie niegodną uwagi. No ale stanowisko wiceministra to dla Engelhardta jedynie epizod, który prędzej czy później się skończy. Natomiast dobre stosunki z ludźmi Polskich Kolei Państwowych nie raz jeszcze mogą mu się przydać.

Karol Trammer

Wspólny bilet miesięcznie kosztuje 2,1 mln zł

Bilet coraz bardziej wspólny

Od 1 stycznia 2009 r. z biletami warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego można podróżować pociągami już na około 200 km linii kolejowych w aglomeracji stołecznej – od początku nowego roku system wspólnego biletu obejmuje już 16 gmin, zamieszkałych przez 2,2 mln mieszkańców. A jeszcze niedawno wydawało się, że integracji taryfowej ostatecznie nie uda się rozszerzyć poza granice Warszawy.

Hamulcowi kolejarze

Głównym hamulcowym rozwoju wspólnego biletu były Koleje Mazowieckie, które obawiały się – po tym jak pasażerowie zaczęli przestawiać się z biletów kolejowych na bilety ZTM – obniżenia swoich wpływów ze sprzedaży biletów. Halina Sekita, szefowa Kolei Mazowieckich, w grudniu 2007 r. próbowała nawet przekonywać, żeby do pomysłów rozszerzania strefy wspólnego biletu o miejscowości podwarszawskie wrócić dopiero za kilka lat. Równocześnie przewoźnik kolejowy w negocjacjach nieustannie podbijał stawkę, jaką chciałby otrzymywać za honorowanie biletów ZTM w swoich pociągach.

Koleje Mazowieckie stawiały kolejne warunki, a Leszkowi Rucie, dyrektorowi Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie, pozostawało mieszkańcom aglomeracji co jakiś czas przekazywać tą samą złą wiadomość – że tym razem wspólnego biletu w aglomeracji jeszcze nie uda się rozszerzyć o podstołeczne miejscowości. Połowa 2007 r., początek 2008 r. – kolejne obiecane terminy wciąż trzeba było wkładać między bajki.

Pasażerowie musieli zadowalać się bardzo powolnym rozwojem wspólnego biletu. Od 1 stycznia 2007 r., kiedy oferta ta została przywrócona po czterech latach przerwy, do podróżowania pociągami w granicach Warszawy uprawniały jedynie bilety 30- i 90-dniowe ZTM. Od czerwca 2007 r. do biletów honorowanych w pociągach Kolei Mazowieckich oraz Warszawskiej Kolei Dojazdowych dołączyły bilety dobowe, równocześnie strefa wspólnego biletu została rozszerzona o dwie podwarszawskie stacje – Opacz na linii WKD oraz Ząbki (było to jedynie dostosowanie obszaru funkcjonowania oferty do granic pierwszej strefy biletowej ZTM). Z początkiem 2008 r. ważne w pociągach stały się również bilety trzydniowe i siedmiodniowe ZTM.

Tournee po samorządach

Dopiero w listopadzie 2008 r. nastąpiło symboliczne wyjście wspólnego biletu poza pierwszą strefę taryfową Zarządu Transportu Miejskiego. Bilety ZTM zaczęły być

honorowane na terenie Piastowa, Pruszkowa oraz Sulejówka – czyli na odcinku, na którym pokrywają się trasy Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej. Wydawało się, że Koleje Mazowieckie powoli zaczynają się przekonywać do idei rozszerzenia obszaru integracji taryfowej kolei i komunikacji miejskiej.

Wkrótce jednak okazało się, że Koleje Mazowieckie dwukrotnie podwyższyły oczekiwane stawki za honorowanie biletów ZTM na kolejnych liniach kolejowych. Część podwarszawskich samorządowców – akurat w okresie głosowań nad lokalnymi budżetami – zaczęło otwarcie mówić, że nie stać ich na sfinansowanie tak wysokich dopłat dla przewoźnika kolejowego.



Od 1 stycznia 2009 r. wspólny bilet na kolej i komunikację miejską obejmuje 16 gmin z aglomeracji warszawskiej. (Fot. KT)

Dalszy rozwój wspólnego biletu znów więc stanął pod znakiem zapytania. Szef ZTM postanowił jednak nie dawać za wygraną i ruszył w tournée po urzędach miast, by przekonywać wójtów i burmistrzów, że wspólnie z Warszawą uda im się udźwignąć ten ciężar.

W końcu stanęło na tym, że co miesiąc Koleje Mazowieckie za honorowanie biletów ZTM w 16 gminach aglomeracji będą otrzymywać co miesiąc 2 136 650 zł – większość tej sumy będzie pochodzić z budżetu Warszawy, a podwarszawskie samorządy będą dokładać 604 718 zł.

Trzecia strefa

Dyrektor ZTM Leszek Ruta wydaje się być niewzruszony skalą problemów, jakie dotychczas pojawiły się na już ponad dwuletniej drodze do rozszerzenia wspólnego biletu o podwarszawskie miejscowości, i snuje wizję dalszego rozwoju. Jak chociażby utworzenia trzeciej strefy biletowej Zarządu Transportu Miejskiego, tak by warszawskie bilety umożliwiały dojazd koleją aż do Mińska Mazowieckiego, Łuszcza, Celestynowa, Nowego Dworu Mazowieckiego czy Grodziska Mazowieckiego.

Kolejne problemy, z którymi prędzej czy później będzie trzeba się zmierzyć, to umożliwienie podróżowania pociągami również na podstawie czasowych biletów ZTM – np. 40- czy 90-minutowych oraz rozszerzenie sieci sprzedaży biletów ZTM w kolejowych kasach biletowych poza Warszawą.

Dotychczasowe doświadczenia każą jednak sądzić, że realizacja dalszych planów rozwoju wspólnego biletu to kwestia przynajmniej jeszcze kilku lat...

Karol Trammer

Wspólny bilet w aglomeracji

Jakie bilety warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego ważne są w pociągach

→ BILET DOBOWY

Strefa 1: 9,00 zł (normalny), 4,50 zł (ulgowy)

Strefa 1 i 2: 14,00 zł (normalny), 7,00 zł (ulgowy)

→ BILET 3-DNIOWY

Strefa 1: 16,00 zł (normalny), 8,00 zł (ulgowy)

Strefa 1 i 2: 24,00 zł (normalny), 12,00 zł (ulgowy)

→ BILET 7-DNIOWY

Strefa 1: 32,00 zł (normalny), 16,00 zł (ulgowy)

Strefa 1 i 2: 48,00 zł (normalny), 24,00 zł (ulgowy)

→ BILET 30-DNIOWY ładowany na karcie miejskiej

Strefa 1: 78,00 zł (normalny), 39,00 zł (ulgowy)

Strefa 1 i 2: 116,00 zł (normalny), 58,00 zł (ulgowy)

→ BILET 90-DNIOWY ładowany na karcie miejskiej

Strefa 1: 196,00 zł (normalny), 98,00 zł (ulgowy)

Strefa 1 i 2: 290,00 zł (normalny), 145,00 zł (ulgowy)

→ BILET SENIORA

Strefa 1 i 2: 40,00 zł

Strefa 1: miasto Warszawa oraz stacje Ząbki i Opacz
Strefa 1 i 2: obszar węzła warszawskiego ograniczony stacjami: Chotomów, Nieporęt, Zagościniec, Sulejówek-Miłosna, Śródborów, Zalesie Górne, Opacz, Pruszków, Płochocin.

Da się wozić jeszcze więcej pasażerów i zarabiać jeszcze więcej pieniędzy. Trzeba tylko obniżyć ceny biletów

ANTY podwyżki

W marcu 2007 r. zachodniopomorski zakład spółki PKP Przewozy Regionalne obniżył ceny biletów w aglomeracji szczecińskiej – nawet o prawie 30%. Przejazd ze Szczecina do Goleniowa i Stargardu Szczecińskiego stanął z 7 zł do 5 zł, a ze Szczecina do Gryfina – z 6 zł do 5 zł.

W efekcie tych obniżek, liczba pasażerów na trzech trasach wylotowych ze Szczecina w ciągu pół roku wzrosła o ponad 100 tysięcy. W pierwszych miesiącach po wprowadzeniu niższych cen – od marca do sierpnia 2007 r. – pociągami osobowymi między Stargardem, Goleniowem, Gryfinem, a Szczecinem podróżowało 265 tys. pasażerów, podczas gdy przed wprowadzeniem tańszej taryfy na tych samych odcinkach w porównywalnym okresie (marzec – sierpień 2006 r.) z usług kolei skorzystało jedynie 160 tys. osób.

Sukces nie byłby tak duży, gdyby obniżce cen biletów nie towarzyszyła lokalnie zorientowana promocja. – *Wyszliśmy z informacją prasową i płatną reklamą do mediów, ukazujących się w tych miejscowościach, jak chociażby „Gazeta Goleniowska”, „7 dni Gryfina” czy stargardzka telewizja kablowa Vectra – wspomina Andrzej Chańko, dyrektor Zachodniopomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych. – Listonosze roznosili ulotki do skrzynek pocztowych, informację zamieściliśmy też na forach internetowych.*

Cztery razy więcej pasażerów

Spółka PKP Przewozy Regionalne, obserwując coraz lepsze wyniki, zdecydowała się sukcesywnie obniżać ceny biletów na kolejnych trasach Zachodniego Pomorza.

Po objęciu na początku 2008 r. nowych odcinków niższymi cenami biletów, liczba podróżujących z Kamienia Pomorskiego do Szczecina i z Gryfic do Szczecina potroiła się, a w przypadku odcinków Płoty – Szczecin, Płoty – Nowogard czy Gryfice – Nowogard zwiększyła się nawet czterokrotnie!

Dziś wzorce zachodniopomorskie stosuje się także w innych regionach. Spółka PKP Przewozy Regionalne w sumie już na 79 odcinkach w różnych częściach kraju wozi pasażerów stosując niższą taryfę – wszystkie te odcinki łączy hasło reklamowe: „Połączenie w dobrej cenie”.

Tańsze bilety nie tylko skutkują pozyskaniem przez kolej nowych klientów, ale również przyczyniają się do poprawy wyników finansowych. – *Mimo że ceny biletów*

spadły, zanotowaliśmy zwiększenie wpływów – z satysfakcją mówił „Dziennikowi Bałtyckiemu” Andrzej Chańko.

Więcej za mniej

Obniżki cen biletów nie tylko na kolei przynoszą zwiększenie wpływów finansowych. Również dla zarządów komunikacji miejskiej coraz częściej sposobem na podreperowanie sytuacji ekonomicznej staje się wprowadzanie niższych cen biletów.

Gdański Zarząd Transportu Miejskiego w 2008 r. aż dwukrotnie obniżał ceny biletów miesięcznych – cena biletu sieciowego najpierw w styczniu spadła ze 132 zł do 110 zł, a następnie w październiku do 98 zł. Od 2007 r. do października 2008 r. cena biletu miesięcznego na jedną trasę przez rok spadła z 71 zł do 62 zł. Równocześnie część biletów czasowych pozostawiono w starej cenie, wydłużając jednak czas ich ważności – bilet za 2,80 zł, który w 2007 r. uprawniał do 30 minut podróży gdańską komunikacją, dziś ważny jest już przez 45 minut.

W Gdańsku efektem wprowadzenia tańszej taryfy przewozowej są – podobnie jak na zachodniopomorskiej kolei – zwiększone przychody ze sprzedaży biletów: rok 2007 zamknięto wpływami w wysokości 86,1 mln zł. Już wiadomo, że wpływy w roku 2008 wyniosły co najmniej 91,9 mln zł – oznacza to, że dzięki obniżce cen biletów do budżetu Gdańska wpłynęło dodatkowych 6 mln zł.

Obniżki zamiast dotacji

Obniżka cen biletów była zasadniczym – a przy tym bardzo skutecznym – elementem walki z pogarszającymi się wynikami finansowymi Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Lublinie. Dzięki temu, że w 2004 r. bilet jednorazowy stanął tam z 2



Dyrektor Zachodniopomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych: „Mimo że ceny biletów spadły, zanotowaliśmy zwiększenie wpływów”. (Fot. KT)

zł do 1,60 zł, a bilet miesięczny ze 110 zł do 89 zł, stratę przedsiębiorstwa udało się zmniejszyć się o 40%.

Jak to możliwe, że ten kto obniża ceny, zarabia więcej? Spadek ceny powoduje wzrost popytu – to elementarne podstawy ekonomii.

Na przykładzie trasy kolejowej Gryfice – Nowogard prześledźmy jak działa to w praktyce. Przed obniżką bilet na przejazd między tymi miastami kosztował 7,50 zł – przy wysokiej cenie z usług kolei zdecydowało się skorzystać 389 osób. Dało to 2917,50 zł wpływów ze sprzedaży biletów. Po obniżce ceny biletu do 5 zł popyt znacznie wzrósł – niższa cena przyciągnęła 1722 pasażerów. Bilety stały się tańsze, ale dzięki temu sprzedano ich znacznie więcej. Z ich sprzedaży uzyskano 8610 zł, czyli wpływy dzięki obniżce cen wzrosły prawie trzykrotnie.

Przewoźnicy kolejowi jak na razie dość rzadko decydują się obniżać ceny biletów i tym sposobem zdobywać nowych pasażerów. Zwykle w obliczu problemów wolą skomleć o większe dotacje i grozić likwidacjami połączeń.

Karol Trammer

Sukces w cenie

Jak tańsze bilety zwiększyły liczbę pasażerów

GRYFICE – NOWOGARD
(7,50 zł) 5,00 zł

389 ↗ 1722

SZCZECIN – PŁOTY
(14,00 zł) 9,00 zł

1810 ↗ 7470

SZCZECIN – KAMIENI
(14,00 zł) 9,00 zł

5893 ↗ 18076

KOSZALIN – KOŁOBRZEG
(9,00 zł) 6,00 zł

14938 ↗ 29153

PŁOTY – NOWOGARD
(4,50 zł) 3,00 zł

466 ↗ 1848

SZCZECIN – TRZEBIATÓW
(17 zł) 12,00 zł

5259 ↗ 14086

SZCZECIN – GRYFICE
(15,50 zł) 10,00 zł

6468 ↗ 18648

SZCZECIN – MIĘDZYDROJE
(17,00 zł) 13,00 zł

26474 ↗ 46710

(7,50 zł) – cena przed obniżką, 5,00 zł – cena po obniżce

Liczba pasażerów przed obniżką cen (lut-y-lipiec 2007)

Liczba pasażerów po obniżce cen (lut-y-lipiec 2008)

Źródło: PKP Przewozy Regionalne

„Kolejarze, bądźmy razem w trakcie strajku ostrzegawczego” – wspólnie apelowali Stanisław Stolorz, szef Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, i Henryk Grymel, przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, przed przystąpieniem do listopadowych akcji protestacyjnych. Strajki na kolei miały być jednym z najważniejszych elementów jesiennych protestów w obronie emerytur pomostowych.

I choć 6 listopada 2008 r. związkowcom udało się zablokować węzły kolejowe w Katowicach oraz Bydgoszczy, 19 listopada w Białogardzie i Krakowie oraz 9 grudnia w Warszawie, to jednak zamiast zaprezentować w ten sposób swoją jedność i siłę, pokazali jak bardzo słabe stały się związki zawodowe na kolei.

Strajki, których nie było

Choć działacze Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP oraz Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność” wszystkie jesiennie blokady torów konsekwentnie nazywali „strajkami ostrzegawczymi”, to w rzeczywistości w listopadzie i grudniu do żadnych strajków nie doszło. W żadnym z miast działaczom związkowym nie udało się bowiem zmobilizować kolejarzy do przerywania pracy, a dopiero w takiej sytuacji można mówić o strajku. Kursowanie pociągów za każdym razem uniemożliwiały stojące na torach grupy związkowców – w większości etatowych działaczy, którzy oddelegowani do działalności związkowej od dawna już nie pracują na stanowiskach bezpośrednio związanych z ruchem kolejowym.

Do miana strajku może pretendować jedynie akcja protestacyjna w Katowicach, gdzie na jednej nastawni miejscowi dyżurni ruchu w asyście szefów kolejarzskich związków zawodowych na dwie godziny na wszystkich semaforach ustawili czerwony sygnał „stój”. Tyle że tak naprawdę zrobili to tylko dla porządku, ponieważ równocześnie tory i tak blokowane były przez grupę związkowców.

Aby udało się zablokować tory, na każdą jesienną blokadę uczestników trzeba było zwozić z innych regionów – stację Kraków Główny blokowali działacze organizacji zakładowych między innymi z Przemysła, Katowic czy Bielska-Białej. Ruch kolejowy w Warszawie wstrzymali związkowcy nawet z Krakowa, Trójmiasta, Górnego Śląska oraz Przemysła.

W pikietach organizowanych w różnych częściach Polski przeważnie uczestniczyły te same osoby, co oznacza, że na poszczególnych węzłach kolejowych jest zbyt mało aktywnych związkowców, którzy własnymi siłami zdołaliby zablokować ruch pociągów. We wszystkich jesiennych akcjach protestacyjnych – na ponad 120 tys. pracowników Grupy PKP – w sumie uczestniczyło ledwie kilkadziesiąt osób.

Wprost karykaturalnym elementem jesieni protestów było zablokowanie 19 listopada przez działaczy związkowych dojeżdża do...



Niby-strajki

Podczas jesiennych blokad węzłów kolejowych związki zawodowe pokazały, jak bardzo są słabe

kas biletowych w holu dworca Kraków Główny. Uniemożliwiając pasażerom zakup biletów, związkowcy protestowali przeciwko planom przeniesienia siedziby dyrekcji Zakładu Południowego PKP Intercity z Krakowa do Katowic, a więc w sprawie zupełnie błażej dla zwykłego kolejarza.

Straż Ochrony Kolejarzy

Najważniejszym sojusznikiem działaczy związkowych podczas ostatnich blokad torów była Straż Ochrony Kolei. Funkcjonariusze tej formacji – wyspecjalizowanej w wystawianiu mandatów za przechodzenie przez tory w miejscach niedozwolonych (w 2006 r. sokiści wystawili 18 tys. mandatów z nielegalne przekraczanie torów) – podczas jesiennych blokad jedynie biernie przyglądali się związkowcom blokującym ruch pociągów, choć pikietowanie na torach kolejowych jest przecież nielegalne. – *Akcja protestacyjna jest niezgodna z prawem i bez jakichkolwiek podstaw przewidzianych w ustawie o rozwiązywaniu sporów zbiorowych* – Michał Wrzosek, rzecznik prasowy PKP S.A., podkreślał w oświadczeniach na bieżąco przesyłanych do mediów podczas trwania akcji protestacyjnych na kolei. I zawsze dodawał: – *Strajk uderza w klientów Grupy PKP – pasażerów i kontrahentów towarowych.*

Mimo to władze Grupy PKP nic nie robiły, aby przerwać nielegalne pikiety związków zawodowych odbywające się na terenie kolejowym i jak najszybciej przywrócić ruch pociągów, tylko spokojnie oczekiwały aż działacze łaskawie postanowią zejść z torów. A w tym czasie tysiące pasażerów czekały w unieruchomionych pociągach lub koczowały na dworcach kolejowych.

– *PKP nie chcą siłą odblokowywać torów, ponieważ nie chcą zaostrzyć konfliktu i doprowadzać do sytuacji konfrontacyjnej* – tak Wrzosek tłumaczył zupełną bezczynność władz kolei wobec związkowców.

Karol Trammer

Oni zablokowali warszawski węzeł kolejowy



9 grudnia 2008 r. Blokada torów na stacji Warszawa Zachodnia. Od lewej: **Henryk Grymel** - szef kolejarzkiej „Solidarności”, **Roman Irek** - przewodniczący Związku Zawodowego Kolejarzy Okręgu Centralnego, **Marian Kogut** - szef rady branżowej trakcji i wagonów Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, **Włodzimierz Sztern** - wiceprzewodniczący FZZP PKP. (Fot. KTx5)

• POCZTA „Z BIEGIEM SZYN”

O kolei można pisać na różnych poziomach. Także na poziomie tabloidów. Do tego poziomu zmierza artykuł „Chaos” („Z Biegiem Szyn”, nr 6/2008), w którym z „troską” pochyla się Pan nad rzekomym – tytułowym – chaosem w kolejowych inwestycjach, których inwestorem jest PLK. Polemika ze wszystkim, w czym minął się Pan z prawdą w obszernym artykule wymagałaby tekstu przynajmniej dwa razy dłuższego. Pozwolę sobie na kilka uwag ogólnych.

Po pierwsze: inwestycje to nie tylko ludzie i maszyny na torach. To ledwie spektakularne zakończenie całego długoletniego procesu. Zanim wbije się w ziemię symboliczną „pierwszą łopatę”, specjaliści wielu dziedzin muszą przez kilka lat torować drogę do tego, by prace mogły się rozpocząć. Zaczyna się ona od planowania strategicznego, określającego spodziewane efekty tej lub innej inwestycji, z uwzględnieniem zobowiązań międzyrodzajowych. Następnie wchodzi w fazę udokumentowania zasadności koncepcji inwestycyjnej celem uzyskania akceptacji na umieszczenie danej inwestycji w programach unijnych i rządowych i ubiegania się o przyznanie decyzji finansowej. Przechodzimy dalej do przygotowania procesu projektowego. Zaczynają się tu procedury przetargowe, trwa nadal praca nad przygotowaniem wniosków o dofinansowanie. Faza projektowa również jest skomplikowana i różnorodna; innego rodzaju umiejętności są potrzebne do przygotowania materiałów przetargowych i wyłonienia wykonawcy studium wykonalności, inne – do projektu budowlanego. Wyłoniliśmy wykonawców – czy to pora na biernie oczekiwanie na rezultat ich pracy? Z całą pewnością – nie. Najlepiej dowodzi tego casus łącznicy Służewiec – Okęcie, a nie jest to przykład odosobniony. Trzeba stać w kontakcie z wykonawcą, wspierać go np. w pozyskiwaniu uzgodnień i zezwoleń administracyjnych, budowlanych i środowiskowych, sprawdzać rzetelność wykonywanej pracy, prawidłowość użycia materiałów, terminowość rozpoczynania i ukończenia poszczególnych faz robót itd. Przypominam, że inwestycje odbywają się na żywym, cały czas funkcjonującym organizmie, przy stałym prowadzonym ruchu kolejowym. Tu potrzebni są i specjaliści od eksploatacji (zamknięcia torowe!) i ci, którzy przyjrzą się sposobowi wykorzystania zamknięć do wykonania planowanych prac. To tylko daleko niepełny skrót wszystkiego, co trzeba wykonać, aby móc uroczystie przeciąć wstęgę na nowo przekazany

użytku odcinku linii. Sztuka prowadzenia inwestycji (na wielu frontach równocześnie – dodam) wymaga podejmowania na co dzień operatywnych decyzji, borykania się z problemami trudnymi do przewidzenia (technicznymi, finansowymi, prawnymi, eksploatacyjnymi), ścisłego kontrolowania dokumentów finansowych, bieżącego sprawdzania przebiegu prac na każdym etapie.

Brak kontroli procesu inwestycyjnego doprowadziłby do całkowitego chaosu – a wtedy dopiero miałby Pan – i słusznie – co krytykować.

Jaki zatem specjalista powinien kierować tym przedsięwzięciem? Inżynier? Ale projektant czy budowlaniec? Prawnik? A w czym specjalizujący się? W prawie unijnym, cywilnym, zamówień publicznych, budowlanym, ochrony środowiska? Specjalista od eksploatacji? Osób znających się na wszystkim nie ma. Na kogoś wszakże trzeba postawić, a następnie pozwolić mu otoczyć się gronem specjalistów w poszczególnych dziedzinach.

Po drugie: zbyt łatwo przychodzi Panu pisanie personalnych inwektyw. Przykład? Dyrektor Siewiera zna kolej z wielu stron. Jest specjalistą eksploatacji kolei, ale kierował inwestycjami jako naczelny dyrektor DOKP. Pan natomiast ubarwia tekst śródtytułem „Sokista, czyli specjalista”. Ma to dowodzić tezy: niewłaściwy człowiek na niewłaściwym stanowisku. Rzeczywiście, dyrektor Siewiera był komendantem SOK (wspaniałym, miałem przyjemność pracować pod Jego komendą!), ale czy w czymkolwiek umniejszyło to Jego umiejętności? Raczej jeszcze je poszerzyło. Sokista, Panie Redaktorze, to specjalność wymagająca zarówno praktyki, jak wszechstronnej znajomości kolei.

W podobny sposób obraża Pan innych najwyższej klasy specjalistów: Panią Ewę Świniarską, Pana Jacka Nowaka, Pana Kazimierza Peryta, Pana Bogdana Ciszewskiego, Pana Prezesa Krzysztofa Celińskiego. Jak na jeden artykuł, to rekord demagogii i dziennikarskiej niesolidności.

Po trzecie: jak Pan sobie wyobraża kierowanie inwestycjami o wartości kilku miliardów złotych rocznie? Może tak: siedzi sobie w fotelu multispecjalista (prawnik, inżynier, ruchowiec w jednej osobie); ma przed sobą kamery z obrazkami: z negocjacji w Brukseli, z biur projektowych, placów budów, z biura zamówień publicznych *et caetera*? Naciska tylko właściwe przyciski i wszystko toczy się sprawnie? A może manewruje joystickiem?

Krzysztof Łańcucki,
rzecznik prasowy PKP PLK S.A.



Powtórka z rozrywki

Od nowego roku nie będzie konkurencji na kolei regionalnej, współzawodnictwo znika po jednym przetargu wygranym przez konkurencję PKP. Rząd znalazł lukę w prawodawstwie unijnym, zwalnającą samorządy z obowiązku rozpisywania przetargów na obsługę linii, jeśli one same są właścicielami przewoźnika kolejowego. W Niemczech od wprowadzenia konkurencji rynek wzrósł z 498 mln pociągokilometrów w 1996 roku do 635 mln pociągokilometrów w 2005 roku. W 90 ogłoszonych w pierwszej dekadzie reform przetargach szukano najlepszych wykonawców dla 114 mln pociągokilometrów. W 2005 roku 12 % rynku obsługiwal „inni”.

W Polsce mechanizmów rynkowych w kolei mamy bez porównania mniej niż w Czechach, Szwecji czy RFN. W Szwecji mechanizm przetargów o obsługę linii funkcjonuje już od 19 lat. W Czechach ponad połowa tamtejszych 13 regionów korzysta z usług także prywatnych przewoźników. W Polsce tylko 1 z 16.

Do tego zniesiono konkurencję w przewozach dalekobieżnych koleją. Gdyby przekazano samorządom tabor do przewozów dalekobieżnych zamiast włączać część dalekobieżną PKP PR do PKP Intercity, wówczas na tym rynku nie powstałaby sytuacja 100-procentowego monopolu jednego przewoźnika dalekobieżnego. Autobusy czy samoloty to dla pociągów tzw. konkurencja resztowa, są albo zbyt wolne, niewygodne albo zbyt energochłonne, a ich dworce są na odległych przedmieściach.

Większość nauk ekonomicznych jest właściwie o monopolach i konkurencji. Skutki obecnych posunięć rządu mogą więc być antycypowane. Ludzie, którzy te decyzje podejmowali z pewnością wiedzieli co robią, i kierowali się *vested interests*, jak się zbiorczo mówi na wszystko inne niż interes konsumentów.

Listopadowy „The Economist” zalicza Polskę do krajów o niedziałającej demokracji. Finansowanie dużych partii z budżetu stworzyło tamę dla wchodzących na rynek partii, które mówią o oligarchii, o tym że nie mają 10-30 mln na kampanię. A bez demokracji interes konsumentów często przegrywa – nie każdy oligarcha chce dobrze.

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: 170 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:** Warszawa: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej PKP PLK S.A., ul. Targowa 74, **Jak otrzymać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 1,60 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.