

Ziemia niczyja • Wykorzystać kryzys • Prezes do emerytury

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

MARZEC – KWIECIEŃ 2009

Nr 2 (40)



NAJDROŻSZA KOLEJ



*Koleje
Mazowieckie
z roku na rok
pochłaniają
coraz większe
dotacje
i sprzedają
coraz droższe
bilety*

RUCH MIĘDZYREGIONALNY

Inter Regio zamiast pospiesznych

W grudniu 2008 r. pociągi pospieszne w wyniku odgórnej decyzji Ministerstwa Infrastruktury i PKP S.A. zostały przekazane ze spółki PKP Przewozy Regionalne do PKP Intercity. Przewoźnik pozbawiony pociągów pospiesznych wcale jednak nie zamierza zrezygnować z obsługi segmentu połączeń dalekobieżnych. 1 marca 2009 r. spółka PKP Przewozy Regionalne uruchomiła pierwszy pociąg nowej kategorii Inter Regio, który w piątkowe i niedzielne wieczory łączy Warszawę z Białymstokiem. Inter Regio pokonuje relację z Białegostoku do stolicy w 2 godz. 30 min., czyli w czasie takim samym jak pociąg pospieszny PKP Intercity. Podróż, choć trwa tyle samo, jest jednak wyraźnie tańsza – przejazd pospiesznym z Warszawy do Białegostoku kosztuje 36 zł, podczas gdy za bilet normalny na tę trasę w taryfie Inter Regio należy zapłacić tylko 28 zł.

Pod koniec kwietnia spółka PKP Przewozy Regionalne zamierza uruchomić kolejne połączenia kategorii Inter Regio – będą one kursować w relacjach Warszawa – Poznań, Wrocław – Kraków, Wrocław – Rzeszów i Kraków – Przemyśl. Obsługę taborową pociągów Inter Regio mają zapewnić zmodernizowane zespoły trakcyjne EN57 i EN71 lub wagony piętrowe. Podstawową przewagą połączeń Inter Regio ma być niska cena i krótki czas jazdy, a nie wysoki komfort podróży.

POLITYKA

Ucieczka do europarlamentu

Wiceminister infrastruktury odpowiedzialny za kolej oraz wiceprzewodniczący sejmowej komisji infrastruktury, który w swojej działalności parlamentarnej skupia się szczególnie na problemach kolei, startują w nadchodzących wyborach do Parlamentu Europejskiego. Z pierwszego miejsca na liście Polskiego Stronnictwa Ludowego w okręgu obejmującym województwo lubuskie oraz zachodniopomorskie kandydować będzie wiceminister Juliusz Engelhardt (na zdjęciu z lewej). Natomiast w województwie mazowieckim kandydatem PSL w wyborach europejskich będzie poseł Janusz Piechociński (z prawej). Piechociński nie ukrywa, że wpływ na jego decyzję o kandydowaniu do europarlamentu ma ochłodzenie się jego stosunków z szefem PSL Waldemarem Pawlakiem oraz krytyczne podejście do działań rządzącej koalicji Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego. (Fot. z lewej – Ministerstwo Infrastruktury)

INWESTYCJE

Dwa razy więcej dyrektorów

Do 2008 r. w warszawskim oddziale regionalnym spółki PKP Polskie Linie Kolejowe wystarczał jeden zastępca dyrektora ds. projektów inwestycyjnych. Od początku 2009 r. jest ich aż czterech! Obsada ścisłego kierownictwa oddziału po ostatnich zmianach w strukturze zwiększyła się z trzech do sześciu osób – teraz oddziałem kieruje dyrektor wraz wicedyrektorem ds. ekonomiczno-finansowych i czterema równolegle do siebie działającymi wicedyrektorami ds. projektów inwestycyjnych.

Do Jerzego Janeczka, dotychczasowego zastępcy dyrektora sprawującego ogólny nadzór nad inwestycjami, dołączyli: Marek Faber, Krzysztof Pietras i Piotr Ziętek, którym przydzielono nadzór nad poszczególnymi projektami. Faber odpowiada za inwestycje w węzle łódzkim. Pietras nadzoruje modernizację magistrali E65 na odcinku między Warszawą i Nasielskiem. Z kolei w gestii Ziętka znalazły się inwestycje na linii Warszawa – Skierniewice. – *Dodatkowo wszyscy panowie dyrektorzy wykonują inne obowiązki i zalecenia związane z projektami inwestycyjnymi na terenie warszawskiego oddziału regionalnego* – wyjaśnia Marta Szklarek, rzecznik prasowy Oddziału Regionalnego PKP PLK w Warszawie.

Jak widać, w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe coraz silniejsze staje się przekonanie, że jakość realizowanych inwestycji będzie tym lepsza, im więcej będzie osób na stanowiskach dyrektorskich. O tym, że biurokracja w pionach inwestycyjnych PKP PLK rozrasta się do granic możliwości, a odpowiedzialność za poszczególne projekty coraz bardziej się rozmywa, pisaliśmy już w tekście „Chaos” („Z Biegiem Szyn” nr 38, listopad-grudzień 2008).

KONTROLA

Kontrola po terminie

Wreszcie - z ponadrocznym opóźnieniem - sejmikowi województwa mazowieckiego udało się sfinalizować kontrolę działań zarządu województwa i urzędu marszałkowskiego w zakresie nadzoru nad Kolejami Mazowieckimi. Kontrola pierwotnie miała zostać zrealizowana do końca października 2007 r. – ostatecznie udało się ją zakończyć dopiero w listopadzie 2008 r.

Komisja rewizyjna sejmiku skontrolowała dokumenty Kolei Mazowieckich, sprawozdania zarządu województwa, umowy zawarte ze spółką PKP Przewozy Regionalne, uchwały sejmiku oraz protokoły komisji sejmiku.

Początkowo Adam Struzik, marszałek województwa mazowieckiego, starał się uniemożliwić przeprowadzenie kontroli. Struzik odmówił udostępnienia dokumentów, argumentując, że sejmik województwa nie ma uprawnień do kontrolowania spółek samorządowych. Komisja rewizyjna otrzymała żądane dokumenty dopiero w marcu 2008 r.

Kontrola potwierdziła, iż Koleje Mazowieckie nie regulowały opłat za dzierżawę taboru od spółki PKP Przewozy Regionalne – w 2007 r. zadłużenie z tego tytułu osiągnęło 50 mln zł. Co więcej, komisja rewizyjna sejmiku stwierdziła, że Koleje Mazowieckie za 2006 r. wykazały 218 tys. zł zysku, choć w rzeczywistości przewoźnik ten poniósł stratę przekraczającą 1 mln zł. W obliczu powyższych problemów finansowych, władze spółki Koleje Mazowieckie powinny rozważyć ogłoszenie upadłości bądź przyjęcie programu naprawczego – nie zastosowano żadnego z tych rozwiązań.

Komisja rewizyjna wskazuje ponadto, że rada nadzorcza Kolei Mazowieckich nie wywiązywała się ze swoich podstawowych obowiązków. „Brak jest corocznych sprawozdań rady nadzorczej z wyników przeprowadzonej kontroli sprawozdań finansowych spółki oraz sprawozdań zarządu z działalności” – można przeczytać w protokole pokontrolnym komisji rewizyjnej.

MUZEUM KOLEJNICTWA

Od karykatury do kolei



Zmiany personalne w Muzeum Kolejnictwa. Nowym dyrektorem tej placówki został Ferdynand Ruszczyc, były szef Muzeum Narodowego. Ruszczyc zastąpił Janusza Sankowskiego. Sankowski w zeszłym roku złożył rezygnację po tym jak przewodniczący fundacji Era Parowozów Robert Dylewski wraz z kryminologiem Piotrem Lewandowskim złożyli doniesienie do prokuratury o niszczących i złomowanych zabytkowych parowozach w Muzeum Kolejnictwa. Wśród miłośników kolei placówka zyskała miano mauzoleum kolejnictwa.

Ferdynand Ruszczyc pełni obowiązki dyrektora muzeum od początku lutego. Jest historykiem sztuki, na początku lat 90. był szefem stołecznego Muzeum Karykatury, a od 1995 r. kierował Muzeum Narodowym w Warszawie. W 2007 r. minister kultury, zarzucając Ruszczycowi nieprawidłowości, odwołał go z tej funkcji.

Od tego czasu Ruszczyc nigdzie nie mógł znaleźć miejsca. Był zatrudniony przy organizacji Roku Chopinowskiego 2012, jednocześnie jednak starał się o posadę mazowieckiego wojewódzkiego konserwatora zabytków – bez powodzenia. Przeciwno powołaniu Ruszczycy na stanowisko konserwatora protestowali miłośnicy zabytków.

Przedstawiciele samorządu województwa mazowieckiego, któremu podlega Muzeum Kolejnictwa, odwierają zarzuty, jakoby nowy fotel dyrektorski miał być dla Ruszczycy jedynie poczekalnią na lepsze czasy. Miejmy nadzieję, bo podupadające Muzeum Kolejnictwa bardzo potrzebuje pasjonata z wizją.

ODZNACZENIA

Sami dla siebie

Z okazji czwartej rocznicy powstania Kolei Mazowieckich, zarząd spółki wyróżnił osoby najbardziej zasłużone dla powstania i rozwoju przewoźnika. Medalami „Zasłużony dla Kolei Mazowieckich” zostali odznaczeni: marszałek województwa Adam Struzik, były wicemarszałek Bogusław Kowalski, skarbnik województwa Marek Mieszalski, dyrektor urzędu marszałkowskiego Waldemar Kuliński, prezes PKP S.A. Andrzej Wach oraz były prezes spółki PKP Przewozy Regionalne Janusz Dettlaff.

Ponadto medale trafiły do przedstawicieli kierownictwa Kolei Mazowieckich – dyrektora biura zarządu Marka Dawidowicza, dyrektora biura spraw pracowniczych Danuty Nowak oraz dyrektora biura strategii, rozwoju i współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego Romana Sieleckiego.

Jak widać, odznaczenia w większości trafiły do osób, dla których dbanie o interes Kolei Mazowieckich jest obowiązkiem pracowniczym lub urzędniczym. Przykładowo do podstawowych obowiązków odznaczonego medalem Marka Dawidowicza należy przygotowywanie dokumentów na posiedzenia zarządu i rady nadzorczej Kolei Mazowieckich, prowadzenie protokołów oraz ich archiwizowanie. Czy Dawidowicz dostał medal za skrupulatne wypełnianie tych czynności?

Uroczystość przyznania medali „Zasłużony dla Kolei Mazowieckich” odbyła się 26 stycznia 2009 r. w specjalnie wynajętych wnętrzach ekskluzywnej warszawskiej restauracji Villa Foksal.

• PUNKT WIDZENIA

„Pogłębiają się negatywne tendencje”

Jak kryzys gospodarczy wpłynie na transport kolejowy?



Komentuje JANUSZ PIECHOCIŃSKI, poseł Polskiego Stronnictwa Ludowego, wiceprzewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury:

Informacja Głównego Urzędu Statystycznego za 2008 rok potwierdza załamanie – głównie w czwartym kwartale – popytu polskiej gospodarki na usługi transportowe. Niestety dwa pierwsze miesiące potwierdzają pogłębianie się tych negatywnych tendencji. Transport – szczególnie kolejowy i morski – pierwszy sygnalizował spowolnienie, a nawet nadejście kryzysu.

Kryzys na kolei, a przez to droższy i trudniej dostępny dla kolejowego rynku pieniądź, to mniej inwestycji w tabor. Trzeba będzie także walczyć o utrzymanie przewozów na porównywalnym poziomie z 2008 roku. Należy liczyć się z presją zredukowania połączeń – szczególnie o niskim obłożeniu. PKP Intercity nie znajdzie się na giełdzie i będzie miało olbrzymie kłopoty ze znalezieniem wkładu własnego do planowanych inwestycji taborowych. Niestety, podsuwany rządowi mój pomysł udzielenia gwarancji Agencji Rozwoju Przemysłu dla rozpoczęcia procesów przetargowych na modernizację i zakup nowego taboru (poprzez uruchomienie w formie 30% zaliczek z funduszy UE) na razie nie znajduje w rządzie aprobaty. Wiele samorządów spowolni przygotowania do uruchomienia kolei metropolitalnych (Trójmiasto, Wrocław, Śląsk). Mazowsze nie zrealizuje deklarowanych nakładów na przebudowę infrastruktury i wymianę całości taboru WKD. W obszarze przewozów towarowych państwowe PKP Cargo jeszcze szybciej niż dotąd tracić będzie udział w rynku i stanie przed decyzją o kolejnej fali cięcia zatrudnienia oraz ograniczania działalności.

Wystąpią poważne problemy płynności rozliczeń Grupy PKP – na czele z problemem utraty przez PKP Polskie Linie Kolejowe zdolności finansowej do realizacji procesów inwestycyjnych i modernizacyjnych. Definitywnie nie zostanie zrealizowany w całości program budowy i przebudowy dworców na EURO 2012. Cały rynek kolejowy zmniejszy zamówienia na nowe wyposażenie i tabor.

• GŁOSY

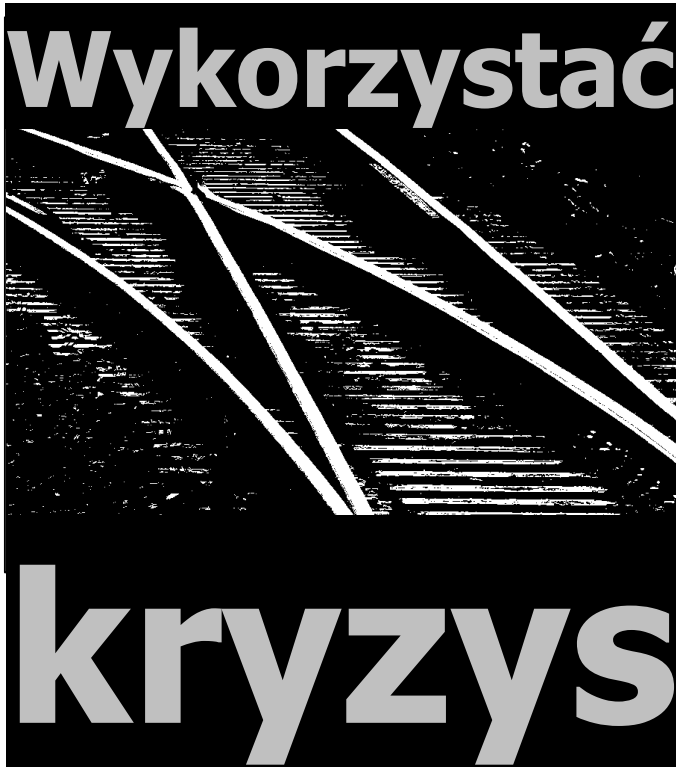
„To jest całkiem tam z boku, gdzieś na obrzeżach Mazowsza”

Grzegorz Kuciński, członek zarządu Kolei Mazowieckich ds. przewozów i promocji, o linii Radom – Dęblin

„Przedłożenie do konsultacji społecznych projektu kolei dużych prędkości (...) spowodowało odbiór wręcz taki, że nie dość, że koncentrowaliśmy się na kilku liniach korytarzowych, to teraz wybudujemy jeszcze kolej dużych prędkości, a reszta sieci jest w zasadzie do zamknięcia, albo samo się rozsypie”

Zbigniew Szafranski, prezes PKP PLK, w „Wolnej Drodze”

PKP zawsze chętnie wyciągały rękę po publiczne pieniądze. Teraz argumentem ku temu będzie kryzys



Podróż pociągiem pospiesznym z Krakowa do Katowic (78 km) trwa już prawie dwie godziny. Niestety, nie zanoszą się na szybką poprawę sytuacji. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe poinformowała, że w obliczu kryzysu gospodarczego nie będzie w stanie zrealizować wszystkich projektów inwestycyjnych – oprócz modernizacji głównej linii z Małopolski na Śląsk, prawdopodobnie opóźnią się również prace na magistrali Poznań – Szczecin. Ponadto nie uda się wybudować linii łączącej Katowice z portem lotniczym w Pyrzowicach. PKP PLK poważnie okroili projekt przebudowy stacji Warszawa Gdańska oraz wycofują się z budowy nowych przystanków w Warszawie (przy ul. Połczyńskiej, Górczewskiej oraz Powązkowskiej).

Kryzys, którego nie ma?

Trudno oprzeć się wrażeniu, że kierownictwo kolei próbuje wykorzystać kryzys gospodarczy do wytłumaczenia swojej nieudolności w realizacji inwestycji. Dziwnym trafem, pierwszą decyzją w obliczu recesji jest bowiem ograniczanie zakresu działań modernizacyjnych, a nie walka z rozdmuchaną administracją. Wręcz przeciwnie – w oddziałach regionalnych spółki PKP Polskie Linie Kolejowe zwiększono liczbę zastępców dyrektora ds. projektów inwestycyjnych, i to mimo rezygnacji z realizacji części projektów. Dla przykładu w warszawskim oddziale w 2008 r. wystarczał jeden wicedyrektor odpowiedzialny za inwestycje, dziś jest ich już czterech (więcej o tym piszemy w tekście „Dwa razy więcej dyrektorów” na stronie 2). Już połowę kosztów w PKP PLK pochłaniają wynagrodzenia.

Również w oddziale PKP Dworce Kolejowe kryzys staje się wyjaśnieniem wieloletniej już stagnacji w zarządzaniu największymi budynkami dworcowymi. PKP poinformowały, że nie uda się rozbudować dworca Warszawa Wschodnia przed Euro 2012 – mimo, że jest on położony niecały kilometr od powstającego Stadionu Narodowego.

Nie będzie Euro 2012?

Rok 2012 – w kontekście nadchodzących mistrzostw piłkarskich – jeszcze nie dawno był najczęściej

podawanym terminem realizacji największych inwestycji infrastrukturalnych. W spółce PKP Polskie Linie Kolejowe powstał nawet specjalny zespół ds. Euro 2012, a na nastawniach w całym kraju zawisły wielkie plansze „Kolej na 2012”. Im bliżej mistrzostw, tym częściej wychodzi na jaw, że nie wszystkie projekty uda się zrealizować i kibice zobaczą co najwyżej rozkopane linie kolejowe. Nagle więc rok 2012 przestał być tak chętnie powtarzaną datą.

– *Chciałbym wyraźnie podkreślić, że nie realizujemy żadnych inwestycji na Euro 2012. Infrastruktury nie buduje się na pewne okazje, przynajmniej infrastruktury transportowej* – stwierdził w rozmowie z „Wolną Drogą” Zbigniew Szafrński, prezes PKP PLK.

W podobny ton uderzają także władze regionów. – *Pamiętajmy, że kolej metropolitalną budujemy nie tylko na mistrzostwa* – powiedział „Rynkowi Kolejowemu” Jan Kozłowski, marszałek województwa pomorskiego, gdy okazało się, że zakończenie budowy linii kolejowej między centrum Gdańska i lotniskiem Rębiechowo staje się coraz mniej realne. Z kolei Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego poinformował, że z powodu spodziewanego obniżenia dochodów jednostek samorządu terytorialnego nie należy liczyć na rozwój oferty przewozowej Kolei Mazowieckich.

Sfinansować kryzys

Kolej próbuje wykorzystać kryzys gospodarczy do uzyskania większych dotacji z budżetu państwa. Prezes PKP S.A. Andrzej Wach powiedział „Gazecie Prawnej”, iż oczekuje, że państwo dofinansuje PKP Cargo: – *Spółka towarowa ma prawo powiedzieć, że oczekuje wsparcia z budżetu w rozpoczętej restrukturyzacji, która przypadła na kryzysowe czasy*. Natomiast Paweł Olczyk, członek zarządu PKP S.A. ds. zarządzania nieruchomościami, oczekuje, że państwo sfinansuje przebudowę najważniejszych dworców. – *Skąd wzięły się długi PKP? Z indolencji państwa, które nie potrafiło poprawnie finansować utrzymania infrastruktury służącej do przemieszczania się ludzi* – stwierdził Olczyk na konferencji „Przyszłość dworców kolejowych w Polsce”.

Polskie Koleje Państwowe od dawna chętnie wyciągają rękę po publiczne pieniądze. Zawsze znajdował się jakiś argument – w nadchodzących latach tym argumentem będzie kryzys gospodarczy.

Recesja na lepsze

Nie ma jednak co udawać, że nie ma recesji w gospodarce. Paradoksalnie jednak, kryzys może wpłynąć na zrównoważenie inwestycji w infrastrukturę kolejową. Dotychczas działalność spółki PKP PLK skupiała się wyłącznie na kilku głównych magistralach, na których latami ciągną się wielkie projekty modernizacyjne, podczas gdy większość polskiej sieci kolejowej nie może doczekać się choćby wymiany podkładów czy dokręcenia śrubek.

Podstawowym problemem polskiej infrastruktury kolejowej jest bowiem skupianie wszystkich sił i środków na dużych projektach, przy niemal całkowitym zawieszeniu bieżącego utrzymania linii kolejowych – także na tych ciągach, które zostały już zmodernizowane. Na przykład modernizacja magistrali E20, biegnącej od granicy niemieckiej przez Poznań, Warszawę do Terespolu, ciągnie się już od początku lat 90. – wiele jej gruntownie zmodernizowanych odcinków, praktycznie

nie było utrzymywanych i obecnie znów wymaga naprawy.

W czasie kryzysu gospodarczego ciężiej jest uzyskać kredyty na duże projekty oraz sfinansować krajowy wkład do inwestycji unijnych, a także, ze względu na ogólną niepewność, trudniej zawierać się wieloletnie kontrakty z przedsiębiorstwami budowlanymi. Dlatego kryzys gospodarczy to najlepsza okazja, aby z wielkich inwestycji przestawić się na to, czego zaniechano w ostatnich latach – bieżące naprawy i utrzymanie infrastruktury.

Trzeba dobrze wykorzystać ten kryzys.

Karol Trammer

Im bliżej Euro 2012, tym częściej wychodzi na jaw, że nie wszystkie projekty uda się zrealizować. (Fot. KT)



Prezes do emerytury

Szafrąński to pierwszy prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, który nie prowadzi propagandy sukcesu

– Stan techniczny infrastruktury pogarsza się od kilkunastu lat, wiele linii kolejowych wręcz zagrożone jest w najbliższych latach zamknięciem z powodu śmierci technicznej – stwierdził Zbigniew Szafrąński tuż po powołaniu na stanowisko prezesa spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. – Pora na opracowanie i wdrożenie systemowych rozwiązań dla infrastruktury kolejowej, aby stała się ona bodźcem do rozwoju transportu kolejowego, a nie jego hamulcem.

Zbigniew Szafrąński został powołany na prezesa zarządu PKP PLK 9 stycznia 2009 r. – zastąpił na tym stanowisku Krzysztofa Celińskiego, który jeszcze niedawno wydawał się niezatapialny: choć powołany za czasów Prawa i Sprawiedliwości, cieszył się publicznie deklarowanym zaufaniem Juliusza Engelhardta, wiceministra infrastruktury ds. kolei w obecnym rządzie. Celiński po odwołaniu z PKP PLK miękko wyładował w zarządzie PKP Intercity.

Plan ministrów

Powołanie Szafrąńskiego na szefa spółki PKP Polskie Linie Kolejowe to element szerszej koncepcji ministra infrastruktury. Obecnego – Cezarego Grabarczyka, ale w dużym stopniu również byłego – Krzysztofa Opawskiego. Opawski, który kierował resortem infrastruktury w latach 2004-2005 (w rządzie Marka Belki), a obecnie jest przewodniczącym rady nadzorczej PKP S.A., cieszy się dużym uznaniem obecnej koalicji rządzącej.

Jednym z głównych zadań postawionych przez ministra infrastruktury przed Zbigniewem Szafrąńskim jest doprowadzenie do wydzielenia spółki PKP Polskie Linie Kolejowe z Grupy PKP. Chodzi o przerwanie powiązań z PKP, tak by zarządca infrastruktury kolejowej znajdował się w identycznej pozycji wobec wszystkich przewoźników kolejowych. – *Wbrew pozorom kwestia ta nie może być rozwiązana natychmiast jedną decyzją i wiąże się między innymi z zagadnieniem uregulowania statusu gruntów pod liniami kolejowymi, będących aktualnie na majątku PKP S.A.* – zaznacza Szafrąński.

Wstępnie minister Grabarczyk zakładał, że Polskie Linie Kolejowe uniezależnią się od PKP z początkiem 2010 r. Realizację tej koncepcji utrudnia jednak szef Grupy PKP Andrzej Wach, który – po przekazaniu spółki PKP Przewozy Regionalne samorządom wojewódzkim – uświadomił sobie, że jego imperium tonie w oczach.

Wach kontra Szafrąński

Wach – próbując opóźnić wyjście PKP PLK z Grupy PKP – utrudnia zdanie swojemu wieloletniemu przyjacielowi. Andrzej Wach i Zbigniew Szafrąński przez wiele lat byli bardzo bliskimi współpracownikami. Razem przekształcali Dyрекcję Elektroenergetyki Kolejowej w spółkę PKP Energetyka, następnie zasiedli w jej zarządzie – Wach jako prezes, a Szafrąński jako członek zarządu ds. technicznych.

Gdy w 2004 r. Wach awansował na szefa Grupy PKP, zabrał ze sobą Szafrąńskiego, któremu w zarządzie PKP S.A. powierzył funkcję członka zarządu ds. strategii i rozwoju. W 2005 r. Szafrąński przeszedł na wówczas specjalnie dla niego stworzone stanowisko wiceprezesa spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Wtedy mówiło się, że stanowisko to miało być dla Szafrąńskiego odskocznią do fotela szefa PKP PLK. Jak widać, Zbigniewowi Szafrąńskiemu ostatecznie dopiero po czterech latach udało się stanąć na czele spółki zarządzającej infrastrukturą

kolejową.

Ostatnio – do stycznia 2009 r. – Szafrąński był pełnomocnikiem zarządu PKP S.A. ds. międzynarodowych i równocześnie przewodniczącym rady nadzorczej PKP PLK.

Nowy prezes co dwa lata

Zbigniew Szafrąński, przesiadając się z fotela szefa rady nadzorczej PKP PLK na fotel szefa tej spółki, postawił warunek, że chce dostać dużą swobodę w doborze składu zarządu.

– *Zarząd musi stanowić „team”, zgrany zespół ludzi, którzy po pierwsze są kompetentni i posiadają odpowiednią wiedzę, a po drugie reprezentują jednolite, uzgodnione stanowisko* – stwierdził Szafrąński w rozmowie z „Rynkiem Kolejowym”.

Team Zbigniewa Szafrąńskiego stanowią: Marek Pawlik – wiceprezes zarządu ds. strategii i rozwoju, Krzysztof Groblewski – członek zarządu ds. utrzymania infrastruktury, Bogdan Szafrąński – członek zarządu ds. finansowych i ekonomicznych oraz Zbigniew Zarychta – członek zarządu ds. sprzedaży. Wciąż jeszcze nie zakończyło się postępowanie kwalifikacyjne na stanowiska członków zarządu ds. inwestycji oraz ds. projektów unijnych.

Zbigniew Szafrąński jest już czwartym prezesem w niespełna ośmioletniej historii spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Jest jednak pierwszym szefem, który zamiast prowadzić propagandę sukcesu, zdecydował się otwarcie mówić o problemach, jakie dotycząją infrastrukturę kolejową. Na „dzień dobry” Szafrąński zakomunikował swoim podwładnym: – *„Dużo podróżuję pociągami i to nie tylko po głównych liniach. Kiedy obserwuję, w jakich nierzadkich warunkach przewożymy naszych pasażerów, jestem przekonany, że mogłoby ich być znacznie więcej, gdyby nasza oferta jako kolei była lepsza.*

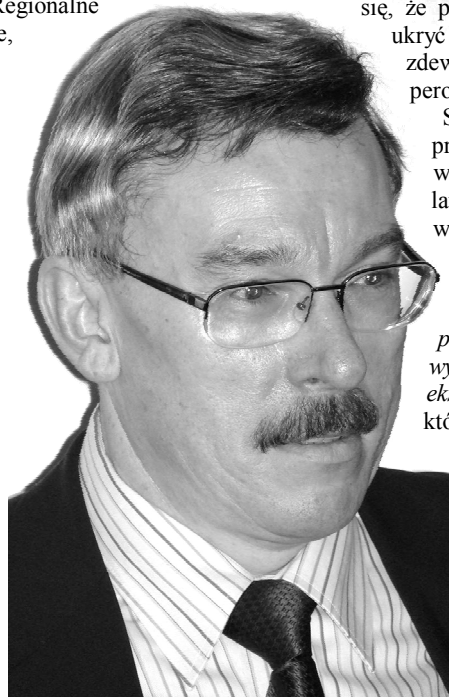
Nie tylko modernizacje

Zbigniew Szafrąński znany jest ze zbierania biletów kolejowych, kolekcjonowania rozkładów jazdy pociągów i właśnie zamiłowania do podróży pociągami. I nie wszystkim się to podoba. Gdy jako wiceprezes zarządu lub szef rady nadzorczej PKP PLK odwiedzał zakłady linii kolejowych, często ich dyrektorzy nalegali, aby w teren nie jechać – tak jak to sobie życzył Szafrąński – pociągami, ale samochodem służbowym. Szefowie jednostek terenowych obawiali się, że podczas podróży pociągami nie będzie dało się ukryć wszystkich ograniczeń prędkości, zdewastowanych nastawni czy źle utrzymanych peronów.

Szafrąński – w odróżnieniu od poprzednich prezesów PKP PLK – szansę na poprawę sytuacji widzi nie tylko w rozdmuchanych i ciągnących się latami projektach modernizacyjnych, ale również w sprawnym utrzymaniu i bieżących naprawach linii kolejowych. – *Potrzebne są nam „historie sukcesu”. Niekoniecznie musi to być zakończenie ogromnej inwestycji, ale choćby przywrócenie czasów jazdy z lat ubiegłych w wyniku rewitalizacji linii czy usunięcia ograniczeń eksploatacyjnych* – uważa Zbigniew Szafrąński, który mimo to jest jednak entuzjastą budowy w

Polsce kolei dużych prędkości. To on jest współautorem koncepcji budowy linii polskiego TGV z Warszawy do Poznania i Wrocławia. Ostatnio w rozmowie z dwutygodnikiem „Wolna Droga” Szafrąński wyznał: – *Moim marzeniem jest przed odejściem na emeryturę przejechać się rozkładowym pociągiem kolei dużych prędkości. Na emeryturę odejdę w 2022 r., więc jest to termin całkiem realny.*

Karol Trammer



Zbigniew Szafrąński, prezes PKP PLK (Fot. KT)

Koleje Mazowieckie z roku na rok pochłaniają coraz większe dotacje i sprzedają coraz droższe bilety. I to przy pełnej aprobacie samorządu województwa

Najdroższa kolej

Dotacja samorządu województwa do działalności przewozowej Kolei Mazowieckich w 2008 r. wyniosła 182 mln zł. To siedmiokrotnie więcej niż jeszcze pięć lat temu. Oprócz dotacji, stale wzrastają również ceny biletów Kolei Mazowieckich – podwyżki w taryfie przewozowej wprowadzane są już niemal co pół roku. Kolej na Mazowszu wysysa coraz więcej pieniędzy z podatków oraz portfeli pasażerów. Dlaczego Koleje Mazowieckie są najdroższym regionalnym przewoźnikiem kolejowym w Polsce?

Jeszcze w 2007 r. podróż pociągiem Kolei Mazowieckich z Warszawy do Mińska Mazowieckiego kosztowała 8,90 zł. Od 1 marca 2009 r. – czyli dnia wprowadzenia kolejnej podwyżki w taryfie Kolei Mazowieckich – za przejazd na tej 41-kilometrowej trasie trzeba zapłacić już 10,30 zł. W efekcie marcowej podwyżki, ceny biletów wzrosły średnio o prawie 10%.

Gdyby między Warszawą i Mińskiem kursował inny przewoźnik niż Koleje Mazowieckie bilety kosztowałyby znacznie mniej. PKP Przewozy Regionalne, Koleje Dolnośląskie oraz Arriva PCC za bilet na odległość 41 km liczą sobie 9 zł. Przejechanie 41 km pomorską Szybką Koleją Miejską kosztuje jeszcze mniej, bowiem jedynie 7 zł – czyli aż o jedną trzecią taniej niż pociągiem Kolei Mazowieckich.

Kolej tylko dla bogatych

W porównaniu z pozostałymi przewoźnikami regionalnymi, Koleje Mazowieckie, niezależnie od długości relacji na bilecie, zawsze są cenowym rekordzistą. Dotyczy to także biletów miesięcznych czy kwartalnych. Pasażer dojeżdżający z Żyrardowa do Warszawy (44 km) rocznie na przejazdy Kolejami Mazowieckimi wydaje 2534,40 zł (jeśli korzysta z biletów miesięcznych) lub 2112 zł (jeśli podróżuje z biletami kwartalnymi). Podróż z Mławy do Ciechanowa (32 km) dla czteroosobowej rodziny korzystającej z biletów miesięcznych (dwóch normalnych i dwóch szkolnych) pochłaniają rocznie 6697,20 zł. Nie trudno zauważyć, że dla osób z niższymi dochodami podróże Kolejami Mazowieckimi stają się dobrem luksusowym, na które trudno sobie pozwolić.

Koleje Mazowieckie tak zapędziły się w podwyższaniu cen biletów, że w niektórych relacjach pasażerom bardziej opłaca się podróż pociągiem pospiesznym. Bilet Kolei Mazowieckich na



Podróże Kolejami Mazowieckimi, wciąż windującymi ceny swoich biletów, stają się dobrem luksusowym, niedostępnym dla osób o mniejszych dochodach. (Fot. KT)

odległość 31-40 km kosztuje 8,80 zł, podczas gdy pokonanie tej odległości pociągiem pospiesznym spółki PKP Intercity kosztuje 8 zł. W efekcie przy przejazdach między innymi na odcinkach Żyrardów – Warszawa Zachodnia, Otwock – Warszawa Zachodnia, Mińsk Mazowiecki – Warszawa Wschodnia czy Warka – Piaseczno taniej jest podróżować pociągiem wyższej kategorii.

Warszawiacy mają taniej

W aglomeracji warszawskiej pasażerowie mogą zmniejszyć wydatki przeznaczane na przejazdy koleją, korzystając z warszawskiej karty miejskiej. Pozwala ona nie tylko za jedną opłatą korzystać z autobusów, tramwajów, metra oraz pociągów, ale nawet przy podróżowaniu wyłącznie koleją (już przy relacjach przekraczających 10 km) opłaca się bardziej niż bilet miesięczny Kolei Mazowieckich. Bilet 30-dniowy zakodowany na warszawskiej karcie miejskiej (uprawniającej do podróżowania koleją i transportem miejskim po całej aglomeracji) kosztuje mniej niż bilet miesięczny Kolei Mazowieckich na wyłącznie jeden wybrany odcinek. Dla przykładu za miesięczny Kolei Mazowieckich na trasie Piaseczno – Warszawa Śródmieście (24 km) trzeba zapłacić 161,70 zł, podczas gdy bilet 30-dniowy zakodowany na warszawskiej karcie miejskiej kosztuje 116 zł. Podobna zależność ma miejsce również w przypadku biletów kwartalnych.

De facto mamy jednak do czynienia z sytuacją, w której tańsze podróżowanie umożliwiono mieszkańcom metropolii warszawskiej, gdzie łatwiej o pracę i wyższe zarobki, a równocześnie pasażerowie z prowincjonalnych obszarów województwa mazowieckiego skazani są na coraz droższą taryfę Kolei Mazowieckich.

Rok bez podwyżki rokiem straconym

Koleje Mazowieckie nie tylko wożą najdrożej, ale również najczęściej dokonują podwyżek cen biletów – ostatnio już niemal →

Drogie Koleje Mazowieckie

Podróże Kolejami Mazowieckimi kosztują nawet o kilka złotych więcej niż w innych regionach

	10 km	30 km	50 km	100 km	150 km
Koleje Mazowieckie	4,20 zł	7,70 zł	10,30 zł	16,80 zł	21,20 zł
PKP PR	3,00 zł	6,50 zł	9,00 zł	15,50 zł	20,50 zł
Koleje Dolnośląskie	3,00 zł	6,50 zł	9,00 zł	15,50 zł	20,50 zł
Arriva PCC	3,00 zł	6,50 zł	9,00 zł	15,50 zł	20,50 zł
SKM Trójmiasto	3,10 zł	5,60 zł	7,00 zł	12,30 zł	18,00 zł

Ceny biletów normalnych w 2 klasie, stan na 1.03.2009

➔ co pół roku. Najnowsza podwyżka, wchodząca w życie z początkiem marca 2009 r., została wprowadzona zaledwie siedem miesięcy po poprzedniej – z lipca 2008 r. Wcześniej ceny biletów Kolei Mazowieckich wzrosły w kwietniu 2007 r.

A dla przykładu warszawski Zarząd Transportu Miejskiego, który w czerwcu 2008 r. podwyższył ceny swoich biletów (obowiązujących także w pociągach stołecznej Szybkiej Kolei Miejskiej), wcześniej nie robił tego aż przez siedem lat! ZTM przy okazji ostatniego zwiększenia cen biletów (jednorazowy podróż z 2,40 zł do 2,80 zł), wprowadził jednak atrakcyjne bilety czasowe uprawniające do podróży z przesiadkami – np. 20-minutowy za 2 zł czy 40-minutowy za 2,80 zł. W efekcie, mimo podwyżki, dla dużej części pasażerów podróże po Warszawie stały się tańsze.

Nie mówiąc już o tych przedsiębiorstwach, które zamiast podwyższać ceny biletów, zdecydowały się je obniżyć. Zachodniopomorski zakład spółki PKP Przewozy Regionalne czy gdański Zarząd Transportu Miejskiego, dzięki zmniejszeniu cen biletów, odnotowały wyraźny wzrost liczby pasażerów, a co za tym idzie – zwiększyły swoje przychody. W przypadku Gdańska aż o 6 mln zł w skali roku. Szerzej pisaliśmy o tym w artykule „Anty-podwyżki” („Z Biegiem Szyn” nr 39, styczeń-luty 2009).

Pół miliarda dotacji

Koleje Mazowieckie nie tylko wysysają coraz więcej pieniędzy z kieszeni swoich klientów, ale równocześnie pochłaniają coraz więcej środków publicznych – samorząd województwa na dotacje do działalności przewozowej Kolei Mazowieckich w sumie przeznaczył już grubo ponad pół miliarda złotych.

Dotacja za 2008 r., która osiągnęła 182 mln zł, jest dwukrotnie wyższa od dotacji, którą Koleje Mazowieckie otrzymały w pierwszym roku swojej działalności – dofinansowanie za 2005 r. wyniosło bowiem 99,6 mln zł. Przed powstaniem Kolei Mazowieckich dotacje były jeszcze niższe. W roku 2004 – ostatnim roku, gdy operatorem w województwie była spółka PKP Przewozy Regionalne – dotacja osiągnęła 42 mln zł. Natomiast w 2003 r. mazowiecki samorząd dopłacił do funkcjonowania kolei 24,5 mln zł. Oznacza to, że w ciągu minionych pięciu lat dotacja do kolejowych przewozów regionalnych wzrosła na Mazowszu ponad siedmiokrotnie.

Mimo coraz wyższego finansowania, oferta przewozowa na większości linii nie uległa zauważalnej poprawie – w wielu przypadkach rozkład się nawet pogorszył. W 2003 r. z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego kursowało 60 pociągów dziennie – obecnie jest ich 56. Co więcej, przed pięcioma laty w weekendowe przedpołudnia pociągi na tej trasie kursowały co pół godziny, podczas gdy dziś już zaledwie co godzinę. Radom z Dęblinem łączy dziś 11 pociągów Kolei Mazowieckich – czyli dokładnie tyle samo co w 2003 r., gdy operatorem na Mazowszu była jeszcze spółka PKP Przewozy Regionalne. Z Wyszkowa odjeżdża obecnie osiem pociągów w kierunku Tuszczu (z tego tylko dwa dalej bezpośrednio do Warszawy), natomiast w 2003 r. z Wyszkowa odjeżdżało do Tuszczu 15 pociągów (z tego sześć dalej do Warszawy).

Trudno znaleźć wiele przykładów nie tylko ilościowej, ale również jakościowej poprawy oferty przewozowej. Początkowe wysiłki Kolei Mazowieckich, aby wprowadzić w regionie gwarantujący regularne kursowanie pociągów cykliczny rozkład jazdy, ostatecznie spełzły na niczym.

Przepraszam, czy tu kontrolują?

Dlaczego Koleje Mazowieckie stają się coraz droższe? Jednym z głównych problemów jest nieszczęsny system kontroli biletów. Tajemnicą poliszynela stał się fakt, że regularne kontrole biletów odbywają się praktycznie tylko w Warszawie i jej

Spirala podwyżek

Jak wzrastają ceny biletów Kolei Mazowieckich

Odległość	Kwiecień 2007	Lipiec 2008	Marzec 2009	Wzrost od 2007 r.
15 km	4,00 zł	4,60 zł	5,00 zł	+ 25%
30 km	6,20 zł	7,00 zł	7,70 zł	+ 24%
50 km	8,90 zł	9,40 zł	10,30 zł	+ 16%
120 km	16,40 zł	16,80 zł	18,40 zł	+ 13%

Ceny biletów normalnych w 2 klasie

najbliższych okolicach – czyli na obszarze działania kontrolerów zewnętrznej firmy „Renoma”. A już kilkanaście kilometrów za Warszawą zaczyna się obszar, gdzie bilety sprawdzane są sporadycznie. Kierownicy pociągów Kolei Mazowieckich, dla których kontrolowanie biletów jest jednym z podstawowych obowiązków, rzadko bowiem kiedy opuszczają swój przedział służbowy. Część pasażerów – nauczona tymi obserwacjami – decyduje się więc na przejazd bez biletu.

Nawet jeśli od czasu do czasu, kierownicy pociągów jednak pofatygują się, aby przejść przez pociąg i sprawdzić bilety, to zwykle niemal odruchowo pomijają pasażerów zachowujących się agresywnie i pijących alkohol – czyli tych, wobec których występuje duże prawdopodobieństwo, iż nie zapłacili za podróż.

Promocja dla gapowiczów

Paradoksalnie, to nie ucziwi pasażerowie, ale gapowicze mogą liczyć na największe upusty cenowe ze strony Kolei Mazowieckich – przewoźnik ten wprowadził bowiem aż 60-procentową zniżkę od opłaty za jazdę bez biletu dla osób, które uiszczą ją na poczekaniu. Na 40% zniżki mogą natomiast liczyć ci, którzy wezwanie za podróż bez biletu uregulują w ciągu siedmiu dni. Oznacza to, że uiszczając karę od razu, zamiast 150 zł, należy zapłacić 60 zł. Opłata za brak biletu uiszczona w ciągu siedmiu dni wynosi 90 zł.

Znamienne jest to, że Koleje Mazowieckie przez ponad cztery lata swojej działalności nie utworzyły zespołu rewizorów, którzy sprawdzaliby jakość i skuteczność kontrolowania biletów przez kierowników pociągów. U pozostałych przewoźników kolejowych rewizorzy funkcjonują od wielu lat. Dzięki temu w innych regionach Polski przypadki braku kontroli biletów należą do rzadkości – drużyna konduktorska musi bowiem za każdym razem się tłumaczyć, jeśli rewizor napotka na sytuację, że wszyscy pasażerowie w pociągu nie mają pieczętek na biletach. Tudzież gdy pociągiem podróżują gapowicze, którzy nie otrzymali wezwań do uiszczenia opłaty za jazdę bez biletu.

Jakby tego było mało, zarząd Kolei Mazowieckich z całkowitym pobłażaniem reaguje na płynące z zewnątrz sygnały o problemie braku kontroli biletów. Odpowiedź przewoźnika na tego typu monity brzmi zawsze tak samo – kierownik pociągu nie mógł opuścić przedziału służbowego, bo ze względu na awarię radiotelefonu, miałby problem z zachowaniem kontaktu z maszynistą.

Podatek od ucziwości

Przez nieszczęsny system kontroli biletów oraz brak determinacji w Kolejach Mazowieckich, aby wreszcie zmienić tę sytuację, cierpią ucziwi pasażerowie. Będąc ofiarami coraz częstszych podwyżek cen biletów, płacą oni swoisty podatek od ucziwości. Podatek ten finansuje przejazdy gapowiczów i tym samym ma rekompensować straty powodowane przez drużyny konduktorskie, które nie wypełniają swoich podstawowych obowiązków.



Ewa Cichońska, szefowa biura handlowego Kolei Mazowieckich, jest architektem podwyżek taryfy przewozowej. (Fot. KT)

Jazda na dotacjach

Dotacje dla Kolei Mazowieckich

2005:	99,6 mln zł
2006:	154,5 mln zł
2007:	152 mln zł
2008:	182 mln zł



Jak rząd pozbył się problemu przewozów regionalnych

Usamorządowieni

Jeszcze w grudniu 2008 r. – tuż po podpisaniu w Ministerstwie Infrastruktury umowy o przekazaniu spółki PKP Przewozy Regionalne samorządom województw – minister Cezary Grabarczyk wraz z odzianymi w kolejarские czapki marszałkami województw po trwających rok negocjacjach wreszcie rozdawali szerokie uśmiechy i unosili kciuki na znak sukcesu. 1 stycznia 2009 r. umowa weszła w życie i doszło do objęcia przez samorzady udziałów w spółce PKP Przewozy Regionalne – od tego momentu wszystkie województwa stały się odpowiedzialne już nie tylko za finansowanie i organizowanie połączeń regionalnych, ale także za realizację przewozów oraz zarządzanie spółką. I nie minął nawet miesiąc, a marszałkom województw już zaczęły rzednąć miny.

Zrobieni w Przewozy Regionalne

Okazało się bowiem, że przedstawiona samorządowcom analiza na temat sytuacji ekonomicznej przejmowanego przez nich przewoźnika została mocno naciągnięta – spodziewane koszty zostały zaniżone, a oczekiwane przychody zawyżone. Samorzady uwierzyły, że przejmowana przez nich spółka znajduje się w znacznie lepszej kondycji niż ma to miejsce w rzeczywistości.

Spółka PKP Przewozy Regionalne szybko więc zaczęła żądać wyższych dotacji, stosując przy tym tradycyjny szantaż w postaci likwidacji pociągów. 10 stycznia – a więc nieco ponad tydzień po przejściu przewoźnika przez samorzady – śląski zakład spółki PKP Przewozy Regionalne zlikwidował 58 pociągów, a kolejnym 51 ograniczył terminy kursowania. Masowe cięcia na Śląsku zostały przeprowadzone, mimo że tamtejszy samorząd już w 2007 r. zawarł ze spółką PKP Przewozy Regionalne pięcioletnią umowę, która miała zapewnić nie tylko stałość oferty przewozowej, ale także jej rozwój. 1 lutego fala likwidacji połączeń przeszła natomiast przez województwo podlaskie.

Wkrótce po przejściu przewoźnika przez samorzady, ujawniło się fatalne przygotowanie organizacyjne usamorządowienia. W wirze przekształceń spółka PKP Przewozy Regionalne nie wszędzie bowiem zachowała zaplecze niezbędne do sprawnego realizowania przewozów. Chodzi tu między innymi o gniazda drużyn konduktorskich w największych miastach, które wraz z połączeniami pospieszonymi przeszły do struktur PKP Intercity. I w efekcie usamorządowienia już spółka PKP Przewozy Regionalne na najważniejszych węzłach kolejowych została bez konduktorów. Tak stało się chociażby we Wrocławiu – dokąd drużyny konduktorskie obsługujące pociągi regionalne trzeba teraz dowozić taksówkami z oddalonego o 80 kilometrów Opola.

Brak pomysłu

Władze województw w dużej mierze same są winne doprowadzenia do chaosu w kolejowych przewozach regionalnych po ich usamorządowieniu.

Samorzady nie tylko bowiem nie zleciły niezależnego audytu sytuacji w spółce PKP Przewozy Regionalne przed podjęciem decyzji o przejściu udziałów, ale nawet zbytnio nie weryfikowały zapewnień przekazywanych przez stronę rządową oraz Grupę PKP. Marszałkowie zaczęli mówić o potrzebie przeprowadzenia audytu dopiero po podpisaniu umowy o przejściu regionalnego przewoźnika.

Kolejnym problemem to brak spójnej koncepcji wśród samorządowców, co do przyszłości spółki PKP Przewozy

Regionalne. Część samorządów myśli o wydzieleniu miejscowych zakładów i stworzenie na ich bazie nowych spółek o zasięgu regionalnym. Część województw rozważa natomiast ogłoszenie przetargów na obsługę linii na swoim terenie, w których – obok spółki PKP Przewozy Regionalne – będą mogli wystartować także inni przewoźnicy (jak np. Arriva PCC).

Najbardziej w oczy rzuca się jednak pasywność województwa mazowieckiego, które posiada najwięcej – bo aż 13,5% – udziałów w usamorządowanej spółce, ale jednocześnie ma już na swoim terenie własnego przewoźnika: Koleje Mazowieckie. I w związku z tym Mazowsze, będąc największym udziałowcem, wcale nie jest liderem w formułowaniu koncepcji reform przejętej spółki PKP Przewozy Regionalne.

PKP Przewozy Regionalne. Teraz to już wyłącznie problem samorządów. (Fot. KT)



Samorządom brakuje nawet jasnego pomysłu na strukturę zarządzania w przejętym przewoźniku. Najpierw marszałkowie ustalili, że w radzie nadzorczej znajdą się przedstawiciele pięciu województw – 20 stycznia przewodniczącym rady spółki PKP Przewozy Regionalne został Jerzy Kriger z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego, a członkami rady Irena Cebula z Małopolski, Zbigniew Czajor z Mazowsza, Krzysztof Dzierżwa ze Śląska oraz Jan Śmietanko z Warmii i Mazur. Już 9 lutego samorządowcy zmienili zdanie – na odbywającym się w Poznaniu konwencji marszałków województw ustalono, że jednak każde województwo będzie posiadało swojego przedstawiciela w radzie nadzorczej. Oznacza to, że w gremium tym zasiadać będzie łącznie z przedstawicielami załogi w sumie aż 19 osób – to rekord liczebności spośród rad wszystkich publicznych spółek.

Pole minowe

Samorządowcy nie zadbali o dopięcie procesu usamorządowienia na ostatni guzik. Wiele bowiem wskazuje na to, że władze poszczególnych województw mniej przejmowały się interesem swoich regionów, a bardziej wsłuchiwali się w sugestie płynące z rządu, aby wreszcie zakończyć przeciągające się negocjacje. Zwłaszcza, że w piętnastu z szesnastu polskich województw rządzi Platforma Obywatelska (jedynie na Podkarpaciu partia ta jest w opozycji) i marszałkowie województw w trosce o swoje stanowiska starali się zbytnio nie denerwować politycznej centrali zbyt daleko idącymi żądaniem.

Brak twardego podejścia i wcześniejszego ustalenia wszystkich szczegółów przez marszałków województw bardzo szybko zaczął się mścić – już po przejściu udziałów w spółce przez województwa zaczęły wybuchać kolejne miny. Najpierw związki zawodowe wysunęły wobec nowych udziałowców astronomiczne roszczenia – między innymi premii w wysokości dziesięciokrotnego wynagrodzenia oraz dziesięcioletniej gwarancji zatrudnienia dla każdego z 16,5 tys. pracowników. Natomiast w lutym urząd skarbowy poinformował, że w efekcie przemieszczeń majątkowych związanych z usamorządowaniem należy zapłacić podatek w wysokości 200 mln zł – obowiązek jego uiszczenia to już wyłącznie problem samorządów.

Ale przecież nie od dziś wiadomo, że spółka PKP Przewozy Regionalne to pole minowe – z którego rząd zgrabnie się jednak wycofał, by wpełznąć na nie samorzady województw. I tym sposobem został osiągnięty prawdziwy cel usamorządowienia.

Karol Trammer

Gminy Zaręby Kościelne i Szulborze Wielkie bez pociągów

Ziemia niczyja

Podlaski zakład spółki PKP Przewozy Regionalne wraz z samorządem województwa podlaskiego podjęły decyzję o skróceniu relacji wszystkich pociągów osobowych łączących Białystok z Małkinią. Od lutego 2009 r. kursują one na tylko trasie Białystok – Szepietowo. W efekcie bez pociągów osobowych został stykowy między Mazowszem i Podlasiem 40-kilometrowy odcinek z Małkini do Szepietowa. Odcięte zostały trzy stacje w województwie mazowieckim (Zaręby Kościelne, Kietlanka oraz Szulborze Koty) oraz trzy stacje na terenie województwa podlaskiego (Czyżew, Kity i Dąbrowa Łazy). O ile jednak do obsługi podlaskich stacji skierowano autobusy zastępcze, to pasażerowie z położonych już w granicach województwa mazowieckiego Zaręb, Kietlanki i Szulborza z dnia na dzień zostali bez jakiegokolwiek komunikacji.

Ludzie na torze

Tuż po likwidacji pociągów kursujących na styku Mazowsza i Podlasia, zarząd województwa mazowieckiego wydał jedynie lakoniczne oświadczenie, w którym informuje, że „podjął decyzję o nieangażowaniu środków publicznych w uruchomieniu połączeń kolejowych na odcinku Małkinia – Szepietowo”.

Obserwując całkowitą pasywność władz swojego województwa, mieszkańcy gminy Zaręby Kościelne postanowili przypomnieć o sobie. O świcie 16 lutego wyszli na tory – wskutek czego na kilka godzin został zablokowany ruch przejeżdżających tranzytem pociągów dalekobieżnych łączących Warszawę z Białymstokiem. Protest przeciwko likwidacji pociągów regionalnych został jednak całkowicie zignorowany. Najbardziej aktywni uczestnicy protestu otrzymali wezwania na miejscowy posterunek policji, jednak problemem pasażerów z gmin Zaręby Kościelne i Szulborze Wielkie



Jeszcze nie Podlasie, już nie Mazowsze. Pozbawiona wszystkich pociągów stacja w Zarębach Kościelnych. (Fot. Karolina Nowak)

nie zainteresowali się ani urzędnicy samorządu województwa mazowieckiego, który jest organizatorem kolejowych przewozów regionalnych, ani przedstawiciele Kolei Mazowieckich.

Jedynym oficjalem, który przyjechał do protestujących, był Andrzej Kmiecik, dyrektor siedleckiego zakładu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Spółka ta nie decyduje jednak o ofercie przewozowej, lecz zajmuje się zarządzaniem infrastrukturą kolejową, w związku z czym Kmiecik nie miał zbyt wiele do powiedzenia protestującym: – *Sytuacja mieszkańców jest nieciekawa. Największy problem to brak porozumienia między marszałkami województwa podlaskiego i mazowieckiego.*

Do Warszawy bez przesiadki?

Połączenie kolejowe w gminach Zaręby Kościelne i Szulborze Wielkie w każdej chwili może zostać przywrócone. Wystarczy, że Koleje Mazowieckie, które obecnie z Warszawy dojeżdżają do Małkini, wydłużą relację części swoich pociągów do Czyżewa (stacji położonej na granicy województw). Dzięki temu mieszkańcy dwóch mazowieckich gmin odzyskaliby dostęp do transportu kolejowego.

Samorząd województwa mazowieckiego uparcie jednak twierdzi, że stacje Zaręby Kościelne, Kietlanka i Szulborze Koty nie są w stanie wygenerować dużej frekwencji. Problem w tym, że samorząd powołuje się na dane z listopada 2008 r., kiedy ruch na odcinku Małkinia – Czyżew był obsługiwany przez podlaski zakład spółki PKP Przewozy Regionalne. Siłą rzeczy rozkład dopasowany był wówczas do potrzeb pasażerów dojeżdżających w kierunku Białegostoku, a co więcej, przy podróżach z terenu gmin Zaręby Kościelne i Szulborze Wielkie do Warszawy za każdym razem konieczna była przesiadka w Małkini.

Przejęcie obsługi odcinka Małkinia – Czyżew przez Koleje Mazowieckie, umożliwiłoby uruchomienie bezpośrednich pociągów relacji Czyżew – Warszawa Wileńska. W efekcie mieszkańcy gmin Zaręby Kościelne i Szulborze Wielkie wreszcie uzyskaliby bezpośrednie połączenie kolejowe ze stolicą swojego województwa. Podróż bez konieczności przesiadki byłaby nie tylko wygodniejsza, ale także krótsza – trwałaby od 1 godz. 40 min. do 1 godz. 50 min.

Już nie raz samorząd województwa mazowieckiego wraz z Kolejami Mazowieckimi – zamiast tworzyć atrakcyjne połączenia w nowych relacjach i tym sposobem przyciągać nowych pasażerów – wołały tylko biadolić o spodziewanej małej frekwencji. I w rzeczywistości nic nie robić. Czy tak skończy się również i tym razem?

Karol Trammer

Dwa Mazowsza

Jak odcina się ścianę wschodnią województwa mazowieckiego

Jedna piąta polskiego produktu krajowego brutto wytwarzana jest województwie mazowieckim. Mazowsze może poszczycić się również wysokimi wskaźnikami przedsiębiorczości, atrakcyjności inwestycyjnej oraz innowacyjności. *De facto* jednak pozytywne trendy odnoszą się tylko do Warszawy i jej najbliższych okolic.

Gdy optymistyczne dane dla całego województwa mazowieckiego rozpatruje się w rozbiciu na mniejsze obszary regionu, od razu wychodzi na jaw ogromne zróżnicowanie w poziomie rozwoju regionalnego. Dla przykładu produkt krajowy brutto na jednego mieszkańca w Warszawie wynosi 60 tys. zł, podczas gdy w podregionie ostrołęcko-siedleckim (na terenie którego leżą pozbawione ostatnio pociągów gminy Zaręby Kościelne i Szulborze Wielkie) wskaźnik ten jest ponad czterokrotnie niższy.

Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego o oddalonych od Warszawy częściach województwa mówi: „Obszary te należą do najmniej atrakcyjnych w kraju dla inwestorów, co wynika zwłaszcza z niskiej dostępności komunikacyjnej, brakach w infrastrukturze”.

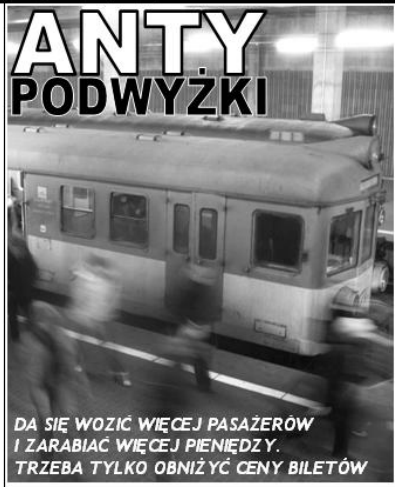
Przeprowadzona w lutym 2009 r. likwidacja pociągów między Małkinią i Szepietowem to już kolejny cios w mazowiecką ścianę wschodnią. W latach 90. przestały kursować pociągi na linii Siedlce – Sokołów Podlaski – Małkinia – Ostrów Mazowiecka – Ostrołęka. Z powodu złego stanu mostu kolejowo-drogowego na Bugu przerwana została droga wojewódzka 627, łącząca Ostrołękę, Ostrów Mazowiecką i Sokołów Podlaski. Mostem tym nie tylko nie mogą poruszać się pociągi i samochody, ale wprowadzono nawet zakaz ruchu pieszego. W efekcie mieszkańcy kilku wsi w gminie Małkinia Górna zostali odcięci od własnego urzędu gminnego.

✓ Anty-podwyżki

Niby-strajki • Minister duperele • Pospieszna likwidacja

Z Biegiem Szyn
ukazuje się od 2002 roku
1207 160-4070

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu STYCIEŃ - LUTY 2005 NR 1 (35)



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

W poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn” opublikowaliśmy tekst „Anty-podwyżki” – w artykule tym opisywaliśmy przykłady obniżek cen biletów na kolej i transport miejski, dzięki którym nie tylko zwiększyła się liczba pasażerów, ale również wzrosły przychody finansowe przewoźników. „Anty-podwyżki” wzbudziły duże zainteresowanie. Przewidy tego tekstu

ukazały się w portalu transportu publicznego Transinfo.pl, na stronie internetowej magazynu „Obywatel” (www.obywatel.org.pl), a także w portalu lewicowo.pl. Fragmenty artykułu „Anty-podwyżki” ukazały się także na łamach „Dziennika”.

Tematem zainteresowały się nie tylko media, ale również organizacje społeczne – o „Anty-podwyżkach” można było przeczytać również na witrynie internetowej Komitetu Obywatelskiego w obronie pociągów w Małopolsce (www.nasze-pociagi.wikidot.com).

• POCZTA „Z BIEGIEM SZYN”

Wołomin – miasto powiatowe liczące 37 tysięcy mieszkańców – jest największym ośrodkiem leżącym na linii kolejowej między Warszawą i Białymstokiem. Dlaczego więc na stacji Wołomin nie zatrzymuje się ani jeden przejeżdżający przez to miasto pociąg dalekobieżny? Mimo że pociągi pospieszne łączące Warszawę i Białystok od lat obsługują stacje w Tłuszczu (7 tysięcy mieszkańców), Małkini (6 tysięcy mieszkańców), Czyżewie (7 tysięcy mieszkańców), Szepietowie (2,5 tysiąca mieszkańców) oraz w Łapach (17 tysięcy mieszkańców) – dane z Wikipedii. Dlaczego kolej nie jest zainteresowana obsługą tego największego skupiska potencjalnych klientów?

Dariusz Żurek, Wołomin



W uścisku monopoli

To, czy dany sektor można prawnie uznać za monopol, czy też nie, zależy od definicji jego „odpowiedniego rynku” (ang. relevant market).

W Polsce widocznie uznano że koleje nie są monopolem, bo przecież do wyboru mamy samochód, rower, samolot, autobus. Ale gdy ów „odpowiedni rynek” zdefiniujemy jako „wygodne i szybkie podróże transportem zbiorowym”, odkryjemy w te korytarze inwestować aby przypadków kolej, mając do dyspozycji korytarze transportowe z pierwszeństwem przejazdu, jest monopolistą. Nie musi nawet za bardzo w te korytarze inwestować aby utrzymać udział w rynku – konkuruje jedynie z autobusami utykającymi w korkach i zmuszonymi do dłuższych postojów, umożliwiających pasażerom skorzystanie z toalety. Kolej nie musi walczyć o pasażerów samochodów osobowych, ważne aby „ktoś tam jeszcze” korzystał, bo gdy pociągi pojedą puste, dotacje się skończą. Więc sili się co najwyżej na konkurencję z autobusami.

W Polsce na kolejach mamy socjalizm, podczas gdy tego socjalizmu nie ma nawet w Szwecji, gdzie wolnorynkowe podejście do kolei się zresztą narodziło już 20 lat temu. Może w wielu stawianych za wzór krajach Europy Zachodniej nie ma wielkiej konkurencji na kolejach, ale i tak jest jej bez porównania więcej niż w Polsce. Nawet w Niemczech, kraju regulowanej przetargami konkurencji na torach, rocznie rozpisuje się przetargi na 25 milionów pociągokilometrów. W Polsce zakres konkurencji jest niewielki. Dla prywatnych przewoźników jest to rynek bardzo trudny. Przypadek Podlasia pokazuje że nie mogą nawet uzyskać prawa do stacjonowania swoich pojazdów w obiektach wciąż należących do PKP. Przewoźnicy nie wiedzą, czy w kolejnych latach w ogóle zostaną dopuszczeni do użytkowania infrastruktury. A kontrola nad kluczowymi jej elementami, „szybkami butelek” w których popyt przekracza podaż, daje władzę nad rynkiem.

Reformy które w Polsce wprowadzono, wcale nie wprowadziły rynku na kolei pasażerskiej. Nawet w Czechach tylko jeden region to monopol państwowego przewoźnika, inne korzystają z usług wielu przewoźników. Polskę od Czech dzieli choćby trzykrotnie niższa liczba podróży na mieszkańca rocznie.

Adam Fularz

TIR-y na tory!



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 współpraca: 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 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.