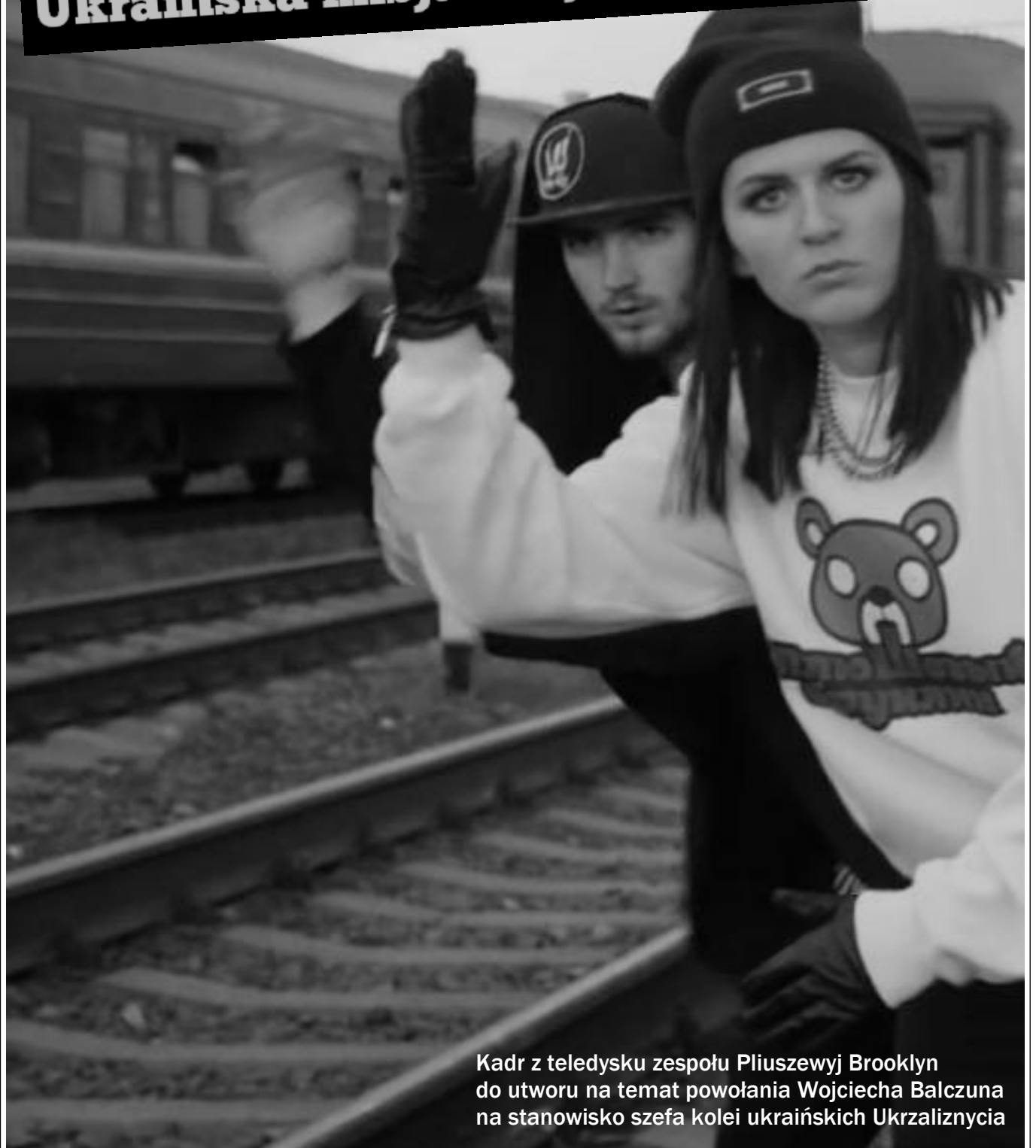


Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

Skok na szerokie tory Ukraińska misja Wojciecha Balczuna



Kadr z teledysku zespołu Piuszewyj Brooklyn do utworu na temat powołania Wojciecha Balczuna na stanowisko szefa kolei ukraińskich Ukrzaliznycia

ŁUDZIE

Zielone światło dla maszynistek

Z prowadzonego przez Urząd Transportu Kolejowego rejestru maszynistów wynika, że wśród około 16,5 tys. osób wykonujących w Polsce zawód maszynisty kolejowego są cztery kobiety: trzy pracują w Przewozach Regionalnych, a jedna zatrudniona jest w Kolejach Wielkopolskich.

W spółce Koleje Wielkopolskie jedyną maszynistką jest Michalina Piwańska, która szynobusy tego przewoźnika prowadzi od 2012 r. Wcześniej pracowała jako motornicza tramwajów w Poznaniu. W tym mieście działa ponadto w Klubie Miłośników Pojazdów Szynowych.

Kolejna maszynistka rozpoczęła pracę w grudniu 2014 r. w oddziale

wielkopolskim spółki Przewozy Regionalne. Następne dwie panie dołączyły do drużyn trakcyjnych tego przewoźnika w październiku 2015 r. – jedna pracuje w oddziale łódzkim, druga w oddziale pomorskim.

Kobiet prowadzących pociągi Przewozów Regionalnych wkrótce będzie więcej. – Obecnie szkolenia na świadectwo maszynisty odbywa 12 pań. Pierwsza z nich przystąpi do egzaminu w czerwcu 2016 r. – mówi Joanna Bator, rzeczniczka prasowa spółki. – Wszystkie panie pracowały w Przewozach Regionalnych już wcześniej, zajmując różne stanowiska. Były między innymi kasjerkami, konduktorkami, kierowniczkami pociągu i dyspozytorkami. Jedną z kobiet była naczelniczką działu.

Za kilka miesięcy pierwsza kobieta rozpocznie pracę w drużynach trakcyjnych PKP Intercity – uzyskała już licencję maszynisty (dokument o spełnieniu warunków formalnych i zdrowotnych) i obecnie przygotowuje się do zdobycia świadectwa maszynisty (dokument uprawniający do prowadzenia pociągów). ●



Michalina Piwańska z Kolei Wielkopolskich.

POŁĄCZENIA

Ekspresem do szkoły

Od 13 marca 2016 r. pasażerowie posiadający bilety okresowe Kolei Dolnośląskich mogą na odcinku Węglińiec – Bolesławiec korzystać z pociągu ExpressInterCity „Łużyce”. Jednocześnie dla tego ekspresu wprowadzony został nowy postój na stacji Zebrzydowa. W ten sposób rozwiązano problem braku połączenia Kolei Dolnośląskich z kierunku Węglińca i Zebrzydowej docierającego do Bolesławca przed godz. 8.00 (pociąg EIC „Łużyce” zatrzymuje się w Bolesławcu o godz. 7.31).

Porozumienie „wpuszczające” do pociągu ekspresowego pasażerów podróżujących w relacjach lokalnych zostało wypracowane przy okazji styczniowych spotkań na temat budowy rozkładu jazdy, w których uczestniczyli przedstawiciele PKP Intercity, pracownicy przewoźników regionalnych oraz władze samorządowe. – Umowa z Kolejami Dolnośląskimi ma na celu umożliwienie codziennych dojazdów do Bolesławca, głównie dla dzieci dojeżdżających do szkoły – wyjaśnia Beata Czemerajda z biura prasowego PKP Intercity.

Podobne rozwiązanie funkcjonuje w Niemczech, gdzie na odcinkach Prenzlau – Berlin oraz Cottbus – Berlin pasażerowie z biletami jednorazowymi i okresowymi regionalnego związku taryfowego VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) mogą wsiadać do pociągów InterCity i InterCityExpress.

Wprowadzanie tego typu udogodnień nie jest natomiast konieczne w Czechach. Na tamtejszej kolei obowiązuje bowiem jedna taryfa biletowa obejmująca wszystkie kategorie pociągów przewoźnika České Dráhy – począwszy od osobowych, przez przyspieszone, pospieszne, ekspresowe aż po składy InterCity i EuroCity. Jedynie w pociągach SuperCity, obsługiwanych składami Pendolino, wymagane jest dokupienie miejscówki.

Generalnym problemem polskiej sieci kolejowej są rozbieżności taryfowe, które de facto uniemożliwiają traktowanie pociągów dalekobieżnych jako uzupełnienia oferty połączeń regionalnych. Na przykład na odcinku z Olsztyna przez Kętrzyn i Giżycko do Ełku kursują cztery pociągi regionalne oraz trzy pociągi dalekobieżne kategorii TLK. Przejazd z Olsztyna do Ełku pociągiem regionalnym kosztuje 25,50 zł, natomiast pociągiem TLK – 44 zł.

Na odcinku między Rzeszowem a Tarnobrzegiem kursuje pięć pociągów regionalnych i cztery pociągi dalekobieżne PKP Intercity. Za bilet na pociąg regionalny trzeba zapłacić 9,50 zł, natomiast przejazd pociągiem dalekobieżnym kosztuje 23 zł.

Zgranie taryfowe spowodowałoby, że dwie równoległe funkcjonujące oferty o niewielkiej liczbie pociągów zsumowałyby się w jedną, obejmującą wszystkie pociągi kursujące danym odcinkiem.

Spółka PKP Intercity nie wyklucza zawarcia kolejnych porozumień, które również na kolejnych odcinkach umożliwiłyby uzupełnienie połączeniami dalekobieżnymi oferty spółek regionalnych. – Jeśli będzie taka potrzeba społeczna, przeanalizujemy kolejne odcinki do wprowadzenia honorowania biletów innych przewoźników – deklaruje Beata Czemerajda z PKP Intercity. ●

PIENIĄDZE

Miliony wyjechały z Grupy PKP

Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła kontrolę wydatków Grupy PKP na usługi doradcze oraz konsultingowe zlecane firmom zewnętrznym. Z raportu pokontrolnego wynika, że cztery skontrolowane spółki – PKP S.A., PKP Informatyka, PKP Energetyka i PKP Intercity – w latach 2012-2014 zawarły 1029 umów na kwotę wynoszącą w sumie 171 mln zł.

Izba szczegółowemu badaniu poddała 68 umów na łączną kwotę 24 mln zł – 40 z tych umów zawarto z pominięciem procedur przetargowych. W wielu przypadkach przed zleceniem usług firmom zewnętrznym nie przeprowadzono analiz, czy danego zadania nie byłoby w stanie wykonać pracownicy spółek Grupy PKP w ramach swoich obowiązków. „W trakcie kontroli zlecenie tych prac podmiotom zewnętrznym uzasadniano najczęściej niewystarczającymi kompetencjami pracowników spółki” – czytamy w raporcie NIK.

W spółce PKP Informatyka jedna z umów przewidywała dodatkową płatność dla firmy zewnętrznej, jeśli w wyniku doradztwa osiągnięty zostanie określony poziom przychodów. Cel nie został osiągnięty, mimo to dodatkowe wynagrodzenie zostało wypłacone. Z kolei spółka PKP Intercity wydała 669 tys. zł na opracowanie projektu organizacji jednostki zakupów centralnych, lecz nie wdrożyła otrzymanego opracowania.

„Tak funkcjonujący system zlecenia usług doradczych i eksperckich stwarza warunki do zamawiania usług zbędnych oraz zawyżania kosztów ponoszonych za te usługi, jest również wysoce podatny na wystąpienie zjawisk korupcyjnych” – ocenili kontrolerzy NIK. ●

Skok na szerokie tory

Polski „menadżer na czas kryzysu” jedzie reformować ukraińską kolej

20 kwietnia 2016 r. polski menadżer został wybrany na stanowisko prezesa kolei ukraińskich Ukrzaliznyca. Były szef PKP Cargo Wojciech Balczun wygrał konkurs ogłoszony przez władze Ukrainy: – *Odbywat się pod nadzorem niezależnych obserwatorów: w tym przedstawicieli Banku Światowego, Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju, również przedstawicieli rządu amerykańskiego* – opowiadał Balczun w rozmowie z warszawskim radiem RDC, nie kryjąc, że udało mu się pokonać aż 30 konkurentów z różnych krajów.

Kryzysowy menadżer

Wojciech Balczun ma przeprowadzić zmiany na ukraińskiej kolei, rozpoczęte w 2015 r. od jej przekształcenia z elementu administracji rządowej w publiczną spółką akcyjną. Kolejnym krokiem ma być odejście od struktury opartej na sześciu dyrekcjach okręgowych i wdrożenie podziału na sektory przewozów pasażerskich, przewozów towarowych oraz infrastruktury. – *Stawiane jest to jako warunek, jeżeli chcemy mówić o stowarzyszeniu Ukrainy z Unią Europejską, a być może o wejściu do unii* – mówił Balczun na antenie RDC.

Oczekiwania wobec Balczuna są jednak znacznie większe niż tylko sprawne przeprowadzenie zmian organizacyjnych na ukraińskiej kolei. – *Ma dużo różnych problemów, typu drążąca ją korupcja, brak przejrzystych procesów, zupełnie inny model zarządzania* – brzmi diagnoza postawiona przez Balczuna na krótko przed objęciem nowego stanowiska.

Jednym z atutów Wojciecha Balczuna wymienionych na stronie internetowej kolei Ukrzaliznyca jest to, że w 2012 r. – będąc prezesem PKP Cargo – znalazł się na stworzonej przez magazyn „Bloomberg Businessweek Polska” liście 20 najlepszych menadżerów na czas kryzysu.

Balczun i Balcerowicz

Spowolnienia gospodarcze i idące za nimi spadki przewozów towarowych trudno porównywać z kryzysem obejmującym zajęcie części terytorium Ukrainy przez Rosję, destabilizację na wschodzie kraju i wyniszczające działania wojenne.

Mimo to ukraińscy politycy wiążą z Wojciechem Balczunem wielkie nadzieje, powołując się przede wszystkim na jego doświadczenia zdobyte od stycznia 2008 r. do stycznia 2013 r., w czasie pełnienia funkcji prezesa PKP Cargo – *Przeprowadził restrukturyzację PKP Cargo i z firmy, która przynosiła 100 mln zł strat, uczynił przedsiębiorstwo przynoszące 500 mln zł dochodu* – tak Balczuna chwalał Aivaras Abromavičius, do lutego 2016 r. minister rozwoju gospodarczego i handlu, zwolennik

ściągnięcia nad Dniepr ekspertów z zagranicy. Sam Abromavičius to litewski finansista po amerykańskim Concordia University, od półtora roku posiadający ukraińskie obywatelstwo.

W momencie gdy Balczun został mianowany szefem Ukrzaliznycy, funkcję doradcy prezydenta Petra Poroszenki objął prof. Leszek Balcerowicz, były polski minister finansów i szef Narodowego Banku Polskiego.

Spadki i cięcia

Część polityków w Ukrainie idealizuje osiągnięcia Wojciecha Balczuna, który na polskiej kolei działania na rzecz poprawy wyników finansowych realizował przecież kosztem pracowników i działalności przewozowej.

W 2007 r., przed objęciem funkcji prezesa PKP Cargo przez Wojciecha Balczuna, spółka przewiozła 144,9 mln ton ładunków, natomiast w 2012 r. – 116,7 mln ton. Poprawa wskaźników finansowych PKP Cargo w dużej mierze wynikała z polityki skupiania się na obsłudze masowych kontraktów całopociągowych przy jednoczesnym wycofaniu się z segmentu przewozów rozproszonych, który cechuje się niższymi marżami i większymi nakładami pracy. To z kolei otworzyło drogę do masowych cięć zatrudnienia.

Od 2008 do 2012 r. liczba pracowników PKP Cargo zmniejszyła się z 37,7 tys. do 27,7 tys. „Między innymi nieprzedłużanie umów o pracę zawartych na czas określony, rozwiązywanie umów o pracę z osobami nabywającymi prawo do wcześniejszej emerytury, program dobrowolnych odejść i kierowanie pracowników na nieświadczenie pracy” – tak metody „menadżera na czas kryzysu” stosowane w PKP Cargo opisywał raport Grupy PKP za 2009 r.

Polecenia służbowe po angielsku

– *Zawsze powtarzałem pracownikom, że walczę o to, żeby jak najwięcej miejsc pracy uratować, a nie jak najwięcej ludzi zwolnić* – wspomina dziś Balczun. Czy wkrótce to samo będzie mówił ukraińskim kolejarzom?

– *Na razie nie chcę mówić o tym, jakie będą zwolnienia* – stwierdził w rozmowie z radiem RDC. W 43-milionowej Ukrainie kolej zatrudnia około 300 tys. pracowników. Jak podają statystyki organizacji współpracy kolei OSZD, w 2014 r. Ukrzaliznyca przewiozła 398,5 mln pasażerów i 389,7 mln ton ładunków. Przewóz towarów zapewnia ponad 80% przychodów kolei ukraińskich. Problemem Balczuna może okazać się brak doświadczenia w przewozach pasażerskich i infrastrukturze kolejowej, a przede wszystkim w zarządzaniu wszystkimi gałęziami działalności kolei skupionymi w ramach jednej spółki.



• *Emocje w Ukrainie budzi to, że Wojciech Balczun od lat karierę menadżera łączy z grą w zespole rockowym Chemia.*



• *Ukrzaliznyca przewozi prawie 400 mln pasażerów rocznie. Stacja Kremenczuk.*

– *Mam świadomość, że zderzę się z oporem materii gigantycznym* – powiedział Wojciech Balczun w polskim radiu. Dodatkową barierą będą problemy językowe. Ukraińskiego Balczun dopiero zamierza się uczyć. Agencji prasowej Ukrinform nowy szef Ukrzaliznycy wyznał, że przynajmniej na początku chce porozumiewać się z innymi członkami kierownictwa firmy po angielsku. Będzie też starał przypomnieć sobie język rosyjski, którego uczył się w szkole.

Sława czy Pawło

W ukraińskich mediach największe emocje jak na razie budzi to, że Wojciech Balczun karierę menadżera łączy z grą w zespole rockowym Chemia. Aivaras Abromavičius nawet porównał polskiego prezesa Ukrzaliznycy do Sławy Wakarczuka, wokalisty jednego z najpopularniejszych ukraińskich zespołów rockowych Okean Elzy, na przełomie 2004 i 2005 r. zaangażowanego w pomarańczową rewolucję.

Tymczasem hip-hopowa grupa Pljuszewyj Brooklyn na „powitanie” Balczuna nagrała utwór, w którym polskim kolejom proponuje objęcie prezesury przez ukraińskiego muzyka Pawła Zibrowa.

Balczun mówi, że bywa pytany o trasę koncertową Chemii w Ukrainie. – *Bardzo chętnie na Ukrainie zagram, ale jak skończę swoją misję* – powiedział w rozmowie z radiem RDC. I po kilku chwilach wyznał, że jego zaangażowanie w Ukrainie „ma trochę charakter misji samobójczej”.

KAROL TRAMMER

– *Odległość do przystanku jest jednym z podstawowych czynników wyboru transportu publicznego* – mówi dr Łukasz Zaborowski z radomskiego oddziału Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego (MBPR). Ta podlegająca samorządowi województwa instytucja w ramach prac nad „Programem rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim” przeprowadziła analizę całego regionu pod względem położenia stacji i przystanków kolejowych w stosunku do sieci osadniczej. Finalnie planiści wskazali 21 przystanków i stacji, których lokalizacja powinna ulec zmianie.

Maksymalne zbliżenie

– *Sieć kolejowa jest w większości dziedzictwem XIX wieku, względnie początków wieku XX, gdy akceptowalna była dostępność przystanku kolejowego w zasięgu kilku kilometrów dościa pieszo* – mówi Łukasz Zaborowski. – *Obecnie odległość dościa do przystanku transportu publicznego przekraczająca 1-2 km uznawana jest za niedogodną.*

Już w 2008 r. problem niedogodnych lokalizacji stacji i przystanków wskazany został w rządowym „Master planie dla transportu kolejowego w Polsce” jako słaba strona polskiej kolei. Punktowa infrastruktura kolejowa w wielu przypadkach jest bowiem zlokalizowana w oderwaniu zarówno od sieci osadniczej, jak i od układu dróg.

– *Zasadą umieszczenia przystanków kolejowych – pod kątem dościa pieszo – powinno być maksymalne zbliżenie do zabudowy miejscowości* – wyjaśnia Zaborowski. – *W przypadku miejscowości położonych w zasięgu krótkiego dojazdu indywidualnym środkiem transportu, przystanki należy lokalizować na przecięciu linii kolejowej z drogami. Kolej może bowiem przyciągać użytkowników również na zasadzie dojazdów łączonych: samochód plus pociąg albo rower plus pociąg.*

Postój w polu

Jeden z przystanków wytypowanych do przesunięcia to Koziebrody na linii Nasielsk – Sierpc. Koziebrody są największą miejscowością w gminie wiejskiej Raciąż. Choć linia kolejowa dotyka zwartej zabudowy Koziebród, to pociągi zatrzymują się wśród pól – prawie 2 km za wsią. MBPR proponuje przesunięcie przystanku, tak by znalazł się przy centrum miejscowości, w miejscu, gdzie tory krzyżują się z drogą powiatową do pobliskiego miasta Drobin.

– *Przesunięcie przystanku Koziebrody w kierunku centrum tej miejscowości znacznie poprawiłoby dostęp miejscowej ludności do kolei* – ocenia Adam Kowalski z Urzędu Gminy Raciąż. – *Dogodniejsza lokalizacja może spowodować większe zainteresowanie mieszkańców transportem kolejowym.*

Kolejna z propozycji ma na celu poprawę dostępu do kolei na terenie gminy Sieciechów. Obecnie bowiem przez centralną część tej gminy pociągi relacji Radom – Dęblin przejeżdżają bez zatrzymania. Stąd propozycja stworzenia nowego przystanku na styku wsi Sieciechów i Wola Klaszorna.

Za daleko do pociągu

Stacje kolejowe trzeba zbliżyć do ludzi – postulują wojewódzcy planiści



● *Pociąg Kolei Mazowieckich z Warszawy Gdańskiej do Sierpca zatrzymuje się na przystanku Koziebrody. To jeden z przystanków wytypowanych do przesunięcia.*

Pociągi miałyby się tu zatrzymywać, zamiast na leżącej na uboczu stacji Bąkowiec. – *Na pewno ułatwiłoby to dostęp mieszkańców Sieciechowa i okolicznych miejscowości do komunikacji* – mówi Zbigniew Hołda z sieciechowskiego urzędu gminnego.

Wśród propozycji MBPR jest też między innymi zbliżenie przystanków kolejowych do Goworowa, Rudy Wielkiej, Stoku Lackiego, Suska czy do centrum Gostynina.

Stacja bliska?

Władze województwa skłaniają się ku temu, by przesunąć punktów zatrzymania pociągów dokonywać przy okazji modernizacji lub remontów poszczególnych odcinków. – *Nie przewidujemy oddzielnego projektu dotyczącego zmiany lokalizacji przystanków* – informuje Marta Milewska z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego. – *Za celową można uznać korektę lokalizacji przystanków w ramach*

prowadzonych prac na liniach kolejowych.

Takie rozwiązanie zostało zasugerowane w strategii rozwoju regionu, przyjętej przez sejmik województwa w październiku 2013 r.: „W przypadku budowy nowych linii lub przebudowy istniejących, istotnym czynnikiem jest budowa stacji w sposób zapewniający najbardziej dogodne warunki podróży. Oznacza to nie tylko lokalizację jak najbliższą centrum miejscowości, lecz również wygodne połączenia z transportem zbiorowym, rowerowym i pieszym”.

Marta Milewska: – *Aktualnie prowadzimy rozmowy ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe odnośnie inwestycji, które mają być realizowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020.*

Kolej w centrum

W 2015 r. w ramach modernizacji magistrali Warszawa – Białystok o kilkaset metrów przesunięto przystanek Szewnica, leżący dotychczas poza tą wsią. Od niedawna pociągi Kolei Mazowieckich kursujące między Warszawą a Małkinią zatrzymują się w miejscu, gdzie linia kolejowa przebiega przy centrum miejscowości, jednocześnie krzyżując się z drogą powiatową.

Dodajmy, że w województwie lubelskim już kilka lat temu prace remontowe poprzedzające reaktywację połączeń pasażerskich w relacjach Lublin – Zamość i Lublin – Parczew wykorzystano do zbliżenia przystanków Izbica oraz Wandzin do centrów tych miejscowości.

– *Optymalizacja sieci przystanków to tylko jeden ze sposobów zwiększenia atrakcyjności kolei* – podkreśla Łukasz Zaborowski z MBPR. – *Niemniej istotnymi czynnikami konkurencyjności są częstość połączeń oraz prędkość handlowa.*



Wielcy mali klienci

Spółka PKP Cargo często sama rezygnowała z obsługi klientów chcących przewieźć towar w jednym-dwóch wagonach. Dziś przewoźnik chce tych mniejszych nadawców odzyskać

PKP Cargo ma skończyć z ignorowaniem drobnych klientów. Zapowiedział to Maciej Libiszewski, który kieruje tą spółką od grudnia 2015 r. Dotychczasową politykę koncentrowania się na obsłudze masowych zleceń szef PKP Cargo wymienia wśród błędów swoich poprzedników: – *Jednym z przykładów ich zaniedbań jest niedocenienie znaczenia transportu rozproszonego, czyli oferowania klientom, z reguły mniejszym firmom, możliwości przewiezienia ładunków mieszczących się w jednym czy dwóch wagonach* – mówi Libiszewski w rozmowie z „Gazetą Polską”. – *Uznano, że poniżej pewnej wartości na poziomie kilkudziesięciu tysięcy ton nie ma sensu schodzić, że taki „mniejszy” klient nie jest istotny.*

Myślenie całopociągowe

Na kolei zaspokajanie potrzeb drobniejszych nadawców i odbiorców schodziło w minionych latach na coraz dalszy plan. – *Po otwarciu rynku przewozów towarowych nowi przewoźnicy skupili się na przewozach całopociągowych, które cechują się wysoką stopą zwrotu nakładów* – wyjaśnia dr inż. Arkadiusz Drewnowski z Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego. – *Na walce z przewoźnikami spoza Grupy PKP o kontrakty na przewozy całopociągowe skoncentrowało się również PKP Cargo.*

Istotą przewozów całopociągowych jest to, że cały skład załadowywany jest w jednym punkcie jednym rodzajem towaru, by bezpośrednio udać się do punktu docelowego, gdzie następuje rozładunek. Takim sposobem przewozi się przykład węgiel kamienny z kopalni do elektrowni.

Organizacja przewozów rozproszonych – odpowiadających potrzebom mniejszych klientów – jest bardziej złożona. Najpierw pojedyncze wagony z różnymi rodzajami ładunków dowożone są z punktów ładunkowych i bocznic zakładów do najbliższej stacji manewrowej. Tu ze zwiezionych wagonów zestawia się dłuższe składy, które następnie wyprawiane są do stacji manewrowych w innych częściach kraju. Potem z tych stacji pociągi zdawcze rozwożą wagony do okolicznych odbiorców.



fot. Andrzej Jezierski

• *Kwiecień 2002 r., Wschowa, skład zdawczy rozwozi wagony do mniejszych odbiorców. Dziś spółka PKP Cargo zapowiada renesans przewozów rozproszonych, odpowiadających potrzebom drobnych klientów.*

W 2015 r. PKP Cargo przewiozło 116 mln ton towarów, z czego około 15% metodą rozproszoną. Dla porównania, w 2003 r. – na początku liberalizacji rynku kolejowych przewozów towarowych – PKP Cargo przewiozło w sumie 156 mln ton towarów, w tym prawie 40% w systemie rozproszonym.

Pociąg do ciężarówek

Przez kilkanaście lat segment przewozów rozproszonych skurczył się niemal czterokrotnie. – *Systematyczne ograniczanie liczby pociągów zdawczych spowodowało wycofanie się pewnej grupy klientów ze współpracy kolejową lub tej współpracy znaczne ograniczenie* – mówi Bartosz Sojda z portalu LubelskaKolej.net. – *Ładunki trafiły na drogi, przez co ruch tirów wzrósł tak drastycznie.*

Analizy rynku wykazują, że popyt najsilniej na transport drogowy przesuwa się z kolejowych przewozów rozproszonych – w znacznie większym stopniu aniżeli z przewozów całopociągowych. Wniosek taki płynie z opublikowanego w 2012 r. przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów „Raportu z badania krajowego rynku przewozu towarów”.

Potwierdza to Arkadiusz Drewnowski: – *O ile przewoźnicy kolejowi konkurują o ładunki nie z transportem samochodowym, lecz przede wszystkim między sobą, o tyle między przewoźnikami samochodowymi ostra walka konkurencyjna spowodowała, że skierowali się oni w stronę ładunków przewożonych koleją – właśnie w segmencie przewozów rozproszonych. Kolej nie była w stanie odpowiedzieć atrakcyjną ofertą.*

W efekcie setki klientów – takich jak lokalne składy opału i paliw, magazyny nawozowe, skupy złomu, mniejsze kopalnie kruszyw czy nadleśnictwa – przerzuciły się na transport drogowy. Czy teraz PKP Cargo będzie w stanie takie firmy odzyskać?

– *Ruch rozproszony wymaga dużego doświadczenia i większych nakładów pracy niż w przypadku przewozów zwartych* – przyznaje szef PKP Cargo Maciej Libiszewski. Po czym dodaje: – *Posiadamy wysoko wykwalifikowaną kadrę i niezbędne zasoby do prowadzenia tego typu ruchu.*

Niemniej istotne jest to, by potrzeby przewozów rozproszonych uwzględniane były przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe. – *Staramy się podpowiadać właściwe kierunki w zakresie prac modernizacyjnych na infrastrukturze kolejowej. Zależy nam w szczególności na przywracaniu punktów ładunkowych wzdłuż modernizowanych linii* – podkreśla prezes PKP Cargo.

Tiry na tory

Przy odbudowywaniu przewozów rozproszonych czkawką mogą się odbić wcześniejsze decyzje spółki PKP Cargo, które wpisywały się w politykę ograniczania tego segmentu działalności: zwolnienia pracowników czy zmiany w strukturze użytkowanego taboru. – *Ciężko odbudować bazę taborową i pracowniczą, ale jeszcze ciężiej odbudować zaufanie klientów* – mówi Bartosz Sojda. Mowa o firmach, które jeszcze kilka lat temu swoje ładunki przewoziły pociągami – do momentu gdy spółka PKP Cargo często sama rezygnowała z świadczenia tych usług, za powód podając zbyt małą skalę działalności. Tak oto kolej wpełchnęła wielu swoich klientów w objęcia transportu drogowego.

Jeśli powiedzie się plan renesansu przewozów rozproszonych i PKP Cargo odzyska małych klientów, wówczas efektem może być zmniejszenie się ruchu tirów na drogach.

Z kolei dla samej spółki PKP Cargo odbudowana baza drobnych nadawców i odbiorców z różnych gałęzi gospodarki może stanowić dobre zabezpieczenie nie tylko na wahania koniunktury w przewozach ładunków masowych, ale także na sytuacje, gdy któryś z konkurencyjnych przewoźników kolejowych przejmie duży kontrakt na przewozy całopociągowe. – *Utrzymanie segmentu przewoźników rozproszonych to lepsze zagospodarowanie taboru i pracowników* – mówi Bartosz Sojda. – *Przesyłki rozproszone mają jeszcze jedną zaletę: budują bazę niewielkich, ale stabilnych przychodów, które przydają się szczególnie w kiepskich okresach, gdy nie wozi się kruszyw czy paliw.*

KAROL TRAMMER

WYCIEZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Nie ma czym jeździć

Koleje wąskotorowe jeszcze 40 lat temu były istotnym środkiem komunikacji wokół Warszawy. Do krawca, który żył w Markach i tańszy był od tych warszawskich, jeździłem z mamą z Dworca Wileńskiego. Z Południowego do Zalesia, gdzie odbywałem praktykę z geodezji. Potem kolejki zlikwidowano, do czego wujek nie mógł przywyknąć. Choć woziliśmy go, gdzie sobie życzył samochodem, do śmierci mawiał: „Nie ma czym jeździć”.

WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

• kolejne piosenki

*Wsiadam w pociąg powrotny, ocieram jedną tzę
Ludzie są samotni, czy tego chcą czy nie
Patrzą w oczy jesieni, nad morzem stada chmur
Pejzaż moich nadziei umyka mi spod kół*

Irena Santor, „Już nie ma dzikich plaż”
słowa: Krzysztof Logan Tomaszewski, 1985

OD BAŁTYKU PO TATRY

• kolejowa księga imion

„Winnica”

Zielona Góra - Jelenia Góra

Pociąg „Winnica” łączący Zieloną Górę z Jelenią Górą swoją nazwę nosi z uwagi na sięgające XIII wieku winiarskie tradycje okolic Zielonej Góry. W historii winiarstwa niemieckiego rejon miasta Grünberg - czyli dzisiejszej Zielonej Góry - zapisał się nie tylko tym, że był wysuniętym najbardziej na północny wschód obszarem uprawy winorośli, ale również tym, że to właśnie tu w 1835 r. wyprodukowano pierwszego niemieckiego szampana. Przed wojną największym producentem wina w Zielonej Górze były zakłady Gremplera, na bazie których od 1945 r. zaczęła działać Państwowa Lubuska Wytwórnia Win. Fabryka upadła w 1999 r. - tak w Zielonej Górze zakończyła się historia produkcji wina dużą skalę. Ale dziś wokół Zielonej Góry funkcjonuje kilkanaście rodzinnych winnic, które uprawiają winogrona i produkują wino w małych seriach. Miejszem spotkań i prezentacji produktów lubuskich winiarzy jest impreza Winobranie, która co roku we wrześniu odbywa się na placach i uliczkach Zielonej Góry.

WIDOCZNIE



POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

• wybór: Olga i Marcin Rudzińscy

„Teraz zerwał się brodaty przedstawiciel zakładowej „Solidarności”.
- Taki zarzut to już prowokacja! - krzyknął. - Zrywamy negocjacje i wysiadamy!
- To drugie akurat niemożliwe - westchnął Wacio Waciak. - Od trzech dni kolejarze stosują nową formę strajku. Wynajęli sobie eksperta, który im wyjaśnił, że istotą kolejnictwa nie jest ruch pociągów, tylko ich zatrzymywanie. Podróżny nie jest łasy jazdy, tę potrzebę mógłby zaspokoić na karuzeli. Podróży chce w jednym miejscu wsiąść, a w innym wysiąść. Dobry strajk ma to mu uniemożliwić. No i kolejarze ogłosili strajk w ruch. Grożą, że zajeżdżą cały tabor na śmierć. Nie możemy więc wsiąść, musimy negocjować, choćby dla zabicia czasu”.

Piotr Wojciechowski*
„Szkoła wdzięku i przetrwania”

*prozaik, reżyser, krytyk filmowy i publicysta, absolwent geologii, dziennikarstwa i reżyserii

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

KONTAKT: Karol Trammer, ul. Raszyńska 15/15, 02-026 Warszawa, e-mail: z.biegiem.szyn@interia.pl, telefon: 691500248

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpracownik: Tomasz Gajewski.

Nakład: 160 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.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Loko-Model, ul. Wilcza 25. **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 2,40 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.