

Zabawy pasażerem

Michał Beim*

5 maja 2010, dzień po wycięciu w pięć większości połączeń interREGIO, Zbigniew Szafranski, prezes PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP PLK), stwierdził podczas konferencji prasowej: „Nie ma takiej sytuacji, że pasażer nie może odbyć podróży”. Wbrew intencjom autora słowa te mają zdecydowanie głębszy wymiar: rzeczywistość zdecydowana większość osób w Polsce ma możliwość odbycia podróży czymś innym niż zlikwidowany pociąg. Możliwość tę stwarza przede wszystkim samochód osobowy. Nie trudno dziwić się więc, że od długiego majowego weekendu portale umożliwiające wspólne podróżowanie samochodem przeżywają większą liczbę ofert i wizyt. Również przewoźnicy autobusowi zacierają ręce i planują uruchamianie dodatkowych kursów dalekobieżnych.

Sytuacja kolei w Polsce jest bardzo zła. Infrastruktura kolejowa nie zapewnia predkości satysfakcjonujących pasażerów, przez co podróż koleją nie jest konkurencyjna na większości tras. Szczególnie widoczne jest to w połączeniach regionalnych. Pokonanie prawie osiemdziesięciokilometrowej trasy z Katowic do Krakowa zajmuje blisko dwie godziny! O remont woła też tabor wykorzystywany przez przewoźników. Podróżnych odstrasza też dworce kolejowe... Mimo wszystko w 2005 r. udało się zahamować spadek liczby pasażerów, a w kolejnych latach odnotowywany był tu nawet niewielki wzrost.

W niewielkiej mierze jest to zasługa działań na rzecz odnowy infrastruktury, gdyż były one śladowe i często nieskoordynowane. W większym stopniu jest to przyczyna pogarszającej się sytuacji na polskich drogach, w szczególności na wjazdach do miast. Kolej, choć wolna, pozwala jednak omijać korki. Ta sytuacja stwarza unikatową szansę, aby po wielu latach kolej wjechała na tor prowadzący do dawnej świetności. Zarówno rząd, jak i spółki kolejowe, wydają się nie tylko tego nie dostrzegać, ale wręcz marnować tę szansę.

W drodze do chaosu

Receptą na czyste, punktualne i nowoczesne pociągi miała być mozolnie przygotowywana reforma kolei. Jej najważniejszym elementem było oddzielenie infrastruktury od przewoźników, dzięki czemu mogły zaistnieć na torach konkurencja. Reforma trwa od roku 2000, kiedy została przyjęta ustawa o restrukturyzacji PKP. Opór materii jest tak duży, że właściwie do dziś wiele elementów, poza utworzeniem licznych spółek, nie zostało zrealizowanych. Tory

i dworce nadal pozostały w holdingu PKP.

Na początku 2009 r., kiedy w ręce samorządów wojewódzkich trafiły wszystkie udziały Przewozów Regionalnych, wydawało się, że holding PKP pozbył się wszelkich problemów. Deficytowa spółka została nie tylko wyrzucona poza strukturę państwowego mołocha, ale również poprzez pewne działania, jak np. odebranie lokomotyw elektrycznych, w znaczący sposób ubezpieczona. Ostatecznie oznaczało to tylko profity dla holdingu PKP, chociażby z najmu lokomotyw od PKP Cargo lub PKP Intercity. Spółce odebrano też pociągi pospieszne częściowo dotowane przez skarb państwa, które wcześniej obsługiwała, a które mogłyby stanowić konkurencję dla pociągów ekspresowych, Tanych Linii Kolejowych, Eurocity oraz Intercity.

Komunalizacja kolei sprawiła, że samorzady stanęły przed niesłychanie trudnym zadaniem. Nie tylko nie było czasu, aby urzędy marszałkowskie merytorycznie i kadrowo przygotowały się do nowego zadania, ale również rozmowy pomiędzy władzami regionalnymi, resortem infrastruktury i holdingiem PKP, zwłaszcza w ostatniej fazie, były prowadzone bardzo chaotycznie i w wielkim pośpiechu. Do ostatniej chwili nie były znane rozstrzygnięcia w kluczowych sprawach, przez co nie był znany biznesplan, na jakim ma opierać się nowa spółka. Województwa otrzymały w rezultacie kota w worku. Dopiero audyt pokazał, że spółka, która miała być oddłużona i wyposażona w majątek niezbędny do prowadzenia działalności, w rzeczywistości obciążona jest poważnymi problemami.

Konkurencja podnosi jakość i obniża ceny

Przewozy Regionalne (PR) po ogłoszeniu z pociągów pospiesznych posiadały nadmiar taboru i przerost zatrudnienia oraz pozbawione zostały najbardziej dochodowej działalności. Pewnym rozwiązaniem tych kwestii było wprowadzenie na tory pociągów interREGIO. Spotkały się one z ciepłym przyjęciem ze strony podróżnych i nawet zaczęły przynosić zyski. Sukces oferty wynikał z faktu, że wypełniały one lukę w szybkich połączeniach regionalnych, w szczególności pomiędzy miastami powiatowymi, oraz stanowiły tanią, choć mniej komfortową, alternatywę w połączeniach dalekobieżnych. PR, tworząc interREGIO, pokazały, że stać je na niezależność, a nawet na podjęcie walki o pasażera.

Konkurencja od samego początku nie podobała się spółce PKP Intercity. Co więcej, zmuszała ją do wprowadzenia korzystnych ofert cenowych na najbardziej popularnych trasach, jak Kraków-Warszawa, które wcześniej były „niemożliwe”. Tam, gdzie pojawia-

ła się konkurencja, przewoźnicy wystawiali też lepszy tabor. PR wyleasingowały nawet nowoczesne lokomotywy z Niemiec. Na konkurencji zyskiwał pasażer. Gdyby przewoźnicy nie stosowali „wojny podjazdowej”, uruchamiając pociągi parę minut przed konkurencją, ale sensownie wypracowali godziny połączeń, korzyści podróży byłyby większe.

Walka z Przewozami Regionalnymi, wspierana przez Ministerstwo Infrastruktury, była toczona na różne sposoby, z wykorzystaniem aktualnego i historycznego zadłużenia. Ostatecznie zabroniono kursowania znacznej części pociągów interREGIO. Spółka PKP Intercity, która też zalega z opłatami za korzystanie z torów, również ma zawiesić kursowanie części pociągów, tylko że jej dano wolną rękę w wyborze. Dziś wiadomo, że zawiesi te najtańsze – część TLK. Które? Choć stanie się to 15 maja, odpowiedź pozostaje słodką tajemnicą prezesów spółek holdingu PKP.

Kolej: niepoważny partner

Brak jawności, a właściwie przejrzystości, całej reformy, zarówno w aspekcie zarządzania finansami publicznymi, jak i w kształtowaniu oferty dla klientów, jest jednym z większych grzechów pogłębiających chaos i odczucie, że pasażer jest tylko przedmiotem zabawy różnych decydentów kolejowych.

Już w pierwszym etapie komunalizacji Przewozów Regionalnych (PR) korzyści dla pasażerów okazały się iluzoryczne – odebrana została na pewien czas możliwość korzystania z pociągów pospiesznych posiadaczom biletów okresowych PR. Punktem kulminacyjnym zabawy pasażerem było zamknięcie z dnia na dzień pociągów interREGIO. Wracający z majowego weekendu podróżni i dojeżdżający do pracy pozbawieni zostali na parę godzin przed odjazdem części pociągów.

To, co miało być nauką dla PR – aby regulować na bieżąco opłaty za dostęp do torów – stało się bolesną lekcją dla podróżnych, że na kolei nie można polegać, że lepiej poszukać w komiesach jakiegoś taniego samochodu i ślamazarnie, ale bez niespodzianek, przebiegać się przez korki do pracy, na wakacje czy do lekarza. Doświadczenia zachodnioeuropejskie pokazują, że to stabilność rozkładów jazdy jest bardzo ważnym czynnikiem decydującym o wyborze tego środka lokomocji w codziennych podróżach. W Niemczech, przykładowo, rozkłady planuje się na kilka lat naprzód, aby mieszkańcy mogli zaplanować sposób dojazdu do pracy i podjąć decyzje o zakupie lub sprzedaży samochodu!

Kraków, podobnie jak kilka innych polskich miast, rozważa wprowadzenie kolei aglomeracyjnych. Działania te są jak najbardziej właściwe, gdyż do-

Brak jawności, a właściwie przejrzystości całej reformy kolei, zarówno przy zarządzaniu finansami publicznymi, jak i w kształtowaniu oferty dla klientów, jest jednym z większych grzechów pogłębiających chaos i odczucie, że pasażer jest tylko przedmiotem zabawy różnych decydentów kolejowych.

świadczenia państw, w których transport publiczny jest na najwyższym poziomie, pokazują, że jest to wręcz konieczność w aglomeracjach większych niż pół miliona mieszkańców. Koleje te cieszą się wszędzie dużym zainteresowaniem podróżnych, znacząco odciążając drogi oraz obniżając zanieczyszczenie środowiska.

Już dziś realizacja kolei aglomeracyjnych wydaje się, że z względu na stan infras-

truktury w Polsce, zadaniem niesłychanie trudnym. Plany remontowe PKP PLK zmieniają się jak w kalejdoskopie i właściwie dopóki remont nie jest ukończony, nie można mówić o jakiegokolwiek przewidywalności. Nakładające się na ten smutny obraz obecne działania zarządcy infrastruktury mogą jeszcze bardziej zachwiać zaufaniem władz municypalnych do tej formy transportu, odkłada-

jąc wszelkie projekty kolei aglomeracyjnych na bliżej nieokreśloną przyszłość. Polityczna odpowiedzialność za ewentualne niedociągnięcia, zawieszenia kursów, opóźnienia w planach remontowych spadnie na władarzy miast. Prezesi spółek kolejowych jak zwykle wytłumaczą się „trudnościami obiektywnymi”.

Dalszy ciąg podróży na dno?

Nie można oczekiwać, że PKP PLK będą udostępniać swoją infrastrukturę za darmo i zapomną o długach. Obcinanie pociągów nie jest jednak rozwiązaniem, które pozwoliłoby na odzyskanie długów i bieżące regulowanie należności. Obcinanie połączeń zakończy się dalszą utratą pasażerów. Podróżni, którzy najboleśniej odczuwają reformy, przemysłą jeszcze raz sprawę i wybiorą inny sposób przemieszczania się. Przewoźnikom znów znacznie brakować pieniędzy, kolejne połączenia będą wykreślone z rozkładów... Kolej natomiast wróci na tor, którym do 2005 roku podążała na dno.

* Autor jest ekspertem Instytutu Sobieskiego



DZIEŃ OTWARTYCH DRZWI W ELEKTROWNI SKAWINA

Czy chcesz wiedzieć jak powstaje ciepło dla Twojego domu lub skąd bierze się prąd w gniazdku?
Czy zawsze interesowało Cię jak funkcjonuje elektrownia?

Przyjdź na Dzień Otwartych Drzwi w Elektrowni Skawina i zapoznaj się z wszystkimi etapami produkcji ciepła i energii elektrycznej w jednej z największych elektrowni w regionie.

- Zwiedzanie odbędzie się 29 maja w godzinach od 9:00 do 15:00, w 20-osobowych grupach, co 30 minut.
- Ze względu na ograniczoną liczbę miejsc prosimy o wcześniejsze dokonywanie rezerwacji od poniedziałku do piątku w godzinach od 9:00 do 14:00, pod numerem telefonu (12) 277 81 59.
- Zwiedzanie nie będzie możliwe dla dzieci poniżej 10 roku życia.
- Do zwiedzania Elektrowni Skawina zalecamy obuwie sportowe.

Serdecznie zapraszamy!
Na wszystkich zwiedzających czekają niespodzianki!

Elektrownia Skawina S.A.
ul. Piłsudskiego 10, 32-050 Skawina
www.cezpolska.pl

E ELEKTROWNIA SKAWINA