

Bitwa o szyny

11 lipca 2010



PKP bronią

monopolu. O tanich biletach podróży mogą pomarzyć.

Andrzej Wach, prezes zarządu holdingu PKP, rękami Zbigniewa Szafrąńskiego, prezesa zarządu Polskich Linii Kolejowych, chciał zadusić Tomasza Moraczewskiego, prezesa zarządu Przewozów Regionalnych. Cel: wywalenie z rynku tańszych pociągów InterRegio, a wprowadzenie na ich miejsce pociągów InterCity. Bilety na pociąg mają być w Polsce wyłącznie drogie. 4 maja Polskie Linie Kolejowe, spółka należąca do Grupy PKP SA zarządzająca narodową siecią kolejową, czyli krótko mówiąc torami, wstrzymały kursowanie 48 pociągów InterRegio należących do spółki Przewozy Regionalne. Powód, który podano do publicznej wiadomości, był taki, że Przewozy Regionalne są winne Polskim Liniom Kolejowym 240 mln zł. Sprawa ma drugie dno, a cała kolejowa zadyma odbywa się według scenariusza powstałego w gabinetach zarządu grupy kapitałowej PKP SA. Rada Nadzorcza Przewozów Regionalnych na posiedzeniu 7 maja tego roku dyskutowała o odwołaniu prezesa spółki Tomasza Moraczewskiego, bo najlepiej rzucić kogoś na pożarcie, ale ostatecznie nie zdecydowała się na zwalenie go ze stołka. Jak nam tłumaczą nasze wiewiórki umiejscowione blisko zarządu PKP SA, albo sam Moraczewski się ugnie i postawi swoje pociągi na

bocznicach na zawsze – albo napierdalanka będzie trwała.

Z BOCZNICY NA TOR GŁÓWNY

Gdy zaczęto przygotowywać do komercjalizacji wielki państwowy móloch Polskie Koleje Państwowe, wydzielono z niego Przewozy Regionalne sp. z o.o. i oddano do wspólnego zarządzania samorządom 16 województw. Spółka miała się zajmować puszczaniem po torach pociągów osobowych na krótkich trasach. Czyli tym, co w PKP było najmniej opłacalne. Przewozy Regionalne dostały do tego stary tabor i kupę ludzi do zatrudnienia. Wszyscy oczekiwali, że zdechnie to sobie wszystko śmiercią naturalną albo będzie gdzieś gdzieś wegetować w stanie przetrwałnikowym. Tomasz Moraczewski, prezes Przewozów Regionalnych, postanowił, opierając się na założeniach tanich linii lotniczych, wejść w lukę rynkową i puścić na tory pociągi: mniej komfortowe, ale o maksymalnie niskiej cenie i jak najkrótszym czasie przejazdu. Z rozkładem jazdy dostosowanym do potrzeb osób dojeżdżających do pracy w metropoliach i studentów. No i oczywiście przekraczających granice województw. Pierwszy taki pociąg relacji Warszawa-Białystok-Warszawa ruszył w marcu 2009 r. Po kilku miesiącach pociągi InterRegio kursowały już na ok. 100 liniach, obejmując połączeniami cały kraj. Najpierw pociągi InterRegio zaczęły pojawiać się na trasach opuszczonych przez InterCity, potem weszły na teren InterCity. I to za cenę biletu mniejszą o połowę lub więcej niż połowę. To miała być wojna z monopolem PKP, ale też odwet za to, że podczas przekazywania majątku z mólocha PKP do wydzielonych spółek najlepszy tabor dostała InterCity – zmodernizowane wagony i nowoczesne elektryczne lokomotywy – a Przewozy Regionalne to, co najgorsze – wyeksploatowane wagony (średni wiek dobiegający 30 lat).

KTO MA NIE PO KOLEI?

W sierpniu 2009 r. wiceminister infrastruktury ds. kolejnictwa Juliusz Engelhardt napisał do marszałków województw list, w którym zaprotestował przeciwko powstawaniu połączeń

InterRegio: „Uruchomienie przez spółkę Przewozy Regionalne połączeń typu InterRegio spowodowało pogorszenie warunków ekonomicznych przewozów dokonywanych przez spółkę PKP InterCity”. Czyli nieważne, że pasażerowie mogą jeździć taniej. Ważne, że PKP nie zarobią. W październiku 2009 r. InterCity złożyła skargę do Urzędu Transportu Kolejowego (podległego Ministerstwu Infrastruktury) na spółkę Przewozy Regionalne, że uruchamiając połączenia InterRegio, prowadzi nieuczciwą konkurencję na polskich torach. W lutym 2010 r. UTK próbował przeforsować likwidację połączeń InterRegio za pomocą kruczków prawnych. Trudno się dziwić, skoro prezes UTK Wiesław Jarosiewicz był wcześniej związany z PKP, skąd został tylko urlopowany na czas prezesowania w centralnym urzędzie. W kwietniu 2010 r. PKP wypowiedziały umowę najmu należącym do Przewozów Regionalnych około 700 kas biletowych i pomieszczeń biurowych w całej Polsce. Wzmocniły to zapowiedzią pozbawienia kas Przewozów Regionalnych wody i prądu. W końcu do natarcia ruszył Zbigniew Szafrąński z PLK. Zażądał w imieniu PLK albo natychmiastowej spłaty długu, albo przedstawienia listy pociągów „do skasowania”. I prezes Moraczewski z Przewozów Regionalnych wysłał prezesowi Szafrąnskiemu z Polskich Linii Kolejowych taką listę. Według Szafrąńskiego lista została źle sporządzona, on zaproponował więc swoją. Wskazał, jakie pociągi samorządowej kolei „skasować”. I skasował. Te najbardziej konkurencyjne wobec InterCity. Gdy tylko na tory nie wyjechały najpopularniejsze pociągi InterRegio (najbardziej dochodowe dla Przewozów Regionalnych), InterCity ogłosiło zlikwidowanie ok. 50 pociągów Tanich Linii Kolejowych (najmniej dochodowe dla spółki, bo o tańszych biletach). TLK miały za zadanie konkurować z InterRegio. Gdy nie ma pociągów InterRegio, nie musi być TLK z tanimi biletami. Proste jak szyny.

GRANDA Z CIASTKIEM

Tak oto sobie Polska Kolej Państwowa toczy wojnę z polską koleją samorządową. Jedną i drugą de facto utrzymuje podatnik,

więc beczyność rządu, a w szczególności Ministerstwa Infrastruktury poraża. Jeszcze bardziej przeraża, że przedstawiciel rządu Juliusz Engelhardt, wiceminister ds. transportu kolejowego, bierze otwarcie w tej wojnie udział po jednej ze stron. Kto wygrał, okaże się 1 czerwca wraz z wprowadzeniem nowego rozkładu jazdy. W PKP i Ministerstwie Infrastruktury robią wszystko, aby zabrakło w nim pociągów InterRegio. Nie chwilowo, ale na zawsze. Skutek będzie taki, że tabor należący do Przewozów Regionalnych pójdzie na bocznice, ludzie zostaną zwolnieni, a po torach będą kursowały tylko pociągi InterCity z drogimi biletami, ale za to z poczęstunkiem w postaci kawy w papierowym kubku i kruchym ciasteczkiem na osłodę.

Autor: Waldemar Kuchanny

Zdjęcie: [Rrrodrigo](#)

Źródło: [„Nie” nr 21/2010](#)