

Błędne koła pekaesów

10 marca 2018

Mazowieckie PKS-y w tarapatach: tylko przez ostatni rok skasowano setki kursów. Swój koniec właśnie ogłosił przewoźnik z Ostrołęki.

1 lutego 2018 r. Mobilis Ostrołęka całkowicie wycofał się z obsługi rejonu Wyszkowa – zlikwidowanych zostało 50 kursów tego przewoźnika, które łączyły Wyszków z okolicznymi gminami: Rząśnik, Długosiodło, Brańszczyk, Somianka, Zatory i Obryte. Swoje zniknięcie z Wyszkowa i okolic ostrołęcki Mobilis ogłosił pasażerom z zaledwie tygodniowym wyprzedzeniem.

Poprzednie duże cięcia ostrołęcki Mobilis przeprowadził rok temu – w marcu 2017 r. zlikwidowano aż 104 kursy. Zeszłoroczne likwidacje były początkiem końca tego przewoźnika. W połowie lutego 2018 r. Grupa Mobilis podjęła decyzję o rozwiązaniu całego ostrołęckiego oddziału, obsługującego powiaty ostrołęcki, wyszkowski i ostrowski. Ostrołęcki Mobilis będzie działał tylko do końca czerwca 2018 r. Tak oto znika pierwszy z podmiotów sprzedanych osiem lat temu w ramach hurtowej prywatyzacji mazowieckich przedsiębiorstw PKS.

SZYBKI ROZWÓJ I GWAŁTOWNY REGRES

W czerwcu 2010 r. Grupa Mobilis – należąca do izraelskiego koncernu Egged – za 77 mln zł kupiła od skarbu państwa PKS-y z Płocka, Ciechanowa, Mławy, Przasnysza, Ostrołęki i Mińska Mazowieckiego. Po podpisaniu umowy prywatyzacyjnej z Mobilisem ówczesne Ministerstwo Skarbu Państwa informowało, że „powstaje silna grupa przewozowa, zarządzana przez inwestora branżowego, której celem jest wprowadzenie nowej jakości na rynku autobusowym przewozów pasażerskich w regionie Mazowsza. Szeroko zakrojony pakiet socjalny i zobowiązania inwestycyjne firmy Mobilis są sukcesem prywatyzacji mazowieckich PKS-ów i realnym gwarantem ich szybkiego rozwoju”.

Rząd Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego, sprzedając Grupie Mobilis mazowieckie PKS-y, nie oczekiwał gwarancji zapewnienia określonej sieci połączeń. Co więcej, jak ujawniła Najwyższa Izba Kontroli, zobowiązania inwestycyjne złożone przez Mobilis i zaakceptowane przez rząd przewidywały cenę zakupu nowego autobusu na poziomie 150-295 tys. zł, gdy tymczasem koszt zakupu nowego autobusu wynosił około 700 tys. zł. Ministerstwo Skarbu Państwa zrezygnowało z negocjacji nad zobowiązaniami, nie chcąc doprowadzić do obniżenia kwoty, jaką Mobilis gotowy był wyłożyć na zakup sześciu PKS-ów.

– Do niedawna przedsiębiorstwa sprywatyzowane z udziałem inwestorów zagranicznych charakteryzowały się dość dużą stabilnością istnienia. Niestety, ostatnio obserwujemy gwałtowny regres dawnych PKS-ów należących do niemieckiej firmy Arriva. Istnieje obawa, że ten sam proces właśnie dotyczy PKS-ów spod znaku Mobilisa – mówi dr Ariel Ciechański z Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk.

OPÓŹNIONY, ODWOŁANY, POŁĄCZONY

Płocki Mobilis na przełomie 2017 i 2018 r. nie radził sobie z realizacją rozkładu jazdy. Kursy były masowo odwoływane lub wykonywane z dużymi opóźnieniami. W dużej części to skutek deficytu kierowców, z którym boryka się nie tylko Grupa Mobilis.

PKS Grójec – należący do pracowników firmy, gminy Tarczyn oraz powiatów grójeckiego i białobrzeskiego – terminy funkcjonowania najdłuższego ze swoich kursów, łączącego Warkę i Łódź, ograniczył do piątków i niedziel. Tak kierowcę, który na całe popołudnie i wieczór „znikał” na kursie łódzkim, odzyskano do lokalnych kursów obsługujących codzienne dojazdy.

Płocki Mobilis próbował z kolei stosować bieżące łączenie kursów: na przykład autobus odjeżdżający o godz. 15.45 z

Płocka przez Blichowo do Wyszogrodu był odwoływany, a autobus odjeżdżający o godz. 16.10 z Płocka przez Blichowo do Staroźrebów najpierw obsługiwał swoją planową trasę, następnie zawracał do Blichowa, skąd kierował się do Wyszogrodu. Skutek był taki, że do Wyszogrodu autobus docierał ponad godzinę po planowym przyjeździe.

Problemy płockiego Mobilisu z realizacją przewozów stanowiły przygrywkę do dużych cięć: w połowie lutego 2018 r. przewoźnik z dnia na dzień ogłosił, że na stałe likwiduje 46 swoich kursów w rejonie Płocka. Cięcia są także w innych oddziałach grupy: mławski Mobilis z początku 2018 r. zlikwidował 34 kursy na terenie powiatu żuromińskiego, następnie z początku marca 2018 r. 18 kursów zlikwidował przasnyski Mobilis.

NADJEŹDŹA DEWELOPER

PKS Siedlce w drugiej połowie zeszłego roku cięć w sieci połączeń dokonywał nawet co dwa tygodnie. Od września do grudnia 2017 r. w ramach pięciu fal cięć w sumie zlikwidowano 61 kursów, a 14 skrócono.

W 2012 r. państwowy PKS Siedlce został sprzedany funduszowi inwestycyjnemu Retail Provider, który – jak pisał wówczas magazyn „Forbes” – „postanowił przywrócić dawną świetność Państwowej Komunikacji Samochodowej”. W rzeczywistości fundusz był zainteresowany położonym w centrum Siedlec dworcem autobusowym w celu zbudowania na jego miejscu centrum handlowego. W 2017 r. Retail Provider – zachowując sobie dworzec pod przyszłą inwestycję – sprzedał autobusy i bazę siedleckiego PKS-u firmie Poznański Bus, która jak widać wcale jednak nie zatrzymała ograniczania działalności przewozowej.

Prywatyzacja PKS Siedlce nie jest jedynym przypadkiem, gdy państwo oddało przewoźnika w ręce dewelopera. W 2005 r. rząd Sojuszu Lewicy Demokratycznej sprzedał PKS Zakopane firmie deweloperskiej MK Projekt, która na terenie bazy zbudowała apartamentowce, a PKS doprowadziła do upadłości. – Część PKS-

ów zniknęła wcale nie z powodu wyłącznie złej kondycji ekonomicznej, ale dlatego, że była narzędziem do spekulacji nieruchomościami – mówi Ariel Ciechański.

POLSKA KOMUNIKACJA SAMORZĄDOWA

Samorządowcy jako bezpieczniejsze od prywatyzacji rozwiązanie zwykle wskazują komunalizację, czyli przejęcie PKS-ów przez powiaty i gminy. O ile prywatyzacja zapewnia wpływy do budżetu państwa, o tyle komunalizacja odbywa się nieodpłatnie. Z tego powodu rząd albo ignorował wnioski samorządów o gotowości do przejęcia przewoźników działających na ich terenie, albo uzależniał wydanie zgody na komunalizację od tego, czy ubogie PKS-y pokryją koszty analiz prywatyzacyjnych, których wykonanie rząd w międzyczasie zlecił zewnętrznym firmom konsultingowym.

Na terenie województwa mazowieckiego do samorządów lokalnych należą PKS-y z Garwolina, Grójca, Łosic, Radomia i Sokołowa Podlaskiego. Wcale nie jest jednak tak, że przewoźnicy ci nie tną swoich sieci połączeń. – Trudno oczekiwać, że PKS będzie jeździł wszędzie, nie patrząc na koszty. Jak w każdej firmie, musimy dbać o sytuację finansową – mówił „Życiu Siedleckiemu” wiceszef sokołowskiego PKS-u Rafał Pieniak po likwidacji części kursów jesienią 2016 r.

– Zasadniczo nie ma istotnych różnic między formami własnościowymi PKS-ów, tyle tylko że często prywatni inwestorzy mają nieco mniejszą cierpliwość do nierentownego przedsiębiorstwa – uważa Bartosz Jakubowski, ekspert ds. transportu z Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego, współautor publikacji „Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi” wydanej przez Szkołę Główną Handlową w Warszawie.

PEKAES W LABIRYNCIE

Przewoźnicy, chcąc ciąć koszty, dążą do obsługi jak największej liczby miejscowości możliwie najmniejszą liczbą

autobusów. Prowadzi to do coraz bardziej poplątanych przebiegów linii. Trasa realizowanego przez płocki Mobilis kursu Płock – Psary na terenie gmin Bielsk i Drobin przypomina labirynt. Skutek jest taki, że aby dojechać do leżących 17-20 km od Płocka miejscowości Smolino, Kleniewo i Krajkowo, trzeba pokonać autobusem aż 45-48 km.

PKS-y – notując spadek przewozów w kursach do wsi położonych poza głównymi drogami – często decydowały się na obsługę takich miejscowości „przy okazji” przez autobus jadący między większymi miastami. Cieszące się niezłymi wynikami kursy otrzymywały więc kolejne wjazdy kieszeniowe, zbaczające z głównej drogi do miejscowości położonych na uboczu. Zniechęceni tym pasażerowie podróżujący w pełnej relacji przesiadali się wówczas do busów prywatnej konkurencji, która skrzętnie wykorzystując sytuację, rozwijała ofertę kursów niezjeżdżających z głównej drogi.

PKS Gostynin – obsługujący powiat gostyniński oraz część powiatu płockiego położoną na południowym brzegu Wisły – w ostatnich latach znacząco zmniejszył liczbę połączeń w rejon Gąbina, Sannik i Słubic. Aby jednak mieszkańców tych rejonów nie odciąć od komunikacji, modyfikowano trasę kursu Gostynin – Gąbin – Świniary tak, że obecnie ma ona kształt wielkiej podkowy. I choć Gąbin i Świniary dzieli 13 km, to autobus między tymi miejscowościami jedzie 47-kilometrową trasą biegnącą naokoło przez Sanniki, Iłów i Słubice.

Takie decyzje tworzą błędne koło, w którym odpowiedzią na zmniejszające się potoki pasażerów jest kierowanie autobusów coraz bardziej okrężnymi trasami z coraz dłuższymi czasami przejazdu, czego skutkiem jest odpływ kolejnych pasażerów zniechęcanych coraz mniej atrakcyjną ofertą.

PKS ZAWSZE BYŁ I JEŹDZIŁ

– Zasadniczo wszystkie PKS-y, które rozwijają lub choćby utrzymują ofertę na odpowiednim poziomie, czynią to dzięki

dobrej współpracy z samorządami powiatowymi lub gminnymi – mówi Bartosz Jakubowski. – Generalnie jednak samorzady są przyzwyczajone, że PKS zawsze był i zawsze jeździł, więc nie chcą rozmawiać o dofinansowaniu transportu autobusowego. W tej sytuacji wątpliwym jest uzyskanie choćby minimalnej rentowności, pozwalającej na rozwój przedsiębiorstw i przewozów.

Brak rozwoju widać między innymi w tym, że w wielu PKS-ach podstawowym typem autobusu wciąż jest Autosan H9: wysokopodłogowy i po prostu nieatrakcyjny dla pasażerów. To tak jakby po miastach nadal jeździło się przede wszystkim Jelczami i Ikarusami. – Ten problem mogły pomóc rozwiązać samorzady, które stały się przecież właścicielem części przedsiębiorstw. Co jednak zaskakujące, tylko w kilku przypadkach zakupiono ze środków unijnych nowe, lepiej dopasowane do potrzeb pojazdy. Brakuje tu nam zdecydowanie sytuacji obserwowanej na kolei, gdzie to samorzady zakupują tabor i oddają go do użytku przewoźnikom – mówi Ciechański.

Jedynym publicznym wsparciem, jakiego mogą być pewni przewoźnicy autobusowi, to rekompensaty za stosowanie ulg ustawowych – przede wszystkim ulg na uczniowskie bilety miesięczne. Skutkiem systemu finansowania opartego na dopłatach do biletów szkolnych jest jednak to, że przewoźnicy na większości tras ograniczyli się do zaspokajania tylko potrzeb uczniów.

AUTOBUS ZA DWA MIESIĄCE, ALBO NIGDY

Na 67 kursów PKS Łosice wyruszających z miejscowego dworca, aż 56 realizowanych jest tylko w dni robocze, z czego 32 wyłącznie w dni nauki szkolnej. Z 70 kursów PKS Gostynin wyruszających z gostynińskiego dworca 44 realizowane są tylko w dni nauki szkolnej. Również PKS Garwolin ponad połowę swoich kursów realizuje wyłącznie w dni zajęć w szkołach.

W powiecie białobrzeskim do wszystkich czterech wsi gminnych – Promna, Radzanów, Stara Błotnica i Stromiec – autobusy

obsługującego ten rejon PKS-u Grójec docierają wyłącznie w dni robocze. Na przykład ze Starej Błotnicy kursuje dziesięć autobusów dziennie, z czego osiem tylko w dni nauki szkolnej. Ostatni kurs odjeżdża o godz. 16.59. W soboty i niedziele żaden autobus nie dociera też między innymi do wsi gminnych Iłów, Młodzieszyn i Rybno w powiecie sochaczewskim obsługiwany przez PKS Grodzisk Mazowiecki.

Nagminnie występujące w rozkładach jazdy PKS oznaczenie „kursuje tylko w dni nauki szkolnej” – poza brakiem komunikacji w weekendy – oznacza, że w tysiącach polskich miejscowości po odjeździe autobusu pod koniec czerwca następny pojawia się dopiero na początku września.

Układ funkcjonowania komunikacji opierający się na przejazdach do i ze szkoły przestał zaspokajać potrzeby osób pracujących w handlu, usługach i zakładach produkcyjnych. Wczesny koniec kursowania w piątki i zupełny brak kursów w niedziele to też odwrócenie się PKS-ów od osób dojeżdżających w cyklu tygodniowym do pracy i na studia w dużych miastach. Tak całe grupy pasażerów przez lata zmuszono do zakupu samochodów i dziś bardzo trudno je odzyskać. Tymczasem mocno się wykrusza ostatnia wierna grupa pasażerów: w Polsce w roku szkolnym 2016/2017 do szkół uczęszczało 4,9 mln dzieci i młodzieży, podczas gdy jeszcze w roku 2005/2006 liczba uczących się dzieci i młodzieży wynosiła 6,3 mln. Kolejni przewoźnicy PKS nagle orientują się, że są w dramatycznej sytuacji.

– Genezy obecnych problemów przedsiębiorstw PKS doszukiwałbym się w ponad 25-letniej historii transformacji rynku transportowego w Polsce i błędnych decyzjach na szczeblu rządowym. Przede wszystkim mylnie założono, że samoregulacja rynku będzie najbardziej optymalnym rozwiązaniem i pozostawiono ten segment przewozów całkowicie bez regulacji i wsparcia, pozwalając na wyniszczającą konkurencję na głównych połączeniach z jednej strony, a z drugiej przy okazji pozbawiając całkowicie wiele mniejszych miejscowości dostępu do transportu publicznego – podkreśla Ariel Ciechański. – W

rezultacie otrzymaliśmy niespójny system transportowy na, o ironio, wzór postradziecki. Pozamiejski transport autobusowy potraktowano w sumie więc znacznie gorzej niż transport kolejowy.

I pomyśleć, że gdy w minionych dekadach znikwały kolejne połączenia kolejowe, zwykle zapewniano społeczności lokalne, że pociągi mogą z powodzeniem zostać zastąpione przez znacznie bardziej efektywną komunikację autobusową.

POSTSCRIPTUM

W marcu 2018 r. Grupa Mobilis podjęła decyzję o likwidacji kolejnych PKS-ów: w Ciechanowie i Mińsku Mazowieckim.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 2 \(94\) 2018](#)