Co dalej z polskimi kolejami? – 2

4 listopada 2015

W lipcu przypomniałem ponurą historię „25-lecia naszej wolności” z punktu widzenia polityki wobec kolei. Warto jednak pamiętać, że – nie umniejszając odpowiedzialności każdej kolejnej ekipy rządzącej i każdego z ministrów do spraw transportu – kolej wykoleiliśmy po trochu wszyscy.

Pasażerowie nie szanują mienia publicznego i często zachowują się jak – za przeproszeniem – bydło. Dobitnym przykładem są „owsiakowcy”, dla których Przewozy Regionalne co roku podstawiają specjalne składy dowożące na przystanek Woodstock. Tradycją stało się, że nie wszyscy pasażerowie docierają na imprezę do Kostrzyna: pijani młodzi ludzie wypadają z jadących składów. Nie wspomnę tu już o dewastowaniu i tak wysłużonego taboru. Kolejarze też powinni posypać swoje głowy popiołem: na niektórych liniach, jeszcze dziś, obowiązuje „taryfa ludowa” – płacisz z ręki do ręki i jedziesz.

Jeśli szybko nie zmieni się świadomość społeczeństwa, problem rozwiąże się sam. Połączenia kolejowe uruchamiane za pieniądze z budżetu państwa oraz samorządów zostaną ograniczone, a ceny biletów poszybują w górę. Na głównych liniach spółki kolejowe będą prowadziły wyłącznie działalność ukierunkowaną na zysk. Obecnie strategię taką realizuje PKP Intercity. Komercyjne pociągi Pendolino łączą Gdańsk, Wrocław, Katowice, Kraków z Warszawą. Przy okazji PKP wyeliminowały kursy InterREGIO spółki Przewozy Regionalne. Z nich korzystali ludzie, których na luksusy nie stać.

W niedługim czasie ceny biletów doprowadzą do tego, że duża grupa potencjalnych pasażerów pozbawiona zostanie możliwości korzystania z usług kolei. Ludzie zmuszeni będą podróżować autokarami, które już dziś stanowią bardzo atrakcyjną cenowo

konkurencję dla pociągów. Doszło do sytuacji nie do zaakceptowania, w której publiczne pieniądze zasilają budżety źle zarządzanych spółek kolejowych, na których usługi stać jest nielicznych. W najbliższych latach problem ten będzie się nasilał.

Przejazdy pociągami są coraz droższe głównie z powodu ciągle malejącej liczby pasażerów, przy jednoczesnym wzroście tak zwanych kosztów stałych. Pomimo tworzenia przez marszałków województw nowych przewoźników kolejowych, z roku na rok spada liczba osób przewiezionych koleją. Nie pomaga nawet naciąganie statystyk. Pasażer w ciągu jednej podróży musi często kupować trzy bilety, płacąc osobno za przejazd pociągami różnych przewoźników. Jak powstrzymać ten negatywny trend?

NIE UCZMY SIĘ OD HISZPANÓW I ANGLIKÓW

Od kilku lat rządy Platformy Obywatelskiej raczą nas obietnicami budowy kolei dużych prędkości. – Wysyłamy naszych kolejarzy do Hiszpanii, aby tam nauczyli się, jak budować szybkie koleje – mówił swego czasu premier Donald Tusk. Zapomniał tylko dodać, ile kosztuje zwykły bilet z Madrytu do Barcelony. Przejazdy takie są za drogie – tak przynajmniej stwierdziła Unia Europejska, która miała w tym zakresie spore zastrzeżenia do rządu Hiszpanii. Gdyby nie dotacje rządowe i fundusze z Unii Europejskiej, systemu kolei AVE w Hiszpanii nie wybudowano by wcale. Powstaje pytanie, czy w Polsce stać nas na budowę elitarnej, drogiej kolei – zwłaszcza, jeśli wziąć biorąc pod uwagę opłakany stan całości sieci, poziom ubóstwa w społeczeństwie oraz, co najważniejsze, potężne problemy z rewitalizacją linii już istniejących. Moim zdaniem powinniśmy porzucić mrzonki o polskim TGV przynajmniej na dwadzieścia lat – właśnie w imię zrównoważonego rozwoju, którego tak bardzo domaga się rząd na forum Unii Europejskiej.

Warto też wyciągnąć wnioski z błędów popełnionych przez Anglików. Za czasów rządów Margaret Thatcher państwo pozbyło się kontroli nad infrastrukturą. Powstał gigantyczny bałagan,

który zmusił rządzących do częściowej, acz bardzo kosztownej, renacjonalizacji infrastruktury kolejowej. Rozdrobnienie własności w tym obszarze doprowadziło do kuriozalnej sytuacji: Eurostar z Paryża do Londynu po przejechaniu kanału La Manche musiał zwalniać na angielskich torach. Specjaliści zgadzają się, że prywatyzacja infrastruktury prowadzi do katastrofy. Niestety konający w bólach rząd Ewy Kopacz, nie bacząc na przestrogi znacznej części ekspertów, najprawdopodobniej pozbędzie się PKP Energetyki. Strategiczna spółka zostanie sprzedana za kwotę mniejszą, niż wartość infrastruktury firmy. Kupcem nie jest nawet inwestor z branży energetycznej, tylko londyński fundusz kapitałowy.

PAŃSTWOWA INFRASTRUKTURA

To efekt „kolejowej" reformy rozpoczętej jeszcze przez rząd Jerzego Buzka. Powstało kilka spółek zajmujących się utrzymaniem infrastruktury. W ostatnim czasie zrobiło się również głośno o prywatyzacji TK Telekom, powstałej na bazie Dyrekcji Teleinformatyki Kolejowej. Prywatyzacja TK Telekom oznacza utratę kontroli nad kolejowymi sieciami teleinformatycznymi. Niedawno sprywatyzowana spółka obsługuje choćby stronę internetową z rozkładami jazdy. Poza tym, sieci światłowodowe mogą znaleźć zastosowanie przy wprowadzaniu nowych technologii sterowania ruchem kolejowym. Zamawianie usług teleinformatycznych w podmiotach zewnętrznych na pewno podwyższy koszty dostępu do infrastruktury kolejowej.

Co należy zrobić? Eksperci odpowiadają: przede wszystkim zmniejszyć ilość spółek odpowiedzialnych za utrzymanie infrastruktury i wyprowadzić je wszystkie z grupy PKP S. A. Z PKP Energetyka, PLK, PKP Nieruchomości, powinien powstać jeden podmiot „Infrastruktura Kolejowa", który byłby też właścicielem spółki teleinformatycznej, świadczącej usługi właścicielowi oraz odbiorcom zewnętrznym. Samorządy nie mogą mieć prawa budowania, przejmowania oraz ingerencji w zarządzanie liniami kolejowymi. Przekazana im wcześniej infrastruktura powinna zostać odebrana. Przekształcenia nie

mogą jednak dotyczyć funkcjonującej w aglomeracji warszawskiej linii WKD, podobnej bardziej do szybkiego tramwaju, niż kolei czy linii wąskotorowych.

Po dokonaniu koniecznych zmian w sferze własności infrastruktury, powstały system byłby bardziej efektywny i przejrzysty. Już teraz, nie bez racji, Unia Europejska ma do Polski zastrzeżenia, że w jednej grupie kapitałowej znajdują się przewoźnicy oraz zarządca infrastruktury.

UCHWALMY DOBRE PRAWO

Aby korzystne zmiany mogły być zrealizowane, trzeba zmienić prawo. Ustawy o transporcie kolejowym, transporcie drogowym, drogach publicznych, prawo przewozowe, prawo o publicznym transporcie zbiorowym, o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz inne ustawy, trzeba zastąpić kodeksami: Transportu oraz Infrastruktury Transportowej. Kodeks Transportu wprowadziłby rozróżnienie między przewozem komercyjnym, a przewozem o charakterze publicznym, czego do tej pory nie zrobiono. Obecnie do komercyjnych pociągów EIC lub EIC Premium spółki PKP Intercity państwo dopłaca różnicę między biletem z ulgą, a biletem zwykłym. Ten system jest z gruntu nieuczciwy i nieefektywny, bowiem ta sama spółka sprzedaje uprawnienia do ulg marketingowych, za które pobiera opłatę ryczałtową.

Organizatorzy transportu muszą wziąć pełną odpowiedzialność za transport na swoim obszarze. Najlepiej osiągnąć to, zmuszając ministra do spraw transportu i samorządy do: emitowania biletów na przejazdy, tworzenia rozkładów jazdy pociągów użyteczności publicznej, a przede wszystkim ponoszenia całkowitych kosztów organizowanego przez siebie transportu. Obecne przepisy rozpraszają odpowiedzialność. Samorząd i minister niby dopłacają do pociągów, które uruchamia i opłaca przewoźnik kolejowy. Ten otrzymuje dotację, ale jednocześnie pobiera wpływy ze sprzedanych biletów. Taki model absolutnie się nie sprawdził. Głównie dlatego, że samorządy wiecznie

spierają się z spółkami kolejowymi o wysokość dopłat wyrównujących straty. Na całym świecie pociągi aglomeracyjne i regionalne nie są dochodowe i dopłacać do nich trzeba. Pytanie tylko, ile. Samorządy chcą jak najmniej, przewoźnicy możliwie najwięcej. To zrozumiałe. Problem zaczyna się wtedy, gdy model funkcjonowania transportu uniemożliwia określenie należnych dotacji. A właśnie tak jest teraz.

Przewozy komercyjne prowadzone wyłącznie dla zysku, na zasadach popytu i podaży, nie mogą być dotowane w żaden sposób. Takie podejście wymusiłoby na komercyjnych podmiotach podniesienie jakości świadczonych usług, oczywiście przy założeniu, że komunikacja publiczna będzie na przyzwoitym poziomie.

Przedstawiona koncepcja organizacji transportu jasno wskazuje podmiot odpowiedzialny za kondycję kolei. Żaden minister czy marszałek nie mógłby zwalić winy, na spółki przewozowe, ponieważ one wykonywałyby wyłącznie zlecaną przez organizatora pracę przewozową, za którą otrzymywałyby pieniądze (od tzw. pociągokilometra).

OKIEŁZNAĆ SAMORZĄDOWY CHAOS

Samorządy nie mogą również posiadać taboru kolejowego. Wszystkie pociągi, samorządowe spółki kolejowe, powinny przejść na własność państwa i zostać skonsolidowane w jeden podmiot publiczny wykonujący usługi przewozowe. Samorządy i ministerstwo organizowałyby przetargi na obsługę linii, a o zamówienia rywalizowałyby – spółka publiczna oraz podmioty prywatne. Zostałby wtedy zachowany wymóg konkurencji. Co więcej, obecność przewoźników prywatnych zmusi publicznego operatora do dbania o jakość usług, a pasażerowie nie odczują negatywnych skutków rozdrobnienia rynku przewozów kolejowych. Za bilety będziemy wszak płacić organizatorowi przewozów.

NA JEDNYM BILECIE, JAK DAWNIEJ

Oczywiście samorządy wojewódzkie nie mogłyby, jak dzieje się

to obecnie, kształtować oferty przewozowej i ceny biletów według własnych zachcianek. Państwo dopłacałoby regionom – ustawowo określony procent wydatków na transport, pod pewnymi warunkami: synchronizacją taryf biletowych, respektowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów, skomunikowaniem pociągów zamawianych przez organizatorów. Korzyści takiego rozwiązania są ewidentne. Urzędnicy organizujący przewozy nie uciekną od odpowiedzialności, spółki przewozowe zajmą się wykonywaniem pracy przewozowej, a nie jak teraz, ustalaniem cen biletów i rozkładów jazdy. Co więcej, system ten będzie zapewniał dokładne wyliczanie kosztów funkcjonowania transportu, co w kontekście racjonalności wydawania środków publicznych jest niezbędne.

Dodatkowo organizator publicznych przewozów – w tym przypadku ministerstwo – będzie mógł wizualnie rozróżnić przewozy użyteczności publicznej od komercyjnych. Choć przewoźników będzie na pewno wielu, na polską kolej wrócą rogatywki i orzełki, a wszystkie publiczne pociągi uzyskają jednolity schemat oznakowania. Dany region mógłby np. wyróżniać się herbem województwa, umieszczonym w widocznym miejscu wagonów. Oczywiście, jeśli region nie chciałby uczestniczyć w systemie publicznych kolei, to mógłby organizować przewozy, ale na zasadach komercyjnych, bez ulg i bez dotacji.

ZAGWARANTOWAĆ WŁAŚCIWE ZAROBKI KOLEJARZOM

Oprócz zaspokojenia potrzeb społeczeństwa, praca na kolei powinna zagwarantować godziwy standard życia osobom zatrudnionym. I tu wrócę do propozycji uchwalenia Kodeksu Infrastruktury. Musi on zawierać zakaz zatrudniania w jednostkach kolei na podstawie innej umowy niż o pracę na czas nieokreślony, pod groźbą odpowiedzialności karnej. Dalej – minimalne wynagrodzenie pracownika, limity czasu pracy, wymagania od zatrudnionych niezbędnych predyspozycji zdrowotnych i zawodowych.

Już teraz, wobec postępującej liberalizacji rynku kolejowego,

takie uregulowania są koniecznością. Zapewnią one uczciwą konkurencję w walce o zdobywanie zleceń na usługi przewozowe. Jeśli kolejowe związki zawodowe zdołają jasno wyartykułować postulat czytelnego i uczciwego unormowania standardów pracy w swojej branży, z pewnością zyskają przychylność społeczeństwa.

To właśnie na związkach zawodowych spoczywa ogromna odpowiedzialność za przyszłe dobro kolei oraz pasażerów. Związkowcy mają również niepowtarzalną okazję być rzecznikiem interesów pasażera. Najnowsze wydarzenia – likwidacja tanich połączeń InterREGIO przy jednoczesnej bierności związków to dobitny przykład, jak działacze nie dostrzegają swojej szansy. To wielka strata. Bo kto, jeśli nie organizacje masowe, miałby zapobiec likwidacji kolejnych pociągów. Zwłaszcza, że z każdym rokiem jest ich coraz mniej.

Na pewno takim rzecznikiem pasażera nie jest Urząd Transportu Kolejowego, który nie chciał i nie potrafił wpłynąć na marszałków Mazowsza i Podlasia, aby w planach transportowych swoich województw zawarli przywrócenie pociągów lokalnych na linii do Białegostoku pomiędzy Szepietowem a Małkinią. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego ma prawo negatywnie zaopiniować projekt planu transportowego. Niestety prezes UTK nawet nie próbował użyć swoich uprawnień żeby zmienić skrajnie niekorzystne zapisy tworzonych planów.

Likwidację połączeń stylowych oraz zrywanie skomunikowań również z powodzeniem mogą nagłaśniać związki zawodowe. W końcu im więcej pasażerów skorzysta z kolei, tym bardziej kolejarze mogą być pewni, że pracy dla nich nie zabraknie.

Tu pojawia się jeszcze jeden wątek – plan naprawczy Przewozów Regionalnych. Z góry skazany na niepowodzenie. Kto naprawia firmę zmniejszając grono jej klientów oraz ilość wykonywanej pracy przewozowej? Nie chodzi tu tylko o likwidację InterREGIO. Część województw zamierza w rozkładzie jazdy 2015/16 zamawiać mniej pociągów. To musi doprowadzić do zwolnień i wzrostu kosztów stałych działalności spółki, czyli

kolejnych problemów.

Niezależnie, ile pieniędzy zostanie wpompowane w Przewozy Regionalne, jeśli rząd nie weźmie się do pracy i nie stworzy przejrzystych, efektywnych ekonomicznie, a co najważniejsze przyjaznych pasażerom zasad funkcjonowania transportu publicznego – kolej będzie studnią bez dna i ostatecznie skończy tak jak PKS-y.

Jako zwykły pasażer życzę wszystkim klientom i kolejarzom, aby następne dwadzieścia lat nie zostało straconych. Musimy dbać o własność publiczną i patrzeć na ręce politykom oraz urzędnikom. Atrakcyjna i przyjazna dla pasażera oraz pracownika kolej znajduje się w zasięgu możliwości Polaków.

Autorstwo: Piotr Figiel
Źródło: Strajk.eu