

Co dalej z polskimi kolejami?

– 1

27 lipca 2015

O kolei mówi się w radiu i telewizji tylko, gdy szykuje się strajk kolejarzy. Tymczasem problemy pasażerów i pracowników kolei pozostają te same od wielu lat. Z całą pewnością nie rozwiąże ich kupowanie nowych pociągów pseudopendolino (polskie Pendolino nie ma wychylnych pudeł wagonów i nie może jeździć szybciej od zwykłych pociągów). Natomiast wycieczki kolejowe Ewy Kopacz tylko udowadniają, że obecna ekipa rządząca zupełnie odkleiła się od rzeczywistości. Pani premier mogłaby się na przykład spróbować wybrać pociągiem do Białegostoku – gdzie od prawie roku pociągi nie kursują. Dokładnie: raz dziennie z Warszawy do Białegostoku kursują dwa wagony. Przez Olsztyn!

Śledząc doniesienia medialne można odnieść wrażenie, że na kolei wiele ostatnio zmieniło się na plus. Setka Ewy Kopacz w pseudopendolino, gdzie pani premier mierzy się z problemami zwykłych ludzi. Te kolejowe już przecież rozwiązała, bo zapowiadanego strajku w wakacje nie będzie. Sposób, w jaki rząd “rozwiazał” problemy pasażerów i pracowników Przewozów Regionalnych – to przestawienie zegara zapalnika bomby, żeby nie wybuchł przed zbliżającymi się wyborami. Rząd sypnął kasą na oddłużenie spółki, która jest dla jej właścicieli dopustem bożym. Ani marszałkowie województw, ani Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju nie chce wziąć odpowiedzialności za Przewozy Regionalne. Największy pasażerski przewoźnik kolejowy w Polsce ma bowiem trafić pod skrzydła Agencji Rozwoju Przemysłu. Jakiś czas temu ARP zajęła się uzdrawianiem zakładów Cegielskiego w Poznaniu, producenta wagonów. Od lat firma balansuje na krawędzi upadku.

Czy z powodu braku pomysłu polityków, ministrów, prezesów itd. na unowocześnienie kolei, nastąpi jej doktrynalna

prywatyzacja? Na pewno stanie się tak, jeśli nikt w imieniu rzeszy sfrustrowanych pasażerów i pracowników kolei nie sformułuje konkretnych postulatów i rozwiązań zapewniających zrównoważony rozwój pasażerskiego transportu kolejowego.

O tym, że sytuacja jest co najmniej alarmująca, jednoznacznie świadczą choćby dane statystyczne. W roku 1990 sieć eksploatowanych linii kolejowych normalnotorowych wynosiła 23 993 km – w 2009 już tylko 19 200 km. Obecnie tylko 5 proc. linii nadaje się do prowadzenia ruchu pociągów z prędkością 160 km/h, a 15 proc. jest przystosowana do prędkości w granicach 120-160 km/h. W 1990 roku kolej przewiozła 787 mln pasażerów – w 2009 r. już tylko 283 mln. Tylko w zeszłym roku pociągi dalekobieżne straciły co piątego pasażera. Dane te są przerażające. Jeśli nie zażądamy zmian, gdy skończą się pieniądze z funduszy Unii Europejskiej, nie będzie już na co narzekać, ponieważ rola kolei zostanie sprowadzona do rangi wiejskiego PKS-u. I naprawdę marną satysfakcją będzie 20 składów pseudopendolino, dostępnych wyłącznie dla najbardziej zamożnych (nie myślcie sobie, że promocja „49 zł” będzie trwała wiecznie).

Czy atrakcyjna, przyjazna pasażerom i nowoczesna kolej jest w zasięgu naszych możliwości? Żeby odpowiedzieć sobie na to pytanie, spójrzmy na bilans doświadczeń minionych dwudziestu lat.

Za PRL-u kolej była państwem w państwie. Wtedy ukształtowało się powiedzenie „Z koleją jeszcze nikt nigdy nie wygrał”. PKP zatrudniały pół miliona pracowników. Dysponowały nie tylko własnymi zakładami naprawczymi taboru, lecz również sanatoriami i szpitalami.

Jakkolwiek można było wtedy narzekać na komfort podróży, a w szczególności na czystość pociągów, niewątpliwym atutem ówczesnych kolei była ilość połączeń oraz jednolita taryfa biletowa.

Zmiany były jednak konieczne i to nie tylko ze względu na niski komfort podróży. Od początku lat dziewięćdziesiątych kolej musi konkurować z transportem indywidualnym. A tabor PKP radykalnie odstawał technologicznie od pociągów eksploatowanych zagranicą.

Gdy okazało się, że państwo nie jest w stanie rekompensować strat z tytułu utrzymywania przez PKP deficytowych połączeń, kolejarze zaczęli masowo redukować ilość kursów i linii. Na początku władze PKP stopniowo pozbywały się linii wąskotorowych. Długi jednak rosły, a urzędnicy kolejowi nie potrafili rzetelnie udokumentować deficytu w przewozach pasażerskich. To spowodowało konflikt między PKP a ministerstwem transportu, co doprowadziło do stopniowej likwidacji lokalnych połączeń pasażerskich.

Druga połowa lat dziewięćdziesiątych to także okres zakrojonej na szeroką skalę rozbiórki infrastruktury kolejowej na zlikwidowanych uprzednio połączeniach. To czego nie sprzedały PKP, rozszabrowały lokalne bandy złodziei. Łupem padły między innymi elementy zabytkowych pruskieńskich dworców na ziemiach odzyskanych.

Na początku lat dziewięćdziesiątych rządy podzieliły PKS. Nie spotkało się to z żadnym znaczącym oporem społecznym. Skoro udało się rozbić PKS, minister Zbigniew Jaworski (wówczas ZChN) postanowił pozbyć się problemu kolei. Na zlikwidowanych przez PKP połączeniach w okolicach Zielonej Góry powstały Lubuskie Koleje Regionalne. Miał to być pilotażowy eksperyment polegający na przekazaniu lokalnych połączeń samorządom wojewódzkim i kapitałowi prywatnemu. W spółce miały bowiem udziały Koleje Duńskie, które przekazały lokalnemu przewoźnikowi używany tabor. Wszystko skończyło się gigantyczną klapą i skandalem. Po nieudanej decentralizacji przewozów pasażerskich, pomysł umarł śmiercią naturalną na prawie dziesięć lat. Władze PKP natomiast nie przejęły wyremontowanych w Polsce pociągów, które jako jedyne w kraju składy spalinowe mogły kursować z prędkością 160 km/h. Sprawny

tabor został odstawiony w krzaki i szybko zajęli się nim lokalni szabrownicy oraz wandale. Gdy dowiedzieli się o tym Duńczycy, z trudem ściągnęli do siebie jeden skład.

Klęska Lubuskich Kolei Regionalnych nie oznaczała, że kolejne rządy zaniechały „reformowania” PKP. Kolej pozbawiona została zaplecza technicznego – Zakładów Napraw Taboru Kolejowego. Wszystkie zostały przekształcone w spółki i sprywatyzowane – sprzedane bądź przekazane do NFI. Co więcej, za czasów Bogusława Liberadzkiego (ministra transportu w rządzie SLD w latach 1993-97) państwo pozbyło się wiodącego producenta taboru kolejowego: Pafawag Wrocław. Firma została sprzedana niemieckiemu Adtraz, u którego PKP zamówiły 50 lokomotyw. Nigdy ich zresztą nie dostarczono, ponieważ państwo zrezygnowało później z ich zakupu. Adtraz zdemontował natomiast linię produkcyjną używanych do dziś pociągów EN57 (składy kojarzone powszechnie jako „osobowe”) i pokrewnych. Po nieudanym kontrakcie niemiecki inwestor wziął odszkodowanie od rządu i zamknął dawny Pafawag. W ten oto sposób kolej, na długie lata, pozbawiona została możliwości pozyskiwania nowego taboru na rynku wewnętrznym, a także modernizacji pociągów już eksploatowanych.

Rząd Jerzego Buzka, który jako pierwszy przetrwał całą kadencję (1997-2001) miał wystarczająco dużo czasu na skonstruowanie strategii dla kolei. Dokonał tego, a efekty pracy ministrów do spraw transportu – Eugeniusza Morawskiego, Tadeusza Syryjczyka i Jerzego Widzyka, – mieliśmy okazję zobaczyć pod koniec 2012 roku. Wtedy powołana przez śląskiego marszałka spółka kolejowa doprowadziła do paraliżu transportu pasażerskiego w całym regionie.

Oprócz reform: administracyjnej, edukacyjnej, emerytalnej i zdrowotnej, w 2000 roku Sejm uchwalił ustawę o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP. Kolej rozczłonkowana została na różnego rodzaju spółki zajmujące się m.in. dostarczaniem energii, administrowaniem dworców, administrowaniem nieruchomościami, utrzymaniem infrastruktury

kolejowej, przewozami towarowymi. W oparciu o ustawę restrukturyzacyjną powstały dwie spółki przewozowe: PKP InterCity i PKP Przewozy Regionalne. Po co było to wszystko? Aby łatwiej państwo mogło sprzedać kolejowy majątek. – Chcemy aby nasza kolej przynosiła zyski – cieszył się z przyjęcia ustawy ówczesny premier Jerzy Buzek. Jako wzór stawiano wtedy przekształcenia na kolejach brytyjskich dokonane przez rząd Margaret Thatcher.

Reforma kolei zaplanowana przez rząd Buzka była powiązana ze zmianą struktury administracji państwa. To właśnie nowo powstałym szesnastu województwom przekazano kompetencje w zakresie utrzymywania i organizowania lokalnego transportu kolejowego. W skrócie: licząc na słabą pamięć ludzi, rząd Buzka powrócił do koncepcji Lubuskich Kolei Regionalnych, z tą wszakże różnicą, że lokalny przewoźnik miał obsługiwać większy obszar. W ten sposób rząd miał zamiar pozbyć się najbardziej deficytowych połączeń. Adresatem protestów lokalnych społeczności związanych z likwidacją linii miał być samorząd wojewódzki i spółka kolejowa realizująca przewozy, a nie – jak dotychczas – minister transportu. Owo rozmycie odpowiedzialności było niezwykle komfortowym rozwiązaniem – zarówno dla rządu jak i samorządów. Po likwidacji połączenia urzędnicy brali „na przeczekanie” protestujących i odsyłali ich do PKP Przewozy Regionalne. Kolej natomiast borykała się ciągle z tymi samymi problemami: rosnącym długiem i starzejącym się taborem. Nie znaczy to, że wszystkie spółki Grupy PKP przynosiły straty. Spółka PKP InterCity przejęła najlepszy tabor oraz najbardziej lukratywne połączenia z Warszawy do Krakowa, Katowic, Poznania, Trójmiasta. InterCity dostawało z budżetu państwa rekompensaty za ulgowe przejazdy – mimo tego że kazało sobie płacić krocie za bilety, według osobnej taryfy. Doszło wówczas do kuriozalnej sytuacji, w której pasażer korzystając z usług spółek znajdujących się w jednej grupie, musiał kupować osobne bilety na przejazd u każdego przewoźnika.

PKP Przewozy Regionalne z założenia musiały przynosić straty – obsługiwały deficytowe trasy. Zła kondycja finansowa PKP PR miała być dodatkowym bodźcem dla samorządów województw do powoływania lokalnych spółek kolejowych. Dodatkową mobilizacją były regulacje prawne, w ramach których to właśnie samorządy, a nie kolej, otrzymywały pieniądze na zakup nowego taboru. Przewozy Regionalne miały po prostu umrzeć śmiercią naturalną.

Rząd SLD-PSL nie chciał zmieniać perspektyw dla kolei z czysto pragmatycznego powodu. Po co przejmować odpowiedzialność za coś, czego nasi poprzednicy już się pozbyli? W grę wchodził również drugi czynnik – sposób finansowania nierentownych połączeń. Obowiązek ten spoczywał na samorządzie województwa, a nie władzach centralnych. Naturalnym było więc, że z biegiem czasu samorząd będzie chciał dotować swoją spółkę, i tego właśnie kolejne rządy oczekiwały.

W 2005 roku, na bazie Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych, powstały Koleje Mazowieckie: spółka będąca na początku własnością PKP i samorządu województwa mazowieckiego, z własną taryfą biletową. Z czasem samorząd województwa przejął na własność tabor PKP oraz wykupił w całości Koleje Mazowieckie. Województwo stworzyło swoją kolej, odpowiednik PKP na swoim obszarze. Zmiany jakościowej więc być nie mogło, a powstanie lokalnego operatora pasażer odczuł na własnym portfelu. Koleje Mazowieckie mają bowiem biletów droższe niż spółka z której zostały wydzielone – Przewozy Regionalne.

W ślad za Mazowszem poszły inne województwa. Kujawsko-pomorskie użyczyło zakupiony tabor koncernowi Arriva, który stał się lokalnym operatorem. Dolny Śląsk powołał swoją spółkę, również na bazie posiadanego taboru. Następne były Koleje Śląskie, Koleje Wielkopolskie, Koleje Małopolskie, Łódzka Kolej Aglomeracyjna.

„Stagnacja” na kolei wzbudziła zaniepokojenie rządu Donalda Tuska. Ten, aby przyśpieszyć – nieuchronne jak się wydaje – zmiany, przekazał pod koniec 2008 roku spółkę PKP Przewozy

Regionalne samorządom wojewódzkim. Przewozy międzywojewódzkie przyjęła spółka PKP InterCity. Rok później Ministerstwo Infrastruktury podpisało z InterCity dziesięcioletnią umowę na wykonywanie przewozów międzywojewódzkich. W przyszłości spółka ma być sprywatyzowana.

Sejm przyjął również ustawę upraszczającą procedury związane z ogłoszeniem upadłości spółek kolejowych. Droga do utworzenia lokalnych operatorów jest już wytyczona, a rząd karmi nas obietnicami, że za dwadzieścia lat będziemy mieli koleje „na europejskim poziomie”. Czy na kolei powtórzy się scenariusz znany z przekształceń PKS?

Jaki będzie skutek powstania lokalnych odpowiedników PKP lub przekazania kolei w regionach prywatnym podmiotom, nietrudno się domyśleć: dalszy spadek liczby przewożonych pasażerów. Spowoduje to likwidację kolejnych połączeń i zastąpienie kolei w relacjach lokalnych przez przewoźników autobusowych lub busiarzy. Efekty zmian pierwsi odczuli mieszkańcy rejonów górskich, gdzie już obecnie kolej przegrywa konkurencję z transportem drogowym. Systematyczny odpływ pasażerów ma np. miejsce w Małopolsce: regionalne połączenia Krakowa z Zakopanem, Nowym Sączem i Krynicią, gdzie połączeń autobusowych cały czas przybywa.

Z niebezpieczeństw dezintegracji kolei zdawał sobie sprawę Tomasz Moraczewski – były prezes Przewozów Regionalnych. Czy kierowała nim chęć utrzymania kolei jako spójnej sieci połączeń, czy też pragnienie dzikiej konkurencji z PKP InterCity gdy tworzył pociągi kategorii InterRegio? Tego pewnie nie dowiemy się nigdy. Wiadomo na pewno, że po odwołaniu Moraczewskiego ze stanowiska prezesa Przewozów Regionalnych, oferta InterRegio została skutecznie ograniczona. Obecny prezes tej spółki Tomasz Pasikowski dąży do zlikwidowania całej kategorii połączeń InterRegio (informowaliśmy o tym, pisząc o planach restrukturyzacji PR-ów).

Wygląda na to, że nikt nie zdaje sobie sprawy, iż kolej nie może prowadzić działalności przewozowej jak powiatowy PKS. Kolej musi funkcjonować jako spójna sieć połączeń objętych jednolitą taryfą biletową. Pasażer na pewno nie będzie kupował trzech biletów na jedną podróż. Wybierze samochód – i trudno mu się dziwić. Tak stało się m. in. Hiszpanii, gdzie rząd Donalda Tuska uczył się budować koleje dużych prędkości. Inaczej jest u naszych zachodnich sąsiadów. Tam kolej funkcjonuje jako system połączeń.

O tym, jak możemy ustrzec się błędów popełnionych przez niektóre państwa Unii, jakie wnioski powinniśmy wyciągnąć z naszych doświadczeń minionych dwudziestu lat oraz czy można w Polsce stworzyć nowoczesną i atrakcyjną dla pasażera kolej już niebawem.

Autorstwo: Piotr Figiel

Współpraca: Bojan Stanisławski

Źródło: Strajk.eu