

Dotacje na likwidacje

23 marca 2014

W lutym 2011 r. Ministerstwo Infrastruktury podpisało umowę z PKP Intercity zapewniającą tej spółce coroczną dotację sięgającą 300 mln zł. Resort zobowiązał się wypłacać spółce wielomilionowe kwoty z budżetu państwa do 2020 r., z możliwością wydłużenia tego okresu aż do 2025 r.

Środki budżetowe trafiające do PKP Intercity mają stanowić rekompensatę za uruchamianie połączeń międzywojewódzkich, czyli pociągów pod marką Twoje Linie Kolejowe (TLK), o których na stronie internetowej przewoźnika czytamy, że „to wyjątkowa, rozległa sieć dziennych i nocnych połączeń pospiesznych obsługiwana przez pociągi docierające do najdalszych zakątków kraju”.

UNIKALNY KNOW-HOW

Podpisana w lutym 2011 r. „Umowa ramowa o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich” nie tylko została zawarta z wolnej ręki, ale jest przy tym tajna. Próby dostępu do treści umowy kończą się odmową argumentowaną tym, że dokument zawiera „unikalny know-how”.

Decyzję o zawarciu umowy z PKP Intercity z pominięciem jakichkolwiek procedur przetargowych ministerstwo tłumaczyło tym, że „nie ma w Polsce innego przewoźnika kolejowego, który posiadałby zdolność wykonywania przewozów międzywojewódzkich w takim zakresie, takiej skali i na takich zasadach jak PKP Intercity”.

W praktyce realizacja umowy wygląda tak, że ministerstwo – jako organizator przewozów międzywojewódzkich – jest zobowiązane do przekazywania milionowych dotacji spółce PKP Intercity, a jednocześnie przewoźnik ten wcale nie jest zobowiązany do stosowania się do wytycznych resortu.

ROZWIĄZANIE NIE JEST MOŻLIWE

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do korespondencji między ministerstwem a PKP Intercity z czerwca 2012 r., w której urzędnicy resortu wnioskowali o rozszerzenie sieci połączeń TLK o Kłodzko, Polanicę-Zdrój, Duszniki-Zdrój, Kudowę-Zdrój oraz o Gorlice, Jasło, Krosno, Sanok i bramę w Bieszczady – Zagórz. Pojawiły się również wnioski o uruchomienie pociągów TLK w relacjach z Warszawy do Gorzowa Wielkopolskiego przez Poznań, Zbąszynek i Międzyrzecz oraz z Warszawy do Szczecina przez Toruń, Bydgoszcz i Piłę. Ministerstwo wnioskowało też, aby jednemu z pociągów TLK docierających do Olsztyna wydłużyć relację do Suwałk przez Kętrzyn, Giżycko, Ełk, Olecko, a także o wprowadzenie nocnego połączenia TLK Wrocław – Katowice – Kielce – Radom – Lublin.

W odpowiedzi spółki PKP Intercity do prawie wszystkich wskazań ministerstwa odniesiono się słowami: „zapropozowane rozwiązanie nie jest możliwe”, argumentując to albo „brakiem wystarczającej liczby drużyn konduktorskich i trakcyjnych potrzebnych do obsługi pociągów”, albo „brakiem środków trakcyjnych zwłaszcza lokomotyw spalinowych”. Urzędnicy ministerstwa w swoim kolejnym piśmie napisali, że „trudno jest przyjąć do wiadomości w/w wyjaśnienia zwłaszcza od kluczowego przewoźnika pasażerskiego w kraju, który świadczy usługi przewozu koleją w ramach służby publicznej”.

I na tym wymiana zdań się skończyła – w ofercie spółki PKP Intercity do dziś nie pojawiły się połączenia, o które ministerstwo wnioskowało w połowie 2012 r.

ZASADY SĄ PO TO, BY JE ŁAMAĆ

Relacji między ministerstwem a spółką PKP Intercity nie unormowało przyjęcie w październiku 2012 r. dokumentu pod nazwą „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich

w transporcie kolejowym”.

Plan transportowy został przyjęty jako rozporządzenie ministra i co za tym idzie opublikowany w Dzienniku Ustaw. Spółce PKP Intercity wcale jednak nie przeszkadza to w ignorowaniu określonych w tym dokumencie zasad kształtowania sieci połączeń funkcjonującej pod marką TLK.

Jednym z warunków postawionych w planie jest „zapewnienie bezpośrednich pociągów (nie mniej niż dwie pary na dobę) pomiędzy Warszawą a pozostałymi miastami wojewódzkimi”. Warunek ten nie jest spełniony w przypadku połączeń Warszawy z Gorzowem Wielkopolskim (tylko jedna para na dobę), Zieloną Górą (również tylko jedna para na dobę) oraz Opolem, do którego nie dociera z Warszawy ani jeden bezpośredni pociąg TLK.

Kolejna wytyczna zawarta w planie transportowym mówi o zapewnieniu co najmniej jednej pary bezpośrednich pociągów na dobę między Warszawą (lub ewentualnie innym miastem wojewódzkim) a obszarami o najniższej dostępności transportowej określonymi w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego: Pomorzem Środkowym, Suwalszczyzną, Roztoczem, Bieszczadami, Beskidem Sądeckim, Beskidem Żywieckim, Kotliną Kłodzką oraz Kotliną Jeleniogorską. W przypadku aż pięciu spośród ośmiu tych obszarów warunek z planu transportowego nie jest spełniony.

WYCINANIE PASAŻERÓW

Od przełomu 2008 i 2009 r. – kiedy to cały segment przewozów międzywojewódzkich został przekazany ze spółki PKP Przewozy Regionalne do PKP Intercity – miało miejsce kilka dużych fal cięć połączeń.

We wrześniu 2009 r. – a więc już w pierwszym roku kursowania połączeń międzywojewódzkich pod banderą PKP Intercity – pociągi pospieszne wycofano z Brodnicy, Grudziądza, Kłodzka, Mielca, Nysy czy Olkusza. W grudniu 2009 r. pociągi pospieszne

zniknęły dodatkowo z Gorlic, Jasła, Krosna oraz Sanoka.

W czerwcu 2010 r. zniknęły ostatnie połączenia TLK z Warszawy do Szczecina i Gorzowa Wielkopolskiego przez Bydgoszcz i Piłę. W tym samym roku Suwalszczyzna straciła bezpośrednie połączenia TLK z Olsztynem, Opolem, Poznaniem, Toruniem oraz Wrocławiem.

Z kolei w marcu 2011 r. – gdy okazało się, że spośród 2738 wagonów należących do PKP Intercity sprawnych jest tylko 1200 – rozkład jazdy przerzedzono po to, by wagonami ze zlikwidowanych pociągów zasilić te składy, które zostały w rozkładzie.

Przez pierwszych pięć lat funkcjonowania połączeń międzywojewódzkich w spółce PKP Intercity pociągi z tego segmentu przestały docierać ponadto do Bolesławca, Braniewa, Legnicy, Lubaczowa, Lubania, Strzyżowa, Olecka czy Zgorzelca.

Jednocześnie rozrzedzony został rozkład na głównych ciągach. Przykładowo w relacji Warszawa – Radom – Kielce – Kraków od 2009 r. liczba całorocznych dziennych pociągów TLK spadła z sześciu do dwóch.

Kolejne fale cięć musiały poskutkować drastycznym spadkiem liczby podróżnych. W 2008 r., a więc w ostatnim roku kursowania pociągów pospiesznych pod banderą spółki PKP Przewozy Regionalne skorzystały z nich 42,4 mln pasażerów. Natomiast w 2013 r. – wedle informacji otrzymanej od spółki PKP Intercity – z pociągów pospiesznych TLK skorzystało 26,3 mln pasażerów.

DOTACJA W CIEMNO

Sieć połączeń międzywojewódzkich wciąż się kurczy, postanowienia planu transportowego nie są realizowane, a liczba pasażerów nieustannie spada – mimo to PKP Intercity może liczyć na coraz to wyższe dotacje. Przez minione pięć lat przewoźnik tytułem dofinansowania do przewozów

międzywojewódzkich otrzymał z budżetu państwa w sumie już grubo ponad miliard:

- w 2009 r. – 175,4 mln zł,
- w 2010 r. – 201,6 mln zł,
- w 2011 r. – 220 mln zł,
- w 2012 r. – 297,4 mln zł,
- w 2013 r. – 356,3 mln zł.

Dodajmy, że dotacja za miniony rok była aż o 100 mln wyższa od poziomu finansowania, jaki pierwotnie został zaplanowany zarówno w planie transportowym, jak i w umowie wieloletniej między ministerstwem a przewoźnikiem.

– PKP Intercity na podstawie comiesięcznych rozliczeń otrzymuje rekompensatę, która pokrywa różnicę pomiędzy rzeczywistymi przychodami uzyskanymi ze sprzedaży biletów i faktycznie poniesionymi kosztami realizacji przewozów w ramach umowy – wyjaśnia Piotr Popa, rzecznik prasowy Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. – Rekompensata nie jest więc wartością stałą, a umowa określa jedynie maksymalny pułap rekompensaty jaki spółka może otrzymać. Jeśli w ciągu roku z bieżących rozliczeń będzie wynikało, iż dotacja zaplanowana na pokrycie deficytu wykonywanych przewozów będzie niewystarczająca, wówczas ministerstwo podejmie działania w celu jej zwiększenia.

Comiesięczne rozliczenia pomiędzy ministerstwem a spółką PKP Intercity prowadzone są w ciemno. Z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju otrzymaliśmy bowiem oficjalną informację, że resort nie posiada nawet tak podstawowych danych jak liczba pasażerów pociągów TLK w ujęciu miesięcznym.

POCIĄG DO STRAT

Finansowanie sieci połączeń międzywojewódzkich opiera się na

zasadzie „koszty – przychody = wysokość dotacji”. Ministerstwo pokrywa zatem stratę w wysokości deklarowanej przez PKP Intercity.

Przez ostatnich pięć lat dofinansowanie do połączeń międzywojewódzkich z roku na rok rosło, co oznacza, że straty PKP Intercity związane z uruchamianiem pociągów TLK były z roku na rok coraz większe.

Tymczasem likwidowanie połączeń kolejowych jest przecież przedstawiane jako działanie mające na celu poprawę wyników ekonomicznych. W rzeczywistości po kolejnych latach upływających pod znakiem likwidacji pociągów TLK rozdział między kosztami a przychodami stawał się coraz większy. Oznacza to, że polityka cięcia połączeń w praktyce prowadzi nie do ograniczania strat, lecz do ich powiększania.

Mimo to PKP Intercity – przy akceptacji Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju – zaplanowało kolejne duże cięcie pociągów TLK. Mowa o „marcowej korekcie rozkładu jazdy”, która wejdzie w życie 9 marca 2014 r. Na „korektę” składają się likwidacje połączeń, skrócenia relacji pociągów oraz ograniczenia terminów kursowania.

KOREKTA, CZYLI CIĘCIA

W ramach marcowej „korekty” zostaną zlikwidowane pociągi kursujące nawet między największymi polskimi aglomeracjami. Mowa o składach TLK „Dolnoślązak”, „Pogórze” i „Wyspiański” obsługujących trasę Kraków – Katowice – Opole – Wrocław czy o połączeniu TLK „Reymont”, które łączy Łódź z Krakowem.

Po marcowych cięciach terminy kursowania części pociągów ograniczone zostaną do tylko jednego lub dwóch dni w tygodniu. Dotyczy to nawet pociągów o kilkusetkilometrowych relacjach łączących największe polskie miasta, jak TLK „Uznam” z Krakowa przez Katowice, Wrocław, Poznań, Szczecin do Świnoujścia czy TLK „Rawa” z Bydgoszczy przez Toruń, Łódź, Częstochowę, Sosnowiec do Katowic.

Pod „korektą” kryją się również skrócenia relacji – przykładowo pociąg TLK „Ślązak” z Przemyśla, zamiast do Zielonej Góry, dojedzie tylko do Wrocławia, a TLK „Hetman” z Poznania, zamiast do Zamościa, dotrze tylko do Rzeszowa. Oznacza to, że połączenia TLK zostaną całkowicie wycofane z odcinków Wrocław – Zielona Góra czy Stalowa Wola – Zamość. A są to odcinki, których obsługa pociągami międzywojewódzkimi przewidziana jest w planie transportowym.

Wskutek marcowej fali likwidacji pociągów TLK znikną z Biłgoraja, Brzegu Dolnego, Głogowa, Leżajska, Niska, Nowej Sarzyny, Nowej Soli, Ostrowca Świętokrzyskiego, Sandomierza, Stalowej Woli, Starachowic, Ścinawy, Wołowa czy Zamościa.

Wygląda na to, że urzędnicy Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju są świadomi tego, że marcowe cięcia połączeń zwiększą stratę spółki PKP Intercity i w konsekwencji wymuszają kolejny wzrost dotacji. Albowiem gdy tylko pojawiła się informacja, że spółka PKP Intercity dokona w marcu 2014 r. kolejnych cięć w sieci połączeń TLK, Stanisław Krakowski z resortu infrastruktury natychmiast powiedział o konieczności zwiększenia dotacji: – PKP Intercity otrzyma w bieżącym roku dotacje w wysokości określonej w ustawie budżetowej, która w pełni wyczerpuje zobowiązania Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju wynikające z dziesięcioletniej umowy ramowej. Co więcej, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju będzie podejmowało działania, aby dotację tę jeszcze zwiększyć w ciągu roku (cytat za dziennikiem „Rzeczpospolita”).

Jak widać, w ministerstwie nikt już nie kryje, że dotacje z budżetu państwa nie są przeznaczone na rozwój oferty przewozowej, ani nawet na jej utrzymanie. Tak naprawdę z dotacji finansuje się likwidowanie pociągów.

Autor: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn”, nr 2 \(70\) 2014](#)