

Pociągi na drogi

18 stycznia 2015

Ktoś wymyślił kiedyś hasło „Tiry na Tory”, musiała być to osoba, która zna kolej tylko z przedziału pociągu osobowego, albo któryś z dyrektorów PKP Cargo, czyli w sumie ludzie nie mający zielonego pojęcia o działaniu transportu kolejowego w Polsce.

Tak się składa, że co pewien czas mam kontakt z PKP Cargo od strony klienta, ale nie tego przy kasie, a tego, który musi przygotować przesyłkę specjalną stanowiącą cały pociąg, a do tego podlegający ochronie. Dzięki tej pracy udało mi się poznać działanie PKP Cargo od podszewki. Opowiedzmy sobie o tym.

O ile pociągi pasażerskie w miarę punktualnie docierają do miejsca, ot z jakimś 15-30 minutowym opóźnieniem, choć są i wyjątki, z tymi wyjątkami oczywiście nie chodzi o te, co dotrą punktualnie a te co spóźnią się znacznie więcej, o tyle transport towarowy to zupełnie inna bajka.

PAPIEROWA DROGA PRZEZ MĘKĘ

Aby wysłać przesyłkę specjalną nie wystarczy zgłosić ją do odbioru przez PKP Cargo i dostać list przewozowy. Należy wypełnić i uzyskać ileś tam różnych dokumentów, od uzyskania rozkładu jazdy, po drobne dokumenty, wyjazdu pociągu z bocznicy, wyjazdu pociągu ze stacji. Każda ta czynność wymaga papierka. Rozkład jazdy to chyba najzabawniejsza rzecz. Otrzymujemy dokument w którym szczegółowo opisane jest, o której godzinie nadany pociąg będzie na której stacji. Pełna kultura i klient wie wszystko. Następnie, gdy przebrniesz przez nawał papierów i wstawisz swoją przesyłkę na tory stacyjne, minimum na 30 minut przed planowanym odjazdem, to dowiadujesz się, że o lokomotywie do tego pociągu na razie nic nie wiadomo. Rozkład jazdy jest czymś, co można sobie w ramki

oprawić i powiesić nad biurkiem. Piękny, nie użyteczny kawałek papieru. Nasza PKP Cargo działa bez rozkładu, bez żadnego planu. Jeszcze mi się w mojej karierze nie zdarzyło by lokomotywa była podstawiona zgodnie z rozkładem jazdy a pociąg dotarł tak, jak tam napisano. Chcesz się dowiedzieć, o której pociąg odjedzie, nie dzwoń do tych, co tworzyli rozkład jazdy, strata czasu. Pójdź do dyżurnego ruchu, zwykle bardzo uczynny, uśmiechnięty, jeśli do niego z uśmiechem podejdziesz człowiek, popatrzy w komputer, zadzwoni gdzie trzeba i masz pewną informację, lokomotywa przyjedzie za jakieś 3-4 godziny, albo jeszcze nawet sama święta Katarzyna Aleksandryjska, opiekunka kolejarzy, tego nie wie kiedy. Odbiór przesyłki to znowu droga przez gąszcz dokumentów. Wędrówki między kasami, bo kto ma to zrobić jak nie klient?

JAK JEŹDZĄ POCIĄGI TOWAROWE?

To najzabawniejsza sprawa. Dyrekcja Cargo patrząc w swoje ekrany komputerów widzi symulację, jak to sprawnie przemieszczają się pociągi towarowe. Ale to jakby puszczanie dziecięcych kolejek elektrycznych, bo pociągi fizyczne z tymi na ekranach komputerowych nic nie mają wspólnego. Wszystko działa na rozkaz „Franek, masz wolny tor przez 15 minut i miejsce na swojej stacji, puść mi ten pociąg, bo już długo czekają i strasznie marudzą”. Tak działa transport, na zasadzie dobrej woli dyżurnych ruchu. Tu chylę czoła przed pracą tych ludzi, to oni zarządzają koleją, ponoszą ryzyko katastrof kolejowych. To tylko dzięki nim dyrekcja PKP może puszczać sobie swoje wirtualne kolejki, a towary przemieszczają się po Polsce. I tylko dzięki nim kolej zarabia jakieś pieniądze. I można nawet pochwalić się na koniec roku, ile to towaru PKP Cargo przewiozła. Pociągi specjalne docierają na miejsce 5-6 godzin przed czasem, a innym razem nawet 24 godziny po czasie. Jedno jest pewne, na pewno nie dotrze o godzinie zapisanej w rozkładzie.

Wyobraź sobie, że kurier, który wiezie zamówioną w sklepie internetowym koszulkę, sukienkę, buty czy inny oczekiwany

przedmiot posługuje się transportem kolejowym. Jak mógłby ci zagwarantować dostawę w 24 godziny, gdy nie wiadomo, kiedy pociąg pojedzie i kiedy dojedzie? A transportem drogowym jakoś mu się to udaje.

Tir zamawiasz przez telefon, na ustaloną godzinę podjeżdża pod rampę twojego zakładu, a po załadunku rusza. Dokumenty transportowe dostarczy ci kierowca a fakturę opłacisz przez internet. Nie musisz biegać po kasach rozrzuconych po ogromnych terenach kolejowych. Wiadomo, w transporcie kołowym też pracują ludzie i trafiają się różne przypadki, ale regułą jest, że masz stały kontakt telefoniczny z kierowcą i nawet jeśli rozładunek musisz zorganizować po godzinach, to wiesz o której transport przybędzie. A to cenna informacja, jak musisz zorganizować pracowników do rozładunku.

W Polsce mamy kilka dużych kolejowych centrów przeładunkowych. Większość torów dziś zajmują nieużywane i rdzewiejące wagony, zaś w tle majaczą przeżarte rdzą konstrukcje maszyn przeładunkowych. Cisza i tylko wiatr między wagonami gwizdże, zaś Tiry gnają po naszych drogach zapewniając cały transport towarowy, niekiedy powodując rozstrój nerwowy mieszkańców miasteczek, przez które przebiegają ich szlaki przejazdu.

DLACZEGO?

Będąc ostatnio w jednym z zakładów PKP, zobaczyłem jak na TiR-a ładowano jedno z ich urządzeń, które przesyłali do innego zakładu kolejowego do remontu. Zapytałem jednego z kierowników tego zakładu „A nie prościej byłoby przesłać to koleją, przecież oba zakłady mają bocznice kolejowe?”. „Człowieku, a ty wiesz ile z tym byłoby formalności?” – padła odpowiedź. Dlatego stawiam postulat, „POCIĄGI NA DROGI”, może wtedy uda się uratować naszego krajowego przewoźnika PKP Cargo.

Autorstwo: Zawisza Niebieski

Źródło: Neon24.pl