

Polska Kolej Prywatna

10 stycznia 2011



Tegoroczna, ostra zima nietypowo bardziej niż polskich drogowców „zaskoczyła” obsługę zachodnioeuropejskich lotnisk i polskich kolejarzy. A może nie ma w tym nic nowego, tylko po prostu medialna burza wokół osoby ministra infrastruktury Grabarczyka, o którego odwołanie usilnie walczy SLD, czy spotęgowane latami fatalnych warunków podróży nastroje pasażerów sprowokowały wielką wrzawę nt. stanu polskiej sieci kolejowej. To dobry czas, aby podjąć refleksję o polskiej kolei, skąd się wzięły jej problemy i czy pisane dla jej uzdrowienia recepty są aby na pewno właściwe?

Problemy kolei nie są rzeczą nową, do kiepskiego stanu jej infrastruktury, niskiej jakości usług i nieprzewidywalności zachowań kolejarzy przemieszanej z absolutną stagnacją na polu modernizacji wszyscy pasażerowie zdążyli się już przyzwyczaić. Niestety, historia losów PKP to przykład na zupełnie niepotrzebną i nieudaną komercjalizację narodowego przewoźnika. Jego losy to jaskrawy dowód na zmarnowanie wielkiej szansy i nieudolność serii kolejnych polskich rządów. Całe zło, które pasażerowie przypisują rodzimym pociągom bierze się zdaniem niektórych z zaniedbania kolejnictwa w okresie PRL. Polacy z nostalgią wspominają wspaniałość przedwojennych kolei, znanych ponoć z punktualności, mało kto

chce jednak pamiętać, że przedwojenna kolej stanowiła całkowite przeciwieństwo lansowanego obecnie modelu zarządzania tą gałęzią transportu. W miejsce międzywojennego, państwowego koncernu zapewniającego znakomity system zabezpieczeń socjalnych dla swoich pracowników, współcześnie polskie rządy pchają pociągi w stronę modelu konkurencyjności, komercyjnej kolei otwartej na prywatnych, niezależnych przewoźników. To typowy liberalny dogmat, zakładający, że konkurencja wymusza wysoką jakość usług i atrakcyjne dla pasażerów ceny połączeń. Sęk jednak w tym, że to jedynie teoria, a praktyka udowodniona przykładami, na których bazują reformatorzy naszych pociągów, mówi o tym, jak dalece teorie te nie znajdują pokrycia w rzeczywistości.

Restrukturyzację Polskich Kolei Państwowych rozpoczęto w latach 90. pod wpływem sprawdzonego ponoć modelu brytyjskiego. Kolej Zjednoczonego Królestwa jest najstarszą na świecie. Jej sięgająca XVIII w. tradycja zaczyna się nietypowo na tle pozostałych krajów europejskich, albowiem tutejsze kolejnictwo budował sektor prywatny. Kolej przeżyła wielki kryzys w okolicach I wojny światowej wskutek dużej konkurencji ze strony alternatywnych środków transportu, np. rozwijającej się motoryzacji. Wbrew panującym obecnie tendencjom, dla ratowania tego transportu zastosowano... centralizację i interwencjonizm. Rok 1923 przyniósł konsolidację 123 (sic!) przedsiębiorstw kolejowych do ledwie 4, dalej jednakże prywatnych. Sytuacja ekonomiczna brytyjskiej kolei nie uległa większej poprawie, dlatego w 1948 r. brytyjskie władze zdecydowały się pójść dalej – znacjonalizowały kolej. Upaństwowienie przyniosło powołanie do życia British Railways, narodowego przewoźnika, który z biegiem lat zmienił nazwę na British Rail – tak właśnie powstał wyspiarski odpowiednik PKP.

Państwowe, scentralizowane koleje lepiej poradziły sobie z zadaniem przewozu osób i towarów aniżeli chaotyczny rynek, który funkcjonował wcześniej. Zdecydowanie polepszył się stan infrastruktury, ruszyła na większą skalę elektryfikacja,

niemniej od lat 50. powróciły problemy. Aż do 1982 r. stopniowo spadała liczba pasażerów. Dojście do władzy konserwatystów i Margaret Thatcher zaowocowało zmianą podejścia do świadczenia publicznych usług. Neoliberalny model zarządzania forsowany przez „Żelazną Damę” doprowadził do liberalizacji rynku usług kolejowych. Rozwiązanie nastąpiło już po odejściu Thatcher od władzy, ale niewątpliwie było kontynuacją linii jej filozofii urynkowania państwa. W 1993 r. kolej reprivatyzowano. Na wyspiarskie tory z powrotem wkroczyły liczne przedsiębiorstwa prywatne, które otrzymały państwowe dotacje za świadczenie usług przewozowych. Niemniej same dofinansowanie jest sukcesywnie zmniejszane, co winduje ceny biletów. Komerccjalizacja w wydaniu brytyjskim ma dwie strony medalu – z jednej strony pociągi są nowoczesne, jakość usług podobno się poprawiła, niemniej stałym problemem tutejszej kolei są ogromny tłok i drożyzna biletów. W 2007 r. przejechanie kilometra trasy pociągiem z Londynu do Manchesteru kosztowało równowartość ok. 4 zł – dla porównania taki sam dystans pomiędzy Poznaniem i Warszawą to 30 gr. Mimo tego, że kolej brytyjska oferuje najdroższe ceny połączeń, nowy prywatny przewoźnik wybrany w tymże roku do świadczenia publicznych usług, transportowy gigant Arriva, zdecydował się dodatkowo podwyższyć ceny. Brytyjska kolej jest dostępna dla coraz mniejszej liczby pasażerów, na wielu trasach bardziej konkurencyjne stały się samoloty, a należy pamiętać, że są to daleko mniej przyjazne środowisku środki transportu, w dodatku nie można nimi dotrzeć bezpośrednio do centrów miast.

Sukces prywatyzacyjny kolei w Wielkiej Brytanii jest równie wątpliwy co irlandzki cud gospodarczy albo wysokość przyszłych emerytur z OFE, niemniej oczarował w latach 1990. polskich polityków. Gwoli sprawiedliwości należy oddać, że wszystkich, niemniej najwięcej zła uczynił tutaj rząd Jerzego Buzka, swoisty krajowy odpowiednik rządu Thatcher. Zapoczątkowanych przez AWS przemian nie zablokowały jednak ani SLD, PiS, jak też PO, które przy akceptacji swojego koalicjanta PSL odgrywa ostatni akord przed śmiercią lokalnych połączeń kolejowych.

Polskie rządy uznały, że moloch, jakim było PKP nie ma żadnej pewnej przyszłości, a jedynym wyjściem jest parcelacja na szereg mniejszych spółek. Obecnie polska kolej to 23 niezależne organizmy o różnych organach właścicielskich plus kilka przedsiębiorstw prywatnych. Dominuje Grupa PKP S.A., niemniej nie przejęła ona całości majątku dawnego PKP. Dzisiejsze utyskiwania polskich pasażerów na firmę o tej nazwie nie zawsze są słuszne: polska kolej i PKP to nie synonimy, albowiem PKP jest tylko częścią tego wielkiego organizmu transportowego. Obecnie osobnymi firmami są np. PKP Energetyka, PKP Dworce Polskie czy PKP Informatyka. Dawny koncern został podzielony na autonomiczne byty z osobnymi zarządami i partykularnymi interesami, często ze sobą skłócone lub źle skomunikowane. Dobrą ilustracją tego absurdu jest modernizacja Dworca Wschodniego w Warszawie – spółka zarządzająca dworcowymi halami przeprowadza aktualnie efektowną przebudowę swoich obiektów, a tymczasem na peronach i w trakcji kolejowej nie remontuje się obecnie niczego – zarządza bowiem nimi oddzielna firma, PKP Linie Kolejowe, która dopiero przygotowuje same prace. Wiele problemów polskiej kolei wynika z braku koordynacji działań. Oddzielne byty, które w teorii miały sprawniej zorganizować swoje działania, w rzeczywistości działają bardziej po omacku niż dawny gigant zatrudniający ponad 100 tys. osób.

Największym problemem naszej kolei jest jednak przewóz osobowy. Ustawa z 8 września 2000 r. „o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji p.p. Polskie Koleje Państwowe” poskutkowała podziałem nie tylko ze wzg. na funkcje, ale także regionalny zakres usług. Utworzono odrębne firmy dla realizacji celów ruchu dalekobieżnego (najdroższe połączenia klasy InterCity oraz międzynarodowe EuroCity) oraz PKP Przewozy Regionalne obsługujące wszystkie połączenia lokalne i pociągi pociągów pospiesznych, najtańsze i bezmiejscówkowe połączenia na dużych trasach, oferujące gorszy tabor. Praktyka pokazała, że pierwsza firma (PKP Intercity) przynosi zyski i zdobywa nowych klientów. Wielu Polaków przyzwyczajonych do szarej

rzeczywistości kolei było zaszokowanych poprawą usług i efektownymi kampaniami reklamowymi. Tymczasem „Przewozy” odnotowywały coraz większe straty, masowo zamykały nierentowne połączenia odcinając mieszkańców prowincji od wygodnego transportu, a jako tako opłacalne pociągi nie łatały rosnących dziur w budżecie. Katastrofalny okazał się 2008 r. Koleje osobowe jeszcze raz zmodyfikowano, a zabrane „Przewozom” pociągi przekazano PKP Intercity. Samą spółkę odpowiedzialną za transport regionalny wyłączono z Grupy PKP i przekazano niechętnym temu samorządom wojewódzkim. A właściwie to już ochłapy tej spółki, np. na Mazowszu od dłuższego czasu działał bowiem niezależny od centrali operator Koleje Mazowieckie, w Trójmieście za obsługę odpowiadała inna spółka PKP, w okolicach Warszawy niezależnie działała Warszawska Kolej Dojazdowa, posiadająca swoją infrastrukturę. Przewozom zostały nierentowne połączenia, najgorsza część taboru, w jednych województwach status monopolisty, by w innych z kolei musieć konkurować z alternatywnymi operatorami, np. w Kujawsko-Pomorskiem działa już znana choćby i z brytyjskich torów Arriva. Czyż nie ironicznym jest fakt, że w ramach zwalczania szkodliwego ponoć monopolu na polskie tory wpuszczono monopolistę skali nie krajowej, lecz kontynentalnej?

Aby ratować się, Przewozy Regionalne wprowadziły własne połączenia konkurencyjne wobec PKP – pociągi klasy InterRegio. Żenującą jakość zrekompensowano niskimi cenami. PKP Intercity zaczęło tracić, więc za prymusem Grupy PKP wstawiła się inna część głównego gracza... PKP Linie Kolejowe. Nikt bowiem wprowadzając na rodzime tory rynek, nie zadbał o to, aby był on wolnym. Kilka miesięcy temu PKP LK oskarżyły Przewozy Regionalne o nieuregulowanie płatności za korzystanie z infrastruktury (torów i trakcji) PKP, wskutek czego zablokowały wszystkie pociągi InterRegio w kraju. Długi były wielomilionowe. „Długi”. Stanowiące jedną niegdyś firmę spółki kolejowe teraz same muszą sobie nawzajem płacić, tymczasem gdy nie zachowują rentowności, muszą się zadłużać względem siebie.

Jednolita niegdyś struktura zaczęła generować narastające zależności, które dawniej nie byłyby możliwe, bo niemożliwe jest przecież zawieranie oficjalnych, płatnych umów handlowych pomiędzy działami tego samego przedsiębiorstwa. „Długi” uregulowano, ale podobno odnawiają się, a konflikty na linii PKP LK a PR, wybuchają nieustannie. Absurdów jest mnóstwo – sławny na Podlasiu stał się dworzec w łapach. Miasto, w którym dopiero co zbankrutowały sprywatyzowane zakłady naprawy taboru kolejowego, proponuje swoim mieszkańcom ulokowanie kas kolejowych prowadzonych przez PR kilkadziesiąt metrów od hali dworcowej – jakoś tak bowiem wyszło, że PR nie zdołało się dogadać z PKP Dworcem Polskim.

Oprócz jawnych absurdów i lat funkcjonowania tej pokracznej formuły, pasażerowie nie zauważyli specjalnej poprawy jakości. Polskie pociągi pozostają niepunktualne, a proste zrzucenie winy na przebrzydły PRL nie wchodzi w grę. Przez 21 lat III RP spółki kolejowe wygenerowały kilka mld zł zadłużenia (głównie wzg. samych siebie), a za główne osiągnięcie należy uznać niedawne wyburzenie arcydzieła modernistycznego stylu, brutalizmu, czyli dworca w Katowicach. Przyzwoite dworce można policzyć na palcach jednej ręki, a właściwie wszystko to, co na kolei jeszcze działa, wyprodukowano i wybudowano przed 1989 r. PKP LK informuje, że stara się przystosować polskie szlaki kolejowe do prędkości 160 km/h, ale na chwilę obecną średnia dopuszczalna prędkość na polskich torach jest niższa niż za czasów Gierka. Wniosek: stan infrastruktury się pogarsza. Dawnych składów z kolei nie wymieniono, co najwyżej wyremontowano. Nawet pociągi na trasach między stolicami województw jeżdżą często średnio z zawrotną szybkością 40 km/h i korzystają z gierkowskiego taboru... Całe szczęście przynajmniej kolejarze dbają o bezpieczeństwo na torach, może tak mała liczba katastrof kolejowych jest skutkiem rygorystycznego traktowania przepisów o przekraczaniu prędkości? Naprawdę sam znam jednak pasażerów, przekonanych, że powolna jazda wynika z troski o niską emisję hałasu...

Może więc uznać, że przynajmniej obecne finansowanie kolejnictwa jest bardziej realne? Tak w teorii ma być uzasadnione kasowanie połączeń przynoszących straty czy porzucenie własnej tradycji – PKP kazało wynosić się Muzeum Kolejnictwa z własnych nieruchomości w Warszawie, bo uznało je za cenne ekonomicznie tereny, świetnie nadające się do sprzedaży na rzecz podreperowania budżetu. Trudno jednak uznać zasadność takiego argumentu. Grupa PKP ma wprowadzić swoich prymusów, zyski ma przynieść w tym roku przewoźnik towarowy PKP Cargo, ze zmiennym szczęściem działa PKP Intercity – niemniej o pomstę do nieba woła np. finansowanie spółki odpowiadającej za dworce kolejowe. Jest ich w Polsce ok. 2600, a roczne finansowanie tych stacji to 60 (sic!) mln zł. W Niemczech w takim samym okresie wydaje się na ten sam cel 2 mld euro, a stacji nie jest kilkadziesiąt razy więcej, bo całość stanowi raptem ok. 5400. „Gazeta Wyborcza” słusznie zauważyła niedawno, że cudem jest, że na niektórych stacjach świecą się jeszcze żarówki, a pasażerowie zwykli przecież narzekać na tak abstrakcyjne zdaniem kolejarzy kwestie jak brud, nieporządek czy nieprzyjemny zapach na polskich stacjach. Pomysłem na poprawę sytuacji jest przywrócenie opłaty dworcowej (odpowiednik opłat lotniskowych), której koszt byłby wliczony do biletów. Każdy przewoźnik, InterCity, PR, KM, Arriva itd. miałby w ten sposób wesprzeć utrzymanie naszych stacji. Podobno rozwiązanie to mogłoby przynieść nawet 300 mln zł rocznie, niemniej jest to w dalszym ciągu jedynie kwestia planów.

Polska kolej pozostaje jednym z naczelných problemów dla projektu modernizacji Polski. Wydaje się, że ciekawym wyjściem mogłaby być nacjonalizacja PKP i centralizacja porządkująca kolejowy bałagan. Tyle, że w neoliberalnej rzeczywistości mało kto miałby ochotę podjąć się takiego projektu. Warto jednak walczyć o interes polskiego pasażera, tak abyśmy niebawem nie obudzili się w świecie ładniejszych wagonów, gdzie jednak cena biletu z Warszawy do Krakowa wyniesie pół tysiąca złotych, skoro polska płaca minimalna nie dobiła jeszcze nawet do

poziomu 1400. A i tak już połączenia InterCity gdzie ciągle często strach jest wejść do toalety, potrafią nie dbać o punktualność, kosztować zaś 147 zł w jedną stronę... Nie warto jednak specjalnie liczyć na rząd Donalda Tuska. PO szykuje właśnie zmiany w prawie, dzięki którym spółki kolejowe będą mogły bankrutować. Czy polska kolej w osiemnaście lat po brytyjskiej odpowiedniczce stanie się całkowicie sprywatyzowanym tworem o wprost burżuazyjnym taryfikatorze? Nadzieja jak zwykle w niemrawości rodzimych polityków. Tylko czy na pewno się obronimy, skoro w Polsce nawet socjaldemokraci przeforsowali ideę podatku liniowego dla przedsiębiorstw? Czas pokaże.

Autor: Łukasz Drozda

Zdjęcie: [magro_kr](#)

Źródło: [Lewica](#)