

# Wejście DB do Polski gwoździem do trumny PKP?

30 kwietnia 2013

Według Białej Księgi dotyczącej transportu kolejowego przygotowanej przez Instytut Jagielloński, PKP zostało zaledwie kilka lat, by jak najskuteczniej wykorzystać fundusze unijne, zrestrukturyzować spółki i zainwestować w kadrę. Zgodnie z tzw. czwartym pakietem kolejowym, nad którym pracuje Bruksela, od 2019 roku kraje UE muszą otworzyć rynek przewozów pasażerskich dla firm z innych krajów członkowskich. A to oznacza, że na polski rynek mogłyby wejść niemieckie koleje, które należą do najlepiej zarządzanych spółek kolejowych, wysoko ocenianych przez samych pasażerów.

– To nie będzie konkurent, tylko to będzie gwoździec do trumny Polskich Kolei Państwowych – mówi Agencji Informacyjnej Newseria Wojciech Jakóbik, ekspert Instytutu Jagiellońskiego.

Zdaniem eksperta, Niemcy są doskonałym przykładem jak otwierać rynek kolejowy, nie niszcząc państwowej spółki.

– Tu nie chodzi o to, żeby zostawić spółki samopas, oddać niezależnym managerom. DB jest monopolistą na rynku niemieckim, zarządza 90 proc. ruchu, Niemcy nie widzą tu problemu, wręcz wspierają tę sytuację i przez to DB ma coraz większe udziały także na rynku polskim. PKP nie mają tego wsparcia, mamy za mało pieniędzy na infrastrukturę, za mało inicjatywy, jeśli chodzi o modernizację i budowę nowych sieci – wyjaśnia Jakóbik.

Ostatnią szansą na modernizację infrastruktury kolejowej mogą być środki z nowego budżetu Unii Europejskiej na lata 2014-2020. – Będziemy mieli ostatnią szansę do skorzystania z tak wielkiej puli pieniędzy, którą można by wpompować w polską infrastrukturę, nie widać tutaj inicjatywy rządzących, a szkoda – ostrzega ekspert.

Rządzący muszą też dokończyć restrukturyzację kolei. PKP zostało podzielone na spółki i zgodnie z unijnym prawem rozdzielono przewozy od infrastruktury kolejowej. Pełną restrukturyzację przeprowadzono jak dotąd jedynie w PKP Cargo. Spółka zmniejszyła zatrudnienie o 50 proc. – Mamy określoną ilość przewoźników w tym momencie, ale nie są oni gotowi na prywatyzację, tzn spółki zostały rozbite, ale zabrakło jakiejś idei stojącej za tym rozbiciem, nie poszliśmy dalej, zatrzymaliśmy się na tym rozbiciu i w tym momencie nie wiemy, co dalej z tym zrobić – podsumowuje Wojciech Jakóbik.

Braki kadrowe (szczególnie dotyczące specjalistów np. od przygotowywania projektów unijnych, inżynierów) to, zdaniem ekspertów Instytutu Jagiellońskiego, jeden z najpoważniejszych problemów PKP. Według nich, spółki kolejowe ponad 20 lat od rozpoczęcia demokratycznych zmian w Polsce działają podobnie jak w czasach PRL. Brakuje kalkulacji zysków i strat, koniecznej restrukturyzacji i nowoczesnego zarządzania. To sprawia, że kolej jest nieefektywna.

– Warto tu wspomnieć na przykład, że połowa praktycznie zatrudnionych w Przewozach Regionalnych osób to są ludzie po 40-ce. W całym systemie widać brak idei zarządzania, nie ma pomysłu na reformę, a czasu jest coraz mniej – tłumaczy Wojciech Jakóbik, ekspert Instytutu Jagiellońskiego.

Ekspert dodaje jednak, że największym problemem nie jest wiek osób kadry kierowniczej spółek kolejowych, ale ich nastawienie. – Kadry są skostniałe, tu nie chodzi o to, że starsi ludzie zajmują kierownicze stanowiska, ale o to, że pracownicy nie mają poczucia odpowiedzialności za swoje decyzje, bo przez wiele lat za złe decyzje nie wyciągano konsekwencji – brakuje świeżej krwi. Świeżą krew mogą być też starsi managerowie, ale to muszą być managerowie, a nie kierownicy, którzy pozostają mentalnie jeszcze w PRL-u, potrzebne są nowoczesne systemy zarządzania – mówi Wojciech Jakóbik.

Źródło: [Newseria](#)