

Specjalistów usuwamy - nierobów awansujemy

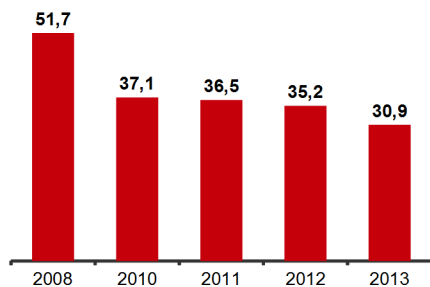
Po przejęciu transportu przez min. Bieńkowską nastąpiły szerokie zmiany personalne. Wiceministra d/s kolei, dr Andrzeja Massela, który całe życie zawodowe zajmował się kolejnictwem, zastąpił Zbigniew Klepacki - bez kolejowego doświadczenia. Prezesa PKP Intercity, Janusza Malinowskiego zastąpił Marcin Celejewski, od półtora roku w zarządzie spółki, wcześniej w firmach lotniczych. Zmieniono nawet prezesa samorządowych Przewozów Regionalnych - na Tomasza Pasikowskiego. Szefem Rady Nadzorczej PKP SA został Ryszard Petru.

Co ciekawe wszystkich mianowanych (oraz od 2 lat prezesującego PKP SA Jakuba Karnowskiego) można określić mianem "ludzi Balcerowicza". To jego bezpośredni podwładni z Ministerstwa Finansów i NBP. Złośliwi uważają, że jest to cena za wyciszenie krytyki "skoku na OFE".

Szczególnie niekorzystne są zmiany w PKP Intercity. Prezes Malinowski przynajmniej zadbał o tabor spółki. Pamiętają Państwo kryzys grudniowy na kolei w 2010 roku, kiedy to podróżni wchodzili do wagonów oknami? Działo się tak dlatego, że przez kilka poprzednich lat spółka nie naprawiała taboru i w końcu na skład zostały po 3-4 sprawne wagony. Sytuacja nigdy już się nie powtórzyła, bo nowy prezes systematycznie zlecał remonty, nadrabiając zaległości. Przygotował też szereg nowych projektów taborowych po wcześniejszych Pendolino (na zakup 2 x 20 składów elektrycznych, czy 10 lokomotyw spalinowych, które umożliwią powrót bezpośrednich pociągów do Gorzowa czy w Bieszczady).

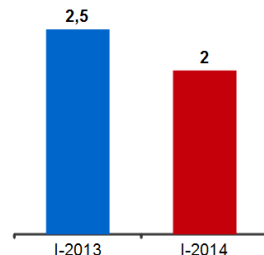
W tym czasie Marcin Celejewski odpowiadał za sprawy handlowe i marketingowe. Jego ściągnięcie do spółki uzasadniano tym, że wprowadzi dynamiczne ceny biletów na wzór tanich linii lotniczych, bo właśnie tym rzekomo zajmował się w Qatar Airways (co nie może być prawdą, bo nie są to tanie linie). Przez półtora roku nic takiego nie nastąpiło. Pasażerowie dostali jedynie 10% zniżki przy zakupie biletu z 7-dniowym wyprzedzeniem i 15% przy 14-dniowym. Są to śmieszne oferty, zważywszy, że u konkurencji nie tylko lotniczej, ale i groźniejszej - autobusowej (PolskiBus) ceny zaczynają się od 1 zł.

To żenujące, że w Europie można jechać pociągiem wysokich prędkości już za 5 euro, a toczy się TLK 50 km/h trzeba za cenę co najmniej dwukrotnie wyższą przy tej samej odległości. Nic zatem dziwnego, że liczba pasażerów spółki dalej spada, i to coraz gwałtowniej. W styczniu 2014r. spółka przewiozła aż o 20% mniej podróżnych niż rok wcześniej. Odpowiada za to przede wszystkim pan Celejewski, jego bierność, nierobstwo, to, że spółka od lat nie ma żadnych atrakcyjnych ofert zniżkowych (nie wspominając już o fatalnej ofercie rozkładowej), co jest we współczesnym biznesie pasażerskim samobójstwem.



Liczba pasażerów PKP Intercity rocznie (mln pas.)

źródło: raporty roczne PKP SA, dane UTK

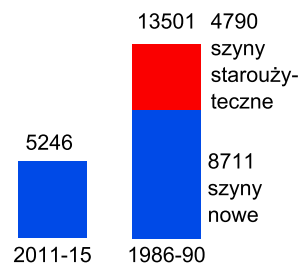


Liczba pasażerów PKP Intercity styczeń do stycznia (mln pas.)

źródło: dane UTK

Największy program w historii?

Politycy i kolejni dygnitarze lubują się w tłumaczeniu dezorganizacji ruchu na polskiej sieci kolejowej prowadzeniem obecnie rzekomo "największego programu inwestycyjnego w historii". To nieprawda. Wieloletni plan na lata 2011-15 (o którym już wiadomo, że nie zostanie w całości zrealizowany) przewiduje zmodernizowanie, zrewitalizowanie bądź budowę łącznie 5246 km torów. Tymczasem w innej 5-latce - 1986-1990 wymieniono szyny na nowe na 8711 km torów, na częściowo zużyte na 4790 km torów, a oprócz tego dokonano napraw bieżących na 86435 km torów (ponad dwukrotnie całą sieć). To wszystko bez funduszy unijnych, propogandowego zadęcia, bez zmieniania rozkładu jazdy 5 razy w roku, i dezorganizacji ruchu na całej sieci.



źródło: Roczniki Statystyczne PKP

Sorry, ale kolei w Polsce nie będzie!

9 marca zmieniono rozkład jazdy pociągów. Tych dalekobieżnych będzie znowu mniej. W Warszawie na aż 3 miesiące, bez żadnego uzasadnienia technicznego, znowu zdezorganizowano ruch na linii średnicowej - tym razem dalekobieżnej. Upadek kolei trwa w Polsce od lat, ale po przejęciu resortu transportu przez min. Bieńkowską proces ten znacznie przyspieszył. Stan, w jakim znajduje się polska kolej, nie ma żadnego odpowiednika w jakimkolwiek innym kraju Unii i może być porównywany tylko z krajami afrykańskimi (szczegóły wewnątrz ulotki). Rząd cywilizacyjnie przesuwa nas do Trzeciego Świata.

Skandal na średnicy

Zamknięcie linii średnicowej jest spowodowane wymianą podkładów na moście na Wiśle (tzw. mostownic). Jest to powtórzenie sytuacji z wakacji, kiedy na podobny okres zamknięto tory podmiejskie. Wówczas wystąpiliśmy w tej sprawie do ministerstwa i PKP PLK odpowiedziała, że gdyby prace te prowadzono w przerwach nocnych, można by wymienić tylko 4 podkłady na dobę.



Kilku pracowników, tryb jednozmianowy - tak wyglądały prace na torach podmiejskich - PLK jak zwykle nic sobie nie robi z męczarni tysięcy pasażerów. Nie przeszkadza to także ministerstwu i menedżerom za 59 tys./miesiąc.

Jest to niebywały absurd przy dzisiejszych możliwościach technicznych. Na świecie potrafią wymienić pas startowy lotniska w jedną noc, nawet w Polsce budowa wiaduktu autostrady nad linią kolejową powoduje wyłączenie ruchu tylko na kilka godzin (tak było z A2 w Poznaniu i Warszawie). Budowa tunelu Nowolazurowej pod linią kolejową spowodowała zamknięcie tylko na jeden długi weekend. Tymczasem PLK zamyka najważniejszą linię w kraju na 3 miesiące z powodu wymiany podkładów na kilkuset metrach, co w normalnym kraju zajmuje 2 weekendy (przy koncentracji sprzętu i ludzi),

Ale to absurdu nie koniec. Dyrektor ZTM ujawnił, że kolejarze planują modernizację linii średnicowej od 2017 roku, która ma trwać... nawet 5 lat (oczywiście jeśli nie będzie opóźnień). To zaiste mocny element w planie niszczenia kolei - znaczna część pociągów dalekobieżnych w Polsce przejeżdża przez Warszawę, i wszystkie one doznają wydłużenia czasów jazdy - i to przez lata.

Minister będzie walczyła o... zmniejszenie środków na kolei

Na perspektywę 2014-20 Komisja Europejska proponowała podział środków między kolej i drogi w proporcji 60:40, kompromisowo uzgodniono stosunek 50:50. teraz minister Bieńkowska wraca do tematu i chce stosunku 40:60. "Na koniec 2020 r. chcemy mieć sieć dróg ekspresowych, które połączą wszystkie miasta wojewódzkie ze sobą" - wyjaśnia, tak jakby potrzeby sieci kolejowej nie miały znaczenia i nie było dla nich wyznaczonych celów (bo faktycznie w dokumencie nie ma). Prawdziwe intencje rządu widać jednak w projekcie Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. Projekty kolejowe opiewają na 37 mld zł, a drogowe na 99 mld zł. Jest to stosunek 27:73.

