

Warszawa, 29 sierpnia 2018 r.

## Na kolei powraca chaos

Za rządów PO-PSL zarząd PKP przeprowadził głęboką restrukturyzację spółki. Kilka spółek zależnych zostało sprywatyzowanych, a uzyskane pieniądze i oszczędności pozwoliły zlikwidować wielomiliardowy dług, zakupić nowoczesny tabor, wyremontować dworce i odwrócić 20-letni trend odwrotu ludzi od kolei. Po przejściu władzy przez PiS w PKP i jej spółkach dzieje się coraz gorzej. Na razie nie widać tego w wynikach finansowych, bo nowa ekipa konsumuje efekty przeprowadzonych reform. Ale na kolei narasta chaos, czego przykładem jest rosnąca liczba spóźnionych pociągów.

### Bankomaty

W 2001 roku została przeprowadzona reforma, polegająca na wydzieleniu z państwowego przedsiębiorstwa spółek, które zostały podporządkowane spółce PKP SA. Była to realizacja dyrektyw unijnych, które zalecały oddzielenie kolei od trakcji kolejowej. Powstały między innymi spółki PKP Cargo, PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne, a także kilkanaście innych, nie związanych bezpośrednio z usługami kolejowymi. Wydzielona została też spółka PKP Polskie Linie Kolejowe (PLK), zarządzająca infrastrukturą kolejową.

Reforma przyniosła umiarkowane efekty, bo wszystkie spółki były w dalszym ciągu podporządkowane PKP, a ta była własnością Skarbu Państwa. Utrzymywały się przerosty zatrudnienia, a silne związki zawodowe nie tylko utrudniały obniżanie kosztów pracy, ale miały nawet wpływ na rozkłady jazdy. Kolejarze domagali się, by rozkłady tak były układane, by na noc mogli wracać do swych domów.

Najwyższa Izba Kontroli, oceniając w 2013 roku stan spółek kolejowych, podkreśliła, że do 2008 r. rosło ich zadłużenie, przy równoczesnym spadku udziału transportu kolejowego w przewozach realizowanych transportem lądowym. Kolejne programy rządowe nie przynosiły zakładanych rezultatów. Wierzycielami były głównie należące do Skarbu Państwa zakłady energetyczne i kopalnie węgla. Część długu, wynikająca z inwestycji była gwarantowana przez SP. Zadłużenie kolei stawało się więc częścią długu publicznego.

### Dług netto PKP SA w mld zł

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
5,26	4,99	4,46	3,98	3,24	1,38	0,84	0,79	0,02

Źródło: Zmiany w Grupie PKP w latach 2012 – 2015, Warszawa maj 2015, Raport Finansowy PKP SA za rok 2016.

Grupę menadżerów, którzy w 2012 roku przyszli do PKP kolejarze nazwali „bankomatami”. Z początku było to określenie pogardliwe. Dyrektorzy Generalni państwowego przedsiębiorstwa PKP, a po jego przekształceniu w 2001 roku w spółkę akcyjną, prezesi mieli zwykle za sobą wiele lat pracy na kolei, czasami kolejarzami byli ich ojcowie.

„Bankomaty” nie wywodzili się ze środowiska kolejarzy, nie znali wielu terminów, stosowanych na kolei, nie wnikali w szczegóły techniczne. Znali się za to na finansach i organizacji, które dla tradycyjnych kolejarzy były sprawą nieistotną. W PRL, nawet w pierwszych latach III RP zwykło się traktować kolej jako usługę publiczną, do której państwo tak czy inaczej musi dopłacać. W efekcie rósł dług PKP, a niskie inwestycje uniemożliwiały modernizację przewozów.

Najważniejszym zadaniem nowej ekipy było oddłużenie spółek kolejowych. Kolejnym były inwestycje w tabor kolejowy i trakcję, bez czego niemożliwa byłaby modernizacja przewozów. Ważnym zadaniem było dostosowanie trakcji do nowoczesnych pociągów pendolino, które zostały zakupione przez poprzednią ekipę.

Prezesem PKP został 38-letni wówczas Jakub Karnowski. Przez 6 lat reprezentował Polskę w Banku Światowym, był też prezesem zarządu PKO Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych, posiada dyplom licencjonowanego doradcy inwestycyjnego (Chartered Financial Analyst - CFA), nadany przez amerykański CFA Institute.

Prezesem Intercity został w 2014 roku Marcin Celejewski, wcześniej dyrektor w PLL LOT, menadżer marketingu w Qatar Airways, dyrektor ds. marketingu w spółce FIEGE Polska.

Kluczową dla stanu polskich kolei PKP PLK objął Remigiusz Paszkiewicz, wcześniej prezes zarządu spółki Anwil SA, należącej do grupy Orlen. Dyrektorem zarządzającym ds. strategii i organizacji centrali PKP został Andrzej Filip Wojciechowski, również finansista. W kwietniu 2015 roku przejął po Paszkewiczu zarządzanie spółką PKP PLK.

Wszyscy byli menadżerami, zweryfikowanymi przez rynek, a po odejściu z PKP – co nastąpiło, gdy rząd przejął PiS bez trudu znaleźli pracę w prywatnym sektorze. Paszkiewicz z początkiem czerwca 2016 r. został powołany na wiceszefa kolei ukraińskich Ukrczaliznycia ds. infrastruktury.

Karnowski w spółkach podległych PKP zatrudnił dziesiątki młodych menadżerów. Nie kierował się znajomościami lub przynależnością partyjną, lecz wykształceniem i dotychczasowymi wynikami. W zarządach spółek PKP nie było nikogo kto byłby radnym, działaczem politycznym lub osobą kojarzoną politycznie.

Po wyborach w 2015 roku z PKP zwolniono nie tylko ekipę Karnowskiego, ale prawie wszystkich ludzi, których w ciągu trzech lat sprawowania funkcji prezesa zatrudnił.

### **Reformowanie kolei**

PKP SA miała historyczny dług, który groził utratą płynności spółek. W latach 2008-2012 dług ten nieco się zmniejszył, między innymi dzięki dotacjom do Kolei Regionalnych – Polska uzyskała na to zgodę Komisji Europejskiej.

W czasie rządów reformatorów oddłużanie przyspieszyło, między innymi dzięki prywatyzacji. Sprzedane, zostały trzy spółki – PKP-Energetyka, TK Telekom oraz Polskie Koleje Linowe. Akcje PKP

Cargo SA zostały wprowadzone na WGPW. De facto nie była to prywatyzacja bo PKP (spółka SP) zachowały pełną kontrolę zachowując 33 procent akcji oraz przez odpowiednie zapisy w statucie.

30.10.2013 sprzedano 50 procent akcji po 68 zł, a 18.06.2014 dodatkowe 17 proc. po 72 zł. Dziś akcje kosztują 49 zł, co oznacza, że wartość Cargo spadła w czasie rządów PiS o blisko 1 mld zł.

Dla PKP sprzedaż tych spółek oznaczała nie tylko pozyskanie pieniędzy, potrzebnych do oddłużenia, ale także poprawę funkcjonowania całej grupy. Górskie kolejki linowe to w ogóle działalność mająca niewiele wspólnego z przewozami kolejowymi. Zatrudnienie w grupie PKP spadło z 84 tys. w roku 2012 do 70 tys. w 2015.

Kolej jeszcze po czasach PRL odziedziczyła wiele terenów, które były słabo zagospodarowane i nie przynosiły dochodów. Nowy zarząd część terenów sprzedał, a kilkaset hektarów wydzierżawił. W latach 2012-2015 wpływy ze sprzedaży nieruchomości PKP wyniosły 1,2 mld zł, a przychody z prywatyzacji 2,2 mld zł.

Na dzierżawionych terenach powstały galerie handlowe, biurowce, domy mieszkalne. Dworce w dużych miastach, które jeszcze 10 lat temu straszły, to dziś duże centra rekreacyjno-zakupowe.

Naprawa finansów pozwoliła na zwiększenie inwestycji. W latach 2012 - 2015 nakłady na infrastrukturę wyniosły 24,8 mld zł, na zakup taboru 4,3 mld zł, na remont dworców 1 mld zł.

Efekty były widoczne i docenione przez pasażerów. W I kwartale 2015 roku pociągi PKP Intercity miały punktualność 93 proc., 26 proc. biletów było sprzedawane przez internet, liczba wypadków w tym czasie spadła o 1/3. W kwietniu 2015 roku badania pokazały, że 59 proc. pasażerów PKP jest zadowolonych z komfortu podróży, 2 lata wcześniej było to 42 proc. Czas przejazdu z Warszawy do głównych miast – Krakowa, Gdańska, Wrocławia, skrócił się o ponad 1 godzinę.

Warto podkreślić jeszcze jedną rzecz – reformy udało się przeprowadzić bez konfliktu z pracownikami i związkami zawodowymi. Na kolei w latach 2012-2015 nie było strajków.

### **Prywatyzacja i walka z patologiami**

TK Telekom, który zarządza siecią teleinformatyczną liczącą blisko 30 tys. km został sprzedany za 221 mln zł giełdowej spółce Netia. Związki zawodowe początkowo protestowały, ale w kwietniu 2015 roku podpisano Pakt Gwarancji Pracowniczych, który dał pracownikom rozmaite świadczenia, wynikające z prywatyzacji.

PKP Energetyka została sprzedana we wrześniu 2015 roku za blisko 2 mld zł. Nabył ją amerykański fundusz private equity CVC, zarządzający majątkiem wartym 50 mld dolarów. Wcześniej kolej miała problemy z przerwami dostaw energii. Po prywatyzacji problemy znikły.

Polskie Koleje Linowe kupiła w 2013 roku za 215 mln zł spółka Polskie Koleje Górskie, kontrolowana przez spółkę Altura z siedzibą w Luksemburgu. Niewielkie udziały w PKG mają też gminy – Zakopane, Poronin, Kościelisko i Bukowina Tatrzańska.

PKP Cargo to drugi w Europie operator przewozów towarowych. W 2015 roku PKP Cargo kupiło 80 proc. akcji spółki Advanced World Transport (AWT) za 103,2 mln euro (427,3 mln zł według ówczesnego kursu). Dzięki temu wydłużone zostały trasy przejazdowe i zwiększone przychody.

#### **Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR**

ul. Ignacego Krasickiego 9A • 02-628 Warszawa • tel. +48 22 628 85 11

e-mail: info@for.org.pl • www.for.org.pl

 /FundacjaFOR •  @FundacjaFOR

NIP: 521-34-49-293 • REGON: 140924840 • KRS: 0000277658

Wszystkie prywatyzacje, a także zakup AWT przez Cargo, były przeprowadzane transparentnie. Sporządzono Białe Księgi, opisujące szczegółowo wszystkie etapy transakcji i wiarygodność nabywców.

Prywatyzacja nie była łatwym zadaniem. W lutym 2013 roku najlepszą ofertę na kupno spółki TK Telekom złożyła firma Hawe z którą związany był Marek Falenta. Ze względu na fakt, że późniejszy autor „afery podsłuchowej” miał już na karku prawomocny wyrok za przestępstwo giełdowe, zarząd PKP zdecydował się unieważnić transakcję.

Prywatyzacja spółek pozwoliła wyeliminować wiele nieprawidłowości i drobnych lub większych szwindli, dokonywanych na państwowym majątku. Ot choćby – liderzy związkowi w spółkach kolejowych pobierali wysokie pensje (wyplacane przez pracodawców, a nie przez związki). W październiku 2017 roku sąd skazał prawomocnie na karę grzywny sądeckiego związkowca - Józefa W. za kradzież, utrzymując wyrok sądu niższej instancji. Sprawa była efektem ujawnienia w lipcu 2013 gigantycznych zarobków sądeckiego związkowca. W teorii był pomocnikiem maszynisty, a zarabiał wielokrotnie więcej niż inne osoby na tym samym stanowisku - nawet ok. 38 tys. zł miesięcznie. Podczas audytu, który zleciła spółka PKP Cargo stwierdzono, że związkowiec poświadczal nieprawdę o rzekomych nadgodzinach pracy i skradł materiały budowlane. Został dyscyplinarnie zwolniony z pracy, a mimo to w marcu 2014 r. ponownie został wybrany na szefa zakładowej „S”. Do dziś sprawuje związkową funkcję. To nie jedyny taki przypadek. Związkowcy kosztują PKP kilkadziesiąt milionów złotych rocznie. Są zatrudnieni na fikcyjnych etatach, a pracodawca opłaca także utrzymanie ich biur.

Audyt w PKP Intercity odkrył, że w 2011 roku ustawione były przetargi na mycie i czyszczenie wagonów oraz na remont wagonów restauracyjnych. Wagony wysłano do Pesy na kilka dni przed rozstrzygnięciem przetargu, który oczywiście wygrała Pesa.

W maju 2013 r. ujawniony został wynik audytu zleconego przez ekipę Karnowskiego, z którego wynikało, że 10 podmiotów (m.in. PKP Cargo i Cargo Service, TK Telecom, PKP LHS) przepłaciło aż pięćdziesięciokrotnie za wdrożenie systemów niezbędnych do otrzymania certyfikatu ISO. Faktury za usługę opiewały łącznie na 27 mln zł brutto, podczas gdy audytorzy zbiorczy koszt oszacowali na... 550 tys. zł. Kontrakty wygrała nieduża firma Qwantum Systemy Zarządzania, zajmująca się m.in. doradztwem informatycznym. Zwolniono osoby, odpowiedzialne za przetarg, w tym Zbigniewa Tracichleba, ówczesnego prezesa PKP LHS, który podpisał się pod kwestionowaną umową z Qwantum. W 2016 roku już za rządów PiS Tracichleb powrócił na stanowisko prezesa PKP LHS. Rzecznik Prokuratury Okręgowej w Warszawie Przemysław Nowak twierdzi, że postępowanie w sprawie przetargu na certyfikat ISO jest w toku, ale nikomu nie przedstawiono zarzutów.

Audyt w spółce Polskie Koleje Linowe przed jej prywatyzacją wykrył, że prezes PKL Andrzej Laszczyk wynajmował atrakcyjne powierzchnie handlowe, np. na Kasprowym Wierchu i Krupówkach, firmom powiązanim ze swoją rodziną. Robił to bez przetargu, po zaniżonych cenach. Został zwolniony i oczywiście stał się głównym wrogiem prywatyzacji.

### **Pendolino – skok cywilizacyjny i sukces finansowy**

W 2010 roku rozstrzygnięty został przetarg na zakup do Polski szybkiej kolei. Wygrała go firma Alstom, która kilka lat wcześniej przejęła od Fiata jego spółkę Fiat Ferroviaria, producenta Pendolino. Kontrakt przewidywał zakup 20 składów oraz ich serwisowanie przez 17 lat. Wartość transakcji to

blisko 2 mld zł. Kupujący szybką koleją PKP Intercity korzystał z dotacji Unii Europejskiej oraz z taniego kredytu Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

Transakcja była mocno krytykowana przez opozycję, zwłaszcza PiS. Krytykowały także niektóre media -Dlaczego po polskich torach nie jeżdżą polskie pociągi? – pytał Jarosław Kaczyński, wskazując na Bydgoską Pesę, jako na alternatywnego wykonawcę. Tylko że Pesa nie była w stanie produkować pociągów tak zaawansowanych technologicznie jak Alstom. Dziś bydgoska spółka, której groziło bankructwo, została przejęta przez państwowy fundusz,

Problemem była trakcja kolejowa, niedostosowana do szybkiej kolei. Pendolino miało ruszyć do końca 2014 roku Przez kilka miesięcy trwał spór między Intercity i Alstomem, kto jest winny opóźnień. Ostatecznie szybka kolej ruszyła w terminie, choć początkowo było to tylko 8 składów, a pociągi jeździły wolniej niż teoretycznie były w stanie – nie gotowy był system automatycznej sygnalizacji.

Sądowy spór między Intercity i Alstomem zakończył się zasądzeniem na rzecz tej pierwszej spółki odszkodowania w wysokości 50 mln euro. Alstom zakończył transakcję stratą, a PKP Intercity za Pendolino zapłaciła mniej niż przewidywała pierwotna umowa.

### **PiS szuka haków**

Sprzedaż spółek, jak każda polska prywatyzacja obarczona była ryzykiem politycznym. Opozycja, przede wszystkim PiS, krzyczała o „wyprzedaży narodowych sreber”, a przeciwnie były też związki zawodowe, które zawsze wolą mieć do czynienia z państwowym pracodawcą.

W 2011 roku, gdy po raz pierwszy zaczęto rozważać sprzedaż PKP Energetyki, Dom Maklerski banku BZ WBK (bankiem kierował wówczas Mateusz Morawiecki) wycenił wartość spółki na 700-800 mln zł. Ostatecznie poszła za cenę 2-krotnie wyższą, co nie przeszkadza obecnemu zarządowi PKP SA kwestionować transakcji.

We wrześniu 2016 wystąpił do sądu z wnioskiem o unieważnienie sprzedaży. Jednym z argumentów jest to, że w pierwszym etapie CVC zaoferował niższą cenę niż inny oferent – państwowa spółka Energa i podpisał ją dopiero w drugim etapie. Czyli – obecny zarząd PKP ma pretensję, że reformatorzy sprzedali Energetykę za drogo! Ponieważ jednak CVC jest funduszem amerykańskim, a USA przywiązują dużą wagę do ochrony własności swych obywateli (według niepotwierdzonych informacji sprawę zakupu PKP Energetyka podejmowali amerykańscy politycy wysokiego szczebla w rozmowach z władzami polskimi) jest wątpliwe, by transakcja została unieważniona. Byłoby to zresztą z ogromną szkodą i dla PKP i dla wizerunku Polski.

Rząd PiS stara się też unieważnić transakcję prywatyzacyjną dotyczącą Polskich Kolei Linowych. Argumentów nie ma, poza absurdalnym – że to narodowe dobro, wybudowane jeszcze przed II wojną światową. W 2014 roku na wniosek posłów Solidarnej Polski (Ziobro i inni) prokuratura prześwietlała transakcję i niczego złego się nie dopatrzyła.

W 2017 roku, gdy Ziobro był już ministrem i Prokuratorem Generalnym postępowanie dotyczące prywatyzacji PKL zostało wznowione. Prokurator Janusz Hnatko z Prokuratury Okręgowej w Krakowie twierdzi, że chodzi o przesłuchanie kolejnych świadków. Ale po roku po roku śledztwa prokuratura nie znalazła podstaw, by postawić zarzut.

### **Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR**

ul. Ignacego Krasickiego 9A • 02-628 Warszawa • tel. +48 22 628 85 11

e-mail: info@for.org.pl • www.for.org.pl

 /FundacjaFOR •  @FundacjaFOR

NIP: 521-34-49-293 • REGON: 140924840 • KRS: 0000277658

## Karuzela stanowisk w PKP

PKP podlega ministrowi infrastruktury i budownictwa Andrzejowi Adamczykowi, który zadbał przede wszystkim o to, by pozbyć się ludzi, kojarzonych z poprzednią ekipą. Fakt, że ktoś został przyjęty do pracy przez Jakuba Karnowskiego lub kogoś z jego ekipy stanowił wystarczający powód, by go zwolnić. Kadry otrzymały polecenie sprawdzania, kiedy dany pracownik został przyjęty. Ci, którzy zaczęli pracę przed przyjściem Karnowskiego byli bezpieczni. Czasami decydował jeden miesiąc o tym, czy ktoś zachowywał pracę, czy nie i dotyczyło to nawet menadżerów niższego szczebla. O merytorycznej ocenie nie było mowy. Adamczyk zalecił wyrzucenie młodych menadżerów, nie mających żadnych związków z polityką.

Na szczytach PKP zaczęła się karuzela stanowisk. Karnowski podał się do dymisji jako pierwszy z grona prezesów dużych spółek SP w listopadzie 2015 roku i przez kilka tygodni pełniącym obowiązki prezesa był Jarosław Bator, od września 2014 roku członek zarządu, specjalizujący się w zarządzaniu nieruchomościami.

11 grudnia 2015 roku minister Adamczyk odwołał go z zarządu i mianował na stanowisko szefa PKP Bogusława Kowalskiego, byłego posła i działacza ugrupowań narodowych. Kowalski był w pierwszym rządzie PiS, w 2006 roku sekretarzem stanu w ministerstwie transportu i zajmował się sprawami kolei. Od dawna było wiadomo, że był zarejestrowany przez SB jako tajny współpracownik. Niektóre media, związane z PiS-em zaczęły go za to atakować i po dwóch dniach Kowalski ustąpił. Na pocieszenie dostał stanowisko wiceprezesa sprywatyzowanego TK Telekom, dla której państwowa kolej wciąż jest najważniejszym klientem.

Kolejnym prezesem został Mirosław Pawłowski, ekonomista od 2001 roku pracujący w spółkach kolejowych. W marcu 2017 roku został odwołany po tym, jak CBA odkryła, że PKP zawarła umowę ze spółką Sensus Group, która miała przeprowadzić audyt dworców, szkolenia dla kolejarzy w związku ze zbliżającymi się Światowymi Dniami Młodzieży. Miała za to otrzymać 2 mln zł, ale w rzeczywistości żadnych prac – zdaniem prokuratury – nie wykonała. Sensus Group w momencie podpisywania umowy formalnie nie istniała, nie miała jeszcze siedziby, ani pracowników. Wykonanie umowy zleciła innej firmie, płacąc jej 30 proc. tego, co sama zainkasowała, a szkolenia kolejarzy sprowadzały się do kilku pogadanek. Prokurator postawił zarzuty całemu zarządowi PKP, a czy obronią się w sądzie, to się okaże za kilka lat, bo dochodzenie przebiega niespiesznie.

Następcą Pawłowskiego został Krzysztof Mamiński, pracujący na kolei od blisko 40 lat, były działacz „Solidarności”. Jego nieżyjąca żona Barbara przez wiele lat współpracowała z Lechem Kaczyńskim, najpierw w Urzędzie Miasta Stołecznego Warszawy, a od 2005 w Kancelarii Prezydenta. Zginęła w katastrofie lotniczej w Smoleńsku. W czasach ekipy Karnowskiego Mamiński pełnił funkcję pełnomocnika zarządu ds. dialogu społecznego w Grupie PKP, a następnie prezesa spółki CS Szkolenie i Doradztwo, należącej do grupy.

Mamiński jest zaprzyjaźniony z Henrykiem Grymelem, szefem „Solidarności” w PKP. Grymel jest szarą eminencją w grupie PKP, ma spory wpływ na strategiczne decyzje.

Prezesem spółki PKP PLK – zarządzającej trakcją, a także większością inwestycji kolejowych został wybrany w konkursie Ireneusz Merchel, absolwent Politechniki Gdańskiej, wcześniej przez prawie 20 lat dyrektor Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie. Merchel cieszy się poparciem kolejowej „Solidarności” i przyrzekł uzgadniać z nią wszystkie decyzje, dotyczące zmian organizacyjnych spółki.

### Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR

ul. Ignacego Krasickiego 9A • 02-628 Warszawa • tel. +48 22 628 85 11

e-mail: info@for.org.pl • www.for.org.pl

 /FundacjaFOR •  @FundacjaFOR

NIP: 521-34-49-293 • REGON: 140924840 • KRS: 0000277658

Prezesem PKP Intercity został Marek Chraniuk, pracujący w spółce od 2006 roku, a z kolejami związany przez całą karierę zawodową. Za poprzedniej ekipy pełnił w Intercity podrzędną funkcję. Jeden z jego współpracowników wspomina, że zwykle grał na komputerze w pasjansa.

Prezesem PKP Cargo został w styczniu 2016 roku Maciej Libiszewski. Kilkakrotnie startował bez sukcesu z list PiS do Sejmu i Parlamentu Europejskiego. Był prezesem spółki Srebrna, finansującej PiS. Był też doradcą gospodarczym Lecha Kaczyńskiego. Z PKP Cargo Maciej Libiszewski rozstał się w gorącej atmosferze w październiku 2017 roku. Przed rezygnacją rozesłał do parlamentarzystów list, w którym prosił o pomoc i informował, że problemy spółki PKP Cargo z przewozem węgla i kruszyw są wywoływane celowo przez „układ koleżeńsko-kolejarski”, żeby go odwołać. Niektóre media spekulowały, że padł ofiarą walk frakcyjnych w PiS. Z kolei tabloidy opisywały jego wysokie zarobki – ponad 100 tys. zł miesięcznie, pochodzące nie tylko z PKP Cargo, ale przede wszystkim ze spółek zależnych Libiszewskiemu krzywda się nie stała. Przeszedł do zarządu czeskiej spółki Unipetrol, należącej do Orlenu

Jego następcą w marcu 2018 roku został Czesław Warszewicz, za poprzedniego rządu PiS prezes PKP Intercity. Jest członkiem rady programowej Prawa i Sprawiedliwości oraz przewodniczący Rady Klastra „Forum na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0”. Jest obecnie zaufanym człowiekiem Mateusza Morawieckiego

### **Kolej się spóźnia**

PKP Intercity to wizytówka Polskich Kolei Państwowych. Spółka została w 2001 wydzielona z PKP, obsługuje trasy między głównymi miastami Polski, ma najlepszy tabor i teoretycznie – powinna przewozić pasażerów najszybciej w najbardziej komfortowych warunkach.

W II kwartale 2018 roku jedynie 68,2 proc. pociągów PKP Intercity dotarło do celu o czasie. Był to wynik gorszy o kilka punktów procentowych niż w I kwartale, a z reguły okres wiosenno-letni jest dla kolei lepszy niż okres zimowy. Wynik jest drastycznie gorszy w porównaniu z rokiem 2015, gdy spółkami kolejowymi zarządzali reformatorzy.

Żadne inne koleje w Polsce nie osiągnęły tak złego wyniku jak PKP Intercity. Przewozy Regionalne osiągnęły punktualność 88,75 proc. z niewielkim pogorszeniem od zeszłego kwartału, podobnie Koleje Śląskie – 88,27 proc., Koleje Wielkopolskie – 86,56 proc. Ogólny wynik dla wszystkich przewozów wyniósł 88,12 proc. i był gorszy od analogicznego okresu roku ubiegłego o 4 punkty procentowe.

Pasażerów denerwują nie tylko opóźnienia, ale też odwołania pociągów. W II kwartale 2018 roku było 4 605 takich przypadków, czyli dwukrotnie więcej niż w I kwartale 2018 roku. Liczba odwołanych pociągów rośnie od trzech lat lawinowo. To dowód na złe zarządzanie i pogłębiający się chaos.

Problemem są opóźnienia w inwestycjach. Pendolino – najbardziej nowoczesny polski pociąg – do dziś nie ma uruchomionego dostępu do internetu. Poprzedniej ekipie zarzucano, że pendolino zostało dopuszczone do ruchu bez internetu. Ale w 2014 roku chodziło o jak najszybsze wprowadzenie pociągu na tory, gdyż groził przepadek dotacji unijnej. Po trzech latach rządów PiS wciąż internetu nie ma. Jak donosi portal rynek-kolejowy.pl., obecny zarząd OKP Intercity zawarł w końcu sierpnia 2018 roku z Alstomem umowę na instalację w pendolino bezprzewodowego internetu za sumę 31,7 mln zł, czyli 1,6 mln zł za skład pociągu. W 2015 roku ten sam Alstom proponował

#### **Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR**

ul. Ignacego Krasickiego 9A • 02-628 Warszawa • tel. +48 22 628 85 11

e-mail: info@for.org.pl • www.for.org.pl

 /FundacjaFOR •  @FundacjaFOR

NIP: 521-34-49-293 • REGON: 140924840 • KRS: 0000277658

ekipie Karnowskiego tę usługę za 10 mln zł, co ówczesny zarząd uznał za cenę zbyt wygórowaną. Obecny zarząd przepłaca o ponad 20 mln zł!

W pierwszym roku rządów PiS i nowych zarządów spółek kolejowych nastąpił gwałtowny spadek inwestycji w grupie PKP. W 2015 roku Polskie Linie Kolejowe wydały na inwestycje 7,4 mld zł, w 2016 zaledwie 4,1 mld zł, a w 2017 5,5 mld zł. Duża część projektów inwestycyjnych jest finansowana z funduszy unijnych. W perspektywie budżetowej 2014-2020 przewidziano na inwestycje związane z kolejami 10,2 mld euro (ok 44 mld zł). Słabe zaawansowanie inwestycji w ciągu dwóch pierwszych lat rządów PiS sprawia, że środki unijne mogą przepaść (muszą być wydane do roku 2022), chyba że nastąpi znaczne przyspieszenie. PLK przewiduje, że w roku 2018 wyda na inwestycje 10 mld zł, czyli prawie 2 razy więcej niż w roku 2017. W kolejnych latach ma to być 12 i 14,4 mld zł. PKP Intercity na modernizację taboru chce przeznaczyć do 2023 roku 7 mld zł.

Ale liczby te są zapisane tylko na papierze. Chodzi o pokazanie, że spółki kolejowe będą w stanie środki unijne wydać. Jeśli rzeczywiście inwestycje znacząco przyspieszą, spowoduje to jeszcze większe opóźnienia w ruchu pociągów i jeszcze dłuższy czas podróży, gdyż pociągi będą stały na remontowanych torach.

Scenariusz najbardziej prawdopodobny to taki, w którym inwestycje przyspieszą w stopniu niewystarczającym, by sensownie wykorzystać środki unijne, a za to pogłębi się chaos, bo remonty trakcji i wagonów spowodują jeszcze większe opóźnienia.

Na razie jeszcze spółki kolejowe mają zyski, które zawdzięczają reformom poprzedniej ekipy. Ale reformy zostały zatrzymane, a nawet cofnięte. Rząd PiS usunął menadżerów, znających się na organizacji i oddał zarządzanie spółkami PKP osobom wywodzącym się ze środowiska kolejarzy i związkowców, powiązanych z rządzącą partią. Może to spowodować, że wysiłek, związany z naprawą kolei jaka trwała w latach 2012-2015 pójdzie na marne. Jest coraz więcej patologii (Sensus Group, skandalicznie wysoka cena za zakup internetu do pendolino, nierozliczenie afer, wykrytych przez ekipę Karnowskiego), zarządy spółek są obsadzone przez politycznych nominatów, a pasażerowie skarżą się na coraz większe spóźnienia.

**Autor: Witold Gadomski**

Cykl publicystycznych tekstów Witolda Gadomskiego "Wybiórczo" ukazuje się co dwa tygodnie na stronie Forum Obywatelskiego Rozwoju: [www.for.org.pl](http://www.for.org.pl) i Gazety Wyborczej: [www.wyborcza.pl](http://www.wyborcza.pl).

\*\*\*



**Witold Gadomski:** od 20 lat publicysta „Gazety Wyborczej”, specjalizujący się w problematyce ekonomicznej. Wcześniej był redaktorem naczelnym Tygodnika „Cash” i „Nowej Europy”. W latach 80. współpracował z pismami opozycyjnymi, był m.in. redaktorem miesięcznika „Niepodległość”. Na początku lat 90. był współzałożycielem Kongresu Liberalno-Demokratycznego. Jest autorem książki „Leszek Balcerowicz” i współautorem „Kapitalizm. Fakty i Iluzje”.

**Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR**

ul. Ignacego Krasickiego 9A • 02-628 Warszawa • tel. +48 22 628 85 11

e-mail: [info@for.org.pl](mailto:info@for.org.pl) • [www.for.org.pl](http://www.for.org.pl)

[f](https://www.facebook.com/FundacjaFOR)/FundacjaFOR • [t](https://twitter.com/FundacjaFOR)@FundacjaFOR

NIP: 521-34-49-293 • REGON: 140924840 • KRS: 0000277658