



Raport Nr 3/2014



Projekt realizowany w ramach programu  
Obywatele dla Demokracji, finansowanego z Funduszy EOG



Projekt dofinansowany ze środków Programu  
Fundusz Inicjatyw Obywatelskich

# PKP Intercity

Przyczyny dramatycznego spadku przewozów,  
ocena wykonywania umowy na przewozy użyteczności publicznej  
i propozycja planu ratunkowego.



Warszawa  
grudzień 2014

# PKP Intercity

## Przyczyny dramatycznego spadku przewozów, ocena wykonywania umowy na przewozy użyteczności publicznej i propozycja planu ratunkowego

**Przygotowanie raportu:** Centrum Zrównoważonego Transportu

**Autorzy:** Stanisław Biega

**Publikacja:** lipiec 2015 r.

**Zdjęcie na okładce:** „ED250-001 Pendolino przód(1) Trako13” autorstwa Travelarz - Praca własna. Licencja CC BY-SA 3.0 na podstawie Wikimedia Commons - [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:ED250-001\\_Pendolino\\_prz%C3%B3d\(1\)\\_Trako13.jpg#/media/File:ED250-001\\_Pendolino\\_prz%C3%B3d\(1\)\\_Trako13.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:ED250-001_Pendolino_prz%C3%B3d(1)_Trako13.jpg#/media/File:ED250-001_Pendolino_prz%C3%B3d(1)_Trako13.jpg)



*Projekt realizowany w ramach programu  
Obywatele dla Demokracji,  
finansowanego z Funduszy EOG.*

# **1. SPIS TREŚCI**

<b>1. Spis treści</b> .....	3
<b>2. Wstęp</b> .....	4
<b>3. Wprowadzenie</b> .....	4
<b>4. Analiza stanu istniejącego</b> .....	8
4.1. Uwarunkowania polskiego rynku transportowego.....	8
4.2. Wykorzystanie taboru przystosowanego do prędkości 160 km/h i wyższej.....	10
4.3. Koleje w Europie są bardzo drogie - czyli najczęściej powtarzane mity.....	12
4.4. Plany państwa a rzeczywistość.....	12
4.5. Kolej dla kolejarzy i biurokracja dla bankowców.....	13
4.6. Polskie pociągi nie dla pasażerów.....	14
4.7. Efektywność spółki.....	15
4.8. Plan transportowy kraju a wyniki i oferta PKP Intercity.....	17
4.9. Likwidacja konkurencji jako narzędzie poprawy konkurencyjności, utrata rynku w wyniku ograniczania oferty .....	18
4.10. PKP Intercity korzysta z niedozwolonej pomocy publicznej.....	19
<b>5. Propozycja planu naprawczego</b> .....	26
5.1. Systematyka działań w celu poprawy sytuacji PKP Intercity.....	26
5.2. Poziom instytucjonalny – odpowiedzialny i efektywny organizator.....	26
5.3. Poziom instytucjonalny – likwidacja raka zżerającego polską kolej.....	28
5.4. Poziom organizacyjno-eksploatacyjny.....	29

## 2. WSTĘP

Gdy w latach 80-tych XX wieku PKP przekroczyło przewozy miliarda pasażerów rocznie, koleje w Wielkiej Brytanii marzyły o takim wyniku. Dzisiaj kolej w Polsce żyje cieniem dawnej świetności, a pociągi w Wielkiej Brytanii przewożą rocznie ponad 1,6 mld pasażerów. Nie jest to jednak dużo - w Niemczech w 2013 r. po raz pierwszy w historii przekroczono przewozy 2 mld pasażerów. Francja także zwiększa przewozy do poziomu 2 mld. W tym samym czasie przewozy osób koleją w Polsce oscylują znacznie poniżej 300 mln pasażerów. Kryzys dotyka w głównej mierze segment teoretycznie najbardziej rozwojowy – pociągi dalekobieżne. PKP Intercity od daty przejęcia przewozów pociągów w grudniu 2008 r. zanotowały spektakularny spadek przewozów z ponad 51 mln pasażerów w 2009 r. do zaledwie 25 mln pasażerów w 2014 r. Niniejszy raport opisuje przyczyny tego stanu rzeczy i stara się pokazać drogi wyjścia z tego niewątpliwie widocznego kryzysu.

### Wykaz skrótów użytych w tekście:

**Krajowy plan transportowy, plan transportowy kraju:** Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

**PUP:** przewozy użyteczności publicznej.

**Rozporządzenie 1370/WE:** Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

## 3. WPROWADZENIE

PKP Intercity to spółka w 100% stanowiąca własność skarbu państwa. Została utworzona na mocy ustawy o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji PKP z 2000 r. Przez pierwsze 8 lat zajmowała się przewozami kwalifikowanymi i komercyjnymi, które miały z racji na obsługę najbardziej rentownych przewozów zapewniać dobrą pozycję przewoźnika i dodatni wynik finansowy. I tak przez kilka lat było. W czasie, gdy uwaga opinii publicznej koncentrowała się na problemach przynoszących idące w setki milionów złotych straty PKP Przewozy Regionalne, to PKP Intercity potrafiła przynosić zyski.

Takie wyniki zanotowała spółka kierowana przez prezesa Jacka Prześlugę (zysk 3 mln zł w 2005 r., zysk 35 mln zł w 2006 r.) i prezesa Czesława Warszewicza (zysk 45 mln zł za 2007 r.). Przypominamy o tym, dlatego, że takie wyniki w obecnej sytuacji PKP Intercity są odległym celem, mimo bardzo szerokiego strumienia pomocy publicznej, której obecnie PKP Intercity jest obiektem.

PKP Intercity w ostatnich latach osiąga spektakularne klapy, przewozi coraz mniej pasażerów, **ma coraz większy udział administracji w zatrudnieniu**, otrzymuje coraz wyższą dotację do pociągów klasy TLK (dawne pociągi pociągów) mimo coraz niższej liczby przewożonych pasażerów. Nie ma ofert dla klientów pozwalających walczyć z konkurencją drogową np. Polskiego Busa, czy samochodów osobowych. Na dodatek ministerstwo infrastruktury nie było w stanie zabezpieczyć na sieci kolejowej jednolitej taryfy przewozowej, co skutecznie zmniejsza konkurencyjność komunikacji szynowej. A otoczenie rynkowe kolei było po 2004 r. wyjątkowo niesprzyjające – wszystkie kolejne rządy zdecydowanie preferowały transport drogowy szerokim strumieniem inwestycji w autostrady i drogi szybkiego ruchu. W czasie, gdy przewozy kolejowe w takich krajach jak Czechy, Austria, Niemcy, Szwecja, Dania, Belgia, Holandia,

Wielka Brytania, Francja, czy Szwajcaria zdecydowanie rosły, w Polsce próbowaliśmy popełnić wszystkie błędy tych krajów w zakresie polityki transportowej popełniane 20-50 lat temu.

Niestety po 2008 r. w PKP Intercity brakowało świadomej polityki uwzględniającej otoczenie rynkowe. W naszym raporcie opiszemy popełnione błędy w różnych obszarach od oferty przewozowej przez politykę cenową przewoźnika po politykę kadrową i inwestycyjną. Podane przykłady zweryfikujemy przez kontrprzykłady dotyczące innych przewoźników i krajów europejskich. Niestety w czasie, gdy w praktycznie każdym kraju europejskim stawia się przed kolejną ambitne zadania i do realizacji tych zadań wyznacza kompetentnych ludzi, w Polsce mamy karuzele kadrowe osób, które po mianowaniu na stanowisko uczą się zadań, leżących w zakresie ich kompetencji. PR zastępuje realizację postawionych zadań, a wynik finansowy spółki ratuje się wzrostem dofinansowania.

O ile w ostatnim roku przed reformą (2008) PKP Intercity zanotowała niewielką stratę – blisko 6 mln zł (co jednak oznaczało pogorszenie się wyniku netto o 50 mln zł względem roku poprzedniego), to w kolejnych latach strata PKP Intercity potrafiła być wyższa niż usamorządowionych Przewozów Regionalnych. I mimo, że dalej opinia publiczna była informowała głównie o problemach tej ostatniej spółki. Tymczasem to przewoźnik regionalny, od 2009 r. już bez PKP w nazwie, wygląda lepiej od strony wyniku finansowego. W ostatnich latach 2013-2014 to PKP Intercity uzyskiwało gorszy wynik finansowy niż Przewozy Regionalne. A to wszystko przy polityce ministerstwa (wpierw MI potem MIR) ratowania sytuacji prestiżowego przewoźnika za wszelką cenę przy pomocy pompowania do spółki rosnącej dotacji i pozostawiania dużej samodzielności przy kształtowaniu oferty przewozowej nawet w sprzeczności z zapisami krajowego planu transportowego.

**Tabela nr 1. Wynik finansowy PKP Intercity w kontekście realizowanej pracy eksploatacyjnej i liczby przewożonych pasażerów w latach 2004-2014 oraz zapewniania rekompensaty na przewozy użyteczności publicznej realizowane zgodnie z rozporządzeniem 1370/WE.**

Rok	Wynik netto [mln zł]	Dotacja do przewozów z budżetu państwa <sup>1</sup> [mln zł]	Praca eksploatacyjna [mln pockm]	Liczba przewiezionych pasażerów [mln osób]
2004	<b>-49,4</b>	brak	16,9	7,95
2005	<b>3,1</b>	brak	16,9	9,6
2006	<b>34,8</b>	10,5	18,06	10,7
2007	<b>45,2</b>	13,4	18,65	11,5
2008	<b>-5,7</b>	30	22,19	14,7 (bez OPM 11,7)
2009	<b>-76,8</b>	231	51,48	51,7
2010	<b>-136,2</b>	291	47,94	37,1
2011	<b>-22,5</b>	274	44,99	36,5
2012	<b>-20,1</b>	360	44,56	35,2
2013	<b>-87,2</b>	406	42,07	30,7
2014	<b>ok.-50 - ok-60?</b>	456	ok. 38-39	25,5

*Uwaga: Od 1 grudnia 2008 r. nastąpiło włączenie do PKP Intercity OPM (Oddziału Przewozów Międzywojewódzkich) z Przewozów Regionalnych*

<sup>1</sup> Dotacja do przewozów nie uwzględnia dotacji przedmiotowej do ulg ustawowych.

W 2005 i 2006 r. przychody PKP Intercity wynosiły rocznie ok. 0,89 i 0,96 mld zł. Wówczas dotacji z budżetu państwa praktycznie nie było (w 2006 r. pierwszy rok z dotacją na poziomie zaledwie 10,5 mln zł). Mimo to spółce umożliwiało to uzyskiwanie zysku. W tym czasie z przewozów kwalifikowanych i pospiesznych w Polsce korzystało ok. 60 mln pasażerów rocznie. W 2014 r. spółka, wykonując nie tylko kursy kwalifikowane ale i pospieszne, uzyskała niecałe 1,1 mld zł przychodów z biletów, przewożąc zaledwie 25,5 mln pasażerów. W 2014 r. PKP Intercity uzyskało przychody z biletów praktycznie na poziomie 2007 r. (1,07 mld zł). Tyle, że wtedy uruchamiało pociągi tylko wyższych kategorii i praktycznie spółka nie korzystała z dotacji do przewozów.

**Powyższe dane pokazują upadek PKP Intercity i zmianę podejścia kolejnych zarządów spółki od odpowiadania na potrzeby rynku (2005-2008) do żerowania na rekompensacie z budżetu państwa przy kompletnym ignorowaniu potrzeby pasażerów, czyli rynku (szczyt w 2014 r.).**

Warto zwrócić uwagę, że 1 grudnia 2008 r. PKP Intercity przejęło pociągi pospieszne od PKP Przewozy Regionalne, co skutkowało przyznaniem 6 mln zł rekompensaty do tych pociągów za grudzień, co dawało w ujęciu rocznym dofinansowanie do pociągów pospiesznych na poziomie 73-74 mln zł. W kolejnych latach ta kwota wzrosła 6-cio krotnie. W perspektywie 2020 r. mówimy o wzroście rekompensaty ponad 9-cio krotnym, a to wszystko przy niższej pracy eksploatacyjnej (gorszej ofercie przewozowej).

Symptomatyczne jest zestawienie pokazujące spadek ilości pociągów kwalifikowanych i komercyjnych, czyli rentownych pospiesznych w PKP Intercity, których ilość malała w miarę wzrostu pomocy publicznej przyznawanej spółce. O ile takie pociągi w 2004 r. wykonywały 17 mln pockm, to w 2007 r. już blisko 19 mln pockm. W 2008 i 2009 r. liczba takich pociągów wzrosła do blisko 20 mln pockm, by w kolejnych latach gwałtownie spadać, podobnie jak wynik finansowy bez dotacji. W 2010 r. takie pociągi stanowiły już tylko 13,8 mln pockm, a więc mniej niż w momencie powstania PKP Intercity (w 2002 r., było to ponad 21 mln pockm). W kolejnych latach było coraz gorzej – pociągi kwalifikowane i komercyjne dalekobieżne stanowiły tylko 12,6 mln pockm w 2011 r., 11,4 mln pockm w 2012 r. by zejść poniżej bariery 10 mln pockm w 2013 r. - 9,5 mln pockm oraz 9,3 mln pockm.

Warto zauważyć, że chyba dotąd nigdzie w prasie fachowej, ani tym bardziej mediach popularnych nie poruszany był element znacznego pogorszenia zarządzania PKP Intercity po 2009 r., czyli po restrukturyzacji przewozów pasażerskich. Jak się okazuje, restrukturyzacja OPM nastąpiła w taki sposób, aby dopiero co usamorządowionym Przewozom Regionalnym na wstępie wrzucić maksymalny deficyt. Spowodowało to faktycznie zamrożenie aktywności inwestycyjnej Przewozów Regionalnych w latach 2009-2014, czego skutkiem było pominięcie tej spółki przy zakupach taboru z wykorzystaniem dużych środków pomocowych z UE perspektywy 2007-2013.

PKP Intercity wydawało przed 2009 r. znacznie wyższe kwoty na modernizację swojego taboru, niż w latach następujących po przejęciu ogromnej ilości taboru OPM Przewozów Regionalnych. PKP Intercity wożąc rocznie 11 mln pasażerów i wykonując 18 mln pockm wydawało na inwestycje taborowe więcej środków niż wykonując blisko 3 razy więcej pockm (51,5 mln w 2009 r.) i wożąc praktycznie 4 razy więcej pasażerów. Po prostu w 2008 r. Przewozy Regionalne modernizowały tabor, który po kilku miesiącach, a czasami ... po kilku dniach został przekazany bezpłatnie PKP Intercity. Przewozom Regionalnym zostało zaś spłacenienie kosztów modernizacji taboru wykorzystywanego przez innego przewoźnika.

W efekcie spółka PKP Intercity pozyskała tabor, który umożliwił poprawę wyniku spółki w kolejnych 3 latach o ok. 100 mln zł rocznie. Oczywiście te nakłady nie wzięły się znikąd. Te inwestycje zrobione przez Przewozy Regionalne dla udanego startu rozbudowanej o przewozy użyteczności publicznej (TLK) PKP Intercity spowodowały na wstępie przekształceń w Przewozach Regionalnych ich fatalną sytuację finansową, której wynikiem było „zjedzenie” przez PR-y kapitału własnego i de facto wieloletni, trwający w wielu regionach do dziś, kryzys przewozów regionalnych w Polsce - oprócz Mazowsza (obsługa Koleje Mazowieckie, WKD, SKM Warszawa) i Trójmiasta (SKM Trójmiasto).

Poprawa wyniku finansowego w 2011 r. przy spadku rekompensaty do pociągów o 17 mln zł była

wynikiem wprowadzenie szerszej gamy ulg ustawowych (np. dla studentów 51%), co zwiększyło dochody dla PKP Intercity z tytułu dotacji przedmiotowej o 35 mln zł.

W 2012 r., aby ratować PKP Intercity przed powtórką sytuacji z 2010 r. i stratą netto ponad 100 mln zł zwiększono o blisko 80 mln zł rekompensatę do pociągów TLK i 8 mln zł do pociągów międzynarodowych.

Manewr ten trzeba było powtórzyć zresztą w kolejnych latach – i w 2013 r., i w 2014 r. Mimo to strata w 2013 r. zbliżyła się do prawie 100 mln netto i wyniosła –87 mln zł, o 67 mln zł więcej niż w 2012 r. mimo wzrostu rekompensaty do pociągów TLK o 59 mln zł.

W 2014 r. historia się powtarza, budżet państwa dorzucił kolejne 50 mln zł. Jednocześnie w wyniku wdrożenia wyroku ETS w sprawie zawyżonych opłat za dostęp do torów zmniejszyły się należności PKP Intercity względem zarządcy infrastruktury porównywalnie o blisko 90 mln zł (realnie przy mniejszej liczbie pociągów koszty niższe o ok. 115 mln zł). Ponadto, aby ciąć koszty spółka uruchomiła o ok. 5 mln pociągów TLK mniej niż miała to robić według umowy dziesięcioletniej z państwem. A i tak strata PKP Intercity za 2014 r. pozostała na poziomie ok. 50 mln zł.

Tak źle zarządzana spółka nie była nigdy w swojej historii. Aby ratować PKP Intercity dorzucano jej wsparcia z różnych źródeł w wysokości 200 mln zł w stosunku do 2013 r., a i tak spółka nie była w stanie wydostać się na plus. Spółka praktycznie zamroziła programy utrzymania taboru, co spowodowało odstawienia na tory postojowe zakupionych w latach 2006-2007 10 z 14 sztuk ED74. Stare wagony są oddawane po prostu na złom.

**Tabela 2. Inwestycje PKP intercity w tabor.**

Rok budżetowy	Wielkość inwestycji [mln zł]	Majątek spółki [mln zł]
2005	123	878 [netto]
2006	134	909 [netto]
2007	178	1 009 [netto]
2008	521	2 136 [netto]
2009	121 (55 wagonów na 3131)	3 299 [brutto]
2010	214	3 410 [brutto]

Jak widać w latach 2009-2011 inwestycje PKP Intercity mimo znacznego wzrostu posiadanego majątku w 2008 r. (ok. 1900 samych wagonów, setki lokomotyw elektrycznych) relatywnie spadły kilkukrotnie. Mimo tego wynik finansowy PKP Intercity pogorszył się znacząco mimo kroplówki w formie dotacji. W 2009 r. na potrzeby odtworzenia 3-krotnie większego majątku wydano tyle samo co w 2005 r. Liczba zmodernizowanych wagonów była najniższa od wielu lat z powodu pozyskania zmodernizowanych wagonów od PKP Przewozy Regionalne.

W 2013 r. na ponad 2700 wagonów PKP Intercity tylko 14 (0,5%) z nich miało wiek do 5 lat, a kolejne 10 (0,3%) do 10 lat. Oznacza to, że ostatnim okresem inwestycji w odtworzenie taboru w spółce był rok 2008. Potem spółka prowadziła gospodarkę rabunkową, wykorzystując zasoby do ich śmierci technicznej.

W tym samym roku (2013) zmodernizowano niecałe 70 wagonów (2,5% ogółu), gdy rocznie posiadając 2700 wagonów potrzeba ich wykonywać 180 (naprawy główne). W ten rabunkowy sposób spółka zaoszczędziła kwotę ok. 200 mln zł.

Wprowadzony w grudniu 2014 r. rozkład jazdy wraz z wejściem do eksploatacji ED250 ma stanowić nowy rozdział dla PKP Intercity. Nowy tabor ma na zmodernizowanych liniach zapewnić konkurencyjną ofertę. Tylko dwie relacje Warszawa – Gdańsk w niecałe 3 godziny i Warszawa – Wrocław w 3 godziny 42 minuty są rzeczywiście nową jakością pod względem czasów jazdy. Pozostałe trasy magistralne oferują pod względem czasów jazdy tylko powrót do stanu sprzed kilku lat. A oferowane niskie częstotliwości kursowania mimo skrócenia czasu jazdy na trasie Wrocław – Warszawa o ok. godzinę w stosunku do 2008, nie zapewniają nawet dostępności kolei na poziomie porównywalnym z tym sprzed 7 lat.

Aby kolej była atrakcyjna dla pasażerów nie wystarczy, jak w czasach Edwarda Gierka, zapewnić 1-2 szybkie pociągi dziennie. W dobie powszechnej motoryzacji, poprawy standardów dróg i bogatej sieci lotów krajowych, pociągi takiego przewoźnika jak PKP Intercity muszą spełniać kilka kryteriów:

1. Kursować w takcie co minimum 60 lub 120 minut
2. Oferować atrakcyjne rozwiązania taryfowe, jak np. w modelu niemieckim lub brytyjskim czy czeskim.
3. Zapewniać konkurencyjny, atrakcyjny czas jazdy.
4. Uwzględniać intermodalność transportu.
5. Zapewniać dobre wykorzystanie czasu w podróży, odpowiedni standard.

Pokażemy w dalszej części raportu jak można to zrobić na przykładach pozytywnych.

## **4. ANALIZA STANU ISTNIEJĄCEGO**

### **4.1. Uwarunkowania polskiego rynku transportowego**

Polska z 38 milionami mieszkańców jest jednym z atrakcyjniejszych rynków transportowych w Europie dla przewozów kolejowych w ruchu dalekobieżnym.

Wynika to z kilku czynników:

- Stolica państwa i jego najważniejszy ośrodek kulturalno-gospodarczy jest usytuowana centralnie w kraju względem innych najważniejszych generatorów podróży.
- Polska jest krajem nizinnym, gdzie infrastruktura kolejowa nie wymaga skomplikowanych inwestycji w szlaki kolejowe.
- Główne generatory ruchu są usytuowane od siebie o nie więcej niż 300 km, co realnie sprowadza przy rozwiniętych systemach transportowych kolejowym i drogowym transport lotniczy do pozycji niszowej.
- Przy strukturze osadniczej Polski czas jazdy na głównych trasach kolejowych kraju nie powinien przekraczać przy optymalnym zorganizowaniu sieci połączeń kolejowych czasu 3 godzin w relacjach między centrami miast prócz kilku relacji skrajnych np. Szczecin – Warszawa.
- Dla silnej pozycji konkurencyjności kolei dalekobieżnej nie jest niezbędne budowanie linii kolejowych o prędkości 250-320 km/h, gdyż prędkość 160 km/h umożliwia uzyskiwanie prędkości komunikacyjnych pociągów na poziomie 120-130 km/h, czyli na poziomie dopuszczalnej prędkości na autostradach.
- PKP Intercity dysponuje zasobami taborowymi i kadrowymi umożliwiającymi stworzenie szeroko dostępnej pod względem wysokiej częstotliwości, atrakcyjnego czasu jazdy i dostępności



głównych celów podróży siatki połączeń łączących wszystkie główne relacje kolejowe w kraju.

- Prawo krajowe i wspólnotowe kreuje narzędzia dyscyplinujące zarządcę infrastruktury do sprawniej realizacji inwestycji na poziomie nie gorszym niż w innych krajach europejskich.

Polska ma idealny kształt i rozmieszczenie metropolii. W żadnym innym dużym europejskim kraju nie ma relacji do 300-350 km, które łączą stolicę kraju ze wszystkim głównymi ośrodkami regionalnymi kraju (prócz obecnej trasy kolejowej do Wrocławia). Odległości liniami kolejowymi z Warszawy do najważniejszych ośrodków w kraju wynoszą:

- Trójmiasto - relacja W-wa Centralna – Gdańsk Główny 328 km;
- Kraków - relacja W-wa Centralna – Kraków Główny 293 km;
- GOP - relacja W-wa Centralna – Katowice 298 km;
- Łódź - relacja W-wa Centralna – Łódź Fabryczna 131 km;
- Wrocław - relacja W-wa Centralna – Wrocław Główny 426 km (przez Kalisz 381 km);
- Poznań - relacja W-wa Centralna – Poznań Główny Główny 304 km.

Kolejne najważniejsze stolice regionów w Polsce od Warszawy dzieli zwykle do 250 km – np. Lublin, Białystok, Olsztyn, Kielce, Bydgoszcz. Tylko Szczecin jest oddalony od Warszawy o ponad 500 km. Tylko w przypadku relacji Warszawa – Toruń / Bydgoszcz linią kolejową jest znacznie dłużej niż drogami. Jednak obecny czas jazdy na poziomie ok. 3,5 godziny pociągiem z Warszawy Centralnej do Bydgoszczy przy odpowiednim planowaniu oferty kolejowej i wprowadzeniu taboru adekwatnego do potrzeb wyniosłby 2h 50 minut, ponad 40 minut krócej niż obecnie (-20%).

W Europie tylko takie kraje jak Belgia i Holandia, Węgry, czy Szwajcaria wielkości Mazowsza umożliwiają stworzenie sieci podstawowych połączeń pomiędzy największymi miastami w oparciu o relacje na tak małe odległości. Nawet nasi południowi sąsiedzi mają kolej z Pragi do Brna 255 km co stanowi trasę dużo dłuższą niż autostradą, do Ostrawy kolejną jest 358 km, Słowacy z Koszyc do Bratysławy 445 km, Szwedzi ze Sztokholmu do Goteborgu mają 455 km, do Malmoe 597 km. Nawet mała Dania ma z Kopenhagi do Arhus 340 km. A kraje większe lub podobne do Polski mają odległości kolejną naprawdę duże, przynajmniej w porównaniu do Polski.

W Hiszpanii główne ośrodki są oddalone kolejną od Madrytu o: 621 km jak Barcelona, 654 km jak Bilbao, 391 km Valencia, 486 km Alacant, 470 km Sewilla, 513 km Malaga. We Włoszech z Rzymu do Mediolanu jest 568 km, 716 km do Turynu, 513 km do Wenecji, Genui 501 km, a tylko do Neapolu ok. 230 km. W Niemczech nie jest lepiej. Zagłębie Rury to ok. 500-600 km od Berlina, Monachium 660 km, Stuttgart podobnie. Tylko Hamburg to 292 km z Berlina, Lipsk 168 km.

We Francji z Paryża do Nantes jest 388 km, do Lyonu 427 km, do Tuluzy 711 km, do Marsylii 750 km, do Bordeaux 570 km, Strasburga 450 km. Nawet w Bułgarii z Sofii do Warny jest 546 km, czy 450 km do Burgas. Jak widać w takiej sytuacji kolej, aby stała się konkurencyjna musi oferować znacznie wyższe prędkości niż samochód na autostradzie. Stąd pociągi jeżdżą 300 - 350 km/h. Albo przegrywają wyścig z innymi środkami transportu.

Polska ma to szczęście, że przy prędkości maksymalnej 160 km/h pociąg powinien może uzyskać prędkość komunikacyjną nawet 120-130 km/h, co oznacza czasy jazdy bezkonkurencyjne wobec innych transportu drogowego na poziomie poniżej 2,5 godziny w głównych relacjach w kraju (prócz 3,5 godzin z Warszawy do Wrocławia ze względu na odcinek Włoszczowa – Opole z prędkościami niższymi niż 160 km/h). Miasta położone bliżej Warszawy mogą mieć połączenia w czasie 1,5-2 h tylko przy właściwym utrzymaniu istniejącej infrastruktury (czyli przy braku ograniczeń prędkości w stosunku do prędkości konstrukcyjnych).

Fakt ten musimy pokazywać jak najczęściej, gdyż znikł on z publicznej świadomości. Polska ma idealne ukształtowanie, by to właśnie kolej była najważniejszym środkiem transportu osób pomiędzy głównymi ośrodkami kraju. Relatywnie dostępne, szybkie połączenia kolejowe mogą być bardzo silnym bodźcem

rozwojowym dla gospodarki, poprawy jakości życia i obniżenia kosztów zewnętrznych, generowanych przez transport drogowy. Rocznie tracimy z tego powodu ponad 2% PKB. W wartościach bezwzględnych mówimy o kwocie ok. 30 mld zł. Dobra kolej w Polsce może, kosztując rocznie jak obecnie tylko kilkaset milionów złotych rekompensaty w ruchu dalekobieżnym, te straty ograniczyć o 5-10 mld zł. Do tego potrzebny jest wzrost udziału kolei w przewozach z obecnego poziomu 4-5% do 15%, czyli takiego, jaki miał miejsce jeszcze 15 lat temu.

Do tego potrzebne jest takie planowanie sieci połączeń dalekobieżnych, aby kolej była środkiem transportu publicznego pierwszego wyboru. Ponadto niezbędna jest aktywna polityka taryfowa resortu infrastruktury. To wymaga pracy, kompetencji i wzorowania się na dobrych przykładach zagranicznych. Jednym słowem pokazujemy, co trzeba zrobić aby organizator przewozów na szczeblu kraju, tak planował przewozy wykonywane przez PKP Intercity, aby spełniały one oczekiwania szerokiego spektrum społeczeństwa.

#### 4.2. Wykorzystanie taboru przystosowanego do prędkości 160 km/h i wyższej

Spółka PKP Intercity dysponuje 80 środkami trakcyjnymi na 140-160 km/h, jest w trakcie pozyskiwania kolejnych 60 pojazdów na 160-250 km/h. Bazując na doświadczeniach innych operatorów europejskich można stworzyć na bazie tego konkurencyjną kolej. Pytanie, czy ktoś jest tym zainteresowany.

Właściwe wykorzystanie tego taboru mogłoby pozwolić na stworzenie siatki połączeń - o atrakcyjnym czasie jazdy i wysokiej częstotliwości. W poniższej tabeli przedstawiono kształt takiej sieci połączeń. Podane czasy jazdy dotyczą sytuacji prowadzenia przez PKP PLK właściwego utrzymania linii kolejowych, a przez PKP Intercity efektywnej gospodarki taborem.

**Tabela 3. Możliwa do uzyskania siatka połączeń PKP Intercity przy efektywnej gospodarce taborem.**

Relacja	Oczekiwany czas jazdy / v max taboru	Postoje
Warszawa Centralna – Gdańsk (Gdynia)	2h 45 min (250 km/h) <b>pociągi komercyjne - takt co 1 h</b>  3h 45 min (140 km/h) – takt co 2 h	W-wa Wschodnia, Iława, Malbork, Tczew (Gdańsk G, Wrzeszcz, Oliwa, Sopot, Gdynia) W-wa Wschodnia, W-wa Toruńska, Legionowo, Nowy Dwór Maz., Ciechanów, Mława Miasto, Działdowo, Iława, Prabuty, Malbork, Tczew, Pruszcz (Gdańsk G, Wrzeszcz, Oliwa, Sopot, Gdynia)
Warszawa Centralna – Kraków	2h 20 min (250 km/h) <b>komercyjne - takt co 1 h</b> 3h 10 min (140 km/h) – takt co 4 h	W-wa Zachodnia,  W-wa Zachodnia, Pruszków, Grodzisk Maz. Opoczno, Włoszczowa, Miechów
Warszawa Centralna – Łódź	1h 15 min (160 km/h) lub 1h 35 (125 km/h) – takt co 0,5 h <b>komercyjne</b>	W-wa Zachodnia, Żyrardów, Skierniewice, Koluszki, Ł. Widzew
Warszawa Centralna –Katowice (Gliwice/Bielsko-Biała) Warszawa Centralna –Katowice (Bielsko-Biała)	2h 15 min (250 km/h) <b>komercyjne - takt co 1 h</b>  3h 30 min (160 km/h) – takt co 2 h	W-wa Zachodnia, Zawiercie, D. Górnicza, Sosnowiec (Katowice, Zabrze, Gliwice) W-wa Zachodnia, Żyrardów, Skierniewice, Koluszki, Piotrków Tryb., Radomsko, Częstochowa, Myszków, Zawiercie, D. Górnicza, Będzin, Sosnowiec (Katowice, Tychy, Pszczyna, Czechowice, Bielsko-Biała)
Warszawa Centralna – Wrocław	3h 40 min (200-250 km/h) <b>komercyjne - takt co 2 h</b>	W-wa Zachodnia, Częstochowa (Stradom), Opole Gł.
Warszawa Centralna – Poznań	2h 25 min (160 km/h) <b>komercyjne - takt co 1 h</b> 3h 25 min (140 km/h) – takt co 2 h	W-wa Zachodnia, Kutno, Konin  W-wa Zachodnia, Ożarów Maz., Błonie, Sochaczew, Łowicz, Żychlin, Kutno, Kłodawa, Koło,

Warszawa Centralna – Lublin	2 h (160 km/h) – takt co 1-2 h	Konin, Słupia, Września, Swarzędz, Pń Garbary W-wa Wschodnia, Pilawa, Dęblin, Puławy, Naęczów
Warszawa Centralna – Olsztyn	2 h 15 minut (160 km/h) - takt co 2 h	W-wa Wschodnia, Legionowo, Nowy Dwór Maz., Ciechanów, Mława Miasto, Działdowo, Nidzica, Olsztynek, Olsztyn Zach.
Warszawa Centralna – Białystok	2 h 05 minut (160 km/h) - takt co 2 h	W-wa Wschodnia, Wołomin, Małkinia, Czyżew, Szepietowo, Łapy
Warszawa Centralna – Bydgoszcz	2 h 50 minut (160 km/h) - takt co 2 h	W-wa Zachodnia, Sochaczew, Łowicz, Kutno, Włocławek,
Warszawa Centralna – Toruń	2 h 14 minut (160 km/h) - takt co 2 h	Aleksandrów Kuj., Toruń Gł., Solec, Bydg. Wschód, Bydg. Leśna
Warszawa Centralna – Kielce	2 h (160 km/h) - takt co 2 h	W-wa Zachodnia, W-wa Służewiec, Piaseczno, Warka, Radom, Szydłowiec, Skarżysko Kam, Suchedniów
Poznań – Gdańsk Główny	3 h 02 minuty (160 km/h) - takt co 2 h	Gniezno, Mogilno, Inowrocław, Bydgoszcz, Laskowice Pom. (Smętowo), Tczew, Pruszcz Gd.
Gdynia – Szczecin	- takt co 2 h (125 km/h)	
Gdynia – Olsztyn	- takt co 2 h (125 km/h)	
Białystok – Olsztyn	- takt co 4 h (125 km/h)	
Olsztyn – Poznań	- takt co 2-4 h (125 km/h)	
Poznań – Wrocław	- takt co 1 h (160 km/h)	
Gdynia – Bydgoszcz – Łódź – Katowice	- takt co 4 h (160 km/h)	
Szczecin – Poznań – Łódź	- takt co 4 h (160 km/h)	
Łódź – Kraków	- takt co 4 h (160 km/h)	
Wrocław – Katowice	- takt co 1-2 h (160 km/h)	
Wrocław – Kraków	- takt co 2 h (160 km/h)	
Kraków – Przemyśl	- takt co 2 h (160 km/h)	
Kraków – Lublin	- takt co 2 h (125 km/h)	
Katowice – Kielce (Lublin)	- takt co 2 h (160 km/h)	
Warszawa – Łódź – Wrocław	- takt co 4 h (160 km/h)	
Poznań – Katowice p. Ostrów	- takt co 4 h (125 km/h)	
Warszawa – Rzeszów (p. Lublin)	- takt co 4 h (125 km/h)	
Zielona Góra – Poznań	- takt co 4 h (160 km/h)	

### **4.3. Koleje w Europie są bardzo drogie - czyli najczęściej powtarzane mity**

Rzeczywiście polski obywatel patrząc na cennikowe wartości biletów kolejowych w Europie i stan swojego portfela może popaść w zwątpienie. Przejazd ICE trasy Berlin – Kolonia (583 km) to ok. 150 euro, czyli ok. 615 zł. Sytuacja wygląda inaczej, gdy spojrzymy na siłę nabywczą zarobków wyższą o ponad 2 razy niż w Polsce. Wówczas cena spada do 300 zł. Jednak w Niemczech system korzystania z kolei opiera się na biletach kupowanych ze zniżkami, które są powszechnie dostępne. Są to tzw. Bahn Card 25, Bahn Card 50. Koszt zakupu takiej karty zwraca się... po jednej podróży Berlin – Kolonia. Wówczas bilet relatywnie kosztuje 225 zł dla Bahn Card 25.

A w sumie w Niemczech w 2011 takich kart było 4,64 mln, w 2013 r. już 4,96 mln. Pasażer często podróżujący kupi kartę zniżkową 50%. W Polsce takich możliwości PKP Intercity nie daje. Zniżkowe bilety są okazjami, a nie stałą częścią systemu taryfowego. Pamiętajmy, że model niemiecki daje zniżkę na wszystkie pociągi, co pozwala korzystać zwykle z komunikacji miejskiej np. z kursujących co 10 minut pociągów S-Bahn. W Niemczech cena biletu miesięcznego wynosi często nawet tylko 18-to krotność ceny biletu jednorazowego. Oznacza to rabat od ceny nominalnej o ok. 55%. Rabat, który można jeszcze rozszerzyć przez zakup BahnCard.

Podobne systemy działają w takich krajach jak Austria, Szwajcaria, Czechy. Klient kolei korzystając z niej często płaci dużo mniej niż korzystając z samochodu.

Inny model stosują kraje, gdzie stosuje się tzw. DSS (Dynamiczny System Sprzedaży). DSS miał być flagowym projektem PKP Intercity po wejściu do spółki Marcina Celejewskiego. Niestety do dziś nie został wdrożony i prędko wdrożony nie zostanie. DSS stosuje się na kolei w ślad za lotnictwem. Taki system zakłada tworzenie ofert zróżnicowanych, gdzie bilety są zasadniczo dużo tańsze przy zakupie z dużym wyprzedzeniem ale także w przypadku dużej liczby wolnych miejsc w pociągu tuż przed podróżą.

Dużo ciekawsze modele propodażowe obejmują zniżkowe bilety dla grup pasażerów lub rodzin. W Polsce taki system mają Przewozy Regionalne (bilet Ty i raz, dwa, trzy), gdzie kolejne bilety po pierwszym kosztują ok. 1/3 taniej. Taki sam system obowiązuje w kolejach brytyjskich.

### **4.4. Plany państwa a rzeczywistość**

W prezentacji krajowego planu transportowego z 2012 r. podsekretarz stanu dr Andrzej Massel przedstawił prognozy dotyczące realizacji umowy 10-letniej z PKP Intercity, gdzie na 2014 r. zakładano przeznaczenie przy pracy eksploatacyjnej 31,6 mln pockm 265 mln zł.

**Tabela 4. Przewidywane przez resort transportu w 2012 nakłady finansowe na umowę 10-letnią z PKP Intercity na przewozy użyteczności publicznej w ruchu międzywojewódzkim i faktyczne wykonanie.**

Rok	Zakładane dofinansowanie [mln zł]	Faktyczne dofinansowanie [mln zł]
2011	240	220
2012	248	297
2013	256	356
2014	265	433
2015	273	
2016	282	
2017	291	
2018	300	
2019	309	
2020	319	

O ile w latach 2011 dofinansowanie do pociągów TLK oscyloowało wokół przewidywanych nakładów, to w 2012 r. było wyższe o 51 mln zł, w 2013 już o 100 mln zł, w 2013 r. zaś o 160 mln zł.

Najgorszy wariant przewozowy wg planu przewidywał utrzymanie status -quo z 2011 r.

W krajowym planie transportowym przyjęto za wariant najbardziej prawdopodobny do 2015 r. , że oferta w zakresie przewozów międzywojewódzkich zostanie rozszerzona o następujące relacje: Rzeszów/Stróże – Jasło – Zagórz, Kłodzko – Kudowa Zdrój, Zbąszynek – Gorzów Wlkp., Piła Główna – Szczecin Główny oraz punkty postojów handlowych: Gorlice Zagórzany, Jasło, Krosno, Sanok, Zagórz, Polanica Zdrój, Duszniki Zdrój, Kudowa Zdrój, Wałcz, Kalisz Pomorski, Międzyrzecz. Przewidywane było również uruchomienie połączeń na trasie Wrocław – Zgorzelec. Nie będą finansowane pociągi międzynarodowe kursujące wg kategorii osobowej, natomiast oferta w zakresie połączeń dalekobieżnych nie zostanie rozszerzona, jedynie połączenie Wrocław – Berlin skierowane zostanie przez Zieloną Górę.

Tymczasem rzeczywistość znacznie odbiegła od tych planów. Połączenie Wrocław – Berlin zostało skasowane, na Wrocław – Zgorzelec nie ma pociągów TLK, ani na Zbąszynek – Gorzów Wlkp., nie ma też pociągów Stróże – Zagórz, czy Piła Gł. – Szczecin. O wielu relacjach funkcjonujących w czasie przygotowywania krajowego planu transportowego jak np. Wrocław – Berlin przez litość nie wspomnimy.

Dla 2015 r. plan transportowy kraju przewidywał zapotrzebowania na 51,5 mln pasażerów, w praktyce było to łącznie z interregio ok. 28-29 mln osób. W 2014 pomocą skarbu państwa miały być objęte przewozy blisko 30 mln osób, a faktycznie wynosi to niecałe 20 mln pasażerów, czyli 1/3 mniej. Niezła pomyłka jak na dwa lat prognozy.

#### **4.5. Kolej dla kolejarzy, biurokracja dla bankowców**

O potrzebach pasażerów i atrakcyjności oferty przewozowej w Polsce nie decyduje organizator przewozów, który finansuje przewozy użyteczności publicznej, lecz sami kolejarze. Przez kilka lat resort transportu prosił (tak to nie żart, wystąpienia organizatora przewozów, finansującego i zlecającego

przewozy na 10 lat w ramach umowy na wyłączność właśnie PKP Intercity z powodu rzekomej unikalnej kompetencji do wykonywania przewozów zgodnie z wolą organizatora, były formułowane w formie prośby) o uruchomienie zgodnie z zapisami obowiązującego planu transportowego kraju pociągu TLK do Zagórza. I prośba była przez kilka lat z rządu odrzucana przez PKP Intercity, z powodu rzekomego braku zasobów kadrowych. Bieszczady zostały trwale odcięte kolejowo od reszty kraju (do grudnia 2014 r.), podobnie jak wiele innych obszarów kraju, wymagających uruchamiania pociągów w ramach użyteczności publicznej zgodnie z planem transportowym Polski. Jak przedstawiliśmy w tabeli 4 nie przeszkodziło to organizatorowi przeznaczać coraz więcej nakładów na pociągi TLK. Mimo, że ani ich ilość (wg umowy 33 mln pockm, gdy w rzeczywistości co roku poziom był niższy - w 2014 r. niższy o ok. 13%), ani trasy - nie były zgodne z obowiązującym planem transportowym kraju.

A faktycznie PKP Intercity nie tylko, że nie ma braków w zatrudnieniu, ale w stosunku do swoich odpowiedników za granicą ma ok. dwukrotny przerost zatrudnienia. Tylko ten przerost dotyczy przede wszystkim obszarów kompletnie niezwiązanych z uruchamianiem pociągów. W 2014 r. w spółce z sektora usług było zatrudnionych oficjalnie 17% pracowników administracyjnych, czyli łącznie z tzw. pozostałymi stanowiskami (kolejne 5%) ponad 1500 pracowników. Co ciekawe, liczba pracowników biurowych w spółce jest znacznie wyższa niż maszynistów (o ok. 400 etatów).

Jak widać katastrofa przewozowa spółki jest wynikiem zatrudniania zbyt dużej liczby wysoko opłacanych specjalistów, którzy zajmują się wszystkim tylko nie tym, co jest potrzebne spółce przewozowej. **Równolegle w 2014 r. PKP Intercity dwukrotnie ogłaszało nabór na pracownika od oferty przewozowej, który zgodnie z ogłoszeniem o pracy w trakcie naboru de facto miał odpowiadać za 100% oferty przewoźnika, relacje z zarządcą infrastruktury, odpowiadanie na wnioski pasażerów, ministerstwa. Czyli za całość core biznesu spółki. Jedna osoba na ponad 7 tys. pracowników.**

Nabór pracownika na to stanowisko potwierdza tylko ignorowanie przez resort transportu zapisów ustawowych, dotyczących organizacji przewozów czyli planowania i organizowania oferty przewozowej, objętej dofinansowaniem zgodnie z rozporządzeniem 1370/WE. Projekt oferty przewozowej na 2013 r. resort transportu otrzymał już po jego przygotowaniu i zleceniu przez PKP Intercity w PKP PLK (po zamówieniu tras w PKP PLK). W tym momencie o zmianach oferty praktycznie nie ma już mowy. W ten sposób kierowana przez specjalistów bankowości grupa PKP SA stała się faktycznym wyłącznym królestwem kolejarzy. Ani pasażer, ani organizator przewozów (resort transportu i skarb państwa) nie ma wpływu na ofertę przewozową, którą rzekomo on organizuje. Efekty są widoczne w największym na świecie spadku przewozów i to w segmencie najbardziej rozwojowym.

#### **4.6. Polskie pociągi nie dla pasażerów**

Każdy normalny przewoźnik pasażerski w pierwszej kolejności dba o pasażerów płacących normalne bilety. Aby zwielowokrotnić przychody stali pasażerowie mogą kupować bilety w atrakcyjnych cenach, korzystać z biletów sieciowych. W efekcie koszty przejazdu pociągiem są niższe o 50 lub więcej procent. Kolej staje się dużo wygodniejsza w podróży niż własny samochód, często jest też dużo tańsza.

W bogatej Szwajcarii roczny bilet sieciowy na całość transportu w kraju (nie tylko koleje, ale komunikacja miejska w całym kraju, regionalna komunikacja autobusowa) jest tańszy niż podobny bilet w Polsce. Tylko, że bilet emitowany przez PKP Intercity nie obowiązuje ani w komunikacji miejskiej, ani w autobusach regionalnych. Na dodatek oferta PKP Intercity w stosunku do kolei szwajcarskich jest dziurawa jak przysłowiowy ser szwajcarski. Czyli jest de facto mało atrakcyjna. A Szwajcarzy oferują grupie 4 osób bilet dobowy (24 h) za kwotę ok. 450 zł, dla jednej osoby kosztuje on ok. 200 zł, czyli 100 zł mniej niż bilet w obie strony na ED250 na trasie Warszawa – Kraków. Szwajcar na tym bilecie dojechałby komunikacją miejską na dworzec w Warszawie, odwiedziłby pociągiem Wieliczkę, przejechałby się tramwajem na Krakowskie Planty i odwiedziłby autobusem Tynec, po czym wróciłby do domu. W Polsce pasażer musiałby w ciągu dnia kupić minimum 6 różnych biletów w 6 różnych miejscach płacąc ok. 175% tego co w Szwajcarii.

W efekcie bilety sieciowe i odcinkowe w PKP Intercity kupują praktycznie tylko kolejarze i ich rodziny (ulgi 99% i 80%). Zupełnie odwrotnie niż w Niemczech (tam 5 mln pasażerów ma wykupione karty zniżkowe 25% i 50%). A systemy biletowe podobne do niemieckiego spotkamy m.in. w Austrii, Holandii, Czechach.

Z kolei w wielu krajach, gdzie obowiązuje mityczny DSS (dynamiczny system sprzedaży) szybkim pociągiem kupując bilet kilka dni wcześniej można pojechać taniej niż w Polsce. DSS jest niezrealizowanym planem PKP Intercity od 2012 r., gdy w spółce pojawił się Marcin Celejewski. I należy sądzić, że jeszcze długo taki system nie zostanie wdrożony. Tymczasem w Polsce DSS stosuje bez problemu już wielu przewoźników autobusowych.

W ramach DSS w pociągach Italo można kupić bilet za 7 euro na przejazd pociągiem jadącym 300 km/h np. w relacji Bolonia – Florencja. W Ouigo, czyli tanich liniach kolejowych SNCF bilet można kupić za 10 euro na trasę blisko 800 km. I bilety zniżkowe to nie jest kilkanaście biletów ale pula 250 miejsc (ponad 60% miejsc składu „pendolino” ED250) na pociąg. Za 40-50 zł można przejechać się z Goeteborgu do Sztokholmu składem X2000, kupując bilet 3 dni przed wyjazdem. W Wielkiej Brytanii przejazd prawdziwym pendolino (z wychylnym pudłem) może kosztować ok. 8 funtów, kupując bilet tydzień przed wyjazdem.

Nawet Hiszpanie zdecydowanie najbardziej w tyle pelotonu atrakcyjności polityki taryfowej na kolei stosują obecnie szeroko bilety zniżkowe w swoich najszybszych pociągach. W kontekście tego bilety kolejowe PKP Intercity w podobnej cenie (np. 49 zł i tylko na wybrane połączenia bez segmentu TLK) społeczeństwa o znacznie niższej sile nabywczej, na znacznie bardziej ubogą sieć połączeń i znacznie wolniejsze pociągi zwyczajnie śmiesz. Dowodzi też braku wiedzy menadżerów PKP Intercity o rynku.

Reasumując, polska kolej nie zapewnia:

- biletów sieciowych rocznych w cenie ok. 5000 zł, dobowych w cenie ok. 200 zł, miesięcznych w cenie ok. 900 zł,
- biletów na połączenia intermodalne (ważnych w innych środkach transportu).

W efekcie transport kolejowy osób PKP Intercity jest coraz bardziej niszowy i wzrosty przewozów do ok. 28-29 mln pasażerów 2015 r. i ok. 31-34 mln pasażerów w 2016 r. będą wynikiem:

- odbicia do niższego poziomu niż kilka lat wcześniej po uzyskaniu historycznego dna w 2014 r. po spadku z poziomu 37 mln pasażerów w 2012 r.,
- likwidacji połączeń interregio Przewozów Regionalnych jako elementu reformy spółki po jej przejściu przez ARP. (w 2014 r. segment obsługujący ok. 3-4 mln pasażerów w stosunku do ok. 17 mln w 2010 r.) - PKP Intercity przejmie znaczną część z tych pasażerów ,
- efektu nowości w wyniku zakupu nowych składów zespolonych (ED250, Dart, Flirt – w sumie 60 pojazdów zakupionych z wykorzystaniem środków europejskich).

Rezultaty te w kontekście rosnącej mobilności Polaków i 60 mln pasażerów w 2006 r. jako wielkości odniesienia dla segmentu obsługiwanego obecnie jako monopolista przez PKP Intercity są jaskrawym dowodem upadku. Ani rosnące o setki milionów złotych dofinansowanie z budżetu państwa, ani modernizacja głównych korytarzy kolejowych, zakup nowego taboru i modernizacja wagonów oraz lokomotyw przy obecnym modelu nie są w stanie zapewnić nic więcej niż odbicie po straszliwym załamaniu przewozów do poziomu ok. 50-55% wielkości sprzed 10 lat tego rynku. W praktyce rynek w tym czasie przy wykorzystaniu lewaru wcześniej wymienionych narzędzi przy poprawnym zarządzaniu grupą PKP SA, spółką PKP Intercity i adekwatnej polityce resortu infrastruktury powinien wzrosnąć do ok. 70-75 mln pasażerów. Winni tego stanu rzeczy mają imiona i nazwiska.

#### **4.7. Efektywność spółki**

W 2013 i 2014 r. koleje niemieckie w segmencie odpowiadającym segmentowi premium w PKP Intercity



przewiozły po 130 mln pasażerów. Co niecałe 3 dni milion pasażerów. W 2016 r. w celu zapewnienia tym przewozom silnego impulsu dalszego rozwoju DB zagęszcza siatkę połączeń – zamiast co godzinę pociągi ICE pojadą co 30 minut, zamiast kursów co 120 minut pociągi pojadą co godzinę itp. Znacznie zostanie wzmocniona pozycja konkurencyjna na trasie Berlin – Monachium po otwarciu kolejnego odcinka by-passu na 300 km/h.

A jak na tym tle wygląda segment komercyjny pociągów kwalifikowanych PKP Intercity? W tym segmencie spółka zaczynała swoje przewozy wykonując w 2002 r. ok. 20 mln pockm.

**Tabela 5. Przewozy pasażerów PKP Intercity w segmencie kwalifikowanym.**

Rok	Ilość pasażerów [mln osób]	Praca eksploatacyjna w segmencie bez dotacji [mln pockm]
2008	7,6	13,4
2009	6	13,7
2010	5	10,8
2011	4,5	10
2012	3,7	9,1
2013	3,3	7,5
2014	ok. 4	ok. 7,5

Praca eksploatacyjna w segmencie kwalifikowanym, komercyjnym spadła od powstania spółki blisko 3 razy z 20 mln pockm do 7,5 mln pockm w 2013 r. Przewozy pasażerów spadły między 2008 i 2013 r. o ponad 55%. Odbicie w 2014 r. było efektem zamiany części pociągów łączących Trójmiasto z Warszawą i Warszawę z Krakowem na kwalifikowane, przy utrzymaniu niższych cen za przejazdy – de facto na poziomie zbliżonym do cen TLK. Po prostu wysokofrekwencyjne pociągi, aby ratować ten segment przewozów w statystykach, zostały podpompowane wrzuceniem do ich kategorii pociągów wożących blisko milion pasażerów. Na przykład jedna para pociągów Warszawa – Kraków miała rocznie szacunkowo 300 tys. pasażerów.

**Na obecnym etapie PKP Intercity w segmencie komercyjnym pociągów kwalifikowanych przewozi 3% liczby pasażerów przewożonych przez DB w liczących zaledwie 2 razy więcej ludności Niemczech. Oznacza to, że relatywnie PKP Intercity w swoim core-biznesie obsługuje 16 razy mniejszy rynek niż koleje niemieckie.**

W 2013 r. w Niemczech po raz pierwszy DB przewiozło ponad 2 mld pasażerów. A spółki przewozowe DB nie są jedynymi operatorami kolejowymi w Niemczech. W Polsce te wielkości wyniosły w 2013 r. i w 2014 ok. 270 mln pasażerów, ale dla całego rynku. Oznacza to, że dziś w Polsce z kolei korzysta się 4 razy rzadziej niż w Niemczech. Jak widać przepaść jest największa właśnie w tym segmencie przewozów, który realizuje PKP Intercity (różnica 16 razy a nie 4!).

Ale najgorzej wypada porównanie efektywności zatrudnienia personelu. W DB odpowiedzialnym za relacje dalekobieżne pracowało w 2013 r. 17,6 tys. pracowników. W tym segmencie pasażerowie w 2013 r. przejechali w Niemczech 36,8 mld paskm. W tym samym czasie PKP Intercity zatrudniając co prawda mniej personelu, bo 7,25 tys. pracowników, przewiozło pasażerów na odległość tylko 7,1 mld paskm. Na jednego pracownika w DB przypadło w dobie 5,7 tys. paskm, a w PKP Intercity ponad 2 razy mniej, bo

2,7 tys. paskm. W 2014 r. wskaźnik ten zresztą w PKP Intercity spadł do zaledwie 2,4 tys. paskm<sup>2</sup>, gdyż mimo nieznacznego spadku zatrudnienia praca przewozowa spadła o ponad 10%. Na dodatek porównując oba rynki musimy pamiętać, że polskie statystyki są... i tak zawyżone. Gdyż w Niemczech nie liczy się przewozów kolejarzy, a w Polsce stanowią one nawet 1/4 przewozów w przypadku PKP IC (ok. 5-6 mln pasażerów).

Aby dopełnić czary goryczy należy zwrócić uwagę, że KP IC ma bardzo niskie wskaźniki efektywności nawet w porównaniu do DB Regio, czyli operatora pociągów osobowych w Niemczech, gdzie znacznie niższe prędkości komunikacyjne powodują dużo słabsze wskaźniki efektywności. Na jednego pracownika DB Regio przypada w dobie 3,1 tys paskm, czyli o 30% więcej niż w PKP Intercity. Oznacza to, że porównując wyniki PKP IC w 2013 r. (czyli w okresie dużo lepszym niż obecny) z DB zatrudnienie w PKP IC przy tak niskich przewozach powinno ulec ograniczeniu o minimum 4 tys. pracowników, a gdyby potraktować PKP IC jako przewoźnika regionalnego (którym oczywiście nie jest) to tylko o 900 etatów.

Ale nawet gdyby zredukować liczbę pracowników o tę drugą wielkość to oszczędności wynikające z redukcji zbędnego zatrudnienia w świetle innej państwowej spółki przewozowej jaką jest DB dałyby rocznie poprawę wyniku finansowego PKP Intercity o ponad 52 mln zł<sup>3</sup>. **Pokazuje to, jak źle jest zarządzana spółka także na poziomie kadrowym, gdyż w przypadku dostosowania wielkości zatrudnienia do wolumenu przewozów, oszczędności powinny wynieść ponad 200 mln zł rocznie. Aby nie były konieczne tak drastyczne kroki spółka powinna w perspektywie 2016 r. zwiększyć przewozy do poziomu ok. 40 mln pasażerów poza ulgami 80 i 99%, czyli de facto dwukrotnie w stosunku do 2014 r.**

Dane te nie powinny szokować, gdyż przyjęte powyżej porównania są i tak bardzo korzystne dla pracowników PKP Intercity. Niemieckie koleje dalekobieżne znane są z rozbudowanych zespołów pokładowych. Wskaźniki efektywności personelu np. w kolejach brytyjskich, notujących najszybszy wzrost przewozów w Europie rządu 100 mln pasażerów rocznie, są jeszcze bardziej wyśrubowane niż w Niemczech. Pamiętajmy też, że od 2016 r. DB w ruchu dalekobieżnym będzie uruchamiać znacznie więcej pociągów niż obecnie i ten wzrost spowoduje dalszą poprawę wydajności zatrudnionego personelu.

A w PKP Intercity w 2014 r. równoległe do spadku liczby uruchamianych pociągów (-9%), spadku liczby pasażerów (-17%), spadku pracy przewozowej (-12%) w spółce zatrudnienie praktycznie nie spadało (-2%), a w administracji szybko rosło. Na dodatek wynagrodzenia wzrastały bardzo szybko bo o ok. 7-8%.

Likwidacja ustawy kominowej i wprowadzenie kilka razy wyższych płac menadżerskich w odniesieniu do zarządu PKP Intercity były podyktowane rzekomym business dilligence kadry zarządzającej. Jak widać prawda jest brutalna: króluje niekompetencja i spółka dryfuje na dno, na koszt podatnika.

#### **4.8. Plan transportowy kraju a wyniki i oferta PKP Intercity**

Datowany na 22 maja 2012 r. Krajowy Plan Transportowy przewiduje określone rezultaty przewozów kolejowych i gwarantowaną sieć połączeń międzywojewódzkich objętych tzw. użytecznością publiczną (i dofinansowaniem zgodnie z 1370/WE).

Niestety w efekcie dramatycznie złej sytuacji PKP Intercity te rezultaty nie są uzyskiwane, kosztem wzrostu dotacji do źle zarządzanej spółki z budżetu państwa.

Podstawowym miernikiem popularności kolei jest wskaźnik pracy przewozowej liczonej w paskm. Po wprowadzeniu w 2013 r. przymusowej rezerwacji w pociągach TLK i przy braku od 2009 r. wspólnego biletu na pociągi różnych kategorii i różnych przewoźników wielu pasażerów kolei jest liczonych w czasie 1 podróży kilka razy, gdyż kupują bilety na przejazdy różnymi pociągami. W efekcie liczba pasażerów w

<sup>2</sup> Podobny problem niestety dotyczy także innych spółek kolejowych np. Przewozów Regionalnych, z wskaźnikami niższymi od DB Regio o ponad 2 razy, czy PKP PLK w 2013 r. zatrudniającej 37 tys. pracowników przy 42 tys. pracowników w DB Netz zarządzającej blisko 3 razy bardziej rozbudowaną infrastrukturą kolejową.

<sup>3</sup> Przy założeniu średniego kosztu wynagrodzenia pracownika w wys. 50 tys. zł rocznie (4200 zł/mc).

statystykach spada wolniej niż faktycznie przewozy pociągami. Z tego względu oceniając rynek musimy obserwować wyniki w zakresie pracy przewozowej, a nie liczby pasażerokilometrów.

W 2013 r. wszyscy przewoźnicy w kraju wykonali 17 mld paskm, z tego 7,08 mld paskm (42%) przewiozło PKP Intercity. W 2014 r. wszyscy przewoźnicy w kraju mieli wykonać już tylko 16 mld paskm, z tego 6,2 mld paskm (39%) miało przewieźć PKP Intercity.

Zmiany pracy przewozowej PKP Intercity pokazuje poniższa tabela:

**Tabela 6. Praca przewozowa PKP Intercity w kolejnych latach**

Rok	Praca przewozowa [mld paskm]
2008	4,46
2009	10,19
2010	8,39
2011	8,27
2012	7,84
2013	7,08
2014	ok. 6,2-6,3

Pod względem pracy przewozowej spadek przewozów w latach 2009-2014 był niższy niż liczby pasażerów i wyniósł 39%. Jest to potwierdzenie na twardych danych, że kolej dalekobieżna w Polsce przestała być atrakcyjna na odcinkach 100-200 km, czyli de facto najpopularniejszych. Należy wymienić trzy podstawowe tego przyczyny:

- niedostosowanie taryf PKP IC do otoczenia rynkowego – pociągi TLK są zwykle dwa razy droższe przy bilecie jednorazowym normalnym niż alternatywne połączenia autobusowe i to często przy znacznie lepszej dostępności konkurencji drogowej pod względem liczby połączeń.
- zbyt niska częstotliwość kursowania pociągów TLK i bałagan oferty przewozowej (brak taktu minimum co 120 minut na magistralach i co 240 minut na liniach uzupełniających)
- pogorszenie czasów jazdy w stosunku do lat poprzednich jako rezultat źle przeprowadzanego programu modernizacji kolei prowadzonej przez inną spółkę grupy PKP SA - PKP PLK.

**Co najgorsze, z obserwacji danych pracy przewozowej wynika, że PKP Intercity w latach 2009-2014 traciło corocznie 8% swoich przewozów, gdy średnia dla 20 lat wynosiła ponad 2 razy mniej (ok. 3,5%). Proces utraty rynku przez PKP Intercity uległ zatem szybkiemu przyspieszeniu w wyniku karygodnych błędów zarządów spółek grupy PKP SA.**

#### **4.9. Likwidacja konkurencji jako narzędzie poprawy konkurencyjności, utrata rynku w wyniku ograniczania oferty**

Przewozy pasażerskie na drogach, szynach, w powietrzu rządzą się tymi samymi prawami. Budowa autostrady powoduje zgodnie z prawem Lewisa-Modridge'a szybki wzrost zapotrzebowania na użytkowanie nowego korytarza transportowego i w efekcie szybkie wyczerpywanie się jego przepustowości.

Przewoźnik autobusowy, aby wozić masowo pasażerów musi zapewnić poprawę częstotliwości, aby

odebrać np. kolei pasażerów. W efekcie na trasie Kraków – Katowice nie tylko częstotliwość kursowania jest wyższa od kolei, przewoźnicy autobusowi oferują znacznie większą podaż miejsc.

Dokładnie tym samym tropem podąża też kolej w Wielkiej Brytanii. Tylko tutaj kierunek zmian jest odwrotny, częstotliwość kursowania pociągów staje się większa niż autobusów, co przy ich dużo większej pojemności i czasach jazdy pociągu często krótszym niż przejazd własnym samochodem autostradą zwiększa konkurencyjność kolei.

Przykład wysp podajemy ze względu właśnie na niezwykle rozbudowaną sieć autostrad, aby pokazać, że jak w przysłowiu „tylko zły baletnicy przeszkadza rąbek u spódnicy”. Poza tym wyspy brytyjskie charakteryzuje krajowa sieć kolejowa o charakterze konwencjonalnym jak dotąd bez linii wysokich prędkości np. na 250 km/h, co odróżnia je od Francji, Hiszpanii, Włoch, czy nawet Niemiec. Jednak podróżowanie pociągiem o prędkości maksymalnej 160 km/h może być znacznie szybsze niż jazda autostradą. Ale tylko wtedy, gdy pociągi kursują na tyle często, aby czas jazdy pociągiem łącznie z oczekiwaniem nie był dłuższy niż samochodem.

Pod koniec lat 80-tych kolej w Polsce wozila więcej pasażerów niż brytyjska, początek lat 90-tych oznaczał spadek przewozów i tu i tu. W 1995 r. kolej w Polsce przewoziła mniej więcej tylu pasażerów, ile brytyjska. Dzisiaj kolej w Polsce wozila 16% tego co brytyjska pod względem pasażerów i 1/4 pod względem pracy przewozowej.

W Wielkiej Brytanii przez 12 lat liczba pociągów wzrosła z 448 mln rocznie do 531 mln obecnie tj. o 18%. Ale temu procesowi towarzyszył znaczący wzrost podaży miejsc w pociągach. Dla porównania w Polsce, liczącej tylko o 1/3 mniej ludności niż Wielka Brytania bez Irlandii Płn., rocznie kursuje 135 mln pociągów, czyli o 3/4 mniej.

**Tabela 7. Przewozy pasażerów koleją w Wielkiej Brytanii na przestrzeni 20 lat.**

Rozkład jazdy	Liczba pasażerów [mln osób]	Praca przewozowa [mld paskm]
1994/5	735,1	28,8
1996/7	801,4	31,6
1998/9	891,9	35,8
2000/1	956,6	39,0
2002/3	975,5	39,3
2004/5	1039,5	41,7
2006/7	1145,0	45,2
2007/8	1218,1	48,3
2008/9	1266,5	50,6
2009/10	1257,9	50,4
2010/1	1353,8	53,3
2011/2	1460,0	55,9
2012/3	1500,9	58,1
2013/4	1586,5	59,1

W czasie, gdy na polskiej kolei PKP IC straciło połowę swoich pasażerów (-51%) na kolei brytyjskiej liczba pasażerów wzrosła o 26%. Co ważne, wzrosty dotyczą wszystkich segmentów rynku. A w kolejnym roku liczba 1,6 mld pasażerów zostanie przekroczone<sup>4</sup>

W latach 2006-2008 spółka PKP Intercity oferowała na głównych relacjach magistralnych takt co 60 minut. W ostatnich latach w wyniku kompromitacji PKP PLK na polu inwestycji kolejowych czasy jazdy na głównych trasach znacząco wzrosły na wszystkich liniach wychodzących z Warszawy. Na dodatek, aby wzmocnić efekt utraty konkurencyjności PKP Intercity znacznie zmniejszyło częstotliwość kursowania pociągów. A takiej postawy przewoźnika rynek nie wybacza. Przyjmuje się, że na rynku konkurencyjnym spadkowi pracy eksploatacyjnej o 1% towarzyszy spadek przewozów o minimum 1%, może być on jednak wyższy. PKP Intercity zmniejszyło o 25% pracę eksploatacyjną, tracąc w efekcie 39% pracy przewozowej i 51% pasażerów. Ograniczenie częstotliwości z pociągów co godzinę na pociągi co 3 godziny, odpowiada wydłużeniu czasu jazdy o 2 godziny.

Czyli zapowiadane w grudniu 2014 r. uruchomienie pociągów Warszawa – Wrocław o czasie jazdy 3 godziny 40 minut i częstotliwości 5 razy w dobie (średnio co 3 godziny), gdy porównamy z ofertą autobusu co 1 godzinę jadącego 5,5 godziny, to okaże się, że kolej jest pod względem średniego czasu jazdy podróży (oczekiwanie + czas jazdy) mniej konkurencyjna od konkurencji drogowej. A ta konkurencja jest cenowo 3 razy tańsza. Więc, gdy do porównania włączymy samochody jadące w tej samej cenie, ale o 2 godziny szybciej, okaże się, że kolej na tej trasie bez 8 par pociągów w dobie nie ma szans na konkurowanie.

Podajemy ten przykład dlatego, że w 2015 r. właśnie trasa Wrocław – Warszawa miała szansę stać się wyjątkowo atrakcyjną dzięki zakończeniu modernizacji tzw. protezy koniecpolskiej. Nie stanie się, dopóki oferta na tej trasie nie będzie tworzona w oparciu o takt minimum 120 minutowy i dodatkowe kursy uzupełniające przez Poznań lub Katowice.

A o pociągach kwalifikowanych na trasie Warszawa – Poznań kursujących co godzinę, jak było zaledwie kilka lat temu, można zapomnieć. W tym samym czasie DB przygotowuje program wprowadzenia taktu 30 minut w miejsce obecnego 60 minut na głównych magistralach. W PKP Intercity, zapewne z braku sprawnego taboru, ten model częstotliwości uległ zmniejszeniu z co 1 do średnio co 2 godziny, choć w rozkładzie jazdy 2014/2015 są i większe przerwy pomiędzy pociągami kwalifikowanymi.

#### **4.10. PKP Intercity korzysta z niedozwolonej pomocy publicznej**

W 2010 r. resort transportu podjął decyzję o przyznaniu zlecenia bezpośredniego (z wolnej ręki) na przewozy międzywojewódzkie. Prawo takie daje rozporządzenie 1370/WE, które zezwala na zlecenie podmiotowi wewnętrznemu przez organizatora przewozów w ramach użyteczności publicznej. Ponieważ dla przewozów międzywojewódzkich zgodnie z zapisami ustawy o transporcie kolejowym organizatorem przewozów jest resort transportu, a PKP Intercity jest w 100% własnością skarbu państwa (czyli własnością państwową, którą reprezentuje resort transportu), takie działanie jest prawnie możliwe.

---

<sup>4</sup> W Wielkiej Brytanii rozkład jazdy jest poddany statystyce czerwiec do czerwca.

**Tabela 8. Wielkość pracy eksploatacyjnej zgodnie z podpisaną umową 10-letnią między PKP Intercity a ministerstwem infrastruktury.**

Rok	Planowana praca eksploatacyjna pociągów TLK [mln pockm]	Faktyczna praca eksploatacyjna [mln pockm]	Poziom zmiany wykonanej pracy eksploatacyjnej w stosunku do umowy [%]	Dofinansowanie do pociągów TLK [mln zł]
2010	?	32,8	-	175
2011	33,11	30,9	-6,67%	262
2012	33,11	31,9	-3,65%	220
2013	33,11	31,6	-4,56%	297
2014	31,56	27,9	-11,60%	356
2015	30,71	Szacunkowo 29,5	ok. -4%	433
2016	30,71			Szacunkowo 480
2017	30,71			Szacunkowo 530
2018	30,71			Szacunkowo 584
2019	30,71			Szacunkowo 645
2020	30,71			Szacunkowo 710

Jak widać z powyższej tabeli w żadnym roku trwania umowy wieloletniej<sup>5</sup> na wykonywanie przewozów użyteczności publicznej praca eksploatacyjna zamówiona przez nie została przez przewoźnika (PKP Intercity) wykonana.

Nie dość tego, ale zakładane przy podpisaniu umowy warunki finansowe, które miały uzasadniać przyznanie zlecenia bezpośredniego (bez przetargu) nie zostały spełnione. Rekompensata do przewozów była coraz wyższa mimo, że wielkości tych przewozów mierzone liczbą pockm były niższe od zapisanych w umowie. Już w pierwszym roku obowiązywania umowy wykonana praca eksploatacyjna była niższa od zamówionej w umowie wieloletniej o 6,7%, w kolejnym roku było to „tylko” 3,7%, następnym już 6%, by w 2014 r. osiągnąć poziom 11,6%. I to przy zakładanym w umowie wieloletniej spadku liczby takich pociągów dopiero w 2014r. Miał on nastąpić po planowanym uruchomieniu od grudnia 2013 r. pociągów ED250 na trasie Gdynia – Kraków / Katowice. Jak wiadomo do grudnia 2014 r. to nie nastąpiło, co nie przeszkodziło zrealizować założonego spadku pracy eksploatacyjnej, który na dodatek zwiększono względem planów o dalsze 12%.

Najbardziej bulwersujący jest fakt dokonania w październiku 2013 r. aneksu do umowy między resortem transportu i PKP Intercity na podstawie, którego **zwiększono wysokość dofinansowania umowy wieloletniej z poziomu 2,8 mld zł na 4,5 mld zł, przy... równoczesnym spadku zakładanej ilości wykonanych pockm o ok. 18%**. Umowa wieloletnia z 2011 r., zakładała bowiem objęcie rekompensatą komunikacji przewidywanej do wykonania przez ED250 (tzw. pendolino) na trasach Gdynia – Warszawa – Katowice/Kraków z obsługą niektórymi kursami dalszych miast jak np. Rzeszów. Byłby to pierwszy przypadek na świecie, gdy pociągi na 250 km/h kursują jako objęte dotacjami. W tej sprawie protestowali nawet przewoźnicy lotniczy jak Ryanair. Ponieważ w innych krajach Unii Europejskiej ten segment przewozów nie jest dotowany jako komercyjny w 2013 r. Komisja Europejska przekonała Polskę

<sup>5</sup> Umowa została zawarta między PKP Intercity a Ministerstwem Infrastruktury w lutym 2011 r. na 10 lat z możliwością rozszerzenia jej o kolejne 5 lat.

do zmiany umowy wieloletniej z PKP Intercity przez wycofanie zadania B umowy, obejmującego przewozy pociągami ED250.

Jak widać z powyższego głównym efektem zatrudnienia w PKP tzw. bankomatów (potoczne określenie środowiska związanego z Jakubem Karnowskim, który na prezesa PKP SA przyszedł z TFI PKO BP) było narażenie budżetu państwa na utratę 1,7 mld zł przy równoczesnym drastycznym spadku przewozów z 37 mln osób w 2011 r. do 25 mln osób w 2014 r. Trudno o bardziej spektakularny obraz klęski przewozów na kolei po wejściu do PKP i spółek zależnych nowej ekipy z tzw. stajni Balcerowicza. O ile w 2005 r. PKP Intercity miało zysk bez jakiegokolwiek dotacji z budżetu państwa, w kolejnych latach miało przy dotacji z budżetu państwa tylko do pociągów międzynarodowych zysk wyższy o ok. 10-13 mln zł, to od 2012 r. dotacja zaczęła rosnąć jak deficyt Grecji – dochodząc w 2014 r. do kwoty 433 mln zł.

Mimo tego spółka przynosi co roku sporą stratę, która i tak jest pomniejszana dzięki ograniczenia zakresu niezbędnych przeglądów taboru. A analizując przewidziane aneksem do umowy dofinansowanie ma rocznie otrzymywać ponad 10% dotacji więcej. Co roku. Bez wzrostu liczby uruchamianych pociągów, a nawet przy ich niższym poziomie niż jeszcze w 2010 r. o blisko 10%. W 2015 r. szacunkowo należy ocenić planowaną rekompensatę do przewozów międzywojewódzkich na 480 mln zł, w 2016 r. na 530 mln zł, 2018 r. na 585 mln zł, 2019 na 645 mln zł, w 2020 r. na aż 710 mln zł.

Nie chodzi o uruchamianie nowych pociągów, poprawę oferty, jej atrakcyjność, nie chodzi jak w innych krajach europejskich o wożenie pasażerów, o zwiększanie udziału kolei w przewozach, chodzi o to, aby dostać większą dotację (jak w starym, kolejarskim dowcipie o pierwszych słowach dziecka kolejarzy: mama, tata, dotacja). Aby to wszystko zapewnić nie są potrzebni pracownicy do obsługi klienta, lecz administracja, rosnąca w PKP Intercity w zastraszającym tempie. W 2014 r. jej poziom sięgnął z personelem biurowym niesklasyfikowanym 22%.

Do umowy wieloletniej przyjęto pracę eksploatacyjną pociągów TLK na podstawie planu rozkładu jazdy 2009/2010. Jednak w praktyce PKP Intercity uruchamiało znacznie mniej pociągów i to głównie rezygnując z tras, którym nie przeszkadzały remonty infrastruktury - jak trasa do Zagórze, Suwałki – Białystok, Gorzów – Krzyż etc.

W dodatku sytuacja oferty przewozowej wyglądała jeszcze gorzej. Ok. 3-4% pracy eksploatacyjnej (w zależności od rozkładu jazdy) było przeznaczane na trasy objazdowe:

- pociągi Warszawa – Kielce zamiast przez Warkę kursują przez Mińsk Mazowiecki, Dęblin (odcinek Warszawa – Radom) - trasa 173 km zamiast 102 km;
- pociągi Warszawa – Katowice / Wrocław / Częstochowa kursują przez Sochaczew, Bełchów - trasa objazdowa wynosi 96 km wobec tradycyjnej przez Skierniewice 68 km;
- pociągi Warszawa – Gdynia przez okres ok. dwóch-trzech lat miały zamienioną kategorię pociągu z kwalifikowanej (bez dotacji) na TLK (wymagająca rekompensaty) i na dodatek przez jakiś czas na trasę przez Bydgoszcz (blisko 480 km zamiast 352 km);
- pociągi na odc. Poznań – Wrocław kursują w nocy przez Ostrów Wlkp. zamiast Leszna, dodatkowo pokonując 55 km.

łącznie rocznie praca eksploatacyjna na poziomie 1 mln pockm i wyższym była zużywana na objazdowe trasy, gdzie nie tylko, że pociąg kursował znacznie dłużej, przez co z usług kolei rezygnowali pasażerowie, ale na dodatek PKP Intercity karało swoich pasażerów wyższymi cenami za przejazd.

Warto zauważyć, że trasy objazdowe nie są pożądane przez pasażerów ani przewoźnika. Ich wprowadzenie (wzrost z tego tytułu pracy eksploatacyjnej) powinno być refinansowane przez zarządcę torów, o ile na jego wniosek taka zmiana ma miejsce. W dodatku przez 4 lata pociągi kursowały objazdem przez Sochaczew mimo, że prace torowe planowane na odcinku Warszawa Włochy – Radziwiłłów Maz. nie były realizowane. To samo ma miejsce na linii Warszawa – Radom. Od grudnia 2011 r. pociągi do Kielc jadą objazdem, co wydłuża czas jazdy o blisko godzinę, mimo, że żadne prace torowe do dzisiaj nie były prowadzone i mają się dopiero rozpocząć pod koniec 2015 r.

Dodatkowo PKP Intercity w latach 2009-2014 r. znacznie pogorszyło ofertę na typowych liniach o niższym potencjale (czyli tych, które najbardziej wymagają rekompensaty).

Obrazuje to sytuacja linii niezelektryfikowanych – do takich miejscowości jak Suwałki, Augustów, Zamość, Jasło, Krosno, Sanok, Gorzów Wlkp., Trzcianka (między Piłą i Krzyżem), Grudziądz, Biłgoraj, Nysa. W 2009 r. PKP Intercity wykonało na liniach niezelektryfikowanych 2 mln 880 tys. km, w 2010 r. już tylko 835 tys. pockm, a w 2014 r. 622 tys. pockm. **Łącznie przez 5 lat praca eksploatacyjna na liniach niezelektryfikowanych zmniejszyła się o 78,5%!!!!** Odcinano miasta powiatowe, Polskę pozbawioną dobrych dróg, z wyższym niż przeciętne bezrobociem, taką w której nie ma miejsca na pociągi komercyjne. O ile w latach 2009-2014 praca eksploatacyjna pociągów objętych rekompensatą spadła z 31,6 mln pockm do 27,9 mln pockm, czyli o 3,7 mln pockm, to w tym zawiera się zmniejszenie pracy pociągów na liniach niezelektryfikowanych o 2,25 mln pockm. Na trakcję spalinową przypada 60% zmniejszenia pracy eksploatacyjnej mimo, że przewozy te stanowiły w 2009 r. tylko 9% przewozów.

A drugie dno jest niezwykle prozaiczne. Przed przekształceniami na kolei pasażerskiej (tzw. reforma ministra Engelhardta) PKP Intercity rocznie wykonywało 5,2 mln pockm pociągów komercyjnych o nazwie Tanie Linie Kolejowe<sup>6</sup> (TLK), które kursowały na głównych trasach kraju, jak Warszawa – Poznań – Szczecin, Warszawa – Gdynia – Kołobrzeg, Warszawa – Kraków, Kraków – Szczecin etc. W kolejnych latach te pociągi wcześniej przynoszące zysk zostały objęte dofinansowaniem. Jeszcze w 2009 r. w barwach PKP Intercity kursowało 3,3 mln pockm takich pociągów. Potem te pociągi zostały objęte dofinansowaniem. Porównując poziom pracy eksploatacyjnej z 2009 r. (31,6 mln pockm + 3,3 mln pockm komercyjnych TLK) nieznacznie niższy niż w 2010 r. (32,8 mln pockm), należy mieć na uwadze fakt, że dla pasażera oferta przewozowa TLK uległa zmniejszeniu z 34,9 mln pockm do 32,8 mln pockm. Po spadku do 30,9 mln pockm wzrost w kolejnych latach (2012: 31,9 mln pockm, 2013: 31,6 mln pockm) był jedynie wynikiem wprowadzenia objazdów, które pochłaniały szacunkowo 1-1,3 mln pockm rocznie.

W kolejnych latach strategia PKP Intercity, akceptowana o zgrozo przez organizatora przewozów z ministerstwa, polegała na likwidacji połączeń na liniach drugorzędnych (niezelektryfikowanych, ale także zelektryfikowanych drugorzędnych – połączenia do Krynicy, Wisły, Szklarskiej Poręby, Zakopanego, sezonowe np. niezwykle popularna latem Pogoria z Górnego Śląska do Suwałk i Ełku).

W ich miejsce wprowadzano pociągi na głównych liniach, które często zastępowały wcześniej komercyjne ekspresy lub TLK. Przewozy użyteczności publicznej stopniowo były eliminowane z linii, które się do takiej użyteczności kwalifikują jako zawsze wymagające dofinansowania. W zamian za to na liniach, gdzie kursowały przez wiele lat rentowne pociągi, wprowadzano pociągi objęte dofinansowaniem, a w wyniku ciągłego pogarszania oferty przewozowej pod wieloma względami (niższe częstotliwości kursowania, dłuższe czasy jazdy, podwyżki cen biletów, likwidacje wielu atrakcyjnych ofert, nieczytelny system biletowy, wprowadzenie przymusowych miejscówek – relikwyt stosowany tylko w Hiszpanii, krajach WNP i... Australii dla kilku pociągów dalekobieżnych, wydłużający ok. 2-3 razy czas potrzebny w kasie na zakup biletu) zmianom tym towarzyszył skokowy spadek przewozów. Dziwnym trafem sieć dróg szybkiego ruchu nie przeszkadza w Wielkiej Brytanii, Francji, Niemczech, Austrii notować wzrostów liczby pasażerów w segmencie odpowiadającym core-biznes PKP Intercity<sup>7</sup>.

W efekcie realnie licząc w stosunku do zapisów umowy wieloletniej nastąpiły szkodliwe procesy, obejmujące:

1. Skokowy wzrost rekompensaty w następstwie pogorszenia oferty przewozowej z poziomu 220

<sup>6</sup> Obecny skrót TLK oznacza Twoje Linie Kolejowe

<sup>7</sup> Od 2013 r. zarząd PKP Intercity lubi za swoje niepowodzenia zwać winę na tworzącą się sieć dróg szybkiego ruchu. Oczywiście ten czynnik ma dodatkowy wpływ w kontekście wzorcowej wręcz nieudolności, ale przedstawione w raporcie przykłady krajów z bardzo rozbudowaną w stosunku do Polski siecią autostrad i dróg szybkiego ruchu dowodzą możliwości konkurowania przez kolej z transportem drogowym w przypadku atrakcyjnych i czytelnych ofert.



mln zł w 2012 r. do 433 mln zł w 2014 r. i wg prognoz opartych na aneksie do umowy MIR – PKP IC 710 mln zł w 2020 r.

2. Rokrocznie wykonywanie zbyt niskiej pracy eksploatacyjnej (liczonej w pockm) w stosunku do planu o ok. 8% w latach 2011-2013 i ok. 16% w 2014 r., z powodu zbyt małej liczby zamówionych pociągów i pogarszanie oferty przez wliczane do zakładanej pracy eksploatacyjnej tras objazdowych pogarszających konkurencyjność kolei.
3. Pogorszenie oferty przewozowej przewozów użyteczności publicznej i ich eliminacja z linii wymagających takich połączeń.
4. Pogorszenie konkurencyjności dalekobieżnej kolei pasażerskiej na wielu kluczowych liniach komunikacyjnych w kraju np. w grudniu 2014 r. aż na 4 z 8 linii wylotowych z Warszawy (do Białegostoku, do Łodzi, do Kielc, do Białej Podlaskiej).

Dodatkowo mimo posiadania zasobów taborowych (w 2009 r. ponad 3,2 tys. wagonów, 4 lata później już tylko 2,7 tys.) i odpowiedniej liczby lokomotyw elektrycznych i ezt (ED74) spółka nie jest w stanie uruchomić czasowo atrakcyjnych połączeń TLK na 140-160 km/h. Dzieje się tak mimo faktu, że ponad 1800 wagonów ma prędkość dopuszczalną 140-200 km/h. Dopiero od grudnia 2014 r. takie pociągi rozkładowo pojawiają się na trasach Gdynia – Poznań, Kraków – Wrocław, ale przez Częstochowę, a nie przez Katowice. Po zakupie ED250 i 40 sztuk ezt na 160 km/h wszystkie połączenia PKP Intercity na odcinkach linii kolejowych z prędkościami powyżej 120 km/h mogłyby być obsługiwane takim taborom. W perspektywie 2016 r. spółka przy poprawnym procesie utrzymaniowo-inwestycyjnym będzie dysponowała 140 pojazdami trakcyjnymi i ezt rozwijającymi prędkość 140-250 km/h.

**Tabela 9. Ilostan lokomotyw i taboru trakcyjnego dostosowanych do prędkości 140-250 km/h zgodnie z planami inwestycyjnymi PKP Intercity na koniec 2015 r.**

Jednostka taboru	Ilostan [szt.]	Prędkość maksymalna [km/h]
EP08	9	140
EP09	46	160
EU07A	1	160
EU44	10	200
ED74 (4-członowy)	14	160
ED250 (7-członowy)	20	250
Flirt (8-członowy)	20	160
Dart (7-członowy)	20	160
Razem	140	

Ponieważ jednak na kolei reformy obejmują elementy trzeciorzędne i czwartorzędne (np. wprowadzenie procedury malowania zielonym flamastrem na bilecie miejsca w wagonie), efektem jest zła sytuacja przewozów kolejowych mimo rosnącej pomocy finansowej.

Ponieważ w 3 roku (2013) obowiązywania umowy z 2011 r. zostały znacząco zmienione warunki przyznania na wyłączność przewozów międzywojewódzkich dla PKP Intercity, musimy takie praktyki nazwać mianem niedozwolonej pomocy publicznej. Spółka, której udzielono prawo wyłączne, motywując to posiadaniem unikalnych zasobów umożliwiających realizowanie przewozów zgodnie z

wolą organizatora, przez kilka lat nie potrafi realizować oferty przewozowej zgodnie z przyjętym w maju 2012 r. Krajowym Planem Transportowym.

Zgodnie z nim każda stolica województwa ma mieć np. w dobie minimum 2 połączenia TLK bezpośrednio do Warszawy. W rozkładzie jazdy 2013/2014 nie obejmowało to takich miast jak: Opole, Gorzów Wlkp., Zielona Góra. Od października 2014 r. także Białegostoku. Jeśli dodamy, że takie miasta jak Kielce miały w latach 90-tych pociągi co 2 godziny do Warszawy – nie tylko, że jadące godzinę krócej niż obecnie, ale dwukrotnie częściej, widać jak zła jest obecna sytuacja przewozów międzywojewódzkich w Polsce. Punktowo występują konkurencyjne oferty, ale generalnie kolej w Polsce jest nieatrakcyjna i znajduje się w gorszącym regresie w stosunku do tego co miało miejsce jeszcze 5 lat temu. Gdy dodamy do tego fakt, że problemem nie są tutaj pieniądze, które płyną szerokim strumieniem z budżetu państwa, obraz kryzysu PKP Intercity się dopełnia. I nie zmieni go wzrost przewozów do poziomów notowanych jeszcze w 2012 r. w perspektywie 2017-2018 r.

Wprowadzenie nowego taboru (ED250, Flirt, Dart), docelowo likwidacja pociągów interregio „odbierających” pasażerów pociągom PKP IC (na przykładzie pociągu iR Matejko Kraków – Warszawa „niepotrzebnie” odbierającego pasażerów w momencie wejścia do ruchu ED250) odwróć trend spadku przewozów. Przewozy zaczną rosnąć, co przedstawiciele PKP Intercity przedstawiają jako sukces w świetle dołka roku 2014 r. Ale w świetle roku 2009 (51 mln pasażerów PKP Intercity) i 2010 (54 mln pasażerów łącznie PKP Intercity i pociągów interRegio Przewozów Regionalnych) będzie to klęska, o której pewnie będą opowiadać na warsztatach z zarządzania biznesem i ryzykiem lub pisać w sensacyjnych książkach o dotacji pozyskanej do znikających pasażerów, na których ta dotacja miała iść.

## **5. PROPOZYCJA PLANU NAPRAWCZEGO**

### **5.1. Systematyka działań w celu poprawy sytuacji PKP Intercity i odzyskania przez kolej pasażerską udziału w rynku przewozowym w Polsce z lata 2008-2010**

Przede wszystkim za kryzys w PKP intercity odpowiada całe spektrum przyczyn. Tak samo program naprawczy musi składać się ze spektrum działań, które w sumie wpłyną na poprawę wszystkich składników efektywnościowych spółki PKP Intercity.

Mimo wytyczenia sobie jako cel odzyskania poziomu przewozów tylko ze stosunkowo nieodległej przeszłości – rynek ponad 50 mln pasażerów (m.in. lata 2008-2011), drogą do dojścia do tego rezultatu nie może być korzystanie tylko z rozwiązań z przeszłości. Przypomnijmy, PKP Intercity jest własnością PKP SA, która jest z kolei własnością skarbu państwa. Za złe wyniki PKP IC odpowiada zatem brak nadzoru właścicielskiego ze strony PKP SA i resortu transportu, które zamiast zarządzać i planować strategiczne działania, tylko zajmowały się zapewnianiem kolejnych środków publicznych na pokrycie rosnącego deficytu i akceptowaniem rabunkowej gospodarki taborowej.

CZT jest w stanie jako organizacja non-profit pomóc w tych działaniach na poziomie szczegółowym np. resortowi transportu, tutaj wskazujemy jedynie obszary w naszej opinii wymagające interwencji, wprowadzenia korekt i zmian.

### **5.2. Poziom instytucjonalny – odpowiedzialny i efektywny organizator przewozów, egzekwujący obowiązki operatora**

Za planowanie oferty przewozowej musi odpowiadać organizator przewozów, który je finansuje. Do lamusa musi odejść nieefektywny, katastrofalny dla przewozów i kosztowny sposób, gdzie przewozy te organizuje PKP IC lub PKP PLK zamykając linie lub ograniczając skokowo ich przepustowość dla tras objętych przewozami, a my jako podatnicy to „zdobywanie doświadczeń” finansujemy.

W resorcie transportu powinien powstać kilkunastuosobowy departament pracujący nad przygotowaniem oferty przewozowej, reagowaniem na uwagi i wnioski do jej kształtu i realizacji. Jednym słowem planujący przewozy użyteczności publicznej w wymiarze międzynarodowym i krajowym. Wzorce możemy czerpać od pokrewnych nam krajów – Czech, Węgier, gdzie segment pospieszny jest dotowany przez państwo. Od strony organizacyjnej wzorcem powinny być doświadczenia brytyjskie ze szczegółowym planowaniem sieci połączeń i bieżącym ich weryfikowaniem poprzez zbieranie opinii pasażerów.

Koszt szacunkowy działania takiego departamentu lub wydzielonej instytucji na kształt miejskich zarządów transportu powinien wynosić zaledwie maksymalnie ok. 1,5-2,0 mln zł rocznie przy zatrudnieniu ok. 15-20 pracowników. Przy mniejszym zakresie badań rynkowych winno to być do 1,0 mln zł. Dla porównania w tej chwili w PKP Intercity administracja wynosi ponad 1500 pracowników, z tego za zadania pozostające w gestii resortu odpowiada ok. 100-150 pracowników, a ponoszone koszty wynoszą ok. 10-15 mln zł.

Kwoty te są kilku – kilkunastokrotnie niższe niż straty PKP Intercity spowodowane złym obiegiem taboru, planowaniem oferty nie pod potrzeby pasażerów, a pod potrzeby organizacyjne spółki. W efekcie nowy tabor wymagający jak we wszystkich innych krajach europejskich, nie wyłączając Rosji, efektywnego wykorzystania, w Polsce jest wykorzystany na połowę gwizdka, co generuje te same koszty pozyskania taboru, ale nie zmniejsza zapotrzebowania na tabor starego typu. Działania takie są w perspektywie długoterminowej tragiczne. Przy tym modelu rabunkowa gospodarka PKP IC prowadzi do braku realizacji przeglądów wagonów na kwotę rocznie teoretycznie 250 mln zł, a faktycznie wobec

zaległości remontowych ok. 400-500 mln zł rocznie. Przy tym modelu bez zmian systemowych PKP Intercity w ciągu kilku lat prostą drogą idzie w stronę bankructwa lub trwałego ograniczenia przewozów. Spółka nie wykona większości zamówionej pracy eksploatacyjnej (brak 1500 sprawnych wagonów) zgodnie z umową 10-letnią, co zresztą ma miejsce praktycznie od początku trwania tej umowy, ale w mniejszej skali.

Działania „krajowego” ZTM-u winny określić warunki wykonywania oferty przez PKP Intercity w celu zapewnienia realizacji potrzeb przewozowych. To jest w skali roku co najmniej ilości pracy eksploatacyjnej wynikającej z poziomu **33,1 mln pockm** zaplanowanego w umowie 10-letniej bez zadania B (odrzuconego przez KE, jako pozostającego poza obszarem użyteczności publicznej) z uwzględnieniem poniższych wytycznych:

1. Praca eksploatacyjna w segmencie użyteczności publicznej na poziomie nie niższym niż planowany w 2011 r. na poziomie 33,1 mln pockm w ruchu krajowym i 3,9 mln pockm w ruchu międzynarodowym, łącznie minimum 37 mln pockm.
2. Taktowanie na trasach głównych pociągów pospiesznych co minimum 2 godziny.
3. Zapewnienie całorocznej dostępności wszystkich ośrodków i tras zgodnie z planem transportowym kraju, w tym ośrodków wykluczonych i dyskryminowanych transportowo jak Bieszczady, Mazury, Grudziądz, Legnica, Zamojszczyzna, szereg miast powyżej 50 tys. mieszkańców, miasta powiatowe na obecnie eksploatowanej sieci, Nadodrzancka etc.
4. Trasowanie pociągów w ramach użyteczności publicznej na minimum 130-140 km/h oprócz linii o niższych parametrach liniowych niż 125 km/h.
5. Optymalne wykorzystanie w segmencie użyteczności publicznej pozyskanego taboru (Flirt, Dart, wagony dla tras Przemyśl – Szczecin i Wrocław – Gdynia) w celu ograniczenia potrzeb na wagony osobowe w sali spółki do poziomu poniżej 1000 wagonów i ok. 200-250 lokomotyw.
6. Nadzór właścicielski nad PKP IC w celu efektywnego i zgodnego z planami z 2010-2012 wykorzystania ED250 w segmencie komercyjnym praca 9,5 mln pockm, a nie o 1/3 niższa.
7. Uzupełnienie segmentu kolejowego oferty PKP Intercity o trasy autobusowe np. łączące z ośrodkami poza siecią kolejową np. Jastrzębie Zdrój, Hrubieszów, Łomża itp. na jednym bilecie, w ramach jednego systemu połączeń - na wzór rozwiązań stosowanych przez PKP do 1939 r., a obecnie prowadzonych przez koleje niemieckie, czeskie, austriackie, francuskie, brytyjskie.
8. Wprowadzenie jednolitego biletu na pociągi różnych kategorii jako warunku otrzymania przez operatorów rekompensaty z budżetu państwa za stosowanie ulg ustawowych<sup>8</sup>.
9. Likwidacja obligatoryjnej rezerwacji miejsc jako jednej z głównych przyczyn załamania na rynku przewozowym w latach 2012-2014 i modelu uniemożliwiającego wykorzystanie przewozów użyteczności publicznej w dowozach do pracy/ miejsc edukacji (przejazdy codzienne)
10. Wprowadzenie powszechnego systemu zniżek biletowych dla stałych pasażerów, rozliczanych proporcjonalnie do wykonywanej pracy przewozowej w kraju (dane UTK) dostępnych za kwotę np. 50 i 300-500 zł na wzór Bahn Card 25, 50, biletów sieciowych na 24 h, tydzień, miesiąc dla pojedynczych osób i grup 2-6 osób, zniżek w PKP Intercity na wzór stosowanej w Przewozach Regionalnych oferty Ty i raz, dwa, trzy.

---

<sup>8</sup> Państwo dysponuje potężnym narzędziem wpływania na operatorów (przewoźników) w celu zapewnienia jednolitego wspólnego biletu na wszystkie pociągi w kraju tj. od osobowych do ekspresów. Jest nim wypłacana rocznie w kwocie ponad 200 mln zł dotacja do ulg ustawowych dzielona na wszystkie kolejowe spółki pasażerskie. Rzecz w tym, że resort z tego narzędzia nie korzysta na szkodę rynku i kieszeni pasażerów.

11. Wprowadzenie dopłaty do cen biletów okresowych osobowych nie wyższej niż 20%, umożliwiającej korzystanie na bilety okresowe zakupione na ruch regionalny z komunikacji dalekobieżnej na wykupionym odcinku (wykorzystanie synergii oferty kolejowej do poprawy konkurencyjności kolei).
12. Podnoszenie cen biletów nie więcej niż o wskaźnik inflacji.

Ostatnie działania mają na celu zapewnienie spójności systemu kolejowego, jego dostępności za pomocą jednego biletu. W czasie, gdy takie rozwiązania dyskutuje się w Parlamencie Europejskim, Polska z systemem oddzielnych taryf wprowadzonym na kolei po 2009 r. jest skamieliną.

Zwracamy uwagę, że za te działania odpowiada nie operator, ale resort transportu, który finansuje przewozy i rząd przekazując dopłaty do ulg ustawowych. Obecna sytuacja, gdy wbrew interesowi publicznemu oraz logice łączenia kosztów i zasobów różnych operatorów dzieli się na siłę ofertę, i czyni ją niedostępną dla grup korzystających z usług innego przewoźnika. W efekcie kolej jako całość jest niekonkurencyjna. Co z tego, że na danej trasie mamy 2 operatorów kolejowych oferujących po kilka połączeń, skoro np. jeden potrafi dowieźć do pracy, a drugi tylko odwieźć, co wymaga zakupu 2 biletów. Pasażer rezygnuje z takiej oferty. Synergia oferty użyteczności publicznej jest standardem na sieciach kolejowych w Europie. Jej brak w Polsce powoduje, że przewozy są stale poniżej 300 mln pasażerów, czyli niższe niż nawet w krajach z liczbą mieszkańców mniejszą 3-4-krotnie niż Polska.

### **5.3. Poziom instytucjonalny – likwidacja raka zżerającego polską kolej**

W Danii w sytuacji uzyskania przez koleje państwowe najgorszego wyniku finansowego w historii - przy spadku zaufania do kolei pasażerów i uzyskania najniższego wskaźnika punktualności dokonano głębokiej korekty zarządzania. Cały zarząd został zwolniony. Po dwóch latach w wyniku zmian koleje duńskie DBB zaczęły przynosić zyski, wprowadzono szeroki program inwestycji (odważny plan inwestycji one hour model – dostępność kolei ze stolicą w ciągu godziny, nowa linia pod morzem itp.), wszystkie wskaźniki – zadowolenie pasażerów, punktualność, liczba pasażerów w pociągach wzrosły.

W Polsce, gdzie najniższą punktualność kursowania pociągów notuje właśnie spółka podległa PKP SA, nic takiego nie nastąpi. Wszystkie bolączki polskiej kolei są bowiem efektem tolerowania raka w strukturze polskiej kolei – niekompetencji, braku współpracy podmiotów do tego zobowiązanych, przerostu zatrudnienia i w jego efekcie braku decyzyjności, unikania kontroli społecznej, tolerowania przez państwo łamania przepisów prawa w grupie PKP, nagradzania złej pracy kadry menadżerskiej.

Przy obowiązującej ustawie z 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe", wg której docelowo PKP SA miało być zlikwidowane, przez 15 lat toleruje się działania PKP SA zmierzające w kierunku zupełnie odwrotnym. Wzmocnieniu roli PKP SA służy przyjęta w 2013 r. przez zarząd PKP SA (w tym obecną minister infrastruktury i rozwoju p. Marię Wasiak) strategia grupy, zakładająca silny nadzór korporacyjny nad takimi spółkami jak PKP Intercity i PKP PLK oraz integrację grupy pod banderą nie państwa, ale PKP SA, traktowanej bez mała jak niezależny byt poza kontrolą. Po pierwszym roku realizacji strategii wynik PKP SA zanurkował na kilkaset milionów złotych straty. Dopiero prywatyzacja kilku podstawowych dla zysku PKP SA spółek – PKL, PKP Cargo itd. pozwoliła uzyskać zysk na poziomie sprzed kilku lat (2011 r.).

Raporty NIK z poprzednich lat piętnowały brak realizacji przez PKP SA zadań, do których spółka została powołana np. szybkiego uporządkowania stanu prawnego gruntów kolejowych. Państwo środki na kolej przeznaczało na wykup akcji PKP PLK ... od PKP SA, czyli de facto wykup za publiczne pieniądze własnego majątku. Równolegle brakowało środków na wkład własny do inwestycji unijnych. Zapewne do początku 2016 r. nie poznamy dokładnych kwot utraconej pomocy unijnej, która w perspektywie 2007-2013 (+2 lata) miała trafić na polską kolej - infrastrukturę i tabor. A kwotę tę można szacować na 8-9 mld złotych.

Przekształcenia polskiej kolei nie wymagają superpośrednika między państwem i spółkami celowymi.

Zmiany winny podążać w celu szybkiej realizacji priorytetowo takich celów jak:

- Przekształcenie PKP PLK w rządową agendę na wzór GDKKIA – plan od ponad 7 lat pozostający w sferze dalekosiężnych celów.
- Włączenie do powyższej agendy rządowej powstałej na bazie PKP PLK takich spółek infrastruktury kolejowej jak PKP Energetyka.
- Efektywny nadzór nad PKP Intercity w wyniku wprowadzenia mechanizmów organizacyjno-kontrolno-sprawczych na poziomie resortu transportu (patrz punkt wyżej nt. stworzenia Krajowego Zarządu Transportu Publicznego).
- Likwidacja PKP SA.
- Stworzenie na wzór dróg wojewódzkich w przypadku akcesu do takiej roli Zarządów Wojewódzkich Linii Kolejowych podlegających samorządom terytorialnym w celu zapewnienia tym liniom dostępności dla inwestycji do funduszy unijnych i krajowych na kolej(na wzór województwa dolnośląskiego, które jako jedyne przejęło linie kolejowe i powierzyło je pieczy Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei).

#### **5.4. Poziom organizacyjno-eksploatacyjny**

W tej części wskażemy obszary wymagające interwencji w samym PKP Intercity. Wcześniej wskazaliśmy na przykładzie porównań z DB jak PKP Intercity odstaje od dobrych praktyk.

Dotyczy to obszaru oferty przewozowej, której pogarszanie obok podwyżek cen biletów nieadekwatnych do jakości usług było powodem drastycznego spadku przewozów. Zasada – więcej jeździsz, masz więcej pasażerów w nowoczesnym przedsiębiorstwie transportowym jest jak wzorzec z Sevres. Rok 2015 r. zapewne to potwierdzi także wobec PKP Intercity, gdy przewozy odbiją się po spadku spowodowanym kasowaniem pociągów w 2014 r.

Cel do osiągnięcia:

- W perspektywie 2018 r. przewiezienie na obszarze Polski przez PKP Intercity 51 mln pasażerów, czyli na poziomie roku 2011 r. przewozów w ruchu dalekobieżnym.

Narzędzia realizacji:

- Praca eksploatacyjna PKP Intercity na poziomie minimum 51-53 mln pockm, z tego 33,1 mln pockm dla przewozów krajowych i 3,9 mln pockm dla pociągów międzynarodowych finansowanych przez rząd, 9-9,5 mln pockm dla oferty realizowanej ED250.
- Zapewnienie oferty zapewniającej dostępność kraju przy pomocy kolei – propozycje takiego podziału przedstawiamy na końcu rozdziału.
- Wykorzystanie do realizacji zasobów umożliwiających poprawę wyniku finansowego bez źródeł zewnętrznych (budżet państwa).
- Zmniejszenie ilości taboru do realizacji przewozów zgodnie z praktykami w tym zakresie na obszarze UE i możliwościami finansowymi PKP IC.

Efektywność działania w celu realizacji przewozów w interesie społecznym:

Do realizacji przewozów o charakterze całorocznym wykorzystanie zasobów w postaci:

- 14 ED74, z tego 10 w obiegach (rezerwa 29%)
- 20 ezt Flirt, z tego 18 w obiegach (rezerwa 10%)
- 20 ezt Dart, z tego 15 w obiegach (rezerwa 25%)
- 20 ED250, z tego 18 w obiegach (rezerwa 10%) - **przewozy kwalifikowane**
- 10 lokomotyw, EU44 z wagonami, z tego 9 w obiegach (rezerwa 10%) - **przewozy kwalifikowane**
- 11 lokomotyw EP09 z wagonami na 160 km/h, z tego 7 w obiegach (rezerwa 36%) - **przewozy kwalifikowane**
- **7 lokomotyw EP09 z wagonami na 160 km/h, z tego 5 w obiegach (rezerwa 29%) - przewozy międzynarodowe (granica Zebrzydowice)**
- 9 lokomotyw EP08 z wagonami na 140 km/h, z tego 7 w obiegach (rezerwa 22%)
- 3 lokomotywy EP07A z wagonami na 160 km/h, z tego 2 w obiegach (rezerwa 33%)
- 28 lokomotyw EP09 z wagonami na 160 km/h, z tego 22 w obiegach (rezerwa 21%)
- 25 lokomotyw EP07 z wagonami na 160 km/h, z tego 15 w obiegach (rezerwa 40%)
- 10 lokomotyw Gama, z tego 8 w obiegach (rezerwa 20%)
- lokomotywy zmodernizowane SM42 – sezony: Łeba, Mazury, Bieszczady etc.
- rezerwa na pociągi sezonowe - lokomotywy EU/EP07 w ilości 50 sztuk z rezerwą
- łącznie dla przewozów użyteczności publicznej w ruchu krajowym ok. 460 wagonów 2-klasy i 90 wagonów 1-klasy, 50 wagonów kuszetek i sypialnych, z tego ok. 460-500 dla kursów całorocznych (rezerwa 20%) plus rezerwa na pociągi sezonowe 300 wagonów 1- i 2-klasa, 50 wagonów typu kuszетка, sypialny.

Powyższe nie obejmuje zapotrzebowania na tabor do obsługi linii Warszawa - Łódź (70 wagonów i 7 lokomotyw EU07), gdyż nie są one objęte umową na usługę publiczną lecz wykonywane są komercyjnie.

Powyższe zapotrzebowanie oznacza, że wszystkie wagony wykonujące PTZ powinny mieć prędkość max 160 km/h. Dodatkowo należy doliczyć do tego wagony kursujące w pociągach dalekobieżnych i kwalifikowanych (18 obiegów) po średnio 7 wagonów (łącznie 126 wagonów bez rezerwy, nie licząc wagonów obcych firm przewozowych). Przy takiej modyfikacji organizacji przewozów PKP IC potrzebowałoby w sumie ok. 1060-1100 wagonów, czyli ok. 42% tego czym obecnie spółka dysponuje. W sumie ponad 1500 wagonów w wieku 25-40 lat byłoby spółce zbędne.

Podobny proces dotyczyłby lokomotyw serii EU07-EP07, których przy obecnym ilostanie ok. 250 sztuk, potrzeba przy dużo większej skali kursów sezonowych niż obecnie i przy zachowaniu ok. 30% rezerwy - 1/3 tego co obecnie. Spółka nie potrzebowałaby zatem wszystkich lokomotyw w wieku powyżej 30 lat (ponad 110 sztuk) i innych równie wiekowych, w wieku ok. 30 lat.

Do tego niezbędne jest jednak skorygowanie organizacji przewozów - w celu stworzenia oferty przewozowej w oparciu o ruch wahadłowy, tak jak ma to miejsce np. na kolei niemieckiej, austriackiej, brytyjskiej, czy czeskiej. Warto zwrócić uwagę, że przewidziano dla wszystkich grup taboru o niższym poziomie sprawności rezerwę na poziomie minimum 20%.

A dla oferty przewozowej założenie realizacji przewozów taborem o wyższych parametrach oznacza znacznie skrócenie czasów jazdy. Aby to było możliwe niezbędne jest skorzystanie z dobrych praktyk w tym zakresie.

**Tabela 10. Proponowany podział pracy eksploatacyjnej w ramach PUP (użyteczność publiczna) na poziomie pracy eksploatacyjnej 37 mln pockm bazującej na roku 2011 r. w celu poprawy wyniku finansowego PKP IC i znacznego wzrostu przewozów pasażerów do 2017-2018 r.**

Lp.	Odcinki	Km	Par w dobie	(1-7)	w tym (D)	(1-5,7)	(1-6)	Pociągów na odcinku	Częstotliwość	Km w dobie	Udział w zleconych przez MIR przewozach	Pockm/rok	Uwagi
Łącznie		37000000								101370			
<b>OFERTA CAŁOROCZNA</b>													
1	Kraków – Przemyśl	244,3	9	7	2			18	Co 2 godziny	4398	4,34%	1 485 044	9 par z tego 2 w dni robocze bez 7-9 dni
2	Kraków – Wrocław	255,9	9	7	2			18	Co 2 godziny	4606	4,54%	1 555 391	9 par z tego 2 w dni robocze bez 7-9 dni
3	Wrocław – Poznań	164,5	15	9	5	0,5	0,5	30	Co 1 godzinę	4934	4,87%	1 580 403	15 par z tego 5 w dni robocze bez 7-9 dni
4	Poznań – Szczecin	210,4	9	7	2			18	Co 2 godziny	3788	3,74%	1 278 933	9 par z tego 2 w dni robocze bez 7-9 dni
5	Poznań – Gdynia	332,7	8	7	1			16	Co 2 godziny	5323	5,25%	1 861 129	8 par z tego 1 w dni robocze bez 7-9 dni
6	Poznań – Olsztyn	304,6	4	3		0,5	0,5	8	4 pary w dobie	2436	2,40%	855 791	4 pary w dobie z tego 1 w dni robocze bez 7-9 dni
7	Poznań – Zielona Góra	134,3	4	3	1			8	4 pary w dobie	1075	1,06%	359 204	4 pary w dobie z tego 1 w dni robocze bez 7-9 dni
8	Poznań – Katowice	318,9	2	1		0,5	0,5	4	2 pary w dobie	1276	1,26%	430 483	2 pary w dobie
9	Poznań – Kołobrzeg	265,6	2	2				4	2 pary w dobie	1062	1,05%	387 718	2 pary w dobie
10	Gdynia – Szczecin	349,8	5	4	0	0,5	0,5	10	Co 2 godziny	3498	3,45%	1 238 299	Co 2 godziny
11	Gdynia – Koszalin	177,3	1		1					0	0,00%	85 813	
12	Gdynia – Kołobrzeg	219,7	1	1				2	1 para w dobie	439	0,43%	160 411	codziennie bez 2 dni
13	Poznań – WWO	308,9	5	4	1			10	Co 2-4 godziny	3089	3,05%	1 051 530	Co 2-4 godziny
14	Warszawa – Kraków p. Kielce	324,0	8	4	3	0,5	0,5	16	Co 2 godziny	5184	5,11%	1 617 403	8 par z tego 2 w dni robocze bez 7-9 dni na odc. Warszawa-Kielce i 10 par na odc. Radom-Kraków
15	Warszawa – Kielce	191,9	1			0,5	0,5	2	1 para w dobie	384	0,38%	116 100	
16	Warszawa – Katowice p. Kozłuszki	318,9	7	5	1	0,5	0,5	14	Co 2 godziny	4465	4,40%	1 516 051	7 par z tego 1 w dni robocze bez 7-9 dni



16A	Warszawa – Częstochowa p. Kozłowski	228,8	1		0,5	0,5	2	1 para w dobie	458	0,45%	138 394		
17	Gdynia – Olsztyn	197,7	7	5	1	0,5	0,5	14	Co 2 godziny	2768	2,73%	940 070	Co 2 godziny
18	Warszawa – Lublin	185,4	9	6	1	1	1	18	Co 2 godziny	3337	3,29%	1 131 682	Razem 12 par z kursem międzynarodowym i poc. Warszawa-Rzeszów
19	Warszawa – Terespol	212,4	3	1	1	0,5	0,5	6	Co 2-6 godzin	1274	1,26%	389 472	razem 5 par z pociągami międzynarodowymi
20	Warszawa – Białystok	180,1	8	6	2			16	Co 2 godziny	2882	2,84%	963 234	razem 2 pary do Suwałk i 9 par do Białegostoku, z tego 2 pary w D bez 7-9 dni
20A	Elk – Białystok(WWO)	103,2	1			0,5	0,5	2	1 para w dobie	206	0,20%	62 458	
21	Warszawa – Olsztyn	227,3	7	4	3			14	Co 2 godziny	3182	3,14%	993 603	Co 2 godziny
22	Warszawa – Wrocław p. Częstochowę	426,4	2	1		0,5	0,5	4	Środek dnia, noc	1706	1,68%	575 632	Środek dnia, noc
23	Warszawa – Wrocław p. Łódź	376,6	7	5	2			14	Co 2 godziny	5272	5,20%	1 739 139	Co 2 godziny
23A	(Białystok) WWO – Łódź	132,0	1			0,5	0,5	2	1 para w dobie	264	0,26%	79 860	
24	Warszawa – Bydgoszcz	290,2	9	6	3			18	Co 2 godziny	5224	5,15%	1 692 534	Co 2 godziny, szczyt co 1 godzina
25	Warszawa – Rzeszów p. Lublin	388,1	2	2				4	2 pary w dobie	1552	1,53%	566 626	z pominięciem Skarżyska przez Lublin
26	Bydgoszcz – Łódź	228,3	5	4	1			10	Co 4 godziny	2283	2,25%	777 041	Co 4 godziny
27	Bydgoszcz – Gorzów	204,7	1	1				2	1 para w dobie	409	0,40%	149 396	codziennie
28	Łódź – Kraków	274,0	4	3	1			8	4 pary w dobie	2192	2,16%	732 676	3 pary w dobie (co 4-6 godzin)
29	Łódź – Katowice	245,9	3	3				6	3 pary w dobie	1475	1,46%	538 521	3 pary w dobie (co 4-6 godzin)
30	Lublin – Kraków	338,1	2	2				4	2 pary w dobie	1353	1,33%	493 673	4 pary na odc. Lublin-Kielce
31	Lublin – Katowice	371,0	2	1		0,5	0,5	4	2 pary w dobie	1484	1,46%	500 841	4 pary na odc. Lublin-Kielce
32	Rzeszów – Zamość	205,6	2		1	0,5	0,5	4	2 pary w dobie	823	0,81%	227 027	E/B i w dni robocze
33	Przemyśl – Skarżysko	247,9	1	1				2	1 para w dobie	496	0,49%	180 967	2 pary w dobie, w tym 1 bez sobót
34	Białystok – Olsztyn	269,5	2	1		0,5	0,5	4	2 pary w dobie	1078	1,06%	363 855	2 pary w dobie
35	Kraków – Zakopane	143,9	2	1		0,5	0,5	4	2 pary w dobie	575	0,57%	194 229	2 pary w dobie, w tym 1 bez sobót
36	Kraków – Krynica	226,8	1			0,5	0,5	2	1 para w dobie	454	0,45%	140 616	codziennie
37	Katowice – Racibórz	77,9	1			0,5	0,5	2	1 para w dobie	156	0,15%	48 318	codziennie
38	Wisła Uzdrowisko – Katowice	87,6	1			0,5	0,5	2	1 para w dobie	175	0,17%	54 317	codziennie
39	Bielsko Biala – Katowice	55,3	2	1		0,5	0,5	4	2 pary w dobie	221	0,22%	74 701	codziennie

40	Szczecin – Świnoujście	114,4	1	1		2	1 para w dobie	229	0,23%	83 512	codziennie	
41	Wrocław – Jelenia Góra	127,0	2	1	0,5	0,5	4	2 pary w dobie	508	0,50%	171 450	2 pary w dobie, w tym 1 bez sobót
42	Poznań – Łódź	247,0	4	2	1,0	1,0	8	2 pary w dobie	1976	1,95%	666 814	4 pary w dobie
43	Katowice – Gdynia	553,0	1	1			2	1 para w dobie	1106	1,09%	403 660	codziennie
44	Gorzów – Poznań	142,9	1		0,5	0,5	2	1 para w dobie	286	0,28%	88 573	termin E/B
45	Bydgoszcz – Gdynia	180,7	3	2	0,5	0,5	6	3 pary w dobie	1084	1,07%	375 902	12 par z kursami Poznań-Gdynia i Katowice-Gdynia
46	Legnica – Wrocław	65,1	1		0,5	0,5	2	1 para w dobie	130	0,13%	40 370	termin E/B
47	Katowice – Wrocław	178,5	1		0,5	0,5	2	1 para w dobie	357	0,35%	110 670	termin E/B, uzupełnienie pozostałej oferty
48	Katowice – Kraków	77,4	1		0,5	0,5	2	1 para w dobie	155	0,15%	47 991	termin E/B, uzupełnienie pozostałej oferty
49	Warszawa – Gdynia	344,9	2	2			4	2 pary w dobie	1379	1,36%	503 507	codziennie
50	(Warszawa) Białystok – Suwałki	140,1	1	0	0,5	0,5	2	1 para w dobie	280	0,28%	63 379	termin E/B, uzupełnienie do poc. międzynarodowego - rano z Suwałk, po południu powrót
51	Wrocław – Zielona Góra	153,9	1		0,5	0,5	2	1 para w dobie	308	0,30%	94 649	termin E/B
52	Grudziądz – Bydgoszcz	74,3	1		0,5	0,5	2	1 para w dobie	149	0,15%	45 695	termin E/B, pociąg Grudziądz-Warszawa
53	Rzeszów – Sanok	132,3	1		0,5	0,5	2	1 para w dobie	265	0,26%	81 365	termin E/B
54	Wrocław – Bielsko-Biała	218,9	1	1			2	1 para w dobie	438	0,43%	158 892	codziennie bez 2 dni
55	Wrocław – Kudowa	137,4	1		0,5	0,5	2	1 para w dobie	275	0,27%	84 527	termin E/B

32 349 533 [POCKM]

Lp.	Odcinki	Km	Par w dobie	50 dni	70 dni	100 dni	Pociągów na odcinku	Częstotliwość	Km w dobie	Udział w zleconych przez MIR przewozach	Pockm/rok	Uwagi
<b>OFERTA SEZONOWA</b>												
56	Hel – Gdynia	76,2	2		2		4	2 pary w dobie	60	0,06%	21 340	2 pary w dobie 70 dni w roku
57	Łeba – Gdynia	91,1	2		2		4	2 pary w dobie	72	0,07%	25 517	2 pary w dobie 70 dni w roku
58	Ustka – Białogard	108,7	2		2		4	2 pary w dobie	86	0,08%	30 440	2 pary w dobie 70 dni w roku
59	Szczecin – Świnoujście	114,4	2		2		4	2 pary w dobie	90	0,09%	32 032	2 pary w dobie 70 dni w roku

60	Poznań – Kołobrzeg	265,6	3	3	6	3 pary w dobie	314	0,31%	111 535	3 pary w dobie 70 dni w roku	
61	Kraków – Zakopane	143,9	1	1	2	1 para w dobie	80	0,08%	28 775	1 para w dobie 100 dni w roku	
62	Kraków – Zakopane	143,9	1	1	2	1 para w dobie	39	0,04%	14 387	1 para w dobie 50 dni w roku	
63	Kraków – Krynica	226,8	1	1	2	1 para w dobie	127	0,13%	45 360	1 para w dobie 100 dni w roku	
64	Stróże – Sanok	107,9	1	1	2	1 para w dobie	60	0,06%	21 584	1 para w dobie 100 dni w roku	
65	Elk – Olsztyn p. Giżycko	166,3	1	1	2	1 para w dobie	66	0,06%	23 280	1 para w dobie 70 dni w roku	
66	Warszawa – Gdynia	349,1	1	1	2	1 para w dobie	195	0,19%	48 874	1 para w dobie 70 dni w roku	
67	Warszawa – Kraków CMK	297,6	1	1	2	1 para w dobie	166	0,16%	59 512	1 para w dobie 100 dni w roku	
68	Warszawa – Kraków	324,0	1	1	2	1 para w dobie	181	0,18%	64 800	1 para w dobie 100 dni w roku	
69	Poznań – Katowice	318,9	1	1	2	1 para w dobie	178	0,18%	63 775	2 pary w dobie 100 dni w roku	
70	Warszawa – Bydgoszcz	290,2	1	1	2	1 para w dobie	114	0,11%	40 630	1 para w dobie 100 dni w roku	
71	Bydgoszcz – Gdynia	180,7	1	1	2	1 para w dobie	101	0,10%	36 144	1 para w dobie 100 dni w roku	
72	Łódź – Katowice	247,9	1	1	2	1 para w dobie	139	0,14%	49 589	1 para w dobie 100 dni w roku	
73	Bydgoszcz – Łódź	228,3	1	1	2	1 para w dobie	128	0,13%	45 655	1 para w dobie 100 dni w roku	
74	Wrocław – Szklarska Poręba	159,3	1	1	2	1 para w dobie	89	0,09%	31 860	1 para w dobie 100 dni w roku	
75	Bydgoszcz – Kołobrzeg	257,2	1	1	2	1 para w dobie	101	0,10%	36 015	2 pary w dobie 70 dni w roku	
76	Poznań – Szczecin	210,4	1	1	2	1 para w dobie	83	0,08%	29 459	1 para w dobie 70 dni w roku	
77	Wrocław – Poznań	164,5	1	1	2	1 para w dobie	65	0,06%	23 024	1 para w dobie 70 dni w roku	
78	Bielsko Biala – Katowice	55,3	1	1	2	1 para w dobie	22	0,02%	7 747	1 para w dobie 70 dni w roku	
79	Kraków – Wrocław	264,6	1	1	2	1 para w dobie	104	0,10%	37 042	1 para w dobie 70 dni w roku	
80	Wrocław – Kołobrzeg	493,6	1	1	2	1 para w dobie	195	0,19%	69 101	1 para w dobie 70 dni w roku	
81	Wrocław – Kudowa	137,4	1	1	2	1 para w dobie	54	0,05%	27 488	1 para w dobie 100 dni w roku	
									60	1 024 965	[POCKM]
									0,83%	33 374 498	[POCKM]
<b>Praca eksploatacyjna przewozów użyteczności publicznej w ruchu krajowym</b>									<b>33 374 498</b>	<b>[POCKM]</b>	
<b>Wymóg pockm z 2011 r.</b>									<b>33 100 000</b>	<b>[POCKM]</b>	
<b>Nadwyżka nad minimum</b>									<b>274 498</b>	<b>[POCKM]</b>	

Lp.	Odcinki	Km	Par w dobie	(1-7) w tym (D)	(1-5,7)	(1-6)	Pociągów na odcinku	Częstotliwość	Km w dobie	Udział w zleconych przez MIR przewozach	Pockm/rok	Uwagi
<b>OFERTA MIĘDZYNARODOWA</b>												
82	Warszawa – Zebrzydowice	379,0	1	1			2	1 para w dobie	758	0,75%	276 670	codziennie (Chopin)
83	Warszawa – Zebrzydowice	379,0	5	4	0,5	0,5	10	5 par w dobie (takt 2h)	3790	3,74%	1 339 765	5 par w dobie (takt 2h)
84	Warszawa – Dorohusk	284,2	1	1			2	1 para w dobie	568	0,56%	206 307	Codziennie bez 2 dni (wagony Kijów-Warszawa)
85	Warszawa – Trakiszki	357,5	1	1			2	1 para w dobie	715	0,71%	259 553	razem 2 pary do Suwałk i 10 par do Białegostoku, bez 2 dni
86	Warszawa – Terespol	212,4	2	2			4	2 pary w dobie	849	0,84%	308 350	razem 5 par z kursami krajowymi
87	Medyka – Przemyśl	15,0	2	2			4	2 pary w dobie	60	0,06%	21 660	2 pary w dobie Lwów-Warszawa/Kraków, bez 4 dni
88	Gdynia – Mamonowo	161,9	1	1			2	1 para w dobie	324	0,32%	115 906	1 para w dobie bez 7 dni
89	Gdynia – Kostrzyn p. Chojnice	400,5	1	1			2	1 para w dobie	801	0,79%	290 766	1 para w dobie Gdynia-Berlin, bez 2 dni
90	ruch przygraniczny (tylko ściana wschodnia)						0				150 000	pociągi Rawa Ruska-Lublin (wagony do/z Warszawa)
91	Warszawa – Frankfurt	480,0	1	1			2	1 para w dobie	960	0,95%	350 400	pociąg Warszawa-Zurych/Amsterdam
92	Wrocław – Gorlitz	163,3	1	1			2	1 para w dobie	327	0,32%	118 556	1 para w dobie z wagonami Drezno-Kraków, bez 2 dni
93	Kraków – Forst	431,9	1	1			2	1 para w dobie	864	0,85%	313 578	1 para w dobie, bez 2 dni
94	Wrocław – Międzyzlesie	130,0	1	1			2	1 para w dobie	260	0,26%	94 344	1 para w dobie z wagonami Praga-Gdynia bez 2 dni
95	Kraków – Zebrzydowice	119,0	1	1			2	1 para w dobie	238	0,23%	86 394	1 para w dobie
								0,83%		Odchyłka od minimum	3 932 249	[POCKM]
<b>Praca eksploatacyjna przewozów użyteczności publicznej w ruchu międzynarodowym</b>											<b>3 932 249</b>	[POCKM]
<b>Wymóg pockm z 2011 r.</b>											<b>3 900 000</b>	[POCKM]
<b>Nadwyżka nad minimum</b>											<b>32 249</b>	[POCKM]

Wzrost kosztów, wynikający z rozszerzenia oferty przewozowej, obejmie trzy grupy kosztowe:

- opłaty za dostęp do torów
- energię trakcyjną
- potrzeby wykonywania częstszych przeglądów eksploatowanego taboru.

W stosunku do szacunków za 2014 r. praca eksploatacyjna PKP IC wzrosłaby w segmencie PUP z 30 do 37 mln pockm tj. o ok. 23%. Jednak od strony organizacji przewozów nie uległoby zmianie zapotrzebowania na maszynistów i drużyny pociągowe, czy obsługę pasażerów. Te koszty zasadniczo by nie uległy zmianie.

Koszty zmiennie pochłonęłyby szacunkowo: 63 mln zł za opłaty dla PKP PLK, 49 mln zł za zużycie energii trakcyjnej i 28 mln zł kosztów utrzymaniowo-naprawczych. Łącznie dodatkowe koszty rozszerzonej o 23% w stosunku do 2014 r. wynoszą zatem szacunkowo 140 mln zł, czyli 8% kosztów PKP Intercity. Ale towarzyszą im oszczędności, co prawda trudne do wyliczenia, bo dotyczące uniknięcia idących w setki milionów złotych kosztów napraw taboru, który bez korekty oferty trzeba będzie wykonać. Spółka powinna też dokonać korekty struktury zatrudnienia, która wynosi 22% w sektorze administracyjno-biurowym. A przewoźnik opiera swoją działalność na usługach, gdzie poziom administracji wynosi maksymalnie 10%. W PKP Intercity w samej centrali spółki pracuje... blisko 700 osób, gdy w 5 tzw. zakładach spółki pracuje po ok. 150 kolejnych.

Oznacza to, że w wyniku pozbycia się części personelu nie odpowiadającego za uzyskiwane przychody, ani realizację przewozów możliwe jest uzyskanie rocznych oszczędności w kwocie ok. 35-40 mln zł.

Poprawa oferty przewozowej docelowo względem 2014 r. o 23% powinna zapewnić wzrost przewozów średniorocznie o minimum 10-15% tj. 2-3 mln pasażerów w segmencie użyteczności publicznej, co przy średnim przychodzie z przejazdu pasażera w kwocie ok. 40 zł z ulgami ustawowymi, zapewniłoby dodatkowe przychody rocznie w wysokości ok. 80-120 mln zł.

W efekcie cała operacja dostosowania oferty przewozowej do wymogów podpisanej w 2011 r. umowy 10-letniej nie tylko, że nie zwiększy kosztów podatnika, ale powinna je zmniejszyć. Szacunkowo w przedziale do 20 mln zł rocznie w pierwszym roku wdrożenia. W kolejnych latach zaś przychody powinny rosnąć degresywnie szacunkowo o poziom ok. 80, 60, 50 mln zł i w takiej też wielkości winna spadać rekompensata z budżetu państwa do PKP Intercity, przy zapewnieniu niezależnie od tego tzw. należnego zysku. Spadek średniego przychodu z pasażera przy wzroście ich liczby będzie wynikiem powrotu PKP Intercity do obsługi przewozów w codziennych dojazdach do pracy i nauki, które są wykonywane na bilety okresowe.

**Tabela 11. Szacunkowe wielkości przewozów przy dostosowaniu oferty użyteczności publicznej do wymogów umowy 10-letniej z 2011 r. przy korekcie oferty od rozkładu jazdy 2016/2017.**

Rok	Praca eksploatacyjna PUP [mln pockm]	Przewozy pasażerów PUP [mln osób]	Szacowane przychody z uwzględnieniem refundacji ulg ustawowych [mln zł]
2014	30	20	900
2015	31	21	900
2016	32	22	950
2017	37	25	1050
2018	37	28	1130
2019	37	31	1190
2020	37	34	1240

**Szacunki przychodów z przewozów kolejną w ramach przewozów użyteczności publicznej przewidują ich wzrost w okresie 2014-2020 po poprawie oferty wg bardzo ostrożnych założeń o blisko 400 mln zł (bez uwzględniania inflacji).**

Pamiętajmy, że najważniejsze korzyści tej korekty oferty przewozowej obejmują takie aspekty jak:

- znaczną poprawę oferty przewozowej użyteczności publicznej – de facto przywrócenie wszystkich skasowanych w ostatnich latach połączeń;
- wyeliminowanie dyskryminacji transportowej znacznych obszarów Polski;
- uruchomienie wielu nowych połączeń międzynarodowych;
- na głównych liniach zaoferowanie taktu pociągów PUP co 2 godziny w 80% prowadzonych środkami trakcyjnymi na prędkość maksymalną 140-160 km/h;
- brak potrzeby wydatkowania rocznie w latach 2016 minimum 400 mln zł (400 wagonów), a potem 2017-2020 minimum 250-300 mln zł (250-300 wagonów) na modernizację taboru – potrzeby te ulegną ograniczeniu do ok. 50 mln zł rocznie (50 wagonów);
- dostosowanie struktury PKP Intercity do potrzeb i wymogów współczesnego przedsiębiorstwa przewozowego;
- ograniczenie kosztów w latach 2016-2020 łącznie o ok. 800 mln zł na przychodach i ok. 1 100 mln zł na kosztach napraw oraz o ok. 200 mln zł na kosztach zbędnej administracji;
- **ograniczenie rekompensaty z budżetu państwa do przewozów użyteczności publicznej w latach 2017-2020 mimo kosztów nowych pociągów w wysokości 560 mln zł. powinno wynieść ok. 1,5 mld zł.**

W październiku 2013 r. resort transportu zwiększył dofinansowanie w ramach umowy 10-letniej przewozów objętych PUP o 1,7 mld zł z 2,8 mld zł do 4,5 mld zł. Ponieważ zmianom tym nie towarzyszyła poprawa oferty przewozowej, wręcz odwrotnie - jej znaczne pogorszenie, takie działania noszą znamiona niedozwolonej pomocy publicznej. Gdyby sektor przewozów

dalekobieżnych został poddany przetargom, jak ma to miejsce w Wielkiej Brytanii, przewozy, które w takich krajach jak Niemcy, Włochy, Francja, są rentowne, nie wymagałyby tak znacznego wsparcia publicznego. Pociągi zostały wycofane z linii, które są typowymi trasami użyteczności publicznej jak trasy do Suwałk, w Bieszczady, Zamościa, Grudziądz itd. W efekcie na PKP Intercity ciąży obowiązek wykazania, że rekompensata do przewozów nie jest w istocie niedozwoloną pomocą publiczną. Administracja spółki na poziomie 1,5 tys. pracowników dowodzi, że dotacje są przeznaczane nie na realizowanie przewozów, lecz na często tworzone wysokopłatne stanowiska biurowe.

W tym kontekście w celu uniknięcia przez Polskę problemów z przyznaniem niedozwolonej pomocy publicznej spółce PKP Intercity, nasze propozycje powinny być potraktowane jako szansa nie tylko dla polskiej kolei pasażerskiej odbudowy rynku, ale po wprowadzeniu reformy sieci połączeń objętych PUP uczciwe wycofanie się z aneksu do 10-letniej umowy ramowej pomiędzy MIR i PKP Intercity z października 2013 r. Podpisując w 2011 r. umowę na 10 lat uzasadniano wybór PKP Intercity z przyznania bezpośredniego jego pozycją rynkową, posiadaniem zasobów, know-how, znajomością rynku, parkiem taborowym.

Po zaledwie dwóch latach od zlecenia przewozów w obliczu wzrostu dofinansowania o 62% przy ograniczeniu sieci połączeń nie ma możliwości obrony tych argumentów. Od początku obowiązywania umowy wykonane przewozy nigdy nie były zgodne z planowanymi wielkościami, ani wymaganymi trasami. Znaczna część uruchamianych przez PKP Intercity tras obejmuje na dodatek pociągi wg definicji regionalne np. trasy Warszawa – Lublin, Warszawa – Białystok, Warszawa – Terespol, które zgodnie z definicją przewozów międzywojewódzkich nie kwalifikują się do objęcia rekompensatą ze strony resortu - podobnie ja trasa Łódź – Warszawa.

Naszym raportem pokazujemy, jakie zmiany są konieczne i dlaczego. Liczymy na merytoryczną dyskusję wobec opinii publicznej w kwestiach poruszanych przez nas w niniejszym raporcie.