



Co się dzieje z polskimi kolejami? Kraina PKP jawi się jako strefa dziwna, nieogarniona rozumem, absurdalna. Nawet widziana z dalekiej perspektywy przypomina ni to psa ni wydrę; złożona z 9 spółek (każda o innych zadaniach) jest w części rynkowa, w części zaś - obciążona obowiązkami publicznymi i dofinansowana z budżetu (inwestycje realizuje z dotacją rządową i europejską). Zatrudnia 80 tys. osób (!). Są tu spółki przewozowe i zawiadujące jedynie infrastrukturą.

Zupełnie obok działa największy krajowy przewoźnik - Przewozy Regionalne Sp. z o.o. - obsługujący rocznie setki milionów pasażerów (44% rynku) w pociągach z REGIO w nazwie. Ta z kolei ma "obowiązek służby publicznej" i jest wspólną własnością samorządów województw. Od ponad roku co i rusz któryś z oddziałów regionalnych tej spółki zapowiada bankructwo. Przewozy regionalne zresztą, obejmujące głównie otoczenie dużych aglomeracji to ok. 80% rynku kolejowego (dalsi wielcy przewoźnicy to Koleje Mazowieckie i Szybka Kolej Miejska w Trójmieście).

Sółka Intercity, która obsługuje linie dalekobieżne, należąca do Grupy, jest w istocie marginesem rynku. Koleje zatem to, w perspektywie ekonomicznej, głównie środek codziennego przewożenia ludzi do pracy i z pracy na krótkich dystansach i oczywiście transportu towarów (np. PKP Cargo). Tymczasem tematem roku na kolei jest kupno przez Intercity za granicą pociągów Pendolino (przez złośliwców zwanych już Pseudolino) za 2,64 mld zł (!), chociaż wiadomo, że o przeciętnej szybkości na trasach dalekobieżnych decydują "szybkie" linie, a nie szybkie pociągi.

Jednocześnie grupa PKP, zamiast inwestować w rozwój, z uporem spłaca kolosalne długi z innej epoki (zostało jeszcze 4 mld zł), choć eksperci, np. prof. Bogusław Liberadzki, były minister transportu orzekają, że w istocie "kolej nie ma długów, to państwo ma dług wobec kolei". By się tych długów pozbyć PKP zamierza zarzącać wszystkie kury znoszące złote jajka: trwa wyprzedaż najlepszych części ze 106 tys. ha znakomitych terenów i 40 tys. budynków kolejowych. W 2013r ma to przynieść 170 mln zł, w następnych latach - więcej.

Grupa wymyśliła akcję "dworzec na własność"(!). W jej ramach ma zamiar sprzedać 50 budynków dworcowych, które niejednokrotnie są najlepszymi obiektami handlowymi w niektórych miastach, np. dworzec w Raciborzu z 4 tys. m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej wystawiono za 2,8 mln zł, tereny Wrocławia Głównego - za ok. 15 mln zł za hektar, w Łodzi - 3 ha za jedyne 11 mln zł, w Sosnowcu 5 ha za 8 mln zł itd. Na tych terenach można postawić obiekty, które w ciągu roku przyniosą większe zyski.

Dochodowy przewoźnik PKP Cargo właśnie przygotowujący jest do prywatyzacji giełdowej (25-50% akcji), chociaż koniunktura na giełdzie chyba nie jest najlepsza. Do tego w połowie września Sejm nowelizując budżet odebrał PKP PLK 1 mld zł dotacji na inwestycje, zaś Ministerstwo Finansów pozbawiło Przewozy Regionalne rezerwy celowej 1,2 mld zł na 2014r, a same PLK w trosce o dobro swoich klientów - 70 przewoźników - obniżyły o 20% opłaty dostępu

do torów. Kto zgadnie jaka logika się kryje za tymi faktami? Na czym w tej sytuacji ma polegać troska o rozwój polskich kolei i jakim cudem ten piramidalny chaos decyzyjno-organizacyjny ma nie doprowadzić do klęski i upadku? A może jednak? Przecież w końcu cały świat wzięł się z Chaosu.

Zygmunt Jazukiewicz