



# **Program naprawczy SLD dla kolei**

**Zespół SLD monitorujący Ministerstwo Infrastruktury  
Warszawa 7.01.2011**

		<b>Deutsche Bahn</b>	<b>Grupa PKP SA</b>
<b>przewozy pasażerskie</b>	pas	1,9 mld	281,5 mln
	paskm	76,7 mld	18,4 mld
<b>przewozy towarowe</b>	ton	341 mln	110 mln
	tkm	93,9 mld	29,9 mld
<b>przychody</b>	dla całej grupy	29,2 mld euro (w tym DB Schenker Logistics 11,2 mld euro)  119,6 mld złotych ( w tym 44,8 mld złotych DB Schenker Logistics)	9,7 mld złotych
<b>wynik finansowy netto</b>	skonsolidowany dla całej grupy	830 mln euro (3,3 mld złotych)	-673,7 mln złotych
<b>zatrudnienie</b>	osoby	239382 (w tym 57134 w DB Schenker Logistics)	94561
<b>przychody na pracownika</b>		121980,8 euro (487923,2 złotych)	102579,3 złotych
<b>długość linii</b>	km	33700	19336

## **Unia Europejska otwiera przed transportem następujące cele strategiczne:**

1. W przewozach ładunków wsparcie konkurencyjności gospodarki unijnej.
2. W przewozach osób – systematyczne podnoszenie jakości życia obywateli.

### **Transport unijny musi być:**

- coraz lepszy i coraz tańszy dla użytkownika,
- coraz bardziej wydajny,
- zrównoważony,
- coraz bardziej ekologiczny.

Kolej ma zwiększać swój udział w rynku, tworzyć europejską przestrzeń kolejową.

Polska ma położenie strategiczne dla europejskich połączeń: Basen Morza Bałtyckiego - Morze Śródziemne.

Rząd polski rozmija się z europejskim sposobem myślenia i działania. Komisja negatywnie oceniła przemiany w polskim kolejnictwie. Za pół roku obejmujemy prezydencję UE.

- Premier mówi nieprawdę. **To AWS i Unia Wolności w 2000 roku uchwaliły pakiet szkodzący PKP.** Arogancka większość odrzuciła wnioski SLD.
- Rząd PO-PSL jest pierwszym rządem, który mógł wykorzystać dostępne od 2007 roku miliardy euro na PKP, lecz tego w ogóle nie zrobił.

W latach **2004-2006** środki dla Polski - **13 mld euro**,

od **2007** roku - **67 mld euro**,

projekty kolejowe - **0 euro**

## **Mamy:**

60 spółek – 1000 osób w zarządach, radach nadzorczych, gabinetach prezesów, sekretariatach, asystentkach, rzecznikach prasowych i kierowcach.

Koszt – ok. 100 mln rocznie.

## **Efekt:**

w 2009 roku:

- spadek przewozów o 30 mln ton ładunków,
- spadek przewozów o 10 mln pasażerów,
- miliardowe deficyty

w 2010 roku – dodatkowo:

- niezdolność ułożenia rozkładu jazdy
- elementarny brak zdolności działania
- strata pogłębiona
- narosłe konflikty między spółkami

## PKP

- prawie 100 000 zatrudnionych,
- 19 000 km linii,
- dziesiątki tysięcy wagonów.

Może produkować - co najmniej 2 razy więcej.

Rząd nie zdaje sobie sprawy z wartości i potencjału kolei:

- kolejarzy – wartościowych profesjonalistów,
- sieci kolejowych w środku Europy,
- pro kolejowej polityki Unii Europejskiej,
- dostępnych miliardów euro na modernizację.

## Wniosek:

Tak dalej być nie może.

Wiemy, że rząd jest pewny siebie, ale:

- wystarczy kompromitacji kraju,
- wystarczy poniżania godności polskich kolejarzy,
- wystarczy lekceważenia obywateli,
- dość nieodpowiedzialności i niekompetencji,
- dość „jakoś to będzie, aby do wyborów”

Zwracamy się z apelem o porozumienie ponadpartyjne w sprawach PKP. Jest to porozumienie w sprawach narodowego bezpieczeństwa komunikacyjnego i transportowego.

## Proponujemy:

### 1. Skonsolidować PKP:

- zakończyć pilnie działalność wszystkich spółek w dotychczasowej formule,
- rozstać się ze wszystkimi zarządami, radami nadzorczymi itp. – pilnie zastąpić ich profesjonalistami,
- utworzyć PKP S.A. jako bezpośredniego operatora przewozów kolejowych osób i ładunków, logistyka kolejowego i multimodalnego. Włączyć ICC, PR, TLK, PKP CARGO itp. w tę strukturę,
- przekształcić PLK w Zarząd Infrastruktury Kolejowej z całkowicie wydzieloną strukturą organizacyjną, finansowo-księgową, regulowany przez Urząd Transportu Kolejowego. Prezes PLK nie podlega służbowo prezesowi PKP S.A. Włączyć Energetykę, Telekomunikację, Informatykę itp. przekazać stacje rozrządowe,



## **Proponujemy:**

2. Wzmocnić kompetencyjnie i kadrowo Urząd Transportu Kolejowego jako regulatora niezależnego od przewoźników kolejowych i zarządcy infrastruktury. UTK musi stać na straży uczciwej konkurencji w transporcie kolejowym.

## Proponujemy:

3. Przywracać równowagę w PKP w strukturze środków produkcji:

-więcej sprawnych wagonów i ekspansja rynkowa,

-usprawnić procesy inwestycyjne w liniach i obiektach infrastruktury punktowej,

-awansować dobrych pracowników,

- pilnie zacząć intensywnie wykorzystywać środki z Funduszu Spójności 2007-2013

## Proponujemy:

4. Wprowadzić w życie zasady finansowania usług użyteczności publicznej w przewozach regionalnych, aglomeracyjnych, lokalnych i dalekobieżnymi pociągami osobowymi. Dotuje się pasażerów, czyli obywateli o średnich i niższych dochodach, to z reguły leży w interesie społecznym.

## Proponujemy:

5. Zacząć wyprawdanie sieci kolejowej z zapaści technicznej. Co roku trzeba realizować inwestycje rzędu 5 mld złotych finansowane z budżetu, oprócz środków z UE i ewentualnie własnych środków zarządców infrastruktury. Tanie państwo to znaczy dobra infrastruktura – także kolejowa.

## **Proponujemy:**

6. Uporządkować zasady tworzenia i poziom stawek za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

## **Proponujemy:**

7. Stańmy się podobni do wzorów europejskich, nie bądźmy dłużej europejskim dziwolągiem.

Skończyć trzeba z opinią, że PKP jest czarną dziurą pochłaniającą każde środki.

Kolej jest potrzebna na przyszłość , ale musi być dobrze rządzona i zarządzana. Węgla, kamienia, kontenerów itp. nie przewiozą komputery ani faxy – tylko wagony, lokomotywy, statki , samochody współpracujące w systemie transportowym.

Potrzebne są wieloletnie kontrakty kolej-rząd:

- a. w sprawach zbiorowego przewozu osób
- b. inwestycjach infrastrukturalnych

Dziękujemy za  
uwagę