

Majsterkowanie prywatyzacyjne w PKP

Autor tekstu: **Mariusz Agnosiewicz**

Aby zrozumieć to co dzieje się obecnie na kolei, w PKP, trzeba zacząć od tego kto obecnie rozdaje tam karty, kto stanowi rdzeń *menedżmentu*. Ekipę tę kolejarze nazywają „Grupą Balcerowicza”. Nawet w GW przyznano: „Łatwo pozbyto się wielu doświadczonych kolejarzy, a władzę oddano wąskiej grupie osób ze zwykle bankowym wykształceniem”. Skąd to zainteresowanie *bankowców* polskimi kolejami? Odpowiedzią jest być może to, co o polskim rynku kolejowym powiedział prezes **Deutsch Bahn** Schenker Rail Polska, Christian Schreyer: **„Polski rynek kolejowy jest drugi co do wielkości w Europie i potencjalnie ma bardzo duże możliwości rozwoju”**. Tak, proszę państwa, to co nam wydaje się *tragedią narodową*, o czym tak usilnie przekonuje nas prasa krajowa, wśród inwestorów jest postrzegane jako niezwykle atrakcyjny kawałek europejskiego tortu.

Czy można dobrze sprywatyzować kolej? Teoretycznie tak, przynajmniej znaczącą jej część. Lecz w praktyce to wyzwanie niezwykle trudne. British Railways sprywatyzowano w latach 90. Podobnie jak w Polsce, zaczęło się od podzielenia jej na wiele różnych spółek. Wkrótce okazało się, że system kolei uległ destabilizacji. Zorientowanie na zysk i bezwzględne cięcie kosztów, tudzież zlecenia coraz większej części zadań podwykonawcom, zaowocowało jednym poważnym kosztem przerzuconym na pasażerów: utrata bezpieczeństwa. Zaczęły się pojawiać głośne katastrofy: [pod Hatfield](http://en.wikipedia.org/wiki/Hatfield_rail_crash) (http://en.wikipedia.org/wiki/Hatfield_rail_crash) (2000), gdzie zginęły 4 osoby a ponad 100 zostało rannych; kilka miesięcy później w zderzeniu dwóch pociągów [pod Great Heck](http://en.wikipedia.org/wiki/Great_Heck_rail_crash) (http://en.wikipedia.org/wiki/Great_Heck_rail_crash) zginęło 10 osób, a ponad 80 odniosło rany. W konsekwencji doszło do spektakularnej częściowej **renacjonalizacji** spółek przez rząd (w szczególności operatora torów, Railtrack) i kosztownego naprawiania całej sytuacji na koszt podatnika (ponad 50 mld funtów). Polemizując z całą tą operacją leczniczą Aleksander Piński i Krzysztof Trębski na łamach Wprost (*Kolej na prywatnych!* 23 stycznia 2005) wysuwają liczby: „po sprywatyzowaniu całej kolei 91 proc. pociągów przybywało o czasie, a po renacjonalizacji Railtrack — 82 proc.; subsydia do przewozów pasażerskich wzrosły z 1,2 mld funtów do 4 mld funtów”. Tyle że spadek do 82% (jak na europejskiej standardy i tak nieźle) to był właśnie koszt terapii leczniczej. Dziś punktualność na brytyjskich torach wróciła do ponad 90%. Niestety, podróżowanie koleją w UK nie należy dziś do tanich przyjemności...

Nim przejdziemy do realnych problemów kolei, rzućmy okiem na to, jak koleją zabawiają się posły i gazeciory

Minister wypowiada wojnę okrutnym pluskwom

Wyborcza nie odpuszcza: publikuje dramatyczną walkę pasażerów z pluskwami w pociągach ([PKP, czyli Pluskwy Kąsają Pasażerów](#), Łukasz Woźnicki, 16.11.2012), opatrując materiał zdjęciami poszkodowanych pasażerów, których pluskwy atakowały z zaskoczenia, całymi dywizjami. „Więcej nie wsiądę do pociągu!”, żali się jedna z ofiar pluskwiowego sabotażu. Źródło pluskwiowego ataku: serwis nawalzkach.com.pl. Po wejściu widzę, że serwis oferuje mi także pozytywne przesłania: *Klasa Pierwsza Lufthansy ponownie wyróżniona przez Skytrax*. Dziennik.pl w materiale [Piekło w wagonie PKP. Pasażera zaatakowały pluskwy! Zrobił im ZDJĘCIA](#) publikuje galerię pluskiew PKP i prosi czytelników o nadsyłanie swoich, wskazując jednocześnie, że trwa postępowanie przeciwko konduktorowi podejrzanemu o współpracę z małym okupantem.

W końcu na pomoc pasażerom wyrusza minister Nowak, zapowiadając: „Dla mnie ten problem jest bardzo poważny”. O proszę! Ministerstwo wyrusza na wojnę z pluskwami: „zostało zdezynfekowanych ok. 300 wagonów zagrożonych właśnie” — relacjonuje Nowak [dla RMF](#) (http://nakolei.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=1005%3Awielki-r-eformator-kolei-przeszed-do-czy-now&catid=52%3Akat-loza-pol-it&Itemid=82&lang=pl). Niestety! Okazuje się, że i na tym froncie minister ulega.

Dramat pasażerów trwa. TVN24 ujawnia je pod Inowrocławiem: *Znów pociąg z pluskwami. „Pod torbą była ich cała chmara”* (13 grudnia 2012). *Pluskwy znów gryzą pasażerów w pociągach PKP — Pluskwy znów zaatakowały podróżnych, tym razem w pociągu z Olsztyna do Krakowa — napisał „Dziennik Łódzki”*. *Pasażerowie boją się* (6 sty 2013, Wirtualna Polska). *Kolejne pluskwy w pociągach PKP Intercity* (7 stycznia 2013, biznes.onet.pl). W kwietniu poseł opozycji w ramach [Racjonalista.pl](#)

dyskusji nad wotum nieufności dla Nowaka, wręcza w Sejmie ministrowi słoik z pluskwą, jako prezent od pasażerów. Widać Solidarna Polska nie bagatelizuje problemu. Zrywa się [I Entomolog VII Kadencji](http://www.tvn24.pl/wiadomosci-z-kraju,3/pluskwa-dla-nowaka-niesiolowski-do-pos-lato-karaluch-ty-nieuku,316363.html) ([http://www.tvn24.pl/wiadomosci-z-kraju,3/pluskwa -dla-nowaka-niesiolowski-do-pos lato-karaluch-ty-nieuku,316363 .html](http://www.tvn24.pl/wiadomosci-z-kraju,3/pluskwa-dla-nowaka-niesiolowski-do-pos-lato-karaluch-ty-nieuku,316363.html)) i z właściwą sobie kulturom osobistom wyjaśnia: „To karaluch, ty nieuku”. [Nowak świetnie się bawi](http://natemat.pl/56881,karaczan-donaldinho-pl-uskwaslawomira-nowaka-wypalal-sie-i-szuka-imienia) ([http://natemat.pl/56881,karaczan-donaldinho-pl uskwaslawomira-nowaka-wypalal-sie-i-szuka-imienia](http://natemat.pl/56881,karaczan-donaldinho-pl-uskwaslawomira-nowaka-wypalal-sie-i-szuka-imienia)) i na Twitterze relacjonuje aklimatyzację nowego domownika, ogłasza dlań konkurs na imię, podpierając się ekspertyzą: „S.Niesiołowski mówi, że to jest pani, bo nie ma skrzydeł”. Tak jest, to są publiczne słowa polskiego ministra na kanwie problemów, którymi „zarządza”! Tak bawi się władza, kiedy tuż obok ofiary tych zabaw przeżywają prawdziwe dramaty życiowe, tracąc pracę w rozwalanych zakładach.

Wykolejona prywatyzacja

Szereg firm kolejowych zostało w ostatnim czasie sprzedane do rajów podatkowych. Np. **Fablok** z Chrzanowa dla Folmes Holding Capital z Cypru. Sprawy kolejowe to zbyt ważna dziedzina, by szły do „rajów”. A najstarsza polska fabryka lokomotyw (1919), oddana za skromne 500 tys. zł, złożyła wniosek o upadłość. I skończył się „raj”. W firmie pracowało 400 osób, wytwarzali podzespoły eksportowane do Niemiec. To samo stało się z Zakładami Napraw Taboru Kolejowego po ich niedawnym przejęciu przez [tego samego cypryjskiego biznesmena](http://logistyka.wnp.pl/przetarg-kolei-slaskich-czy-zbigniew-majcherek-zasluzyl-na-zaufanie,194853_1_0_1.html) (http://logistyka.wnp.pl/przetarg-kolei-slaskich-czy-zbigniew-majcherek-zasluzyl-na-zaufanie,194853_1_0_1.html).

W 2010 na czele PKP postawiono Marię Wasiak, współtwórczynię Unii Demokratycznej, a następnie działaczkę samorządową. Powołanie było o tyle wymowne, że Wasiak to była Dyrektorka Biura Prywatyzacji w PKP. I faktycznie jej głównym dziełem, obok kontraktu na Pendolino, stała się prywatyzacja Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury (PNI).

Kazus ten powinien zamykać całą dyskusję o prywatyzacji kolei, a przynajmniej o prywatyzacji przez obecną władzę polityczną. Jest to firma, która została powołana w najlepszych latach PKP: w 2007 roku, aby realizować modernizację, projektowanie i budowę torów, ale także i inne remonty i budowy dotyczące infrastruktury kolejowej. Firma dobrze działała i była zyskowna (np. w roku obrotowym 2009/10: 9,1 mln zł zysku netto i 541 mln zł przychodów; także w kolejnym roku wykazało zysk).



1. Modernizacja linii Skierniewice-Koluszki wykonywana przez PNI w 2007. Źródło: pni.net.pl

Sprzedawanie przez PKP zyskownych przedsiębiorstw samo w sobie jest absurdem prowadzącym do osłabiania potencjału PKP. Ale tutaj mamy z sytuacją kuriozalną do kwadratu: PKP topi kapitały w Pendolino, która to inwestycja miałaby większy sens, gdyby dokonano niezwykle szybkiej i sprawnej modernizacji magistrali. Bo obecnie sytuacja wygląda tak, że kupujemy luksusowe cacko, które będzie jeździło tak jak krajowe ekspresy. A że wraz z cackiem kupujemy też za grube pieniądze płatne z góry jego serwisowanie i naprawy, więc każde dodatkowe miesiące w których zakupione cacko nie będzie mogło być wykorzystywane ze swoimi możliwościami oznacza niepotrzebne wywalanie pieniędzy na płatny z góry serwis. Co tymczasem robi zarząd PKP? [Urządza prywatyzację PNI](http://blogi.newsweek.pl/Tekst/gospodarka/673463,jak-sprywatyzowac-firmy-by-ja-zlikwidowac-a-przy-okazji-zwiekszykoszty-i-czas-modernizacji-linii-kolejowych.html) (<http://blogi.newsweek.pl/Tekst/gospodarka/673463,jak-sprywatyzowac-firmy-by-ja-zlikwidowac-a-przy-okazji-zwiekszykoszty-i-czas-modernizacji-linii-kolejowych.html>), firmy

która zajmuje się modernizacjami trakcji! Kilka miesięcy wcześniej PNI otrzymało wraz z Trakcją Polską SA zlecenia na modernizacje ok. 135 km tras kolejowych, w tym i tych, którym ma jeździć Pendolino. Zamiast puszczać cały potencjał w pilną modernizację, firma ma na głowie prywatyzację. Kupującym został Budimex. Nie jest to firma szerzej znana z projektów kolejowych, ale wszechstronna.

Jakby tego wszystkiego było mało, rok później Budimex składa wniosek o upadłość PNI. Firma przed prywatyzacją świadczyła tzw. roboty utrzymaniowe, czyli bieżące utrzymanie infrastruktury kolejowej. Na pytanie, czy prawdą jest, iż po sprzedaży Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury, PKP wycofały się z umowy, na mocy której PNI miało świadczyć usługi bieżącego utrzymania infrastruktury kolejowej — prezes Karnowski [odpowiedział z mistrzowską dyplomacją](#) (<http://www.wolnadroga.pl/index.php?s=7&n=317784>)... Eskalacja chaosu na kolei. Miesiącami stoją projekty budowlane na trzech liniach kolejowych. Zagrożone jest finansowanie unijne modernizacji (z którą trzeba się wyrobić do 2015), spółki kolejowe mogą stanąć przed koniecznością zwrotów częściowo wykorzystanych środków. Ministerialni pryncypałowie starali się wcześniej o przekierowanie 1 mld zł z kolei na drogi, podczas gdy Unia preferuje kolej, więc nie wyszło. Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP [apeluje](#) ([http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/12031/ZZP-PKP-PN I-potrzuje-pomocy-jak-Polimex.html](http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/12031/ZZP-PKP-PN-I-potrzuje-pomocy-jak-Polimex.html)) do ministra gospodarki Janusza Piechocińskiego o pomoc dla firmy, która została skazana na upadek. Wskazują też jego powód: w kontrakcie prywatyzacyjnym uświadomiono pracowników obietnicą wypłaty 30-krotności pensji na wypadek zwolnienia przed upływem 5 lat od prywatyzacji. Ale o likwidacji firmy nie pomyśleli...

PNI idzie na dno i dodatkowo ciągnie ze sobą Trakcję Polską SA oraz PKP Energetykę.

Tymczasem Trakcja realizować ma na Litwie niezwykle ważny i prestiżowy projekt Rail Baltica, który jest transeuropejskim korytarzem transportowym. Po perturbacjach polskich z Via Baltica, byłoby niekorzystnie dla stosunków polsko-litewskich, gdyby nasza firma stała się przyczyną problemów odcinka litewskiego Rail Baltica. Dla Trakcji to nie tylko kwestia aktualnego zlecenia, ale i potencjalnej szansy na naprawdę wielkie zlecenia na dalszych odcinkach Rail Baltica. Prezes Trakcji apeluje więc, by Budimex, który i tak w grudniu 2012 zdążył już stworzyć zastępcę (następcę?) PNI: Budimex Kolejnictwo, nie przeciągał agonii PNI tylko zgłosił wniosek o upadłość likwidacyjną a nie układową. Tak się niestety nie dzieje.

PKP nie pomaga: zamiast błyskawicznie rozpiścić nowy przetarg, by reaktywować roboty wdaje się w mozolne negocjacje ze spółką, w której władzę przejął sąd, tzn. zarząd ustanowiony przez sąd... i pewnie będzie dalszy ciąg problemów tego nierządu, po którym *managery* z PKP [dołożą Trakcji](#) (<http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/13729/Trakcja-i-PNI-porozumialy-sie-Inwestycje-przyspiesza.html>) zakontraktowane kary umowne za przekroczenie terminu wykonania: powyżej 500 tys. zł za dzień.

PKP Energetyka [została z modernizacją linii E30](#) (<http://www.pb.pl/3145982,48942,pkp-posprzata-y-po-upadlosci-pni>). Nie brzmi zbyt rozsądnie pomysł przekazywania spółce energetycznej przewoźnika konsorcjum modernizacji linii kolejowej... PKP Energetyka to po PKP Cargo kasek nr 2 w Grupie PKP. Rząd grozi prywatyzacją, która czeka chyba już tylko na kilka ciosów. Prezes PKP, Karnowski, zapowiedział, że zbliża się właściwy moment: za 12-18 miesięcy [się zacznie](#) (http://forsal.pl/artykuly/709435,pkp_mysli_o_sprzedazy_energetyki.html)...

Jak wskazują kolejarze w liście otwartym do Tuska, obecna ekipa trzęsąca PKP zwana jest potocznie [Grupą Balcerowicza](#) (<http://www.wolnadroga.pl/index.php?n=317609>), na czele z prezesem Jakubem Karnowskim (od 11 kwietnia 2012), osobistym sekretarzem i [wiernym towarzyszem](#) (http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/51,114873,1149032_3.html?i=0) Leszka Balcerowicza. Wysiłki managerskie prezesa Wojciech Orliński podsumował w tekście o nader trafnym nawiązaniu: *Dzień pieszego pasażera*: „Prezes PKP Jakub Karnowski zarabia 59 tysięcy miesięcznie (plus opcjonalnie premia). Do tego reforma kolei polega u nas od samego początku głównie na mnożeniu spółek, które też mają swoich prezesów, wiceprezesów, członków zarządu, członków rad nadzorczych i członków generalnego przeznaczenia”. Sam prezes indagowany przez [Dziennik Gazetę Prawną](#) (<http://wiadomosci.dziennik.pl/opinie/artykuly/416229,preze-s-pkp-jakub-karnowski-najwiecej-nauczylem-sie-od-balcerowicza.html>) o swoją wiedzę o kolejnictwie wyznał: "Jako chłopiec nigdy nie bawiłem się kolejkami. Miałem jedną z NRD, ale od razu mi się zepsuła".

Gdyby komuś jednak przyszło do głowy pomstować na dyletantów od zarządzania jacy zajmują się kolejami, wyjaśniam, że pan Karnowski to rekin finansjery światowej klasy, którego referencjami i wykształceniem trudno byłoby przebić: Carlson School of Management, University of Minnesota, The Margaret Thatcher Foundation (London School of Economics), Harvard University, John F.

Kennedy School of Government, Chartered Financial Analyst nadany przez CFA Institute.

Przeprowadzenie dobrej prywatyzacji zdecydowanie nie wymaga aż tylu fakultetów i stypendiów. U pryncypała w ministerstwie dzieje się nielepiej. W sprawie prywatyzacji PKP Cargo, czyli kolejowego przewoźnika towarowego posiadającego 70% rynku, ukazał się stuprocentowo merytoryczny i - na ile potrafię ocenić - fachowy list, wyjaśniający ministrowi Nowakowi krok po kroku co i dlaczego robi źle z tą prywatyzacją. Opublikowany przez Janusza Piechocińskiego [list Józefa Marka Kowalczyka, prezesa zarządu Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego](#) ([http://januszpiechocinski.natemat.pl/29875,wazny-list-nie-tylko-d o-ministra-transportu](http://januszpiechocinski.natemat.pl/29875,wazny-list-nie-tylko-d-o-ministra-transportu)), przedstawia zupełnie podstawowe rzeczy (chciałoby się powiedzieć „banalne prawdy”) i postulaty poprawek, które warto przeczytać choćby dlatego, że jest to zarazem lista „błędów” jakie Nowak popełnia przy PKP Cargo. Daje to pewien obraz tego, jak szerokim frontem *podchodzi do zagadnienia...*

Wrogowie polskich kolei znów mogą pastwić się nad PKP, że remonty się wleką. PKP Intercity zmuszone jest wypłacać pasażerom setki tysięcy odszkodowań za opóźnienia, które wprowadziło ministerialne rozporządzenie w lipcu 2011, a na dodatek na niektórych trasach traci połowę pasażerów, najlepsze połączenia przestają być dochodowe.

*

Specjaliści od kolei skupieni między innymi w Komitecie Transportowym PAN, któremu przewodzi [Janusz Dyduch](#) (<http://www.przyjaciel-kolei.pl/popzednie-edycje/2010/janusz-dyduch/>), mają program ratowania kolei, tyle że nie wiadomo czy uda się go wdrożyć. Leszek Miętek uważa, że przy obecnym zarządzaniu kolej nie przetrwa dwóch lat.

Mariusz Agnosiewicz

Redaktor naczelny Racjonalisty, założyciel PSR, prezes Fundacji Wolnej Myśli. Autor książek [Kościół a faszyzm](#), [Anatomia kolaboracji](#) (2009), [Heretyckie dziedzictwo Europy](#) (2011), trylogii [Kryminalne dzieje papieżstwa: Tom I](#) (2011), [Tom II](#) (2012). Koordynator ceremonii humanistycznych.

[Strona www autora](#)

[Pokaż inne teksty autora](#)



(Publikacja: 17-07-2013 Ostatnia zmiana: 19-07-2013)

[Oryginał..](#) (<http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,9115>)

Contents Copyright © 2000-2012 Mariusz Agnosiewicz

Programing Copyright © 2001-2012 Michał Przech

Właścicielem portalu Racjonalista.pl jest Fundacja Wolnej Myśli.

Autorem portalu jest Michał Przech, zwany niżej Autorem.

Żadna część niniejszych opracowań nie może być wykorzystywana w celach komercyjnych, bez uprzedniej pisemnej zgody Właściciela, który zastrzega sobie niniejszym wszelkie prawa, przewidziane w przepisach szczególnych, oraz zgodnie z prawem cywilnym i handlowym, w szczególności z tytułu praw autorskich, wynalazczych, znaków towarowych do tego portalu i jakiegokolwiek jego części.

Wszystkie elementy tego portalu, wliczając w to strukturę katalogów, skrypty oraz inne programy komputerowe są administrowane przez Autora. Stanowią one wyłączną własność Właściciela. Właściciel zastrzega sobie prawo do okresowych modyfikacji zawartości tego portalu oraz opisu niniejszych Praw Autorskich bez uprzedniego powiadomienia. Jeżeli nie akceptujesz tej polityki możesz nie odwiedzać tego portalu

i nie korzystać z jego zasobów.

Informacje zawarte na tym portalu przeznaczone są do użytku prywatnego osób odwiedzających te strony. Można je pobierać, drukować i przeglądać jedynie w celach informacyjnych, bez czerpania z tego tytułu korzyści finansowych lub pobierania wynagrodzenia w dowolnej formie. Modyfikacja zawartości stron oraz skryptów jest zabroniona. Niniejszym udziela się zgody na swobodne kopiowanie dokumentów portalu Racjonalista.pl tak w formie elektronicznej, jak i drukowanej, w celach innych niż handlowe, z zachowaniem tej informacji.

Plik PDF, który czytasz, może być rozpowszechniany jedynie w formie oryginalnej, w jakiej występuje na portalu. **Plik ten nie może być traktowany jako oficjalna lub oryginalna wersja tekstu, jaki prezentuje.**

Treść tego zapisu stosuje się do wersji zarówno polsko jak i angielskojęzycznych portalu pod domenami Racjonalista.pl, TheRationalist.eu.org oraz Neutrum.eu.org.

Wszelkie pytania prosimy kierować do redakcja@racjonalista.pl