

PKP PLK likwidując boczne linie, pozbawi się przychodów z linii magistralnych
Tekst pochodzi z dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn”, nr 63, styczeń-luty 2013
<http://www.zbs.net.pl>

Ściągnięci do Grupy PKP współpracownicy Leszka Balcerowicza ogłosili swój pomysł na wyciągnięcie kolei z kryzysu. Filarem „restrukturyzacji” ma być skrócenie o co najmniej 3 tys. km sieci kolejowej zarządzanej przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe. Przedstawiciele Grupy PKP unikają określenia „likwidacja” i cały plan nazywają „optymalizacją”. – Przeprowadzone w firmie badania wskazują, że należy w najbliższych latach wyłączyć z ruchu niektóre odcinki linii kolejowych, na których brak jest zainteresowania ze strony przewoźników lub jest ono znikome – poinformował Remigiusz Paszkiewicz, prezes PKP PLK.

Czarna lista Paszkiewicza

Jak wynika z informacji Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych (ZNPK), w województwie mazowieckim PKP PLK w ramach „optymalizacji” chciałyby pozbyć się następujących linii: Siedlce – Sokołów Podlaski, Ostrołęka – Łapy, Ostrołęka – Szczytno, Małkinia – Ostrołęka, Sierpc – Brodnica oraz Płock – Sierpc.

Linia z Płocka do Sierpca to tymczasem element ciągu łączącego płocką rafinerię Orlen z północną Polską. Z kolei linia z Małkini przez Ostrów Mazowiecką do Ostrołęki stanowi jedyne przejezdne alternatywne połączenie do Elektrowni Ostrołęka (niezbędne zwłaszcza w przypadku wystąpienia jakichkolwiek problemów na jednotorowym ciągu Tłuszcz – Ostrołęka). Na czarnej liście PKP PLK znalazły się kluczowe ciągi także w innych regionach. Między innymi linie kolejowe do baz paliwowych w Barnówku koła Myśliborza czy w Rejowcu koło Wągrowca, połączenie do elektrowni i kopalni węgla brunatnego Bełchatów, linia do mieleckiej strefy ekonomicznej, odcinek do kombinatu chemicznego w Policach, a także odcinki do jednych z największych w Europie zakładów celulozowych w Kwidzynie i Świeciu. Zarządca infrastruktury na swojej liście umieścił również linię Piła – Ulikowo, którą zmodernizowano z funduszy unijnych, by we wrześniu 2012 r. z sukcesem reaktywować połączenia pasażerskie między Piłą a Szczecinem. Spółka PKP PLK do likwidacji wytypowała również aktualnie modernizowane linie Lublin – Lubartów i Olsztyn – Szczytno. Na czarnej liście znalazła się ponadto linia Sokółka – Suwałki. Jest to nie tylko jedyne czynne w ruchu pasażerskim połączenie Suwałk i Augustowa z resztą kraju, ale również ciąg prowadzący do jedyne go kolejowego przejścia granicznego z Litwą.

500 – 5 = 0

Cały plan „optymalizacji” sieci kolejowej autorstwa ekonomistów ze stajni Leszka Balcerowicza – z prezesem PKP PLK Remigiuszem Paszkiewiczem i szefem Grupy PKP Jakubem Karnowskim na czele – opiera się na założeniu, że po likwidacji „linii kolejowych, na których zainteresowanie ze strony przewoźników jest znikome”, ruch pociągów na głównych liniach nie zmniejszy się. „Zakłada się, że jeśli zlikwiduje się 5 km torów, to pociąg, który pierwotnie miał pokonać trasę 500 km, po likwidacji przejedzie trasę o długości 495 km” – czytamy w liście otwartym Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych przeciwko likwidacjom linii – „Jest to założenie całkowicie błędne, gdyż likwidacja rzadko uczęszczanych linii podważy ekonomiczny sens uruchamiania pociągów w całych relacjach z uwagi na dodatkowe koszty przeładunku”. I tak oto pełną obsługę transportową zakładów przemysłowych pozbawionych dostępu koleją przejmą przewoźnicy drogowi, a PKP PLK pozbawi się przychodów także z udostępniania linii magistralnych.

W poszukiwaniu kosztów

Choć przedstawiciele Grupy PKP uparcie twierdzą, iż planowana do wycięcia część sieci

kolejowej powoduje „ponoszenie przez PKP PLK kosztów prowadzenia ruchu i nakładów na utrzymanie na linii nie dające perspektyw ekonomicznych”, to w przypadku większości ciągów, które znalazły się na czarnej liście, nie bardzo wiadomo, o jakie koszty może chodzić. W liście otwartym ZNPK o liniach planowanych do wycięcia podkreślono bowiem, że „przy obsłudze miażdżącej większości z nich nie są zatrudnieni na stałe żadni ludzie. To pracownicy przewoźników sami muszą strzec przejazdów na nich podczas przejazdu pociągu, to rewidenci i ustawiacze przewoźników przestawiają zwrotnice na opuszczonych stacjach pobierając klucze do nich wiele kilometrów dalej”.

W dodatku PKP PLK faktycznie nie ponosi kosztów utrzymania zagrożonych linii: „Na większości z nich żadne tego typu prace od lat nie były prowadzone, skutkiem czego lokomotywy ślizgają się na niekoszonej trawie porastającej torowisko, a stawiane jako doraźne rozwiązania ograniczenia prędkości dodatkowo utrudniają efektywne prowadzenie ruchu kolejowego”.

Zagraj to jeszcze raz

Sprowadzeni na kolej specjaliści wychowani przez guru polskiej ekonomii Leszka Balcerowicza nie mają w sobie za grosz oryginalności – nie wnoszą nic nowego, lecz proponują dokładnie to samo nieskuteczne rozwiązanie, które stosowali wszyscy ich poprzednicy w Polskich Kolejach Państwowych.

Forsowana przez Jakuba Karnowskiego i Remigiusza Paszkiewicza „restrukturyzacja” oparta na skróceniu sieci kolejowej o kilka tysięcy kilometrów będzie przedłużeniem pełzającej od lat anty-reformy, w wyniku której zlikwidowano już jedną czwartą polskiej sieci kolejowej. Od 1990 r. do 2010 r. sieć skurczyła się bowiem o 6,5 tys. km – z 26,2 tys. km do 19,7 tys. km, a Polska stała się europejskim liderem w demontowaniu infrastruktury kolejowej.

Kolej, która – wraz z tysiącami kilometrów linii „nie dających perspektyw ekonomicznych” – konsekwentnie pozbawiana jest zasięgu oraz korzyści skali, nigdy nie poprawi swojej rentowności.