

Przewoźnicy samorządowi – razem silniejsi

Związek Samorządowych Pracodawców Kolejowych to platforma, na kanwie której przewoźnicy samorządowi mogą wymieniać swoje doświadczenia. A płaszczyzn współpracy, jak przekonuje Dariusz Grajda, prezes Związku i jednocześnie członek zarządu Kolei Mazowieckich, jest naprawdę wiele, począwszy od doświadczeń dotyczących sprzedaży biletów i użytkowania taboru. Wspólny głos przewoźników regionalnych wybrzmi też mocniej w stosunku do ustawodawcy.

ROZMAWIAŁA: AGNIESZKA JUREWICZ



Dariusz Grajda – absolwent Politechniki Warszawskiej, Wydziału Elektrycznego – kierunek Automatyka i Inżynieria Komputerowa, jak również podyplomowych studiów Uniwersytetu Warszawskiego oraz Uniwersytetu Szczecińskiego na kierunku Zarządzanie, Marketing i Logistyka w spółkach grupy PKP. Od 2005 roku pracował w spółce „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o., m.in. jako główny specjalista, kierownik zespołu, a następnie dyrektor Biura Handlowego. Od 2012 roku członek zarządu „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. Od czerwca 2016 prezes Związku Samorządowych Pracodawców Kolejowych. Posiada uprawnienia do zasiadania w Radach Nadzorczych.

13 czerwca tego roku powstał Związek Samorządowych Pracodawców Kolejowych. Proszę powiedzieć o przyczynach jego powstania. Czy porozumienie kilkunastu prezesów i zarządów spółek regionalnych było łatwe do wypracowania?

Pomysł na powstanie Związku zrodził się na jednej z konferencji, w której uczestniczyliśmy. Uznaliśmy w gronie kilku spółek, że warto by było, by powstała platforma, na kanwie której będziemy mogli się spotykać jako zarządy, wymieniać swoje poglądy, doświadczenia. Chcieliśmy także ułatwić wymianę doświadczeń i informacji między dyrektorami odpowiedzialnymi za szczegółowe kwestie w poszczególnych spółkach. Uznaliśmy też, że warto będzie prezentować w miarę spójne stanowisko w stosunku do ustawodawcy.

Taki wspólny głos ma być bardziej słyszalny?

Uznaliśmy, że będzie on silniejszy, bo jeśli zsumujemy liczbę przewiezionych podróżnych wszystkich spółek samorządowych w roku 2015 roku, to jest to blisko 132 mln podróżnych, czyli prawie dwa razy więcej pasażerów niż w Przewozach Regionalnych.

Poza tym, tak jak pani zauważyła, nie było to wcale takie proste. Rozmowy trwały, musieliśmy określić, w jaki sposób będzie-

my funkcjonować. A płaszczyznę współpracy jest naprawdę wiele, poczynając od podstawowej, dotyczącej np. sprzedaży biletów – wymieniamy się informacjami o systemach sprzedaży biletów w naszych spółkach, prowadzimy rozmowy na temat zakupionego przez spółki taboru – jak on się sprawuje, jaka jest awaryjność, co mówią podróżni, jakie jest zużycie energii i jak jest on oceniany przez podróżnych.

Kolejna sprawa to kwestia związana z dostępem do infrastruktury, budowaniem rozkładu jazdy. Koleje Mazowieckie mają wspólne punkty styczne w Kutnie z Kolejami Wielkopolskimi i z Arrivą. Za chwilę będą się też spotykały z Łódzką Koleją Aglomeracyjną. A dzięki temu, że rozmawiamy ze sobą, możemy ustalić, w jakich godzinach nasze pociągi powinny przyjeżdżać, żeby podróżni mogli bez problemu się przesiąść.

Następny element, który jest poruszany podczas wspólnych rozmów, to kwestie, które są obecnie „na topie”, związane z opłatami naliczanymi przez zarządcę infrastruktury czy zarządcę dworców i peronów, jakie musi ponosić spółka prowadząca działalność przewozową. To są bardzo duże pieniądze.

W tej kwestii też można coś wspólnie działać?

Tak, chcemy o tym rozmawiać. Nie może być tak, że samorządy będą zmuszone do notorycznego wydawania coraz większych pieniędzy, np. za zatrzymanie pociągów, za koszty związane z udostępnieniem powierzchni wspólnych na dworcach, za dostęp do infrastruktury, wygłaszanie komunikatów megafonowych czy system informacji na peronach. Z tej całej infrastruktury i informacji korzystają podróżni. Poprzez peron, jego czystość, to, czy jest na nim ławka, czy jest wiata, czy są wygłaszane komunikaty megafonowe oraz czy wisi rozkład jazdy w gablocie – czyli elementy, które dzisiaj nie są zależne od spółek samorządowych, podróżni oceniają

właśnie przewoźników, a przez to oceniają całą koleję.

Trzeba sobie uświadomić, to również bardzo ważne, że podróżni nie są dla kolei, to koleje są dla ludzi. Dlatego będziemy występować z różnymi inicjatywami do prezydentów miast, burmistrzów. Chcemy nawiązać współpracę między spółkami kolejowymi również na terenie danego obszaru funkcjonowania.

Jakie to mogą być inicjatywy?

To są kwestie związane na przykład z budowaniem parkingów. W naszym kraju nie ma zunifikowanego systemu budowy parkingów. Każde miasto tak naprawdę parking przy przystanku kolejowym tworzy na własną rękę. Żeby

kona pociągiem. Wraca pociągiem i wie, że jest on pewnym środkiem transportu, który nie utknie nigdzie w korku.

Kolejnym ważnym tematem, o którym rozmawialiśmy, to kwestie związane z biletem, który uprawniałby do poruszania się na terenie funkcjonowania wszystkich spółek samorządowych. Być może w najbliższym czasie taki bilet się pojawi. Ale oczywiście nie jest to takie proste.

Problemem na pewno jest to, jak będą wyglądały kwestie rozliczania się między sobą poszczególnych przewoźników. Potrzebny też będzie jakiś wspólny system...

Tu jest cały problem. Tak naprawdę trzeba zacząć od samego końca – od syste-

Weźmy pod uwagę hipotetyczną sytuację: wspólny bilet np. między Kolejami Śląskimi a Mazowieckimi – nie mamy wspólnej trasy, nie mamy wspólnych punktów stycznych, ale można sobie wyobrazić, że podróżni jedzie np. spod Katowic, wsiada do pociągu przewoźnika międzyregionalnego, dojeżdża do Warszawy i przesiada się do pociągu przewoźnika samorządowego. I wtedy mógłby skorzystać ze wspólnego biletu. Mamy na to koncepcję i mam nadzieję, że w najbliższym czasie coś więcej na ten temat będzie wiadomo.

Czy możemy już powiedzieć, w jakim czasie wspólny bilet mógłby zacząć obowiązywać?

Nie zakładamy sobie sztywnego terminu, to jest zbyt delikatne

Jeśli mówimy o wspólnym bilecie, to ja ciągle zadaję pytanie – **co rozumiemy pod hasłem „wspólny bilet”**. Czy rozumiemy cenę degresywną z punktu A do punktu B. (...) Czy też przez wspólny bilet rozumiemy bilet kupiony w jednej kasie, na wspólnym blankiecie?

zwiększyć liczbę podróżnych korzystających z pociągów, warto stworzyć system „parkuj i jedź” także poza wielkimi aglomeracjami. Chodzi też o to, żeby ten parking był bezpłatny. Wystarczy przecież powierzchnia wysypana tłuczniem, trochę wygradzona, zaopatrzona ewentualnie w monitoring i to właściwie wszystko. Samorządy mają w tej kwestii duże możliwości, bo albo są właścicielami terenów wokół stacji, albo mogą wydzierżawić np. tereny od PKP.

Podróżni, żeby korzystać z pociągu, musi mieć wartość dodaną do biletu. Tą wartością dodaną będzie na przykład miejsce, gdzie może podjechać z domu 5-10 km i za darmo zostawić samochód, a także może być pewny, że tam nic się z tym samochodem nie stanie. A następne 40 km do pracy po-

mu rozliczenia. Żeby mógł funkcjonować wspólny bilet np. w dziesięciu spółkach, to niestety każdy musi się na to zgodzić i każdy musi mieć określoną gratyfikację. Poza tym trzeba pamiętać o tym, że należy rozwiązać problem sprzedaży takich biletów. Nie każda spółka samorządowa ma własną sieć punktów sprzedających bilety. Niektóre sprzedają bilety za pośrednictwem innych podmiotów. Koleje Mazowieckie mają własne kasy, kasy agencyjne, a także system ponad stu biletomatów na peronach. Także u nas nie ma problemu, ale nie w każdej spółce tak jest. W związku z tym też trzeba dopracować. Oczywiście najprostszym rozwiązaniem jest aplikacja mobilna w telefonie. Natomiast pytanie jest też takie – co to znaczy wspólny bilet i czego ludzie oczekują?

i nie jest takie proste, jak niektórym się wydaje. Uczestniczymy w posiedzeniach specjalnego zespołu do opracowania wspólnego biletu, powołanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa. Trzeba pamiętać o jednej rzeczy – że najprostsze rozwiązania są najlepsze. Jeśli zaczniemy tworzenie wspólnego biletu od wymyślenia i tworzenia specjalnej spółki, która zacznie inwestować wielkie pieniądze w sprzęt informatyczny, to może się okazać, że to jest w ogóle nieopłacalne przedsięwzięcie. Uważam, że nie ma aż tak wielu podróżnych, którzy jednego dnia chcieliby skorzystać z usług pięciu czy czterech różnych przewoźników. Warto zacząć od pewnej formy pilotażu, żeby sprawdzić, jakie jest w ogóle zapotrzebowanie na tego rodzaju rozwiązanie.

Wspólny bilet dotyczy wszystkich przewoźników. Czy widzi pan w tej kwestii możliwość współpracy z ogólnopolskimi przewoźnikami – z PKP Intercity i Przewozami Regionalnymi?

Związek jest otwarty na współpracę. Zostało wysłane stosowne pismo do Spółek – zaprosiliśmy w nim do współpracy. To oczywiście, że wspólny bilet bez kolei samorządowych nie będzie wspólnym biletem.

Jeśli mówimy o wspólnym bilecie, to ja ciągle zadaję

najważniejsze. Bo czy ten bilet kosztuje 100 zł czy 120 zł, to jest już wtórna rzecz. Dla mnie np. dużym ułatwieniem jest to, że mogą w kasach Kolei Mazowieckich kupić bilety Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, Kolei Wielkopolskich, Przewozów Regionalnych czy PKP Intercity.

Natomiast zasadniczym pytaniem pozostaje to, na ile podróżni będą zainteresowani właśnie takim biletem. Zakładam, że procent takich osób, nie będzie duży.

w tej kwestii kompromis jest do wypracowania. Bardzo ważne są także kwestie związane z opłatami, ponoszonymi przez przewoźników za korzystanie z infrastruktury – za korzystanie z torów, za zatrzymywanie się przy peronach, za powierzchnie ogólnodostępne. Problemem są także ewentualne odszkodowania za utracone podczas remontów przychody przewoźników. Podczas remontów pociągi jeżdżą wolniej, jest ich mniej, następuje pogorsze-

końca wpływu na to, co się dzieje z przewozami kolejowymi. Marszałkowie chcą inwestować, wydatkować pieniądze na terenie swojego województwa. Myślę, że marszałkowie nigdy do końca nie wiedzieli, gdzie te pieniądze tak naprawdę idą. W związku z tym powołują własne spółki i jak się okazuje, te spółki samorządowe, małe organizmy, generalnie zupełnie dobrze sobie radzą. Czy to był błąd? Myślę, że nie. Na pewno nie należałoby teraz burzyć tego, co jest, i budować od początku. Warto rozmawiać o tym, co możemy zrobić wspólnie, bo rozumiem, że wszyscy troszczymy się o sektor kolejowy, a to dobrze rokuje.

Dlaczego powstały spółki samorządowe? Dlatego że samorządy nie miały tak naprawdę do końca wpływu na to, co się dzieje z przewozami kolejowymi. Marszałkowie chcą inwestować, wydatkować pieniądze na terenie swojego województwa.

pytanie – co rozumiemy pod hasłem „wspólny bilet”. Czy rozumiemy cenę degresywną z punktu A do punktu B, gdzie startują np. między Siedlcami a Mińskiem, Kolejami Mazowieckimi dojeżdżam do Warszawy, wsiadam w IC i jadę do Krakowa, a z Krakowa dalej Kolejami Małopolskimi – i wtedy na całej odległości placę degresywnie od liczby kilometrów? Czy też przez wspólny bilet rozumiemy bilet kupiony w jednej kasie, na wspólnym blankiecie?

Pasażerowi zależy na tym, żeby było jak najtaniej i jak najwygodniej. Nie interesuje go, czy będzie ten przejazd rozpisany na konkretne spółki. Ja myślę, że jego to zupełnie nie interesuje. Podróżnemu zależy na najwygodniejszej formie – czy może u siebie, czyli w punkcie A, wsiąść i dojechać za Kraków, czyli do punktu B, i czy może np. w okienku w Mińsku Mazowieckim w kasie sprzedającej bilety Kolei Mazowieckich kupić taki bilet. I to jest

Zamierzają państwo wystąpić do organów posiadających inicjatywę prawodawczą z wnioskami legislacyjnymi oraz opiniami w zakresie aktów prawnych dotyczących branży kolejowej – jakie są wspólne, najbardziej palące problemy przewoźników samorządowych?

Słyszymy o wielu propozycjach, np. o fiskalizacji biletów. Nie wyobrażamy sobie, żeby kierownik pociągu, który z mobilnego urządzenia sprzedaje bilety, nosił ze sobą jeszcze kasę fiskalną. To jest nieporozumienie.

Problematyczne są także kwestie związane z dostępem do infrastruktury i układaniem rozkładu jazdy pociągów. Od lat pojawia się ta sama kwestia – kto powinien pierwszy być ułożony na torach, czy pociągi, które codziennie dowożą ludzi do pracy i szkoły, czy pociągi, które przewożą okazjonalnie ludzi na dalekich odległościach. Oczywiście w myśl obowiązującej ustawy najpierw układane są pociągi dalekobieżne. Ale myślę, że

nie oferty, w związku z czym podróżni oczekują, że cena za przejazd zostanie obniżona. Ale przewoźnikowi nikt nie obniży kwoty dostępu do infrastruktury ani opłat za energię elektryczną, przewoźnik nie ma też możliwości zredukowania liczby osób np. obsługujących pociągi. A przychody spadają. Ważnym aspektem są także kwestie związane ze zmianami dotyczącymi wymagań, jakie powinny spełniać symulatory.

Jakiś czas temu minister Adamczyk w kontekście Kolei Małopolskich powiedział, że powołanie spółki samorządowej to był błąd. Skoro marszałkowie są właścicielami Przewozów Regionalnych, to powinni skupić się na działaniu PR. I nawiązując jeszcze do pana zapewnień, że PR także mogą dołączyć do Związku, chcę zapytać, jak to się ma do konkurencji, którą przewoźnicy samorządowi stanowią w regionach dla PR? Dlaczego powstały spółki samorządowe? Dlatego że samorządy nie miały tak naprawdę do

No tak, ale jednocześnie trzeba to współistnienie z Przewozami Regionalnymi ułożyć.

Tak. Tym bardziej, że są województwa, w których nie ma spółek samorządowych. Nie powinno być rywalizacji, tylko współpraca. I szukanie jak najlepszego rozwiązania dla podróżnych. A konkurencja jest przecież zdrowa.

Wśród zadań, jakie stoją przed członkami Związku, jest m.in. współpraca z organizacjami międzynarodowymi, w tym związanymi z transportem publicznym. Czy są też jakieś konkretne dotyczące tej kwestii? Rozmawialiśmy o Berlinie i jego okolicach. Chcemy wymienić poglądy na temat funkcjonowania w tym regionie wspólnego biletu.

Czy w efekcie powstania Związku jest szansa na nowe połączenia na styku regionów? Rozmowy na ten temat już są prowadzone, ale nowych połączeń nie przewiduje się w tym rozkładzie jazdy, tylko ewentualnie w korektach. W miejscach, w których się stykamy, te nowe połączenia można tworzyć. My od kilku lat mamy już taką formułę z SKM Warszawa. Po prostu robimy razem rozkład jazdy i potem nie ma problemów w PLK.