

RAPORT



Fot.: KM

# ROBERT STĘPIEŃ: STAWIAM NA EWOLUCJĘ

– Priorytetem są – obok satysfakcji naszych podróżnych – inwestycje taborowe i te związane z rozbudową zaplecza technicznego, a także innowacyjność w wielu aspektach działalności – mówi Robert Stępień, prezes Kolei Mazowieckich.

**Jakub Madrjas, „Rynek Kolejowy”:** W sierpniu rada nadzorcza wybrała pana na prezesa Kolei Mazowieckich. Jaka jest pana wizja rozwoju spółki?

**Robert Stępień, prezes Kolei Mazowieckich:** Objęcie przeze mnie funkcji prezesa spółki nie zmienia kie-

runku, w jakim zmierzają Koleje Mazowieckie. Strategia spółki jest spójna z moją koncepcją rozwoju. Priorytetem są – obok satysfakcji naszych podróżnych – inwestycje taborowe i te związane z rozbudową zaplecza technicznego, a także innowacyjność w wielu aspektach działalności. Bardzo ważne jest również doskonalenie funkcjonującego w spółce zintegrowanego systemu zarządzania. W sumie w spółce działa pięć systemów, które w szczegółowy sposób regulują procedury postępowania oraz czynią Koleje Mazowieckie firmą nie tylko godną zaufania dla kontrahentów, ale przede wszystkim stanowią wyznacznik jakości, którym możemy się szczycić jako jedyni spośród innych przewoźników.

Najważniejszy jest konsekwentny rozwój spółki m.in. poprzez unowocześnianie taboru, systematyczne podnoszenie jakości usług, co przekłada się na wzrost liczby przewożonych podróżnych. Stawiam na ewolucję i jestem zgodny z pozostałymi członkami zarządu Kolei Mazowieckich co do tego, że systematyczne działania na rzecz ciągłego podnoszenia standardów przynoszą najlepsze efekty. A to, w jaki sposób potoczyła się historia spółki, tylko utwierdza mnie w tym przekonaniu.

**Czy będą zmiany w strategii taborowej spółki? Jeśli tak, to jakie?**

Plany dotyczące strategii taborowej są niezmiennie, choć nie zależą wyłącznie od nas. To, ile uda nam się zrealizować, jest uzależnione m.in. od Unii Europejskiej,

z której środków wiele już razy efektywnie korzystaliśmy. Jeśli chodzi o najbliższą przyszłość, to mam na myśli przede wszystkim zakup 71 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Ten gigantyczny przetarg nie może się odbyć bez wsparcia unijnego, chodzi przecież o zawrotną kwotę ponad dwóch miliardów złotych. Ważnym aspektem tego zamówienia jest to, że chcemy je zrealizować z jednym producentem, co jest o tyle istotne, że pozwoli na zakup jednego typu taboru. Ma to znaczenie przede wszystkim w zakresie utrzymania pojazdów i ich eksploatacji. Właśnie został ogłoszony wynik tego przetargu. Wszyscy producenci, którzy złożyli swoje oferty, osiągnęli wysoką punktację. Najlepszy tym razem był Stadler i mam nadzieję, że pojazdy tego producenta już w przyszłym roku dołączą do naszego parku taborowego. Przypomnę, że „Flirty” z powodzeniem eksploatujemy od 2008 r. Te pojazdy w naszych statystykach niezmiennie osiągają bardzo wysoki wskaźnik niezawodności.

Należy też wziąć pod uwagę to, że nie mamy wpływu na to, jak z biegiem lat będą się kształtować nastroje i oczekiwania naszych klientów, a także na elementy związane z demografią. Musimy być elastyczni i pamiętać, że strategia powinna być adekwatna do potrzeb naszych podróżnych, bez których funkcjonować nie możemy. To, co w naszej strategii istotne, to fakt, że wraz z zakończeniem w tym roku ostatniej modernizacji 39 EZT EN57 odchodzimy od modernizowania starszych składów i skupiamy się wyłącznie na zakupie nowych.

### **Czy przewidywane są zmiany w połączeniach międzyregionalnych i komercyjnych – czy „Dragon” już na stałe jest zawieszony? Co ze „Stonecznym” i z połączeniem z Łodzią?**

Trudno mi mówić o zmianach w połączeniach międzyregionalnych, bo takich obecnie nie realizujemy i w najbliższej przyszłości nie planujemy uruchamiać. Skupiłbym się raczej na współpracy z innymi przewoźnikami. I taka współpraca już się przecież zaczęła, bo od 1 sierpnia funkcjonuje Wspólny Bilet Samorządowy. To oczywiście pierwszy wymierny efekt działania Związku Samorządowych Przewoźników Kolejowych. I na pewno nie ostatni. Natomiast połączenia komercyjne – pociągi „Stoneczny” i „Dragon” – są w pewnym sensie wartością dodaną, odpowiedzią na oczekiwania podróżnych. I pewnie też wyrazem tego, że w swojej działalności bywamy niekonwencjonalni, a niektóre z naszych przedsięwzięć mają prekursorski charakter. „Stoneczny” był już na początku strzałem w dziesiątkę i doskonałą alternatywą dla osób chcących podróżować nad morze za niewielką kwotę. „Dragon” spotkał się z nieco mniejszą popularnością i ze względu na niezbyt satysfakcjonujący wynik finansowy został zawieszony. Jeśli chodzi o pociągi do Łodzi, to spotkaliśmy się z odpowiedzią odmowną ze strony prezesa UTK. Obec-

nie proponujemy alternatywne rozwiązanie w postaci możliwości dojazdu na jednym bilecie – Wspólnym Bilecie Samorządowym – pociągiem Kolei Mazowieckich i Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej.

### **Czy dalszy rozwój połączeń będzie się koncentrował na obsłudze aglomeracji warszawskiej, czy raczej pozostałych połączeń?**

Koleje Mazowieckie nie koncertują się wyłącznie na aglomeracji, bo przecież działają na terenie całego województwa, a nawet wykraczają poza jego granice. Naturalnym jest, że potrzeby aglomeracji są większe. Ale to nie znaczy, że zapominamy o terenach nieco bardziej oddalonych od Warszawy. Mieszkańcy korzystający z przejazdów na mniej obleganych liniach także mają swoje oczekiwania co do transportu kolejowego. Dziś spełniamy je przede wszystkim poprzez uruchamianie autobusów szynowych – pojazdów mniejszych, „skrojonych” na potrzeby tych podróżnych. Nawet jeśli plany związane z zakupami taborowymi są nieporównanie większe w odniesieniu do aglomeracji, to przecież nasze inwestycje mogą być realizowane w innym zakresie, np. w postaci usług towarzyszących przewozom. Takim przykładem jest działający od sierpnia projekt Rumbil oraz dedykowana mu aplikacja tropKM, stworzona z myślą o osobach korzystających z przejazdów na liniach Kutno-Płock i Płock-Nasielsk.

### **Jaką rolę widzi pan dla połączeń przyspieszonych – czy będzie ich więcej, czy mniej?**

Każdy roczny rozkład jazdy powstaje w oparciu o poprzednie, choć za każdym razem wprowadzamy pewne modyfikacje w postaci dodatkowych połączeń tam, gdzie faktycznie jest potrzeba ich stworzenia. Obecna liczba połączeń przyspieszonych jest optymalna i dostosowana do możliwości technicznych linii oraz godzin tzw. szczytów przewozowych. W kolejnym rozkładzie jazdy pociągów liczba połączeń przyspieszonych będzie podobna do tej, która jest obecnie. Oczywiście, jeśli okaże się, że jest duże zapotrzebowanie na takie dodatkowe połączenie, to będziemy się starali w miarę możliwości tego typu oczekiwania uwzględnić.

### **Alternatywny dla Wspólnego Biletu Samorządowego jest projekt Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oraz PKP SA zwany Pakietem Podróżnika. Czy realna jest współpraca w tym zakresie?**

Ten projekt powstał bez naszego udziału i działa w obrębie spółek Grupy PKP oraz Przewozów Regionalnych, ale współpraca jest możliwa. Jak już wcześniej wspomniałem, równolegle został opracowany projekt Związku Samorządowych Przewoźników Kolejowych i oferta, która pozwala na podróżowanie ze Wspólnym Biletem Samorządowym. Obie w pewien sposób się uzupełniają. □