

Kategoria: Biznes

Data dodania: 2014-07-02 16:05:06

(Źródło: Rynek Kolejowy)

[< powrót do kategorii](#)A A A 

## Udany eksperyment mazowiecki

**Dziesięć lat temu powstała pierwsza w Polsce spółka kolejowa z większościowym udziałem samorządu. Koleje Mazowieckie z roku na rok przewożą coraz więcej pasażerów. - Z dzisiejszej perspektywy śmiało mogę powiedzieć, że taki pionierski ruch był właściwy - tłumaczy marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik, jeden z twórców KM.**



Fot. Koleje Mazowieckie

Od chwili uruchomienia Kolei Mazowieckich oferta przewozowa i taryfowa spółki uległa znacznemu rozszerzeniu. W 2005 r. na 10 liniach kolejowych kursowało dziennie średnio 530 pociągów. Dziś spółka obsługuje 15 linii kolejowych, a w ciągu doby uruchamianych jest średnio 800 pociągów. Jeżdżą nie tylko po Mazowszu, ale też np. do Skarżyska-Kamiennej, Łukowa czy Dębina.

Standard podróży - w porównaniu z poziomem sprzed dziesięciu lat - podniósł się wyraźnie. Spółka, która rozpoczynała działalność przewozową z wysłużonymi ezetami EN57, dzierżawionymi od spółki PKP "Przewozy Regionalne", większość z nich zmodernizowała, a ponadto kupiła kilkadziesiąt nowych pojazdów od Bombardiera, Pesy i Stadlera. Dziesięć lat temu Koleje Mazowieckie woziły nieco

ponad 40 mln pasażerów rocznie. W 2013 r. z usług KM skorzystało ponad 62 mln podróżnych.

- Przy nieustannie trwających zawirowaniach na rynku przewozów pasażerskich, kolejnych planach reformy Przewozów Regionalnych czy wpadkach kolei na Śląsku, Koleje Mazowieckie wyglądają jak kolejący brylant. Po prostu robią swoje. Systematycznie, powoli - mówi Adrian Furgalski, ekspert ZDG TOR. - Najlepszym dowodem na to, że sprawy idą w spółce we właściwym kierunku jest znikoma liczba moich komentarzy w mediach na ten temat, a zazwyczaj niestety proszony jestem przecież o komentarze negatywne - dodaje.

- Liczymy na to, że 2014 r. będzie jeszcze lepszy. Jesteśmy wyjątkowi wśród firm kolejowych. Na czas płacimy wszystkie rachunki. Mamy ugruntowaną pozycję i z roku na rok wzrasta liczba podróżnych - mówił na początku tego roku członek zarządu, dyrektor handlowy spółki, Dariusz Grajda. Zapowiadał też kolejne modernizacje, np. uruchomienie bezprzewodowego Internetu w niektórych pojazdach.

### Koleje Mazowieckie - pomysł nowatorski i odważny

- To był nowatorski pomysł w skali kraju, który powiódł się dzięki temu, że nie zabrakło przy jego realizacji ludzi z wizją i determinacją, wierzących w sukces tego przedsięwzięcia - ocenia obecny prezes Kolei Mazowieckich, Artur Radwan.

- Nie mogę powiedzieć, że nie miałem wątpliwości, gdy zapadały decyzje o jej powołaniu. Oczywiście, że mi towarzyszyły. Wiedziałem, że to olbrzymie wyzwanie nie tylko finansowe, ale przede wszystkim organizacyjne - tłumaczy Waldemar Kuliński, dyrektor Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego i szef rady nadzorczej KM od początku ich funkcjonowania. Dodaje, że o Kolejach Mazowieckich nie umie mówić bez emocji, bo jest z nimi związany od samego początku.

W 2004 r. Polska weszła do Unii Europejskiej. Od kilku lat funkcjonowała w ramach nowego ustroju terytorialnego. W dodatku zmieniły się zasady finansowania samorządów. Z początkiem 2004 r. województwa zyskały większe wpływy z CIT, a równocześnie nakazano im finansować przewozy kolejowe ze środków własnych. Zyskały swobodę w wydawaniu pieniędzy, a z ówczesną spółką PKP "Przewozy Regionalne" - będącą monopolistą - współpraca nie zawsze układała się idealnie. Na Mazowszu postanowiono więc usamorządzić wydzielony zakład PKP PR.

- Uważaliśmy, że jeśli mamy odpowiadać za przewozy regionalne, to lepiej byłoby, gdyby realizowała to spółka, której bylibyśmy współwłaścicielem lub właścicielem. To nam dawało gwarancję, że będzie wiadomo, na co wydajemy publiczne pieniądze i będziemy mieli wpływ na kierunek rozwoju kolei. Z dzisiejszej perspektywy śmiało mogę powiedzieć, że taki pionierski ruch był właściwy, choć wciąż wymaga od zarządu województwa olbrzymiej determinacji, płynnego finansowania, dawania dotacji zabezpieczającej przewozy, które jakby nie patrzeć są deficytowe, bo przewozy regionalne są z zasady deficytowe w całym kraju - tłumaczy Struzik.

- Znaczące jest jednak, że możemy teraz dowolnie kształtować nie tylko rozkład jazdy, ale i rozwój taboru, dbać o podnoszenie jakości usług przewozowych. Oczywiście, nie wszystko jest jeszcze takie, jak byśmy chcieli, jak oczekivaliby pasażerowie, ale mam nadzieję, że kolejne zakupy, przywracane oraz nowo uruchamiane linie są szansą na jeszcze lepsze postrzeganie Kolei Mazowieckich - dodaje.

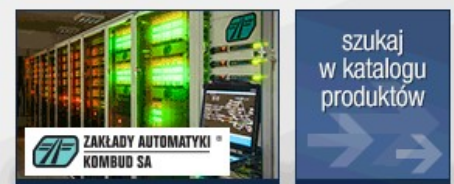
### Związkowcy zadowoleni

Wielkim przeciwnikiem zmian były związki zawodowe. Do nowej spółki kolejowej trafili automatycznie, razem z przejętym taborom, który obsługiwali. Ale wagon nie zastrajkuje, a maszynista - jak najbardziej. Ówczesny wicemarszałek województwa, dziś ekspert ZDG TOR, Bogusław Kowalski, jeździł do każdej lokomotywowni na Mazowszu na spotkania ze związkowcami. Rozmowy nie zawsze były łatwe, ale powoli przynosiły skutek. Podobnie jak pięcioletnie gwarancje zatrudnienia, które otrzymali pracownicy.

- W pewnym momencie kierownictwa Federacji Związków Zawodowych i "Solidarności" na Mazowszu zaczęły z nami współpracować, wbrew swoim centralom. Efekt tego był taki, że jesienią, tuż przed uruchomieniem połączeń, na chyba największej wtedy demonstracji przed urzędem marszałkowskim... zabrakło związkowców z Mazowsza. Zwożono ich autobusami z Katowic, z Krakowa, z Kielc, ale akurat nie z Warszawy - mówi Kowalski.

- Powstanie nowej spółki nie wiązało się z redukcją zatrudnienia. Dotychczasowi pracownicy Mazowieckiego Zakładu PKP "Przewozów Regionalnych" zostali zatrudnieni w Kolejach Mazowieckich na dotychczasowych warunkach (art. 23<sup>1</sup> KP). Tym samym zachowali stabilizację zawodową i bezpieczeństwo finansowe. Zarząd nowo powstałej spółki od samego początku przykładał dużą wagę do zapewnienia pracownikom bogatej gamy szkoleń zawodowych oraz świadczeń socjalnych - tłumaczy Radwan, który wtedy sytuację obserwował z zewnątrz, bo prezesem KM jest od czterech lat.

Z kolei Halina Sekita, pierwsza prezes Kolei Mazowieckich, wraz z ówczesnym prezesem PKP PR, Januszem Detiaffem, rozważali połączenie zakładu podlaskiego z mazowieckim, bojąc się, że ten pierwszy zostanie "odcięty"



### Katalog kolejowy



### Wiadomości miesiąca

Trwają testy Inspiro na II linii metra



Wojciechowicz: Targówek ma metro pewne. 11 nowych stacji do 2020 r.?



Pendolino jednak w grudniu? Przełom blisko



Intercity bez Pendolino i pieniędzy



### Wiadomości najnowsze komentowane popularne

- Seria opóźnień pociągów pomiędzy Krakowem a Rzeszowem
- Udany eksperyment mazowiecki
- Między Wisłą Głębcą a Ustroniem Polaną znów kursować będą pociągi
- Gronkiewicz-Waltz: Metro czyni z Warszawy metropolię. Kolejne przetargi wkrótce
- KDP z Moskwy do Kazania. RZD zbudują pierwszy odcinek same
- Rząd przyjął zmiany ustawy dla przyspieszenia inwestycji kolejowych

na reszty systemu kolejowego. Nie udało się, bo związkowi zawodowi z Podlasia zareagowali strajkiem. Gdy potem okazało się, że kolejdy na Mazowszu nie tylko nie tracą pracy, ale dostają podwyżki, tamtejsi kolejarze poczuli się przez związkowców oszukani.

- Wydawało nam się, że będzie to kierunek, w którym koleje regionalne się rozwijają, więc takie połączenie byłoby naturalne. Niestety nie każdy to rozumiał - mówi dziś Sekita, która zwraca uwagę, że nie tylko podlascy związkowcy byli temu niechętni. - Tamtejsi samorządowcy trochę się bali, że dużo bogatsze województwo przejmie kontrolę nad tym, co mają na własnym terenie - wyjaśnia.

- Koleje to nie tylko tabor, to przede wszystkim ludzie - mówi dziś Kuliński. - Z dzisiejszej perspektywy mogę powiedzieć z pełną odpowiedzialnością, że sukces był możliwy dzięki pracownikom. To ich zaangażowanie, wiedza i doświadczenie zaprocentowały.

## Kolorowa koalicja kolejowa

- Wtedy w Polsce kolej była w największej depresji. Tymczasem nagle pojawił się projekt wychodzący do przodu, oferujący coś nowego - wspomina Kowalski i ocenia, że kluczowe było przekonanie do niego ludzi. Nie tylko pracowników, ale też tych, którzy zarządzali wtedy kolejami. Jedną z tych osób, które udało się przekonać, była Halina Sekita, która - zanim trafiła do Kolei Mazowieckich - usamodzielała Warszawską Kolej Dojazdową.

- To na pewno było coś nowego. Ale wyszłam z założenia, że jeśli coś się udało w małej skali, to dlaczego ma się nie udać w nieco większej. Z WKD na pewno było łatwiej, bo to było coś z własnymi stacjami, torami, zawsze mimo wszystko różniące się od reszty kolei. Ale dlaczego mieliśmy nie spróbować - wspomina dziś Sekita.

- Najbardziej baliśmy się czegoś w rodzaju strajku włoskiego na kolei - mówi Kowalski. - To był gigantyczny organizm i KM jako samodzielna spółka musiała kooperować z wieloma podmiotami, z dostawcą infrastruktury, energi...

Poza przekonaniem kolejarzy, przekonać trzeba też było polityków. W ówczesnym sejmiku województwa mazowieckiego rządziła koalicja partii prawicowych i PSL, przeciw najliczniejszemu wtedy klubowi SLD. Kowalski przyznaje, że przygotowując projekt rozmawiał z każdym, z kim się dało - również z tymi, którzy teoretycznie pomysłu zablokować nie mogli - bo uważał, że tak nietypowy projekt wymaga szerokiego poparcia. Sejmik decyzję o utworzeniu Kolei Mazowieckich przyjął jednogłośnie.

Podkreśla też, że Koleje Mazowieckie być może nie ruszyłyby w terminie, gdyby nie pomoc ówczesnego wicepremiera, Jerzego Hausnera, który w kluczowych momentach - gdy jakaś decyzję trzeba było "popchnąć" albo kogoś do czegoś przekonać - okazywał się nieoceniony. Hausner był wtedy gospodarczym "superministrem" (podlegały mu resorty gospodarki, pracy i polityki społecznej, przejściowo pełnił nawet obowiązki ministra zdrowia) w rządach SLD.

## Tabor, tabor i jeszcze raz tabor

Czesław Sulima, członek zarządu i dyrektor eksploatacyjny KM, który od dziesięciu lat odpowiada w spółce za tabor, podkreśla, że Koleje Mazowieckie od początku stawiały na inwestycje: - Dzięki temu dziś Koleje Mazowieckie posiadają ponad 280 pojazdów, a 26 kolejnych, fabrycznie nowych dołączy do parku taborowego w ciągu roku. Jesteśmy liderem pod względem liczby nowoczesnych pociągów, a także pionierem w wykorzystaniu nowoczesnych technologii, np. związanych z uruchamianiem pociągów w systemie "push-pull".

Dariusz Grajda wymienia inwestycje w zakresie oferty handlowej: - Wprowadziliśmy biletomaty i sprzedaż biletów przez telefon, a także oferty taryfowe adekwatne do potrzeb podróżnych, np. przejazdy weekendowe, bilety zniżkowe dla rodzin i firm czy zniżenie opłat za przewóz psa i roweru. Obecnie trwają prace nad wprowadzeniem Karty Mazowieckiej, na której będzie można zakodować bilety KM i ZTM.

Furgalski zaznacza, że dziś Koleje Mazowieckie to drugi przewoźnik pasażerski w kraju, z roku na rok zwiększający swój udział w rynku przewozów pasażerskich. Natomiast Struzik deklaruje, że w ciągu najbliższej dekady spółka zainwestuje 2,7 mld zł. W tym czasie park taborowy powiększy się o 100 nowych pojazdów.

- Ciekawym krokiem w rozwoju byłoby zwiększanie oferty przewoźnika o nowe połączenia ponadregionalne, podobne do "Słonecznego", by mieszkańcy naszego regionu mogli Kolejami Mazowieckimi wyjeżdżać nieco dalej na wakacje. Jednak wiem, że potrzeby dotyczące samego Mazowsza są tak duże, iż lepiej skupić się na dalszym wzmacnianiu potencjału spółki i nieustającym podnoszeniu komfortu jazdy - tłumaczy marszałek województwa mazowieckiego.

"Słoneczny", o którym wspomina marszałek, to jeden z wielkich sukcesów Kolei Mazowieckich. Wakacyjny pociąg z Warszawy do Gdyni, uruchamiany od czerwca do sierpnia. Pomysł pani prezes Sekity i prezesa trójmiejskiej SKM Michała Segienia chwycił od razu. Połączenie jest współfinansowane przez Mazowsze do granic województwa. Tutejszych samorządowców do przychylenia się do pomysłu uruchomienia "Słonecznego" przekonało także to, że wygodny, szybki i relatywnie tani sposób, który pozwala przewieźć rodzinę z Warszawy lub okolic nad Bałtyk, to zdecydowana korzyść dla mieszkańców regionu.

- To zresztą też fantastyczna forma promocji - zaznacza Kowalski. - Kiedyś stałem z kolegami samorządowcami na dworcu w Sopocie. Dookoła szaro, szare pociągi. Nagle z głośników usłyszałem zapowiedź "Słonecznego" i po chwili na peron wjechał jasny, pomalowany w ciepłe barwy pociąg, który po prostu wyróżniał się wobec tego, co było dookoła. To było wielkie "Wow!". Poczulem dumę.

- Studiujesz? Jesteś emerytem? Pojedziesz za darmo
- Nocne testy Jazza dla Warszawy [film i zdjęcia]
- Łódź Niciarniana: Będzie tunel pod torami
- Ponad 2 mld zł na inwestycje PKP PLK

więcej >

## Newsletter

ZAPISZ

Subskrybuj RSS

## Archiwum

## Rejestracja do archiwum

login

.....

ZALOGUJ

przypomnij hasło

30.07 kurs licencyjny maszynisty  
15.09 kursy kwalifikacyjne:  
Technik Dróg i Mostów Kolejowych  
Technik elektryk i inne  
www.wce.pl



## W najnowszym numerze

Udany eksperyment mazowiecki

Rozjazdy robią tu od stu lat

prenumerata

archiwum

Podziel się:

Facebook Google+ Nasza klasa Wykop Twitter LinkedIn Wyślij emailem

## Inne artykuły: Biznes

- Ponad 2 mld zł na inwestycje PKP PLK
- Warmińsko-mazurskie: Konkurencja utracona?
- Grzywna dla Złomrexu za użytkowanie bocznicy...
- PKP Intercity gra z Alstomem o kary umowne
- Sukces oferty publicznej Torpołu
- Arriva: Jesteśmy zainteresowani przetargiem...
- Będzie restrukturyzacja Grupy Newag

## Zobacz też:

- Między Wisłą Głębcę a Ustroniem Polaną...
- Dlaczego ludzie nie chcą dojeżdżać...
- Wzajemne honorowanie biletów KM i ZTM Warszawa...
- Zmiana na stanowisku prezesa Kolei...
- Soczi po igrzyskach: pociągiem na lotnisko
- WKD w ostatniej chwili odwołuje remont
- Otwarto oferty na myjnie Kolei Mazowieckich

- Pilna potrzeba zamawiania szyn
- Na Open'era z Grupą PKP
- Województwo inwestuje w Pesę

- Gmina Nieporęt: Czekamy na kosztorys kursowania...
- Oferta Junior i Senior w Kolejach...
- Komunikacja zastępcza na odcinku Pszczyna -...

#### Komentarze:

[Dodaj komentarz...](#)

Na razie brak komentarzy.

Umieść swój komentarz jako pierwszy!

[Dodaj komentarz...](#)

#### Fotorelacje

[więcej ▶](#)



**Nocne testy Jazza dla Warszawy [film i zdjęcia]**



Nocne testy Jazza dla...



Dworzec w Bytomiu...



Bytom: Odbudowana linia...



Czech Raildays...



PKP PLK: Szybszy transport...

[Reklama w portalu](#) [Reklama w miesięczniku](#) [Miesięcznik Rynek Kolejowy](#) [Prenumerata](#) [Archiwum](#) [Redakcja](#)

#### TOR Wydawnictwo

[O wydawnictwie](#) | [Nasze portale](#) | [Konferencje](#) | [Pozostałe usługi](#)

#### Portal Rynek Kolejowy

[Biznes](#) | [Infrastruktura](#) | [Prawo i polityka](#) | [Przetargi](#) | [Tabor i technika](#) | [Pasażer](#) | [Zintegrowany Transport](#) | [KDP](#) | [Świat](#) | [Warte uwagi](#) | [Kadry](#) | [Video](#) | [Euro 2012](#) | [II Linia metra](#) | [Praca](#) | [Katalog Kolejowy](#) | [Reklama](#)

#### Miesięcznik "Rynek Kolejowy"

[O miesięczniku](#) | [Prenumerata](#) | [Reklama](#) | [Dla Autorów](#) | [Felietoniści](#) | [Patronaty](#) | [Redakcja](#)

#### Portal Rynek Infrastruktury

[Drogi](#) | [Lotniska](#) | [Kolej](#) | [Energetyka](#) | [Telekomunikacja](#) | [Porty](#) | [Prawo i polityka](#) | [Komentarze](#)

#### Konferencje

[Konferencje i kongresy](#) | [Oferta szkoleniowa](#) | [Kontakt](#) | [Zostań prelegentem](#) | [Zostań sponsorem](#)



[prenumerata](#)

[archiwum](#)

#### W najnowszym numerze

Udany eksperyment mazowiecki  
Rozjazdy robią tu od stu lat