

ROK POPRAWIANIA OFERTY

WYDATKI SPÓŁKI Z TYTUŁU OPŁAT ZA DOSTĘP DO INFRASTRUKTURY WZROSŁY O OKOŁO 5 PROC. I BYŁ TO JEDEN Z PODSTAWOWYCH POWODÓW WPROWADZENIA ZMIANY CEN BILETÓW – MÓWI ARTUR RADWAN, PREZES KOLEI MAZOWIECKICH, W ROZMOWIE Z ADAMEM BRZozOWSKIM.

→ Jaką pracę przewozową wykonała spółka w 2014 r.?

W 2014 r. praca przewozowa spółki wyniosła 2,215 mld paskm, w stosunku do 2,224 mld paskm w roku 2013.

→ W 2014 r. spółka przewiozła 62,5 mln pasażerów – zaledwie o 100 tys. więcej niż w roku 2013. W poprzednich latach wzrosty wynosiły nawet milion nowych pasażerów rocznie. Dlaczego już tak się nie dzieje?

W zeszłym roku wzrost nie był już tak znaczący, ale to wciąż tendencja rosnąca. Wynik za I półrocze 2014 r. był optymistyczny i skłaniał do myślenia, że cały rok zakończy się na poziomie około 64 mln przewiezionych pasażerów. Tak się nie stało. Jednak w kontekście znacznie ograniczonej liczby pociągów na jednej z najbardziej obleganych tras – linii nr 1 – oraz utrudnień towarzyszących remontowi torów, które zniechęcały do podróży koleją, wynik na koniec roku jest bardzo dobry. Zwłaszcza gdy porównamy go z wynikami pozostałych przewoźników kolejowych. Spółka od lat ma mocną pozycję, bardzo dobrą markę i satysfakcjonujące wyniki. I jako jeden z nielicznych przewoźników, podobnie jak PKP SKM w Trójmieście, zamiast spadku liczby podróży, notuje wzrost. I tak już od 10 lat.

→ Na których liniach będzie najtrudniej prowadzić ruch pociągów i zagwarantować atrakcyjną ofertę w 2015 r.?

Obecnie – i tak będzie jeszcze przez dłuższy czas – najbardziej niewralgiczna jest linia nr 1, gdzie



Artur Radwan

remont jest najintensywniejszy i najbardziej odczuwalny przez podróżnych. Ale też i linia nr 6, gdzie na stosunkowo długim odcinku ruch kolejowy został całkowicie wstrzymany na czas remontu. Zawsze, gdy zachodzi konieczność ograniczeń przepustowości, a co za tym idzie – cięcia liczby pociągów, wprowadzenia zastępczej komunikacji autobusowej lub całkowitego zawieszenia ruchu, a także gdzie są częste zmiany rozkładu – atrakcyjność oferty spada. I trudno się dziwić

podróżnym. Każdy wolałby bezpośrednio dostać się z punktu A do punktu B. Niestety, prowadzone remonty jeszcze potrwać, w związku z czym zaplanowana przez nas oferta przewozowa, szczególnie dla linii nr 1, będzie znacznie uboższa. Niestety, nie mamy na to wpływu, a jako przewoźnik jesteśmy zobowiązani do ułożenia takiego rozkładu, który uwzględni wszelkiego rodzaju zamknięcia i ograniczenia. Staraliśmy się go tak układać, żeby był optymalny.



W tym roku park taborowy Kolei Mazowieckich wzbogaci się o 12 EZT Impuls, 22 wagony piętrowe i dwie lokomotywy. Te zakupy w dużym stopniu przyczynią się do poprawy komfortu podróży, zwłaszcza na linii nr 1. Poza tym zamierzamy kontynuować modernizację starszego taboru.

→ Jakie były wyniki finansowe spółki w 2014 r. i jak się zmieniły wobec wyników za 2013 r.?

Rok 2013 dał spółce ogólny przychód w wysokości blisko 635 mln zł, natomiast ubiegły rok to przychód rzędu około 660 mln zł. To prawie 4-proc. wzrost. Za to zysk netto w 2014 r. spadł w porównaniu z 2013 r. z około 9,5 mln zł do około 6,7 mln zł. Pomimo spadku jest to nadal doskonały wynik. Spółka jest przewoźnikiem finansowanym w części poprzez rekompensatę uzyskiwaną z województwa mazowieckiego, co wiąże się z ograniczeniem możliwości generowania zysku z działalności przewozowej.

→ Według raportu NIK zobowiązania KM wpłynęły negatywnie na sytuację finansową samorządu województwa mazowieckiego. Jaka jest wielkość zadłużenia spółki?

Z racji ograniczonej możliwości generowania zysku podstawową

formą finansowania przedsięwzięć inwestycyjnych są środki pochodzące z dotacji unijnych oraz zewnętrzne środki finansowe. Dzięki tym formom finansowania spółka w ostatnich latach zrealizowała i planuje nadal realizować duże zadania inwestycyjne związane z zakupem nowego taboru oraz modernizacją starszych pojazdów. Wiąże się to oczywiście z rosnącym poziomem zadłużenia spółki, które wykorzystujemy jako narzędzie finansowe pozwalające na dalszy rozwój. Obecne zadłużenie w ujęciu, w jakim rozpatrywane jest przez instytucje finansujące, jest na poziomie, który pozwala realizować dalsze plany inwestycyjne i jest w pełni prawidłowo obsługiwane samodzielnie przez spółkę.

Spółka ma zdolność kredytową. Dowodem jest choćby to, że z końcem 2014 r. uzyskaliśmy na bardzo korzystnych warunkach finansowanie na inwestycje, które będą realizowane w 2015 r.

→ Jaka była wielkość rekompensaty samorządu dla spółki w 2014 r., a jaka jest przewidziana na 2015 r.?

Za 2014 r. rekompensata z tytułu świadczenia usług transportu publicznego według wstępnego rozliczenia wynosi 245 mln zł. W umowie na 2014 r. planowana kwota rekompensaty wynosiła 255 mln zł. Oszczędne gospodarowanie środkami oraz pozytywne wyniki zawieranych przez spółkę umów spowodowały wygenerowanie oszczędności w rekompensacie na poziomie 10 mln zł. Na 2015 r. wysokość rekompensaty jest szacowana na 255 mln zł.

→ Jakie są plany inwestycji taborowych spółki na ten rok i najbliższe lata?

W tym roku park taborowy Kolei Mazowieckich wzbogaci się o 12 EZT Impuls, 22 wagony piętrowe i dwie lokomotywy. Te

Wydatki spółki z tytułu opłat za dostęp do infrastruktury wzrosły o około 5 proc. i był to jeden z podstawowych powodów wprowadzenia zmiany cen biletów. To była trudna decyzja, zwłaszcza że jakość przewozów na remontowanych trasach pozostawia wiele do życzenia. Jako przewoźnik mamy nadzieję, że po zakończeniu prac modernizacyjnych podróżni odczują w końcu znaczną poprawę.

zakupy w dużym stopniu przyczynią się do poprawy komfortu podróży, zwłaszcza na linii nr 1. Poza tym zamierzamy kontynuować modernizację starszego taboru. W ostatnim czasie został rozstrzygnięty przetarg na modernizację (naprawy poziomu P4) 17 EZT, a od września stopniowo dołączają kolejne składy zmodernizowane do poziomu EN57AL.

W dalszej perspektywie chcemy dokupić wagony środkowe do ER75 FLIRT oraz EN76 ELF.

→ Jakie inwestycje w rozbudowę zapleczy utrzymania taboru prowadzi spółka i na jakim są etapie?

W tej chwili najważniejsza jest budowa nowoczesnej myjni w Tuszczu. Jej otwarcie planowane jest na II połowę tego roku. To dla spółki bardzo ważna inwestycja, bo pozwoli na usprawnienie procesu czyszczenia taboru. Na miejscu myjni sezonowej powstanie obiekt całoroczny. Będzie on obsługiwał cały tabor z Tuszczu oraz w części z sekcji warszawskich – Grochowa i Ochoty. Spółka ma także plany co do rozbudowy zaplecza technicznego w Sochaczewie. Do tej pory nabyliśmy jedną z działek przyległych do sochaczewskiej Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru KM. Nasze plany w tym zakresie są ambitne, dlatego trwają rozmowy dotyczące dalszych zakupów, które docelowo pozwolą na wybudowanie bazy do wykonywania m.in. własnych przeglądów P4. Dzięki temu możliwe będzie uniezależnienie

się od zewnętrznych firm, które wykonują takie przeglądy.

→ Jakie są plany rozwoju połączeń? Na których trasach można się spodziewać największych zmian?

Najistotniejszą zmianą w tym roku będzie wydłużenie trasy pociągu „Słoneczny” do Ustki. Jestem pewien, że po raz kolejny będzie to hit. Trzeba pamiętać, że najważniejszą sprawą przy planowaniu rozwoju połączeń jest kwestia ilości posiadanego taboru. Z tego względu w tym roku skupimy się na poprawie oferty przewozowej na obecnie eksploatowanych liniach. Z myślą o tym podjęta została m.in. decyzja o zakupie wagonów piętrowych od Pesy oraz Impulsów od Newagu.

→ Jak pan ocenia stawki dostępu w rozkładzie 2014/2015?

Zatwierdzony przez UTK cennik stawek jednostkowych przygotowany przez PKP PLK to dla spółki, najkrócej mówiąc, poważny wzrost wydatków. Taka polityka cenowa zarządcy infrastruktury ma na celu jak najbardziej obciążyć finansowo regionalnych i aglomeracyjnych pasażerskich przewoźników kolejowych, będących w przeważającej większości podmiotami utrzymywanymi przez samorządy terytorialne. Dlatego w przypadku ostatniego cennika stawek stwierdzić można z całą stanowczością, że PKP PLK poszły jeszcze dalej w kierunku windowania kosztów działalności przewoźników kolejowych świad-

WYWIAD

czących usługi przewozowe osób na rynku lokalnym.

Wydatki spółki z tytułu opłat za dostęp do infrastruktury wzrosły o około 5 proc. i był to jeden z podstawowych powodów wprowadzenia zmiany cen biletów. To była trudna decyzja, zwłaszcza że jakość przewozów na remontowanych trasach pozostawia wiele do życzenia. Jako przewoźnik mamy nadzieję, że po zakończeniu prac modernizacyjnych podróżni odczują w końcu znaczną poprawę. Mówię o tym także w kontekście naszych zakupów taborowych. Chcielibyśmy, by podróżni mogli w stu procentach odczuć wzrost komfortu jazdy takimi pojazdami, ale trzeba pamiętać, że ten komfort zależy także od stanu technicznego infrastruktury.

→ Koleje Mazowieckie, ZTM i WKD posiadają ofertę Wspólny bilet. Oferta ta nie dotyczy jednak biletów jednorazowych ZTM i jest jednostronna – z biletem ZTM (np. kartą miejską) można jeździć pociągami KM, ale z biletem KM nie można wsiąść do żadnego pojazdu ZTM (nawet do pociągów SKM). Dlaczego tak jest?

W umowie z Zarządem Transportu Miejskiego ZTM występuje w roli zleceniodawcy, KM zaś jest zleceniobiorcą. Wzajemne honorowanie biletów obowiązuje tylko w tzw. pociągach lotniskowych kursujących do stacji Warszawa Lotnisko Chopina oraz wprowadzane jest w sytuacjach nieplanowanych zdarzeń, awarii, odwołań pociągu, zakłóceń w ruchu. Stworzenie jednego uniwersalnego biletu okresowego dla obu podmiotów nie jest możliwe ze względu na różnice w stosowanych przez KM i ZTM ulgach. Myślę jednak, że należy spojrzeć na współpracę KM i ZTM z pozytywnej strony. Uważam, że m.in. dzięki niej Mazowsze jest dziś jednym z najlepiej zorganizowanych regionów w Polsce pod względem komunikacji zbiorowej. 