



KOLEJE MAZOWIECKIE INWESTUJĄ I CHCĄ WOZIĆ JESZCZE WIĘCEJ PASAŻERÓW

– Od początku działalności zajmujemy drugie miejsce w kraju pod względem liczby przewożonych pasażerów. Mam nadzieję, że nie jest to nasze ostatnie słowo. Liczymy na dalszy wzrost zarówno przewozów, jak i udziału w rynku. Pierwsze półrocze bieżącego roku daje podstawy do optymizmu – mówi Robert Stępień, prezes zarządu Kolei Mazowieckich.

Jakub Madrjas, „Rynek Kolejowy”: Wkrótce mija pięć lat, odkąd został pan prezesem spółki. Chyba pierwsza połowa pana kadencji miała zupełnie inny charakter niż druga, przypadająca na czas pandemii?

Robert Stępień, prezes zarządu Kolei Mazowieckich: Zdecydowanie tak. Z perspektywy czasu można stwierdzić, że tamten okres był w miarę przewidywalny, co nie oznacza, że zupełnie spokojny. Konsekwentnie realizowaliśmy kolejne, zaplanowane projekty związane zarówno z inwestycjami taborowymi dotyczącymi zakupu nowoczesnych pojazdów, jak i naprawami pojazdów starszego typu. Aby zniwelować lukę pokoleniową, były

organizowane kolejne edycje szkoleń na licencję maszynisty. Został także uruchomiony, dla pracowników drużyn konduktorskich i trakcyjnych, program powypadkowego wsparcia psychologicznego. Wszystko przebiegało w miarę sprawnie, a jeśli pojawiały się jakieś trudności – były one na bieżąco rozwiązywane.

Pandemia przyniosła ze sobą niepewność i konieczność szybkiego reagowania. Początkowe doniesienia wydawały się chyba nam wszystkim mało realne. Chiny, potem Włochy... i Polska. Przystawiliśmy się na działania operacyjne. Priorytetem było zapewnienie bezpieczeństwa zarówno naszym pracownikom, mają-

cym bezpośredni kontakt z podróżnymi, jak i naszym pasażerem. W początkowym okresie bardzo dużym wyzwaniem było pozyskanie środków ochrony osobistej oraz tych do dezynfekcji. Olbrzymie zapotrzebowanie na te artykuły spowodowały ich deficyt na rynku. Na szczęście, dzięki zaangażowaniu naszych pracowników i uruchomieniu licznych, często prywatnych kontaktów, sprostałoby temu wyzwaniu i daliśmy radę.

Jak w ciągu tych pięciu lat zmienił się przewoźnik?

Dynamicznie i diametralnie. Została podpisana umowa ramowa z firmą Stadler Polska Sp. z o.o. na dostawę 61 nowoczesnych EZT ER160 Flirt, a następnie kolejne umowy wykonawcze, które były i są nadal sukcesywnie realizowane przez producenta. Trzeba podkreślić, że jest to rekordowe zamówienie w historii polskiej kolei, które jest realizowane dla regionalnego przewoźnika samorządowego. To bez wątpienia duży sukces, którego nie byłoby bez wsparcia finansowego ze strony Unii Europejskiej.

Nasze inwestycje nie ograniczały się tylko do realizacji projektów taborowych, ale także tych związanych z zapleciami technicznymi. Na terenie Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Tłuszczu powstała nowa stacja paliw dla autobusów szynowych. Została także otwarta nowoczesna hala utrzymaniowo-naprawcza w Sochaczewie,

w której będą serwisowane nasze najnowocześniejsze pojazdy Flirt 3. Ponadto została zakupiona nieruchomości w Radomiu, z przeznaczeniem na budowę kolejnej bazy. W najbliższym czasie nastąpi rozstrzygnięcie przetargu i poznamy wykonawcę.

Jakie były dla pana największe wyzwania?

Każdy dzień w zarządzaniu spółką usługową, a taką właśnie są Koleje Mazowieckie, przynosi nowe wyzwania. Dużym wyzwaniem była realizacja pionierskiego projektu, jakim było podpisanie, wspomnianej wcześniej, umowy ramowej; kolejnym – pozyskanie środków unijnych, bo bez zapewnienia odpowiedniego finansowania realizacja tej umowy, a przede wszystkim kolejnych umów wykonawczych zakończyłaby się fiaskiem.

Natomiast w okresie pandemii – było to przede wszystkim zapewnienie ciągłości działania, bezpieczeństwa pracownikom i podróżnym oraz sprawnej organizacji pracy, częściowo zdalnej.

Co będzie pana najważniejszym celem na drugą kadencję?

Z jednej strony kontynuacja projektów będących w trakcie realizacji, ale z drugiej rozpoczęcie nowych inwestycji związanych na przykład z budową bazy w Ra-



Fot. Dariusz Sieczkowski, flickr.com

BIZNES

domiu czy zakupem kolejnych, nowoczesnych pojazdów. Najważniejszym moim celem jest zapewnienie dalszego rozwoju spółki. Od początku działalności zajmujemy drugie miejsce w kraju pod względem liczby przewożonych pasażerów. Mam nadzieję, że nie jest to nasze ostatnie słowo. Liczymy na dalszy wzrost zarówno przewozów, jak i udziału w rynku. Pierwsze półrocze bieżącego roku daje podstawy do optymizmu.

Koleje Mazowieckie skutecznie walczą o pasażera z transportem indywidualnym, ale należą też do droższych przewoźników samorządowych w kraju w przeliczeniu na pracę przewozową. Dlaczego tak jest?

To dosyć złożone zagadnienie obejmujące wiele kwestii. Jesteśmy jednym z najnowocześniejszych przewoźników regionalnych w kraju. Inwestycje związane z zakupem nowoczesnych pojazdów generują koszty jego amortyzacji. Ponadto nowe pojazdy są dłuższe i cięższe, co zwiększa koszty związane z dostępem do infrastruktury kolejowej. Są także klimatyzowane, a to wpływa na większe zużycie energii i wzrost kosztów z tym związanych. Nowe pojazdy wymagają także bardziej specjalistycznego zaplecza technicznego, stąd konieczność nie tylko modernizacji, lecz także doposażenia w odpowiednie urządzenia oraz przystosowania do zmieniających się wymogów bhp.

Obecnie przy drastycznym wzroście inflacji rosną ceny praktycznie wszystkich komponentów niezbędnych do funkcjonowania: materiałów eksploatacyjnych, usług związanych z naprawami, dzierżawy budynków sekcji napraw i eksploatacji taboru oraz nieruchomości, na których są one zlokalizowane, a także opłaty za dostęp do stacji pasażerskich.

Spółka realizuje duże inwestycje w tabor. Jak zmieni się obraz parku taborowego po zakończeniu kontraktów Stadlera?

Obecnie w parku taborowym spółki jest 309 pojazdów różnego typu. Prawie połowa z nich to pojazdy nowe. Po zrealizowaniu kontraktu na zakup 61 EZT od firmy Stadler, która planowana jest na drugą połowę przyszłego roku, będziemy mieć 332 pojazdy szynowe, w tym 180 sztuk nowych. Ale na tym nie koniec naszych planów związanych z zakupem nowego taboru.

Jakie są kolejne planowane inwestycje taborowe i potrzeby?

Planujemy zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych, zarówno dwuczłonowych, jak i pięcioczłonowych, a także piętrowych i elektryczno-akumulatorowych. Łącznie będzie to 71 sztuk nowoczesnych pojazdów szynowych. Zrealizowanie tych inwestycji zwiększy potencjał przewozowy spółki, a także podniesie jakość realizowanych usług oraz znacząco poprawi komfort

podróży. Dzięki temu pasażerski transport kolejowy będzie bardziej konkurencyjny i, przede wszystkim, bardziej ekologiczny względem indywidualnego transportu samochodowego.

Oprócz taboru ważne są też zaplecza. Jakie inwestycje są planowane?

W planach mamy budowę dwóch zupełnie nowych zapleczy technicznych: w Radomiu i Sochaczewie. Pierwsze z nich zostanie przeznaczone do utrzymania dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych w zakresie wykonania przeglądów w poziomach utrzymania P1 i P2. Dzięki temu nastąpi usprawnienie procesu utrzymania pojazdów kolejowych obsługujących połączenia kolejowe w rejonie Radomia. Zostaną ograniczone koszty przejazdu uszkodzonych pojazdów do Warszawy, a także zaoszczędzimy czas niezbędny do wykonania napraw poprzez wyeliminowanie konieczności przejazdu do jednej z obecnie funkcjonujących sekcji. Najważniejszą zaletą, a także wartością dodaną dla społeczności lokalnej będzie poprawa sytuacji na rynku pracy. Planowane jest stworzenie ponad 40 nowych miejsc pracy.

Planujemy także budowę bazy w Sochaczewie, w której będziemy wykonywać naprawy w poziomie P4 i P5 z możliwością rozszerzenia o P3. Dodatkowo powstanie nowoczesna myjnia taboru kolejowego. Wszystko to powinno znacząco wzmocnić pozycję Kolei Mazowieckich na polskim rynku jako niezależnego przewoźnika kolejowego. Te inwestycje przyczynią się do ograniczenia wysokich kosztów napraw oraz wyeliminowania ryzyka wzrostu cen napraw z powodu ograniczonego dostępu do baz utrzymaniowych na polskim rynku. Ponadto budowa nowoczesnej myjni pozwoli na wdrożenie ekologicznych i prośrodowiskowych technologii.

Oprócz tego planowana jest rozbudowa hali napraw w Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru Warszawa Grochów, w kierunku toru nr 34, co umożliwi zaprojektowanie kanałów przeglądowo-naprawczych. Zamierzamy rozbudować halę o dwa kanały przeglądowo-naprawcze wraz z całą infrastrukturą i mediami, przebudować układ torowy wraz z przesunięciem w planie toru 34, a także wybudować sieć trakcyjną nad przebudowanym układem torowym. W efekcie przeprowadzonych prac będzie możliwość wykonywania obsługi pięcioczłonowych, a także czteroczłonowych EZT, w zakresie poziomów utrzymania P1-P3, szybsze i sprawniejsze wykonywanie napraw bieżących, awaryjnych oraz przeglądów P1-P3 pięcioczłonowych EZT poprzez skrócenie czasu naprawy z jednej godziny do 30 minut. Nastąpi także zwiększenie przepustowości hali przeglądowo-naprawczej w zakresie możliwości wykonywania przeglądów i napraw; zostaną odblokowane szlaki komunikacyjne dotychczas blokowane przez oczekującą na wjazd pozostałą część składu. Zdecydowanie także poprawią się

warunki pracy pracowników wykonujących czynności przeglądowo-naprawcze.

Samorząd zadeklarował uruchamianie przez KM nowych połączeń po realizacji projektów Kolej Plus. Jak pan je ocenia? Czy to są potrzebne inwestycje? Czy jest dość czasu, żeby zabezpieczyć nowy tabor na te potrzeby?

Od lat systematycznie zwiększamy liczbę połączeń, jak również staramy się uruchamiać pociągi w nowych relacjach. Wynika to, przede wszystkim, z zapotrzebowania społeczności lokalnych na pasażerski transport kolejowy, który bardzo często w danym regionie jest jedynym środkiem transportu zbiorowego. Uruchomienie przewozów kolejowych ułatwi codzienną podróż do pracy, szkół czy uczelni. Zapewni także dowóz większej liczby pasażerów do pociągów kursujących głównymi ciągami kolejowymi naszego województwa.

Jeśli chodzi o kwestię taborową – jesteśmy praktycznie na finiszu realizacji kontraktu z firmą Stadler. W planach mamy kolejne inwestycje, więc jesteśmy w stanie zapewnić obsługę nowych połączeń.

Jak na przewozy wpływają inwestycje PKP PLK? Czy problemem są duże modernizacje, czy bardziej prace punktowe, które nieraz trwają nawet kilka miesięcy?

W mojej ocenie trudniejsze, w zakresie organizacji przewozów, są prace punktowe, i to takie, które po pewnym czasie na tej samej linii są wznawiane, ale w innym zakresie, albo te, które właśnie rozpoczynają się, ale na innym jej odcinku. To bardzo dezorganizuje naszą działalność, ale przede wszystkim życie podróżnych, którzy czują się bardzo zdezorientowani i poirytowani. Przyzwyczajenie jest drugą naturą człowieka, a tymczasem co chwilę zmienia się rozkład jazdy. Większość podróżnych nie rozumie tej sytuacji i towarzyszących jej uwarunkowań oraz zawiłości prawnych czy technologicznych.

Duże modernizacje – zaplanowane z odpowiednim wyprzedzeniem i z dużo wcześniejszym poinformowaniem o nich przewoźnika pozwalają na lepsze przygotowanie oferty przewozowej obowiązującej w korekcie zamknięciowej, a także na kompleksowe i w pełni profesjonalne przeprowadzenie kampanii informacyjnej wśród podróżnych. Dzięki temu ograniczamy niezadowolone klientów z powodu zaskoczenia wprowadzonymi zmianami oraz dajemy możliwość weryfikacji swoich planów pod kątem codziennych dojazdów.

Czy rozmawiacie z PKP PLK o tym, jak zorganizować przewozy podczas kolejnych etapów przebudowy linii średnicowej?

Są prowadzone wstępne rozmowy na ten temat, ale brakuje konkretnych informacji związanych z harmonogramem planowanych prac czy ewentualnych

zamknięć torowych. To strategiczna inwestycja dla rozwoju transportu kolejowego, w tym aglomeracyjnego. Bardzo pozytywnie oceniamy plan zakładający przebudowę Warszawy Śródmieście na stację oraz zabudowę tam dwóch dodatkowych torów. Poprawi to płynność ruchu, jak również zwiększy przepustowość linii, w tym podmiejskiej, do 24 par pociągów. Ciekawym pomysłem jest budowa nowej stacji w okolicach ronda gen. Charles'a de Gaulle'a, która pozwoli na lepsze skomunikowanie z transportem publicznym w Warszawie oraz umożliwi bezpośredni dowóz pasażerów na Trakt Królewski. Ponadto ma zostać wybudowany nowy przystanek Warszawa Solec, co będzie związane z wyłączeniem przystanku Warszawa Powiśle.

Prace modernizacyjne planowane są także dla stacji Warszawa Wschodnia i przewidują m.in. przebudowę siedmiu peronów dwukrawędziowych, zadaszenie hali peronowej, a także przebudowę przejść podziemnych wraz z dostosowaniem ich do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Wiemy, że to bardzo duży projekt, którego realizacja na wiele lat utrudni ruch pociągów. Mamy jednak nadzieję, że finalny efekt będzie milowym krokiem w rozwoju pasażerskiego transportu kolejowego i zupełnie nowej jakości infrastruktury kolejowej.

Inflacja szaleje, a dochody samorządów maleją. Czy podwyżka cen biletów wystarczy, by skompensować wzrost kosztów, czy będą potrzebne też inne działania? Jeśli tak – jakie?

Oczywiście, że nie. Zmiana cen biletów średnio o 12% wprowadzona w lipcu nawet w 50% nie pokryje rosnących z miesiąca na miesiąc kosztów działalności spółki, które naprawdę są bardzo duże. Najbardziej widać to na przykładzie cen energii elektrycznej, która odgrywa kluczową rolę w funkcjonowaniu przewoźnika kolejowego. Niekorzystne zmiany na rynku w ostatnim kwartale ubiegłego roku spowodowały wzrost kosztów energii Kolei Mazowieckich o ok. 27% w stosunku do założeń. Szacujemy, że zwiększą one koszty energii w bieżącym roku o ponad 50 mln zł. Niestety, zakładamy kolejny wzrost cen energii elektrycznej w 2023 roku, a już teraz jest to największy element kosztów ponoszonych przez spółkę. Wzrosły także wydatki związane z utrzymaniem naszych pojazdów.

Sytuacja jest poważna, a rozwiązania, moim zdaniem, są dwa: albo ograniczenie oferty przewozowej, co oznaczałoby regres w działalności spółki, albo zwiększenie rekompensaty przez samorząd województwa mazowieckiego, na co osobiście liczę. Pamiętajmy jednak, że możliwości finansowe naszego właściciela także są mocno ograniczone. Muszę przyznać, że dziwi mnie bierność władz państwowych, bo problemy, które sygnalizuję, dotyczą przecież wszystkich przewoźników, nie tylko Kolei Mazowieckich. □