

Polskie Koleje Przestarzałe

Po raz kolejny kolejarze grożą nam strajkiem. Przed świętami, zresztą, nawet taki protest, na szczęście krótki, przeprowadzili. Nie dziwi nas irytacja pasażerów, którzy gnają z wywieszonymi jęzorami do roboty, albo gdzieś tam, a tu – kicha -pociągi nie jadą, a rozsierzdzeni kolejarze mają pasażerów w... głębokim poważaniu. Z drugiej strony, nie ma się, co dziwić pracownikom kolei, bo gołym okiem widać, że firma im się rozsypuje, jest deficytowa, przestarzała i wszystko co najgorsze. Prawda jest taka, że polskie koleje, na tle podobnych przedsiębiorstw za granicą, wyglądają tragicznie. Zawsze z zazdrością podziwiam fenomenalne koleje niemieckie, z których korzystanie jest wygodne, praktyczne i przyjemne do tego stopnia, że po Germanii nie poruszam się już samochodem – koleją jest szybciej i wygodniej. W innych państwach jest podobnie. A chciałoby się mieć narodowego przewoźnika, z którego byłoby się dumnym. Niestety na polskiej kolei ciąży widmo przeszłości. Przeszłości transportu RWPG i Układu Warszawskiego. Nasza infrastruktura kolejowa była przystosowana do szybkiego przerzucania Armii Czerwonej z Sowietów na zachód oraz do karmienia węglem i stalą żarłocznego, radzieckiego przemysłu zbrojeniowego. Takie drobiazgi jak służenie pasażerom, przewóz towarów na rynku wewnętrznym i rentowność, nikogo wtedy nie interesowała. Niestety, po rozkładzie Układu Warszawskiego organizacja kolei się nie zmieniła i dalej dysponujemy kolejami potężnymi, rozbudowanymi, „uderzeniowymi” i zupełnie nikomu niepotrzebnymi. Kolej oparła się ewolucji, która przeobraziła większość przedsiębiorstw naszego kraju. Udało jej się pozostać w minionej epoce, ponieważ uchodzi za przedsiębiorstwo „strategiczne”, jest olbrzymim pracodawcą i z kolejarzami nikt nie odważył się zadzierać. A szkoda, bo warto było. Kilka lat temu, w Czechach rozgoryczeni kolejarze postanowili sparaliżować kraj strajkiem generalnym. Jak powiedzieli – tak uczynili - czeskie koleje stanęły całkowicie. I cóż się okazało? Okazało się, że po krótkim (2 dniowym) okresie chaosu, zadania kolei przejęli z powodzeniem prywatni przewoźnicy samochodowi, ich usługi okazały się tańsze, szybsze i nieporównywalnie mobilniejsze od transportu szynowego. Po kilku dniach kolejarze, u naszych południowych sąsiadów, wrócili jak niepyszni do pracy nie zwojowawszy niczego. Prędzej czy później i u nas może dojść do podobnej sytuacji.

Tym nie mniej, nowoczesne, sprawne koleje są w Polsce, jak w każdym kraju, potrzebne. Jednak, aby stały się takimi potrzebni są odważni menadżerowie, którzy nie ulęką się związkowego terroryzmu i nie będą myśleli kategoriami minionej epoki. Jak na razie nie widać takich, a szkoda, bo na przykładzie dobrego funkcjonowania pociągów typu Eurocity i Intercity widać, że nawet w polskich realiach można zorganizować poprawnie funkcjonującą kolej żelazną. Oczywiście pod warunkiem, że do jej przeobrażenia zaprosimy potężnego, genialnego „cudotwórcę”, czyli liberalny Wolny Rynek. Bez niego możemy zapomnieć o kolejach na przyzwoitym choćby poziomie; możemy zapomnieć o nowoczesnym taborze, grzecznych konduktorach, czystych dworcach, a przede wszystkim dalej będziemy musieli dopłacać do tego monstrualnego pasożyta, jakim są dziś PKP, bajońskie sumy. A nie biorą są one z powietrza – płacimy na nie wszyscy – bez względu czy korzystamy z transportu kolejowego czy też nie. I to jest skandal, bo kolej, jak każda firma, musi zarobić na sobie, albo... przestać istnieć. A szkoda by było.

Krzysztof Wasiak