

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Infrastruktury**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU KOLEJOWEGO
(NR 6)
z dnia 22 lipca 2024 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego (nr 6)

22 lipca 2024 r.

Podkomisja stała do spraw transportu kolejowego, obradująca pod przewodnictwem posła **Barbary Oliwieckiej (Polska2050-TD)**, przewodniczącej podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat bieżącego wykorzystania taboru pasażerskiego w PKP Intercity oraz planów modernizacji i zakupu nowego taboru.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jakub Kapturzak** zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury, **Łukasz Zgoda** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Ignacy Góra** prezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Janusz Malinowski** prezes zarządu PKP Intercity wraz ze współpracownikami, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Andrzej Wach** prokurent PORR SA, przedstawiciel Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, **Michał Ciechowski** p.o. menadżer zespołu, specjalista ds. mediów w Polskiej Izbie Kolei wraz ze współpracownikami, **Marcin Górecki** ekspert ds. taboru w Fundacji ProKolej wraz ze współpracownikami, **Dariusz Kostrzębski** prezes zarządu KOW media&marketing, **Łukasz Malinowski** redaktor naczelny miesięcznika „Rynek Kolejowy” oraz **Tomasz Nakielski** członek redakcji portalu Nakolei.pl.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Sindrewicz** i **Jarosław Żołądź** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł **Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD)**:

Dzień dobry. Szanowni państwo, witam państwa na kolejnym posiedzeniu podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego. Rozpaczynam to posiedzenie. Jest pięciominutowe opóźnienie, ale mam nadzieję, że wszyscy już do nas dotarli.

Tematem dzisiejszego posiedzenia i naszego spotkania jest rozmowa o taborze, o tym, z czym wszyscy się zmagamy. Ostatnie doniesienia medialne na temat braków w taborach lub stanu technicznego taboru bywają niepokojące. Dokładnie przedmiotem dzisiejszego spotkania jest informacja na temat bieżącego wykorzystania taboru pasażerskiego w PKP Intercity oraz, co jest bardzo ważne, planów modernizacji i zakupu nowego taboru.

Bardzo serdecznie witam pana Jakuba Kapturzaka, przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury, zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa. Oczywiście bardzo serdecznie witam pana Janusza Malinowskiego, prezesa PKP Intercity, oraz pana Adama Wawrzyniaka, członka zarządu PKP Intercity. Jest z nami również przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli, pan Łukasz Zgoda. Bardzo mi miło. Jest oczywiście – patrzę, czy tu mam wpisanego, chyba nie mamy na liście – pan z Urzędu Transportu Kolejowego. Przepraszam, przeskoczyłam: pan Ignacy Góra. To moje niedopatrzenie.

Szanowni państwo, mamy przedstawiciela Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, pana Andrzeja Wacha. Jest z nami pan Andrzej? Bardzo mi miło. Mamy przedstawiciela menadżera zespołu medialnego, specjalistę ds. mediów w Polskiej Izbie Kolei, pana Michała Ciechowskiego. Bardzo mi miło. Mamy rzecznika prasowego Polskiej Izby Kolei, pana Radosława Karwickiego. Mamy eksperta ds. taboru Fundacji ProKolej, pana Marcina Góreckiego. Mamy koordynatora ds. analiz w Fundacji Prokolej, pana Kamila Sikorę. Mamy przedstawiciela Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, pana prezydenta Leszka Miętka – bardzo cieszymy się z obecności strony społecznej. Jest z nami również pan Krzysztof Ciećka, także ze związku zawodowego maszynistów.

Mamy przedstawicieli mediów branżowych. To redakcja „Rynku Kolejowego” i Łukasz Malinowski, redakcja „Kuriera Kolejowego” i Dariusz Kostrzębski. Są panowie z nami, tak? Tak. Witam. To redakcja „Z Biegiem Szyn” i pan Karol Trammer. Nie wiem, czy pan Karol do nas dotarł. Może dotrze. To redakcja Nakolei.pl i pan Tomasz Nakielski.

Bardzo serdecznie witam oczywiście też posłów: panią poseł Agatę Wojtyszek, pana Kamila Wnuka, pana Rafała Kasprzyka i pana Franka Sterczewskiego.

Szanowni państwo, dodam tylko, że zawsze są te dramaty, czy robić spotkania zespołu, kiedy jest posiedzenie Sejmu czy dzień przed. W dzień przed jest spokojniej, ale za to uczestniczyć może mniejsza liczba posłów, natomiast kiedy jest posiedzenie, zawsze jest ryzyko, że jesteśmy w strasznym biegu, mamy mniej czasu i czasami bardzo trudno jest zgrać wszystkie podkomisje. Informacja dla państwa jest taka, że dostaję od posłów feedback, że odsłuchują posiedzenie Komisji, na pewno o tym rozmawiamy.

Szanowni państwo, lubię, kiedy te spotkania są krótkie, mięsiste i konkretne, więc mam nadzieję, że w ciągu półtorej godziny wypełnimy cały program i będzie czas na to, żeby wszyscy zabrali głos. Proponuję taką formułę spotkania, że najpierw poproszę przedstawicieli PKP Intercity, bo to tutaj mamy źródło informacji, a potem oczywiście poproszę wszystkich przedstawicieli strony społecznej, ale też mediów.

Przepraszam, nie przywitałam pana Adriana Furgalskiego, prezesa izby TOR. To stały bywalec.

Zacniemy więc od PKP Intercity. Panie prezesie, powiem tak: 40% taboru stoi. Taką informację uzyskaliśmy już jakiś czas temu, chyba w jednym z pierwszych wywiadów pana ministra Piotra Malepszaka. Problem odnośnie do wielkości dostępnego taboru oraz jego stanu technicznego i jakości wybrzmiewa szczególnie teraz, kiedy mamy wakacje. Wiem, że tam, gdzie możecie, zwiększacie państwo liczbę wagonów, dostawiacie, robicie miejsce dla pasażerów, ale raz po raz docierają do nas słuchy o pasażerach, którzy utknęli w pociągu bez klimatyzacji. Wiadomo, że zawsze jest tak, że negatywne informacje mają większą siłę przebicia, ale jest to bardzo istotne, bo komfort podróżowania jest jednym z czynników, które decydują o tym, czy wybieramy transport publiczny, czy nie.

Bardzo prosiłabym o garść rzetelnych, sprawdzonych informacji o tym, w jakim punkcie jesteśmy teraz, w jakim momencie byliśmy osiem miesięcy temu, chociaż pan jest prezesem PKP Intercity, jeśli dobrze pamiętam, dopiero od kilku miesięcy. Od czterech?

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Trzech.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Trzech, no właśnie. Czy coś zmieniło się w tej statystyce? 40% taboru stoi. Dlaczego on stoi? Jak to wpływa na wasze zdolności przewozowe, na obsługę pasażerów? Proszę też o weryfikację tego, że ponoć w najnowszych pojazdach stoi aż 50% taboru. Od tej garści informacji zacniemy, a potem poproszę państwa. Będzie czas na zadawanie pytań, na państwa uwagi i przede wszystkim na rozwiązania tego problemu.

Bardzo dziękuję. Jak rozumiem, głos zabierze pan prezes Janusz Malinowski. Bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Pani poseł, bardzo dziękujemy za zaproszenie. Szanowni państwo, przekażę garść informacji o tym, w którym miejscu jesteśmy i co planujemy zrobić.

Porównując 2023 r. do 2015 r., można dostrzec, że praca eksploatacyjna spółki PKP Intercity wzrosła o 46%. Żeby powiedzieć prostszym językiem, uruchamianych jest o 32% więcej pociągów. Lokomotyw mamy o osiem więcej. To jest ta skala wyzwania: o 32% pociągów więcej, osiem sztuk lokomotyw więcej niż w 2015 r. To dotyczy trakcji, czyli lokomotyw, które ciągną nasze wagony.

Jak wygląda sprawa z podażą miejsc, czyli z wagonami, z EZT-ami? W porównaniu do 2015 r. spółka PKP Intercity wozi o 80% pasażerów więcej. Przybyło nam 149 sztuk wagonów. W porównaniu do 2015 r. to jest 12%. Mamy porównanie: tu 80%, tu 12%, to są problemy, które dzisiaj widzimy.

Jak pani poseł mówiła na wstępie, patrząc na 19 kwietnia, bo od tego dnia mamy przyjemność kierować spółką PKP Intercity, w zakresie wagonów osobowych 40,6% wagonów było

niesprawnych, odstawionych. W segmencie wagonów o prędkości 200 km/h, które są generalnie wagonami nowszymi, już wyposażonymi w klimatyzację, ten odsetek sięga 50%. W przypadku trakcji, czyli lokomotyw, blisko 30% pojazdów jest niesprawnych. W przypadku elektrycznych zespołów trakcyjnych 17% pojazdów jest niesprawnych.

Jak to przekłada się na naszą obsługę pociągów? Pokrycie taboru na letni rozkład jazdy jest na poziomie 87%, czyli, mówiąc uproszczonym językiem, brakuje 13% taboru i trzeba znaleźć go w inny sposób, na przykład operacyjny, albo po prostu nie ma tej dostępności dla naszych pasażerów. W tej chwili niesprawny tabor wagonowy jest na poziomie 36%. Te 4% udało nam się spracować, przy czym nie będę ukrywał, że dojście do poziomu 20% potrwa minimum dwa lata. To nie wydarzy się jutro.

Jakie działania podjęliśmy w tym zakresie? Posiadamy spółkę zależną Remtrak. W trybie pilnym wstrzymaliśmy, w zasadzie bardzo ograniczyliśmy naprawy na poziomie P5 – to są naprawy połączone z modernizacją, bardzo długie naprawy – po to żeby Remtrak mógł wykonywać maksymalną liczbę napraw na poziomie P4, czyli na niższym poziomie, gdzie wagon może być gotowy w ciągu 30 dni. To nam dało ten efekt, że w tej chwili spółka zależna Remtrak udostępnia nam do eksploatacji 75 wagonów miesięcznie. To oczywiście nie jest liczone w tak prosty sposób, że miesiąc do miesiąca mamy 75 wagonów więcej, bo wagony cały czas nam się wyłączają, wyjeżdżają swoje kilometry i muszą iść do naprawy, a wagony jeżdżą zdecydowanie więcej niż wcześniej, wykonują większe przebiegi miesięcznie, bo zaczęliśmy troszkę inaczej zarządzać tym taboru. Maksymalnie skracamy przejścia międzypociągowe i wagony czy lokomotywy wyjeżdżają zdecydowanie więcej kilometrów miesięcznie. Tabor trakcyjny i tabor wagonowy dużo wcześniej będą więc wymagały kolejnych napraw zgodnie z dokumentacją systemu utrzymania.

Oczywiście sytuację możemy znacząco poprawić przez modernizację – bo to generalnie jest tabor przeznaczony do modernizacji, który najczęściej od lat nie był w eksploatacji – i przez inwestycje polegające na pozyskaniu nowego taboru. Tylko w miesiącu lipcu podpisaliśmy kontrakty z polskim przemysłem na blisko 8 mld zł. Są to wartości podawane bez opcji, bo gdybyśmy policzyli 300 wagonów, dodali jeszcze opcję 150 wagonów, to te wartości byłyby znacząco większe. Podpisaliśmy kontrakt na 35 pociągów, elektrycznych zespołów trakcyjnych hybrydowych z napędem elektrycznym i spalinowym, przy czym, nie ukrywajmy, efektów tych inwestycji nie zobaczymy wcześniej niż za dwa lata, bo pierwsze wagony z Cegielskiego pojawią się w 2026 r. i mniej więcej w podobnym okresie pojawią się pierwsze elektryczne zespoły trakcyjne.

Kolejną kwestią, która jest oczywiście dużą bolączką PKP Intercity, jest kwestia awaryjności lokomotyw starego typu. Tu mówię o lokomotywach EU07, EP07, EP09. Ta niezawodność jest niska. Geneza tej niezawodności jest dość prosta. Jeżeli resursy prawie dwukrotnie wydłuża się bez prowadzenia dodatkowych czynności utrzymaniowych, to efekt może być tylko taki, jaki jest, przy czym myślę, że sytuację w trakcji elektrycznej, czyli w lokomotywach, opanujemy już od grudnia, bo dzięki renegotjacji kontraktu z firmą Newag dostawy lokomotyw mamy zdecydowanie szybsze. Myślę, że sytuacja taborowa w zakresie trakcji elektrycznej do grudnia tego roku powinna być w miarę uporządkowana. Myślę, że w przeciągu dwóch lat lokomotywy starego typu zostaną z Intercity wycofane. Zastawimy kilka egzemplarzy dla potrzeb muzealnych. Myślę, że wtedy sytuacja w zakresie niezawodności będzie zupełnie inna. Nasze nowe lokomotywy przejeżdżają miesięcznie 30 tys. km praktycznie bez awarii, więc jest to ogromna różnica. Każda stara lokomotywa zastąpiona nową daje nam wymierny efekt. Usterek taboru trakcyjnego już jest zdecydowanie mniej, a musimy wiedzieć, że taki defekt to jest minimum 60 minut opóźnienia, a często 120 czy 180 minut. Incydentów będzie więc coraz mniej.

Gorącą kwestią jest jeszcze – chyba nawet użyłem dobrego słowa – kwestia klimatyzacji. Proszę państwa, pewne rzeczy trudno jest nam zrozumieć, ale nasi poprzednicy nie zaplanowali, że w tym roku będzie lato albo że będzie ciepło. Umowa na przegląd klimatyzacji została przez nas podpisana w maju tego roku. Przeglądy zaczęły się w drugiej, w zasadzie w trzeciej dekadzie maja. To jest zdecydowanie za późno. Te przeglądy jeszcze trwają, bo po prostu za późno się zaczęły. Kwestia zakontraktowania przeglądów na klimatyzację powinna być zrealizowana w grudniu, a nie tak, że umowa jest podpisywana w maju. Tej umowy po prostu nie było. Wszystkie zespoły trakcyjne PKP Intercity

są wyposażone w klimatyzację. W wagonach sytuacja ta wygląda tak, że to jest 83% taboru, przy czym część tego taboru posiada klimatyzację naprawdę starej generacji. Tam jest zdecydowanie największy problem. Podstawową kwestią jest jednak to, że przeglądy zaczęły się zdecydowanie za późno. Już w maju mieliśmy bardzo ciepłe dni, a wagony były jeszcze bez przeglądu i pasażerowie zostali narażeni na te niedogodności. Jedyne, co mogę powiedzieć, to bardzo przeprosić naszych pasażerów, że czasami muszą korzystać z takich warunków podróżowania. Dlatego podejmujemy wszelkie działania, żeby tych usterek było jak najmniej.

Co chcielibyśmy jeszcze dodatkowo zrobić, żeby poprawić sytuację taborową PKP Intercity? W naszych kolejnych działaniach chcemy pozyskać elektryczne zespoły trakcyjne piętrowe o pojemności od 600 do 700 miejsc. Widzimy, jak przewozy rosną. W ostatni weekend – piątek, sobota, niedziela – przewieźliśmy ponad 812 tys. pasażerów. To jest skala do tej pory niespotykana. Nie ma symptomów, żeby przewozy miały spadać. Potrzebujemy więc wysoko pojemnego taboru. Wiele pociągów, które dzisiaj jadą nad morze, jadą w zestawieniu 14- czy 15-wagonowym i już nic nie da się zrobić. Wybrane pociągi Pendolino jeżdżą w podwójnej trakcji i sprzedają się w 100%. Są nam więc potrzebne pociągi o dużej pojemności, które, tak jak powiedziałem, będą miały 600–700 miejsc siedzących. To jest jeden projekt, który jest dla nas kluczowy.

Drugi projekt to są pociągi o prędkości co najmniej 250 km/h. Dzisiaj, gdybyśmy mieli 40 pociągów Pendolino, mieliśmy dla nich pracę i mielibyśmy pełne obłożenie. Statystyka zapelnienia pociągów Pendolino za maj to jest poziom ponad 70%. Ona od maja cały czas rośnie. Moglibyśmy więc wzmocnić ofertę na najlepszych kierunkach, jak Wybrzeże czy Kraków, ale również w nowych kierunkach, bo wszędzie są o to prosby.

To są dwie klucze inwestycje, które będziemy jeszcze chcieli zrealizować. Nie jest tajemnicą, że na to będziemy potrzebowali kolejnych ok. 10 mld zł. Te pieniądze staramy się pozyskać.

Kwestia bycia operatorem na przyszłej mini-KDP, na „igrek” oczywiście jest w naszym zainteresowaniu. To jest jakby drugi etap zakupu pociągów zespołowych. Mamy nadzieję, że tutaj też uda się znaleźć rozwiązania, które pomogą nam w sfinansowaniu zakupów, bo spółka sama z siebie nie pozyska komercyjnie takich kredytów, żeby kupić tabor zespołowy na linie dużych prędkości w Polsce. Będziemy potrzebowali pomocy, będą potrzebne decyzje na poziomie rządowym.

To są moje szybkie informacje w dużym skrócie. Z panem prezesem Adamem Wawrzyniakiem bardzo chętnie będziemy odpowiadali na szczegółowe pytania. Na tę chwilę to może tyle. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie, panie prezesie.

Chciałabym dopytać o wagony wars, ale widząc problemy, jakie są, to pytanie jest troszeczkę mniej zasadne, bo priorytetem jest oczywiście przewóz pasażerów. Pozwolę sobie pierwsza zadać pytanie albo raczej uwagę.

Spotkałam się z taką sytuacją, że w pociągach, w których nie ma klimatyzacji albo nie ma wagonu wars, na przykład na długiej trasie Wrocław–Białystok, nie ma też wózka napojowego. Czy szczególnie w tych gorących dniach jest szansa i możliwość, żeby PKP Intercity zapewniło chociaż wodę dla tych pasażerów, którzy zapomnieli? Zazwyczaj powinno tak być. Sama byłam świadkiem sytuacji, kiedy pan źle się czuł i pożyczał wodę od pasażerów. Nie wiem, jak te rozwiązania są zabudżetowane, ale przy tych prognozach pogody są bardzo istotne.

Moje drugie pytanie: Czy mógłby pan odnieść się do wypożyczania taboru? Wiem, że chyba lokomotywy są wypożyczane. Czy rozważacie państwo, dopóki nie będzie naszego nowego taboru, czyli jeszcze kilka lat, wypożyczanie wagonów pasażerskich?

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

To może od końca. Lokomotywy, czyli trakcje, rzeczywiście wypożyczamy: zarówno ze spółki Cargo, jak i z firm leasingowych, z firm leasingowych szczególnie lokomotywy wielosystemowe. Ta sytuacja też zmieni się bardzo szybko, bo myślę, że w niedługim

czasie uda się pozyskać zezwolenie na lokomotywy o 200 km/h i, tak jak powiedziałem, sytuacja szybko się zmieni.

Rozważamy pozyskanie, wynajęcie również wagonów. Trwają rozmowy techniczno-handlowe. Musimy być pewni, że wagony są odpowiedniej jakości, we właściwym miejscu, mówię w cudzysłowie, „na swojej drodze”, że nam się to opłaca. Nie wykluczamy, że takie rozwiązania się pojawiają. Rozmawiamy o tym zarówno z podmiotami zagranicznymi, jak i z podmiotami, które już funkcjonują na rynku polskim. Dotyczy to, tak jak powiedziałem, wagonów i spalinowych zespołów trakcyjnych, szczególnie chodzi o to, żeby poprawić obsługę w południowo-wschodniej części kraju. Myślę, że jest duża szansa na to, że ta sytuacja zmieni się już od grudnia.

Odnosnie do wagonów wars powiem, że wagonów wars nam brakuje. Nie będę ukrywał. Podam przykład. Pociąg Polonia, który jedzie do Wiednia, planowo jedzie bez wagonu wars. To oczywiście jest sytuacja nie do przyjęcia, ale tych wagonów po prostu nie ma.

W przypadku opóźnień mamy cały zespół Centrum Wsparcia Klienta, który różnymi sposobami dostarcza wodę, czy to poprzez inne pociągi, czy to poprzez kontakty z terenem. Oczywiście mogę podać statystyki mówiące, ile tysięcy litrów wody i ile poczęstunków w tym roku zostało już wydanych. To są tysiące. To jest rząd 200 tys. miesięcznie. To jest skala naszej działalności. Oczywiście mówię teraz tylko o przypadkach, kiedy mamy sytuację kryzysową, kiedy pociąg jest opóźniony o więcej niż 60 minut. Nie mówię o przypadku, o którym mówi pani poseł, że ktoś na przykład zapomniał wziąć coś do picia, a w pociągu jest gorąco.

W kontrakcie z Cegielskim w opcji podstawowej mamy zakontraktowanych 38 wagonów wars, ale to, jak powiedziałem, jest perspektywa dwóch lat.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Pytań jest ogrom, ale nie będę zadawać wszystkich. Oddam państwu głos.

Jako pierwszy zgłosił się pan Adrian Furgalski. Bardzo proszę. Potem pan Leszek Miętek.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Nie o związkach, ale mam kilka pytań związanych z PKP Cargo, bo w ostatnim czasie w Sejmie wielokrotnie była o tym mowa. Po pierwsze, jest list intencyjny ze strony firmy Remtrak, czyli firmy należącej do grupy Intercity, także list intencyjny ze strony samego Intercity, żeby do 300 pracowników przejąć z PKP Cargo. Czy to jest ostatnie słowo? Czy można to zwiększyć? Tu rzeczywiście rośnie praca eksploatacyjna i przewozowa. Myślę, że w tym roku Intercity spokojnie wskoczy z 68 mln co najmniej na 75 mln i generalnie rynek w 2030 r. to pół miliarda w zasięgu ręki. Pierwsze pytanie jest więc o pracowników.

Drugie pytanie też jest związane z Cargo, bo jeżeli dobrze pamiętam, Remtrak, modernizacja zakończyła się w 2021 r. Teraz, słyszeliśmy, będzie nowa lokomotywnia na Grochowie. To zaplecze się rozwija, ale jest pytanie, czy w ramach tych lokalizacji – to też Opole – jest jeszcze możliwość zwiększenia pracy, która jest tam wykonywana. Wiemy, że władze PKP Cargo też zapowiadały, że, powiem brzydko, będą starały się pozbyć części zaplecza. Czy Intercity na przykład w tym zakresie widzi jakieś możliwości? Mam jeszcze jedno pytanie dotyczące Cargo, ale to może na koniec.

Kolejna rzecz jest taka. Mówiliśmy już o zakupach 300 plus opcja 150, że tam po raz pierwszy... Nie pamiętam, kiedy ostatni raz były zamawiane wagony restauracyjne. Chciałem zapytać, bo to jest cały czas powtarzane. Owszem, gdzieś tam mamy część barową, chyba teraz mamy też etap montażu automatów w pociągach, chociaż to też nie jest duża liczba. Cały czas więc pytano o to, zwłaszcza jeśli mówimy o długich relacjach. Wagonów restauracyjnych brakowało, mówiono o tym w przypadku Polski, gdzie trasy przejazdów wciąż są długie, jak również generalnie w Europie z uwagi na renesans pociągów nocnych. Nie było też inwestycji, jeżeli idzie o pociągi sypialne. Mamy zamówione pociągi nocno-dienne, ale jest pytanie o sypialne. Czy będą zamawiane nowe pociągi, czy może będzie modernizacja tych? Pewnie niewielu pasażerów wie, że tam jest umowny „kociołek”, do którego się wrzuca węgiel i w ten sposób w XX w. ogrzewa się wagony.

Mam ostatnie pytanie, może luźno związane, ale przy okazji. To wypłynęło wtedy, kiedy PKP Cargo zrywało kontrakty sponsorskie. Teraz widząc ślubowanie polskiej

reprezentacji, było widoczne logo Intercity, więc rozumiem, że ta umowa została zawarta jakiś czas temu. Chciałem zapytać o rzeczy, które były bulwersujące w kontekście byłego zarządu PKP Cargo, gdzie panowie – tak, nie było tam żadnej pani – mieli otrzymać pakiety wyjazdowe do Paryża, każdy o wartości chyba 40 tys. zł. Czy jeżeli idzie o Intercity, takie pakiety w ramach tej umowy zostały przekazane?

Tyle. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie. Od razu chciał się pan odnieść? Dobrze, bardzo proszę, panie prezesie, to od razu się odniesiemy.

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Tak.

Rekrutację pracowników z PKP Cargo prowadzimy przez nasze cztery zakłady, czyli zakład centralny na Grochowie, zakład w Gdyni, w Poznaniu i w Krakowie. Bardzo zależy nam na rewidentach, maszynistach, ślusarzach, elektromonterach. Równolegle obok nas rekrutację prowadzi spółka Remtrak, która zajmuje się remontami, utrzymaniem wagonów. Ten proces się toczy.

Odnosnie do zapleczy pewnie też państwo słyszeli, że parę dni temu uruchomiliśmy postępowanie na budowę nowej lokomotywni na Olszynie Grochowskiej. To będzie hala do obsługi lokomotyw i elektrycznych zespołów trakcyjnych. W momencie, kiedy zakończymy budowę tej lokomotywni, poddamy renowacji najstarszą część lokomotywni, tam, gdzie według nas warunki pracy są nieakceptowalne. Ta zmiana będzie na Grochowie.

Na Grochowie planujemy jeszcze kolejne zaplecze dla pociągów dużej prędkości. Podpisana została umowa na budowę zaplecza w Przemyślu. Zaplecze w Lublinie również jest w pewnym zakresie zaawansowane. Toczą się prace projektowe. Rozmawiamy z PKP Cargo o przejęciu zaplecza w Gdyni. Myślę, że jest to na dobrej drodze. Nam na tym zapleczu bardzo zależy, bo chcielibyśmy mieć tam też zaplecze, które będzie do obsługi elektrycznych zespołów trakcyjnych i pociągów dużych prędkości. Takie zaplecze moglibyśmy pozyskać stosunkowo niedużym kosztem adaptacji.

Odnosnie do tematu warsa powiem, że wszystkie wagony COMBO, czyli 150 wagonów, chcemy wyposażać w maszyny vendingowe. Pierwsze wagony zaczęły już jeździć – to są pierwsze testy. Elektryczne zespoły trakcyjne ED74 zostaną w te maszyny wyposażone.

Wagony sypialne. W ramach kontraktu z Cegielskim w wersji podstawowej kontraktu jest 26 wagonów. Oprócz tego planujemy zmodernizować ok. 30 wagonów sypialnych. Tam rzeczywiście jest jeszcze piec, wszystko to trzeba oczywiście przebudować na ogrzewanie elektryczne i wagon doprowadzić do standardu, jakiego oczekują pasażerowie.

To są tematy techniczne. Było jeszcze pytanie o pakiety olimpijskie. Rzeczywiście PKP Intercity ma podpisaną umowę z Polskim Komitetem Olimpijskim. W czerwcu dowiedzieliśmy się, że są cztery pakiety, każdy o wartości 40 tys. zł na tygodniowy wyjazd do Paryża z transferem, z wyżywieniem, z hotelami etc., etc. Uważam, że to nie jest etyczne. To jest niemoralne, że to znalazło się w takim kontrakcie. Osobiście takiej umowy nigdy bym nie podpisał.

Jak z tego wybrnąć? Jak z tego wybrnęliśmy? Nie mogliśmy już wycofać się z tych pakietów, więc podjęliśmy taką decyzję: skierowaliśmy zapytanie do rektorów szkół wyższych, żeby uhonorować czterech najlepszych studentów w Polsce. Na apel odpowiedzieli rektorzy i te cztery pakiety wykorzystają studenci z politechnik wrocławskiej, krakowskiej, warszawskiej i gdańskiej. Rektorzy przeprowadzili konkursy i Intercity te pakiety rektorom, a w zasadzie tym studentom podarowało, honorując ich najlepsze wyniki w kraju. Tak tę sprawę załatwiliśmy, bo tak one po prostu by się zmarnowały, a, jak mówię, byłoby niemoralne, gdyby ktoś ze spółki, a już nie mówię, że z zarządu, miał z tych pakietów skorzystać. Z tego, co wiemy, chyba nawet dzisiaj jest przekazanie tych pakietów studentom.

I tyle na ten temat. Tak to załatwiliśmy.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie. To jest bardzo dobry gest, panie prezesie, i rzeczywiście bulwersujący zapis. Teraz oddam głos panu Leszkowi Miętce.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:
Miętkowi.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Miętkowi, przepraszam. Miętek, tak, więc Miętkowi.

O głos poprosiła pani posłanka Paulina Matysiak. Bardzo proszę.

Prezydent ZZMK w Polsce Leszek Miętek:

Najpierw trochę prywaty: chciałem bardzo serdecznie podziękować pani przewodniczącej. Wielu ludzi na każdym kroku wytyka mi, że już bardzo długo robię to, co robię, ale przyznam szczerze, że nie pamiętam, żeby z taką częstotliwością odbywały się posiedzenia komisji w sprawach kolejowych. Nie wiem, chyba będziemy wnioskowali do marszałka Sejmu, żeby uszyli pani mundur kolejowy. Za to serdecznie dziękuję i mówię to bez żadnego podtekstu. Bardzo cieszę się, że w parlamencie możemy tyle rozmawiać o sprawach kolejowych. Jutro też jest posiedzenie, niezwykle ważne, i dotkniemy tych rzeczy.

Chciałem też podziękować panu Adrianowi Furgalskiemu za to, że ta sytuacja z taborem Intercity nie jest z winy związków zawodowych, a ostatnio słyszę, że wszystko, co złe na kolei, to jest wina związków zawodowych, tak że też bardzo serdecznie dziękuję.

Dziękuję też za to, że pan prezes Malinowski – w ogóle w to nie wątpię – dostrzegł kwestię. Do nas docierały informacje związane z utrzymaniem, Remtrakiem i podpisaniem listu intencyjnego dotyczącego Remtraku. Widzę tu problem lokalizacyjny, bo jeśli chodzi o sam Remtrak i jego funkcjonowanie w okolicach Opoczna, to nie ściągnie się tam pracowników utrzymania z PKP Cargo, którzy są w innych lokalizacjach. Rozszerzanie kompetencji dzisiejszych zakładów Intercity o kompetencje specjalistyczne dotyczące utrzymania to jest jednak krok w bardzo dobrym kierunku. Być może, na co zwróciłbym uwagę, w ramach analiz potencjału technicznego i ludzkiego warto byłoby przeanalizować któryś z punktów utrzymania, który jest obecnie w dyspozycji PKP Cargo, a który chce się zamykać. Warto byłoby na to zwrócić uwagę.

Warto byłoby zwrócić uwagę również na to, bo myślę, że w niewystarczający sposób wykorzystywana jest siła samej Grupy PKP. Warto byłoby zrobić analizę miejsc utrzymania taboru między spółkami Grupy PKP, a może i szerzej, również Polregio, żeby lokomotywy często nie jeździły wielu kilometrów do swojego punktu i żeby była wymienność obsługi. Często podawaliśmy przykład Szczecina, gdzie nie mogliśmy się dobić, żeby PKP Cargo chciało obsługiwać lokomotywy Intercity, nawet te manewrowe, mając tam punkt utrzymania, bo dostrzegamy również olbrzymi potencjał, jeśli chodzi o kwestie utrzymania. W związku z powyższym kwestie rozszerzania kompetencji, współpracy w ramach Grupy PKP... To pewnie jest robione, ale niekoniecznie mogę o tym wiedzieć. Zwracam jednak uwagę na to, że byłoby to bardzo dobre.

Mówiąc o dostępności taboru, pan prezes po dżentelmeńsku przemilczał kwestię przyczyn pewnej niedyspozycji taboru, ale chcę na to zwrócić uwagę. Jeżeli mamy rozmawiać o sprawności taboru, głównie Intercity, ale też innych, trzeba przyjrzeć się temu, jak wygląda stan infrastruktury kolejowej. Rozmawialiśmy. Jest obok mnie pan prezes urzędu transportowego. Pamiętam, jak na konferencjach nawet kilka lat temu rozmawialiśmy na przykład o kwestiach odstraszania zwierząt, które wchodzą na tory, zabezpieczenia linii kolejowych w newralgicznych miejscach, gdzie takie analizy miały być robione, gdzie te zwierzęta wychodzą, a to jest przyczyna wielu wyłączeń taboru. Robi się wiele, ale jest to niewystarczające, jeśli chodzi o kwestie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Tych wypadków jest za dużo. Ostatnio niestety zginął maszynista Kolei Mazowieckich. To również są przyczyny długotrwałego wyłączania taboru. To jest raczej nie po stronie samego przewoźnika, ale po stronie infrastruktury.

Chciałbym zwrócić uwagę również na kwestie robót torowych, zamknięć, jazd okrężnych pociągami, które absorbują znaczną, dodatkową część zarówno taboru, jak i kapitału ludzkiego. Warto byłoby zwrócić na to uwagę w kontekście remontów, modernizacji linii kolejowej, intensyfikacji i skrócenia okresów tych remontów, żeby zwiększyć efekt skali wykorzystania taboru.

Jest wreszcie ostatnia rzecz, kamyczek do ministra infrastruktury. Żałuję, że pana ministra nie ma, ale dziękuję, że jest pan dyrektor. O tym też była tu mowa. To jest maszyna,

ma prawo się zepsuć. Często są wydłużane okresy eksploatacji itd. Szanowni państwo, pamiętam czasy na kolei, kiedy defektował pociąg pasażerski, pociąg pospieszny i odpinało się najbliższą lokomotywę od stojącego pociągu towarowego, przypinało się do tego pociągu i pociąg jechał dalej. Postój trwał kilkanaście, maksymalnie kilkadziesiąt minut.

Dzisiaj niestety nie mamy uregulowań prawnych umożliwiających taką współpracę między spółkami, ażeby najbardziej newralgiczne kwestie defektów pociągu pasażerskiego, pociągu Intercity skrócić do minimum. Bardzo często bywa tak, że lokomotywa spółki musi dojechać kilkadziesiąt, a nieraz i kilkaset kilometrów do zdefektowanego pociągu. Nie są to jednak przeszkody organizacyjne. To są przeszkody prawne, z uwagi na kwestie związane chociażby z autoryzacją. Pan prezes Urzędu Transportu Kolejowego pewnie mógłby bardziej szczegółowo wyjaśnić, w czym jest problem, ale tego typu przepisy, które mogą być stosowane w sytuacjach awaryjnych, powinny mieć zastosowanie, bo przecież wozimy pasażerów i trzeba zrobić wszystko, ażeby zminimalizować ewentualne, wynikające z defektowanego pociągu niedogodności dla podróżnych. Skoro jest dostępny środek transakcyjny chociażby innej spółki, to warto byłoby ten środek trakcyjny wykorzystać, żeby ten pociąg jak najszybciej uruchomić.

Podsumowując, kwestie dostępności taboru, zwiększenia oferty dla podróżnych itd. z jednej strony leżą po stronie zwiększenia kompetencji utrzymaniowych, po drugie również wysiłków po stronie zarządcy infrastruktury, ażeby ograniczyć tony ciastek i wody, które rozdaje Intercity. Rozdaje również z przyczyn leżących po stronie PLK. Jak na przykład drzewo przewróci się na tory, to wody i ciastek nie rozdaje PLK, tylko Intercity. Jest wreszcie ta zastępowalność taboru międzyspółkowego w sytuacjach związanych z defektami.

To tych kilka uwag z naszej strony. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Panie Leszku, to dużo ciekawych wątków i nowych spojrzeń. Panie prezesie, czy odnieś się pan teraz?

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Tak.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Będziemy to robić od razu, na bieżąco.

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Do niektórych mógłbym szybko się odnieść. Odnośnie do zatrudniania przez firmę Remtrak powiem, że spółka główną siedzibę ma w Libiszowie k. Opoczna, ale zależy nam też na zatrudnieniu pracowników w Opolu i w Warszawie, bo tam Remtrak ma swoje oddziały. Te bardzo dobre lokalizacje do przejęcia pracowników dotyczą miasta Opolo i Warszawy. W Warszawie chcemy też uruchomić trzecią zmianę, więc potrzebujemy pracowników.

Odnośnie do napraw możemy bardzo pomóc. Za chwilę ogłosimy przetarg na naprawę lokomotyw EP08. Biorąc pod uwagę to, że polski rynek producentów jest dość mocno przytkany zleceniami, to też jest duża szansa dla CargoTaboru, żeby złożyć dobrą ofertę i na przykład żeby udało się zakontraktować w Cargo naprawy naszych lokomotyw. Na swoje ryzyko biznesowe w miarę poprawiającej się sytuacji trakcyjnej, bo ona się poprawia, już ustawiamy lokomotywy rezerwowe: na linii CMK, na linii E65 w Poznaniu, żeby w przypadku awarii mieć krótszą ścieżkę do podmiany tej lokomotywy.

Takie działania podejmujemy. W miarę poprawy sytuacji będziemy rozstawiać jeszcze więcej lokomotyw rezerwowych, bo pasażer jest w sumie najważniejszy i istotne jest to, czy pociąg będzie opóźniony czterdzieści minut czy dwie lub trzy godziny. Tych kosztów więc nie liczymy, tylko rozstawiamy lokomotywy i będziemy rozstawiać je w jeszcze szerszym zakresie.

Tyle chciałem powiedzieć. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Bardzo proszę, pani poseł Matysiak.

Posel Paulina Matysiak (Lewica):

Bardzo dziękuję za udzielenie głosu.

Przepraszam też za spóźnienie, było ono związane z prowadzeniem zespołu ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego, więc z góry przepraszam też, jeżeli w swoim pytaniu zapytam o coś, o czym pan prezes już mówił. Proszę o wybaczenie.

Jedna uwaga do tego, co pan prezes mówił o pociągu Polonia, który planowo jeździ bez wagonu restauracyjnego. On chyba jeździ bez tego wagonu, bo wagon ten jeździ w IC Hańcza na trasie Kraków–Mockava. Przynajmniej usłyszałam taką informację w grudniu na pokładzie tego drugiego pociągu, kiedy jadąc w jedną stronę do Wilna, nie spotkałam wagonu gastronomicznego, a trzy dni później ku mojemu zaskoczeniu i zadowoleniu już był. Warto mówić więc o tym, że jeśli w jednym pociągu nie ma takiego wagonu, to on po prostu jeździ na jakiejś innej trasie, co oczywiście nie zmienia faktu, że tych wagonów jest za mało.

Chciałam dopytać o kwestię zamawianego taboru dwupokładowego. Czy w dwupokładowych EZT-ach będzie wars? To jest jedna kwestia, kwestia związana z tym. Jeżeli miałyby nie być, czy jest szansa na to, żeby jednak uzupełnić to o takie wagony? Czy w ogóle będzie to konsultowane z pasażerami? Wydaje mi się, że na długich trasach jest to jednak taka usługa, która bardzo często jest oczekiwana przez pasażerów. Sama znam osoby, które planując podróż, zwracają uwagę na to, czy w składzie jest wagon gastronomiczny. Myślę, że to jest też kwestia związana ze składami zastępczymi z różnych sytuacji, z tym, żeby o tym też pasażerów informować. Dla niektórych osób to jest naprawdę istotna sprawa.

Jest kwestia wysuwanych stopni. Na jakiej one będą wysokości: 760 mm czy 550 mm? Jakiej długości będą te składy: 150 czy 200? To też mnie interesuje.

Jest jeszcze jedna kwestia. Czy do przetargu na pociągi na liniach kolei dużych prędkości będzie dopuszczona konstrukcja wózków jednoosiowych Talgo? Dziękuję.

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Odnosnie do wagonów wars powiem, że w pociągach dwupokładowych nie przewidujemy wagonów wars. Będą tam maszyny vendingowe. Często na kolejach zagranicznych czy na targach możemy spotkać, jak pięknie, funkcjonalnie takie pociągi są wyposażone w takie maszyny. Tak to planujemy.

Chciałbym też zwrócić uwagę, że niedługo będziemy musieli poruszać się na rynku konkurencyjnym i chcemy mieć równe warunki tej konkurencyjności. Nie chcemy inwestować w dodatkowe działania, które będą pogarszały naszą konkurencyjność. Jeżeli więc są powszechne maszyny vendingowe w pięknych pociągach na Zachodzie, my też chcemy mieć takie pociągi, a niekoniecznie dodatkowy wagon. To odnośnie do maszyn vendingowych.

Odnosnie do specyfikacji pociągów mamy oczywiście swoje sprecyzowane oczekiwania, ale jedno i drugie postępowanie, czyli na elektryczne zespoły trakcyjne dwupokładowe i na pociągi szybkie, będziemy prowadzili w formie dialogu konkurencyjnego, więc wiele kwestii technicznych jeszcze będzie przedmiotem uzgodnień. Nie chcemy na siłę forsować rozwiązania, które z jednej strony może być nie do końca akceptowalne przez pasażerów. Z drugiej strony chcemy dopasować nasz tabor do możliwości producentów, żeby ten tabor mógł być dla nas relatywnie tani, ale też dostępny w możliwie krótkim czasie.

W tej chwili deklarowane terminy na dostawę nowego taboru to rzadko 36 miesięcy, najczęściej jest to 48 miesięcy w górę. Nie chcemy więc proponować rozwiązań, które będą wymagały tworzenia zupełnie nowych konstrukcji, dlatego w formie dialogu konkurencyjnego o tych wszystkich szczegółach będziemy bardzo dokładnie rozmawiać z oferentami. W kwestiach wyposażenia pociągów mamy zespół designerów. Te kwestie będą też ankietowane z naszymi pasażerami odnośnie do wyboru pewnych rozwiązań, przy czym to będzie toczyło się już na etapie po podpisaniu kontraktu, kiedy będziemy uzgadniali tzw. dokument *design book*, czyli dokładną charakterystykę wyposażenia danego pociągu. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie, panie prezesie. Bardzo proszę. Tylko proszę się przedstawić, dobrze?

Członek redakcji portalu Nakolei.pl Tomasz Nakielski:

Tomasz Nakielski, portal Nakolei.pl.

Panie prezesie, mam trzy pytania, jeśli można. Pierwsze dotyczy bolączki PKP Intercity, o której może mniej się mówi. Chodzi mi o planowane nakłady inwestycyjne i o rzeczywiste, poniesione później koszty. Wiem, że, o ile dobrze pamiętam, w dłuższych okresach czasowych to niedobry wynik, zaledwie ponad 50%. Czy jest jakieś światełko w tunelu nadziei w tej kwestii? To jest moje pierwsze pytanie.

Drugie pytanie. Jeżeli można, wróciłbym do kwestii taborowych, bo mówiliśmy o 40% taboru, który nie pracuje. Pan prezes mówił tutaj, że z jednej strony jest plan modernizacji tego taboru, po drugie, są inwestycje, ale z pewnością spora część tego taboru – nie wiem, czy to jest już jakoś zmierzone – nigdy już nie będzie zmodernizowana, a koszty utrzymania są ogromne, koszty utylizacji pewnie też. Czy pan prezes mógłby powiedzieć trochę o tej skali?

Trzecia kwestia. Pan prezes Furgalski wspominał o tym, że jest jakiś renesans nocnych połączeń. Jak to się przełoży na ofertę PKP?

O te trzy rzeczy chciałem zapytać. Już kończąc swoją wypowiedź, żeby wnieść coś pozytywnego, chciałbym podzielić się taką informacją, ponieważ często korzystam z internetu. Jeszcze ileś lat temu, jak wpisywało się „PKP Intercity mem”, to wyskakiwał taki mem, obrazek, jak pociąg PKP Intercity zatrzymuje się koło babci niosącej chrust. Maszynista pyta „Babciu, podwieź?” a babcia odpowiada „Nie, synku, dziękuję, spieszę się”. Chcę więc powiedzieć, że od jakiegoś czasu już tego memu nie ma.

To tylko po to, żeby zakończyć swoją wypowiedź pozytywnie, anegdotycznie. Jeżeli można, proszę o odpowiedź na te trzy pytania.

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Przygotowując sobie raport otwarcia, patrząc na lata 2016–2023, rzeczywiście plan inwestycyjny opiewał na 9 mld zł, realizacja była na poziomie 5 mld i chyba 700... 57% planu inwestycyjnego zostało zrealizowane. Inwestycje taborowe mają poślizg wynoszący od dwóch do trzech lat. W zapleczach jest jeszcze gorzej, bo z czternastu zadań inwestycyjnych na zaplecza dziesięć w ogóle się nie rozpoczęło.

Chciałbym też zwrócić uwagę, że dobre zaplecze to też dobrze przygotowany dla pasażerów pociąg do drogi, pociąg posprzątany, dobrze przygotowany, wyposażony we wszelkie środki higieny czy inne kwestie typowo techniczne. Te zaplecza też są bardzo, bardzo istotne. To odnośnie do planu inwestycyjnego.

Było jeszcze jedno pytanie, o odstawione wagony. W zasadzie jesteśmy po audycie. Jest na przykład wiele spalonych wagonów, których naprawę nie da się naprawić, a zajmują tory i jeszcze płacimy za to PLK, ale myślę, że z tych 40% do 20%... Tego po prostu nie będzie. W tej chwili zaczną się wyceny tego taboru, żebyśmy mogli to zutylizować, pozbyć się. Pozbędziemy się też lokomotyw EU07, EP07 i oczywiście nie będziemy stawiać żadnych wymagań, że dana lokomotywa musi być pocięta czy cokolwiek. Po prostu będziemy je sprzedawali jako lokomotywy. Jeżeli ktoś ją kupi w takim stanie, to ją kupi. Jeżeli nikt jej nie kupi, to w końcu ją zezłomujemy, ale z dużą odpowiedzialnością w dużym uproszczeniu mogę powiedzieć, że 20% z tych 40% zostanie zezłomowane.

Członek redakcji portalu Nakolei.pl Tomasz Nakielski:

Pytałem jeszcze o ofertę przejazdów nocnych. Czy w tej kwestii jest coś planowane na większą skalę?

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

W wagonach sypialnych, tak jak już mówiłem, 26% jest z kontraktu Cegielskiego. Będziemy chcieli zmodernizować 30 wagonów sypialnych i takie postępowanie przetargowe na polski rynek producentów zostanie położone. Takie wagony będziemy chcieli zmieniać.

W najbliższym czasie będziemy rozbudowywać ofertę krajową, bo oferta krajowa już w grudniu w przewozach komercyjnych i w przewozach PSC wzrośnie o ok. 12%. Oferta będzie większa, ale mamy również bardzo zaawansowane rozmowy z partnerami z krajów na zachód czy na południe od naszej granicy. Będziemy rozbudowywać oferty. Od grudnia uruchamiamy m.in. trzecią parę z Przemysła przez Kraków, Wrocław

do Berlina. Będziemy starać się rozbudowywać ofertę w kierunku Niemiec, żeby głębiej wjechać w Niemcy.

Od grudnia wspólnie z kolejami czeskimi uruchamiane są cztery połączenia Praga–Wrocław–Poznań–Gdynia. Są to połączenia po stronie czeskiej z naszej inicjatywy wydeptywane. Przepraszam, z naszej, czyli z ministerstwa. Wszystko wskazuje na to, że od grudnia pasażerowie od Czech, jak i z południowo-zachodniej części kraju będą mieli dodatkowe połączenie do Trójmiasta. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie. Pan poseł Kamil Wnuk, a potem poproszę pana.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję, pani przewodnicząca, za udzielenie głosu.

Może powtarzam, ale też chciałem serdecznie podziękować za zorganizowanie tego tematu, bo wydaje mi się, że jest taka potrzeba. Tak jak mówił pan ze związków zawodowych, cieszę się, że tak dużo rozmawiamy o kolei, bo to jest bardzo ważny temat, a jak widać po panów odpowiedziach, niestety jest o czym mówić, jest co naprawiać i jest czym się zajmować, bo potencjał jest ogromny, wyzwanie także, ale widać, że to nie działa tak, jak powinno. Teraz jest moment na rozliczenie, na ocenienie tego i na naprawienie tego wszystkiego, żeby to działało, jak trzeba.

Trochę anegdotycznie mogę powiedzieć, jeśli chodzi o ostatni zjazd, jak byliśmy tutaj, w Warszawie – wracałem pociągiem, bo najczęściej lubię jeździć pociągiem i wracam sobie do mojego Sosnowca pociągiem. W systemie nie było już biletów. Próbowałem kupić bilet na Dworcu Centralnym. Niestety nie szło dostać biletów też w piątek, bo to połączenie Warszawy z innymi częściami Polski w piątek jest bardzo ciężkie. Dopiero trzecim pociągiem udało mi się pojechać, a wielu pasażerów zostało odprawionych z kwitkiem.

Jeżeli jednak mamy dane, że 40%, a w tych lepszych wagonach 50% wagonów jest niesprawnych, jeżeli są takie liczby z jednej strony, z drugiej strony mamy informację, że z planu inwestycyjnego realizowane jest 50% tego, co miało być, to mamy odpowiedzi. Z jednej strony ten tabor jest w fatalnym stanie, i to też z czegoś wynika, a z drugiej strony inwestycje, które powinny być, nie są na takich poziomach, jakie by nas interesowały. Mocno liczę, że to się zmieni.

Były bardzo ważne pytania i deklaracje współpracy z innymi spółkami, które u nas funkcjonują. Wiemy, jaka jest sytuacja Cargo. Mocno liczę na to, że przede wszystkim zasób ludzki, ale też techniczny w jakiś sposób zostanie wykorzystany, na ile jest to możliwe, po to tylko, żeby uratować, co się uda, i pomóc, bazując trochę na wiedzy i fachowości tych ludzi, którzy na pewno mają ją ogromną. To jest jedna kwestia.

Wróćę też do mniej istotnych tematów, ale to pytanie tutaj akurat nie padło. Panowie, że tak powiem, specjaliści z branży zadali pytania, więc nie chcę powtarzać, ale myślę, że ten nieszczęsny internet jest przede wszystkim dla ludzi pracujących i często jeżdżących do pracy, poruszających się pociągami. Jak się troszeczkę jeździ gdzie indziej po Europie, to naprawdę bardzo dobrze działa. W Polsce to nadal nie działa. Na jakim to mamy etapie? Kiedy będzie szansa, że internet w naszych pociągach w końcu będzie funkcjonował tak, jak powinien, jak jest już w standardzie, można powiedzieć, gdzie indziej w Unii Europejskiej? U nas nadal jest słabo.

Mówiliśmy o Pradze, mówiliśmy o zachodniej Polsce. A jak jest z połączeniami do Chorwacji? Czy one działają w okresie wakacyjnym, nie działają? Wiem, że były takie pomysły, i takie mam pytanie. Dziękuję bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Jakub Kapturzak:

Dzień dobry. Kapturzak, ministerstwo.

Odpowiem może na ostatnie pytanie pana posła w zakresie Chorwacji, bo rzeczywiście było wiele takich inicjatyw. Na prośbę ministerstwa Intercity weszło nawet w kontakt z kolejami narodowymi tych wszystkich krajów, które są pomiędzy nami a Chorwacją, bo, jak państwo wiecie, są takie usługi oferowane z Pragi czy z Bratysławy, natomiast w takim zakresie, w jakim mogłoby to zrobić Intercity we współpracy z kolejami państw będących między nami a Chorwacją, nie było możliwości w pierwszej kolejności z uwagi

na ograniczenia infrastruktury w Chorwacji, z drugiej strony z uwagi na ograniczenie infrastruktury w Austrii. Chodzi o to, że Austriacy nie widzieli możliwości wykonywania manewrów, które byłyby wymagane na stacji głównej w Wiedniu. Tak naprawdę – to jest akurat moja osobista opinia – taka obsługa może być oferowana wtedy, kiedy jeden przewoźnik weźmie odpowiedzialność za całość trasy, tak jak na przykład jest to robione, nie wiem, przez FlixTrain czy RegioJet, który próbował.

W chwili obecnej natomiast, kiedy są takie deficyty taborowe Intercity, nie będzie takiej decyzji ani po stronie Intercity, ani po stronie ministerstwa. Wiadomo, że na kilka dni taki tabor mieliśmy wyłączony z możliwości świadczenia usług pasażerom w Polsce, więc wydaje się, że to jest zadanie dla komercyjnego przewoźnika, kiedy całkowicie zrealizuje to swoim taborom, dysponując wielosystemowym środkiem trakcyjnym i realizując to całkowicie samodzielnie, tak że wydaje mi się, że do tego czasu, mimo że takie próby były podejmowane... To miał być nawet pociąg z Krakowa, ale koniec końców nic nie wyszło. Ostateczne przyczyny były dwie: odmowa kolei austriackich, przy czym to dość obiektywna odmowa z powodu braku możliwości zrobienia manewrów w Wiedniu, i niska przepustowość sieci w Chorwacji. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie. Proszę bardzo.

Prokurent PORR SA, przedstawiciel Izby Gospodarczej Transportu Lądowego Andrzej Wach:

Andrzej Wach, IGTL.

Nawiążę do wypowiedzi pana prezesa Malinowskiego o 80% wzroście przewozu pasażerów w odniesieniu do 2015 r. Z tego jest wniosek, że są klienci na kolei, jest powrót pasażerów. To jest to, co było przewidywane ileś lat temu, a teraz jesteśmy tego świadkami. To bardzo cieszy. Myślę, że z tego należy wyciągać wnioski, że procesy inwestycyjne, o których mówił pan prezes, mają głębokie uzasadnienie.

Chciałbym tylko zwrócić uwagę. Myślę, że dzisiaj rozmawiamy o przewoźniku, głównie o taborze czy zapleczu taborowym. Pasażer będzie wracać jeszcze bardziej, kiedy będzie komplementarność oferty, bo to nie tylko tabor i zaplecze, ale dalej w to wchodząc, tor, peron, dworzec, parking, monitoring, bo to jest bezpieczeństwo. Podnoszę ten głos głównie dlatego, żeby nie zapominać również o procesach inwestycyjnych w infrastrukturę, tę kubaturową, punktową – to dworce z parkingami – ale również w linie kolejowe. Mówię o tym. Ze strony rynku jest duże oczekiwanie, żeby ustabilizować źródła finansowania. Mówimy tutaj o Funduszu Kolejowym. Od ponad roku jest to podnoszone przez RBF czy IGTL.

Myślę, że na każdym spotkaniu temat ten powinien być podnoszony, żeby uświadomić, że jest głęboki sens wydawania, przygotowania źródeł finansowania i później finansowania rozwoju całej, kompleksowej oferty dla pasażera czy dla klienta towarowego. Dlatego przyłączam się do głosów, które dzisiaj nie były pojedyncze, że podniesienie rangi kolei do sejmowej Komisji Infrastruktury ma jak największy sens. Cieszę się, że są tutaj posłowie, którzy publicznie wypowiadają się w kwestiach kolejowych. To bardzo cieszy.

Jeszcze jeden temat, który chciałbym podnieść, to jest oczekiwanie co do taboru, co do zaplecza. To może pytanie czy sugestia nie w stronę przewoźnika, ale być może w stronę rządu, bo wydaje się, że jest czas na to, żeby w sposób faktyczny, a nie tylko dyskusyjny, podnieść kwestię partnerstwa publiczno-prywatnego. Jest miejsce na stworzenie poolu taborowego czy na możliwość udostępniania taboru przez podmiot trzeci, niekoniecznie ze strony przewoźnika.

Pamiętam te czasy, kiedy dworce były budowane może nie w oparciu o ustawę o partnerstwie publiczno-prywatnym, ale PKP wносиło grunty, budowano wielki obiekt, a później część została przekazana PKP. Jest czas i fajne miejsce na to, żeby pomyśleć o partnerstwie publiczno-prywatnym czy to w ramach udostępniania taboru, czy to w ramach zaplecza taborowego. Warto o tym pomyśleć.

Jest jeszcze jeden temat – już kończę – to internet. Na to warto zwrócić uwagę. Dzisiaj o tym nie mówiliśmy, ale w wagonach jest to oczekiwanie z punktu widzenia korzystającego pasażera. Dla nas to powinna być oczywista rzecz, ale ona jeszcze nie zawsze w tym taborze jest. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Członek zarządu PKP Intercity Adam Wawrzyniak:

Może odniosę się do kwestii internetu na pokładzie naszych pociągów.

Wszystkie nowe i zmodernizowane wagony oraz zespoły trakcyjne wyposażone są w repeatery, czyli urządzenia, które wzmacniają sygnał zewnętrzny do wnętrza pojazdu. Informatycy PKP Intercity własnymi siłami stworzyli aplikację do zdalnego monitorowania stanu technicznego tych repeaterów, więc dzisiaj jesteśmy już w stanie szybko reagować na wszelkie usterki: bądź zdalnie usuwać, bądź przygotowywać warsztat do naprawy, kiedy wagon w danej dobie skończy bieg. Po stronie technicznej utrzymania i wyposażenia taboru jest to już na bardzo wysokim poziomie.

Natomiast drugą częścią zapewnienia internetu na pokładzie pociągu jest jego faktyczna dostępność na zewnątrz, czyli w obszarze, na którym dany pociąg jedzie. Dziś nie cały obszar kraju jest pokryty zasięgiem telefonii komórkowej i przesyłu danych. Niestety sytuacja jest taka, że tam, gdzie mamy linie kolejowe poprowadzone przez tereny niezabudowane, prywatnym operatorom nie opłaca się stawiać BTS-ów, nie opłaca się stawiać masztów. Skoro nie ma tam internetu bazowo, to nie będzie go także w pociągu. To już jest niestety poza przewoźnikiem kolejowym. Tam, gdzie internet jest, wzmacniamy go i jest zapewniony wewnątrz pociągu, natomiast tam, gdzie odcinki linii kolejowych nie są pokryte zasięgiem, jako przewoźnik niestety niewiele możemy już zrobić.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę.

Prezydent ZZMK w Polsce Leszek Miętek:

Jeszcze raz trochę sprowokowany wypowiedzią pana prezesa Wacha powiem, że może to jest temat na następne posiedzenie dotyczące inwestycji infrastrukturalnych. Wydaje mi się, że niestety, historycznie rzecz biorąc, zarządcę infrastruktury rozliczano bardziej z wydatkowania środków na inwestycje infrastrukturalne, mniej z efektywności.

O czym chcę powiedzieć? Chcę powiedzieć chociażby o tym, że miliardy są wkładane w inwestycje infrastrukturalne, natomiast przepustowość wcale nie rośnie. Dlaczego? Dlatego że pozamykano stacje, robią kilkadziesiąt albo więcej czy mniej kilometrów, gdzie pociągi mogą się wyprzedzać. To nie jest rozwiązanie, które daje większą efektywność chociażby dla rozwoju ruchu pasażerskiego, ale również w kontekście ruchu towarowego, o którym też mówiliśmy, jeśli chodzi o udział kolei w transporcie kolejowym. To jest duży błąd i myślę, że przy projektowaniu inwestycji trzeba to uwzględnić, żeby pieniądze te wydawać z głową.

Pan prezes mówił również – sam jestem ciekawy, jak to będzie realizowane – o tym, że jest taki potencjał podróży, że łączone są sobą dwa pociągi Pendolino, żeby zwiększyć ofertę. Jestem ciekawy, jak ta sieć trakcyjna wytrzyma, bo wtedy, kiedy był czas na wprowadzenie nowego systemu zasilania sieci trakcyjnej na europejski system prądu przemiennego, odbudowano historyczną ciężką sieć, 3 kV. Jak dziś mijają się pociągi Pendolino, to w powiatach przygasa światło. Jak one będą podwójne, to światło w ogóle już zgaśnie. Proszę zwrócić uwagę, że przewoźnicy kolejowi, w tym Intercity, znacznie wyprzedzają rozwój technologiczny zarządcy infrastruktury. Weźmy sobie na przykład hamowanie elektrodynamiczne. Jak pociągi hamują, to tym, które stoją z boku, przepalają się przetwornice, bo tam jest taki wzrost napięcia, który nie ma zabezpieczeń itd.

W związku z powyższym, nie wiem, gdyby pani przewodnicząca się na to zdecydowała, to chętnie podyskutowałbym o inwestycjach infrastrukturalnych na przyszłość, o służących nie wydatkowaniu środków unijnych, tylko efektywności wynikającej z takich inwestycji. Na to chciałem zwrócić uwagę odnośnie do wypowiedzi pana prezesa Andrzeja Wacha. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Oczywiście bardzo chętnie poruszę też ten temat. Tematów jest bardzo dużo, bo jest rozkład jazdy, który jest kluczowy, jest też rozwój kolei regionalnych, który również

będzie przedmiotem naszego posiedzenia. Jest tych tematów naprawdę bardzo dużo. Dziś mówimy o taborze, dlatego że jesteśmy o to pytani w terenie po prostu. To jest ludzkie i bliskie człowiekowi, to, czy ma zapewnione dobre podstawowe warunki przewozu.

To oczywiście bardzo ważne i to sobie wpisze: procesy inwestycyjne w infrastrukturę kolejową. Mielśmy przykład różnych inwestycji przeskalowanych, nieefektywnych, jak na przykład Swarzędz–Sochaczew – modernizacja magistrali za ponad 2 mld zł, jeżeli dobrze pamiętam, a czas przejazdu się nie zmienił czy o minutę tylko się skrócił, więc absolutnie tak.

Powiem szczerze, że korciło mnie i cały czas mam w głowie to pytanie: Dlaczego jesteśmy w takim miejscu? Dlaczego były przeskalowane inwestycje za grube pieniądze, które nie przyniosły efektu? Dlaczego nie inwestowano w lokomotywy? Dlaczego nie inwestowano w tabor? Dlaczego mamy 40%, punkt wyjścia, jeżeli chodzi niesprawny tabor? Mam te pytania, ale liczę na to – panie prezesie, tu proszę o potwierdzenie – że analizujecie te rzeczy, że wyciągacie wnioski, że tam, gdzie trzeba rozliczyć, rozliczacie, a dzisiaj na posiedzeniu możemy po prostu spojrzeć na stan wyjściowy i przyszłość, bo nasi wyborcy, ludzie, których spotykamy w naszych miastach, pytają o przyszłość, o swoje najbliższe wakacje, najbliższe podróże. Dlatego bardzo cieszę się, że nasze tematy rozmowy idą dzisiaj w tym kierunku, a nie w szukanie winnych, bo nie ma tutaj nikogo z przedstawicieli byłego zarządu.

Oczywiście, panie prezesie, komentarz w tej sprawie dla ciekawości chętnie usłyszę, ale o głos poprosił pan dyrektor, pan Jakub.

Zastępca dyrektora departamentu MI Jakub Kapturzak:

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca.

Powiem bardzo krótko. Część z nas była na posiedzeniu, które dotyczyło perspektyw rozwoju transportu towarowego. Mogę tylko powtórzyć to, co powiedzieliśmy wtedy. Rzeczywiście Ministerstwo Infrastruktury z Ministerstwem Finansów rozmawiają na temat wprowadzenia nowego sposobu długoterminowego finansowania infrastruktury kolejowej, tak aby uniknąć wahań pomiędzy perspektywami.

Z drugiej strony rzeczywiście jest tak, że były przeskalowane inwestycje. Faktem jest też, że duża część inwestycji realizowanych przez PKP PLK brała pod uwagę głównie potrzeby transportu pasażerskiego, dlatego trzeba dzisiaj odbudować stacje, o których mówił pan prezes Miętek, trzeba usuwać wąskie gardła. Tak jak mówiliśmy, w ramach KPO jest takie działanie. To jest nie tylko działanie finansowane w ramach KPO, z KPO też, ale jest to działanie, w ramach którego PKP PLK raportuje ministrowi uzyskane efekty, tak że zostało to wzięte pod uwagę. Mam pełną świadomość, że to jest trochę nie na temat, jeśli chodzi o tabor, ale zostałem trochę wywołany.

Ostatnia sprawa to kwestia partnerstwa publiczno-prywatnego, o którym mówił pan prezes Wach. Są inwestycje, które można robić w tym zakresie. Rzeczywiście były w tym zakresie robione kwestie dworcowe. Na pewno można robić terminale. W Brukseli była zrobiona łącznica dotycząca lotniska. Tam potem na każdym bilecie było 1 euro na spłatę zaangażowania prywatnego partnera. Co do zasady natomiast wszystkie wielkie inwestycje, o które nam tu chodzi, czyli inwestycje ogólnodostępne i linie kolejowe, nie mogą być tak realizowane, ponieważ linie te są udostępniane przewoźnikom kolejowym po koszcie, który nie pokrywa nawet kosztu operacyjnego zarządcy infrastruktury kolejowej. Jak państwo wiecie, ponad 60% utrzymaniowego budżetu PKP PLK pochodzi ze środków budżetu państwa i Funduszu Kolejowego, w związku z tym w tym zakresie nie ma mowy o partnerstwie publiczno-prywatnym. Możemy zrobić projekt, ale Eurostat na pewno zakwalifikuje taki projekt jako całkowicie państwowy.

To tyle. Dziękuję. Oczywiście czekamy na posiedzenie dotyczące inwestycji infrastrukturalnych.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Szanowni państwo, naszym celem krótkoterminowym jest zwiększenie podaży miejsc w pociągach. Po każdym weekendzie, od poniedziałku do środy, czwartku leczymy się,

bo w weekendy tabor jest maksymalnie eksploatowany. Są też uruchamiane pociągi bisowe, o których nie mówimy. Jak wchodzimy w poniedziałek, to mamy znacząco więcej odstawionego taboru, ale dzięki zaangażowaniu pracowników PKP Intercity...

Bardzo dziękuję swojej załodze, bo załoga widzi ten cel i działa naprawdę bardzo rozważnie. Widzimy ich ciężką pracę, to, że na piątek znów jesteśmy w stanie być przygotowani, żeby znów realizować maksymalne przewozy. To zespoły rewidentów, drużyny konduktorskie czy drużyny trakcyjne. Widzimy, że ten wkład jest bardzo duży, bo ludzie widzą, że w tym jest cel. Jeżeli jestem zaproszony i mam okazję, bardzo im za to dziękuję.

Dość dobitnie mogę powiedzieć, że plan inwestycji na 2024 r. wykonamy w 100%. To jest nasza deklaracja, jak tutaj siedzimy. My ten plan zrealizujemy. Ta sytuacja w taborze sukcesywnie będzie się więc poprawiała, ale nie chcę obiecać, że zmieni się z tygodnia na tydzień. To jest dłuższy proces. Żeby dokonać takich zmian, potrzeba troszkę czasu. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Szanowni państwo, w tym punkcie chciałam przypomnieć i poprosić o komentarz o dwóch zmianach, które w PKP Intercity już się dokonały i za które też jestem bardzo wdzięczna, bo w tej sprawie interweniowałam. Chodzi oczywiście o zwiększenie miejsc w pociągach poprzez zniesienie obowiązku rezerwacji miejsc siedzących przy zakupie biletów okresowych. To był jeden duży, ważny projekt, który państwo zrealizowaliście. Na tym akurat korzystam w takim względzie, że często jeżdżę na trasie Kalisz–Warszawa i wiem, że nie miałam wolnych biletów na odcinku Żyrardów–Warszawa, czyli bilety miesięczne były zarezerwowane bez względu na to, czy ktoś jeździł, czy nie. Wiem, że różny jest tego odbiór społeczny, ale jest drugie bardzo ważne zadanie, którego się państwo podjęliście, czyli nadsprzedaż biletów w niektórych pojazdach do 20%, nawet 30%.

Tak jak mówię, spotyka się to z różnym odbiorem społecznym i o ten odbiór chciałam pana zapytać. Osobiście uważam, że to jest dobry ruch, bo pasażer jest wcześniej informowany, ma wybór, czy podejmie ryzyko podróży na stojąco, czy nie. Wcześniej kilka razy miałam w ogóle odmowę podróżowania. To jest więc do wyboru. Rozumiem, że różny jest tego odbiór społeczny, ale moje pytanie jest takie. Czy pasażerowie z tego korzystają? Czy faktycznie kontrolujecie to państwo i przy wprowadzeniu tych dwóch zmian macie informację, ilu pasażerów nie udało wam się przewieźć, ilu pasażerom odmówiliście przejazdu? Rozumiem, że procent nadsprzedaży – 20–30% – jest kontrolowany. Jak to wygląda?

Sekundeczkę, do pytania chyba dołącza się pani posłanka Matysiak, wtedy poproszę pana prezesa o odpowiedź.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Tak, chociaż ja tak entuzjastycznie tej zmiany nie oceniam.

Dzisiaj na posiedzeniu zespołu ds. walki z wykluczeniem transportowym ten temat też wybrzmiał i też o to dopytywałam. Warto podkreślić, że osoba, która posiada bilet okresowy i chciałaby swoją podróż do pracy i z pracy spędzić na siedząco, bardzo często będzie płaciła miesięcznie od kilkunastu do kilkudziesięciu procent więcej. Na trasie, którą wspomniała pani przewodnicząca, Warszawa–Żyrardów, w tym momencie bilet miesięczny kosztuje 307 zł. Jeżeli dorzucimy do tego opłatę za miejsca siedzące każdego dnia w jedną i w drugą stronę, wychodzi podwyżka o 39%. Nie wiem, czy osoba, która korzysta z długookresowego biletu, będzie zadowolona.

Chciałabym powiedzieć o jednej rzeczy. Rozumiem intencję wprowadzenia tej zmiany, natomiast to, czego naprawdę potrzebujemy, to zmiana systemu rezerwacyjnego i sprzedażowego, ponieważ w tym momencie system ten nie umożliwia zakupu biletu dla osoby, która podróżuje na długim odcinku. Miejsce jest zajęte tylko przez 20, 30, 40 km, 20–25 minut podróży. Taka osoba nie kupi biletu. Dostanie po prostu odmowę, jeżeli miejsce będzie sprzedane. Tak samo jest, jeżeli chodzi o środek trasy.

Jest więc pytanie. Czekam też na odpowiedź z ministerstwa. Kierowałam interpelację w tym temacie. Tego natomiast tak ochoczo bym nie chwaliła, bo dla wielu osób, które codziennie podróżują do pracy ze swojej miejscowości do miejscowości, w której pracują,

ta zmiana na pewno nie jest dobra. Do tej pory ten system był po prostu nieszczerły. Należałoby się zastanowić, dlaczego do biletu miesięcznego, kwartalnego, generalnie długookresowego mogą sobie pobrać kilka czy kilkanaście miejscówek na jeden dzień, jedną po drugiej, bo wyda mi ją pani w kasie. Tutaj należy szukać możliwości uszczelniania tego systemu albo wprowadzić dwie bezpłatne miejscówki w jedną i w drugą stronę i każda kolejna powinna być płatna, bo w tym momencie robimy oszczędności kosztem pasażerów, którzy codziennie podróżują do pracy.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Rozumiem, powiem tak. Traktuję to jako zmianę, którą udało się wdrożyć natychmiast i najszybciej, bo to mogliście państwo zrobić. Oczywiście, że ten problem widać, natomiast, jeżeli dobrze rozumiem, obłożenie pociągów w tygodniu, od poniedziałku do piątku, nie jest stuprocentowe. Mam nadzieję, że osoby, które podróżują do pracy do Żyrardowa czy ze Skierniewic do Warszawy, mają w jakimś stopniu zagwarantowane miejsce siedzące nawet bez wykupywania miejscówki. Na papierze faktycznie wygląda to tak, że jak chcą sobie zapewnić miejscówkę, muszą płacić. Jak to wygląda z obłożeniem?

Bardzo proszę o komentarz.

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

Jak już jesteśmy przy systemie rezerwacji i linii Warszawa–Łódź, Warszawa–Żyrardów, to chciałbym podać jeden przykład. Pociąg Łużyce do Wrocławia jedzie na 100% frekwencji do Żyrardowa, a z Żyrardowa do Wrocławia jedzie na poziomie frekwencji 30%. To nie ma nic wspólnego z ekonomią i dobrem pasażerów, którzy nie mogą kupić biletu. Jak temu zaradziliśmy – o czym powszechnie się nie mówi – żeby nie mając miejscówek, pasażerowie na biletach okresowych mogli siedzieć, a niekoniecznie podróżować pół godziny do Żyrardowa na stojąco? To PKP Intercity wykupiło w spółce Polregio na bilety okresowe Intercity honorowanie w 22 pociągach. Po prostu im za to zapłaciliśmy i pasażer, który ma bilet okresowy PKP Intercity, może jeździć do Łodzi każdym pociągiem Polregio.

O tym może głośno się nie mówi, może za mało to komunikowaliśmy, tak też może być. Takie honorowanie jest do końca wakacji, tylko do końca wakacji, bo w planach mamy w ogóle wprowadzenie wspólnej oferty po wakacjach, a jeżeli nie uda się dograć szczegółów wspólnej oferty, to oczywiście takie honorowanie przedłużymy do końca roku i wykupimy to do końca roku, żeby pasażerowie, którzy podróżują na biletach okresowych, oprócz naszych pociągów mogli skorzystać jeszcze z 22 pociągów spółki Polregio. To zostało wypuszczone na rynek w pakiecie z tym projektem.

Odnośnie do rezerwacji 120–130% powiem, że system to trzyma. To jest technicznie niemożliwe, żeby sprzedawać potem bilet powyżej tego pułapu. To może być tylko przykład, że pojedynczy pasażer bez biletu pojawi się, uprosi konduktora: „Proszę mnie zabrać”, konduktor zabierze i taki bilet zostanie kupiony, ale w kasie czy przez internet jest systemowa blokada i więcej biletów po prostu nie da się sprzedać czy kupić, w zależności od punktu widzenia, z którego na to patrzymy.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Panie prezesie, to powiem, że komunikat o kooperacji z Polregio do mnie, do osoby zainteresowanej tematem, nie dotarł, więc chyba faktycznie trzeba to lepiej komunikować. Bardziej przebiła się narracja o tym, że ci pracownicy jeżdżą na stojąco albo muszą dopłacać do swojego biletu kilkaset złotych.

Mam natomiast jeszcze pytanie o informację, czy w jakikolwiek sposób monitorujecie, ilu pasażerom pomimo tych zmian nie udało się kupić biletu.

Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski:

To jest bardzo trudne, bo o ile możemy mieć statystykę z naszych kas, a kasy w tej chwili to jest niecałe 20% sprzedaży, o tyle wyłowienie z internetu jest bardzo trudne, bo wejść na stronę zakupową biletów mamy wielokrotnie więcej. Często wejścia te nie są związane tylko z pozyskaniem, z zakupem biletu, ale również dzieje się to w innych celach, informacyjnych: o której ten pociąg jest, ile jedzie, ile kosztuje, więc nie ma na to prostej odpowiedzi. Ja się jej nie podejmuję.

Nie ulega wątpliwości, że w kierunku Trójmiasta czy w kierunku południa Polski, tj. Krakowa, Katowic, szczególnie w piątki są trudności z nabyciem biletów, ale proszę państwa, w kolejach niemieckich, w Deutsche Bahn, w najwyższej klasy pociągach, w pociągach ICE, w pewnych okresach pasażerowie podróżują na stojąco, kiedy są zwiększone potoki. Żaden przewoźnik kolejowy nigdy nie będzie przygotowany na maksymalne szczyty, bo to jest bardzo trudne. Też z punktu widzenia ekonomii jest to bardzo trudne do sprostania. Nie jest więc tak, że problem ten występuje tylko u nas. Oczywiście w czasie wakacji chcielibyśmy przewieźć każdego pasażera, dać mu jak najlepszą ofertę. To oczywiście z drugiej strony są przychody dla naszej spółki i możliwość realizowania większych inwestycji.

Tak jak powiedziałem na wstępie, nasz krótkoterminowy plan to maksymalne zwiększenie podaży miejsc w pociągach przez różne działania, czy przez przyspieszenie procesu naprawczego, czy przez zmienione obiegowanie pociągów, które też czasami odbija nam się czkawką, bo jeżeli przejścia te bardzo skracamy, to w przypadku pewnych incydentów na infrastrukturze, gdy pociąg się opóźnia, ponosimy tego konsekwencje i musimy trochę opóźnić inny pociąg z uruchomienia. To wszystko ma swoje dobre i złe strony i trzeba znaleźć jakiś balans, który byłby najlepszy z punktu widzenia pasażerów. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Bardzo proszę, pan Ignacy Góra, Urząd Transportu Kolejowego.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra:

Tak sobie pomyślałem, że nie powinno być tak, że mówimy o kolei, a regulator w ogóle się nie wypowiada. Rzeczywiście jest tak, że państwo poruszyliście tak dużo kwestii.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Wszystkie dotyczą pasażera.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Tak, oczywiście. Pewnie można byłoby długo mówić na ten temat, chciałbym natomiast odnieść się do dwóch kwestii.

Pierwsza jest taka, że wszyscy zauważamy wzrost pasażerów. Wszyscy jesteśmy z tego powodu zadowoleni i chcielibyśmy, żeby pasażerów było jeszcze więcej. Pamięamy – ci, którzy są starsi – że były takie czasy, kiedy koleją jeździło znacznie, znacznie więcej pasażerów niż obecnie. Pan prezes Malinowski jest wybitnym menadżerem, chciałbym jednak przypomnieć o pewnych rzeczach.

Pewne rzeczy, jak liczba pasażerów w poszczególnych latach, nie powinny nas zaskakiwać. Powinniśmy mieć strategię i tę strategię powinniśmy realizować. Oczywiście do takiego wzrostu musimy się też przygotowywać, więc musi być polityka taborowa. Ta polityka taborowa musi być konsekwentnie realizowana przez wszystkie zarządy, dlatego że ona na ogół jest długoterminowa. Myślę, że jako regulator obserwuję, że niestety tak się nie dzieje, a potem konsekwencje są takie, że jesteśmy zdziwieni, że jest dużo pasażerów, że nie jesteśmy w stanie odpowiednio się do tego przygotować, zwiększać tej oferty, dlatego że brakuje nam taboru. To dlatego, że nie mieliśmy polityki taborowej, a nawet jeżeli ona była, to niestety nie była realizowana.

Druga rzecz, na którą chciałbym zwrócić uwagę, bo wydaje mi się, że to jest bardzo ważne, jest taka. W ostatnim okresie robiliśmy analizę, która dotyczyła jakości utrzymania pojazdów. Pozwolę sobie nie zgodzić się ze stwierdzeniami, które dzisiaj padały dosyć często, że jak tabor jest stary, wyeksploatowany, to może się to psuć. Nie. Po to w niego inwestujemy, po to wykonujemy czynności przeglądowo-naprawcze różnych poziomów, różnych resursów, żeby niezawodność starszego taboru – a przecież większość tego taboru to jest jeszcze mimo wszystko tabor starszy – była jednak na wyższym poziomie. Pamiętam, jak niezawodność lokomotyw EU07 wynosiła 86%, a nawet 90% i ponad 90%, a dzisiaj godzimy się z tym, że wynosi 70% i że tak może być.

Jako krajowa władza bezpieczeństwa wiemy o tym, że jakość napraw, które wykonują poszczególne punkty utrzymaniowo-naprawcze... Nie patrzę na Intercity i nie mówię o nim, mówię globalnie. ECM-ów, czyli podmiotów, które utrzymują pojazdy w Polsce,

jest ok. 100. Jest ich bardzo dużo i bardzo różnią się pod względem jakości utrzymania pojazdów. Są takie ECM-y, które robią to na bardzo wysokim poziomie, i są takie, które robią to na niższym poziomie. Uważam, że takich należy unikać. Wiem, że PKP Intercity przede wszystkim utrzymuje pojazdy w ramach swojej spółki i swoimi siłami, natomiast tu też jest przestrzeń na to, żeby jakość wykonywanych przeglądów podnosić, a tym samym mieć wpływ na niezawodność pojazdów. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie prezesie.

To jedno słowo o ECM, bo o to też chciałam zapytać. Ile jest takich podmiotów i jak je weryfikujecie? Jaki jest niedobór w tym zakresie?

Prezes UTK Ignacy Góra:

Jeżeli można, pani przewodnicząca, wydaje się, że niedoboru, jeżeli chodzi o ECM-y, czyli punkty, które utrzymują pojazdy, nie ma. Jest ich naprawdę bardzo wiele. Żeby być podmiotem, który utrzymuje pojazdy, trzeba otrzymać certyfikat, który uprawnia do wykonywania takiego działania. Żeby otrzymać taki certyfikat, trzeba spełnić szereg warunków, chociaż one nie są trudne do spełnienia, natomiast później, podczas działalności wykonywanej przez taki podmiot, ECM-y są oczywiście kontrolowane m.in. przez Urząd Transportu Kolejowego pod kątem tego, czy rzeczywiście spełniają wszystkie wymagania.

Zdarza się tak, że podczas kontroli stwierdzamy jakieś nieprawidłowości krytyczne. Zdarzyły się również takie sytuacje, kiedy certyfikat był ECM-om odbierany przez UTK. Tym samym nie mogły wykonywać takiej działalności. Oczywiście nie wykonują takiej działalności, ale potem wykonują inną działalność, na przykład zlecenie innego ECM, który ma ten certyfikat. Takie nieprawidłowości gdzieś tam zauważamy. Oczywiście staramy się z tym walczyć. Staramy się walczyć z taką sytuacją, żeby nie było podmiotów, które wykonują taką działalność w nieuczciwy sposób. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Szanowni państwo, jeśli nie ma więcej pytań, pozwolę sobie, chyba że ktoś z państwa chce jeszcze zabrać głos... Nie widzę. Tych wątków jest bardzo dużo.

Pozwolę sobie krótko podsumować i przede wszystkim podziękować panu prezesowi za wszystkie odpowiedzi i informacje. Na końcu wszystko sprowadza się do pasażera, do tego, jak on będzie obsługiwany, zaczynając od wielu wątków, które poruszył pan Leszek Miętek, czyli od bezpieczeństwa, zabezpieczenia infrastruktury przed zwierzyną, współpracy pomiędzy spółkami, poprzez utrzymanie czystości w pojazdach itd., itd.

Oczywiście kluczem jest też stabilne finansowanie. To wybrzmienia na każdym spotkaniu i mam nadzieję, że strona rządowa to słyszy. Chodzi o faktyczną, realną zmianę, jeżeli chodzi o Fundusz Kolejowy, i zapewnienie stabilnego finansowania kolei. To byłby nasz ogromny sukces, gdyby udało się to zrobić w kolejnym budżecie. Mam nadzieję, że będą już jakieś zmiany w tym zakresie.

Panie prezesie, postawił pan sobie bardzo wysoko poprzeczkę, jeżeli chodzi o realizację budżetu: 100%. Myślę, że będziemy usatysfakcjonowani, kiedy plan inwestycyjny będzie chociaż na poziomie 90%, to będzie bardzo, bardzo dużo. Oczywiście myślę, że w tym temacie spotkamy się za jakiś czas, kiedy tych pojazdów nie będzie już nawet 36%, ale, jak rozumiem, 20%, bo to jest poziom, który pan nakreślił jako dopuszczalny, jeżeli chodzi o wyłączony tabor.

Tematów jest bardzo dużo. Myślę, że kiedyś warto byłoby poruszyć jeszcze autobusy Intercity, tempo ewakuacji pasażerów, zmiany, to czekanie w pociągu 2 godziny, 3 godziny, zanim podejmie się decyzję o podstawieniu autobusu. To też wymaga naprawy, ale są to tematy na kolejne posiedzenia. Przed nami też rozkłady jazdy. Tak się wstępnie umawialiśmy. To bardzo kluczowe: informowanie o rozkładach jazdy, wsłuchiwanie się w potrzeby pasażerów, oczywiście skomunikowanie. To są ogromne wyzwania dla państwa, ale w Komisji Infrastruktury, w podkomisji ds. transportu kolejowego na pewno macie państwo sojuszników, żeby kolej naprawiać.

Bardzo dziękuję państwu za to spotkanie. Już poza posiedzeniem podkomisji pewnie będziemy zadawać kilka pytań. Ślicznie państwu dziękuję.

Prezydent ZZMK w Polsce Leszek Miętek:

Ale poza komisją, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Nie, nie, nie, w korytarzu, zanim się rozejdziemy, bo zawsze rozchodzimy się dość długo.

Prezydent ZZMK w Polsce Leszek Miętek:

Ale mam pozytywną wiadomość też dla klientów kolei.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

To bardzo proszę.

Prezydent ZZMK w Polsce Leszek Miętek:

Chcę powiedzieć tak.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Proszę włączyć mikrofon.

Prezydent ZZMK w Polsce Leszek Miętek:

Nie, bo się nagra, a to jest poza komisją.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

To oficjalnie zamykam posiedzenie podkomisji, już dalej proszę nie słuchać.