

# RENFE

## czyli Mañana

**20.9.2002 w Wiadomościach TVP 1 o 19.30 opisana była podróż Ministra Infrastruktury Marka Pola do Hiszpanii, gdzie dowiadywał się jak należy budować autostrady w tempie hiszpańskim – tzn. 500 km rocznie.**

**Jednocześnie widzowie telewizji usłyszeli komentarz, iż w kraju tym nie podróżuje się już kolejami, które w Polsce wciąż są tak popularną formą transportu.**

Istotnie, po moim dłuższym pobycie w Hiszpanii stwierdzam, iż dziennikarze mają rację – kolej w Hiszpanii w ogóle nie jest popularną formą transportu. W zasadzie niemalże nie istnieje, nie licząc kolei podmiejskich CERCANIAS i szybkiej kolei AVE. Co więcej – wsiadając w hiszpański pociąg, nie mamy żadnej pewności, że dojedziemy tam, gdzie zamierzamy. Podczas gdy wsiadając w pociąg kolei duńskich, belgijskich, holenderskich, niemieckich czy szwajcarskich możemy być na 100% pewni, iż bezproblemowo dotrzemy do stacji docelowej. Od pewności, że dotrzemy do miejsca przeznaczenia zależy przecież popularność kolei. Ale w Hiszpanii o tym zapewne nie wiadomo.

Kolej w Hiszpanii po prostu nie tworzy systemu komunikacyjnego, a to co jest, przypomina skrawki systemu, mieszankę rozmaitych operatorów, w ogóle ze sobą nie współpracujących, mimo że ci przewoźnicy stanowią jedną kolej RENFE, lecz jak widać, źle zorganizowaną. Nie ma spójnego systemu biletowego, a większość pociągów międzyregionalnych objęta jest całkowitą rezerwacją miejsc, co sprowadza się do tego, że w szczytach komunikacyjnych najczęściej ich brakuje więc nie pojedziemy koleją. Zniechęca to pasażerów. Kolej hiszpańskiej nie da się lubić. Słaba oferta, wysoka niepewność podróży związana z obowiązkową rezerwacją, fatalne przesiadki, a nawet strajki (sporadyczne) – wszystko to doprowadziło do odpływu pasażerów. To w Hiszpanii po raz pierwszy w życiu widziałem pociąg regionalny całkowicie bez pasażerów!

Hiszpanie gromadnie wybierają pewniejszą i tańszą komunikację autobusową – tutaj konkurencja wielu operatorów skutecznie obniżyła ceny, poniżej poziomu kolei. Na najważniejszych liniach operatorzy autobusowi wprowadzili ruch cykliczny i przejęli pasażerów dobrą ofertą. W autobusach emitowane są filmy video, wyłożono czasopisma i gazety dla pasażerów itd. Kolej RENFE była z tymi innowacjami zazwyczaj mocno spóźniona, zresztą brak konkurencji wśród operatorów kolejowych powodował stagnację, brak postępu i ogromne opóźnienie rozwojowe. Dziś konkurencja zepchnęła kolej dalekobieżną do roli jednego z wielu przewoźników autobusowych, bo inaczej nie można nazwać efektu ekonomicznego marginalizacji, jaki powstał.

Hiszpania tak naprawdę jest bardzo podobna do Polski. Podobna powierzchnia, podobna liczba ludności – 38 mln, podobna kultura – podobnie 90% ludności jest wyznania katolickiego. Nawet stolica kraju, miasto Madryt ma podobne położenie względem reszty kraju i stał się stolicą w tym samym okresie co Warszawa. Podobna jest struktura gospodarki z dużym udziałem państwa, system szkolnictwa a nawet liczba wulgaryzmów

w języku. I koleje: podobne, niepodobne. Co mocno odróżnia koleje hiszpańskie od polskich, to znacznie mniejsze zatrudnienie. Grupa RENFE zatrudnia 33,7 tys. pracowników (2000 r.), podczas gdy grupa PKP zatrudnia dziś ok. 130 tys. osób. Jednak infrastruktura obu kolei znacznie się różni – koleje w zachodniej Polsce przechodzą przez centra miast, dworce otoczone są zabudowaniami, stanowią strefę urbanizacji. W Hiszpanii tego nie widać – linie zazwyczaj mają przebieg peryferyjny, a dworce są poza centrami urbanizacji, co jest dowodem na to, iż kolej i w przeszłości nie była podstawą transportu. Dług kolei hiszpańskich RENFE wynosi 8 140 milionów euro (1994), przewozy pasażerskie wynoszą 437, 8 mln pasażerów (2000) i wzrosły o 4,5% od 1999 r. Wykonano 18 miliardów pasażerokilometrów.

W Hiszpanii przeprowadzono brutalną reformę kolei, bowiem rozdzielono wszystkie segmenty rynku – koleje podmiejskie, regionalne, dalekobieżne i szybkie prędkości (Cercanias, Regionales, Grandes Lineas, AVE), tworząc z nich jakby odrębne przedsiębiorstwa w ramach grupy handlowej kolei państwowej. Krok ten był dobry, jednak rozdzielenie systemów biletowego i informacyjnego było ewidentnym błędem. Pogorszyło to znacznie transport publiczny – podróżny jest zmuszony udać się do kilku kas, jeśli chce skorzystać z usług kilku przewoźników. Brak wspólnej polityki informacyjnej powoduje, iż na dworcach każda jednostka ma własną odrębną planszę z rozkładem jazdy. Pasażer, widząc brak wspólnej polityki informacyjnej, nie korzysta z przesiadek, a transport kolejowy traci na znaczeniu. Brak jest kolei-systemu w rozumieniu zachodnioeuropejskim.

Można by rzec, iż każdy operator ciągnie w swoją stronę, nie wiedząc czemu nie uznaje się przesiadek i każdy przewoźnik dba tylko o swój interes. W Hiszpanii nie ma informacji o usługach innych przewoźników i skomunikowaniach, w rozumieniu tego wypracowanego systemu informacyjnego w Niemczech, Szwajcarii lub Anglii. Dla przykładu, wiele pociągów międzyregionalnych objętych jest rezerwacją i prawdopodobieństwo iż nie zrealizujemy podróży w pożądanym przez nas terminie z powodu zajęcia miejsc jest duże, na tyle by zniechęcać do kolei w ogóle. We wszystkich dobrych kolejach europejskich pociągi międzyregionalne nie mają miejscówek, by nie ograniczać sztucznie popytu, by pasażer miał możliwość podróży spontanicznej i był wolny w swoich decyzjach. Zazwyczaj istnieją rezerwacje na życzenie podróżnego, a informacja o rezerwacji umieszcza się przy wejściu do przedziału (Stowacja) albo obok fotela. Lecz w Hiszpanii wprowadzono obowiązkowe miejscówki dla wszystkich podróżnych. Ostatnio czytałem w jednym ze szwajcarskich czasopism list czytelnika, który w czasie popytu w Hiszpanii nie mógł z tego powodu podróżować koleją i zwiedzać kraju i bardzo chwalił wszystkie 57 kolei szwajcarskich za to, że w ogóle nie stosują obowiązkowych miejscówek. Mnie samego zresztą dotknął ten problem: próbując zarezerwować miejsce w pociągu, trzykrotnie odpowiedziano mi w kasie *mañana* – dopiero jutro dostępne są wolne miejsca. W tej sytuacji nie można dziwić się Hiszpanom, że wybrali autobusy...

Najgorzej na reformie wyszły pociągi regionalne. Z nielicznymi wyjątkami pociągi regionalne kursują niezwykle rzadko, miejscami tylko kilka razy dziennie, przypominając nieco koleje polskie. Ich udział w rynku transportowym jest znikomy – pociągi regionalne obsługują zaledwie 2,5 miliarda pasażerokilometrów, około 1/8 część całej pracy przewozowej kolei. W podróży regionalnych także zdecydowanie dominują autobusy, kolej oferuje jedynie nieliczne połączenia. Zastraszające może być liczbowe porównanie oferty kolejowej i autobusowej na wspólnych dworcach intermodalnych, jak np. estación intermodal de Almería, gdzie tylko około co setny odprawiany pojazd to pociąg!

Na szczęście istnieje kilka przedsiębiorstw komunalnych – kolei regionalnych kontrolowanych przez władze regionów. Tutaj kolej zdecydowanie rozkwitła, przejmując dużą część pasażerów i oferując dobrą ofertę przewozową. Koleje takie dominują na północy Hiszpanii, w bogatym kraju Basków i Katalonii (FEVE, FGC, EuskoTren). Patrząc na pociągi baskijskiego przewoźnika EuskoTren jest aż niewiarygodne, na jak wysoki poziom techniczny można doprowadzić koleje wąskotorowe. Częstotliwość co 30 minut w obrębie aglomeracji jest normą.

Wśród polskich kolejarzy Hiszpania jawi się jako kraj, gdzie buduje się nowe linie szybkich kolei. Istotnie, właśnie powstaje linia łącząca Barcelonę z Madrytem. Lecz obecnie te dwa kilkumilionowe miasta łączy zaledwie 6 pociągów pasażerskich dziennie – głównie nocne i międzynarodowe! Pasażerowie wybierają szybsze i tańsze autobusy. Konkurencja wypchnęła kolej z rynku we wszystkich miejscach, gdzie tylko mogła.

PKP też będzie jak RENFE. Idą w stylu kolei RENFE, podobnie do zwyczaju hiszpańskiego wprowadzili obowiązkowe miejscówki, nie do nabycia na mniejszych stacjach i przystankach, rozdzielili systemy sprzedaży biletów przewoźników. To jest groźny kierunek zmian. Pasażer odejdzie, obrażony *mañana*. No cóż, Trzeci Świat wita.

Adam Fularz

## NOWE FINANSOWANIE AUTOSTRAD

Prezes Rady Ministrów listem nr RM 10-75-03 skierował do Sejmu projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o zmianie niektórych ustaw (druk sejmowy 1807). Celem projektu jest pozyskanie środków na budowę autostrad poprzez dodatkowe opłaty nakładane na ludność, a gromadzone w funduszu celowym. Jest to kolejna próba rozwoju sieci autostrad w Polsce. Warto zastanowić się, dlaczego – mówiąc językiem polityków – rząd idzie w zaparte i chce budować autostrady, mimo że od wielu lat mu się to nie udaje? Autostrady to droga inwestycja. Ale w Polsce prywatny kapitał inwestuje w różne drogie przedsięwzięcia, jak np. huty, stocznie, stacje radiowe i telewizyjne i wiele innych. Dlaczego nie robi tego w odniesieniu do autostrad? Albo jest głupi i nie widzi, jaki to wspaniały interes albo... przeciwnie, wie, że nie jest to dobry interes i nie ma zamiaru na nim tracić. Dlaczego więc państwo ma inwestować w kiepski biznes? Może dlatego, że to dobra szansa na to, aby coś zatrzymać dla siebie?

Osoby zainteresowane projektem powinny kontaktować się z posłami, np.

**Posłanka Maria Nowak (PiS)**

**ul. Jagiellońska 7/6**

**41-503 Chorzów**

**tel. 0-32/241-09-41**

**fax 0-32/249-11-11**

**www.sejm.gov.pl**

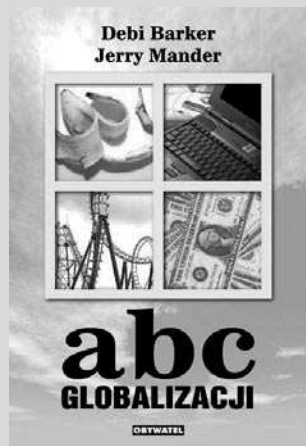
**Piotr Szkudlarek**  
**www.szkudlarek.hg.pl**

### Redakcja „OBYWATEL” poleca:

Debi Barker  
i Jerry Mander

## ABC globalizacji

Elementarz  
opracowany przez  
Międzynarodowe  
Forum ds. Globalizacji



Książka przygotowana pod kierunkiem międzynarodowego zespołu eksperckiego krytycznie nastawionego do skutków procesów globalizacyjnych. W syntetycznej formie ujmuje największe zagrożenia związane z globalizacją: niszczenie rynków lokalnych, dewastację środowiska naturalnego, patologie społeczne itp. Obala argumenty zarówno zwolenników teorii spiskowych, jak i tych, którzy twierdzą, że globalizacja „sama się dzieje”, obnażając jej prawdziwe oblicze i motor napędowy: Światową Organizację Handlu, jej reguły, presję i cele. Znakomita krytyka następstw globalizacji i obalenie mitów o jej pozytywnych skutkach.

Tych informacji nie znajdziesz w dużych mediach. Poznaj krytykę globalizacji z pierwszej ręki. Te problemy dotyczą także Ciebie.

Książka ma 104 strony, kosztuje wraz z kosztami przesyłki 15 zł.  
Aby ją nabyć, należy wpłacić tę kwotę na konto wydawcy:



Stowarzyszenie „Obywatel”,  
Bank Spółdzielczy  
Rzemiosła w Łodzi,  
nr rachunku 87840003-589-27016,

podając na blankiecie wpłaty swój dokładny i czytelny adres oraz pisząc „ABC”. Nie wysyłamy książki za zaliczeniem pocztowym, ponieważ jest to droższe o 9 zł (tak!) dla naszych Czytelników. Przy zamawianiu większych ilości oferujemy zniżki.

Szczegółowe informacje dotyczące zakupu książki:

tel. 42//630-17-49,

e-mail: [biuro@obywatel.org.pl](mailto:biuro@obywatel.org.pl)

[www.obywatel.org.pl](http://www.obywatel.org.pl)