

Kilka refleksji i analogii....

Jeszcze nie tak dawno byliśmy świadkami gigantycznego skandalu na Śląsku związanego z uruchomieniem przewozów przez Koleje Śląskie. Dla wtajemniczonych sprawa nie była zaskoczeniem, bo od dawna sygnalizowaliśmy wszystkim zainteresowanym, że takie działanie skończy się katastrofą. Zwracaliśmy uwagę, że Zarząd KŚ najlepiej działał, gdy przez półtora roku nie przewoził podróżnych, ale wspólnie z Radą Nadzorczą za ciężkie publiczne pieniądze bawił się w zarządzanie. Mówiliśmy, że kompletowanie kadry zarządzającej spółką wyłącznie ze „swoich miernych, ale wiernych” i podejście, że kolejarz z Przewozów Regionalnych to wróg najgorszy, doprowadzi w konsekwencji do totalnej klapy, bo kolej to nie stragan warzywny. Mówiliśmy ministrowi i marszałkowi, że działania zarządu KŚ przeczą wszelkim regułom ekonomii i podstawom funkcjonowania kolei. W odpowiedzi słyszeliśmy, że nie mamy prawa się wtrącać, bo oni mają zdolnych menadżerów i wiedzą, co robią.

Mówiliśmy, że zakupy i dzierżawy taboru w tylu rodzajach, seriach i typach nie mają sensu, że marnotrawi się publiczne pieniądze – słyszeliśmy, że jesteśmy betonem kolejowym, nie znamy się na nowoczesnym zarządzaniu i że oni wiedzą lepiej. Marszałek Matusiewicz, co dzień był karmiony wizjami znakomitej, ślicznej, punktualnej, czystośćkolei marzeń, przekazywanej mu przez „wybitnych menadżerów”, ale też opisywanych przez media, jako nowa jakość w walce ze zniechęconą koleją.

Niestety wizje pękły jak bańka mydlana. Marszałek zapłacił cenę kompromitacji, stracił funkcję polityczną, ale smród pozostał. W opinii publicznej znów przegrali kolejarze. To kolejarze a nie ekipa kolesiów z towarzystwa wzajemnej asekuracji kojarzeni są ze śląskim horrorem kolejowym.

Najgorsze jest to, że śląska wpadka będzie mieć wkrótce swoją kontynuację, ale w znacznie większym wymiarze. Od blisko roku obserwujemy analogiczny do byłego Zarządu Kolei Śląskich popis nowatorskiego zarządzania w PKP S.A.

Nowa ekipa „wybitnych menadżerów”, którzy w większości wyszli spod ręki bożyszczka ultraliberalów prof. Balcerowicza, odczo zabrała się za kasowanie kolejowego betonu. Oczywiście wszystko dla dobra pasażerów.

Pękający w szwach biurowiec nasycony departamentami (jak to dostojnie brzmi – departamenty!) adekwatnie do dostojnej nazwy dał podstawę, aby tym z bankowej łapanki przyznać wynagrodzenia w wysokości zbliżonej do poprzedniego zarządu Spółki. Za poradą firm od wizerunku i robienia papki z mózgu tzw. opinii publicznej, przedstawiono, jakież to są wynagrodzenia „rynkowe” menadżerów wielkich koncernów w tym też europejskich i światowych. Skrętnie przemilczano, to że zgodnie z ustawą Spółka PKP S.A. powstała głównie do sprzedaży zbędnego majątku, obsługi długu i nadzoru właścicielskiego w imieniu ministra, która powinna wkrótce zakończyć swój żywot, a nie światowy potentat i tygrys biznesów za kierowanie którym wynagrodzenia muszą osiągać astronomiczny poziom. Jak już ustalono „adekwatne do rynku” wynagrodzenie super menadżerów, młodzieżówka w ramach nauki zarządzania (gdzieś przecież trzeba się uczyć) najpierw zaczęła swoje rządy od kruszenia kolejowego betonu. Nawet tego nowego, zatrudnionego kilka lat temu, ale który miał czas, aby choć odrobinę poznać specyfikę kolei. Według zasady, że trzeba zwolnić z centrali wszystkich, którzy mają jakiegokolwiek pojęcie o tym, co robią, tak na wszelki wypadek, żeby nie zadawali głupich pytań. Nie miało znaczenia, że niektórzy zwalniani mieli też swój naukowy rodowód związany z SGH.

Dla zmełnienia przestrzeni zarządczej zbudowano złożone w pionie, poziomie i jeszcze po przekątnej struktury zarządzania, w których można było zatrudnić kolegów głównie

z redukujących swe kadry banków. Przecież to wybitni znawcy kolei. W ten sposób pozyskano wielu specjalistów - Dyrektora do sortowania kartek z kopiarki atramentowej, innego do sortowania tych z drukarki laserowej, pełnomocnika ds. zakupu długopisów i jeszcze innego do nadzoru nad nadzorem, aby mieć pewność, że nadzorowanie jest właściwie.

Na razie jest wakat na stanowisko pełnomocnika do ustalania daty wymiany zestawów kołowych z letnich na zimowe, ale w tym zakresie być może czekają na opinię światowej renomy firmy consultingowej. Tanio, w promocji. Pewnie zrobią to za marnych parę baniek. W ramach budowania amerykańskiego wizerunku menadżera najlepiej jakby kierowca prezesa jeździł z bronią, warto zatrudnić pierwszoplanowego dziennikarza, jako pełnomocnika ds. komunikacji społecznej (trzeba profesjonalnie ośmieszać w mediach wąsatych zwiąchole), może też pełnomocnika do opracowania kodeksu etyki, to przecież takie modne i światowe i jeszcze kilkunastu innych.

W ramach robienia papki z mózgow opinii publicznej za poradą chyba tych samych doradców, co doradzali na Śląsku ogłoszono pseudo strategię, z której wynika, że będzie mile, pachnąco, punktualnie i w ogóle super. A tak konkretnie? ... To nie wiadomo, bo mierzalnych celów reform nikt nie widział. Cele to pewnie przeżytek nie godny nowoczesnych rekinów biznesu. Jeszcze ktoś zbyt gorliwy po roku zapytałby jak ich realizacja przebiegła w praktyce. W ramach nowoczesnego zarządzania trzeba wszystkim w około pokazać nowe otwarcie. Że klient najważniejszy, ale tak tylko wirtualnie, bo w rzeczywistości infrastruktura na poziomie Pakistanu, a sprzedane PNI w upadłości, o wykorzystaniu będących w dyspozycji środków UE nie ma mowy, rozkład jazdy zmieniany codziennie, wyremontowane dworce zamykane zimą na noc itd. itp.

Jak już młode wilki zasiedliły gęsto biura centrali to przestrzeń zarządzania stała się zbyt mała. „Bankomaty” zainstalowano w spółkach córkach w ramach pełnego nadzoru. Z tabelki Excela wyszło, że członkowie zarządów u przewoźników ds. eksploatacji są niepotrzebni. Wszak kasa jest za sprzedany bilet, a czy pociąg pojedzie to już mniej ważne. Po drugie w bankach nie ma żadnych członków zarządu ds. eksploatacji i doskonale prosperują.

Pasja zarządzania praktykantów wyszkolonych u bożyszcza liberałów poszła też tak daleko, że spółki prawa handlowego z Grupy PKP musiały „dobrowolnie” wydać pełnomocnictwa dla młodych gniewnych do reprezentowania ich w kluczowych sprawach. Odpowiedzialność według KSH pozostała na zarządach spółek, a decyzje u praktykantów biznesu w PKP S.A. Można byłoby pisać o tym, czy innym jeszcze wiele i może nawet można by się z tego pośmiać tyle tylko to, co się dzieje nie jest wcale śmieszne.

Ważą się losy blisko 100 tysięcy kolejarzy, którzy mają szansę wykorzystać środki unijne unowocześniając kolej i przygotowując ją chociażby do sprostania konkurencji w ramach zbliżającego się czwartego pakietu kolejowego, a tu niestety zapowiada się wielkie sruuu. Nic nam po tym, że może wzorem Śląska minister poniesie odpowiedzialność polityczną, jak z kolei odchodzą ludzie, którzy do takiej farsy się nie piszą. Z Cargo dochodzi prezes, który nie zgodził się być marionetką. Za chwilę spodziewane kolejne odejście w kluczowym dla spółki pionie, a przecież funkcjonuje ona na bardzo konkurencyjnym rynku. Jak dobrze pójdzie to nie będzie czego prywatyzować. Odszedł ostatnio nagradzany za prowadzenie biznesu prezes KZŁ.

Przez chaos na torach Intercity z miesiąca na miesiąc notuje gorsze wyniki. Wszystko wskazuje na to, że może nie doczekać tych pięknie wyremontowanych (za kilkanaście albo kilkadziesiąt lat) linii kolejowych.

PLK w rozsypce z gigantycznym minusem niemające najmniejszych szans na zamknięcie i rozliczenie w czasie wielu projektów inwestycyjnych finansowanych przez UE. Nawet zapowiedziane przez premiera 30 mld zł na infrastrukturę zamiast budować miejsca pracy zarząd PKP S.A. zamienił na plany zwolnienia 10 tys. kolejarzy.

Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 zakłada kontynuację polityki nie zrównoważonego rozwoju. Zapisano w niej, że do roku 2020 przewozy na drogach wzrosną o kolejne 350 mln ton ładunków, a na kolei w 2020 roku będzie się wozić mniej niż w roku 2011. Może właśnie taki cel został postawiony przed zarządem PKP S.A.? To, że obecna sytuacja na kolei skończy się gigantycznym skandalem znacznie większym niż na Śląsku to pewne. Problemem jest to, że rachunek w konsekwencji zapłacą sami kolejarze a nie praktykanci, którzy za przyzwoleniem ministra bawią się doskonale.

Leszek Miętek
Przewodniczący
Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych