

Warszawa, dn.22.08.2007 r.

Nasz znak: 07/03696/SZA/JBU

***Pan Jerzy Polaczek***

***Minister Transportu***

*Szanowny Panie Ministrze*

Tragiczne wypadki z udziałem polskich autokarów, do których doszło w ostatnim okresie, wywołały ogromne poruszenie w środowisku polskich przewoźników drogowych. Z głębokim żalem przyjmujemy te dramatyczne wydarzenia i wyrażamy szczere współczucie rodzinom ofiar.

Równocześnie jednak z niepokojem obserwujemy negatywną kampanię skierowaną przeciwko całemu polskiemu transportowi drogowemu, w której - co stwierdzamy z dużym zdziwieniem - uczestniczą również przedstawiciele resortu transportu.

Nie może podlegać żadnej dyskusji oczywisty fakt, że komunikacja autobusowa jest znaczącym składnikiem transportu drogowego, zarówno w naszym kraju, jak i w całej Europie. Z autobusów i autokarów korzysta ogromna rzesza ludzi, realizując w ten sposób potrzebę przemieszczania się, zarówno w zakresie koniecznym dla pracy, jak i dla odpoczynku. Autobus jest niewątpliwie efektywnym i bezpiecznym środkiem transportu. Nawet mimo faktu, że dochodzi czasem do wypadków. Niektóre niestety kończą się tragicznie, co zawsze wywołuje ból, bowiem każdy wypadek i każda ofiara to o jeden wypadek i o jedną ofiarę za dużo. Jednakże statystyki wskazują jednoznacznie i obiektywnie, że liczba wypadków powodowanych przez pojazdy ciężkie powoli, ale stale się zmniejsza i obecnie wynosi 10 proc. ogólnej liczby wypadków w odniesieniu do ciężarówek oraz zaledwie 1 proc. dla autobusów. Tak samo kształtują się dane statystyczne w odniesieniu do liczby ofiar wypadków. Z przekonaniem można więc stwierdzić, że komunikacja autobusowa jest jedną z najbardziej bezpiecznych.

Tym bardziej niepokój przewoźników budzi tak znaczące zaangażowanie się w negatywną kampanię przeciwko transportowi niektórych przedstawicieli administracji państwowej, a w ślad za tym i mediów. Informacje o „znaczących” nieprawidłowościach w organizacji przewozów, czy o dramatycznym przekraczaniu czasu pracy kierowców nie są poparte żadnymi konkretnymi danymi o ich skali, ani tym bardziej analizą zakresu tych przekroczeń oraz ich przyczyn. Nie zauważyliśmy również, aby podjęto próby przedstawienia związku stwierdzonych podczas kontroli w przedsiębiorstwach przypadków

przekraczania czasu prowadzenia pojazdów z zaistniałymi wypadkami. Pojawiają się natomiast błyskawiczne diagnozy przyczyn wypadków, nie tylko jeszcze przed zakończeniem oficjalnego postępowania, ale nawet tuż po pierwszych informacjach w mediach. Wysnuwane w ślad za tym różnego rodzaju negatywne wnioski, dotyczące funkcjonowania transportu drogowego, nie mają oparcia w faktach, ani tym bardziej w badaniach, analizach i danych statystycznych.

Wypadek to splot wielu nieszczęśliwych okoliczności. W przypadku transportu drogowego dotyczy to trzech podstawowych elementów tego procesu: drogi, pojazdu i kierującego nim człowieka. Uważamy, że wypadki, zdarzenia z natury swej dramatyczne, powinny być poddawane bardzo szczegółowej i obiektywnej analizie. Należy z nich wyciągać również obiektywne wnioski, które powinny służyć poprawie sytuacji, osiągnięciu wyższej jakości pracy, a co za tym idzie również poprawie bezpieczeństwa wykonywanych przewozów. Możemy zapewnić, że my takie działania podejmujemy.

Uważamy, że w tej szczególnej sytuacji także przedstawiciele administracji państwowej powinni rzetelnie oceniać wszystkie okoliczności wypadków oraz czynniki, które mają wpływ na te zdarzenia, a potem przekazywać tylko wiarygodne informacje, zgodne ze stanem faktycznym, pod ocenę opinii publicznej.

Nie można w oparciu o pojedyncze, nawet dramatyczne przypadki budować wizerunku branży niezgodnego z jej stanem faktycznym, a nieliczne odstępstwa od zasad formalnych w przedsiębiorstwach prezentować jako nagminny proceder. Przykładem tak nagannej manipulacji, a zarazem wyjątkowo niesprawiedliwym może być publiczne głoszenie, że znaczna część przewoźników autobusowych jest „niecywilizowana”. Na czym jest oparte takie stwierdzenie, jakie badania są jego podstawą?. To populistyczne i zarazem gołosłowne stwierdzenie niepotrzebnie podgrzewa atmosferę społeczną, potęguje napięcie i wywołuje dodatkowy stres.

Nie zgadzamy się z prezentowaną obecnie przez niektórych przedstawicieli administracji państwowej oceną polskiego transportu drogowego. Nie zgadzamy się z takim podejściem przedstawicieli resortu do naszej ciężkiej i odpowiedzialnej pracy.

Zdecydowanie protestujemy przeciwko dyskryminowaniu transportu drogowego i przedstawianiu jego wizerunku w sposób tak niezasłużenie niekorzystny.

Uważamy, że „naprawianie” branży, która w niczym nie odbiega od standardów europejskich, poprzez wzmoczenie kontroli, podniesienie wysokości kar i bardzo restrykcyjną politykę wobec przedsiębiorstw transportowych jest drogą donikąd. Od służb państwowych oczekujemy raczej poprawy wadliwie działających systemów, jak na przykład szkolnictwa zawodowego. Tu tkwi przyczyna niedostatków kadrowych dla transportu, co niejednokrotnie wskazywaliśmy w formalnych wystąpieniach. Mimo że ta niekorzystna sytuacja się pogłębia, nie doczekaliśmy się żadnych systemowych rozwiązań. W zamian słyszymy za to o zamiarze podniesienia wieku kierowców zawodowych. Jeśli nawet miałyby to przynieść pozytywne skutki, to należy takie zapowiedzi zaliczyć jedynie do półśrodków.

Niekorzystna sytuacja z pozyskaniem kadr dla transportu drogowego pogłębiła się z chwilą wejścia Polski do Unii Europejskiej, kiedy z jednej strony nastąpił znaczny rozwój transportu drogowego, natomiast z drugiej otwarcie rynków pracy spowodowało znaczny odpływ kierowców. Oba te elementy wpłynęły w znacznym stopniu na deficyt kierowców na polskim rynku pracy. Od trzech lat informujemy o tym problemie właściwe resorty, oczekując od służb państwowych pomocy i współdziałania. Oczekujemy zaangażowania, również finansowego, w szkolenie kierowców zawodowych. Pozostawienie tego problemu wyłącznie w gestii przedsiębiorców transportowych nie rozwiąże problemu.

W nie tak bardzo odległej przeszłości szkolenie kierowców było w znacznej mierze finansowane przez państwo, podobnie jak nauczanie w innych zawodach, w których dziś także odczuwamy spory deficyt kadry. Kierowców szkoliło także Wojsko i firmy państwowe związane z transportem, szkoliły szkoły zawodowe. Aktualnie nie istnieje żaden spójny program nauczania w zawodzie mechanik - kierowca.

Polscy przewoźnicy międzynarodowi dokonali olbrzymiego wysiłku inwestycyjnego w ostatnich latach, zakupując nowoczesne autobusy. Z pełnym przekonaniem można stwierdzić, że obecnie polska flota autobusowa nie odbiega jakościowo od eksploatowanych w innych krajach europejskich. Nie da się tego samego powiedzieć, nawet mimo dokonywanych ostatnio działań, o polskiej infrastrukturze drogowej, która nadal nie spełnia podstawowych standardów jakości. A ma to oczywisty i niewątpliwy wpływ na płynność, jakość i bezpieczeństwo przewozów. Polscy przewoźnicy jeżdżąc po polskich drogach już z założeniu są mniej konkurencyjni od przewoźników z innych krajów europejskich. Od dawna sygnalizując ten problem, oczekujemy od państwa zdecydowanego przyspieszenia poprawy stanu polskiej infrastruktury drogowej.

*Z wyrazami szacunku*

Jan Buczek

Prezes ZMPD