

KOZERSKA Monika

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU KOLEJOWEGO NA PRZYKŁADZIE SPÓŁKI PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE – INWESTYCJE I PROJEKTY

Streszczenie

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe jest głównym zarządcą linii kolejowych, do jej głównych zadań należy utrzymanie i obsługa infrastruktury kolejowej w stanie pozwalającym na prowadzenie bezpiecznego ruchu pociągów. Zły wizerunek transportu kolejowego w głównej mierze związany jest ze złym stanem infrastruktury kolejowej, która wpływa negatywnie na czas podróży, jakość świadczonych usług oraz bezpieczeństwo. PKP Polskie Linie Kolejowe na modernizację linii kolejowych przeznacza własne środki finansowe oraz środki pochodzące z budżetu państwa, ponieważ Skarb Państwa wciąż jest głównym udziałowcem spółki posiadającym 64% udziałów. Dodatkowym źródłem wsparcia finansowego jest Unia Europejska, która w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko wspiera transport kolejowy-bezpieczny dla środowiska.

WSTĘP

Głównym celem spółki PKP Polskie Linie Kolejowe jest poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej w ramach podniesienia bezpieczeństwa oraz atrakcyjności transportu kolejowego. Poziom oraz standardy świadczonych usług transportowych ustalane są według norm europejskich. Polska pełni ważną rolę w transporcie kolejowym Europy, ponieważ przez jej terytorium przebiegają główne korytarze transportowe zapewniające połączenia z większością miast europejskich.

W 2011 roku zaplanowano realizację:

- 15 projektów z udziałem środków funduszy: FS, ISPA/FS oraz TEN-T,
- 30 projektów w ramach środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko,
- 26 projektów w ramach środków Regionalnych Programów Operacyjnych.

W 2011 roku na sieci kolejowej pojawiło się aż 18 nowych przewoźników, a ich łączna liczba wzrosła do 65, w tym: 48 towarowych, 13 pasażerskich i 4 posiadających obydwie licencje. Przewoźnicy zrealizowali ponad 2 503 tys. przejazdów wykonując pracę eksploatacyjną wynoszącą 225,55 mln pociągokilometrów, o 1,95% wyższą niż rok wcześniej.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zawarły w tym czasie 147 umów na modernizację linii kolejowych o wartości ponad 6,6 mld zł, a zrealizowane inwestycje wyniosły ponad 3,8 mld zł. Sfinansowano je ze wszystkich dostępnych dla spółki źródeł.[1,s. 1]

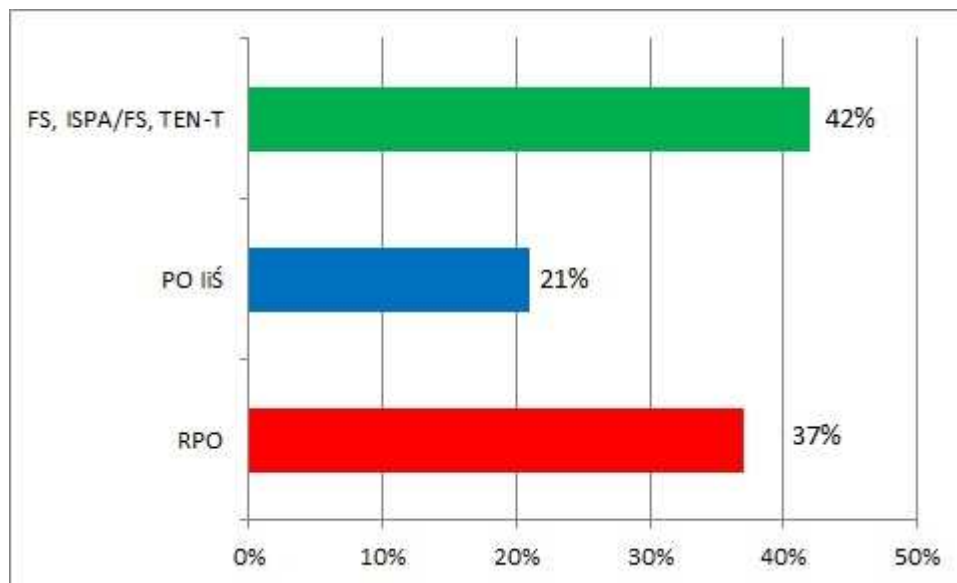
1. INWESTYCJE I REALIZOWANE PROJEKTY

W 2011 roku przeprowadzono szereg prac modernizacyjnych polegających na kontynuowaniu i rozpoczęciu budowy nowych dróg kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem tras należących do transeuropejskiej sieci transportowej oraz wykonano liczne prace pozwalające na przywrócenie parametrów eksploatacyjnych. Prace inwestycyjne były nakierowane na modernizację węzłów kolejowych o strategicznym znaczeniu, przebudowa objęła swoim zasięgiem wymianę układów torów oraz zastosowanie nowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Prace odtworzeniowe dotyczyły wymiany uszkodzonych bądź przestarzałych elementów infrastruktury kolejowej, np. podkładów, szyn, podtorza oraz naprawę systemu odwodnienia w celu uniknięcia uszkodzeń tym spowodowanych. [2, s.29]

Projekty inwestycyjne realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe finansowane były z:

- budżetu państwa,
- Funduszu Spójności,
- Funduszu Kolejowego,
- TEN-T,
- funduszy własnych.

Plan był realizowany ze środków pochodzących z okresu programowania 2004-2006 (tzw. „stara perspektywa”) oraz ze środków pochodzących z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (2007-2013). Wykres poniżej przedstawia strukturę procentową zrealizowanych projektów w 2011 roku, które zostały podzielone według kryterium źródła finansowania.



Rys. 1. Zrealizowane projekty w 2011 roku przy udziale różnych źródeł finansowania

Źródło: opracowanie własne na podst. Raport roczny 2011, Wyd. PKP Polskie Linie Kolejowe, Warszawa 2012, s. 29

Okazuje się, że najwięcej środków finansowych wspierających rozwój kolei w Polsce to środki pochodzące z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Pamiętać jednak należy, że nie bez znaczenia są inne źródła finansowania, które przyczyniają się do poprawy wizerunku PKP. Pomoc finansowa ze strony UE jest nieoceniona, gdyż bez jej środków rewitalizacja kolei trwałaby znacznie dłużej. Pierwsze środki finansowe Polska otrzymała jeszcze przed wejściem do UE – w 2000 roku, w ramach projektów przygotowujących

państwa członkowskie do możliwości konkurencyjności z państwami z tzw. „starej Unii Europejskiej”.

1.1. Projekty tzw. „starej perspektywy”

Do końca 2011 roku do realizacji inwestycji przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe wykorzystano następujące fundusze europejskie:

- ISPA: program pomocy dla 10 państw przystępujących do UE w zakresie zagwarantowania społecznej i gospodarczej spójności poprzez realizowanie projektów z zakresu środowiska i transportu. W latach 2000-2003 na kolej przeznaczono 876,52 mln euro, okres realizacji zaplanowanych w ramach tego programu inwestycji upłynął w 2011r.
- FS Fundusz Spójności: pomoc z tego funduszu ma zasięg krajowy, celem tego projektu jest zapewnienie spójności społecznej i gospodarczej państw Unii Europejskiej poprzez rozbudowę infrastruktury transportowej i ochronę środowiska. Polska w ramach tego projektu na transport kolejowy otrzymała 468,78 mln euro
- Fundusze strukturalne: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego – celem programu jest usuwanie dysproporcji pomiędzy regionami europejskimi
- Fundusz TEN-T: pomoc z tego funduszu ograniczona jest do 10% kosztów inwestycji.[2, s. 31]

Aktualny stan wykorzystania dofinansowania ze środków FS dla projektów ISPA/FS i FS (w tym 11 projektów ISPA/FS i 6 FS) realizowanych w ramach perspektywy 2000-2006 wg stanu na 31 grudnia 2011r. przedstawia się następująco:

- kwota grantu przyznanego przez Komisję Europejską to 1 126 288,4 tys. Euro;
- kwota wykorzystana grantu przez PKP na realizację projektów bez uwzględnienia korekty systemowej i indywidualnej na dzień 31.12.2011r. to 1 092 992,4 tys. Euro.

Wynika z tego, że stopień wykorzystania przez PKP Polskie Linie Kolejowe przyznanego dofinansowania wynosi 97%, a więc prawie wszystkie środki finansowe przyznane przez Unię w ramach wyżej wymienionych funduszy zostały spożytkowane zgodnie z przeznaczeniem na budowę oraz modernizację linii kolejowych. Aktualny stan wykorzystania środków dofinansowujących w ramach programu TEN-T według stanu na dzień 31 grudnia 2011 przedstawia się następująco:

- kwota przyznana z Funduszu TEN-T na podstawie podpisanej decyzji Komisji Europejskiej - 25 012 tys. euro,
- kwota przyznana z Funduszu TEN-T na podstawie zawartych przez PKP PLK umów z wykonawcami - 14 655,9 tys. euro,
- kwota wykorzystana przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe z Funduszu TEN-T -11 112,2 tys. euro .

Stopień wykorzystania środków finansowych przyznanых przez Komisję Europejską w ramach Funduszu TEN-T w stosunku do kwoty przyznanej na podstawie umów zawartych z wykonawcami stanowi zaledwie 75,8%, w porównaniu ze stopniem wykorzystania dofinansowania z funduszy ISPA i FS wiele inwestycji nie zostało zakończonych w zakontraktowanym terminie.

W ramach projektów z tzw. „starej perspektywy" zostały przeprowadzone następujące prace inwestycyjne:

- modernizacja linii E 59 (linia łącząca Skandynawię z Europą Środkowo-Wschodnią i Bałkanami) na odcinku Wrocław- Poznań- Szczecin,
- modernizacja linii C-E 59 (połączenie państw skandynawskich i portu w Szczecinie z Europą Środkową i Południową) na odcinku Międzyzlesie - Wrocław - Kostrzyn - Szczecin,
- modernizacja linii nr 8 (linia Radom - Kraków - Warszawa) na odcinku Warszawa Zachodnia - Radom,
- modernizacja linii E 30 (linia łącząca Drezno z Lwowem) na odcinkach Opole-Wrocław-Legnica, Katowice - Kraków - Rzeszów,

- modernizacja linii E 20 (linia łącząca Berlin z Moskwą) na odcinku Siedlce -Terespól,
- modernizacja linii E 75 Raif Baltica (linia łącząca Warszawę z Helsinkami) na odcinku Warszawa - Białystok - Suwałki - Trakiszki,
- modernizacja węzłów kolejowych w Warszawie, Krakowie i Katowicach.[3] Środki finansowe pozyskane z funduszy europejskich przed przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej pozwoliły na rozpoczęcie prac modernizacyjnych na polskich torach, tym samym powodując wzrost znaczenia transportu kolejowego na polskim rynku transportowym. W kolejnych latach wciąż środki finansowe będą kierowane na rozwój transportu kolejowego, co widoczne jest w okresie finansowania na lata 2007 – 2013.

1.2. Finansowane projekty z okresu 2007-2013

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko ma szczególne znaczenie dla transportu kolejowego, ponieważ jest priorytet VII programu jest dedykowany kolei. Zadania programu mogą zostać osiągnięte przy pomocy środków pochodzących z Funduszu Spójności oraz z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Do głównych celów tego programu należy podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski poprzez rozwój infrastruktury przy równoczesnej ochronie środowiska. Projekty realizowane w ramach tego projektu przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe można podzielić na dwie grupy: pierwszą z nich stanowią projekty o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, natomiast druga grupa to projekty o znaczeniu regionalnym. Projekty zaliczone do pierwszej grupy posiadają wysoki priorytet dla gospodarczego rozwoju kraju, dlatego też projekty te realizowane są w pierwszej kolejności. Projekty zaliczone do grupy drugiej, inaczej nazwane projektami uzupełniającymi realizowane są w drugiej kolejności, a środki na ich realizację muszą pochodzić ze współpracy z samorządami.[2, s. 35].

Rozróżniamy dwie grupy projektów realizowanych w ramach PO IiS:

- grupę podstawową, w skład której wchodzi 36 projektów;
- grupę rezerwową, która zawiera 19 projektów.

Szacunkowe dofinansowanie przyznane w ramach tego projektu wynosi 49 mln zł, z czego na projekty podstawowe zostanie przeznaczone 25 mln zł, natomiast na projekty rezerwowe 24 mln zł. Projekty rezerwowe to projekty, których realizacja nastąpi ze środków z następnego budżetu Unii Europejskiej. W latach 2007-2013 stanowią one rezerwę w stosunku do projektów o charakterze podstawowym, mogą być w tym czasie również realizowane jeżeli pojawią się dodatkowe środki z zadań lub priorytetów nie kolejowych.[2, s.36]

1.3. Projekty inwestycyjne finansowane ze środków własnych

Inwestycje realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe w roku 2011 były również finansowane ze środków budżetowych, po uprzednim uzyskaniu pozwolenia Ministra właściwego do spraw Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Środki finansowe pochodzące z budżetu państwa zostały wykorzystane w wysokości 99,35% w stosunku do uprzednio ustanowionych planów. W ramach dotacji pochodzącej z budżetu państwa zostały wykonane prace modernizacyjne, które zostały podzielone na zadania:

- zadania odtworzeniowe, w ramach tego zadania modernizacja przebiegała na liniach: E 30 i C-E 30 Legnica - Wrocław - Opole, linia nr 4 CMK, linia nr 8 Radom - Kielce, linia nr 64 Psary - Kozłów, linia nr 91 Kraków - Rzeszów, linia nr 45 Skarżysko-Kamienna - Ocice, linia nr 14 Łódź Kaliska - Tuplice, linia nr 274 Wrocław - Zgorzelec, linia nr 131 Chorzów Batory - Tczew, linia nr 401 Szczecin - Świnoujście oraz objęła modernizację katowickiego i wrocławskiego węzła kolejowego,
- zadania o znaczeniu obronnym, w ramach tego zadania modernizacja objęła linię nr 223 Czerwonka - Ełk,

- zadania dotyczące EURO 2012, w ramach tego zadania przeprowadzone rewitalizację następujących linii: linia nr 131 Chorzów Batory- Tczew, linia nr 271 Wrocław - Poznań, linia nr 353 Poznań - Skandawa.[2, s. 37]

Środki finansowe pochodzące z budżetu państwa na modernizację i rewitalizację linii kolejowych kierowane są głównie na trasy o dużym znaczeniu dla całego państwa.

Programy inwestycyjne nie zakładają poprawy stanu technicznego linii kolejowych na odcinkach lokalnych, tego typu trasy muszą być modernizowane ze środków samorządowych, dlatego też wiele linii z tego powodu zostaje likwidowanych, brak jest dofinansowania ze strony państwa.

W 2011 roku środki pochodzące z Funduszu Kolejowego były wydatkowane na podstawie uchwały Rady Ministrów nr 196/2010 z dnia 23 listopada 2010 roku w sprawie zatwierdzenia „ Programu rzeczowo- finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w roku 2010”, uchwała ta została zmieniona uchwałą Rady Ministrów nr 211/2011 z 25 listopada 2011. W programie tym przewidziano do realizacji 40 projektów inwestycyjnych finansowanych tylko z Funduszu Kolejowego, 25 projektów inwestycyjnych współfinansowanych z Funduszu Kolejowego oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz jeden projekt realizowany ze wspólnego dofinansowania Funduszu Kolejowego, EBI (Europejskiego Banku Inwestycyjnego) i środków własnych.

Wysokość wydatków poniesionych w 2011 roku na realizację zadań w ramach „Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków z Funduszu Kolejowego w 2011 roku” wynosiła : 864 903,6 tys. zł z czego według źródeł finansowania:

- Fundusz Kolejowy: 357 391,2 tys. zł,
- środki własne PKP Polskie Linie Kolejowe: 19 616,3 tys. zł,
- EFRR: 335 272,2 tys. zł,
- środki EBI: 152 623,9 tys. zł.[2,s. 37]

Środki finansowe pochodzące w budżetu państwa oraz ze środków własnych PKP Polskich Linii Kolejowych mają mniejszy wpływ na poprawę stanu technicznego nawierzchni kolejowych niż środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej, powód tego jest bardzo prozaiczny władza państwa nie docenia znaczenia transportu kolejowego, a jeżeli docenia nie stać ją na inwestowanie w kolej, z drugiej jednak strony spółka boryka się wciąż ze sporym zadłużeniem, co uniemożliwia przekazanie większej ilości środków finansowych na prace inwestycyjne.

1.4. Sprzedaż tras

Sprzedaż tras, czyli udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom odbywa się na podstawie zasad określonych w ustawie o transporcie kolejowym, rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej oraz na podstawie umów zawieranych pomiędzy PKP PLK a licencjonowanymi przewoźnikami. Rozkład jazdy jest sprzedawany jako trasa pociągu, która jest układana zgodnie z życzeniem przewoźnika.

W 2011 roku zrealizowano 2 503 826 przejazdów pociągów, w tym na podstawie:

- Roczego Rozkładu Jazdy (RRJ) przygotowywanego na podstawie wniosków składanych przez przewoźników - 1 792 532,
- Indywidualnego Rozkładu Jazdy (IRJ) opracowywanego przez PKP PLK w przypadku wolnej zdolności przepustowej - 674 692,
- Tras katalogowych - 36 602 .

W stosunku z rokiem ubiegłym sprzedaż tras w ramach IRJ wzrosła o 49,2%, RRJ spadła o 2,8% i tras katalogowych spadła o 79,2%. Wzrost znaczeni IRJ pozwala stwierdzić, że spółka dostosowuje się do indywidualnych potrzeb przewoźników towarowych, świadcząc swoje usługi w elastyczny sposób. RRJ szczególności dotyczy pociągów pasażerskich, a zatem liczba sprzedanych tras nieznacząco zmalała, spowodowane jest to likwidacją

niektórych tras. Bardzo spadł natomiast odsetek tras katalogowych, w obecnej sytuacji odgrywa on nieznaczącą rolę, można stwierdzić że następuje kres tego typu przejazdów.

W 2011 roku z polskiej infrastruktury transportowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe skorzystało 65 przewoźników, w tym 13 zajmującymi się ruchem pasażerskim, 48 ruchem towarowym oraz 4 specjalizujące się zarówno w ruchu pasażerskim jak i towarowym. W porównaniu z rokiem poprzednim liczba przewoźników zwiększyła się o 18. Do wyrażenia skali udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom używany jest miernik pracy eksploatacyjnej wyrażony w pociągokilometrach [pockm]. W 2011 roku przewoźnicy wykonali 225,55 mln pockm, w tym: 142,81 mln pockm w ruchu pasażerskim i 82,74 mln pockm w ruchu towarowym.[2, s. 15]

Rok 2011 w porównaniu z rokiem 2010 przedstawia się następująco:

- nastąpił wzrost o 1,95% ogólnej wielkości pracy eksploatacyjnej,
- utrzymuje się tendencja wzrostowa w przewozach realizowanych przez przewoźników spoza Grupy PKP, których udział w całym segmencie przewozów pasażerskich zwiększył się z 65,13% w roku 2010 do 66,77% w roku 2011,
- zwiększenie się liczby przewoźników towarowych spoza Grupy PKP w pracy wykonywanej w całym segmencie przewozu towarów z 27,45% w roku 2010 do 28,63% w roku 2011.[2,s. 16]

Struktura przewoźników przedstawia się następująco:

- 31% przewoźników stanowią przewoźnicy specjalizujący się w przewozie rzeczy,
- 61% to przewoźnicy zajmujący się przewozem osób,
- 8% stanowią pociągi z odnotowanymi pustymi przebiegami oraz pociągi wykorzystywane do prac modernizacyjnych.

Wśród przewoźników towarowych największy udział w rynku posiada spółka PKP CARGO, wykonująca 27% wszystkich przejazdów. Wśród przewoźników osób nie ma firmy przodującej pod względem liczny wykonanych przewozów, choć dwie spółki wiodą prym w tej dziedzinie, a mianowicie są to spółki PKP Intercity oraz Przewozy Regionalne. W obecnym czasie struktura przewoźników pasażerskich ulega ciągłym podziałom, powstają koleje podlegające pod zarząd województw i tak na przykład w 2011 roku na torach województwa śląskiego pojawił się nowy przewoźnik - Koleje Śląskie. Można przewidywać, że ten trend będzie kontynuowany i niebawem niemal każde województwo będzie miało pod władaniem przewoźnika kolejowego. Z jednej strony sytuacja ta powoduje zwiększenie środków finansowych na poprawę stanu infrastruktury pochodzących z budżetów samorządowych, z drugiej jednak strony powoduje rozdrobnienie kolei, dezorientację podróżnych oraz kłótnie pomiędzy województwami.

Zgodnie z Indywidualnym Rozkładem Jazdy uruchomiono 21 899 pociągów międzynarodowych w tym:

- przekraczających granicę niemiecką - 10 607,
- czeską - 9 227, białoruską - 934, ukraińską - 477,
- rosyjską - 418,
- słowacką - 233,
- litewską - 3.

Jest to wynik gorszy od poprzedniego o 2241, co stanowi spadek przejazdów międzynarodowych w roku 2011 o 9% w stosunku do roku 2010.[2,s. 18] Najbardziej rozwinięta jest współpraca z zarządcami niemieckiej i czeskiej infrastruktury kolejowej, wynika to z dobrze rozwiniętego systemu transportu kolejowego oraz dostrzegania zalet kolei względem transportu drogowego przez przedsiębiorców oraz rządy państw.

Międzynarodowe przewozy w ruchu granicznym wykonywało w roku 2011 28 przewoźników, najbardziej uczęszczanymi przejściami granicznymi natomiast były: Rzepin -

Oderbrück, Zebrzydowice - Petrovice U Karvine, Chałupki - Bohumin Vrbice, Gubin - Guben, Szczecin Gumieńce - Tantow, Międzyzlesie - Lichkov oraz Węgliniec -Horka.[2,s. 18]

PKP Polskie Linie Kolejowe współpracują z europejskimi zarządcami infrastruktury kolejowej zarówno w ramach Roczego Rozkładu Jazdy jak i Indywidualnego Rozkładu Jazdy w ruchu pasażerskim i towarowym. Na mocy umów dwustronnych odbywa się współpraca z takimi zarządcami jak: RŽD (koleje rosyjskie), LG (koleje litewskie), BC (koleje białoruskie), UZ (koleje ukraińskie), natomiast współpraca na podstawie umów międzynarodowych oraz regulacji organizacji międzynarodowych odbywa się z takim kolejami jak: DB Netz (kolej niemiecka), SZDC (koleje czeskie), ŽSR (koleje słowackie).[2,s. 18]

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe dąży do usamodzielnienia finansowego, wiele jednak decyzji wymaga aprobaty instytucji finansujących jakimi są: Skarb Państwa, Unia Europejska bądź samorządy. Przy wsparciu wyżej wymienionych instytucji udają się przeprowadzić prace modernizacyjne na najbardziej strategicznych liniach kolejowych, dzięki temu stan infrastruktury z roku na rok jest coraz lepszy, niestety jednak część linii kolejowych nie doczekała swojej rewitalizacji i zostały one zlikwidowane, po to aby ograniczyć koszty związane z ich eksploatacją. Obecnie spółka dysponuje 19 000 km linii kolejowych (nastąpił duży spadek w porównaniu z rokiem 1988, gdzie spółka dysponowała 26 000 km linii), liczba ta będzie się systematycznie zmniejszać za sprawą zamykania nierentownych linii o małym znaczeniu społecznym. W samym 2012 roku zlikwidowano 2 000 km linii kolejowych. Jedynym rozwiązaniem jest stopniowa modernizacja wszystkich szlaków kolejowych, tak aby nie było konieczności ich zamykania ze względu na zły stan techniczny nawierzchni. Głównym źródłem dochodów spółki PKP PLK jest sprzedaż tras, jest to tym samym podstawowe zadanie przydzielone do realizacji spółce. Aby rynek kolejowy stał się atrakcyjny dla inwestorów należy podnieść średnią prędkość maksymalną przejazdów pociągów oraz umożliwić dojazd do stref ekonomicznych. Rozwiązaniem tego problemu jest rewitalizacja polskiego kolejnictwa pod względem infrastruktury, ale także taboru, stosowanych technologii, dostępności usług.

PODSUMOWANIE

Od początku istnienia koleje w Polsce cieszyły dużą popularnością, w krótkim czasie sieć linii kolejowych pokryła cały obszar kraju stając się tym samym dominującym środkiem transportowym. W latach 90-tych XX wieku nastąpiły zmiany i nad transportem kolejowym zaczął dominować transport drogowy. Było to spowodowane zmianami gospodarczymi zachodzącymi w Polsce. Większość środków finansowych w tym czasie była przeznaczana na rozwój sieci dróg, niewielkie środki trafiały na rozwój kolei, co było główną przyczyną złego stanu sieci kolejowych.

Na złą kondycję transportu kolejowego składa się kilka czynników, przede wszystkim są to: zły stan techniczny infrastruktury kolejowej, niskie prędkości przejazdowe pociągów, przestarzały tabor, wzrastające niebezpieczeństwo, brak wykwalifikowanej kadry.

Wyznacznikiem zaniedbań na kolei mogą być podkłady, ponieważ ich żywotność szacowana jest na ok. 18lat. W 2005 roku ponad połowa z nich nadawała się do wymiany. Obecnie stan techniczny linii kolejowych w 28% można określić jako niezadawalający, w 32% jako dostateczny a w 40% jako dobry. Z racji tego, że Unia Europejska kładzie duży nacisk na rozwój tej gałęzi transportu, która jest ekologiczną formą transportu, można zauważyć powolne zmiany zachodzące na kolei dotyczące jej modernizacji. Modernizacja linii kolejowych objęła swoim zasięgiem cały obszar kraju, prace remontowe trwają na obszarach wszystkich województw, co świadczy o priorytetowym charakterze przedsięwzięcia. Prace obejmują całkowitą wymianę nawierzchni kolejowej na niektórych odcinkach, a na innych jest to wymiana podkładów, szyn lub podsypki.

Nie od dziś wiadomo, że Polska posiada bardzo dobrze rozwiniętą sieć linii kolejowych, niestety mankamentem jej jest zaniedbanie i degradacja. Nie ma konieczności budowania nowych linii kolejowych, gdyż ich ilość jest wystarczająca, natomiast należy dołożyć wszelkich starań, aby linie zmodernizować. Dzięki czemu ruch pociągów będzie odbywał się szybko, punktualnie i bezpiecznie.

BIBLIOGRAFIA

1. „Raport Roczny PKP PLK dostępny online” ze strony internetowej <http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/10160/Raport-Roczny-PKP-PLK-dostepny-online.html>
2. „Raport roczny 2011. Wyd. PKP Polskie Linie Kolejowe. Warszawa 2012
3. Art. ze strony: <http://www.plk-inwestycje.pl>

RAILWAY INFRASTRUCTURE IN THE EXAMPLE OF PKP POLISH RAILWAY LINES - INVESTMENTS AND PROJECTS

Abstract

PKP Polish Railway Lines is the main manager of the railway lines, its main tasks are the maintenance and operation of the railway infrastructure in working order to carry out the safe movement of trains. Bad image of rail transport is mainly associated with poor railway infrastructure, which has a negative impact on travel time, quality of service and security. PKP Polish Railway Lines for modernization of railway lines dedicating their own funds and funds from the state budget, because the Treasury is still a major shareholder holding 64% stake. Another source of funding is the European Union, which in the Operational Programme Infrastructure and Environment supports rail-safe for the environment.

Autorzy:

dr inż. **Monika Kozerska** – Politechnika Częstochowska, Wydział Zarządzania, Instytut Logistyki i Zarządzania Międzynarodowego, e-mail: ciaro@wp.pl