

Podjęliśmy odważne decyzje i konsekwentnie realizujemy nasz plan

Z **REMIGIUSZEM PASZKIEWICZEM**, prezesem zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA,
rozmawia **JOANNA MICIĄK**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

W ostatnim czasie rozbudowa infrastruktury kolejowej w Polsce nabrała znaczącego tempa. Z drugiej jednak strony wciąż słyszy się opinie ekspertów, że dystans, jaki nas dzieli od innych krajów Europy i świata, należy liczyć w dziesiątkach lat – w rankingu Światowego Forum Ekonomicznego zajmujemy pod tym względem jedną z niższych lokat. Czy działania mające wyprowadzić polską kolej z wieloletniej zapaści są zatem wystarczające i dobrze zaplanowane?

Warto pamiętać, że przez kilkadziesiąt ostatnich lat polska kolej stała na inwestycyjnej bocznicy. Kupowano za mało taboru, a linie kolejowe modernizowano tak, że nie dawało to szerzej odczuwalnych efektów. Teraz jednak, jak sama pani zauważyła, kolejowe inwestycje nabrały tempa. Mamy wreszcie spójny plan, który zakłada poprawę komfortu i jakości podróżowania dzięki budowie, modernizacjom czy rehabilitacjom (wypadkowa między modernizacją a rewitalizacją) linii kolejowych. Inwestycje PLK idą w parze z działaniami podejmowanymi przez przewoźników, którzy kupują coraz nowocześniejszy tabor i modernizują już posiadany. PLK zarządzają w tej chwili portfelem inwestycji o wartości przekraczającej 30 mld zł. Dzięki tym inwestycjom pasażerowie mają wreszcie szansę zauważyć zmiany na kolei. Oczywiście, nadrobienie kilkudziesięciu lat zaległości musi potrwać, ale zamiast o zmianach rozmawiać, podjęliśmy odważne decyzje i konsekwentnie realizujemy opracowany plan.

4 października 2013 r. prezydent Bronisław Komorowski podpisał przyjętą przez rząd nowelizację budżetu na 2013 r. zakładającą cięcia w poszczególnych resortach. Skutki decyzji parlamentarzystów bezpośrednio dotkną PKP PLK. Czy w związku z tym realizacja ponad 160 projektów ujętych w bieżącym



Fot. PKP PLK SA

Absolwent Wydziału Inżynierii Środowiska Politechniki Warszawskiej oraz Krajowej Szkoły Administracji Publicznej. Od 1994 r. pracował w Biurze Projektów Petrochemii Płock SA (obecnie Orlen Projekt SA). W latach 1996–2001 zatrudniony w Ministerstwie Finansów, następnie do 2007 r. w Narodowym Banku Polskim. Od 2007 r. ponownie w PKN Orlen SA, najpierw jako zastępca dyrektora w Biurze Grupy Kapitałowej, później zastępca dyrektora Biura ds. Unipetrolu oraz p.o. prezesa zarządu Inowrocławskich Kopalni Soli Solino SA. Od 1 stycznia 2009 r. w Anwilu SA jako członek zarządu, od 29 czerwca 2010 r. p.o. prezesa zarządu, od 1 października 2010 r. prezes zarządu, dyrektor generalny. Ze stanowiska zrezygnował w kwietniu 2012 r., by objąć funkcję p.o. prezesa zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych SA. Mianowany na stanowisko prezesa tej spółki w czerwcu 2012 r.

programie inwestycyjnym i projektów planowanych nie jest zagrożona?

Nie ma zagrożenia dla trwającego programu inwestycyjnego PLK. Nie możemy sobie pozwolić na jego wyhamowanie czy nawet spowolnienie, bo potrzeby polskiej sieci kolejowej są ogromne. Dlatego zdecydowaliśmy, że brakujące środki czasowo zastąpimy innymi, pozyskanymi dzięki emisji obligacji. Podpisaliśmy umowę z BGK – do emisji dojdzie jeszcze w tym kwartale, planujemy pozyskanie do 1,5 mld zł.

Jeszcze w tym roku PKP PLK planują wydać ponad 5 mld zł na inwestycje. Na co dokładnie spółka chce przeznaczyć te pieniądze?

To modernizację i remonty głównych ciągów komunikacyjnych na osi północ – południe, jak E-65 Warszawa – Trójmiasto czy Centralna Magistrala Kolejowa. To linie z Warszawy do Skierniewic i w kierunku Białegostoku. To wreszcie prace na liniach Warszawa – Poznań, Katowice – Kraków – Rzeszów czy instalacja nowoczesnego systemu sterowania na linii Legnica – Wrocław – Opole. Obecnie realizujemy ponad 160 projektów na ponad 3200 km torów.

W przygotowaniu jest nowy, wieloletni plan inwestycji kolejowych. Jakie są jego założenia?

Program zawiera ponad 130 projektów o wartości przekraczającej 30 mld zł. Zakłada zdecydowaną poprawę stanu technicznego ok. 5000 km torów, podwyższenie prędkości maksymalnej jazdy pociągów do 200 km/h na 300 km torów, ponadto o przeszło 1300 km zwiększy się długość linii, na których prędkość wyniesie 160 km/h. Wybudujemy też blisko 400 wiaduktów, co zdecydowanie zwiększy bezpieczeństwo pasażerów i kierowców. Zakładamy m.in. modernizację newralgicznych odcinków korytarzy dla ruchu towarowego. Będziemy eliminować miejscowe ograniczenia prędkości, w tym np. udrażniać główne ciągi

wyjazdowe w ruchu towarowym na terenie Śląska. Chcemy także poprawić funkcjonowanie węzłów warszawskiego oraz katowickiego. Będziemy wdrażać nowoczesne systemy sterowania. Planujemy również budowę połączeń kolejowych z portami lotniczymi oraz morskimi, bo zależy nam na zintegrowaniu różnych gałęzi transportowych. Lista projektów jest bardzo długa – mogę powiedzieć, że front prac na torach w przyszłym roku będzie największy w historii. To oznacza, że pod koniec 2014 r., a w jeszcze większej skali w roku 2015, pasażerowie i przewoźnicy zauważą zdecydowaną poprawę komfortu, jakości i prędkości podróży. Musimy jednak pamiętać, że remonty, rehabilitacje i modernizacje będą powodowały istotne utrudnienia na wielu liniach. Proszę naszych pasażerów o cierpliwość. Musimy wreszcie nadrobić wieloletnie opóźnienia inwestycyjne.

Ważnym źródłem finansowania inwestycji kolejowych w Polsce są fundusze pozyskane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. W mediach cały czas pojawiają się głosy, że proces realizacji zadań ujętych w POIiŚ na lata 2007–2013 nie przynosi zadowalających efektów, a środki unijne wykorzystywane są zaledwie w kilku procentach. Jaka jest przyczyna takiego stanu rzeczy?

Umowy na dofinansowanie podpisaliśmy już na blisko 70% dostępnych środków. Umowy z CUPT (środki certyfikowane) osiągnęły poziom 25%. To pokazuje, że zmiany, które zaczęliśmy w PLK wprowadzać mniej więcej przed rokiem, zaczynają przynosić efekty. Oczywiście, jest jeszcze dużo do zrobienia, ale gigantyczna praca, jaką wykonaliśmy, skutkuje widoczną poprawą. Jeśli miałbym odpowiedzieć wprost o przyczynach poprzednich problemów, to muszę przyznać, że spółka PKP PLK nie była przygotowana na absorpcji środków unijnych na takim poziomie, miała też trudności ze sprawnym zarządzaniem tak dużym portfelem projektów. I właśnie dlatego od podstaw musieliśmy zbudować system zarządzania inwestycjami oraz ich monitorowania. Po szczegółowej analizie wszystkich projektów, zakończonych w marcu 2013 r., urealniliśmy harmonogramy i zobaczyliśmy, gdzie tak naprawdę jesteśmy. Można powiedzieć, że ten przegląd dał nam niezbędną wiedzę: PLK zyskały „wzrok i słuch”. Kolejnym krokiem była dokładna analiza zagrożeń dla każdego z trwających projektów.

PLK zarządzają w tej chwili portfelem inwestycji o wartości przekraczającej 30 mld zł. Dzięki tym inwestycjom pasażerowie mają wreszcie szansę zauważyć zmiany na kolei.

Gdy wiedzieliśmy już, co może opóźniać trwające inwestycje, dla najbardziej wykraczających poza harmonogram opracowaliśmy działania zaradcze i naprawcze, które zostały wdrożone i są na bieżąco monitorowane. Zarząd co tydzień otrzymuje szczegółowe informacje i raporty na temat każdej inwestycji obciążonej ryzykiem. Powołaliśmy biuro zarządzania projektami, które za pomocą profesjonalnych narzędzi o światowym standardzie na bieżąco monitoruje wszystkie inwestycje. Wyznaczone osoby z centrali co tydzień jeżdżą na budowy i w terenie pilnują terminów, identyfikują nowe zagrożenia i w razie potrzeby reagują, wdrażając działania naprawcze. W tej chwili mogę powiedzieć, że jeśli nie nastąpi żadne zdarzenie losowe (np. powódź), zrealizujemy wszystkie projekty i wykorzystamy blisko 100% przyznaných dotacji.

Na realizację i rozliczenie wszystkich inwestycji zostało już niewiele czasu. Wszelkie prace muszą się zakończyć w 2015 r. Czy to jest realny termin?

Jak najbardziej. Działania, o których powiedziałem przed chwilą, pozwolą nam w terminie zakończyć zdecydowaną większość projektów. Jeśli nawet kilka z nich będzie realizowanych jeszcze w roku 2016, nie oznacza to, że stracimy unijne dofinansowanie. Dzięki ścisłej współpracy z MRR, MT oraz Komisją Europejską udało nam się zwiększyć poziom dofinansowania dla realizowanych projektów.

W wielu przypadkach mamy do czynienia z opóźnieniami. Czy spółka ma gotowy plan działania na wypadek, gdyby nie udało się wykonać wszystkich zadań w ciągu najbliższych dwóch lat?

Nasz plan to ciągły monitoring i cotygodniowe raporty na temat trwających projektów. Natychmiast reagujemy na pojawiające się opóźnienia i je nadrabiamy. Tak było podczas remontu mostu Średnicowego w Warszawie, gdy wykonawca z różnych przyczyn miał kilka dni opóź-

nienia na starcie inwestycji obliczonej dokładnie na 60 dni. Przeorganizowaliśmy pracę i pociągi wróciły na Średnicowy zgodnie z planem. W innym przypadku – remontu linii na Hel – także musieliśmy wdrożyć specjalne działania, by linię można było otworzyć dla ruchu na czas wakacji. Dużym wysiłkiem wykonawcy oraz PLK udało się.

Część opóźnień w realizacji procesów inwestycyjnych prowadzonych przez PKP PLK miała związek z upadłościami wykonawców. Tylko w zeszłym roku upadło czterech wykonawców, w tym Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury (PNI), które było odpowiedzialne za tak istotne zadania, jak modernizacja linii łączących Wrocław z granicą województwa dolnośląskiego i Warszawę ze Skierniewicami oraz fragmentu trasy Kraków – Krzeszowice. Czy spółce udało się już rozwiązać wszystkie te problemy?

Tak. Dzięki wspólnej pracy i zaangażowaniu wielu osób znaleźliśmy optymalne rozwiązanie. Od jesieni 2012 r. do później wiosny 2013 r. pracowaliśmy nad rozwiązaniem, które pozwalało znaleźć inną wiodącą firmę w konsorcjach z udziałem PNI. Większość czasu poza sezonem budowlanym wykorzystaliśmy więc na wypracowanie rozwiązania, które pozwoliło wznowić prace najszybciej jak to było możliwe, np. na linii Warszawa – Skierniewice prace ruszyły ponownie w czerwcu, a teraz przyspieszają. Gdybyśmy wtedy zerwali umowy i próbowali znaleźć nowych wykonawców, pewnie nadal byśmy ich szukali.

Jedną z największych inwestycji w sektorze kolejowym – zakup 20 składów zespołowych Pendolino – podzieliła środowisko. Spora część ekspertów jest zdania, że to niepotrzebny wydatek, bo pociąg i tak nie będzie mógł rozwijać na polskich torach swojej maksymalnej prędkości. Czy będziemy potrafili w pełni wykorzy-



Modernizacja mostu kolejowego przez Odrę, linia CE-59 Wrocław – Poznań, fot. PKP PLK SA

stać możliwości tych nowoczesnych, a jednocześnie bardzo drogiej w eksploatacji maszyn?

Na pewno je wykorzystamy. Proszę pamiętać, że taki tabor kupuje się nie na dwa, trzy lata, ale na co najmniej 30 lat. Już w przyszłym roku dzięki Pendolino przekroczymy na CMK prędkość 160 km/h, z którą jeździmy w Polsce od ponad 20 lat! Z każdym rokiem długość linii oferujących prędkości do 200 km/h i wyższe będzie rosła. To także doskonała okazja do zbierania cennych doświadczeń dla zarządcy infrastruktury. W każdym z europejskich krajów, gdzie eksploatowane są podobne pociągi, ich prędkość zwiększana jest stopniowo – tak się to po prostu robi. Chińczycy jeździli swoim taborem z prędkościami rzędu 250 km/h i nagle, skokowo, przeszli na prędkość 350 km/h. Po jakimś czasie musieli się z tego wycofać, bo pojawiły się usterki infrastruktury. Dlatego właśnie zbiera się doświadczenie, zwiększając prędkość pociągów stopniowo.

Zgodnie z założeniami, pierwsze składy Pendolino mają wyjechać na polskie tory w grudniu 2014 r. Tymczasem prace na Centralnej Magistrali Kolejowej wciąż trwają. Uda się je zakończyć na czas?

Robimy wszystko, by tak się stało. Mamy dokładnie rozpisane poszczególne etapy realizacji, a zespoły inwestycyjne na bieżąco pilnują terminów. Zidentyfikowaliśmy też potencjalne zagrożenia. Jesteśmy za to odpowiedzialni, więc robimy wszystko, aby prace zrealizować w terminie.

13 września PKP PLK ogłosiły plany redukcji stawek dostępu do torów dla przewoźników pasażerskich i towarowych o 20,4%. Czy dzięki temu pozycja kolei na rynku transportowym ulegnie znaczącej poprawie?

Na tym nam właśnie zależy. PLK nie tylko zaproponowały obniżenie średniej stawki sieciowej o 20,4%, co już jest kolosalną zmianą w historii transportu kolejowego w Polsce, ale także deklarują utrzymanie tego poziomu przez następane

cztery lata. Taka zmiana korzystnie wpłynie na ofertę dla pasażerów, kondycję finansową przewoźników oraz poprawi konkurencyjność branży. Decyzja wypracowana w PLK będzie poważnym impulsem do rozwoju przewoźników zarówno pasażerskich, jak i towarowych. Głęboka obniżka, a także stabilizacja opłat umożliwią skuteczne konkurencyjne z transportem drogowym, a przewoźnikom towarowym ułatwi to podpisywanie wielomilionowych kontraktów.

Czy to wystarczy, aby część ciężkiego ładunku przenieść z dróg na tory? Jakże jeszcze działania należy podjąć, by transport kolejowy stał się konkurencyjny względem drogowego?

Niższe stawki to tylko jeden element. Drugim, nie mniej istotnym dla przewoźników towarowych, jest stan infrastruktury. Dlatego PLK planują konkretne inwestycje na najbliższą perspektywę finansową Unii. Będziemy modernizować linie, które pozwolą podwyższyć prędkość pociągów towarowych. Chodzi m.in. o linie na Śląsku, trasy prowadzące ze Śląska do portów czy usprawnianie transportu na linii wschód – zachód dzięki inwestycjom w szerokie tory. Celem tych działań jest likwidowanie uciążliwych ograniczeń prędkości oraz dwukrotny wzrost obecnej prędkości handlowej pociągów towarowych. Jest to działanie niezbędne dla podniesienia konkurencyjności polskich przewoźników towarowych.

Jeśli nie nastąpi żadne zdarzenie losowe (np. powódź), zrealizujemy wszystkie projekty i wykorzystamy blisko 100% przyznanych dotacji.

Wiadomo już, że w kolejnej perspektywie unijnej polska kolej będzie dysponowała ponad 30 mld zł. W jaki sposób PKP PLK wykorzystają te środki?

W obecnej perspektywie pracujemy nad poprawą komfortu i zwiększeniem prędkości w ruchu pasażerskim. W przyszłej będziemy kontynuować te działania, ale w większym stopniu skupimy się na poprawie warunków dla transportu towarowego. Jednym z celów jest przejście ruchu z dróg i zwiększenie bezpieczeństwa transportu. Stąd przygotowujemy projekty inwestycyjne na kolejną perspektywę, która będzie czasem rozwoju transportu towarowego. Chcemy wyeliminować uciążliwe ograniczenia prędkości i oferować stabilne prędkości na jak najdłuższych odcinkach. Prędkość handlowa pociągów towarowych ma wzrosnąć z dzisiejszych 26 km/h do 50–60 km/h na głównych ciągach towarowych.

PLK wspólnie z przewoźnikami wytypowały kilka korytarzy i linii, na których do roku 2020 zostaną przeprowadzone prace. Ich zakres i charakter będzie zależał od miejscowych uwarunkowań, ale głównym celem jest uzyskanie prędkości dla ciężkich pociągów towarowych od 60 do 120 km/h, bez uciążliwych ograniczeń. Będziemy remontować m.in. linie na Śląsku oraz linie wyjazdowe ze Śląska, a także korytarze do nadmorskich portów. Wśród wytypowanych linii znajdują się m.in.: korytarz E-30/CE-30 od zachodniej do wschodniej granicy (Węgliniec – Wrocław – Kraków – Rzeszów – Medyka), CE-59 (Chałupki – Kędzierzyn – Wrocław – Szczecin, czyli Nadodrzancka), CE-59 (popularnie zwana węglówką, najbardziej obciążona linia towarowa w Polsce). Wytypowane linie to w niektórych przypadkach nowe korytarze dla transportu towarowego, bowiem te wykorzystywane obecnie będą, po zakończeniu trwających już modernizacji, w większym stopniu służyły ruchowi pasażerskiemu. Oprócz rewitalizacji i modernizacji całych ciągów komunikacyjnych PLK planują także inwestycje w szerokie tory przy wschodniej granicy kraju. Celem jest podniesienie ich wytrzymałości, co przyniesie możliwość pełniejszego wykorzystania tranzytowego potencjału Polski i podniesienie efektywności infrastruktury przeładunkowej na styku szerokiego i normalnego toru.

W przypadku inwestycji dla ruchu pasażerskiego planujemy m.in. dokończenie ciągu Wrocław – Poznań, Warszawa



Montaż nowej sieci trakcyjnej na modernizowanej linii kolejowej, fot. PKP PLK SA



Ekodukt – przejście dla dużych zwierząt nad modernizowaną linią kolejową, fot. PKP PLK SA

– Białystok, Warszawa – Lublin, Warszawa – Poznań, Warszawa – Radom, Poznań – Szczecin, Katowice – granica czeska oraz działania na rzecz rozwoju infrastruktury aglomeracyjnej w GOP, Krakowie i Warszawie. Będziemy podnosić atrakcyjność pasażerskiego transportu kolejowego (dalekobieżnego, regionalnego i aglomeracyjnego).

W nadchodzącej perspektywie chcemy inaczej podejść do wykonywanych inwestycji. Każda z nich będzie miała zakres dostosowany do indywidualnego stanu linii. W większości przypadków będą to rehabilitacje. Umożliwią one PLK najbardziej efektywne wykorzystanie dostępnych na inwestycje funduszy.

Podczas współorganizowanych przez Grupę PKP Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO, które odbyły się w Gdańsku 24–27 września 2013 r., mówił Pan, że jednym z priorytetów PLK w nadchodzącej perspektywie unijnej powinna być zmiana podejścia do przeprowadzania inwestycji. Na czym ta zmiana miałaby polegać?

Chcemy maksymalizować efektywność inwestycji przez poprawę prędkości handlowej, zwiększanie przepustowości czy skrócenie czasu podróży. Będziemy bilansować inwestycje dedykowane dla ruchu towarowego i pasażerskiego, w odróż-

nieniu od obecnej perspektywy, w której preferowaliśmy ruch pasażerski. Chcemy podnosić parametry ciągów towarowych przez wzrost prędkości handlowej i eliminowanie punktowych ograniczeń prędkości. Natomiast wzrost atrakcyjności transportu pasażerskiego mają zapewnić krótsze czasy przejazdu, optymalizacja wykorzystania parametrów infrastruktury (w niektórych przypadkach krótszy czas jazdy można uzyskać dzięki przeprogramowaniu urządzeń) czy poprawa przepustowości i płynności na dojazdach do aglomeracji (Warszawa, Śląsk, Trójmiasto).

Inwestycje muszą być bardziej dopasowane do faktycznych potrzeb infrastruktury i przewoźników. Skupiamy się na działaniach, które w relatywnie krótkim czasie mogą dać zauważalne efekty i poprawę. Przygotowując projekty, bierzemy pod uwagę otoczenie rynkowe inwestycji, szczególnie pod kątem konkurencyjności ze strony powstającej sieci drogowej. Skupiamy się na uzyskaniu konkretnego efektu końcowego, jak poprawa czasu przejazdu i przepustowości. A przede wszystkim nasz plan inwestycyjny musi być spójny i zakładać generowanie konkretnych, wymiernych efektów na całej sieci.

Dziękuję za rozmowę.