

# Zmiany na kolei

## – to dopiero początek drogi



Z **ADRIANEM FURGALSKIM**, członkiem zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR,  
rozmawia **JOANNA MICIAK**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

**W ostatnim czasie Polska stara się nadrobić lata zaniedbań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury kolejowej. Czy te zmiany idą we właściwym kierunku?**

Tak naprawdę jesteśmy na początku drogi, bo sektor kolejowy uległ olbrzymiej degradacji i zacofaniu po 1989 r. Uwzględniając nakłady finansowe z naszych krajowych źródeł od tego roku oraz fundusze europejskie, w tym przedakcesyjne, od 2000 r., za dwa lata będziemy się mogli pochwalić zmodernizowaniem raptem 28% planowanej bazowej sieci pasażerskiej TEN-T. Dystans do kolei zachodnich liczę na ok. 40 lat, a potrzeby finansowe całego sektora sięgają nawet 100 mld zł, z czego połowa to niezbędne wydatki na infrastrukturę i systemy sterowania ruchem. Tymczasem w ostatnich latach spory dotyczyły przede wszystkim tego, czy jesteśmy już w takim miejscu, że powinniśmy się porywać na budowę linii dużych prędkości. Byłem absolutnie przeciwny temu, bo jedna luksusowa linia, która w minimalnym stopniu poprawiałaby konkurencyjność transportu kolejowego, pochłonęłaby wszystkie środki na ratowanie pozostałej sieci kolejowej. A jest co ratować. W mediach powtarzałem: dopóki na głównych liniach będą odcinki, gdzie pociąg „pędzi” z zawrotną prędkością 20 km/h i wyprzedza go rowerzysta, dopóty nie należy porywać się

na akty strzeliste w postaci KDP. Cieszę się, że minister Sławomir Nowak podzielił mój pogląd i podstawą zadań na kolei w najbliższej perspektywie finansowej UE będą rewitalizacje linii kolejowych, do czego namawiałem już w 2010 r.

Politolog. Absolwent Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie. W latach 1998–2000 doradca ministra transportu i gospodarki morskiej Tadeusza Syryjczyka. 2000–2001 doradca dyrektora naczelnego Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze ds. reformy strukturalnej. 2003–2005 członek zespołu Jana Rokity ds. infrastruktury i transportu oraz współautor dokumentu *Państwo dla Obywateli – plan rządzenia 2005–2009*. Od 2004 r. dyrektor w Zespole Doradców Gospodarczych TOR, a od 2012 r. członek zarządu. Od 2011 r. dyrektor programowy w Railway Business Forum. Zajmuje się analizą funkcjonowania rynku kolejowego, drogowego i lotniczego.

na akty strzeliste w postaci KDP. Cieszę się, że minister Sławomir Nowak podzielił mój pogląd i podstawą zadań na kolei w najbliższej perspektywie finansowej UE będą rewitalizacje linii kolejowych, do czego namawiałem już w 2010 r.

**Z puli środków przekazanych na inwestycje kolejowe w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013 wykorzystano zaledwie kilka procent. Z czego to może wynikać? Gdzie tkwi największy problem?**

W porównaniu z budownictwem drogowym sytuacja na kolei wygląda rzeczywistość marnie, a przecież opóźnienia w realizacji zadań występują i tutaj, i tutaj. Przy wszystkich kłopotach, jakie nawiedziły sektor drogowy w Polsce, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest dobrym beneficjentem, który na swoje konta

uzyskał już zwrot 31,5 mld zł na dostępne w POIiŚ ok. 42 mld zł. Kolej z 0,5 mld zł jest obiektem szczególnego zaniepokojenia Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Przyczyn opóźnień nie można szukać tylko i wyłącznie u kolejarzy, bo to byłoby niesprawiedliwe, choć do niedawna PKP PLK nie miały właściwie żadnego systemu monitorowania inwestycji i zarządzania ryzykiem z prawdziwego zdarzenia. Trzeba pamiętać, że kolej ruszyła z inwestycjami dwa lata później niż drogowcy, bo tyle trwało ustalanie z Komisją Europejską metody liczenia tzw. luki finansowej dla projektów, od której zależny był poziom wsparcia dla zadań inwestycyjnych. Przy okazji, warto walczyć o to, by po 2014 r. kolej była zrównana pod tym względem z drogami i aby kolejarze nie musieli wyliczać, ile zarobią na opłatach za udostępnienie wyremontowanego szlaku



fot. photoclicks – Fotolia.com

przez najbliższe 30 lat. Często gotowe rozstrzygnięcia przetargów czekały miesiącami na możliwość podpisania umowy z wykonawcą, bo minister finansów nie dawał gwarancji finansowania projektu. To kolejny powód opóźnień. I rzecz jasna, słabe przygotowanie w postaci nędznej jakości projektów czy uchylanych decyzji środowiskowych. Problem, jak widać, jest wieloaspektowy.

**Realizacja projektów o najwyższej wartości jest w toku. Mam tu na myśli np. modernizację linii E65 Warszawa – Gdańsk czy przebudowę strategicznego dla Małopolski i Podkarpacia połączenia Kraków – Rzeszów. Prace oraz rozliczenie wszystkich inwestycji muszą się zakończyć w 2015 r. Zdążymy?**

Choć mamy do czynienia z opóźnieniami w jednym i drugim przypadku, to akurat tutaj ryzyko wyjścia poza 2015 r. zostało zminimalizowane. Już w 2014 r. w nowym rozkładzie jazdy powinniśmy znacząco skrócić czas podróży ze stolicy nad morze – dzisiaj przypuszczam, że będzie to 3 godziny i 20 minut. Ściganie się z czasem występuje mniej więcej od połowy odcinka, idąc w kierunku północnym. Najdłużej na linii do Trójmiasta będą trwały prace przy instalowaniu systemu łączności i sterowania ruchem RTMS/ETCS.

**Przyjęta przez rząd nowelizacja budżetu na 2013 r. zakłada największe cięcia w resortach obrony i transportu. Zmiany**

## *Dystans do kolei zachodnich liczę na ok. 40 lat, a potrzeby finansowe całego sektora sięgają nawet 100 mld zł.*

**bezpośrednio dotkną PKP Polskie Linie Kolejowe – mówi się o odebraniu spółce 1 mld zł dotacji. Czy w związku z tym nie będzie zagrożona realizacja wspomnianych projektów oraz innych inwestycji obecnej perspektywy finansowej UE?**

W 2013 r. nie, gdyż brakujące środki zostaną pozyskane z emisji obligacji przez PKP PLK, a obligacje te obejmie Bank Gospodarstwa Krajowego. Są jednak informacje, że znacznie większe cięcia przewiduje się w roku przyszłym i że zarządca infrastruktury będzie musiał znaleźć na rynku aż 3 mld zł. Taka kwota jest na tyle poważna i trudna do pozyskania przez podmiot o tak skomplikowanej sytuacji finansowej jak PKP PLK, że może istnieć ryzyko opóźnień inwestycji, bo o zaniechaniu prac nawet nie chcę myśleć. Jeżeli PLK uzyskają gwarancje skarbu państwa na kredyt czy kolejną emisję obligacji, to problem wyraźnie się zmniejszy, ale zadłużanie tej spółki uważam za spory błąd. Już dzisiaj Krajowy Fundusz Drogowy trzeszczy w finansowych szwach i musi wydawać rocznie ok. 2 mld zł na

obsługę długu, a teraz zadłużać będziemy sektor kolejowy. Spłata tych długów ma być realizowana przez Fundusz Kolejowy, gdzie może wówczas zabraknąć środków na inwestycje.

**Jakie zadania powinny być uznane za kluczowe w nowej perspektywie unijnej na lata 2014–2020? Czym należałoby się zająć w pierwszej kolejności?**

Podobnie jak drogowcy muszą dokończyć ciągi dróg na całej ich długości, tak i kolejarze muszą dokończyć modernizację tego, co w obecnej perspektywie zostało zapoczątkowane, a więc przykładowo linie: Wrocław – Poznań – Szczecin, Warszawa – Radom – Kielce, Warszawa – Lublin, Warszawa – Białystok, ciągi niezbędne dla poprawy konkurencyjności transportu towarowego, ułatwiające jednocześnie dostęp do polskich portów morskich – przede wszystkim tzw. Nadodrżanki (linii kolejowej Wrocław – Szczecin). 60% zadań przewidzianych do realizacji po 2014 r. to zadania rewitalizacyjne, rozsiane po całym kraju, a więc mające doprowa-



fot. rochagneux - Fotolia.com

## *Trudno mnie przekonać do tego, że 20 składów zespołowych Pendolino ma uratować polską kolej czy samo Intercity.*

dzić w sposób równomierny do poprawy jakości linii kolejowych i skrócenia czasów przejazdu. Wszystko to, przy inwestycjach w tabor i poprawie oferty ze strony przewoźników, pozwoli – mam nadzieję – zacząć odzyskiwać klientów przez kolej.

**Ostatnio tematem kolejowym numer jeden jest przyjazd pociągu Pendolino zakupionego od koncernu Alstom. Zdaniem PKP ta inwestycja przeniesie polską kolej w XXI w. Pendolino to rzeczywiście znak, że idzie ku lepszemu? Wiele osób zrezygnowało z usług PKP Intercity w ciągu ostatnich lat. Czy wprowadzenie szybkich, komfortowych pociągów, którymi będzie można podróżować podobno już za 49 zł, uratuje sytuację**

### **spółki i przełoży się na wzrost liczby pasażerów?**

To jest fajerwerk polityczny, bo trudno mnie przekonać do tego, że 20 składów zespołowych ma uratować polską kolej czy samo Intercity. Ta spółka ma potworne problemy finansowe – prognozuje stratę na poziomie 140 mln zł w roku bieżącym. Od 2009 r. straciła ponad 30% pasażerów, głównie za sprawą wydłużonych czasów przejazdu na modernizowanych liniach. Nie wystarczy podstawić na peron ładnego pociągu, żeby ludzie ruszyli tłumnie i przeprosili się z koleją. IC musi wprowadzić dynamiczny system sprzedaży biletów, ceny zależne od relacji, dnia i godziny podróży. PKP PLK muszą obniżyć radykalnie stawki za dostęp do infrastruktury, bo dzisiejszy system jest

chory i powoduje, że po zmodernizowanych za ciężkie miliardy złotych liniach kolejowych mało co będzie kursować, gdyż na takich liniach od razu o kilkadziesiąt procent rosną stawki za użytkowanie. Bez choćby tych dwóch podstawowych ruchów klient będzie uciekał dalej na drogi, a drogi powstają u nas szybciej niż udaje się zmodernizować linie kolejowe. Najnowszy przykład? Po otwarciu autostrady pomiędzy Łodzią a Warszawą pociągi IC opustoszały na tej trasie o 45%.

### **Czy nie lepiej byłoby zmodernizować składy już eksploatowane lub zamówić nowe pociągi u polskich producentów – takich jak nowosądecki Newag czy bydgoska Pesa – niż inwestować 400 mln €, w maszyny, które na polskich torach nie będą mogły rozwijać prędkości, dla jakich zostały zaprojektowane?**

Modernizować można także do pewnego momentu życia wagonu czy lokomotywy, potem jest to już nieopłacalne i trzeba przejść na zakupy nowego taboru. IC chce na koniec 2015 r. uzyskać 60% taboru nowego bądź zmodernizowanego. To dobry wskaźnik. Proszę zwrócić uwagę, że trwają przetargi na zakup 40 składów zespołowych osiągających prędkość do 160 km/h i właśnie tego typu pociągów potrzebujemy w pierwszej kolejności. Do takiego zakupu – a nie do Pendolino – namawiał nas zresztą Jaspers, który doradza młodym państwom członkowskim przy projektach unijnych. Stało się. Mamy Pendolino i nie ma już co gdybać, tylko stworzyć warunki, dzięki którym ten trzy razy droższy w eksploatacji pociąg (w porównaniu do tych jeżdżących z prędkością 160 km/h) nie będzie finansowym obciążeniem dla IC.

### **Te kraje, które postawiły na KDP, tylko na tym zyskały. Wszędzie tam, gdzie kursują pociągi dużych prędkości, znacznie poprawiła się pozycja kolei na rynku transportowym. W Polsce może być podobnie?**

Po pierwsze, żaden z tych krajów nie doprowadził sieci kolejowej do takiej zapasy jak Polska i nie brał się za poprawę warunków konkurencyjności kolei od budowy KDP. Po drugie, w wielu państwach przesadzono z inwestycjami w tego typu linie i są one dużym obciążeniem finansowym z bardzo marną frekwencją. Najlepszym przykładem jest Hiszpania, która się szczyli siecią KDP większą od sieci francuskiej, ale równocześnie nie dodaje, że obłożenie pociągów tam kursujących

jest siedem razy mniejsze niż we Francji na każdy kilometr takiej linii. W naszych warunkach – przy potokach pasażerskich i odległościach geograficznych pomiędzy dużymi ośrodkami miejskimi, a zwłaszcza pomiędzy Warszawą i głównymi miastami – wystarczająca jest dzisiaj prędkość do 160 km/h i czas przejazdu w okolicach trzech godzin. Poza tym linia KDP, która nie miała zaprojektowanego połączenia z siecią europejską, jest cudacznym pomysłem.

**Jakie zmiany należałoby wdrożyć w pierwszej kolejności, by transport kolejowy stał się konkurencyjny względem drogowego? Czy w Polsce to w ogóle możliwe?**

Potrzebne są inwestycje poprawiające parametry prędkości na liniach kolejowych. Jeżeli średnia prędkość dla pociągu towarowego wynosi 23 km/h, to dyskusje o konkurencyjności kolei względem dróg mogą być ciekawe jedynie podczas seminariów i konferencji, ale nie w rzeczywistości gospodarczej. Drugim elementem są opłaty za dostęp do infrastruktury. Samochody ciężarowe powyżej 3,5 t podlegać będą docelowo opłacie w ramach systemu viaTOLL na ok. 7600 km dróg krajowych, które stanowiąc mają raptem 6% wszystkich dróg w kraju, podczas gdy pociąg nie przejedzie nawet metra, by nie uiścić opłaty na tyle wysokiej, że koszt przewozu np. kontenera koleją jest nawet o 30% wyższy niż cena za transport ciężarówką. Jest wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, który zmusza Polskę do obniżki stawek za dostęp do torów, ale nie wiadomo, kiedy będzie wykonany, bo znane są problemy budżetu państwa, a sam wyrok nie pociąga za sobą jeszcze kar finansowych nałożonych na nasz kraj.

**A jak przedstawia się sytuacja w budownictwie drogowym? Liczyliśmy na skok cywilizacyjny związany z organizacją Mistrzostw Europy w piłce nożnej Euro 2012. Plany były ambitne, jednak nie wszystkie inwestycje udało się doprowadzić do końca – teraz wiele projektów utknęło w martwym punkcie. Gdzie tkwi przyczyna tego zastoju?**

Obiecywanie wszystkiego na Euro 2012 było błędem. Rozwój infrastruktury nie polega na wielkich zrywach od imprezy do imprezy, tylko na konsekwencji planów i finansowania, a tego cały czas w Polsce brakuje. Wzrost dostępności środków na inwestycje nie spowodował ani zadowalającego tempa ich realizacji

## *Brak dialogu pomiędzy administracją rządową a rynkiem powoduje, że tkwimy w błędnym systemie i mamy do czynienia z prowadzeniem konfrontacyjnej polityki realizacji kontraktów.*

w większości przypadków, ani eliminacji przeszkód stojących na drodze do ich przyspieszenia. Te bariery znajdująca należy w oporze i strachu urzędników przed podejmowaniem decyzji (często w sytuacjach, w których wydaje się, iż to w zapisach prawa tkwi sedno problemu – niechęć do korzystania z prekwalfikacji wykonawców), w niedoskonałości i słabej liczebności kadr w tych jednostkach urzędów, w prawie niedostosowanym do złożonego charakteru inwestycji oraz w odrzucaniu sprawdzonych na Zachodzie od lat wzorców opisywania wzajemnych relacji stron uczestniczących w procesie inwestycyjnym, co przede wszystkim objawia się w przerzuceniu wszystkich ryzyk na wykonawców, także tych od nich niezależnych. Można jednak z całą odpowiedzialnością stwierdzić, że podstawowym problemem są przede wszystkim relacje pomiędzy administracją rządową a rynkiem. Gdyby były prawidłowe, wszystkie blokady udałoby się usunąć. Brak dialogu powoduje, że tkwimy w błędnym systemie i mamy do czynienia z prowadzeniem konfrontacyjnej polityki realizacji kontraktów.

**Jakie zmiany w obowiązujących przepisach wyeliminowałyby lub zmniejszyłyby ryzyko ewentualnych sporów między generalnymi wykonawcami a podwykonawcami? W 2012 r. byliśmy świadkami wielu tego typu konfliktów.**

Nie dajmy się wpuszczać w maliny, że tylko prawo jest temu winne. Czy prawo zabrania wspomnianej prekwalfikacji? Nie. GDDKiA dopuszcza wszystkich, także tych, którzy nie mają pojęcia o budowie dróg czy modernizacji linii kolejowych, a korzystają jedynie z oświadczeń innych firm, co nie ma żadnej wagi prawnej. Takiego handlu chce zakazać PO w przygo-

towywanej nowelizacji Prawa zamówień publicznych. Niewystarczające doświadczenie oraz brak potencjału wykonawczego były często przyczynami opóźnień bądź nawet zrywania kontraktów. Kto zabrania wprowadzenia zapisów, na mocy których wykonawca musiałby udowodnić, że jest w stanie samodzielnie – bez pomocy podwykonawców – zrealizować, powiedzmy, 50% zadania? Nikt. W mediach trwa głównie dyskusja o kryterium niskiej ceny. Oczywiście, że cena przy budowie drogi wartej parę miliardów złotych musi mieć decydujące znaczenie, ale można do niej dobrać punktację za termin realizacji prac, długość gwarancji czy technologię. Gdyby dodać do tego wspomnianą prekwalfikację i odrzucanie rażąco niskich cen, których wykonawca nie jest w stanie udowodnić, ryzyko wywrotki na kontrakcie mocno by spadło. Waloryzacja cen podstawowych materiałów (asfalt, stal), niezależny inżynier kontraktu, a nie chłopak na posyłki GDDKiA, dialog, a nie wojna z wykonawcami – i już z większym optymizmem można patrzeć na nową unijną perspektywę.

**Czy budowę autostrad i dróg ekspresowych w Polsce można obecnie nazwać umiarkowanym sukcesem?**

Zdecydowanie tak, bo choć dużo mamy problemów i pod statystyką oddawanych w ostatnich latach kilometrów nowych dróg kryje się dramat branży drogowej, to postęp jest zauważalny. Poza wypełnieniem luki w autostradzie A1 między Pyrzowicami a Tuszyńem i pracami na A2 w kierunku Siedlec, budowa autostrad jest w fazie końcowej realizacji. Prawdziwe wyzwanie na lata 2014–2020 to system dróg ekspresowych, gdyż tutaj jesteśmy w przedbiegach.

**Dziękuję za rozmowę.**