LOKALNIE · WYWIAD

„KOLEJ JEST KLUCZOWA DLA BEZPIECZEŃSTWA PAŃSTWA” – ROZMOWA Z RAFAŁEM ZGORZELSKIM, CZŁONKIEM ZARZĄDU PKP S.A.

Kacper Kita · 31 sierpnia 2023



Czy kolej może być narzędziem integracji Europy Środkowej? Jakie jest jej znaczenie dla bezpieczeństwa państwa? Czy kolej powinna docierać także do małych i średnich miejscowości? Na te i inne pytania odpowiada dla nas dr Rafał Zgorzelski, członek zarządu PKP S.A.

Kacper Kita: Kolej kojarzy nam się na co dzień przede wszystkim z przejazdami w celach zawodowych, rodzinnych, towarzyskich, turystycznych. Kolej to jednak także infrastruktura krytyczna zapewniająca sprawny transport kluczowych surowców i towarów, a potencjalnie także wojska. Jakie są największe wyzwania stojące przed polskimi kolejami w dobie wojny na Ukrainie?

Rafał Zgorzelski: Rzeczą oczywistą jest to, że na co dzień wiele osób postrzega kolej przede wszystkim przez pryzmat różnego rodzaju funkcji pasażerskich – podróże do pracy, szkoły czy chociażby w celach turystycznych. Nie należy jednak zapominać o tym, iż ten środek transportu stanowi również krwiobieg gospodarki, a jednocześnie odgrywa absolutnie kluczową rolę z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa. Można zatem wskazać, że rozwijając kolej, musimy uwzględniać potrzeby społeczeństwa, zapewnia-

jąc możliwość dojazdu do pracy, szkoły czy lekarza, ale też trzeba baczyć na rolę, jaką kolej odgrywa w gospodarce, zapewniając przewóz towarów i wreszcie na zadania, jakie pełni, stanowiąc infrastrukturę krytyczną podwójnego zastosowania. Wojna na Ukrainie unaoczniła wszystkim, jak istotny jest ten ostatni aspekt.

> Koleją przewożony jest przecież ciężki sprzęt wojskowy, amunicja, paliwo i zaopatrzenie, tą drogą uciekali przed bombami liczni uchodźcy, tym środkiem transportu przewożona jest żywność, pomoc humanitarna, a także ranni.

W Polsce chociażby mogliśmy lepiej uzmysłowić sobie znaczenie kolei dla sprawnego transportu potrzebnego na zimę węgla, a jednocześnie dla efektywnego wywozu ukraińskiego zboża do portów polskich i zachodnioeuropejskich.

Przemiany gospodarcze, które nastąpiły w Polsce po upadku komunizmu, stanowiły trudne wyzwanie dla kolei. Przeprowadzone zostały różnego rodzaju redukcje, które odbiły się również na infrastrukturze i taborze, tak potrzebnych z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa. W ostatnich latach mamy do czynienia ze zdecydowanie zwiększoną skalą inwestycji w polską kolej, ale wciąż mamy jeszcze wiele do nadrobienia. Niezwykle istotne jest chociażby zwiększenie możliwości w zakresie obsługi portów bałtyckich, gdzie już udało się zdziałać naprawdę sporo. Osobiście jestem – mówiłem o tym zresztą i pisałem na przestrzeni ostatnich lat wielokrotnie – orędownikiem inwestycji w infrastrukturę taką jak terminale intermodalne czy bocznice kolejowe. Czytając kolejne projekty rewizji Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, można zauważyć, że również dzięki wysiłkom PKP S.A. wzrosną możliwości w zakresie dofinansowania unijnego dla tego typu przedsięwzięć w kluczowych lokalizacjach w Polsce. To istotne zmiany, które muszą się przełożyć na konkretne projekty.

CZYTAJ TAKŻE: Problem wykluczenia transportowego w Polsce

KK: Często mówi się o problemie braku dostępu mieszkańców mniejszych miejscowości do transportu publicznego i tzw. wykluczeniu transportowym. Jak ocenia Pan dziś pod tym względem sytuację w Polsce? Czy istnieją perspektywy jej poprawy? Jak obecność kolei lub jej brak wpływa Pana zdaniem na rozwój danej miejscowości?

RZ: W pierwszym rzędzie należy tu wskazać na tragiczne skutki polityki, która zaowocowała zwijaniem państwa z tzw. Polski powiatowej, czego elementem była m.in. likwidacja połączeń, a następnie licznych linii kolejowych w ramach transformacji gospodarczej po 1989 r. W efekcie perspektywy rozwojowe, zawodowe i jakość życia w ogromnej ilości mniejszych ośrodków wyraźnie się obniżyły, co przełożyło się na odpływ ludności i przedsiębiorców oraz zapaść takich miast i miasteczek. Od kilku lat prowadzone są usilne działania, by odwrócić ten trend. Najbardziej widocznymi inicjatywami w tym względzie są program Kolej+, którego celem jest przywrócenie lub poprawa połączeń miast powyżej 10 tys. mieszkańców z centrami województw, oraz tzw. Program Przystankowy polegający na tworzeniu przystanków kolejowych, a tym samym zwiększeniu dostępności kolei w naszym kraju. Wzrost dużych miast jest naturalnym procesem, ale to nie oznacza, że rozwój ma się ograniczać tylko do tych obszarów. Kolej powinna zapewniać szybki, pewny i regularny transport z mniejszych ośrodków w taki sposób, by samochód nie pozostawał

jedyną alternatywą.

KK: Do jakiego rzędu wielkości miejscowości powinna docierać kolej? Jak ocenić w mądry sposób, czy w danym miejscu inwestycja w kolej zwiększająca możliwości transportowe mieszkańców ma długofalowo sens i państwo powinno do niej dokładać? Co uważa Pan za wyższy priorytet w nadchodzących latach – szybsze i sprawne połączenia między największymi miastami czy zwiększanie możliwości komunikacyjnych mieszkańców mniejszych ośrodków?

RZ: Według mnie działania w obu tych obszarach powinny być realizowane równolegle. Kolej dużych prędkości łącząca największe miasta i dająca możliwość komfortowego podróżowania już nie tylko po Polsce, ale w szerszej perspektywie po całym regionie bez konieczności przesiadania się w samolot, to cel, który niesie ze sobą wiele korzyści i szans rozwojowych dla naszego kraju. Równocześnie jednak należy zapewnić możliwość dogodnego dostępu koleją do pracy, szkół czy przychodni dla osób w średnich i mniejszych ośrodkach. Oczywiście budowa i utrzymanie kolei niesie ze sobą potrzebę nakładów finansowych, i to znaczących, a jednocześnie na przykład zbyt duża liczba postojów pociągu nieznośnie wydłuża czas podróży i obniża drastycznie konkurencyjność kolei w stosunku do innych środków transportu. Trzeba więc ważyć interesy i uwzględniać realne możliwości. To oczywiście trudne zadanie, wymagające każdorazowo szczegółowej analizy lokalnego zapotrzebowania i uwarunkowań związanych z efektywnym prowadzeniem ruchu. Z mojej perspektywy kolej powinna być wszędzie tam, gdzie jest na nią zapotrzebowanie, a budowa infrastruktury kolejowej nie kłóci się ze zdrowym rozsądkiem.

KK: O budowie kolei szybkich prędkości mówi się dziś często w kontekście inicjatywy Trójmorza i prób integracji Europy Środkowo-Wschodniej. Jak widzi Pan w tym kontekście rolę PKP? Jakie cele powinniśmy sobie stawiać wobec Trójmorza w perspektywie 10-20 lat?

RZ: Dziś rzeczywiście mówi się o tym dosyć często, ale trzeba zauważyć, że czyni się to stosunkowo od niedawna. Są też pewne pokłady sceptycyzmu co do możliwości zbudowania szerszej współpracy w ramach Europy Środkowej i Wschodniej, upatrywanie szans na biznesy w relacjach z Dalekim Wschodem. Osobiście z Inicjatywą Trójmorza łączę nadzieje, żywiąc przekonanie, że pomiędzy Niemcami i Rosją jedyną drogą do suwerennego rozwoju jest właśnie współpraca państw i narodów regionu. Choć projekty kolejowe od powstania Inicjatywy Trójmorza były jej elementem, to akcentowano bardziej potrzebę współpracy w obszarze energetyki i technologii cyfrowych. Myślę, że ze względu na wojnę na Ukrainę bardziej rozumiana jest konieczność rozwoju lepszych połączeń transportowych w regionie, w szczególności w deficytowym dotychczas układzie północ-południe. Jest to istotne z punktu widzenia gospodarki, ale również ze względu na bezpieczeństwo. Bez dobrych połączeń pomiędzy portami z jednej strony Morza Czarnego i Egejskiego, a z drugiej z portami bałtyckimi skuteczne zaopatrywanie w przypadku poważnego kryzysu międzynarodowego państw wschodniej flanki NATO jest znacząco utrudnione. Nie można jednocześnie zapominać o komunikacji z portami adriatyckimi.

> Co szczególnie ciekawe i warte uwagi – choć trzeba było tak wielu lat istnienia III RP, by zrozumieć znaczenie tych kwestii, to przedwojenna Polska właściwie od pierwszych miesięcy po swoim odrodzeniu prowadziła intensywne działania, by wzmocnić połączenia z portami czarnomorskimi i dunajskimi, kierując się nie tylko względami handlowymi, ale przede wszystkim potrzebą zapewnienia bezpiecznych dostaw w przypadku konfliktu z Niemcami lub Związkiem Sowieckim.

Niewątpliwie wiele dla lepszego rozumienia wagi efektywnych i szybkich połączeń w regionie znaczy projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego, którego celem jest również integracja regionu poprzez kolej dużych prędkości. Naturalnie bez podmiotów z Grupy PKP realizacja tego przedsięwzięcia nie jest możliwa. Należy jednak wskazać także na ruch towarowy, bo on w omawianym kontekście ma szczególnie doniosłe znaczenie. Integracji Trójmorza pod tym względem sprzyja zaplanowana, również przy znaczącym udziale strony polskiej, przez Komisję Europejską rewizja założeń rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, która obejmuje nowe terminale intermodalne w Polsce, a także nowe korytarze transportowe poprawiające komunikację pomiędzy wspomnianymi portami czarnomorskimi i egejskimi a tymi nad Morzem Bałtyckim. Jednocześnie w ramach rewizji przewidziana jest integracja transportowa z Ukrainą i Mołdawią, co również ma duże znaczenie z punktu widzenia omawianych kierunków, gdyż połączenia biegnące przez Ukrainę pozwalają dotrzeć z Polski do rumuńskich portów Morza Czarnego bez konieczności przekraczania Karpat, a to duża oszczędność czasu i energii. Horyzont czasowy realizacji kolejnych etapów sieci TEN-T to właśnie lata 2040 i 2050, co wyznacza w pewnym sensie również kierunki naszej aktywności.

KK: W kontekście projektu Trójmorza wątpliwości budzi ograniczone zainteresowanie innych państw, często mniej entuzjastycznych od Polski, chętniej stawiających choćby na Niemcy. Gdzie widzi Pan szanse na przekonywanie naszych sąsiadów i krajów regionu do Trójmorza? Jakich form zaangażowania oczekiwałby Pan od nich?

RZ: Obserwując chociażby takie przedsięwzięcia jak Fundusz Trójmorza, można dostrzec pewien sceptycyzm wśród krajów regionu. Przyczyn takiego stanu jest oczywiście wiele. Mamy do czynienia z pewnymi różnicami interesów oraz konfliktami interesów pomiędzy poszczególnymi państwami. Przykład mogą tu stanowić Węgry. U innych państw wątpliwości budzi, czy Trójmorze nie ma stanowić pewnego rodzaju alternatywy dla Unii Europejskiej, jeszcze inne mogą się obawiać, że projekt ten może doprowadzi do zbytniego zdominowania w regionie jednych państw przez inne. Konieczne jest zatem podkreślanie pełnej kompatybilności tego przedsięwzięcia z Unią, a także włączanie do współpracy w poszczególnych projektach państw z Europy Zachodniej. Przede wszystkim jednak Inicjatywa Trójmorza powinna wykraczać poza rozmowy nad infrastrukturą. Po tylu latach od powstania potrzebne jest powołanie sekretariatu, który będzie prowadził bardziej regularne działania. Jak słusznie wskazuje OSW, Trójmorze winno stanowić forum ustalania wspólnej polityki w różnych dziedzinach gospodarki czy przemysłu, by wspólnie występować następnie wobec silniejszych graczy na unijnym forum w interesie państw regionu. Konieczne są również działania społeczno-kulturalne, które lepiej zintegrują osoby zainteresowane życiem publicznym, a zarazem pomogą zbudować jasną i atrakcyjną narrację wokół Trójmorza, bo tego dziś wyraźnie brakuje.

OGLĄDAJ TAKŻE: CPK i kolejowy transport pasażerski w Polsce – rozmowa z Bartoszem Jakubowskim

KK: W Pana gabinecie widzimy portret generała Rozwadowskiego i popiersie Romana Dmowskiego. Czy widzi Pan na polu promocji patriotyzmu i idei narodowej rolę do odegrania dla PKP i podobnych instytucji?

RZ: Te postaci to dla mnie ważne punkty odniesienia, o których chcę pamiętać w mojej codziennej pracy w PKP S.A., mając też na uwadze znaczenie tej instytucji dla kraju. Polska kolej, w ramach której Grupa

PKP odgrywa rolę kluczową, to dziesiątki tysięcy osób i ogromna historia. Stanowi to pewne zobowiązanie względem przeszłych i przyszłych pokoleń. Stąd z jednej strony upamiętnianie bohaterów przeszłości – kolejarzy, którzy stawili opór Niemcom w pierwszych godzinach II wojny światowej, ważnych osób polskiej historii takich właśnie jak Roman Dmowski – patron Dworca Warszawa Wschodnia czy bohaterów lokalnych jak por. Roman Dziemieszkiewicz ps. „Pogoda", „Adam", patron dworca PKP w Ciechanowie, zamordowany przez sowieckich okupantów. Z drugiej strony to kształtowanie patriotycznych postaw na przyszłość, czego wartym uwagi przykładem było szerokie zaangażowanie podmiotów z Grupy PKP w akcję #KupujŚwiadomie Produkt Polski. To również udział we wszelkiego rodzaju inicjatywach edukacyjnych kształtujących postawy obywatelskie wśród młodych, co jest dla mnie zawsze źródłem szczególnej satysfakcji. Są zatem duże ogólnopolskie akcje, ale też działania lokalne i praca u podstaw. Właśnie działając na obu tych płaszczyznach, należy zmieniać Polskę na lepsze.

Oryginał:
https://nlad-kopia1113.instawp.site/kolej-jest-kluczowa-dla-bezpieczenstwa-panstwa-rozmowa-z-rafalem-zgorzelskim-czlonkiem-zarzadu-pkp-s-a/

WSPÓŁTWÓRZ NOWY ŁAD

Za Nowym Ładem stoją czytelnicy, którzy dorzucają się do jego istnienia. Dołącz do nich — jednorazowo, w kwocie, która Ci odpowiada.

DOŁĄCZAM

wspieram.nlad.pl

Zeskanuj, aby wesprzeć