

Pracowałem i pracuję na rzecz kolei

Wywiad z Bogusławem Kowalskim - prezesem Instytutu Międzynarodowej Współpracy Gospodarczej, wcześniej m.in. wicemarszałkiem województwa mazowieckiego, podsekretarzem stanu w Ministerstwie Transportu.

Jak Pan ocenia ostatnie miesiące na kolei w Polsce?

Oceniam je korzystnie, mimo zawirowań, także wokół mojej osoby 8 miesięcy temu. Grupa PKP doprowadziła do finału inwestycje taborowe z poprzedniej perspektywy UE 2007-2013, poprawił się na przestrzeni ostatnich lat poziom wykorzystania funduszy na modernizację sieci kolejowej w PKP PLK. Są też obszary, które wymagają zdecydowanej poprawy: odbudowa dialogu z partnerami społecznymi, w tym także z samorządami terytorialnymi i zawodowymi, przyspieszenie inwestycji w kolejnej perspektywie UE, rozwój współpracy przewoźników kolejowych i włączenie Grupy PKP w zmiany systemowe przygotowywane przez rząd. Przed branżą kolejową są strategiczne decyzje dotyczące kolejnych kierunków rozwoju tego sektora w Polsce. Nie nadrobimy zaniechań z minionych lat w reformowaniu systemu kolejowego w ciągu kilku miesięcy, ale podejmując właściwe decyzje obecnie zdecydujemy o losach transportu kolejowego w Polsce na najbliższą dekadę.

Dlaczego zrezygnował Pan z kierowania Grupą PKP w grudniu zeszłego roku?

Jestem współautorem szeregu ustaw sejmowych, zapewniających sprawne działanie i finansowanie kolei w Polsce, umożliwiających prowadzenie procesów inwestycyjnych, m.in. pakietu ustaw kolejowych, Funduszu Kolejowego, ustawy o finansowaniu infrastruktury transportowej zwiększającej nakłady na ten cel oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Dzięki nim klienci PKP korzystają dzisiaj z inwestycji prowadzonych od 2005 roku. Działam w branży od ponad 15 lat i jest ona dla mnie ważniejsza niż jakiegokolwiek stanowiska. Uważam, że prezes PKP S.A., biorąc pod uwagę wcześniej wymienione cele musi łączyć różne środowiska. Zostałem niesłusznie zaatakowany przez jedno z nich w sytuacji, gdy trwały rozmowy ze związkami zawodowymi np. w PKP CARGO. Nie było sensu tej sytuacji komplikować. Pragnę przypomnieć, że zrzekłem się jakichkolwiek form wynagrodzenia czy odpraw z tytułu pełnionej funkcji w PKP S.A.

Czuje się Pan winny tej sytuacji?

Staram się działać w sposób otwarty i przejrzysty. W 1989 roku skończyłem dopiero 25 lat. Moje oświadczenie lustracyjne składałem wielokrotnie jako poseł, wicemarszałek województwa mazowieckiego i sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu. Sam wystąpiłem do Instytutu Pamięci Narodowej o potwierdzenie zgodności mojego oświadczenia ze stanem faktycznym. W 2008 roku, Instytut Pamięci Narodowej potwierdził brak podstaw do kwestionowania prawdziwości mojego oświadczenia. Nie byłem współpracownikiem SB i nie znam żadnych dokumentów na podstawie których można tak stwierdzić. Bezpieka w czasach PRL-u zakładała różne teczki różnym osobom, często także fałszywe. Ci którzy dzisiaj tak chętnie ferują wyroki nie mają dużego pojęcia o tym jak niska jest wiarygodność wielu akt SB. Tak samo oskarżanych było wiele znanych osób, na które SB „coś” miało w teczkach a okazały się one niewinne. Wydawało mi się, że do pełnienia funkcji prezesa PKP SA potrzebne jest przygotowanie merytoryczne i doświadczenie w funkcjonowaniu struktur państwowych. Dlatego zdecydowałem się ubiegać o to stanowisko. Ale skoro jakaś część środowiska nie akceptowała mojej kandydatury z innych powodów, aby nie tworzyć niepotrzebnych podziałów, zrezygnowałem.

A zarzuty Marcina Mellera wobec Pana osoby? Meller twierdzi, że „donosił” Pan na niego w czasach opozycji antykomunistycznej.

Te słowa są mnie dla mnie zdumiewające. Przed 1989 rokiem nie znaliśmy się z Marcinem Mellerem, w ogóle nie spotykaliśmy się. Do dzisiaj zresztą funkcjonujemy w innych środowiskach. Jak więc może czuć się poszkodowany i twierdzić, że go inwigilowałem? Myślę, że Pan Meller mówił to bardziej pod wpływem emocji związanych z aktualnymi sympatiami i antypatiami polityczno-ideowymi niż w oparciu o racjonalne przesłanki i chłodną ocenę sytuacji.

Mówi Pan, że działa Pan od 15 lat w branży kolejowej. Co Pan poczytuje sobie w tym czasie za szczególny sukces?

Od 2001 roku, jako wicemarszałek województwa mazowieckiego, odpowiadałem za stworzenie i uruchomienie Kolei Mazowieckich - największego samorządowego przewoźnika w Polsce, który z sukcesami działa na rynku od 10 lat. Byłem inicjatorem jednej z największych w Polsce inwestycji zagranicznych w obszarze kolei - budowy zakładu szwajcarskiego producenta taboru kolejowego w Siedlcach koło Warszawy dzięki któremu powstało 0,5 tysiąca miejsc pracy. A polscy inżynierowie uzyskali dostęp do nowoczesnych technologii w produkcji i w zarządzaniu. Wspierałem przejęcie Warszawskiej Kolei Dojazdowej przez konsorcjum samorządowe wraz z planem rozwoju tej spółki. Jako poseł byłem aktywnym uczestnikiem prac w Komisji Infrastruktury. O konkretnych projektach ustaw, przy których intensywnie pracowałem wspominałem wcześniej. Od 2015 roku pełnię funkcję przewodniczącego Komitetu Transportowego Polsko - Ukraińskiej Izby Gospodarczej, wspierając pozytywne przemiany na Ukrainie po 2014 roku. Zabiegałem z pewnym sukcesem o kontrakty eksportowe polskich firm kolejowych na rynku ukraińskim. Pomagałem także firmom ukraińskim w wejściu na rynek Unii Europejskiej. Angażuje się w pozytywne zmiany w tym kraju.

Czy nie zniechęcił się Pan do zajmowania sprawami kolejowymi? Jak Pan widzi swoją dalszą rolę?

To co mogę oferować to nabyte przez lata doświadczenie i wiedza o funkcjonowaniu państwa i transportu kolejowego jako jednej z ważniejszych gałęzi gospodarki. Od początku mojej działalności publicznej współpracowałem z PKP S.A i innymi spółkami z Grupy. Dzięki tej współpracy powstało wiele wartościowych inicjatyw legislacyjnych i projektów inwestycyjnych. O niektórych z nich już wcześniej wspominałem. W tym czasie zmieniały się układy polityczne, ale zawsze udawało się zrobić coś pozytywnego dla kolei. Ostatnio, od mniej więcej 2011 roku współpracuję z wieloma instytucjami i firmami kolejowymi jako ekspert, dzieląc się wiedzą. Wśród nich były spółki z Grupy PKP takie jak PKP Cargo czy PKP Intercity. Byłem aktywny w działaniach doradczych na rzecz PKP S.A. i Ministerstwa Transportu. W tym czasie wykonałem samodzielnie lub w grupie ekspertów usługi doradcze dotyczące między innymi systemu opłat za korzystanie z linii kolejowych, ponoszonych przez przewoźników towarowych na rzecz PKP PLK. W ramach prac nad IV Pakietem Kolejowym UE w 2013 roku dla Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej analizowaliśmy możliwe rozwiązania zapewniające skuteczny i niedyskryminacyjny dostęp do odpowiedniego taboru kolejowego dla operatorów pragnących świadczyć usługi publiczne. W 2014 roku w tym samym kontekście przygotowaliśmy studium znaczenia rynku przewozów regionalnych i aglomeracyjnych dla rozwoju PKP Intercity SA na zlecenie tego przewoźnika.

Chcę tę, trochę pozytywistyczną pracę kontynuować i rozwijać. Dlatego nie wykluczam mojego wsparcia dla Zarządu PKP S.A. w ważnym procesie budowania siły polskich kolei w nowych realiach gospodarczych, społecznych i politycznych. Aktualnie Instytut Międzynarodowej Współpracy Gospodarczej, w którym pracuję, konsultuje zmiany legislacyjne wynikające z przygotowywanej nowej strategii PKP S.A. na najbliższe lata, także w związku z IV Pakietem, który ma zostać uchwalony jesienią. Efekty tej pracy będą widoczne w IV kwartale tego roku. Polska kolej bardzo potrzebuje nowych idei, koncepcji, pomysłów na usprawnienie inwestycji i skuteczne konkurowanie z innymi formami transportu. Mam nadzieję, że w tym wielkim procesie znajdzie się miejsce i na mój skromny wkład.

Źródło informacji: Instytut Międzynarodowej Współpracy Gospodarczej.