

Udział Instytutu Kolejnictwa w IX Kongresie Kolejowym 2019

Informację opracowała Iwona WRÓBEL¹

Streszczenie

Kongres Kolejowy zorganizowany 13 listopada 2019 roku, był kolejną, 9. edycją wydarzenia konferencyjnego, uznawanego za największe i prestiżowe w branży kolejowej. W informacji opisano przebieg i tematykę podejmowaną przez specjalistów w dyskusjach panelowych. Instytut Kolejnictwa objął honorowym patronatem to wydarzenie, natomiast przedstawiciele Instytutu: Andrzej Massel i Jan Raczyński, uczestniczyli w debatach tematycznych.

Słowa kluczowe: kolejnictwo, kongres

Tradycyjnie od dziewięciu już lat, Zespół Doradców Gospodarczych TOR wspólnie z Forum Kolejowym – *Railway Business Forum*, zorganizował spotkania przedstawicieli polityki, samorządu, biznesu, przemysłu i nauki, związanych z transportem kolejowym. IX Kongres Kolejowy odbył się 13 listopada 2019 roku w Warszawie centrum eventowo-konferencyjnym MsMermaid – *Conference Center at The Tides*, przy ulicy Wioślarskiej. Wzorem ubiegłych lat, skupił kilkaset osób działających w branży transportowej i zainteresowanych problematyką polskiego kolejnictwa.

W imieniu organizatora, przewodniczący Zarządu ZDG Tor Adrian Furgalski, oficjalnie zainaugurował Kongres oraz powitał uczestników i zaproszonych gości. Podkreślił, że IX edycja w szerszym stopniu akcentuje aspekt polskiego kolejnictwa na międzynarodowej arenie, szczególnie w kontekście integracji europejskiej sieci kolejowej i zrównoważonego rozwoju transportu.

Słowo wstępne wygłosił minister infrastruktury Andrzej Adamczyk (rys. 1), który na tle zadań i wyzwań nowo tworzonego rządu podkreślił rolę kolejnictwa i rangę branży transportowej w gospodarce krajowej. Jak zapewnił minister, zadaniem resortu są wszelkie działania, które będą wspierały rozwój kolei, w związku z tym Ministerstwo jest chętne i otwarte na współpracę z różnymi podmiotami rynku transportowego, mającą na celu wzrost przewozów pasażerów i towarów transportem kolejowym. Zadania resortu będą skoncentrowane na udzielaniu pomocy w realizacji procesów i projektów inwestycyjnych oraz zapewnieniu finansowania programów rządowych dla kolei.



Rys. 1. Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury podczas otwarcia IX Kongresu Kolejowego [fot. Łukasz Patera]

W podsumowaniu efektów rządów w ostatnich czterech latach, minister podał liczbę przewiezionych pasażerów i ładunków w 2015 roku i w 2019 roku realizowanych transportem kolejowym oraz podkreślił rokroczny wzrost popytu na przewozy. Świadczy to o coraz lepszej jakości usług przewozowych, o zwiększeniu sieci połączeń dzięki szerszej obsłudze przez pociągi międzywojewódzkie i międzynarodowe oraz potencjale kolei na rynku transportowym. Jak podkreślił minister, sukces ten nie byłby możliwy bez zwiększenia środków finansowych o 10 mld złotych z Krajowego Programu Kolejowego przeznaczonych na inwestycje infrastrukturalne i taborowe oraz dofinansowanie

¹ Mgr inż.: Instytut Kolejnictwa, Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów; e-mail: iwrobel@ikolej.pl.

przewozów pasażerskich. W obecnej kadencji rządu, do wyzwań Ministerstwa należy zaliczyć m.in. walkę z wykluczeniem komunikacyjnym w regionach prowadzoną w ramach programu KOLEJ+, wzrost dostępności transportu kolejowego (infrastruktury dworcowej i peronowej) przez likwidację barier dla osób niepełnosprawnych, wprowadzenie pakietu informacyjnego w zakresie planowania podróży oraz zakupu biletów i usług komplementarnych. Minister Adamczyk poinformował również o:

- przygotowaniu projektów inwestycyjnych na nową perspektywę finansową po roku 2020,
- konieczności waloryzacji obecnych kontraktów z wykonawcami robót,
- opracowaniu Master Planu dla kolei uwzględniającego wdrożenie IV pakietu kolejowego,
- kluczowych inwestycjach infrastrukturalnych związanych z Centralnym Portem Komunikacyjnym dla Polski,
- uruchomieniu nowych, europejskich połączeń kolejowych, m.in. Warszawa – Budapeszt, Warszawa – Wilno / Kowno, szlak bursztynowy.

Po wystąpieniu ministra rozpoczęła się debata otwarcia pt. „Integracja europejskiej sieci kolejowej”, w której oprócz ministra Andrzeja Adamczyka wzięli udział prezesi spółek: PKP S.A., PKP Intercity S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Urząd Transportu Kolejowego, Polski Koncern Naftowy Orlen S.A. oraz przedstawiciele strony litewskiej, reprezentowani przez ministra transportu i komunikacji Republiki Litewskiej oraz dyrektora kolei litewskich. Uczestnicy tej debaty dyskutowali m.in. na temat nowych oraz istniejących korytarzy transportowych w Europie Środkowej, a także o wyzwaniach dla europejskiego transportu szynowego w kontekście regulacji IV pakietu kolejowego.

Kolejnym punktem programu Kongresu Kolejowego była prezentacja pt. „Kolej między Kongresami”, którą przedstawił Krzysztof Niemiec, reprezentujący zarząd firmy Track Tec S.A., a następnie debata zatytułowana „Przyszłość infrastruktury kolejowej w Polsce”, w trakcie której przedstawiono następujące zagadnienia:

- Budowa nowych linii kolejowych – warunek konieczny do rozwoju transportu kolejowego w Polsce;
- Nowa perspektywa unijna 2021–2027. Jakie działania w infrastrukturze kolejowej?;
- Utrzymanie zmodernizowanej infrastruktury;
- Efektywne inwestowanie w infrastrukturę kolejową. Przegląd doświadczeń krajowych i europejskich;
- Partnerstwo publiczno-prywatne w transporcie kolejowym.

Po przerwie technicznej, w dwóch salach prowadzono równoległe dyskusje tematyczne. W pierwszym bloku tematycznym pt. „Wyzwania dla kolei”, debatowano na następujące tematy:

- Przewozy towarowe – jak poprawić efektywność i konkurencyjność kolejowych przewozów towarowych?;
- Dworzec przyszłości – kolej w centrach miast;
- 2019 – Rok Maszynisty.

Drugi blok tematyczny pt. „Przeszłość i przyszłość polskiej kolei” dotyczył następujących tematów:

- Efektywność energetyczna kolei;
- Polska kolej po okresie restrukturyzacji;
- Bezpieczeństwo przejazdów kolejowo-drogowych.

Moderatorem debaty pt. „Efektywność energetyczna kolei” był Jan Raczyński, ekspert z Instytutu Kolejnictwa. W trakcie dyskusji paneliści odpowiadali na pytania prowadzącego, dotyczące następujących zagadnień:

- kolejność i docelowa skala elektryfikacji polskich linii kolejowych;
- wystarczalność zasilania sieci trakcyjnej wobec problemów większego poboru mocy przez środki transportu;
- dostępność i zasadność technologii zasilania prądem przemiennym o napięciu 25 kV wobec potrzeb zwiększenia prędkości pociągów pasażerskich powyżej 250 km/h;
- tabor wielosystemowy w kontekście zasilania trakcyjnego;
- punkt widzenia operatora spółki PKP Energetyka w kontekście trendu oszczędności poboru, zużycia energii trakcyjnej i innych aspektów środowiskowych;
- problemy trakcji spalinowej w kontekście wyzwań ekologii transportu;
- warunki ekonomiczne wobec ekologii dla napędów alternatywnych (wodorowych);
- aspekty prawne i skutki związane z rekuperacją i opomiarowaniem pojazdów trakcyjnych.

Uczestnikiem debaty pt. „Polska kolej po procesie restrukturyzacji” był Andrzej Massel, zastępca dyrektora Instytutu Kolejnictwa ds. studiów i projektów badawczych. W trakcie dyskusji omawiano zagadnienia związane z oceną i skutkami reformy kolei zapoczątkowanej w 2000 roku, szansami i możliwościami rozwoju kolei w regionach po wejściu Polski do struktur Unii Europejskiej oraz liberalizacją rynku kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich.

Dokonując oceny reformy kolei trwającej już niemal 20 lat, Andrzej Massel podkreślił zasadność przeprowadzonych zmian na rynku kolejowym, które wynikały z narzuconych uregulowań przez UE i którym strona Polska zobowiązana była sprostać. Zwrócił uwagę na drugi aspekt zmian, czyli zły stan całego sektora kolejowego, który borykał się z dużymi problemami już od początku przemian systemowych i gospodarczych w Polsce, a więc już po 1989 roku. Prelegent przypomniał, że w 2000 roku na polskich kolejach, przewozy pasażerskie zmniejszyły się o około 60%, a przewozy towarowe o około 40% w stosunku do 1990 roku. Do tego nałożyło się chroniczne, wieloletnie niedofinansowanie infrastruktury kolejowej, co negatywnie odbiło się na jakości oferty przewozowej w postaci redukcji połączeń i niejednokrotnie zawieszania przewozów, czyli wręcz likwidacji odcinków infrastruktury kolejowej i rezygnacji kolei z obsługi transportowej. W stosunku do 1989 roku, sieć kolejowa została zmniejszona o przeszło 6 tys. km (około 27%). Pomimo trudności, związanych z obowiązkiem odpowiedzialności za zapewnienie trans-

portu w poszczególnych województwach, której samorządy musiały się nauczyć, można powiedzieć że w perspektywie czasu kolej walczyła i częściowo obroniła swoją pozycję na rynku transportowym. W opinii prelegenta samorządy dobrze sobie poradziły z nowymi zadaniami w zakresie organizacji, zarządzania i finansowania pasażerskich usług kolejowych, choć na poziomie oferty przewozowej można zauważyć regionalne dysproporcje. Jak podkreślił A. Massel, dotowanie przewozów to niebagatelny wydatek. W skali operatorów regionalnych dofinansowanie wynosi 1,650 mld złotych rocznie, natomiast w zakresie operatora przewozów międzywojewódzkich około 600 mln złotych rocznie. Dotacja do jednego pasażera w Polsce wynosi 7 zł, natomiast w Czechach aż 12 zł. Takie dysproporcje w finansowaniu przewozów pasażerskich niewątpliwie wpływają na ograniczone możliwości poprawy oferty i jakości usług.

Zapytany o spodziewane efekty procesu liberalizacji rynku przewozów kolejowych w Polsce Andrzej Massel odpowiedział, że liberalizacja przewozów pasażerskich i towarowych jest sposobem na wzrost konkurencyjności.

Dzięki podniesieniu jakości usług przewozowych, przy zachowaniu rozsądnej ceny, można uzyskać wyższy poziom przewozów.

Wzorem lat ubiegłych, również IX edycja Kongresu Kolejowego zgromadziła ponad 700 uczestników: ekspertów, praktyków, przedstawicieli firm, samorządów i jednostek rządowych, związanych z branżą kolejową, a wśród nich ponad 50 prelegentów. Tematy omówione na Kongresie, odnosiły się do najważniejszych aspektów związanych z bieżącymi i przyszłymi wyzwaniami dla sektora kolejowego w aspekcie prowadzonej polityki transportowej UE, kraju i regionów, wpływu nowych regulacji prawnych i ich skutków dla branży transportowej, perspektywicznych kierunków rozwoju sieci kolejowej i rynków przewozowych w skali integracji infrastruktury transportowej i kreowania struktur dla połączeń europejskich, możliwości wdrożenia innowacyjnych rozwiązań technicznych poprawiających jakość i efektywność przewozów kolejowych oraz wzrost bezpieczeństwa w transporcie. Instytut Kolejnictwa znalazł się w gronie honorowych partnerów Kongresu Kolejowego 2019.