

Uwarunkowania rozwoju rynku taborowego w Polsce przedstawił moderata debaty Jan Raczyński z Instytutu Kolejnictwa. –Nasz rynek można podzielić na trzy obszary: otoczenie legislacyjne, głównie w kontekście wdrożenia IV Pakietu Kolejowego, spodziewane i pożądane innowacje technologiczne w budowie i utrzymaniu taboru oraz perspektywiczne zapotrzebowanie na tabor – wymieniał specjalista Instytutu Kolejnictwa. Tak odnosząc się do sytuacji prawnej, przypomniał, że do 2020 r. w państwach Unii Europejskiej mają obowiązywać wspólne regulacje w zakresie interoperacyjności i standaryzacji technicznej taboru oraz infrastruktury. Pod tym względem wszystko toczy się właściwym torem. Polskie prawo jest systematycznie dostosowywane do unijnych przepisów. Warto przy tym zauważyć, że oprócz IV Pakietu wprowadzone zostaną również korekty specyfikacji TSI w zależności od rodzaju taboru (wagony towarowe i pasażerskie, zespoły trakcyjne spalinowe i elektryczne, lokomotywy elektryczne i spalinowe, pojazdy specjalistyczne np. maszyny do budowy i utrzymania taboru). Celem zmian jest doprowadzenie do utworzenia jednolitego europejskiego systemu kolejowego, ułatwienie certyfikacji taboru i podzespołów na terenie UE oraz stworzenie dobrych i przejrzystych standardów technicznych. Te ostatnie powinny stymulować wdrażanie nowych technologii w pojazdach kolejowych.

Dwie strony medalu

–Zapotrzebowanie na tabor będzie generował przede wszystkim nienasycony rynek przewozów pasażerskich, zwłaszcza w zakresie przewozów aglomeracyjnych. Zwrot ku kolei będzie efektem zatłoczenia na drogach i intensy-

fikacji działań chroniących środowisko. Trzeba też mieć na względzie, że ewentualna decyzja o budowie w Polsce Kolei Dużych Prędkości wygeneruje dodatkowy popyt na tabor nie tylko w ruchu dalekobieżnym, ale i regionalnym – wskazywał Jan Raczyński. To jedna strona medalu. Zupełnie inaczej wygląda sytuacja w segmencie towarowym, który po 1989 r. bardzo się skurczył. Choć od 2000 r. sytuacja się ustabilizowała, tzn. wolumen ładunków wożonych koleją już nie spada, to należy pamiętać, że towarów cały czas przybywa. Kłopot w tym, że beneficjentem wzrostu jest wyłącznie transport drogowy. Unijny postulat dywersyfikacji wciąż pozostaje jedynie na papierze. – Głównym zagrożeniem dla rozwoju kolei towarowej są przewozy węgla, stanowiące obecnie połowę całego wolumenu ładunków na kolei. Problemem transportu szynowego jest modernizacja sektora energetycznego. Przykładowo, każde unowocześnienie elektrowni oznacza wzrost jej sprawności i dalszy spadek zapotrzebowania na węgiel. A mniejsze wpływy z tego tytułu skutkują brakiem środków na rozwój, w tym inwestycje taborowe – wskazywał Jan Raczyński. Dużym wyzwaniem pozostaje również dostosowanie pojazdów do nowych przepisów TSI Hałas, które wymuszają dopasowanie wagonów do wyśrubowanych norm ograniczających hałas emitowany przez składy towarowe. W tym kontekście pojawia się kwestia bardzo wysokich kosztów finansowych, które obciążą sektor kolejowy, związana z wprowadzeniem nowych wstawek hamulcowych oraz możliwością zachwiania równowagi konkurencyjnej na polskim rynku transportowym. W przeciwieństwie do operatorów pasażerskich spółki towarowe nie mają dostępu do środków unijnych. – Wyją-

Perspektywy rozwoju przewozów pasażerskich

JAN RACZYŃSKI,

Instytut Kolejnictwa



Mimo, że przewóz osób koleją rośnie, to transport drogowy, zwłaszcza autobusowy, wzrasta jeszcze szybciej. Potencjał kolei nadal nie jest w pełni wykorzystany, chociaż mamy najsłabiej rozwiniętą sieć kolejową w naszym regionie oraz znacznie większe środki na inwestycje w budowę dróg i autostrad, co powoduje, że mamy lepszą jakościowo i bardziej kompleksową sieć dróg oraz jeden z najwyższych w Europie wskaźników motoryzacji indywidualnej. Brakuje nam w szczególności Kolei Dużych Prędkości, które we Włoszech generują 25 proc. całego rocznego ruchu pasażerskiego (liczonych w pasażerokilometrach), w Niemczech 37 proc., w Hiszpanii 50 proc., a we Francji aż 58 proc. Nim jednak KDP powstanie, popyt będzie wzrastał na liniach zmodernizowanych i węzłach aglomeracyjnych. Kolej miejska będzie zyskiwać w miarę postępującego zatłoczenia i zanieczyszczenia powietrza. Oczkiem w głowie marszałków są też koleje regionalne. Pasażerów przyciągnie także tabor, który do 2023 roku będzie nowy lub zmodernizowany. Warto również zaznaczyć, że będzie to głównie tabor elektryczny z uwagi na to, że na sieci „pod prądem” koncentruje się 80 proc. przewozów pasażerskich i ok. 90 proc. towarowych.

Brakuje programów pomocowych

MACIEJ GŁADYGA,

dyrektor biura Izby Gospodarczej Transportu Lądowego



Powiedzmy sobie wprost: PLK nie wykorzystają wszystkich środków unijnych na modernizację sieci kolejowej. Błędem poprzedniej perspektywy budżetowej UE 2007-2013 było to, że pomysł na wykorzystanie środków na tabor pojawił się dopiero wtedy, gdy projekty infrastrukturalne przeciągały się w czasie i wiadomo było, że nie zostaną ukończone w terminie. Spotkaliśmy się z taką sytuacją w momencie, gdy PLK miały do wykorzystania dwa razy mniej środków niż obecnie. Największą skalę inwestycji opiewających na łączną kwotę 7,5 mld zł osiągnęliśmy w 2015 r. Natomiast obecne plany PLK mówią o konsumowaniu w szczytowym okresie prac po 11-12 mld zł rocznie. Nie oszukujmy się, to jest niewykonalne. Sieć kolejowa stanie sparaliżowana ogromem prac. Będzie olbrzymim problemem z dostawą materiałów i wyrobów kolejowych potrzebnych do przebudowy. Nie mówiąc już o ograniczonych zdolnościach wytwórczych producentów tych urządzeń oraz niedoborze kadry inżynierskiej. Uważam, że już teraz powinniśmy na wysokim szczeblu zacząć rozmowę o programie pomocy publicznej dla wymiany taboru towarowego, który mógłby otrzymać notyfikację Komisji Europejskiej. Argumentując taką potrzebę, trzeba podkreślić, że bez wymiany starego parku taborowego przewozy cargo nie wzrosną. Tymczasem główne założenia Białej Księgi transportu UE jasno mówią o konieczności przeniesienia ładunków na koleję w celu odciążenia dróg i ograniczenia negatywnych skutków ruchu kołowego dla ludzi i środowiska. Musimy wywierać presję na decydentach, aby podjęli taką rozmowę z KE, gdyż bez dużej determinacji oraz zdecydowanego i konsekwentnego wsparcia politycznego tego nie osiągniemy.