

którą określają w zasadniczej części te trzy resorty. Nikt nie ma wątpliwości, że jesteśmy już prawie w połowie ostatniej „dużej” perspektywy finansowej i po 2023 roku źródłem w postaci Funduszu Spójności w zasadzie wyschnie. W tej sytuacji podmioty gospodarcze oczekują na ruch ze strony rządu. Nadszedł ostatni moment, żeby określić, jak będziemy mierzyć się z inwestycjami, a przede wszystkim ich finansowaniem w perspektywie dziesięciu czy dwudziestu lat wprzód. Dotychczas sprawa była relatywnie prosta – podstawowym źródłem środków na inwestycje były fundusze europejskie, a działalność utrzymaniową na poziomie strategicznym praktycznie pomijano. Niestety za chwilę pierwsze poważniejsze zadania utrzymaniowe pojawiają się na liniach zmodernizowanych ze środków przedakcesyjnych i perspektywy 2004-2016 – w niektórych przypadkach od zakończenia inwestycji upłynęło już ponad dziesięć lat. Obecnie, mając z tyłu głowy unijne wymogi dotyczące bilansowania zarządcy infrastruktury i paradygmat kosztu bezpośredniego przy ustalaniu stawek, kwestie utrzymaniowe nabierają znacznie większej wagi. Wyrazem tego są prowadzone – po raz pierwszy na poważnie – prace nad wieloletnim programem utrzymaniowym. Na dziś nie widać na horyzoncie jakichkolwiek ugruntowanych pomysłów, co dalej z inwestycjami po zakończeniu perspektywy, zatem kierunek dla firm wykonawczych rysuje się dość precyzyjnie, ale niestety wąsko – remonty i utrzymanie. Obawiam się tylko, że dla tak wielu firm na rynku, z tak dużym potencjałem wykonawczym może to nie wystarczyć. W tym miejscu pokuszę się o apel do wszystkich organizacji i środowisk, którym branża kolejowa jest bliska, o połączenie sił i wspólne działania w celu przekonania decydentów po stronie administracji rządowej



do podjęcia rzeczowej dyskusji na temat finansowania inwestycji kolejowych w Polsce ze źródeł innych niż fundusze unijne po 2023 roku.

Wspólne działanie to podstawa instytucji zrzeszających przedstawicieli branży. Z jakimi problemami zgłaszają się do IGTL firmy? Jak Izba wspiera swoich członków?

Ambicją Izby Gospodarczej Transportu Lądowego jest zbudowanie pozycji ważnego ośrodka prezentującego głos branży w dyskusjach o kształcie i zasadach funkcjonowania rynku kolejowego. Zrzeszając wiele firm, mamy silne zaplecze merytoryczne i co ważne, mówimy tu o ludziach i podmiotach zmagających się na co dzień w praktyce z zawiłościami przepisów i procedur kolejowych. Warto podkreślić funkcjonowanie w Izbie trzech sekcji branżowych: Przewoźników Kolejowych, której przewodniczącym jest Piotr Macioszek, Wagonów i Spedycji na czele z Przemkiem Korwielem oraz Budownictwa Kolejowego, której przewodniczy Wiesław Nowak. W sekcjach tych działają zarówno potentaci na naszym rynku, jak i przedsiębiorcy działający w dużo mniejszej skali. To pozwala nam zobaczyć poszczególne zagadnienia z różnych perspektyw i w toku wewnętrznych dyskusji wypracowywać stanowiska, które w sposób pełny odzwierciedlają potrzeby

firm działających w branży. Jeżeli chodzi o sekcję przewoźników kolejowych, członkowie IGTL zgłaszają głównie problemy pojawiające się na styku firm działających w branży kolejowej z administracją rządową. Do Izby Gospodarczej Transportu Lądowego kierowane są wnioski o pomoc w sprawach wynikających z kontroli Urzędu Transportu Kolejowego i Transportowego Dozoru Technicznego. Podnoszone są problemy w zakresie m.in.: uzyskiwania niezbędnych certyfikatów, dopuszczeń oraz trudności związane z uzyskaniem zatwierdzenia koniecznej w tych procesach dokumentacji. Jesteśmy aktywni w działalności na rzecz obniżenia stawek dostępu do linii kolejowych (aktualnie prowadzimy działania w zakresie stawek dostępu na 2016/2017), likwidacji ograniczeń w dostępie do zawodów regulowanych, zwiększenia udziału państwa w finansowaniu transportu kolejowego, poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, analizujemy i opiniujemy projekty aktów prawnych. Zajmujemy się regulacjami dotyczącymi znajomości języka w ruchu pomiędzy stacjami granicznymi, usuwaniem barier technicznych w zakresie inwestycji realizowanych na przejściach granicznych. Istotną część działalności sekcji PK stanowią bieżące problemy wynikające ze zmian w obowiązujących przepisach regulują-

ych funkcjonowanie rynku przewozów kolejowych oraz ich interpretacji. Na arenie międzynarodowej IGTL jest obecna przede wszystkim w ramach prac nad nowymi regulacjami w dziedzinie transportu kolejowego prowadzonych przez Komisję Europejską, również poprzez międzynarodowe stowarzyszenia – UIP, ERFA, ale także w ramach współpracy z krajowymi stowarzyszeniami, związkami i samorządami gospodarczymi, takimi jak niemieckie VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen). W Sekcji Wagonów i Spedycji gorący temat to np. kompozytowe wstawki hamulcowe. W dużym skrócie TSI Hałas przewiduje, że wszystkie wagony podlegające TSI (nowe lub modernizowane) mają być wyposażone w kompozytowe wstawki hamulcowe spełniające obniżone normy hałasu. Co do wagonów istniejących, wstawki żeliwne nadal mogą być stosowane, bez wskazania jakiejś daty granicznej ich użytkowania. Przedsiębiorstwa przewoźowe oraz zarządcy infrastruktury w Europie zaczęli stosować różne zabiegi, by skłonić klientów do używania wagonów ze wstawkami kompozytowymi, dla przykładu poprzez obniżone stawki dostępu do infrastruktury dla składów z wagonów wyposażonych w takie właśnie wstawki. Dla przedsiębiorców działających w Polsce jest to