

LINE-2016-12-08_17h30m32s[1]

Prof. Julian Auleytner: Proszę państwa zaczynamy nasze dzisiejsze spotkanie organizowane przez Towarzystwo Współpracy z Klubem Rzymskim oraz Polskie Towarzystwo Ekonomiczne. Jesteśmy w internecie na żywo. Trudno powiedzieć kto nas będzie słuchał, ale na pewno jesteśmy słyszalni i widzialni. Z każdego naszego spotkania seminaryjnego, a jest ich sześć w tym roku, to jest drugie w kolejności, mamy stenogram, mamy zawsze prośby do naszych prelegentów o to, żeby zostawili swój tekst do biuletynu, który później jest syntezą danego roku spotkań, tak było również i poprzednim razem. Chcę powiedzieć, że jest szczególne zainteresowanie naszego głównego partnera Klubu Rzymskiego z siedzibą w Wiedniu, a to ze względu na fakt, że wiedeńska siedziba Klubu Rzymskiego koordynuje prace wszystkich towarzystw krajowych i na swojej stronie zamieszcza informacje zarówno o seminariach i konferencjach klubu rzymskiego, które odbywają się w każdym miesiącu, jak i sprawozdania z tych spotkań. Oczywiście w języku angielskim. I w tym roku, spotkanie, które miało miejsce w Berlinie miesiąc temu jakby szukało formuły mocniejszej współpracy między klubami krajowymi, w związku z tym będziemy składać również krótkie informacje w języku angielskim dotyczące treści naszych spotkań seminaryjnych, które będą miały miejsce jeszcze pięciokrotnie w tym roku akademickim, poza styczniem w kolejnych miesiącach. Proszę państwa, dzisiaj witam w naszym gronie prelegentów. Zacznę od pani prof. Elżbiety Szychty z Łodzi, witam serdecznie panią, pana profesora Marka Bartosika również z Łodzi, witamy serdecznie. Pana profesora Sitarza z Katowic i pana Michała Zajferta z Polskiej Akademii Nauk z Warszawy. Rzadko się zdarza, żeby większość prelegentów była z poza Warszawy, a tak się tym razem zdarzyło, więc ze względu na dojazdy do Warszawy, z miejscowości poniekąd odległych, chociaż nie tak bardzo w czasie, bo się teraz połączenia przybliżyły dzięki wiedzy państwa dzisiaj prezentowanej. Ale tym niemniej była delikatna sugestia, żebyśmy zamknęli temat tak, żeby nasi prelegenci zdążyli na pociągi wychodzące z Warszawy o 18.50, w związku z tym pozwolimy sobie gdzieś za niepełne 2 godziny najdalej, nawet przy aktywnej dyskusji temat na dzisiaj zamknąć. Proszę państwa jeszcze z mojej strony informacja, że mamy jak zawsze ankietę oceniającą prelegentów, bo to jest obowiązek każdego naszego seminarium, żeby sponsorowi, czyli Narodowemu Bankowi Polskiemu dawać informacje jak te prelekcje są oceniane, więc uprzejmie proszę państwa, pod koniec naszej dzisiejszej prelekcji o wypełnienie ankiet. I to byłoby zasadniczo wszystko. Następne spotkanie będzie miało miejsce

19 stycznia na temat innowacji społecznej, mogę to już w tej chwili zapowiedzieć, będziemy kompletować wykładowców do tego spotkania o innowacjach. Jeszcze krótka informacja, którą jestem państwu winien z ostatniego spotkania na temat w ogóle klubu rzymskiego i spotkania w Berlinie. Otóż to spotkanie w Berlinie jest, było okazją do tego, żeby zaprezentować pierwszą wersję nowego raportu Klubu Rzymskiego, który jest przygotowywany, jeszcze nie jest to wersja ostateczna. Tym niemniej prace nad nią trwają, w przeciwieństwie do poprzednich raportów klubu rzymskiego ten jest napisany przez 34 autorów i składa się z trzech części. Ma bardzo powiedziałbym taki, taką formę prezentacji pobudzającą nie tylko do myślenia, ale w ogóle do zastanowienia się, co w tym raporcie może być skoro jego tytuł jest C' mon, na przód. Ale pod tym tytułem kryją się trzy duże części. Pierwsza z nich w języku na polski tłumaczona brzmi też bardzo aktywnie „nie mów mi, że trendy rozwojowe to rozwój zrównoważony”. „Nie lekceważ filozofów, którzy wcześniej wypowiadali się na temat rozwoju ludzkości” i przypomina się ekonomistów, filozofów, którzy mieli koncepcje ekonomiczne i ekonomistów również. I trzecia część nazywa się naprzód, przyłącz się do nas w ekscytującej podróży w kierunku świata zrównoważonego. I tam jest wiele przykładów, że można aplikować rozwiązania o charakterze zrównoważonym, ale jak powiedziałem ten raport będzie jeszcze cyzelowany, uzupełniany przez najbliższe półtora roku, ponieważ w 2018 na wiosnę przypada 50-lecie Klubu Rzymskiego i w Rzymie odbędzie się uroczysta prezentacja tego raportu, proponującego nie tylko prognozy rozwoju świata zrównoważonego, ale również działania w tym kierunku służące oparte na dobrych przykładach. To jest raport, który oparty jest na dobrych, aplikowalnych przykładach z całego świata i jak można rozwój zrównoważony realizować, mimo różnych trudności. Nie rozwijam tego wątku, ponieważ nie jest to czas, ani temat na dzisiaj, natomiast awizuje, że temat ten będzie z całą pewnością w ramach naszych spotkań seminaryjnych, jeśli nie w tym roku, ponieważ nie ma przewidywanych takich spotkań na ten temat, to w kolejnych spotkaniach w przyszłym roku przedmiotem naszej dyskusji być może, że damy również swój wkład do tego raportu, bo jest jeszcze wkład. Proszę państwa, zaczynamy seminarium, pan prof. Sitarz z Katowic, specjalista również od interpretacji katastrof kolejowych ma głos. Bardzo proszę panie profesorze.

Prof. Marek Sitarz: Panie przewodniczący, szanowni państwo cieszę się bardzo, że mogę w tak zacnym gronie przedstawić szczerze mówiąc tak bardzo trudną problematykę jako temat

dzisiejszego tego spotkania strategia rozwoju infrastruktura – transport XXI wieku [...], element rozwoju bezpieczeństwa [...]. Szczerze mówiąc [...] mam na co najmniej 1,5 godziny, ale muszę się zmieścić w 15-20 minutach, w związku z tym pewne rzeczy pokażę, że są i jak będzie dyskusja [...]. Proszę państwa, jak przygotowałem ten referat, to coraz więcej miałem wątpliwości, bo samo słowo infrastruktura budzi dużo problemów, transport jeszcze więcej, bezpieczeństwo to jest w ogóle temat rzeka, ja to wszystko chciałem połączyć w jedno. W związku z tym, na sam początek, jeśli chodzi o system transportowy, to na pewno się składa z infrastruktury transportowej, wszystkich gałęzi transportu, środków transportu [...], zasobów ludzkich i pewne... znaczy muszą być odpowiednie regulacje organizacyjno-prawne, żeby system w ogóle transportowy funkcjonował. Ale jak widzimy już w tym systemie pierwszy raz się pojawia infrastruktura transportu. Kolejnym takim powiedziałbym samym już transportem, to w którym jest już infrastruktura, środki transportu i inżynieria. W związku z tym jest ta infrastruktura tym jednym z ważniejszych elementów. I systemu transportowego, jak również samego transportu. Oczywiście infrastruktura w różnym ujęciu, czy tam angielskim, czy macie państwo francuskim, jak również polskim pokazuje, że jest rozumiana jako ogół podstawowych urządzeń i instytucji koniecznych do prawidłowego funkcjonowania gospodarki. Szczerze mówiąc, że ja się z tym też zgadzam, choć trzeba by to bardzo szczegółowo analizować. Tutaj chciałbym za profesorem Grzywaczem pokazać jeżeli chodzi o efektywność gospodarki narodowej i jej zależności i pokazać tą infrastrukturę. Ogólne nakłady na rozwój kraju bym powiedział możemy podzielić na nakłady związane z transportem i nakłady pozostałych tak bym powiedział działów gospodarki i w nakładach na transport mamy również infrastrukturę i pozostałe... i z tego wszystkiego wynika ogólna efektywność gospodarki narodowej. I ja państwu na slajdach również pokażę czy my, nasze nakłady są odpowiednie jeżeli chodzi o infrastrukturę transportu i czy mamy szansę rozwoju i czy mamy szansę jako infrastruktura walczyć, znaczy nie walczyć, konkurować z funduszami na innowacyjność. I co jest tutaj, w jaki sposób połączyć innowacyjność, nakłady na innowacyjność z nakładami na infrastrukturę i czy jest to samo. Jaki jest problem? Jednym z najistotniejszych wyznaczników poziomu ekonomicznego i społecznego jest infrastruktura transportu. Generalnie mamy takie podejście, że wszyscy uważają, że jak na przykład ściana wschodnia nie ma infrastruktury, się nie rozwija generalnie rzecz biorąc. Również takie jest. Teraz badania, które były prowadzone przez wiele lat, wiele stuleci bym powiedział, mówią o tym, że rozwój infrastruktury pozwala na bezpośrednie i pośrednie efekty w oddziaływaniu i

rozwój gospodarczy do bezpośrednich możemy zaliczyć skrócenie czasu podróży, a tym samym ograniczenie kosztów, poprawę bezpieczeństwa i to również jest bardzo ważny element proszę państwa. Jeżeli traktujemy, że bezpieczeństwo przynajmniej w transporcie, ci co się zajmują i bezpieczeństwem i transportem wiedzą, że bezpieczeństwo jest na pierwszym miejscu, nie ekonomia, nie jakość, tylko bezpieczeństwo. I efekty pośrednie to jest dostępność, poziom rozmieszczenia, zatrudnienia, półaktywność oraz zmiana wizerunku danego obszaru. A jakie są podstawowe cele sprawnej infrastruktury? To jest znowu poprawa bezpieczeństwa [...] ruchu, udrożnienie miast i obszarów metropolitalnych, ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko. To są takie powiedziałbym podstawowe cele sprawnej infrastruktury, będę pokazywał na przykładzie jednego z projektów tutaj naszych rządowych. W skład infrastruktury transportowej przeważnie wszyscy podchodzą do tego, że to są szlaki drogowe, czy kolejowe, czy lotnicze i tak dalej, ale proszę państwa i taki został zrobiony bardzo duży błąd według mnie w strategii rozwoju na przykład kolejnictwa w Polsce, która została przyjęta do 2030 roku, w której przyjęto tylko rozwój tego pierwszego, to znaczy tylko szlaków drogowych kolejowych, a nic się nie mówi o punktowych elementach infrastruktury, takich jak mosty, stacje i tak dalej. Jeżeli my wszystkie pieniądze europejskie wydamy tylko na budowę dróg, a nie wydamy na pozostałe elementy, w tym dotyczy to również trzeciego tutaj elementu tych inteligentnych składników, znaczy informacji telematycznej w transporcie, to ten transport i infrastruktura nie będzie funkcjonował. Był przykład, że wydano miliony złotych na linię kolejową, która miała prędkość 36 km/h, wydano miliony złotych, linię zrobiono, okazało się, że prędkość dalej jest ta sama prawie, dlatego że nie zrobiono mostów. Proszę państwa, tu chcę taki jeden przykład dużego projektu z ministerstwa, który był pokazać jak na przykład ten nasz region w którym miejscu się te szlaki transportowe infrastruktura się rozwija, jeżeli chodzi o Europę. Tutaj mamy jakie są główne szlaki transportowe Europy Środkowej. Tutaj mamy z kim, jeżeli chodzi o te szlaki transportowe mamy do czynienia jak ta infrastruktura współpracuje z naszymi sąsiadami, widzimy, że jesteśmy prawie w centrum tego obszaru tak bym powiedział, jeżeli chodzi o infrastrukturę transportową. Istotą problemu proszę państwa po raz pierwszy pan minister Morawski podszedł do tematu kompleksowo, bo powiedział, że nie mamy infrastruktury transportowej, tylko mamy infrastrukturę transportową przesyłową. Jeżeli wybudujemy lotnisko, to energii trzeba tyle, ile prawie na 100 tys. miasto. W związku z tym, jeżeli my nie połączymy odpowiedniej infrastruktury również przemysłowej z infrastrukturą transportową z tego nic nie będzie. W związku z tym ona, ta infrastruktura

decyduje o rozwoju gospodarki, nie może być projektowana i kształtowana wyłącznie tylko w aspekcie ekonomicznym i technicznym, często tak bywa, musimy uwzględniać również sprawy polityczne, sprawy gospodarcze, jak również musimy uwzględniać sprawy społeczne, ekologiczne, a także obronne i to pokażę również, że taka metodologia została opracowana, że te elementy trzeba uwzględniać. I tutaj proszę państwa, jest taki schemat pokazany tego projektu ministerialnego, związana z koncepcją takiego modelu infrastruktury transportowo przesłałem jak państwo widzą mamy tu wszystkie rodzaje transportu, mamy różne inne czynniki ekologiczne, ekonomiczne, jak również mamy te analizy nawet obronne, które trzeba brać przy infrastrukturze transportu, jak również powinniśmy uwzględniać również ekonomię. Proszę państwa, podstawowy cykl życia infrastruktury transportowej, o której często zapominają projektanci, ale również decydenci budowy to są te wszystkie elementy muszą być dobrze zaprojektowane. I przeważnie mówimy tylko o projekcie, mówimy o wykonaniu i odbiorze. Nie ma takiej możliwości, żeby którykolwiek, z tych elementów jak nie zostanie dobrze wykonany, żeby ta infrastruktura dobrze funkcjonowała. Praktyka pokazuje, mogę to udowodnić na wielu przykładach. Zresztą to również dotyczy również dotyczy również bezpieczeństwa infrastruktury transportowej w Anglii, jest specjalne organizacje, które na każdym etapie pilnują bezpieczeństwa takiej infrastruktury transportowej, na każdym etapie muszą się podpisać, że ten element został pod względem bezpieczeństwa zagwarantowany. U nas to wygląda tak, że na końcu przy eksploatacji obserwowanej ktoś tam podpisuje, że to pod względem bezpieczeństwa jest okej. Proszę państwa opracowanie przygotowania finansowego w każdym kraju wiąże się z przyjęciem jakiejś strategii na co te pieniądze powinny pójść. I tutaj proszę państwa od 2000 roku po strategii tej lizbońskiej no infrastruktura wszyscy mówią że przegrała z innowacyjnością. Znacząca ja nie wiem czy przegrała, ja nie mówię, że innowacyjność jest nie potrzebna. Tylko jest kwestia teraz jakie to powinny być proporcje, ale na dzień dzisiejszy na innowacyjność generalnie są pieniądze, na infrastrukturę mniej. Zresztą zaraz pokażę na przykładzie Polski. Znacząca tutaj na podstawie badań europejskich widzimy ile na świecie do 30 roku będzie potrzebnych pieniędzy na infrastrukturę transportową, jak również ile w Polsce tych pieniędzy będzie potrzeba i pokażę również państwu a ile wydajemy i czy to jest wystarczające. Oczywiście państwo musi interweniować w sprawach infrastruktury transportowej, w jaki sposób obciążyć również jak wybudujemy autostradę, kto ma za to płacić. To jest również dylemat na samym początku. Jak powinniśmy instytucjonalnie, organizacyjnie mieć wpływy z tego. Proszę państwa tutaj są, możemy z tego jakie może być

pokrycie środków.. jakie pokrycie finansowe na infrastrukturę skąd możemy mieć. Są różne możliwości w Europie i w Polsce również i z tego korzystamy. Proszę państwa, jakie są w ogóle hipotezy, jeżeli chodzi o ten rozwój infrastruktury transportowej. W gospodarkach rozwiniętych innowacyjność, [...] transportową są bardzo silnie skorelowane. Zarówno innowacyjność jak infrastruktura transportowa pozytywnie wpływa na rozwój gospodarczy. Taka jest hipoteza, chciałabym pokazać dwa przykłady francuskie TGV i kolej magnetyczną niemiecko-chińską, gdzie mamy rozwój infrastruktury, rozwój innowacyjności i tak bym powiedział rozwój kraju. Znaczą państwo francuskie, prezydent, parlament francuski jak przyjął projekt TGV kolei szybkich to postawił sobie cztery cele. Pierwszy cel rozwój gospodarki, drugi cel rozwój nauki francuskiej, trzeci cel promocja Francji. Na czwartym miejscu postawił sobie sprawy finansowe. Dopiero 7 lat temu TGV wyszło na czysto. W związku z tym rozwój przemysłu, Francuzi jak wiemy, przemysł francuski na dzień dzisiejszy jest bardzo dobry. Francuska nauka transportowa szczególnie to jest w czołówce światowej, promocja Francji, ten projekt pozwolił... tylko u nas te proporcje są jak mówimy o kolejach szybkich, które zresztą zostały zawieszony w Polsce były akurat odwrotnie i się nie ma co dziwić, że projekt został przez ministra odrzucony. Proszę państwa, tutaj kilka takich zdjęć z tych TGV jakie to są technologie tych pociągów. Tu akurat ten szybki pociąg, ale piętrowy najnowszy model pociągu piętrowego. Bardzo ekonomiczny, prawie o 25% tańszy od pociągów szybkich normalnych. Proszę państwa te wszystkie efekty, innowacje, technologie, rozwój kraju. Proszę państwa, jaka była konkluzja dyrektora do spraw rozwoju i generalnie moja również to już mówię od kilku lat. Jeżeli w kraju danym, w tym wypadku nawet powiem w Polsce, nie będzie kolei szybkich, w Polsce nie będzie transportu szynowego, kolejowego. Nie ma możliwości na dzień dzisiejszy konkurencji z zwykłym transportem kolejowym z lotnictwem, z autostradami. Przykład państwo znają w Polsce. W związku z tym u nas ten projekt odrzucono, na dzień dzisiejszy. A strategii rozwoju nie ma. Kolejny projekt, kolej magnetyczna to Chińczycy sobie na to pozwolili. Proszę państwa, jest taka analiza, ja ją przedstawiałem. Na dzień dzisiejszy kolej magnetyczna krótko powiem jest tańsza pod względem pojazdów, pod względem infrastruktury, jak również pod względem energetycznym od realizacji kolei szybkich. Proszę zwrócić uwagę tutaj, zajętość terenów, tych wskaźników jest wiele. Proszę zwrócić jakie tu są nowe technologie, elektrycy tu będą mieli. Znaczą generalnie jeżeli chodzi o infrastrukturę transportową pewne są teorie, która mówi, że tak zwanego wielkiego pchnięcia, że zgodnie z tą ideą, dla krajów, czy regionów mało rozwiniętych jest przekroczenie pewnego progu

rozwojowego, ten region musi no sam tak bym powiedział się zacząć rozwijać i w tym celu niezbędne są, potrzebne jest 5 elementów. Wywołanie silnych impulsów rozwojowych, poprzez [...] całego kompleksu tam przedsięwzięć alokacyjnych. Drugie, oparcie wielkiego tego pchnięcia na przedsięwzięciach realizowanych ze środków publicznych. Publicznych. To jest też ważne. Żaden kraj, Japonia, Chiny, Francja, Włochy nie zrobiły to tylko środkami prywatnymi. Uwzględnienie wśród [...] inwestycji jako bardzo istotnego elementu infrastruktury właśnie, jest to bardzo ważny element w tych pięciu punktach i kolejnym, przestrzeganie zasady wzrostu zrównoważonego i jak w Polsce koszty zewnętrzne transportu wyglądają? To są te koszty, które tak bym powiedział nie płaci ten co korzysta, a koszty zewnętrzne to jest około 5 do 7% dochodu narodowego brutto, to są te za które płacimy to jest zajętość terenu, wszystkie wypadki, szpitale i te inne rzeczy, które są z tym związane, hałas i tak dalej. Ale to jest zgodnie z obliczeniami nie tam transportowymi, tylko ONZ-tu i innymi, to jest od 5 do 7%. Dlatego na przykład Szwedzi pozwolili sobie infrastrukturę kolejową wykupić i powiedzieć kto chce jeździć, może jeździć infrastrukturą kolejową, dlatego że jeżeli mamy o 30%, znaczy 90% prawie to są koszty zewnętrzne transportu drogowego. Jak ja to zawsze mówię przykład w szpitalu jedno łóżko z transportu na przykład kolejowego i tramwajowego, a 30 łóżek to są samochodziarze. To proszę zwrócić jakie to są ogromne koszty w skali kraju i to jest te 5-7%. A jak to wygląda u nas w Polsce? Proszę zwrócić uwagę. Transport szynowy, znaczy przewóz transportem samochodowym stale rośnie, a transportem kolejowym w zasadzie maleje, to znaczy zgodnie z europejskimi wytycznymi to jest akurat całkiem odwrotnie. Tutaj mamy też przykład jak te przewozy wyglądają, tu znowu transport drogowy ciągle rośnie, a kolejowy i żegluga śródlądowa w ogóle nie rośnie. Proszę państwa, ale jak to się ma do wydawanych środków publicznych. Proszę zwrócić uwagę. Polska i Szwajcaria. Szwajcaria wydaje... tutaj na moim komputerze prawie 350 euro na mieszkańca. A u nas tyle. W związku z tym takie jest dofinansowanie. [...]. W związku z tym proszę państwa, jeżeli ktoś nam mówi o tym, że teraz to wzrośnie o 10 mld, to proszę zwrócić uwagę, tam będzie zamiast 3,7 będzie tam 7,2. A jak to się ma w stosunku transport kolejowy do drogowego, jeżeli chodzi o ten wskaźnik, środki wydawane w porównaniu do środków na infrastrukturę drogową proszę zwrócić uwagę. W Austrii 200% więcej się wydaje na transport szynowy, niż na drogowy, a u nas macie państwo przedstawione te. Ale to również ma swoje odzwierciedlenie, ten zły stan infrastruktury, na przykład tu dla przykładu jest dla kolei, śmiertelność polska jest w zasadzie w tych wskaźnikach prawie na ostatnich miejscach zawsze

była. Tu proszę państwa mówiliśmy o tych inwestycjach, innowacjach proszę zwrócić uwagę jeżeli chodzi o przeznaczone środki na innowacje w ostatnich latach to jesteśmy we wszystkich wskaźnikach na ostatnim miejscu. Proszę państwa, zagrożenia infrastrukturalne w wymiarze rzeczowym, tutaj powiem że tych zagrożeń jest bardzo dużo, tam o niskiej jakości i o innych rzeczach nie będę mówił, bo nie ma za dużo czasu. Mogę tylko zadać takie pytanie, czy finansowanie infrastruktury na przykład, bo było robione, przez Polską Platformę Technologiczną robiliśmy tu z panem też profesorem takie opracowanie strategia rozwoju do 30 roku i takie pytanie można zadać, czy finansowanie infrastruktury kolejowej przebiega zgodnie z wytycznymi Unii Europejskiej, od razu możemy powiedzieć, że nie jak widać z tych wykresów i to co mówię. Czy poziom finansowania infrastruktury z budżetu nie jest za niski. Jak państwo z wykresów i z teorii widać, że nie. A czy jest za niski? Następnie czy niedostateczny wkład państwa, utrzymanie infrastruktury ma negatywny wpływ na poziom opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Oczywiście tu jest odpowiedź tak, dlatego że u nas prędkość średnia pociągów jest 27 km/h pociągów towarowych, a na Śląsku 16, to się nie opłaca wozić. W związku z tym nie. Czy administrowanie infrastrukturą kolejową w Polsce jest optymalne? Ja bym powiedział, że oczywiście też nie. Nie wnikając w szczegóły. Proszę państwa, również chciałem kilka rzeczy o lotniskach powiedzieć, znaczy o transporcie lotniczym. Już kończę, proszę państwa lotniska Radom, Bydgoszcz, Lublin, Łódź, Zielona Góra inwestycje jak państwo wiedzą nie w tym kierunku poszły. Proszę państwa, problem nie jest kwestia budowy lotnisk, tylko tu na tym akurat slajdzie widać wyraźnie, że tu mówimy o infrastrukturze okołolotniskowa jest ważniejsza, niż ta lotniskowa. Problem przewiezienia nie jest problemem, problem jest infrastrukturą okołolotniskową. Proszę państwa, wnioski dotyczące na przyszłość to już są normalnie w tych co powiedziałem, w tych pytaniach i w zasadzie jako że czas minął pozwoliłem se skończyć. Dziękuję. Jeżeli będzie głos w dyskusji chętnie uszczegółowię te wszystkie moje pewne no rzeczy, które przedstawiłem. Dziękuję.

Prof. Julian Auleytner: [...].

Prof. Marek Bartosik: Szanowni państwo, ja pozwolę sobie przedłużyć niektóre myśli pana profesora Sitarza, ale wyłącznie do transportu szynowego, ponieważ słusznie transport w ogóle, a szynowy w szczególności ludzie nazywają krwioobiegiem gospodarki. [...] stanu transportu szynowego, chciałem przedstawić jako tło dla przedstawienia koncepcji rozwojowej zwanej programem wieloletnim „Koleją w XXI wiek”. Przy czym chciałem się

odnieść w tym kontekście także do niektórych elementów oceny pana prof. Sitarza w zakresie transportu kolejowego. Otóż diagnoza ogólna jest następująca. Można nazwać sytuację transportu kolejowego postępującym niedorozwojem spowodowanym wieloletnią kumulacją szkodliwych skutków błędów politycznych i gospodarczych. Po pierwsze, naruszona została zasada zrównoważonego rozwoju transportu drogowego i kolejowego. Zaraz to udowodnię. Polityka transportowa, gospodarcza i międzynarodowa z tym związana w aspekcie transportu kolejowego i transportu w ogóle jest nieciągła i nie skuteczna w związku z tym, nie spójna z polityką transportową Unii Europejskiej, a w każdym razie w znacznej części nie spójna. Polityczne skutki antyrozwojowe są oczywiste. Wieloletnie niedofinansowanie, niewłaściwe gospodarowanie oraz zarządzanie, a polska kolej jest jedną z najbardziej zacofanych w Europie. Zapóźnienie jest oceniane na 30 lat w stosunku do krajów UE 15 i jej poziomu techniczno-technologicznego. Dlatego konkurencyjność kolei jest mała. Szanowni państwo, ten wykres pokazywał przed chwilą prof. Sitarz ja zwołuję się w takim razie od komentowania go dalej, natomiast proszę popatrzeć na wskaźnik. To jest 1,4% tego co w Austrii. Jest to, są to nakłady na kolei, ale według GUS-u, niestety występują w Polsce rozbieżności danych nie tyle GUS-u, ile między różnymi źródłami. Proszę popatrzeć na dwie ostatnie tutaj na dole tabele z wykresami. Otóż w 25-leciu 1990-2015 całkowita długość linii kolejowych spadła w Polsce o 20%. Istnieje tendencja do dalszego spadku w tym zakresie. Pomijając sprawy taboru, o których tutaj wspominał pan prof. Sitarz, jest to mniej więcej, jeśli chodzi o pojazdy silnikowe utrzymywanie się na podobnym poziomie, z tymże średnia wieku taboru to jest 30 lat. A zatem, istnieje konieczność modernizacji tego wszystkiego lub stosownej wymiany. Natomiast jeśli chodzi o brak konkurencyjności...

Tabor towarowy, czy osobowy?

Tutaj są, zrobione dla EZT, jest niewielki wzrost o 30% [...] zespoły trakcyjne. Lokomotywy elektryczne w stosunku do 90 roku to jest 5% więcej, spalinowe nieco mniej. Wagony towarowe utrzymują się też, ja pomijam te huśtawki w międzyczasie, natomiast jest drastyczny spadek wagonów pasażerskich, co się wiąże w ogóle ze zmniejszeniem liczby przewozów pasażerskich przez transport publiczny, a przez kolej w szczególności. To jest wykres w górnym lewym rogu. Natomiast proszę państwa przewozy ładunków, dolny prawy wykres, te dwie linie ciągłe wskazują na to, że transport samochodowy, czyli drogowy w tym 25-leciu odnotował wzrost o 447%, prawie pięciokrotnie, podczas gdy transport kolejowy w

tym czasie zmalał o 40%. To są konsekwencje stanu technicznego i eksploatacyjnego kolei spowodowany wieloletnią biedą, wieloletnim niedofinansowaniem. Nakłady na infrastrukturę kolejową proszę państwa w stosunku do drogowej, jeżeli były w 98 roku na poziomie prawie 60% w stosunku do drogowych, to obecnie 9. Redukcja infrastruktury to już wspominałem. Gęstość sieci kolejowej to jest 74% tego co było w roku 90-tym. Modernizacja znacznie mniejsza od potrzeb. Środki na modernizację, średniorocznie na poziomie 28% potrzeb. Za to średnia prędkość handlowa proszę państwa w konsekwencji nam zdecydowanie maleje, jest 40% europejskiej, a średni koszt przejazdu w euro za kilometr jest 220% wyższe. No widocznie wolniej jedzie to drożej kosztuje. O udziałach transportu samochodowego w stosunku do kolejowego mówiłem, a konsekwencją, jeśli chodzi o rynek kolejowy są po prostu wąskie gardła objawiające się ograniczeniem prędkości pociągów i zagrożeniem wprowadzenia jazdy po jednym torze lub zamykaniem linii, a wąskie gardła [...] europejskiej sieci transportowej, to jest przegrana walka przez Polskę o tranzyt międzynarodowy i to w układzie południowym, jak i równoleżnikowym. Za chwilę o tym powiem więcej. Szanowni państwo, na tej mapie jest pokazana bazowa sieć korytarzy tras europejskich przechodzących przez Polskę, są dwa. Krzyżują się w makroregionie Polski centralnej. Jak państwo się orientujecie Polska od 2014 roku operuje strukturą makroregionów, jako pewną nową ideą rozwojową. Moim zdaniem bardzo racjonalną i opłacalną perspektywiecznie. Ale te dwa kanały krzyżują się akurat w makroregionie właśnie centralnym, czyli paśmie warszawsko-łódzkim, gdzie szczególnie uprzywilejowanym obszarem jest układ obszaru urbanistycznego Warszawa-Łódź, byle byłby on spójny pod względem transportowym. Proszę popatrzeć także na te dwie grube linie. To są korytarze omijające Polskę. Ren, Dunaj południowy i Skandynawia, Morze Śródziemne, kanał zachodni, przechodzący przez terytorium Niemiec. Ma to dla Polski bardzo istotne znaczenie konkurencyjne. Na ekranie proszę państwa macie zaznaczone projekty Polskie. RB to jest Rail Baltica, BAA Baltic Adriatic Axis, razem idą one przez makroregion Polski centralnej odtwarzając w zasadniczym stopniu tak zwany szlak bursztynowy, o którym [...] zaraz to rozwinę, który przechodził proszę państwa do VII wieku skutecznie umożliwiając handel, zwłaszcza w okresie rozkwitu cesarstwa rzymskiego. Kanał wschód-zachód, to jest proszę państwa kanał również przechodzący przez makroregion centralny. To jest ten obszar otoczony czerwoną linią, on skręca na północ do krajów zachodnich w sensie basenu Morza Bałtyckiego i dalej na Białoruś w kierunku rosyjskim. Natomiast makroregion Polski Centralnej jest największym makroregionem w Polsce i najsilniejszym pod względem B+R. to jest proszę

państwa ponad 20% ludności Polski, 124 miasta prawie 8 mln osób. Bardzo silny ośrodek naukowo-badawczy i akademicki, co jest bardzo istotne dla utworzenia tutaj centrum transportowego, ponieważ to centrum ulega stopniowej degrengoladzie co jest pochodną całego zespołu czynników związanych z obecną sytuacją kolejnictwa. Zbyt słabo rozwinięta infrastruktura kolejowa i brak kolei dużych prędkości osłabiają wewnętrzną i zewnętrzną dostępność makroregionu polski centralnej i jego integracje i jego konkurencyjność. O co chodzi z tym tranzytem o którym tutaj wspominałem. Szanowni państwo, jeżeli rozpatrzmy trasę z basenu Morza Bałtyckiego to większość w tej chwili odbywa się transportu towarów za pomocą frachtu borskiego. Handel euroazjatycki to 50% handlu światowego, a przychody statków handlowych około 200 mld amerykańskich dolarów rocznie. Średnioroczny wzrost od 70 roku około 5%. Z tego według ekspertów 15-20% może docelowo przejść transport kolejowy. A więc jest pytanie, ile z tych 30-40 mld będzie udziałem Polski. Tutaj w górnej części rysunku macie państwo magistrale transsyberyjską i magistrale towarzyszące. Jeżeli się weźmie pod uwagę układ południowy i kanały przechodzące przez Polskę to mogą one być omijane z basenu wschodniego, ze wschodniego wybrzeża basenu bałtyckiego, przez magistralę petersburską co pokazuje ta czerwona strzałka, ale my byśmy chcieli, żeby z Europy przynajmniej centralnej i zachodniej szło to wszystko kanałami sieci bazowej. [...], czy TMT jak kto woli z polska, czy z angielska, przez Polskę to są te czarne strzałki. Ale proszę państwa, istnieje także kanał południowy, i możliwość obejścia tutaj przez Ukrainę i Słowacji Polski. Ma to wszystko swoje ogromne znaczenie, ponieważ między punktami A i B ten transport w układzie północ-południe skraca drogę o 3 tys. km. To jest bardzo ważne dla opłacalności całego transportu na Daleki Wschód. Jeśli chodzi szanowni państwo zatem o Polskę i jej sytuację, to jesteśmy swego rodzaju czarną dziurą w centrum transportowym transportu kolejowego Europy. To jest, to zapóźnienie 30-letnie. Jeżeli weźmiemy pod uwagę Rail Baltica i BAA i zastanowimy się, że to jest dla nas ten korzystny kierunek, a te dwa poziomy kanały transportowe to jest nasz interes, to jakie mamy obejściowe w tej chwili projekty? Pierwszy EWTC2 East West Transport Corridor. Polska brała udział w kongresie założycielskim. Od kilku lat działa autostrada morska z miast Skandynawii Południowej do Kłajpedy. Koledzy Litwini zrobili nam ten dowcip, ponad na tym rysunku naszymi portami, które beczynnie w tym transporcie sobie spoczywają na laurach. Drugi projekt Skandria, leżący w korytarzu transeuropejskim sieci bazowej. Proszę państwa, te linie pokazują projekty podpisanych umów na budowę szybkich kolei między Skandynawią a Niemcami to są już umowy

międzyrządowe. O co chodzi? Odciążenie istniejącej sieci kolejowej od ruchu pasażerskiego otwiera drogę dla transportu towarowego, jego regularności i płynności. Jeden pociąg osobowy blokuje około 10 pociągów towarowych obniżając prędkość handlową do tych poniżej już w tej chwili u nas 20 km na godzinę. Tutaj proszę państwa rozważany jest na odcinku Berlin-Budapeszt [...]. I wreszcie nasi przyjaciele Ukraińcy we współpracy z kolejami rosyjskimi i regionem Centrope ze stolicą w Wiedniu i współpracującą z Wiedniem Bratysławą, utworzyli konsorcjum [...], czyli linię szerokotorową, na południe od Polski przez Słowację i dalej jeszcze do Paryża i dalej na Zachód. Proszę państwa na Ukrainie wydarzenia potoczyły się inaczej i ten projekt został zerwany w wyniku wybuchu konfliktu o Krym, a potem na samej Ukrainie. W efekcie w wyniku sankcji europejskich Rosja została zablokowana jeśli chodzi o dostawę mistrali. To ostatnio było modne w środkach masowej informacji. Offset za mistrale to miała być budowa i modernizacja kolei z grupy tych magistrali transsyberyjskich i szybkiego połączenia [...] Moskwa. W związku z tym, w ramach retorsji Francuzi wylecieli z tego interesu i weszli w to miejsce natychmiast Chińczycy. Stąd od niedługo czasu jest niezwykle aktywnie proszę państwa kreowana teoria nowego, jedwabnego szlaku, w którym Polska ma szansę być handlową bramą do Chin. Zasięg nowego jedwabnego szlaku jest gigantyczny. Jest to największe przedsięwzięcie inwestycyjno-transportowe na świecie. 65 państw, 4,5 mld ludzi, prawie około 60% ludności świata, około 1/3 światowego PKB zasięgu tego projektu transportowego. 3 szlaki, północny, środkowy, południowy, pozostaje szlak morski jako czwarty, o którym nie mówię w ogóle, natomiast finansowanie jednego takiego pasa proszę państwa to jest chiński fundusz nowego szlaku, 40 mld dolarów. Fundusz inwestycji w energetykę towarzyszący 20 mld i azjatycki bank inwestycji infrastrukturalnych o nieznanych, czytaj nieograniczonych w tej chwili możliwościach inwestycyjnych specjalnie do tego celu. A to już się zaczyna. Chińczycy już uruchomili proszę państwa te połączenie jeszcze przed modernizacją i od 2015 roku już jest regularne połączenie kolejowe między Łodzią a [...]. Pierwszy pociąg miał 1000 ton i jechał 14 dni. Szanowni państwo, najdłuższa szybka kolej świata Pekin-Moskwa powstająca bez udziału Francuzów, za to z udziałem Chińczyków oszczędza dużo środków inwestycyjnych Rosjanom, to jest chichot historii i polityki zagranicznej i skuteczności tego wszystkiego, ponieważ za cenę przyszłych zysków jest określony podział środków inwestycyjnych, te rzeczy się w tej chwili kształtują, ale proszę państwa, to jest 8 tys. km w 48 godzin. 400 km na godzinę, prawie 830 mld dolarów. To jest miarą wielkości tego przedsięwzięcia, ale ta kolejka szybka kończy swój bieg tak jak na tym

rysunku w Moskwie. Dlaczego? Bo dalej już nie ma kolei dużych prędkości. Jeżeli Polska coś w tym zakresie nie wymyśli, nie zrobi czegoś konkretnego, a krótko mówiąc nie wyjmie z lodówki kolei dużych prędkości do której wsadził ten projekt minister małych prędkości pod nazwiskiem Nowak, obecnie na Ukrainie, to będziemy mieli proszę państwa w przyszłości zablokowane szanse udziału w tego typu przedsięwzięciach i tranzycie szybką koleją także pasażerskim w układzie Wschód-Zachód. A zatem, kolej dużych prędkości to jest nowa technologia, 25 kilowoltów, 50 herców. Nie ma doświadczeń, nie ma tego systemu w Polsce, nie ma kadry, nie ma praktyki, nie ma specjalistów, nie ma zaplecza badawczo-rozwojowego, wszystko trzeba stworzyć, ale także obecna sytuacja w transporcie klasycznym, konwencjonalnym kolejowym, czyli 3 kilowolty prądu stałego wymaga gruntownej modernizacji na poziomie przynajmniej 2-krotnie wyższym, lub trzykrotnie wyższym niż obecnie. Wspominał o tym pan prof. Sitarz. A zatem proszę państwa potrzebny jest szczególny program dla rozwoju i podniesienia na ten poziom średnioeuropejski polskiego kolejnictwa, dlatego sfera B+R w całej Polsce zorganizowała się i zaproponowała program wieloletni pod nazwą koleją w XXI wiek, jako trzeci filar trwałej równowagi rozwoju transportu kolejowego. Jakie są pozostałe dwa filary? Otóż jest to program KPK czyli Krajowy Program Kolejowy. W sierpniu ostatni projekt był jako projekt już uchwały na rady ministrów, ale nie wiadomo czy ostatni przedstawiony przez właściwego ministra jako projekt wstępny. Drugi program to jest Innotabor uruchomiony w 2015, program sektorowy ministra właściwego do spraw nauki z zakresu modernizacji i rozwoju taboru kolejowego. A trzeci program to właśnie ta trzecia noga, to jest program kolejowy nazwany tutaj roboczo PWK 21, czyli koleją w XXI wiek. Wiadomo z elementarnej mechaniki, trzy punkty podparcia są niezbędne dla równowagi trwałej. Dlatego jeżeli ta platforma rozwoju kolei ma się wznieść rzeczywiście na poziom europejski, a więc na 30 lat, to ten trzeci filar jest niezbędny, bowiem cała sfera transportowa i związana z tym praca, nauka, zdobywanie wiedzy i wyższych kwalifikacji są niepopularne wśród młodzieży dzięki obecnej sytuacji transportu szynowego w Polsce. A zatem misją na lata 2018-28 programu wieloletniego będzie kształcenie kadry i mobilizacja myśli badawczej dla rozwoju nowoczesnych badań naukowych, kształcenia kadry, czyli krótko mówiąc dla urozmaicenia tych wszystkich negatywnych procesów o których mówiłem. Główna sprawa na ekranie widnieje w tym dolnym pasku, bo to jest synteza tego wszystkiego co jest wyżej wypisane. Otóż chodzi głównie o zrównoważenie rozwoju transportu, usunięcie wąskich gardeł, wzmocnienie sfery B+R. odnowienia kadry, która w sposób naturalny, zgodny z upływem czasu

odchodzi na zasłużony odpoczynek. Trzeba ratować infrastrukturę kolejową przed dalszą degrengoladą i system edukacji dla kolei oraz zregenerować przemysł kolejowy tam gdzie on tego wymaga, bo część przemysłu kolejowego daje sobie w nowych warunkach nieźle radę. Natomiast chciałem państwu przypomnieć, że poprzednia reforma systemu edukacji rozwalila szkolnictwo zawodowe w zakresie kolejnictwa. To musi być wszystko odbudowane i zacząć działać, żebyśmy mieli szansę na udział w tym wielkim interesie jakim jest transport międzynarodowy w układzie [...]. Proszę państwa, program wieloletni to jest struktura zhierarchizowana. Realizowana będzie jak większość wszystkich przedsięwzięć naukowo badawczych. Wszystko będzie proszę państwa pod nadzorem właściwego ministra. Chcemy proponować, żeby był to minister właściwy do spraw nauki. 22 strategiczne grupy tematyczne obejmujące cały zakres w sferze B+R, tego co się wiąże z transportem szynowym. Realizacja zgodnie z obowiązującym prawem i przepisami finansowymi metodą konkursów otwartych, poprzez 22 strategiczne grupy tematyczne realizowane poprzez projekty zamawiane, a każde z nich za pomocą zadań badawczych. Proszę państwa, tutaj macie państwo wykaz tych strategicznych grup tematycznych. Są to zarówno działania nie techniczne, jak i techniczne. Dwie grupy strategiczne i nie techniczne, pozostałe to ekologia, ekonomika, organizacja i logistyka. Reszta podzielone na odpowiednie fragmenty i przypisane koordynatorom sprawy techniczne, w tym jedna tylko grupa inwestycyjna dla odtworzenia parku badawczego w sferze B+R związanej z transportem szynowym. 1,92 mld złotych zgłoszone potrzeby dla tego całego przedsięwzięcia ogromnego. Sieć koordynacji pokazana na rysunku jest siecią wirtualną, pokazane są sprzężenia, przy czym te kolorowe i ponumerowane gwiazdki oznaczają centra koordynacyjne dla środków inwestycyjnych, bo one podlegają innym przepisom. Reszta to będzie koordynatorem tutaj Politechnika Łódzka na mocy decyzji konferencji rektorów polskich uczelni technicznych sprzed 4 lat. skutki proszę państwa, na czerwono zaznaczone są te najważniejsze. Zrównoważenie społeczno-gospodarcze i rozwoju regionów. Chodzi o spójność regionów, dostępność transportową, integrację rynku pracy, to wszystko co jest znane i przećwiczone na świecie. Także bardzo ważną sprawą jest ochrona środowiska. Kolej w stosunku do transportu samochodowego ma tutaj niezwykłą przewagę. I w związku z tym jeszcze w przypadku nadchodzącego nieubłagania, pan profesor wspominał tu o Klubie Rzymskim. Przypominam raport granice wzrostu. Pierwsze gremium, które przewidziało obecnie już nadchodzące i w wielu krajach pojawiający się kryzys energetyczny, jeśli chodzi o paliwa płynne przede wszystkim co dotknie głównie transport drogowy, zanieczyszczają

zresztą najwięcej środowisko. I proszę państwa to wszystko razem, jeżeli zostanie ten program podjęty, ma szansę wspólnie z pozostałymi programami zostać zrealizowane. A zatem pozostaje nam jedynie prosić o wsparcie, [...] w górę dla programu wieloletniego i niech oczekiwany efekt strategiczny będzie na średnim poziomie Unii Europejskiej do roku 2030. A jeżeli nie, to polskie koleje nadal będą symbolem zabawek do użytkowania przez dzieci europejskie w piaskownicach w krajach wysoko rozwiniętych w transporcie kolejowym. Dziękuję za uwagę.

Prof. Julian Auleytner: [...] profesor Szychtę o kontynuowanie, jeśli można.

Prof. Elżbieta Szychta: Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo. podczas mojej prezentacji przedstawię państwu program unijny o nazwie [...] Europa Środkowa, oraz projekt o nazwie [...], który obecnie jest w fazie przygotowywania wniosku do [...] w obszarze transportu. W Europie Środkowej występuje silnie odczuwalne i narastające zróżnicowanie multimodalne i dostępności transportowe jej regionów. Ogranicza to integralność przestrzeni społeczno-gospodarczej oraz integrację rynków pracy w krajach Europy Środkowej. W Polsce jak moi szanowni przedmówcy powiedzieli, stan transportu kolejowego stanowi bardzo silną barierę dla rozwoju społecznego i gospodarczego kraju. Plany Unii Europejskiej utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu w obszarze transeuropejskiej sieci transportowej silnie stymulują rozwój polskiego transportu. Sprawna i nowoczesna sieć kolejowa jest niezbędna dla rozwoju Polski i wykorzystania jej strategicznego położenia tranzytowego na mapie Europy. [Interc] jest to program opracowany w ramach funduszy Unii Europejskiej oferujący wsparcie finansowe dla projektów transnarodowych przyczyniających się do wdrażania inteligentnych rozwiązań, między innymi w obszarze transportu. Strona polska uczestniczyła w pierwszym naborze wniosku do Interregu w obszarze transportu jako partner. Liderem projektu były wówczas Czechy. Komitet monitorujący [...] Europa Środkowa na posiedzeniu w Wiedniu we wrześniu 2015 roku podjął decyzję o niezakwalifikowaniu propozycji projektu [Popkomer], taka była nazwa tego projektu do dalszego postępowania. Z oceny wniosku wynika między innymi konieczność gruntownego skorygowania merytorycznego projektu oraz konieczność zmiany lidera projektu. W zaistniałej sytuacji po licznych konsultacjach, podczas roboczego spotkania w maju 2016 roku część dotychczasowych partnerów zaprosiła Politechnikę Łódzką do udziału w nowym projekcie w obszarze transportu w charakterze lidera. [Radcore] jest to nazwa projektu transnarodowego, który jest obecnie w fazie przygotowania wniosku do trzeciego naboru wniosku do Interregu

Europa Środkowa. Cel programu Interreg Europa Środkowa sformułowano jak państwo mogą zobaczyć na slajdzie. Brzmi on współpraca ponad granicami w Europie Środkowej, aby nasze miasta i regiony stały się lepszym miejscem do życia i pracy. Program ma zapewnić koordynację z innymi wysiłkami podejmowanymi na szczeblu regionalnym, między innymi z krajowymi i regionalnymi programami wspieranymi w ramach funduszy europejskich. Program finansowany jest przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w ramach celu Europejska Współpraca Terytorialna, który wspiera współpracę regionalną pomiędzy państwami Europy Środkowej w okresie programowania 2014-2020. Aktualną wersję dokumentu programu współpracy Interreg Europa Środkowa można pobrać z oficjalnej strony programu. Interreg Europa Środkowa program obejmuje powierzchnie ponad 1 mln kilometrów kwadratowych zamieszkiwaną przez około 146 mln ludzi. Obszar objęty programem stanowią terytoria lub części terytoriów 9 państw członkowskich Unii Europejskiej. Są to Austria, Chorwacja, Czechy, Wschodnie Niemcy, Węgry, północna część Włoch, cała Polska, Słowacja i Słowenia. Ogółem obszar objęty programem stanowi 76 regionów [...] dwa to jest klasyfikacja jednostek terytorialnych w Unii Europejskiej, a dwójka oznacza obszary problemowe o niskim poziomie rozwoju. Europa Środkowa jest obszarem wysoce niejednorodnym, zarówno pod względem geograficznym jak i gospodarczym i społecznym. Obszar objęty programem posiada wiele atutów, ale jednocześnie stoją przed nim także liczne wyzwania w różnych dziedzinach i one wpływają bardzo silnie na tempo rozwoju regionalnego. Polska ma bardzo korzystne położenie geograficzne w Europie. Przez Polskę przebiegają dwa korytarze sieci bazowej, transeuropejskie sieci transportowe są to Bałtyk-Adriatyk i Morze Północne-Bałtyk. Stwarza to położenie Polski bardzo korzystne... stwarza duże możliwości naszego udziału w kolejowych przewozach tranzytowych i umożliwia wzmocnienie rynku wewnętrznego, jeżeli oczywiście potrafimy z tego skorzystać. Strategia programu Interreg Europa Środkowa została uzgodniona przez uczestniczące państwa członkowskie po wnikliwych konsultacjach z odpowiednimi partnerami i zainteresowanymi stronami. Program opiera się na 4 osiach priorytetowych, o szczególnym znaczeniu dla Europy Środkowej, w obszarach innowacyjności gospodarki niskoemisyjnej, środowiska, kultury oraz transportu. Priorytety są dalej rozbite na konkretne cele. Projekty objęte wsparciem muszą odnosić się do jednego z celów szczegółowych programu sformułowanych w ramach każdej osi priorytetowej. Transportu dotyczy oś priorytetowa 4 i ma ona na celu zmniejszenie przepaści między regionami słabo dostępnymi i peryferyjnymi, a dobrze połączonymi

centrami. Oczekiwane rezultaty wdrożenia programu przyczynią się w sposób bezpośredni do poprawy połączeń regionów i miast z europejskimi sieciami transportowymi, a także wzmocnienia multimodalnego transportu towarowego przyjaznego środowisku. Dwa cele szczegółowe tej osi priorytetowej to poprawa, cel szczegółowy 4.1 to poprawa planowania i koordynacji systemu regionalnego transportu pasażerskiego w celu utworzenia lepszych połączeń z krajowymi i europejskimi sieciami transportowymi. I cel szczegółowy 4.2 to poprawa koordynacji podmiotu transportu towarowego w celu upowszechnienia rozwiązań multimodalnych przyjaznych środowisku. W ramach wszystkich celów szczegółowych, wspierane będą konkretne działania skupione na kształtowaniu polityki i/lub wdrażanie na szczeblu transnarodowym, a działania te będą obejmowały opracowanie oraz wdrożenie strategii i planów działania, tworzenie, testowanie i wdrażanie narzędzi, przygotowywanie większych inwestycji, wdrażanie działań pilotażowych, w tym inwestycji pilotażowych, a także środki służące budowaniu zdolności, w tym również szkolenia. Całkowity budżet programu, łącznie z wkładem krajowym wynosi około 299 mln euro. Przydział środków z budżetu według osi priorytetowych jest przedstawiony na slajdzie. Dla transportu jest przeznaczonych 35 mln 650 tys 281 euro, co stanowi 12% całego budżetu. Poziom współfinansowania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego różni się w zależności od tego, z którego państwa członkowskiego pochodzą partnerzy projektu. Teraz kilka powiem słów o strukturze zarządzania programem. Na czele stoi komitet monitorujący, jest to organ podejmujący decyzję dotyczący programu Interreg. Instytucja zarządzająca z dodatkowymi funkcjami instytucji certyfikującej odpowiada za zarządzanie programem i bezpośrednio współpracuje z partnerami wiodącymi projektu. Wspólny sekretariat z siedzibą w Wiedniu zajmuje się bieżącą realizacją programu. W każdym z państw członkowskich są umieszczone krajowe punkty kontaktowe, które odpowiadają za program w państwach członkowskich. Za projekt odpowiedzialny jest wiodący partner projektu. Współpracuje on z partnerami danego projektu. Kontrolerzy krajowi, grupa audytorów i instytucja audytowa, ich zadaniem jest kontrola nad prawidłowością przebiegu projektu. Tytuł projektu będącego w przygotowaniu, po polsku brzmi wysokiej jakości pasażerski transport kolejowy dla rozwoju i spójności regionów Europy Środkowej, ale ważniejsze jest angielskie tłumaczenie, ponieważ całość projektu oczywiście musi być opisana po angielsku. I angielska nazwa to [...] co w skrócie oznacza właśnie [...]. Ramowe założenia nowego projektu [...] są przedstawione na slajdzie. Wiodącym partnerem projektu będzie Politechnika Łódzka. Na tym etapie został wybrany cel

szczegółowy 4.1, czyli że będziemy zajmować się poprawą planowania i koordynacji transportu pasażerskiego. Liczba partnerów będzie maksymalnie 12. Budżet brutto do 5 mln euro, czas realizacji 36 miesięcy, a planowany start w pierwszej połowie 2017 roku. Rodzaje działań objętych wsparciem mogą być bardzo różne. Szczegółową uwagę należy zwrócić na promowanie wiedzy na temat polityk i podejście ukierunkowane na wdrażanie konkretnych rozwiązań na szczeblu transnarodowym, a działania takie mogą obejmować opracowanie oraz wdrażanie strategii lub planów działania. Tworzenie, testowanie i wdrażanie określonych narzędzi, przygotowanie inwestycji. Jednak same inwestycje nie są planowane w tym projekcie, natomiast są planowane działania pilotażowe, łącznie z inwestycjami pilotażowymi oraz wdrażanie środków mających na celu tworzenie potencjału, w tym również poprzez organizacje szkoleń. Katalog możliwych działań został sporządzony przez lidera projektu [...], na podstawie wybranych propozycji zawartych w odrzuconym projekcie [...], zaadoptowanych do potrzeb wynikających z gruntownie zmodyfikowanego zakresu projektu, a ponadto z dodatkowych propozycji zgłoszonych podczas wstępnych konsultacji. W kategorii strategii proponuje się opracowanie rozwoju sieci szybkich pasażerskich połączeń kolejowych w Europie Środkowej w perspektywie lat 2030-2050 rozwoju i upowszechnienia w transporcie szynowym systemów zasobnikowych oraz metod pozyskiwania energii ze źródeł niekonwencjonalnych wykorzystania zelektryfikowanego transportu kolejowego i miejskiego, do zapewnienia funkcjonowania gospodarki, przy przerwach w dostawie paliw płynnych jest planowany również, aby zaistniał w tym projekcie projekt programu wieloletniego kolejną w XXI wiek. W ramach prac studialnych proponuje się tematy, które są przedstawione na slajdzie, w przypadku szczegółowego zainteresowania wróć do tego slajd. Plany działania koncentrują się na 5 tematach. Działania pilotażowe również bardzo chętnie przedstawię państwu, jeżeli będą one tematem szczególnego zainteresowania. Narzędzia proponujemy takie jak są przedstawione na slajdzie. Cała gama propozycji działań w ramach edukacji, szkolenia i promocji. Każda z części katalogu jest możliwa do podjęcia przez każdego z partnerów w swoim regionie. Wszystkie części katalogu są otwarte, to znaczy mogą być uzupełnione o własne propozycje partnerów, pod warunkiem oczywiście zgodności z zakresem projektu [...]. Możliwa jest również ich modyfikacja dla ich rozszerzenia i ulepszenia. Katalog jest adresowany jest do wszystkich partnerów wcześniej uczestniczących w projekcie [...], zainteresowanych dalszą współpracą w nowym projekcie, a także do nowych partnerów. Bardzo dziękuję państwu za uwagę.

Prof. Julian Auleytner: Bardzo dziękuję i pan doktor Zajfert.

Dr Michał Zajfert: (aut.) Przedstawię swój punkt widzenia na kwestie transportu także kolejowego, w znacznej mierze spójny zresztą to co przedstawili moi szanowni poprzednicy. Analizując raport konkurencyjności wszystkich państwa świata opracowywany rokrocznie przez Bank Światowy, można dojść do takiego wniosku, że jednym z kluczowych czynników, dla których Polska jest na etapie przejściowym między inwestycyjną, a innowacyjną fazą rozwoju jest właśnie niska jakość infrastruktury kolejowej. Na tym wykresie widać, że pozycja Polski spośród 140 krajów waha się między 60 a 80 pozycją. Ta pozycja spadała, czyli jakość infrastruktury oceniana była coraz gorzej, do roku 2012, potem ta jakość była oceniana lepiej, ale cały czas daleko nam do czołówki. Także wartość tego wskaźnika wyliczana w skali od 0 do 5 mieści się w połowie średniej dla świata. I to też pokazuje, na tle całego świata, nie tylko Europie, a więc obejmując wszystkie państwa świata łącznie z Afryką, jak daleko nam do ideału. Powody, dla których infrastruktura jest miernej jakości, częściowo już były przedstawione, ale chciałem tylko podsumować, że jednym z tych powodów jest prędkość techniczna linii kolejowych w Polsce. Niewiele ponad ¼ polskiej sieci kolejowej ma prędkość powyżej 120 km albo więcej, co w dzisiejszych czasach można uznać za wartość elementarną, podstawową, kwalifikującą sieć kolejową jako spełniającą współczesne wymogi. Chciałem zauważyć, że to, co pokazuje ten wykres to jest prędkość linii, natomiast wykres ten w ogóle nie obejmuje problemów węzłów, a to, jak było już wspomnianie, jest tak naprawdę największą bolączką polskiej sieci kolejowej, której efektem jest to, że pociągi towarowe, jak już było mówione osiągają prędkość handlową mniej więcej 25 km/h. One oczywiście tak wolno nie jadą, bo pociągi towarowe w Polsce kursują między 80-100 km/h, więc nie mamy się czego wstydzić, tylko że one w czasie swojej drogi w większości po prostu stoją na stacjach. I to jest jeden z powodów, dla którego pozycja polskiej infrastruktury kolejowej jest taka a nie inna. Kolejny powód jest czysto ekonomiczny. Mianowicie tak jak we wszystkich innych krajach europejskich infrastruktura kolejowa jest udostępniana przewoźnikom, przewoźnicy płacą za jej dostęp i niestety okazuje się, że Polska jest jednym z najdroższych państw w Unii Europejskiej żądającym najwyższych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej właśnie dla ruchu towarowego. Droższa jest tylko Łotwa. Na szczęście trochę lepiej jest w odniesieniu do ruchu pasażerskiego, nasze stawki są niższe od średniej unijnej. Podsumowując, oczywiście jakość infrastruktury kolejowej jest niska ze względu na sam standard ale także w efekcie nieudolnego zarządzania ruchem kolejowym, co właśnie się objawia niską prędkością pociągów towarowych, wysokimi kosztami dostępu i nieudolnym nadzorem regulatora rynku.

Na szczęście, w obszarze kolejowym pewne kwestie i problemy borykające tę gałąź transportu zostały dostrzeżone i wskazano wprost w tej strategii zalecenia dotyczące właśnie regulatora rynku i dotyczące opłat za dostęp do infrastruktury. Kolejna kwestia to struktura własności infrastruktury, bo obecnie jest sytuacja, która jest nie do końca klarowna, gdzie jedna grupa finansowa jednocześnie ma w swoim portfelu przewoźników kolejowych, jak i zarządców infrastruktury co może rodzić pokusy zachowań nie rynkowych. Kolejna kwestia, o czym wspominałem, to jest nadzór bezstronnego regulatora rynku. Ponadto, o czym także była już mowa, jest konieczny udział państwa w finansowaniu, zarówno utrzymania jak i rozwoju infrastruktury, bo dotychczas często było spotykane takie stanowisko, że mówiąc wprost przewoźnicy kolejowi mają pokryć koszty utrzymania. Efekt jest taki, że właśnie stawki za dostęp do infrastruktury są tak wysokie. I kolejna kwestia, właśnie tylko spełnienie tych warunków pozwoli na realną konkurencję transportu kolejowego z transportem drogowym, gdyż w przypadku transportu drogowego opłaty za korzystanie z tej infrastruktury są nieadekwatne do kosztów utrzymania i rozwoju. Przechodząc do transportu towarowego, ten wykres de facto powtarza się z moimi szanownymi przedmówcami. Podsumuję tylko w ten sposób. Kolej, jak już wspomniano praktycznie utrzymuje przewozy na stałym poziomie podczas gdy transport drogowy i rozwój PKB cały czas rosną. Widać natomiast, że transportochłonność i tempo jego wzrostu jest niższe niż PKB co odzwierciedla zmianę struktury gospodarczej naszego kraju. Mianowicie rozwijają się te gałęzie gospodarki ale nie przemysłu właśnie, które nie są tak transportochłonne i to też niestety właśnie ma odzwierciedlenie w tym, że ten wzrost jest konsumowany przez transport samochodowy, a nie przechodzi on na kolej. Kolej po prostu z technicznego punktu widzenia została stworzona do przewozów masowych. W przypadku takich przewozów osiągnane są największe korzyści skali i ma on wtedy ewidentne przewagi względem transportu samochodowego. Widać to przykładowo po transporcie węgla kamiennego, kiedyś stanowił połowę całych przewozów, w tej chwili mniej więcej jest to 1/3. Natomiast sposobem jakim jednak transport kolejowy może przejść chociaż część ładunków z transportu samochodowego jest transport intermodalny. Na szczęście ten transport, choć nadal marginalny, ma tendencję wzrostową. W szczególności dotyczy to przewozów w kontenerach, co także koresponduje doskonale ze wspomnianym korytarzem z Chin, skąd wszystko jest oczywiście wożone w kontenerach z transportem morskim. Jak widać w przeciągu ostatnich 15 lat takie przewozy koleją w Polsce wzrosły pięciokrotnie. Od dłuższego czasu mówi się o różnych systemach transportu intermodalnego m.in. obejmującego przewóz pojazdów ciężarowych koleją. Przez wiele lat to się kończyło na sferze deklaratywnej. Na szczęście od 2011 roku jest widoczne zainteresowanie i wzrost

przewozów naczep ciężarowych transportem kolejowym. Nadal są to oczywiście jakieś promile całej wielkości przewozów, ale pokazuje to, że jest to możliwe, racjonalne ekonomicznie i ma perspektywy rozwoju. Przewozy intermodalne niestety mają tę wadę, że pojawia się w czasie ich realizacji koszt przeładunku i także koszty taboru transportowego. Po prostu fizycznie ktoś musi ponieść koszty zarówno tej platformy na której jedzie tir jak i samego tira. Jest też problem efektywności transportowej. Po prostu stosunek użytecznej masy przewożonego ładunku w takim zestawie jest relatywnie mały, bo oprócz ładunku przewożony jest samochód ciężarowy, bądź inne naczynie transportowe, i pociąg - platformy kolejowe, lokomotywy i to wszystko obniża wydajność, efektywność transportową. Niewątpliwie mimo wszystko transport intermodalny jest tutaj moim zdaniem bardzo istotnym i przyszłościowym rozwiązaniem. Pozwala jednak na osiągnięcie korzyści dopiero przy większych odległościach przewozu, kiedy wspomniane wcześniej wady zostaną zniweczone i głównie to dotyczy transportu międzynarodowego. Chciałem teraz przejść do tematu przewozów pasażerskich. Ogólnie oceniam perspektywę tego transportu w Polsce pozytywnie, z tego powodu, że Polska jest relatywnie małym krajem w związku z czym konkurencja transportu lotniczego nie stanowi zagrożenia. Natomiast konkurencja transportu drogowego właściwie może rywalizować tylko cenowo, bo poza tym nie ma nic atrakcyjnego do zaproponowania w związku z problemem kongestii ruchu na wszystkich drogowych szlakach komunikacyjnych, w szczególności w centrach miast, bo zazwyczaj ludzie dojeżdżają do centrów miast. Także korzystną perspektywą jest to, że ustawowo został ustanowiony wybór przewoźników na drodze przetargów. Niestety życie trochę się rozjeżdża z deklaracją i w rzeczywistości te przetargi są albo nie zawierane, albo są zawierane w sposób wadliwy. Ten system nie działa poprawnie i dotyczy to zarówno przewozów regionalnych, o których pewnie większość wie, ale w takim samym stopniu dotyczy też przewozów dalekobieżnych, które również są dotowane przez państwo. Normalnym rozwiązaniem, które w jakiejś mierze funkcjonuje w Polsce, jest świadczenie usług w zakresie transportu publicznego poprzez organizowane ich w oparciu o przetarg, który, jeżeli zostanie zawarta racjonalna specyfikacja, pozwoli na rzeczywistą rywalizację i wybór najlepszej oferty, najlepszego przewoźnika kolejowego. Niestety praktyka ostatnich 10-15 lat wskazuje, że w większości wypadków specyfikacja przetargów na takie przewozy była tak konstruowana, że faworyzowała jednego przewoźnika, czyli była spółką PKP Przewozy Regionalne. Innym rozwiązaniem stosowanym w Polsce są bezpośrednie umowy zawierane z przewoźnikiem kolejowym. Rozwiązaniem ogólnie gorszym od przetargów, ale lepszym jest świadczenie takich usług przez podmiot wewnętrzny a więc koleje samorządowe. W tej chwili 6 województw zdecydowało się zorganizować własne koleje samorządowe. Mają one tą zaletę,

w stosunku do wspomnianych przewozów regionalnych, że samorzady są zainteresowane modernizowaniem taboru, inwestycjami i generalnie mają większy wpływ na takich przewoźników. Najgorszym rozwiązaniem oczywiście jest bezpośrednio zawieranie umowy z podmiotem dominującym na rynku, czyli wspomnianymi Przewozami Regionalnymi. Chciałem się chwilę przyjrzeć tej spółce, ponieważ jest ona w tej chwili przewoźnikiem ogólnopolskim. Do niedawna wszystkie jego udziały były własnością samorządów terytorialnych. To się ostatnio zmieniło w ramach kolejnej akcji oddłużania. Udział samorządów zmalał do 49%, w efekcie samorzady nie mają tak naprawdę nic do powiedzenia na temat tego, co ta spółka robi. Prostym zadaniem samorządu jest teraz pokrywanie deficytu tej spółki. Jednocześnie z drugiej kieszeni samorzady muszą wyciągać pieniądze płacąc tej samej spółce Przewozy Regionalne za usługi, które są zmuszane zamawiać u niej na najbliższe 3 lata. Tak jak mówiłem 6 województw powołało własne koleje samorządowe. To jest rozwiązanie lepsze, ale nie pozbawione wad, gdyż jest to rodzaj lokalnego monopolisty. De facto państwo prowadzi działalność gospodarczą i także widoczne są tu wpływy grup interesów. Pomimo tych wad w ostatnim 15-leciu, jak widać na tym wykresie, przewozy pasażerskie w obszarze właśnie regionalnym powróciły do stanu sprzed 15 lat, przy czym, jak widać, jest to właśnie zasługa wspomnianych kolei samorządowych, a nie Przewozów Regionalnych, których udział i przewozy systematycznie maleją. W przewozach dalekobieżnych, o których się mniej mówi, niestety sytuacja też tak naprawdę nie jest lepsza. Posłużę się przykładem linii Łódź-Warszawa, na której w tej chwili funkcjonuje 4 przewoźników. Nie jest to oczywiście normalna rynkowa rywalizacja, większość pociągów obsługuje spółka PKP Intercity. I w ostatnich miesiącach spółka Intercity zażądała od Ministerstwa dopłaty za uruchomienie pociągów właśnie na tej linii, tłumacząc, że o ile pociągi w godzinach szczytu pokrywają koszty, o tyle pozostałe nie. I oni w związku z tym żądają dopłaty. Ministerstwo, z tego co wiem, zgodziło się na takie dictum. Nie jest to rozwiązanie racjonalne i uzasadnione ekonomicznie, najprostszym rozwiązaniem jest ogłosić przetarg kto w takim razie ma ochotę obsłużyć wszystkie pociągi między Łodzią a Warszawą. Jak widać w tej chwili jest 4 przewoźników, na pewno któryś by to zrobił taniej od spółki PKP Intercity. Niestety Intercity także ma inne grzechy, ograniczę się do tego zdjęcia, była mowa o nowoczesnym taborze, tak wygląda nowoczesny tabor spółki Intercity (elektryczne zespoły ED74) sfinansowany ze środków Unii Europejskiej, nie używany i odstawiony od dwóch lat. Konsekwencją obecnej sytuacji właśnie w ruchu pasażerskim jest ograniczenie mobilności społeczności, marginalizacja peryferii i wyludnienie. Także konsekwencją tego są złe perspektywy dla ruchu towarowego, bo ograniczenie ruchu pasażerskiego sprawia, że wiele

linii jest po prostu zamykanych, bo nic na nich nie jeździ dzisiaj, a wcale nie jest powiedziane, że nie będzie tak w najbliższej przyszłości. Były takie przypadki, że ruch wracał na linie kolejowe. Oczywiście to jest też sprzeczne ze Strategią Rozwoju Transportu Kolejowego. Może zakończę taką kwestią, że dlaczego wprowadzane rozwiązania nie doprowadziły do takiego efektu jakiego byśmy chcieli. W mojej ocenie istotna jest kwestia asymetrii informacji. Mianowicie ustawodawca dążył do wykreowania konkurencji na rynku kolejowym, robił to najlepiej jak umiał. Niestety grupy interesów, czyli zarówno zarząd kolei, czyli grupy PKP, związki zawodowe, jak i właściciel kolei, czyli Ministerstwo Infrastruktury dążyły tak naprawdę do utrzymania dotychczasowej pozycji. Dziękuję bardzo za uwagę.

Prof. Julian Auleytner: Dziękuję państwu prelegentom, mamy mało czasu, bardzo bym prosił, chciałbym zapytać kto chce zabrać głos. Proszę o podniesienie. Prosiłbym mniej więcej o najwyżej 2 minuty, bo musimy mieć na podsumowanie.

Agata Jażdżik-Osmólska Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie: Chciałam tutaj, może powinnam na koniec akurat ten temat, ale dostałam pierwszy głos, dziękuję. Chciałam wyeksponować społeczny argument na korzyść potrzeby intensywnego rozwoju transportu kolejowego. Ten argument, tutaj wspomniane już koszty transportu drogowego. Mój zakład co roku liczy na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego koszty wypadków drogowych i kolizji drogowych. W Polsce tracimy co roku 50 mld z tego tytułu rocznie. To znaczy około 25%, czyli 25 mld to są koszty utraconego PKP, pozostałe koszty to są koszty operacyjno-administracyjne. Może po prostu nas już najzwyczajniej nie stać na nie doinwestowanie inwestycji kolejowych transportu kolejowego, który jest najmniej wypadkogennym środkiem transportu. Może nawet jest to społecznie nie akceptowalne. Ale żeby to było społecznie nie akceptowalne, musiało być funkcjonować społeczeństwo świadome tego co daje transport kolejowy, a co daje transport drogowy. Mówimy o dużych walorach transportu oczywiście jako takiego. Natomiast proszę brać pod uwagę to, takie wyniki nawet prowadzonego przez nas badania skłonności do zapłaty z polskiego społeczeństwa za redukcję ryzyka w ruchu drogowym. Z tego badania wyszło rzeczywiście Polacy wiedzą, potrzebują bezpieczeństwa w transporcie, natomiast nie są skłonni wiele zapłacić za poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, to znaczy, że nie upatrują w ruchu drogowym niebezpieczeństwa. I to się wiąże z takim przekonaniem, że drogi są bezpiecznym

środkiem transportu i nie widać tutaj roli dla transportu kolejowego. Kończąc swoją wypowiedź zmierzam do tego, że poprawa infrastruktury kolejowej jest bardzo potrzebna, ale bez takich, stworzenia społecznych uwarunkowań, żeby ta kolej była widziana i była potrzebna bez tworzenia właśnie lobby kolejowego, bez społecznego upublicznienia tego problemu, tej potrzeby, możliwe że same inwestycje mogą nie wystarczać. Dziękuję bardzo.

Tomasz Brok Narodowy Instytut Studiów Strategicznych: Ja mam kilka pytań, chodzi mi głównie o to, bardzo piękne prezentacje wszystkie mówiące o 30 latach spuścizny naszej na rynku kolejowym. Chciałem zapytać jaki interes Polski w rozwoju tych głównych arterii międzypaństwowych widzą państwo bezpośrednio. Bo interes będzie, tylko chodzi mi o głównie interes nasz ekonomiczny, jak to się ma przełożyć. To jest jedna rzecz. Jaką państwo mają wiedzę na temat zamawianych komponentów, pojazdów szynowych i całej infrastruktury jeżeli chodzi o rynek Polski. Jaki jest procent kapitału polskich przedsiębiorstw w zamawianych pojazdach. I jaką... trzecie pytanie to jest takie, jak samorzady są wyedukowane do takich, a nie innych zamówień publicznych, czyli pojazdów szynowych.

Prof. Julian Auleytner: Dziękuję.

Dr Stefan Gołębiewski: Przepracowałem na kolei około 40 lat. w zakresie taryf, cen, czyli kosztów cen za przewozy towarowe i pasażerskie. Teraz, ponieważ 3 minuty jest to nie mogę tutaj rozwijać, jakiejś tam analityki robić, ale ostatnio zajmuje się nadal, w tym część artykułów piszę i stwierdzam, że ilość przejazdów pasażerskich za średnią płacę zmalała do lat 80-tych, obecnie zmalała około 60%, czyli jak zdrożały przejazdy pasażerskie. Z tymże to zależy i to się waha w jakimi kategoriami pociągu prawda, ekspresowych, pospiesznych, ale taka jest obecnie tendencja, że coraz mniej, coraz mniej przejazdów można uzyskać. Więc tak w latach, na początku lat 90tych, tak jak w całej gospodarce państwo wiecie przeżyliśmy, tu wszyscy wiekowi jesteśmy, to była taka polityka, że wolność, wolność gospodarcza i tak nieograniczenie dopuszczono transport samochodowy do rynku, nieograniczony, a skutki są takie, za 25 lat na drogach zginęło około 150 tys. osób, a rannych ponad 1 mln 100 tys. koszty społeczne w budżecie państwa wahają się w zależności od roku 20-25 mld rocznie, zależy w jakim roku. To jest prawie 10% budżetu państwa rocznie i to mało co, ale to jak wiadomo państwo wiecie, że uczestniczą instytucje takie bezpieczeństwa jak policja, służba...

Prof. Julian Auleytner: Proszę o konkluzję, bo czas mamy niestety ograniczony. Przepraszam bardzo, ale musimy kończyć.

Dr Stefan Gołębiowski: Austria, Szwajcaria ograniczają transport samochodowy na kolej, wszystko na kolej prawie, a u nas tak dopuszczono do tego.

Prof. Julian Auleytner: Dziękuję bardzo.

[...]

Prof. Julian Auleytner: Dziękuję bardzo. Tutaj pan prosił głos i ostatni głos będzie tutaj u pana dobrze?

Stanisław Dymura: Ja nie chciałbym się głęboko wypowiadać, tylko mam pytania. chciałbym, że tak powiem na tle historii tych 25 lat i pokazywania przyszłości pokazać na naszych polskich warunkach oczywiście z sąsiadami tą konkurencję między transportem drogowym kolejowym, lotniczym i rzeczowym, który jest najatrakcyjniejszy. Osobiście ja nie widziałem jeszcze w Polsce autostrady. Same jakieś dróżki szybkiego ruchu, dwupasmowe, nie ma nigdzie 3, 4 pasa tylko jeden pas najczęściej jakaś maszyna pracuje na uboczu. Dlaczego my tutaj pani mówi, pani profesor mówiła, dlaczego my nie patrzymy na infrastrukturę taką, która jest dzisiaj robiona przez kraje bogatsze bardziej rozwinięte do przodu, tylko robimy starocie takie lat 50-tych, 60-tych starej Unii Europejskiej, takie są nasze szlaki, gdzie las tam jest ograniczone jakieś tam balustrady i tym podobne. Ja mam pytanie, czy na dzień dzisiejszy w perspektywie rozwoju, to co mówi pan premier Morawiecki, czy będzie takie zainteresowanie rozwojem transportu kolejowego w kontekście Warszawa-Gdańsk-Wrocław-Poznań. Te aglomeracje ściągają, a ubywa torów ubywa i tak dalej, dlatego tutaj spoglądam na to, czy obojętnie, czy to jest spółka, czy to jest samorządowy, czy ma popyt na daną usługę na daną [...]. I muszę powiedzieć, teraz się mniej [...] po Europie, ale jeszcze X lat temu, ostatnie pytanie, to przejeżdżając przez Szwajcarię, czy przejeżdżając przez Austrię, Wiedeń nie widziałem ciężarówek, a widziałem dziesiątki pociągów, na których stały tiry i przewożone były przez te kraje. A więc oni sobie, czy te kraje sobie po prostu nie robią kłopotów ochrony środowiska...

Prof. Julian Auleytner: dziękuję bardzo i ostatni głos bardzo proszę.

Jan Woroniecki, Społeczna Akademia Nauk: (aut.) Dziękuję panie profesorze, trzy uwagi. Pierwsza w postaci pewnej konkluzji. To do czego doszło i to co wynika z państwa wypowiedzi,

to głębokie zakłócenie funkcjonalności albo specjalizacji gałęzi między gałęziami transportu w Polsce, bo prawie wszystko już teraz jeździ drogą, pasażerowie i ładunki. Również w sensie pokonywania odległości obserwujemy to zakłócenie, bo co prawda samochody są oczywiście lepsze od kolei na małe odległości do przewozu czy to ładunków, czy pasażerów, ale inaczej wygląda sprawa na duże odległości. Przewozy intermodalne się nie bardzo przyjęły, poza przewozem samochodów koleją na małą skalę, chociaż były pod presją ekologiczną podejmowano takie próby. Szybkie koleje? Było o tym dużo mowy, jako konkurencji dla lotnictwa krajowego i oczywiście transportu drogowego nie tylko prywatnymi samochodami, ale autobusami, których też przybywa. Znowuż transport drogowy! Nawet skąpi Szkoci organizują nam linię. A gdzie tu kolej? Przy czym śródlądowy dla przewozów masowych właściwie w Polsce nie konkuruje, bo jest totalnie zaniedbany. I są plany, ale jeszcze mniej realne, niż kolejowe. Świadczy to dowodnie o kompletnym braku polityki transportowej, braku wizji transportu pod kątem komplementarności różnych gałęzi. I na koniec tylko pytanie, czy rzeczywiście państwo sądzicie, że w tej sytuacji, do której doprowadzono, uda się chociażby odzyskać, już nie mówię więcej, miejsce dla kolei, szczególnie bez szybkich kolei acz te służą niemal wyłącznie przewozowi osób?

Prof. Julian Auleytner: Dziękuję bardzo. Pan Zajfert otwiera głosy podsumowujące, bardzo proszę panie doktorze.

Dr Michał Zajfert: (aut.) Ja się oczywiście zgadzam z głosami z Sali, większość szczegółowych głosów pozwolę sobie zostawić moim szanownym towarzyszom prelegentom, bo to głównie ich dotyczy. Kwestia transportu intermodalnego, bo tę kwestię ja poruszałem, wbrew temu co pan mówi jednak jest w tej chwili tendencja wzrostowa, przykład Austrii, przykład Szwajcarii, to są państwa, których administracyjnie ograniczono ruch pojazdów drogowych. I to w ten sposób osiągnięto. Oczywiście tak naprawdę nie ma żadnych przeszkód, żeby w Polsce wprowadzić analogiczne ograniczenia. Jest to pewnie decyzja tak naprawdę polityczna i to jest powód dla którego takie decyzje nie są podejmowane, bo ekonomicznie jest to jak najbardziej do zrobienia. Były próby przewożenia zestawów drogowych, czyli tirów linią szerokotorową LHS, czyli próby wyeliminowania tirów, które nam w tej chwili jeżdżą w poprzek Polski z Rosji i Litwy na Zachód i tarasują nam autostrady oraz użytkują je nie ponosząc za to żadnych kosztów. Ten akurat aspekt niestety spelz na niczym, jest to kwestia

polityki państwa, chcielibyśmy oczywiście wszyscy, żeby ona była otwarta wobec transportu kolejowego, a nie drogowego, ale niestety wiele osób takie decyzje podejmuje nie ze względu na dobro państwa, tylko ze względu na swoje korzyści i nie chce się narażać niepopularnymi decyzjami ograniczającymi transport drogowy. Na tym może bym chciał zakończyć.

Prof. Julian Auleytner: Bardzo proszę, pani profesor. Z wielką troską to zagadnienie rozumiemy. Wniosek jest oczywisty, to oczywiście jest kwestia polityki, prowadzonej polityki i ta sytuacja, którą mamy teraz w transporcie szynowym będzie w tej chwili trudna do zmiany. Ja reprezentuje środowisko akademickie i mnie się wydaje, że ono jest na pewno nastawione na te zmiany i jest elastyczne i gotowe do podjęcia nowych wyzwań, czekamy na decyzje polityczne, dziękuję bardzo.

Prof. Marek Bartosik: Teraz na mnie kolej przyszła proszę państwa. Poruszonych zostało kilka spraw i w tak krótkim czasie naprawdę trudno w ogóle je omówić, bo by to było chyba przynajmniej jeszcze jedno seminarium, jeżeli nie więcej. Natomiast pierwsza zasadnicza sprawa. Nie od dzisiaj, bo to jest właściwie odwieczny konflikt między transportem drogowym, a kolejowym, a ściślej pomiędzy lobbystami jednego i drugiego sektora. To se trzeba wyraźnie powiedzieć. Sprawa jest pozaekonomiczna w tym sensie, że ma swoje podłoże nazwijmy to nieformalno-polityczne. Przemienne wpływy sektora paliwowo-drogowego są znane na świecie nie tylko w naszym kraju i interes, który jest reprezentowany przez ten sektor, jest interesem olbrzymim. Z tym się wiążą zupełnie inne sektory wykonawcze, w przypadku inwestycji pieniędzy publicznych w jeden i drugi sektor, stąd powstają sytuacje konfliktowe bez właściwej polityki transportowej i gospodarczej. I tutaj podzielam te poglądy, które w pytaniach kwestionowały, że brak u nas polityki i wizji transportu, a ściślej, brak jej ciągłości. Wręcz przeciwnie, występują elementy od ściany, do ściany, ale jeżeli przez 25 lat dzięki określonym decyzjom publicznym, czyli organów rządowych generalnie rzecz biorąc. Nie mam na myśli oczywiście ostatniego rządu, tylko wszystkie poprzednie, występuje określona tendencja odmienna od tego, do czego zmierza zjednoczona Europa, to znaczy, że w tym kierunku Europy działają siły wbrew procesom zestandaryzowanym w skali całego kontynentu. I dlatego jesteśmy 30 lat zapóźnieni jeśli chodzi o transport kolejowy, bo jeśli chodzi o drogowy to nie. Natomiast brak konkurencyjności kolei, tutaj była wspomniana sprawa przewozów pasażerskich. Na to, ja pokazywałem tam wykres. Proszę państwa, jest to, jeśli chodzi o

przewozy pasażerskie w 25-leciu, generalnie rzecz biorąc spadek, jeśli chodzi o transport publiczny samochodowy o jakieś 55%, a jeśli chodzi o kolej 65. Ja tu liczę pracę przewozową, nie miliony pasażerów, bo to są troszeczkę inne wtedy wartości procentowe. Jeśli chodzi o liczbę pasażerów to spadek transportu samochodowego jest o 80% w stosunku do tego. Ale jeżeli weźmiemy proszę państwa, tutaj główną sprawę dotyczącą transportu szynowego, to jest transport towarowy, to wyniki 1 do 5, albo połowa tego co było 25 lat temu mówią same za siebie. Podzielam pogląd, że Chińczycy nie potrzebują bramy, bo oni tu już są, ale jak w tym znanym dowcipie z czasów Breżniewa na szczęście nie przyszli wszyscy. W związku z tym, mam nadzieję, że ten proces handlu europejskiego jeśli chodzi o kontakty z Chinami, on się będzie rozwijał, bo to w tej chwili czas nie pozwala na szersze omówienie tej sprawy, ale to nie jest tak, że Europa nie ma czego sprzedawać do Chin. Jakkolwiek bardzo u nas popularne jest stwierdzenie, że te małe biedne paluszki chińskich dzieci pracują na niskie ceny podstawowych wyrobów masowo eksportowanych z Chin do Europy. Sprawa nie jest aż taka prosta, natomiast pociągi proszę państwa, które w tej chwili już jeżdżą tym szlakiem północnym, one będą jeździć, a te programy, które dotyczą modernizacji korytarza transsyberyjskiego i budowy kolei dużych prędkości to są fakty, które wchodzi w fazę realizacji. W związku z tym, musimy się z tym liczyć, że to będzie. I teraz albo my pozostaniemy na swoich pozycjach, jeśli chodzi o przepustowość sieci kolejowej, albo zdecydujemy się na odwrócenie niekorzystnych tendencji we wsparciu publicznym dla transportu drogowego i kolejowego po to, żeby właśnie w transporcie kolejowym zyskać tutaj poziom pozwalający na udział w tym procesie wysoce opłacalnym pod względem ekonomicznym. To będzie właśnie to wzorowanie infrastruktury na tych bogatszych państwach, bo to jest ta tendencja, która jest wyraźnie widoczna, zwłaszcza, o czym tutaj nie mówiliśmy dzisiaj, że istnieje bardzo poważne zagrożenie. Ja wspominałem tylko hasłowo o tym, w postaci kryzysu na rynku paliw płynnych. Powszechną informacją jest, że wyczerpują się zasoby światowej ropy naftowej, a nowe odkrycia są na poziomie 1/6 eksploatacji.

[...]

Prof. Marek Bartosik: Słucham? A skąd ta energia elektryczna? To jest problem. Proszę państwa, my zapominamy, że kryzys dotyczy źródeł energii pierwotnej, ale to jest sprawa na osobne seminarium, nie mogę tutaj tego po prostu rozwijać. Natomiast ropa światowa, to jest [...] 40 lat. Od czasów kiedy teoria [...] i [...] z Teksasu przewidział z dokładnością do dwóch lat

przewidział kryzys w postaci Peak Oil amerykańskiego wydobycia, jego teoria w odniesieniu do innych źródeł ropy też się sprawdza. I w związku z tym, my mamy sytuację, w której transport rzeczywiście zasilany energią elektryczną jest właściwie jedynym znanym alternatywnym rozwiązaniem dla transportu drogowego w sytuacji bądź to zakłócenia rynku paliw płynnych, bądź zaburzeń związanych z jakąś sytuacją konfliktową w tym regionie świata, o co wcale jak widać nie jest tak trudno, byleby to się nie rozwijało, ja jestem z natury pacyfistą. Podzielam wyrażony tutaj pogląd, że zakłócenie specjalizacji różnych rodzajów transportu jest właściwie i objawem i skutkiem tej sytuacji, to taka dwoistość tego czynnika, tej sytuacji, która wiąże się z publicznym wsparciem dla transportu i polityką transportową rządu w tym zakresie różniącą się niestety od naszych sąsiadów, ale my za wszelką cenę, musimy zainwestować w transport kolejowy, tu wygłaszam swój osobisty pogląd po to, żeby uniknąć stosowania przez sąsiadów technologii obejściowej pod hasłem, że my jesteśmy czarną dziurą w sieci transportu kolejowego Europy.

Prof. Julian Auleytner: Pan prof. Sitarz jako ostatni. Bardzo proszę.

Prof. Marek Sitarz: Ja krótko, bo czas ucieka. Proszę państwa, ja uważam, że decyzje transportowe, strategiczne w infrastrukturze podejmują politycy i ja to zakładam, że tak powinno być. Dwa, jeżeli zakładamy, że przez ostatnie 20-30 lat ten transport ciągle spada idzie nie w tym kierunku co trzeba, to uważam, że mamy tych samych doradców co byli 20 lat temu, są ci sami. Dwa, że brakuje nam dobrych ekspertów, przykładem jest Szwajcaria. Bilet wspólny na wszystkie środki, łącznie z kolejkami jest od 1887 roku. Dwa, jeżeli ktoś się zna na kolei to wie, że nawet jak prędkość zwiększymy do 200 km/h jako infrastruktura, a puścimy transport towarowy i pasażerski, to prędkość się zdecydowanie obniży, nawet do tej co była to jest druga rzecz. Trzecia rzecz, mogę powiedzieć, że Szwajcarzy pomyśleli jak to zrobić. W związku z tym jak tam przedsiębiorca chce mieć połączenie z koleją, to po prostu bierze, składa podanie i mu w bocznicy budują połączenie z koleją za darmo. U nas jak składa się na centrum logistyczne podanie, żeby zrobić bocznice to mówią, że niech se sam ktoś wybuduje, w związku z tym, on bierze, asfaltuje i tiry tam przyjeżdżają i mają na placu gotowe. Proszę państwa, mało czasu jest, jest dużo ciekawych rzeczy, szczerze mówiąc niektóre rzeczy moi studenci by też wiedzieli, że trzeba inaczej to robić. Dziękuję.

Prof. Julian Auleytner: Proszę państwa, przepraszam za te skrótowe dzisiaj. Niestety wynikają one z faktu, że jak powiedziałem na początku goście są spoza Warszawy. Ale chciałem podziękować bardzo serdecznie naszym prelegentom, każdy z naszych prelegentów, zgodnie ze zwyczajem, jaki panuje w tej Sali dostaje list z podziękowaniem o następującej treści: „W imieniu władz PTE oraz własnym serdecznie dziękuję Pani/Panu profesorowi za wystąpienie w debacie pt. Strategia rozwoju infrastruktury – Transport XXI w., w ramach cyklu Forum Myśli Strategicznej. Jednocześnie zachęcam do odwiedzenia naszej strony internetowej, na której zostanie zamieszczony stenogram dyskusji oraz galeria zdjęć”. Pani profesor Szychta razem z książką, która została na tą okoliczność przygotowana. Pan prof. Sitarz również z książką. Pan prof. Marek Bartosik, który jest już specjalistą od polityki transportu, znakomicie to zostało dzisiaj przedstawione. Pan dr Michał Zajfert chciałem bardzo serdecznie podziękować za wkład, wręczyć te dokumenty. Chcę powiedzieć państwu, że w 2011 roku wyszła encyklopedia dotycząca kolei. Pan prof. Sitarz to zna. I to jest taki atlas, to jest atlas linii kolejowych, które zostały zlikwidowane. Świetny atlas, który pokazuje kiedy zostały te linie wybudowane, kto był operatorem, w jakim czasie były likwidowane [...] nam uświadamia jaki potencjał i aktywa polskich linii kolejowych były ograniczane rok po roku. Druga sprawa, taki dodatek. Otóż 20 parę lat temu miałem okazję współpracować z Siemensem, którego inżynierowie emerytowani zostali zatrudnieni przez Chińczyków do zbudowania linii kolejowych i do zbudowania w ogóle od podstaw kolei. Ponieważ inżynierowie nie emeryci w Niemczech byli za drogi, wobec tego Chińczycy kupili sobie kwalifikacje Niemców, którzy byli emerytowani a zajmowali się wcześniej kolejnictwem i pracowali w Siemensie i dzisiaj mamy efekt. Potrzeba na to jednego pokolenia jak się okazuje. Bardzo serdecznie państwu dziękuję, życzę wesołych świąt i jednocześnie odwiedzenia naszej strony, a naszym prelegentom namawiam na to, żeby zostawili ślad na piśmie, ponieważ będziemy chcieli to drukować. [...]

Dziękuję bardzo, ja chciałem na ręce pana profesora w imieniu nas wszystkich złożyć serdecznie podziękowania za przemiłe podziękowania i prezenty, a państwa chciałem zachęcić do zapoznania się z dwoma dokumentami. Pierwszy to jest program budowy linii dużych prędkości w Polsce, stan realizacji 2016, opracowanie instytutu kolejnictwa. A drugim, to jest KPK, czyli Krajowy Program Kolejowy z sierpnia projekt najnowszy tego roku, osoby zainteresowane na pewno znajdą tam odpowiedzi na bardzo wiele pytań, na które dzisiaj nie zdążyliśmy odpowiedzieć.