

PODSUMOWANIE DEBATY TRANSPORT SZYNOWY XXI WIEKU DLA POLSKI

1. Uczestniczący w debacie nt. *Transport szynowy XXI wieku dla Polski – Renesans czy stagnacja* uznają inicjatywę kierownictwa Międzynarodowych Targów Poznańskich zorganizowania takiej formy dyskusji za bardzo cenną, a organizację i oprawę spotkania za zasługującą na uznanie i podziękowanie. Warto zatem w przyszłości kontynuować to przedsięwzięcie, wzbogacając je o nowe elementy, tak aby doprowadzić do utworzenia **KOALICJI NA RZECZ KOLEI** – na wzór Allianz pro Schiene, funkcjonującej w Niemczech.
2. Istnieje potrzeba włączenia zaplecza naukowo-badawczego do poszukiwań teoretycznych modeli (i ich weryfikacji) oraz rozwiązań funkcjonowania transportu kolejowego w obecnych warunkach, diametralnie zmienionych w stosunku do wzorów z XIX w., a do nich odnoszą się zarówno teoretycy, jak i praktycy. Dlatego prowadzone od 20 lat reformy kolei przebiegają według wizji polityków, nie uwzględniającej dłuższej perspektywy czasowej, która na kolei jest niezbędna.
3. W dyskusji przeważał pogląd, iż kolej ma wiele cech wyróżniających ją wśród zbioru podmiotów gospodarczych. Ta specyfika powinna być uwzględniana w działaniach władz rządowych i samorządowych, parlamentu oraz zarządów podmiotów kolejowych, szczególnie w dziedzinie komunikacji ze społeczeństwem.
4. Stan kolei w Polsce nie jest tak dramatyczny, jak widzą go skrajni pesymiści, ale na tyle zły, że wymaga podejmowania natychmiastowych działań przez rząd oraz samą kolej. Przyczyną podstawową obecnego stanu kolejnictwa jest wieloletnie niedofinansowanie, powodujące ugruntowywanie nierównych warunków funkcjonowania w porównaniu z transportem drogowym. Mając świadomość, że zrównanie tych warunków drogą podniesienia stawek dostępu do infrastruktury dla samochodów, czy pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych byłoby zabójcze dla transportu drogowego, uczestnicy uznali, iż niezbędne jest znaczne zwiększenie nakładów na kolej z budżetu państwa i samorządów. Alternatywą może być jedynie znaczne zmniejszenie majątku trwałego (w tym zamknięcie kilku tysięcy kilometrów linii) kolei.
5. Jednym z ważnych tematów rozpatrywanych podczas debaty było usamorządowanie przewozów regionalnych. Operacja ta wykazała: po pierwsze, jakie są rzeczywiste koszty przewozów regionalnych i po drugie

szereg niedopracowanych szczegółów, ale per saldo było to rozwiązanie całkowicie słuszne. Potwierdzają to doświadczenia zagraniczne, w tym rozwiązania prezentowane przez specjalistów niemieckich dla Berlina – Brandenburgii. Jednocześnie uznano, że w przewozach pasażerskich forma konkurencji regulowanej jest najwłaściwsza.

6. Jednym z ważnych segmentów rynku transportowego, który może stanowić szansę dla kolei są przewozy kombinowane. Dotychczas koncentrują się one na transporcie kontenerów. Na pewno i w przyszłości pozostanie on dominującym, z możliwością dodatkowego angażowania kolei w portach i na ten problem Ministerstwo Infrastruktury oraz przedsiębiorstwa przewozu towarów powinny zwrócić uwagę. W tej dziedzinie na rekomendację zasługują rozwiązania wprowadzane w porcie Hamburg, prezentowane podczas debaty.
7. Pewne wątpliwości w dyskusji wywołała kwestia kolei dużych prędkości, szczególnie w kontekście zaawansowanej modernizacji linii Warszawa – Poznań i Warszawa – Łódź. Po wyjaśnieniach, uczestnicy zgodnie potwierdzili, iż polski program budowy KDP jest szansą dla kolei i powinien być bezwzględnie realizowany.