



Wyzwania wciąż przed nami

o zmianach w transporcie
i jego otoczeniu
rozmawiamy
z dr hab. Janą Pieriegud
z Katedry Transportu
Szkoły Głównej Handlowej
w Warszawie

Iwo Nowak: *W ubiegłym roku obchodziliśmy pierwsze dziesięciolecie Polski w strukturach Unii Europejskiej. Jak można ocenić zmiany, które zaszły w polskim systemie transportowym po przystąpieniu do Unii Europejskiej?*

Jana Pieriegud: Przez wielu ekspertów i menedżerów 10 lat obecności Polski w UE uważane jest za bezprecedensowy okres w rozwoju branży TSL. W ocenie Ministerstwa Rozwoju i Infrastruktury, zawartej w raporcie „Polska w UE. Bilans dziesięciolecia” – 10 lat w UE przyniosło dynamiczny rozwój naszego systemu transportowego. Do osiągnięć, które znalazły się w raporcie pt. „Polskie 10 lat w Unii” (przygotowanym przez MSZ), zaliczono budowę autostrad i dróg ekspresowych oraz umiędzynarodowienie transportu samochodowego. Po przystąpieniu Polski do UE nakłady inwestycyjne na rozbudowę sieci dróg krajowej wyniosły 124 mld zł, z czego ponad 100 mld zł poniesiono w latach 2008 - 2013. W latach 2004 - 2013 w Polsce zbudowano lub zmodernizowano łącznie ponad 2000 km dróg ekspresowych i autostrad, a także ponad 14 000 km dróg krajowych i samorządowych.

W latach 2004 - 2013 transport drogowy oraz motoryzacja indywidualna przeżyły etap dynamicznego rozwoju ilościowego. Transport drogowy wiązał się z wykonaniem zadań, które zwiększały swój wolumen wraz ze wzrostem produkcji przemysłowej, wymiany towarowej na rynku krajowym oraz w ramach handlu zagranicznego. W przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu drogowego zanotowano efekty modernizacji taboru. Od momentu przystąpienia Polski do UE lotnictwo i przewozy intermodalne były najbardziej dynamicznie rozwijającymi się segmentami rynku transportowego. Zwiększyła się efektywność transportu miejskiego.

Przeprowadzone w Katedrze Transportu SGH badania pozwoliły potwierdzić pozytywne zmiany w systemie transportowym Polski w latach 2004 - 2013. Mimo że w wielu obszarach udało się nadrobić zaległości, w niektórych z nich dystans Polski do innych krajów UE nadal pozostaje dość duży. Wskazują na to również wyniki raportu Komisji Europejskiej z kwietnia 2014 roku, zawierający zestawienie wyników dotyczących stanu transportu w krajach UE (*EU Transport Scoreboard*). W zestawieniu wzięto pod uwagę 4 gałęzie transportu: kolejowy, drogowy, lotniczy i morski. Systemy transportowe krajów członkowskich były oceniane według 8 kryteriów. Nawet jeżeli weźmiemy pod uwagę pewne niedoskonałości w metodologii oceny (na przykład dane statystyczne wykorzystywane w międzynarodowych rankingach oparte są o informacje sprzed kilku lat), wskaźniki dla Polski w zakresie bezpieczeństwa ruchu czy jakości infrastruktury na tle innych krajów wciąż są zbyt niskie. Latem tego roku powinna ukazać się monografia zawierająca syntetyczne wyniki naszych badań.

I.N.: *Jak wiemy, transport kolejowy od lat przegrywa z transportem samochodowym. Czy kolej ma szansę na zwiększenie swojej pozycji konkurencyjnej na rynku usług transportowych w Europie?*

J.P.: W ostatnich latach obserwujemy bardzo złożone zmiany w transporcie kolejowym. Skutki tych zmian nie zawsze są oczywiste nawet dla specjalistów, zajmujących się przez wiele lat tą dziedziną. Rozpoczęte ponad 20 lat temu reformy w transporcie kolejowym w UE, w tym proces rozdzielenia działalności przewozowej od zarządzania infrastrukturą i przyjęte pakiety kolejowe, miały doprowadzić do poprawy jakości usług kolejowych oraz zwiększenia konkurencyjności kolei na rynku usług transportowych. Zmiany te nie następują jednak tak szybko jak zakładano, ani też nie przynoszą takich samych pozytywnych efektów we wszystkich krajach członkowskich. Konkurencja w kolejowym transporcie kolejowym w Polsce jest obecnie jedną z najwyższych w UE, a nie przyczynia się do zwiększenia przewozów towarowych, ani do wzrostu udziału kolei w rynku transportowym.



„Car-sharing” po gruzińsku (fot. J. Pieriegud).

W przewozach pasażerskich trend spadkowy obserwuje się w Polsce od początku lat 90. XX wieku, a jego skala jest ogromna: wielkość pracy przewozowej kolei w 2013 roku stanowiła zaledwie jedną trzecią poziomu z 1990 roku. Dylematy rozwoju transportu kolejowego omawiamy ze słuchaczami naszego studium podyplomowego „Rynek kolejowy w Polsce w kontekście wyzwań europejskich”. Proces dydaktyczny wspierają między innymi praktycy ze spółek przewozowych oraz pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego. Aby móc konkurować z innymi gałęziami transportu, kolej musi szybko adaptować się do wielu zmian zachodzących w jej otoczeniu. Aby ocenić potencjał techniczno - technologiczny, produktowy, marketingowy, w tym roku zmierzmy się w naszej Katedrze z tematem badawczym „Innowacje w transporcie kolejowym”.

I.N.: Na jakie wyzwania powinien być przygotowany polski system transportowy w najbliższych latach?

J.P.: Świat przyspiesza nieubłagalnie. Zmienia się podejście do mobilności, która łączy w sobie zarówno dostęp do technologii telekomunikacyjnych, jak i nowoczesnych, ekologicznych środków transportu. Zwiększa się każdego dnia oferta oraz liczba użytkowników systemów car-sharingu. Na początku stycznia tego roku Ford Motor Company ogłosił rozpoczęcie badań w 25 miastach na całym świecie w celu przetestowania tego modelu oraz zrozumienia zachowań użytkowników w oparciu o gromadzone dane (Big Drive Data). Kolejne wyzwania są związane z rozwojem technologii elektrycznych jak i bezzałogowych środków transportu. Na przykład w grudniu 2014 roku pierwszy na świecie elektryczny autobus hybrydowy Volvo 7900 z wyposażeniem Euro 6, elektrycznym silnikiem oraz technologią plug-in, rozpoczął regularne przewozy w Hamburgu. Zgodnie z ce-



„Warszawska Kolejka Lewitacyjna” (fot. J. Pieriegud).

lem postawionym przez władze miasta Hamburg, od 2020 roku po mieście mają poruszać się jedynie bezemisyjne autobusy.

Bardzo wiele wyzwań nadal mamy w zakresie przewozów międzynarodowych i współpracy transgranicznej. W 2013 roku zostałam zaproszona do udziału w międzynarodowym programie dotyczącym rozwoju współpracy transgranicznej między UE, a jej wschodnimi sąsiadami. Mimo wydarzeń na Ukrainie, które rozpoczęły się po zakończeniu projektu, zdecydowaliśmy się jednak na publikację monografii zawierającej propozycje wspólnych zamierzeń uczestników projektu, między innymi w transgranicznych regionach Ukrainy i Rosji. Tymczasem początek 2015 roku przyniósł niepokojące sygnały w sprawie ograniczenia funkcjonowania strefy Schengen, którą uważam za jedną z największych osiągnięć wspólnego, europejskiego obszaru gospodarczego i politycznego. W czerwcu tego roku mija 30 lat od momentu podpisania porozumienia, które znosi kontrolę osób przekraczających granice między państwami członkowskimi Układu z Schengen.

Od października 2013 roku uczestniczę także w pracach Grupy Doradczej „Smart, Green and Integrated Transport” Programu Horyzont 2020. W raporcie przygotowanym dla Komisji Europejskiej wskazaliśmy 11 wyzwań w zakresie badań i innowacji dla sektora transportowego, do których zaliczyliśmy między innymi zmiany demograficzne oraz rozwój nowych technologii ICT.

Dobłą metodą na poznanie wyzwań jest podróżowanie z aparatem fotograficznym w rękę, co staram się robić w każdej wolnej chwili. Zmiany zachodzą dużo szybciej niż jesteśmy w stanie sobie dziś wyobrazić, a prawdziwe wyzwania wciąż przed nami...

I.N.: Dziękuję za rozmowę.



CROSS-BORDER COOPERATION IN THE FRAMEWORK OF THE EUROPEAN NEIGHBOURHOOD POLICY:
The Eastern Partnership and Russia

ТРАНСГРАНИЧНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО
В РАМКАХ ЕВРОПЕЙСКОЙ
ПОЛИТИКИ СОСЕДСТВА:
Восточное партнёрство и Россия

Editors: Ewa Kochańska, Jana Pieriegud
RIC Pro-Akademia, Łódź 2014
ISBN: 978-83-63704-21-6