



Znak sprawy: DTK-5.4615.86.2019

**Uczestnicy i organizatorzy  
XVI Konferencji „Modernizacja Taboru  
Szynowego – zakup i utrzymanie”**

*Szanowni Państwo,*

serdecznie dziękuję za zaproszenie na XVI Konferencję dotyczącą sytuacji taboru kolejowego w Polsce. Niestety, ze względu na wcześniej podjęte zobowiązania, nie mogę w niej uczestniczyć osobiście.

Rolą sektora kolejowego w systemie transportowym kraju jest zapewnienie sprawnej infrastruktury obsługującej sieć niezawodnych połączeń w ruchu pasażerskim i towarowym. Osiągnięcie tego celu możliwe jest przez realizację wszechstronnych programów unowocześniania infrastruktury i taboru oraz wdrożenia technologii informatycznych, przyczyniając się tym samym do poprawy spójności terytorialnej kraju oraz integracji międzygałęziowej usług transportowych.

Rozwojowi infrastruktury kolejowej musi też towarzyszyć unowocześnienie parku taboru kolejowego, co przekłada się na zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich i towarowych.

Realizowane przez przewoźników i organizatorów przewozów działania dotyczące wymiany taboru kolejowego powodują, że stan taboru systematycznie się poprawia. Modernizacja i zakup taboru kolejowego jest bardzo ważnym elementem zachęcającym do wyboru kolei jako środka transportu niezależnie od charakteru – podróże i przewozy towarowe. Dzięki prowadzonym inwestycjom możliwe jest też przystosowanie taboru do właściwej obsługi niepełnosprawnych podróżnych.

*Szanowni Państwo,*

w tym miejscu chciałbym się odnieść do drugiego istotnego tematu Konferencji, jakim jest Kolej Dużych Prędkości.

Według wstępnych analiz, połączenie kolejami dużych prędkości stolic Polski, Czech, Słowacji i Węgier, a także największych ośrodków gospodarczych leżących w granicach tych państw, posiada potencjał umożliwiający osiągnięcie statusu głównego środka transportu pasażerskiego w tej części Europy – o ile osiągnięta zostanie prędkość zapewniająca znaczące skrócenie czasów przejazdu względem obecnych wyników. Jest to możliwe do osiągnięcia, ponieważ dystans dzielący ośrodki leżące na trasie takiego połączenia jest optymalny dla zapewnienia zarówno konkurencyjności czasowej, jak i cenowej.

*niepodległa*

POLEKA  
STURDIE ODZYSKANIA  
NIEPODLEGŁOŚCI

Obszar Europy Środkowej znacząco odbiega pod względem gęstości sieci transportowej od zachodniej części Unii Europejskiej. Na ten niekorzystny dla całego kontynentu stan rozwoju infrastruktury wskazywał opublikowany przez Komisję Europejską dokument *Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*. Dlatego wszelkie inicjatywy pozwalające przezwyciężyć ten stan rzeczy mają pozytywny wymiar dla zaangażowanych w nie państw, regionu oraz całej wspólnoty.

Kolej dużych prędkości jest perspektywicznym typem transportu, intensywnie rozbudowywanym w wielu krajach. *Biała księga* wśród celów związanych z rozwojem transportu w Unii Europejskiej zapowiada trzykrotny wzrost istniejącej sieci szybkich kolei do 2030 r. Wskazuje również na konieczność połączenia stolic UE skutecznymi powiązaniem multimodalnymi w ramach sieci bazowej TEN-T.

Obecna bliska współpraca krajów Grupy Wyszehradzkiej uzyskałaby dodatkowy impuls wzmacniający. Znacząca poprawa połączeń transportowych stworzyłaby warunki do pogłębienia współpracy gospodarczej, a także wzmocnienia więzi kulturowych. Efektywnie funkcjonujący transport znacznie ułatwiłby społeczeństwom wszystkich zaangażowanych państw swobodny przepływ osób i wzajemne kontakty.

Budowa szybkiego połączenia kolejowego pomiędzy Warszawą a Budapesztem jest przedmiotem ścisłej współpracy międzynarodowej, w ramach której analizowane są różne warianty dotyczące parametrów trasy, tak aby inwestycja przyniosła możliwie duże korzyści wszystkim zaangażowanym stronom. Przyjęto wstępne założenia dotyczące jej przebiegu, w tym węzłów komunikacyjnych, które będzie łączyć. Trwają prace związane z określeniem odcinków transgranicznych. Strony zgodziły się co do koordynacji zakresów studiów wykonalności.

Polska podjęła wysiłek modernizacji swojego systemu transportowego oraz lepszego powiązania go z systemami państw sąsiednich i z siecią europejską. Budowa kolei dużych prędkości jest jednym z wielkich projektów inwestycyjnych, spójnym z planami budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Przedsięwzięcia te mają potencjał umożliwiający osiągnięcie efektu synergii. Dzięki ich realizacji, nowobudowany port lotniczy zyskałby możliwość obsługi pasażerów nie tylko z Polski, ale również pobliskich państw i stałby się interesującą alternatywą dla innych europejskich węzłów przesiadkowych.

Kolej jest ekologicznym środkiem transportu, którego rozwój przyczynia się do osiągnięcia ambitnych celów wspólnotowych dotyczących redukcji emisji i „zazielenienia” gospodarki. Rosnąca świadomość ekologiczna społeczeństw oraz wybory konsumentów dokonywane w kategoriach środowiskowych, pozwalają oczekiwać, że ten system podróżowania będzie preferowany przez pasażerów względem innych, bardziej obciążających środowisko środków transportu.

Kolej dużych prędkości jest również przedsięwzięciem modernizacyjnym, wprowadzającym gospodarkę i sieci transportowe zaangażowanych państw na wyższy etap rozwoju technologicznego. Podjęcie tego przedsięwzięcia przyczyni się do rozwoju innowacyjności przedsiębiorstw biorących udział w jego realizacji i poprawi ich konkurencyjność na rynkach globalnych.

*Szanowni Państwo,*

Na zakończenie pozwolę sobie odnieść się również do planów związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego

W 2017 roku Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie przyjęcia koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej (CPK). Realizacja inwestycji w zakresie CPK zakłada przemodelowanie układu głównych elementów sieci transportowej państwa. Zostanie on oparty o system „piasty i szprych”, którego centralnym punktem jest CPK, wraz z trasami łączącymi go z największymi aglomeracjami kraju. W efekcie Port stanowić będzie punkt odniesienia dla pozostałych głównych inwestycji transportowych, w tym również kolejowych.

Inwestycjom w infrastrukturę będzie towarzyszył rozwój rodzimego taboru, gwarantującego bezpieczną i komfortową podróż z przyjętymi w koncepcji CPK parametrami czasowymi. W tym zakresie podejmowane są, z istotnym udziałem innych resortów, w tym Ministerstwa Przemysłu, Przewozów Kolejowych i Technologii, a także Narodowego Centrum Badań i Rozwoju, przedsięwzięcia mające na celu tworzenie rodzimych technologii i produkcji polskich pojazdów szynowych o wysokich parametrach, w tym zwłaszcza pasażerskich.

Już obecnie rodzimy przemysł dysponuje kompetencjami pozwalającymi na produkcję większości typów taboru kolejowego. W latach 2007-2015 bezwzględna większość taboru zakupionego w Polsce do obsługi systemu przewozów kolejowych wyprodukowana została przez krajowych producentów. Dzięki zamówieniom sektora publicznego krajowa branża producentów taboru skutecznie rozbudowała swój potencjał oraz zdolności eksportowe. Branża budownictwa kolejowego również w istotnie większym stopniu niż branża budownictwa drogowego składa się z firm krajowych. Główne podmioty na rynku przewozów kolejowych w Polsce to firmy z udziałem Skarbu Państwa lub samorządów.

Budowa CPK jest projektem nie tylko infrastrukturalnym, ale przede wszystkim modernizacyjnym. Jego realizacja zapewni zmianę jakościową w funkcjonowaniu systemu komunikacyjnego w kraju i nadrobienie wielu dziesięcioleci zapóźnień w tym zakresie. Można powiedzieć, że transport w Polsce, dosłownie i w przenośni, trafi na nowe tory.

*Z poważaniem*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Rafał Weber

z upoważnienia Sekretarz Stanu