

Marek Sitarz, Henryk Zielaskiewicz

Mając na uwadze konieczność wsparcia rozwoju towarowego transportu kolejowego w tym infrastruktury przeładunkowej Katedra Transportu i Informatyki Akademii WSB wspólnie z innymi organizacjami i osobami zajmującymi się problematyką transportu kolejowego w Polsce, organizuje w dniach 21-22 października 2021 r. w ramach Europejskiego Roku Kolei Seminarium Naukowo - Techniczne

„ZNACZENIE BOCZNIC I TERMINALI W STRATEGII ROZWOJU KOLEI POLSKIEJ”

Podczas seminarium zostaną omówione zagadnienia dotyczące uwarunkowań funkcjonowania infrastruktury bocznicowej i terminalowej mającej ważne znaczenie dla rozwoju kolejowego transportu towarowego. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom zarządców i właścicieli bocznic Katedra Transportu i Informatyki Akademii WSB organizuje również w semestrach zimowym i letnim 2021/2022 roku Studia Podyplomowe

„BOCZNICE KOLEJOWE I TERMINALE INTERMODALNE W KOLEJOWYCH PROCESACH PRZEWOZOWYCH”

Wykładowcami na studiach podyplomowych będą doświadczeni eksperci zajmujący się zagadnieniami infrastruktury przeładunkowej i rynku kolejowego. Serdecznie zapraszamy do udziału w tych wydarzeniach oraz do zapoznania się ze stronami internetowymi na których przedstawione są szersze informacje. Linki do stron internetowych uczelni zostały zamieszczone w końcowym fragmencie niniejszej informacji.

W grudniu 2020 roku ukazała się Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/2228 w której to podkreślono znaczenie transportu kolejowego dla rozwoju gospodarczego. Zgodnie z celami określonymi w komunikacie UE w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu istnieje potrzeba przekształcenia unijnej gospodarki i polityki, w dziedzinie transportu i mobilności. Transport odpowiada za jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych w Unii, a udział ten wciąż rośnie. Aby osiągnąć neutralność klimatyczną, konieczne będzie ograniczenie emisji w sektorze transportu o 90 % do 2050 r. Europejski Zielony Ład oznacza przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność w celu sprostania tym wyzwaniom. W szczególności znaczną część spośród 75% towarów przewożonych obecnie w transporcie drogowym należy przenieść na transport kolejowy i śródlądowy transport wodny. Przeniesienie to wymaga istotnych inwestycji, w tym inwestycji w kontekście odbudowy gospodarki, a ich zasadniczą część związana będzie z realizacją transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) oraz wysiłkami na rzecz zwiększenia efektywności kolejowych korytarzy towarowych. Kolej ma istotną rolę do odegrania jako gałąź, która umożliwi osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r. Transport kolejowy jest również jednym z najbardziej ekologicznych i energooszczędnych rodzajów transportu. Jest on w znacznej mierze zelektryfikowany i emituje dużo mniej CO² niż transport drogowy lub lotniczy na równoważnej trasie. W Polsce około 60% linii kolejowych jest zelektryfikowanych. To także jedyny rodzaj transportu, w którym od 1990 r. stale obniża się poziom emisji gazów cieplarnianych i CO². Ponadto w od roku 1990 zmniejszyło się zużycie energii w transporcie kolejowym i w coraz większym stopniu korzysta się z odnawialnych źródeł energii. Dla osiągnięcia celów wskazanych w polityce transportowej Unii Europejskiej niezbędna jest odpowiednio przygotowana kolejowa infrastruktura liniowa i punktowa.

Jako kraj leżący na ważnych szlakach tranzytowych z jednej strony mamy coraz bardziej zatłoczone autostrady i drogi szybkiego ruchu, a z drugiej jeszcze w miarę dobrze rozwiniętą infrastrukturę kolejową na zasadniczych ciągach komunikacyjnych, która po modernizacji może przejąć znaczne potoki ładunków. Sieć kolejowa jest istotnym elementem krajowego systemu transportowego a jej prawidłowy rozwój umożliwi uzyskanie równowagi

międzygałęziowej na rynku transportowym. Jednak dla rozwijania towarowych przewozów kolejowych potrzebna jest infrastruktura punktowa na której prowadzone mogą być czynności za i wyładunkowe. Przewozy cargo są ważnym segmentem mającym wpływ na rozwój kolei. Polityka transportowa państwa kształtowana przez różne obszary oddziaływań wpływa ostatecznie na kształt rynku przewozowego pod względem udziału na nim różnych gałęzi transportu. Mechanizmy rynkowe nie zawsze są w pełni wystarczające, aby zaspokoić potrzeby społeczne. Transport szynowy jest jednym z sektorów gospodarki, wymagających aktywnego udziału państwa jako regulatora rynku.

Kolej cargo w odpowiednim czasie nie przekształciła swojej organizacji i przez długi okres nastawiona była zasadniczo na przewozy masowe szczególnie węgla. Nie została utworzona nowoczesna infrastruktura przeładunkowa, która pełniła by funkcje generatorów potoków ładunków. Nie wytworzono również struktur umożliwiających obsługę klientów na tzw. ostatniej mili wraz z obsługą magazynową. Rozwój firm logistycznych w zakresie technologii obsługi wraz z wprowadzeniem nowoczesnych rozwiązań informatycznych wspomagających procesy przepływu towarów spowodował konieczność dostosowania standardów usług transportowych. Wobec występującej nadwyżki podaży nad popytem (również w usługach transportowych) współczesny klient przewozów towarowych stawia wysokie wymagania w zakresie świadczonych usług. W celu zaspokojenia tych potrzeb należy odejść od tradycyjnego sposobu pojmowania usług przewozowych, przekroczenie progu dotychczasowych standardów i wdrożenie w firmach transportowych pełnej orientacji rynkowej na wszystkich szczeblach organizacyjnych. Klienci coraz częściej żądają usługi kompleksowej wykonanej przez jednego partnera (operatora). Oczekują oni wykonania usługi na odpowiednim poziomie pod względem jakości oraz adekwatnej do niej ceny. Na sieci kolejowej bocznic i terminale, stanowią istotne ogniwo w procesach logistyki i spedycji, a ich ilość i jakość techniczna stanowią podstawę rozwoju polskiego kolejnictwa. Wysokie koszty utrzymania infrastruktury kolejowej oraz stosunkowo rozbudowane regulacje prawne powodują iż właściciele oraz użytkownicy bocznic rezygnują z ich utrzymania. W roku 2000 było ich w Polsce około 1930 natomiast w roku 2020 już tylko 960. W perspektywie finansowej 2014-2020 z ostatecznym rozliczeniem projektów do 2023 roku na modernizację kolejowej infrastruktury liniowej przeznaczonych zostało 76 miliardów złotych. Niestety w perspektywach finansowych które już były, nie przeznaczano środków pomocowych na rozwój i modernizację infrastruktury bocznicowej. Jeżeli nie będziemy mieć dobrze rozbudowanej sieci bocznic i terminali to wydatkowane pieniądze na modernizację i rozbudowę infrastruktury liniowej nie przyniosą efektu w postaci zwiększonego udziału w rynku transportowym kolei cargo. Dlatego też bocznic kolejowe i terminale, stanowią istotne ogniwo w procesach logistyki i spedycji w transporcie kolejowym.

Uczestnicy Seminarium będą mogli się zapoznać z nowymi uwarunkowaniami prawnymi, technicznymi, organizacyjnymi oraz ekonomicznymi aspektami funkcjonowania tej infrastruktury w tak szerokim zakresie omawianym przez najlepszych specjalistów.

Dużą wagę organizatorzy przykładają również do spraw bezpieczeństwa kolejowego. Uczestnicy zapoznają się także z problematyką dofinansowania projektów związanych z infrastrukturą i zarządzaniem bocznic kolejowych oraz terminali, którą przedstawia specjaliści zajmujący się tą problematyką.

W ramach Seminarium będą omawiane również problemy dotyczące:

- zaawansowanych technologii w kolejowym transporcie intermodalnym,
- kolejowej infrastruktury przeładunkowej,
- przewozu ładunków niebezpiecznych,
- przesyłek specjalnych i intermodalnych.

Tak ważna infrastruktura dla rozwoju kolejowych przewozów towarowych powinna być objęta w nowej perspektywie finansowej środków pomocowych UE, programem wsparcia jej rozwoju. Ponadto, dla osób chcących pogłębić swoją wiedzę z zakresu projektowania, funkcjonowania, jak również utrzymania bocznic kolejowych i terminali oraz obecnych uwarunkowań prawnych dotyczących tej infrastruktury, Akademia WSB organizuje studia podyplomowe

Poniżej znajdują się linki do stron dotyczących seminarium*:

<https://wsb.edu.pl/katedra-transportu-i-informatyki/aktualnosci/europejski-rok-kolei-seminarium-naukowo-techniczne.html>

oraz studiów podyplomowych*:

<https://wsb.edu.pl/kierunki/studia-podyplomowe/studia-z-zakresu-transportu-i-logistyki/bocznice-kolejowe-i-terminale-intermodalne-w-kolejowych-procesach-przewozowych.html>

Organizowane seminarium cieszy się dużym zainteresowaniem czasopism branżowych. Seminarium i studia podyplomowe wpisują się w inicjatywę Unii Europejskiej podkreślenia znaczenia transportu kolejowego w rozwój niskoemisyjnej gospodarki.

Seminarium i studia podyplomowe w zależności od rozwoju pandemii odbywać się będą w układzie hybrydowym lub on-line

Patronat medialny:

media
LOGISTYKA
portal czarnogłowa. polskie szlaki



MEDIA GROUP
EUROLOGISTICS

KZA EXPRESS

 **PGT** Polska
Gazeta
Transportowa
TRANSPORT SPEDYCJA LOGISTYKA