

**Pan Krzysztof Mamiński**

**Warszawa, 11.04.2023**

**Prezes Zarządu PKP S.A i Grupy PKP**

**Przewodniczący Międzynarodowego Związku Kolei – UIC**

## **Wyzwania stojące przed europejską branżą kolejową**

**i**

### **kierunki rozwoju Grupy PKP**

Ostatnie lata to zdecydowanie dobry okres dla polskiego kolejnictwa. Można powiedzieć, że wizytówką dużych zmian zachodzących na polskiej kolei są dworce – miejsca, gdzie zaczynamy i kończymy podróże, miejsca przez wiele lat niedoinwestowane i zniechęcające do korzystania z kolei.

Zmieniają się jednak nie tylko dworce. To również czas miliardowych inwestycji w tabor – wagony, lokomotywy, elektryczne zespoły trakcyjne oraz w transport intermodalny. Kolej inwestuje także ogromne środki w poprawę standardów linii kolejowych. Wszystko to jest niekwestionowanym sukcesem polskiej kolei i polskiego państwa w zakresie rozwoju infrastrukturalnego. Wspólnymi wysiłkami rządzących i całej branży kolejowej dążymy do tego, aby kolej była środkiem transportu pierwszego wyboru, zarówno dla pasażerów, jak i nadawców ładunków.

Kolej, z uwagi na swoją specyfikę i sposób organizacji, jest najbardziej ekologicznym środkiem transportu, a niewielki wpływ na środowisko naturalne był i jest jej immanentną cechą, która przez lata była zapomniana, ale powróciła do debaty publicznej w kontekście następujących zmian klimatycznych. Powyższe cele klimatyczne to nie jedyne wyzwania, jakie czekają nas w kolejnych latach.

Poza odbudową po okresie pandemicznym przed sektorem kolejowym stoi także realizacja założeń agendy europejskiej, związanych m.in. z cyfryzacją, rozwojem infrastruktury kolejowej, kwestiami środowiskowymi, stałą koniecznością podnoszenia konkurencyjności, badaniami i rozwojem, bezpieczeństwem oraz interoperacyjnością. Nie sposób nie wspomnieć, że kolej to także, a raczej przede wszystkim, element szeroko rozumianego bezpieczeństwa państwa, infrastruktury krytycznej.

Jednym z wyzwań stojących przed kolejami w Europie jest pogłębianie ich interoperacyjności. Pozwoli to ułatwić realizację zadań przewozowych pomiędzy poszczególnymi państwami. Konsekwencją zwiększenia poziomu interoperacyjności kolei będzie poprawa jej konkurencyjności i atrakcyjności. Warto przypomnieć, iż wspomniana interoperacyjność jest jednym z głównych punktów agendy

Międzynarodowego Związku Kolei (UIC) – największej i najstarszej branżowej organizacji świata, której mam zaszczyt być przewodniczącym.

Coraz większe znaczenie dla branży kolejowej ma także obszar badań i rozwoju. Obszar ten zajmuje bardzo ważne miejsce w planach strategicznych PKP S.A. Dlatego też Spółka została jednym z 25 członków fundatorów EU-Rail, którzy wspólnie z Komisją Europejską przygotowują działania badawczo-rozwojowe dla kolei na lata 2022-2031. Udział Polskich Kolei Państwowych S.A. w Partnerstwie Europe's Rail JU na prawach członka fundatora potwierdza pozycję polskiej kolei w Unii Europejskiej.

W ekosystemie badawczo-rozwojowym, który powstał w celu realizacji projektów w ramach Partnerstwa, uczestniczy 17 podmiotów z Polski, a liderem tego konsorcjum są Polskie Koleje Państwowe S.A. Dążąc do realizacji naszego planu, podjęliśmy ścisłą współpracę z podmiotami kolejowymi oraz ze światem nauki, gdzie spodziewamy się znaleźć nowe, innowacyjne rozwiązania oraz silną determinację do ich wdrożenia.

Ważnym kierunkiem rozwoju polskiej kolei jest funkcjonowanie Grupy PKP opartej o strukturę holdingu. Stworzenie holdingu miało na celu wzmocnienie współpracy pomiędzy spółkami, wprowadzając ją na całkowicie nowy, nieznany do tej pory poziom. Spółki tworzące holding to przedsiębiorstwa o wzajemnie uzupełniających się kompetencjach.

Zatem formuła holdingu zapewnia większą możliwość współpracy przy realizacji wspólnych projektów oraz wspólnej misji, przy jednoczesnym wykorzystaniu potencjału biznesowego wszystkich podmiotów. Holding to również korzyść dla wszystkich, bowiem każda ze spółek jest beneficjentem pozytywnych efektów działania całej Grupy. Nie byłyby one możliwe do osiągnięcia, gdyby każda ze spółek działała samodzielnie. Stąd powołanie holdingu jest również sposobem na wzmocnienie narodowej kolei, co jest bardzo ważne w kontekście otwarcia rynku przewozów kolejowych.

Bardzo istotną przesłanką powołania holdingu są również tendencje, które możemy zaobserwować w wielu krajach europejskich polegające na wewnątrzsektorowej konsolidacji narodowych przedsiębiorstw. Silnie skonsolidowane grupy kolejowe istnieją bowiem w wielu krajach Unii Europejskiej, w tym w Niemczech, Francji, Włoszech oraz w Austrii.

Każdy, kto choćby jako pasażer korzystał z usług kolei w tych krajach, może dostrzec, że koleje te są nowoczesne i sprawnie realizują swoje zadania. Zatem powołanie holdingu to również odpowiedź na te tendencje, a także sposób na uporządkowanie rynku krajowego w Polsce, gdzie PKP mogą pełnić rolę jego integratora.

Dziś większość z nas zdaje sobie sprawę z faktu, że kolej to najbezpieczniejszy i najbardziej ekologiczny środek transportu. Nie mam też wątpliwości, że dobrze zarządzana i odpowiednio dofinansowana kolej może być również ważnym elementem polityki społecznej – narzędziem zwiększającym mobilność obywateli i tym samym eliminującym różnego rodzaju wykluczenia, na przykład w dostępie do rynku pracy i usług publicznych.

Pasażerowie ufają kolei, doceniają jej zalety. O tym świadczą m.in. bardzo dobre wyniki przewozowe polskich kolei. W 2022 roku z usług kolei skorzystało ponad 342,2 mln pasażerów. W porównaniu z 2021 rokiem to wynik wyższy aż o 39,6%. Co ciekawe, wyniki przewozowe za 2022 rok są wyższe nawet w zestawieniu z rokiem 2019, czyli z czasem przed pandemią.

Do podróży pociągami coraz bardziej zachęcają także inwestycje, które od kilku lat zmieniają oblicze polskiej kolei. Bez wątpienia kluczowym aktualnie zadaniem PKP S.A. pozostaje poprawa stanu technicznego budynków dworcowych. Służą temu inwestycje przewidujące budowę zupełnie nowych budynków dworcowych oraz rewitalizację i właściwe zagospodarowanie dworców istniejących, w tym także zabytkowych.

Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023 to nie tylko największy w historii program tego typu, ale również prawdopodobnie jeden z większych programów konserwacji zabytków w kraju. W ramach obecnie realizowanego Programu zmodernizujemy oraz wybudujemy od nowa 190 obiektów dworcowych. W 2021 roku otworzyliśmy 21 dworców kolejowych ze wszystkich 44 udostępnionych podróżnym do tej pory w ramach PID 2016-2023. Jeszcze lepszy był pod tym względem rok 2022 – otworzyliśmy w nim aż 26 dworców. Planujemy już także kontynuację programu, natomiast ostateczna lista dworców do realizacji do końca 2030 roku będzie uzależniona od dostępnego dofinansowania zewnętrznego, w tym funduszy Unii Europejskiej i środków budżetu państwa.

Plany na kolejne lata również są bardzo ambitne. Główne założenia naszego programu odmieniającego oblicze polskich dworców to: dostępność dla podróżnych o ograniczonej sprawności ruchowej, nowoczesność oraz poprawa komfortu i bezpieczeństwa.

Kolejną, bardzo istotną przesłanką tego programu są działania proekologiczne. O tym, jak istotny jest aspekt ochrony środowiska w naszym programie inwestycyjnym, świadczy na pewno fakt, iż w prawie 40 lokalizacjach w całej Polsce staną całkowicie nowe Innowacyjne Dworce Systemowe. Są to obiekty, które zaprojektowano z myślą o oszczędności i optymalizacji zużycia wody, energii elektrycznej i ciepłej, ale również wykorzystujące odnawialne źródła energii.

Do utrzymania komfortu cieplnego w budynku używane są zwykle pompy ciepła, a oświetlenie zapewniają energooszczędne źródła światła. Są one zasilane z sieci oraz z paneli fotowoltaicznych zlokalizowanych na dachach budynku. To ważne, szczególnie w kontekście założeń, że w perspektywie do 2030 roku polska kolej będzie w większości wykorzystywać energię ze źródeł odnawialnych. Co ciekawe, wytworzona w naszych obiektach „zielona energia” nie jest sprzedawana, a kumulowana i użytkowana wyłącznie na potrzeby dworców. Część dworców tego typu została już ukończona i służy lokalnym społecznościom.

Działalność proekologiczna Spółki nie ogranicza się jednak tylko do inicjatyw związanych z dworcami. Strategia spółki zakłada także udział PKP S.A. i całej Grupy PKP w projektach mających na celu wdrożenie rozwiązań proekologicznych na rynku kolejowym. Jednym z takich działań jest angażowanie się we współpracę na rzecz zeroemisyjnego transportu kolejowego opartego o napędy zasilane wodorem. Przewoźnicy z Grupy PKP prowadzą także projekty związane z rekuperacją energii w pociągach oraz z oszczędną jazdą (tzw. eco-driving).

Przewidywana jest również kontynuacja działań związanych z poprawą efektywności energetycznej budynków i zwiększeniem wykorzystania odnawialnych źródeł energii w budynkach zarządzanych przez PKP S.A. i spółki Grupy PKP, między innymi poprzez budowę instalacji fotowoltaicznych.

W ramach Programu Inwestycji Dworcowych, szczególnie przy przebudowie dworców kolejowych w mniejszych miejscowościach, PKP współpracują z lokalnymi samorządami w zakresie wspólnego zagospodarowania powierzchni dworców kolejowych. Oczywiście każdy przebudowywany dworzec ujęty w Programie posiada przestrzeń związaną z obsługą podróżnych (poczekalnia, poczekalnia dla rodziców z dziećmi oraz toalety ogólnodostępne), część przestrzeni wynajmują także samorządy lokalne.

Największymi beneficjentami są jednak mieszkańcy miejscowości i pasażerowie. Dworce ponownie „żyją”, stając się miejscami, w których można wygodnie poczekać na pociąg, kupić bilet, ale także skorzystać z usług biblioteki czy innej instytucji samorządowej. PKP S.A. zachęcają również do korzystania z rowerów przy dojeździe do dworców kolejowych poprzez systematyczną rozbudowę i zwiększanie dostępności stojaków i wiat rowerowych. Powstają one przy każdym dworcu kolejowym przebudowywanym w ramach Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023.

Co istotne, dworce stają się także lokalnymi centrami przesiadkowymi. W ich sąsiedztwie powstają bowiem przystanki autobusowe, parkingi i inne elementy infrastruktury komunikacyjnej – zarówno te budowane przez PKP S.A., jak i przez samorządy. Dziś transport publiczny postrzegamy jako całość, jako dobrze funkcjonujący organizm, którego kolej jest kręgosłupem i sercem.

Ważną rolę w realizacji celów zdefiniowanych w filarach działalności PKP S.A. i Grupy PKP odgrywa także zastosowanie technologii cyfrowych. Jednym z przykładów cyfryzacji PKP S.A. jest uruchomienie aplikacji mobilnej dla pasażerów kolei – PKP.appki, aplikacji, jakiej dotychczas żadna spółka nie zaoferowała pasażerom polskiej kolei. O innowacyjności tego rozwiązania świadczyć może fakt, iż po niespełna dwóch miesiącach od uruchomienia aplikacji, została ona nominowana do branżowych nagród. Nowe narzędzie to asystent podróży, łączący w sobie różne funkcje.

Przede wszystkim PKP.appka to pierwszy przewodnik po dworcach, za pomocą którego można łatwo sprawdzić ich położenie oraz informacje o dostępnych na nich usługach i infrastrukturze, takich jak poczekalnie, kasy biletowe, toalety, przechowalnie bagażu, stojaki rowerowe czy udogodnienia dla osób o ograniczonej mobilności.

Nowa aplikacja to jednak nie tylko przewodnik po dworcach, ale narzędzie pozwalające też sprawdzić odjazdy i przyjazdy pociągów z danej stacji oraz kupić bilety większości przewoźników pasażerskich w Polsce. Można powiedzieć, że właśnie nowa aplikacja mobilna symbolizuje kierunek zmian, jaki w mojej opinii powinna obrać Grupa PKP i polska kolej.

Uważam, że kolej powinna być w pełni zintegrowana, być środkiem transportu, z którego można korzystać w sposób prosty, intuicyjny – niezależnie od tego, jak wiele podmiotów funkcjonuje na wspólnym rynku.

*Krzysztof Mamiński*

prezes zarządu Polskich Kolei Państwowych S.A. i Grupy PKP  
przewodniczący Międzynarodowego Związku Kolei (UIC)