

Strona znajduje się w archiwum.

Jakie będą trendy na rynku taboru - Europejskie Forum Taborowe

20.05.2022

„Kolej potrzebuje inwestycji w nowy tabor. Z ponad 5 tys. pojazdów trakcyjnych ponad połowa ma 40 lat i więcej. Bez zakupu nowych lokomotyw i zespołów trakcyjnych, w 2030 r. tylko 20% pojazdów będzie miało mniej niż 40 lat” - w debacie otwarcia alarmował dr inż. Ignacy Góra, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Rok 2030 jest ważną datą ponieważ do 2030 r. planowane jest osiągnięcie pełnej funkcjonalności ERTMS na głównych liniach kolejowych (sieć bazowa TEN-T).

Debata otwarcia dotyczyła zakupów, modernizacji i remontów taboru kolejowego w kontekście megatrendów światowej gospodarki oraz sytuacji politycznej. Paneliści odpowiadali na pytanie jaka będzie przyszłość sektora w regionie. W dyskusji udział wzięli: dr inż. Ignacy Góra, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego; Tomasz Buczyński, Dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury; Marek Chraniuk, Prezes Zarządu PKP Intercity; Witold Gadoś, Dyrektor ds.

Sprzedży Taboru Siemens Mobility; Andrzej Massel, Dyrektor Instytutu Kolejnictwa; Artur Martyniuk, Prezes Zarządu POLREGIO oraz Robert Nowakowski, Członek Zarządu ds. Produkcji DB Cargo Polska. Debatę moderował Michał Grobelny, Kierownik Projektów Kolejowych w Zespole Doradców Gospodarczych TOR.

W trakcie dyskusji Ignacy Góra podkreślał jak ważna dla przewoźników jest konieczność wdrożenia ETCS. Obecnie w dyspozycji polskich przewoźników jest 526 pojazdów wyposażonych w ETCS, z czego połowa to własność przewoźników, a pozostałe są dzierżawione od pooli taborowych i urzędów marszałkowskich. Z szacunków UTK wynika, że do obsługi ruchu na sieci TEN-T w Polsce potrzeba około 4300 pojazdów trakcyjnych. Z ankiety, którą wypełniło 88 przewoźników, wynika, że w najbliższym czasie planują inwestycje na 139 pojazdów trakcyjnych z ECTS, a do 2030 r. plany te przewidują około 700 pojazdów.

Prezes UTK odniósł się także do aktualnej sytuacji na wschodniej granicy. Wskazał na konieczność wykorzystania przez kolej korytarzy północ-południe z i do polskich portów. Po wybuchu wojny w Ukrainie, widoczne jest zmniejszenie liczby pociągów z i do Małaszewicz przy granicy z Białorusią. W kwietniu w porównaniu rok do roku liczba tras zmniejszyła się o niemal 25%.

