

Kategoria

[Relacje](#)

Eksperci o inwestycjach taborowych

Temat planów zakupowych i potrzeb taborowych przewoźników został poruszony w jednej z debat podczas Europejskiego Forum Taborowego. Wydarzenie jest uznawane za największą i najbardziej prestiżową konferencję w Środkowo-Wschodniej Europie, poświęconą rynkowi produkcji i modernizacji taboru kolejowego. Koleje Mazowieckie reprezentował Robert Stępień, prezes zarządu.

Robert Stępień wystąpił w roli prelegenta w debacie pt. Plany zakupowe przewoźników a marżowość rynku taborowego w Polsce – jaka przyszłość dla sektora? W gronie ekspertów znaleźli się także Krzysztof Celiński, Division Director - Mobility Siemens Sp. z o.o., prof. Tadeusz Dyr z Uniwersytetu Techniczno-Humanistycznego w Radomiu, Przemysław Gorgol, dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Peter Jančovič, Managing Director Poland and Eastern Europe, LEO Express, Marcin Kowalczyk, Head of Ecosystem Eastern Europe & CIS Bombardier Transportation Polska, Jarosław Oniszczyk, członek zarządu PKP Intercity S.A. Moderatorem był dr Jakub Majewski, prezes zarządu Fundacji ProKolej.

Każdy z prelegentów miał okazję wypowiedzieć się z pozycji reprezentanta różnych segmentów branży kolejowej: kupującego tabor - i w tej roli wystąpił prezes Robert Stępień - oraz producenta i podmiotu rozdzielającego środki. Padły pytania m.in. o zapotrzebowanie na tabor w Polsce, o idealnego klienta czy też najlepszego producenta oraz preferencje zamawiających co do tego, jaki ma być tabor.

- 317 sztuk pojazdów to obecny stan posiadania Kolei Mazowieckich. Z tego 119 sztuk to tabor nowy, a 71 elektrycznych zespołów trakcyjnych kupujemy. To oznacza, że po tych zakupach jakieś 2/3 naszego parku będą stanowiły pojazdy nowe. Potrzebujemy jeszcze około 120 sztuk w przypadku, gdy spółka pójdzie w kierunku rozwoju połączeń regionalnych, osobowych. A jako ciekawostkę dodam, że obecnie posiadamy ponad 20 proc. udziału w rynku. Jeśli więc dodać Szybką Kolej Miejską i Warszawską Kolej Dojazdową to okaże się, że województwo mazowieckie to

ponad 30 proc. ruchu pasażerskiego w całym kraju - mówił o pojazdach eksploatowanych i zaplanowanych do zakupu przez KM oraz zapotrzebowaniu spółki prezes Stępień.

Uczestnicy debaty rozmawiali także m.in. o preferencjach polskich przewoźników co do tego, czy lepiej kupować tabor polskich producentów czy zagranicznych, tabor prostszy i tańszy, czy zindywidualizowany i drogi. Prezes Jarosław Oniszczyk zwrócił uwagę, że w tej kwestii trudno o jednoznaczną odpowiedź, gdyż zależy to od wielu czynników np. potoków podróźnych, obsługiwanych tras, a także w dużej mierze od oczekiwań pasażerów. Z kolei Marcin Kowalczyk z Bombardiera przyznał, że rolą producenta taboru jest przede wszystkim dostarczenie rozwiązania dla określonego problemu transportowego.

Podczas dyskusji o inwestycjach taborowych nie mogło zabraknąć tematyki związanej z ich finansowaniem. Przemysław Gorgol, dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych, podkreślił, że bardzo ważne jest finansowanie nie tyle samych projektów taborowych, ile tych projektów, które mają generować wartość dodaną dla społeczeństwa, tak by rynek transportowy był np. bardziej dostępny, czy ekologiczny.

Galeria

