



Ocena korzyści budowy KDP w świetle skoku cywilizacyjnego Polski

dr Jana Pieriegud

Katedra Transportu SGH

jpiere@sgh.waw.pl



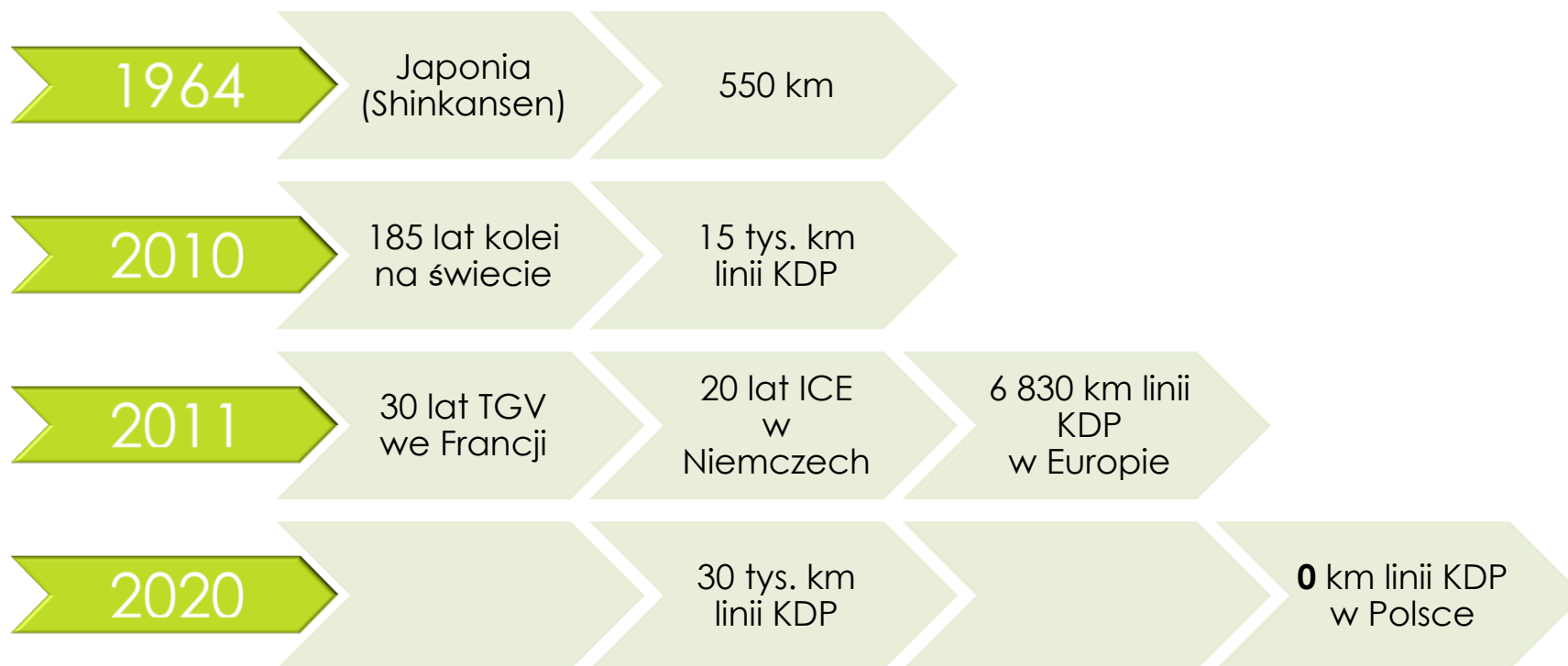
HOUSE SOLUTIONS
International

Agenda

- ① KDP na świecie
- ② Szersze korzyści ekonomiczne
- ③ KDP w dokumentach strategicznych dot. rozwoju Polski
- ④ Decyzje i dylematy



Rozwój KDP na świecie



EURAIL SPEED 92

„Warszawa jest powołana do odegrania roli wyjątkowo ważnego węzła w tej sieci, która otwiera perspektywę na wschód Europy”

Czynniki decydujące o budowie linii kolejowych

XIX i początek XX w.	1945 – 1990	Koniec XX i początek XXI w.
<p>Cele militarne:</p> <ul style="list-style-type: none">• dowóz wojska do granicy i na front <p>Podstawy ekonomiczne:</p> <ul style="list-style-type: none">• najszybszy i nowoczesny środek transportu lądowego• połączenie dużych ośrodków przemysłowych	<p>Cele polityczne:</p> <ul style="list-style-type: none">• prestiż i ambicje niektórych państw <p>Podstawy ekonomiczne:</p> <ul style="list-style-type: none">• dostępny dla ogółu społeczeństwa środek transportu• masowy dowóz pracowników do zakładów i uczniów do szkół• niedostatecznie rozwinięta motoryzacja indywidualna	<p>Podstawy ekonomiczne i społeczne:</p> <ul style="list-style-type: none">• skrócenie czasu (przestrzeni)• redukcja kosztów czasu straconego w wyniku kongestii• wykorzystanie istniejącej już i dostępnej technologii• ograniczenie wypadków na drogach• integracja przestrzeni i wyrównanie szans w regionach peryferyjnych• dążenie do zrównoważonego rozwoju gospodarki <p>Podstawy ekologiczne:</p> <ul style="list-style-type: none">• zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko naturalne poprzez ograniczenie emisji hałasu i zanieczyszczeń

Korzyści budowy KDP

- znaczne skrócenie czasu podróży
- efekt kompresji czasu i przestrzeni oraz poprawa dostępności transportowej

W obecnej „kulturze nanosekundy” wartość czasu nabrała nowego wymiaru.

Projekty budowy KDP uznawane są za wyzwania cywilizacyjne.

KDP jest jednym z ważnych czynników determinujących zapewnienie rozwoju społeczno-gospodarczego Polski w perspektywie do 2030 roku, którego głównym celem jest poprawa jakości życia Polaków oraz dokonanie skoku cywilizacyjnego



KDP a szersze efekty ekonomiczne

- KDP jest postrzegana jako środek zwiększania dostępności przestrzennej regionów i osiągnięcia zrównoważonej mobilności. Dostępność miast i regionów jest czynnikiem decydującym o ich ekonomicznej konkurencyjności.

- Budowa KDP jest szczególnym przykładem przedsięwzięcia innowacyjnego o istotnym znaczeniu dla gospodarki i społeczeństwa, które niesie ze sobą tzw. **szersze korzyści ekonomiczne (ang. *wider economic benefits*)**:
 - zwiększenie innowacyjności gospodarki
 - ożywienie rynku pracy
 - rozwój miast i regionów
 - poprawa spójności terytorialnej kraju
 - podniesienia jakości życia społeczeństwa

Bezpośrednie korzyści wynikające z budowy KDP w aspekcie zmniejszenia bezrobocia

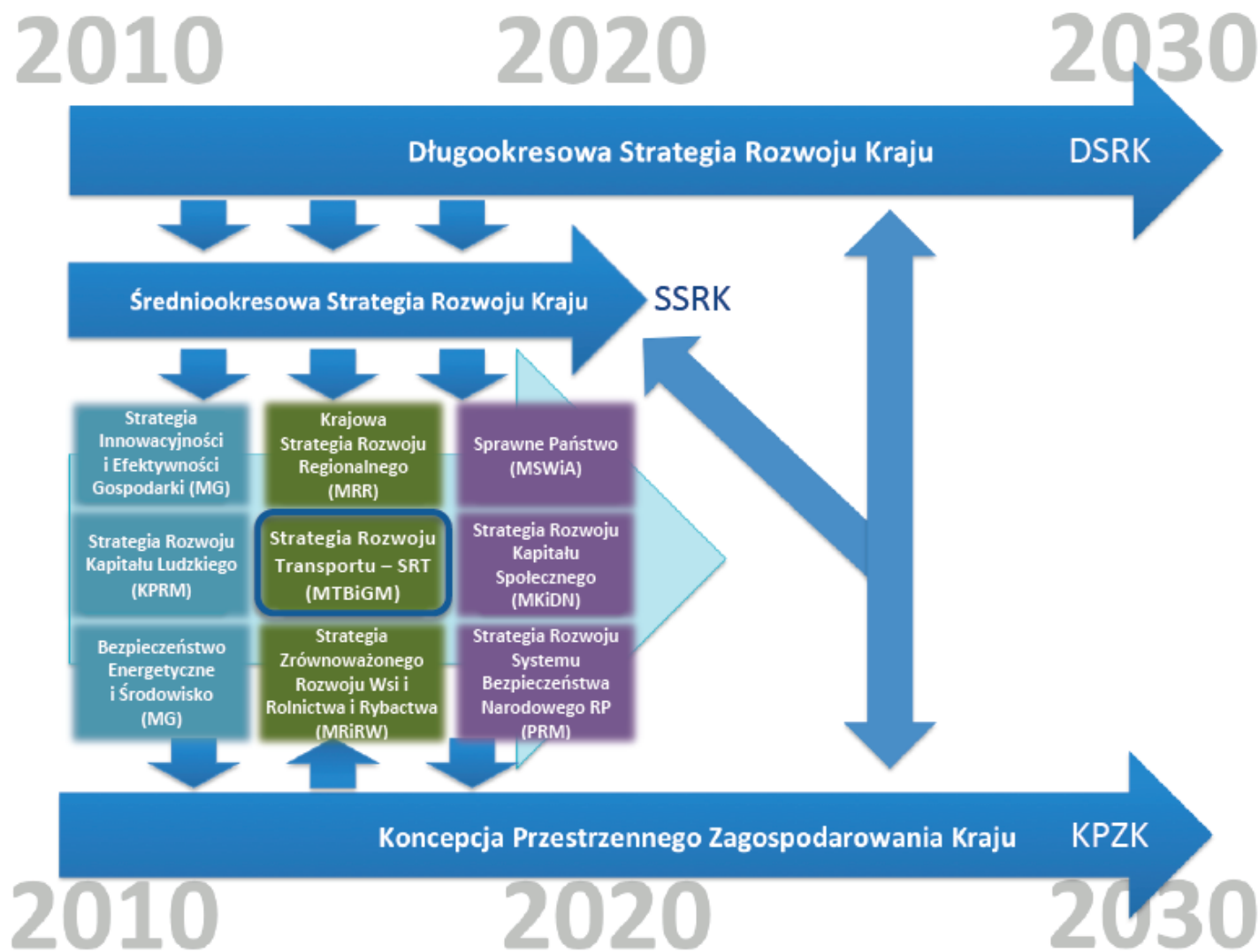
- Budowa KDP wiąże się z utworzeniem wielu tysięcy miejsc pracy zarówno w krótkim, jak i długim okresie. Tego rodzaju projekty realizowane są na przestrzeni co najmniej kilkunastu lat, zatem ich wpływ na regionalny rynek pracy jest bardzo duży i może mieć wymiar trwały.
- Po uruchomieniu systemu KDP wiele miejsc pracy generowanych jest przez utrzymanie linii kolejowych i taboru.

Zakres prac/ etap	Regiony	Skala kraju (Polska)
Budowa linii	++	+
Eksploatacja linii	++	++
Utrzymanie linii	++	+
Projektowanie taboru	+	++
Produkcja taboru	++	++
Utrzymanie taboru	++	+

KDP a sektor R&D

- KDP jest wyznacznikiem nowoczesności kraju.
- Inwestycje w nowoczesne technologie podnoszą potencjał innowacyjny kraju oraz przyczynią się do wzrostu zapotrzebowania na zamówienia w rodzimym sektorze badawczo-rozwojowym (R&D).
- Rozwój KDP w Polsce będzie miał pozytywny, wymierny wpływ na postęp naukowo-technologiczny w polskiej nauce i technice.

KDP w systemie zarządzania rozwojem Polski



KDP w DSRK 2030

*Polska 2030. Trzecia fala
nowoczesności. Długookresowa
Strategia Rozwoju Kraju.
Projekt z 17.11.2011
(Zespół Doradców Strategicznych
Prezesa Rady Ministrów)*

proces konsultacji
społecznych
zakończono
w dniu
24.12.2011

Stanowi projekt DSRK oraz jest kontynuacją i rozwinięciem raportu „Polska 2030” z 2009 roku. Koncepcja oparta jest o 25 najważniejszych decyzji (w tym 5 powiązanych z obszarem transportu), które należy podjąć w jak najkrótszym czasie, aby zapewnić rozwój gospodarczy i społeczny w perspektywie do 2030 roku, którego celem jest **poprawa jakości życia Polaków**. Trzecia fala nowoczesności oznacza umiejętność łączenia modernizacji, innowacji, impetu cyfrowego z poprawą właśnie jakości życia i **skokiem cywilizacyjnym**, jakiego Polska w najbliższych dwudziestu latach musi dokonać, aby uniknąć zagrożenia peryferyzacją. DSRK określa także najważniejsze wyzwania związane z polityką makroekonomiczną, w tym konieczność dokonania realokacji wydatków publicznych na rzecz wydatków rozwojowych. Transport wraz z rozwojem regionalnym stanowi filar terytorialnego równoważenia rozwoju Polski.

Budowa pierwszej linii KDP oraz zakup taboru jest jednym ze 100 kluczowych projektów realizacji DSRK (VII.5). Projekt ten służy m.in. realizacji decyzji:

- (16) warunki spójności terytorialnej;**
- (17) zwiększenie dostępności transportowej w Polsce;**
- (18) rozwój sieci metropolitalnej.**

KDP w KPZK 2030



*Koncepcja Przestrzennego
Zagospodarowania Kraju 2030
(MRR)*

przyjęty
przez RM
w dniu
13.12.2011

Jest to najważniejszy (długookresowy) dokument dotyczący ładu przestrzennego Polski. Jego celem strategicznym jest „efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej zróżnicowanych potencjałów rozwojowych do osiągnięcia: **konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia i większej sprawności państwa oraz spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej w długim okresie czasu**”. Wśród zdefiniowanych 6 celów operacyjnych cel 3. dotyczy **poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej; m.in. „tworzenie podstaw do zbudowania docelowego systemu kolei dużych prędkości”** [s.105; rys.8 s. 43].

Rysunek 8. Wizja kształtowania podstawowych elementów sieci kolejowej 2030*: koleje dużych prędkości, kolej konwencjonalna, lotniska, porty morskie, Odrzańska Droga Wodna



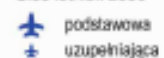
Sieć głównych miast



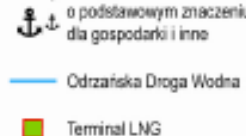
Sieć kolejowa 2030 - linie



Sieć lotnisk 2030



Porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki i inne



* realizacja poszczególnych inwestycji będzie zależeć od polityki transportowej Rządu

Źródło: Opracowanie MRR przy współpracy IGiPZ PAN.



KDP w ŚSRK 2020

*Strategia Rozwoju Kraju
2020. Projekt, listopad 2011
(MRR)*

przyjęty
przez RM
25.09.2012

Najważniejszy dokument w perspektywie średniookresowej, określający cele strategiczne rozwoju kraju do 2020 roku oraz łączący 9 zintegrowanych strategii, służących realizacji założonych celów. Transport zajmuje ważne miejsce w **Obszarze Strategicznym II. Konkurencyjna Gospodarka**, m.in.:

Cel II.4.3. Zwiększanie mobilności zawodowej i przestrzennej,

Cel II.7. Zwiększenie efektywności transportu,

oraz w **Obszarze Strategicznym III. Spójność społeczna i terytorialna**, w tym:

Cel III.1.1. Zwiększenie efektywności osób wykluczonych i zagrożonych wykluczeniem społecznym

Cel III.2.1. Podnoszenie jakości i dostępności usług publicznych

Cel III.3.3. Tworzenie warunków dla rozwoju miast subregionalnych i lokalnych oraz wzmocnienia potencjału obszarów wiejskich.

Cel III.3.4. Zwiększenie spójności terytorialnej.

Budowa KDP jest zadaniem o charakterze inwestycyjnym nr 2 wśród strategicznych zadań państwa w perspektywie 2020 r.

KDP w Białej Księdze (2011)

BIAŁA KSIĘGA: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, COM(2011)144

- Sformułowano 10 celów na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, m.in.:
- **Cel 4: „Ukończenie szybkiej europejskiej sieci kolejowej do 2050 r. Trzykrotny wzrost istniejącej sieci kolei dużych prędkości do 2030 r. oraz zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich państwach członkowskich. Do 2050 r. większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją” [s. 10].**
- KDP jest postrzegana jako środek zwiększania dostępności przestrzennej regionów i osiągnięcia zrównoważonej mobilności.

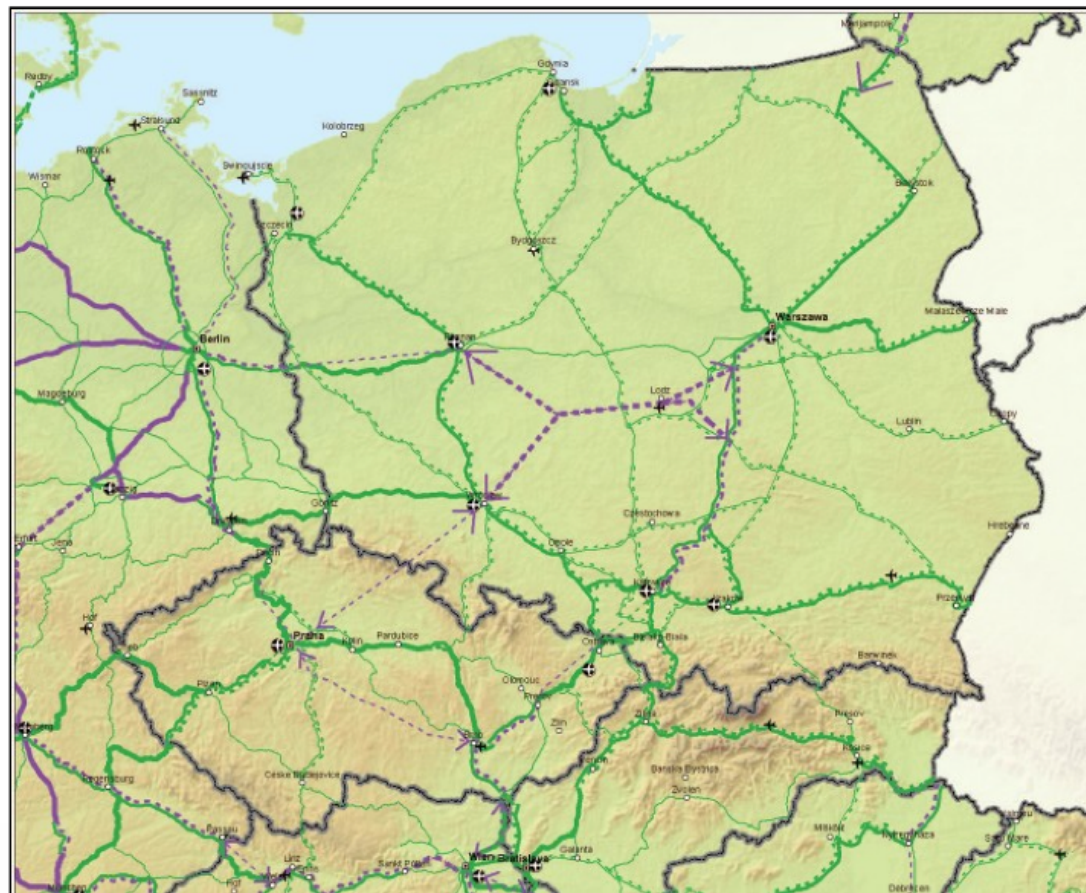
2. Warszawa – Berlin – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands

BY border – Warszawa – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover – Osnabrück – Enschede – Utrecht – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Birmingham/Manchester – Liverpool

Pre-identified sections	Mode	Description/dates
BY border - Warszawa - Poznań - DE border	Rail	upgrading existing line, studies for high speed rail

Comprehensive and core network

- passenger rail
- airports



TEN-T

Trans-European Transport Network

KDP w SRT 2020 (projekt)

- Za **główny cel** uznano „zwiększenie dostępności transportowej, poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym”. [s.29]
- W zakresie transportu kolejowego do 2020 r. zaplanowano stworzenie „budowy układu KDP, stanowiących połączenia największych aglomeracji, to jest Warszawy, Łodzi, Wrocławia, Poznania, Katowic i Krakowa” [s.48].
- Do połączeń międzyaglomeracyjnych, realizowanych pociągami dużych prędkości należy stosować odpowiedni tabor, przy czym istnieją w tym zakresie następujące rozwiązania: pociągi zespołowe dużych prędkości klasy 1 (o prędkości 250-350 km/h), pociągi zespołowe dużych prędkości klasy 2 (o prędkości 190-249 km/h) [s. 47].

KDP w Strategii rozwoju transportu kolejowego do 2013 r.

- W pkt. 2.4 stwierdza się, że „Działania w obszarze transportu kolejowego nie powinny ograniczać się wyłącznie do kwestii utrzymania dotychczasowego standardu kolejnictwa w kraju, ale uwzględniać również współczesne możliwości jego rozwoju. Szczególnie ważnym obszarem działań w tym zakresie jest budowa nowoczesnego systemu kolei dużych prędkości ($V > 300$ km/h).” [s.31]

KDP a skok cywilizacyjny Polski

Podjęta na początku 2012 roku decyzja rządu o zawieszeniu realizacji Programu budowy kolei dużych prędkości:

- wpływa na dokumenty programowe tworzące nowy system zarządzania rozwojem Polski na wszystkich jego poziomach
- powoduje, że „skok cywilizacyjny”, założony w DSRK 2030, w odniesieniu do transportu kolejowego nie zostanie osiągnięty, co nie pozwoli na uzyskanie założonych efektów w zakresie poprawy spójności kraju oraz jakości życia Polaków w aspekcie mobilność
- „Generacja Y”, która w latach 2020-2030 będzie na etapie swojej aktywnej kariery zawodowej, oraz kolejne pokolenie młodych ludzi zostaną pozbawione możliwości korzystania z linii dużych prędkości (tzw. linii „Y”).

KDP jako wyzwanie cywilizacyjne

- Budowa KDP jest wyzwaniem cywilizacyjnym.
- Decyzja ta powinna być podjęta niezależnie od bieżących problemów związanych z modernizacją i utrzymaniem istniejącej sieci kolejowej w Polsce.



Dylematy/decyzje związane z budową KDP

- **Decyzja polityczna**
- Dylematy:
 - techniczne (jaka prędkość, tabor itp)
 - przestrzenne (jaki przebieg trasy)
 - finansowe
 - organizacyjne
 -
- „No debt, no infrastructure”
- Odkładanie decyzji w czasie zwiększa koszty przedsięwzięcia.

Możliwe modele organizacyjne

L.p.	Zlecający	Wykonawca			
		Faza projektowania	Faza budowy	Faza eksploatacji	
				Zarządca infrastruktury	Operator
1	podmiot publiczny	podmiot prywatny	podmiot prywatny	firma państwowa	firma państwowa lub samorządowa
2	podmiot publiczny	firma prywatna w systemie „projektuj i buduj”		firma państwowa	firma państwowa lub samorządowa
3	podmiot publiczny	podmiot prywatny	podmiot prywatny	firma państwowa	operator prywatny
4	podmiot publiczny	firma prywatna w systemie „projektuj i buduj”		firma państwowa	operator prywatny
5	spółka celowa	podmiot prywatny	podmiot prywatny	firma państwowa	firma państwowa lub samorządowa
6	spółka celowa	podmiot prywatny	podmiot prywatny	firma państwowa	operator prywatny
7	spółka celowa	firma prywatna w systemie „projektuj i buduj”		firma państwowa	firma państwowa lub samorządowa
8	spółka celowa	firma prywatna w systemie „projektuj i buduj”		firma państwowa	operator prywatny
9	podmiot publiczny	kontrakt długoterminowy ze spółką celową z udziałem głównych graczy projektu			
10	podmiot publiczny	montaż PPP, długoterminowy kontrakt na zaprojektowanie, budowę i eksploatację linii			

Typy kontraktów PPP

Sektor publiczny			Sektor prywatny			
			Partnerstwo publiczno-prywatne			
Rodzaj kontraktu	Realizacja przez sektor publiczny	Dzierżawa	DBFO	BTO (BTL ¹³)	BOT (BOOT ¹⁴)	BOO
Budowa	sektor publiczny zwykle wynajmuje wykonawców określonych prac	sektor publiczny zwykle wynajmuje wykonawców określonych prac	sektor prywatny	sektor prywatny	sektor prywatny	sektor prywatny
Eksploatacja	utrzymanie we własnym zakresie lub outsourcing	sektor prywatny	sektor prywatny	sektor prywatny	sektor prywatny	sektor prywatny
Własność	sektor publiczny	sektor prywatny	sektor publiczny	sektor prywatny w trakcie budowy, po jej zakończeniu sektor publiczny	sektor prywatny w okresie umownym, później sektor publiczny	sektor prywatny
Kto płaci?	sektor publiczny	użytkownicy	sektor publiczny lub użytkownicy	sektor publiczny lub użytkownicy	sektor publiczny lub użytkownicy	Odbiorca sektora prywatnego, sektor publiczny lub użytkownicy
Kto otrzymuje wynagrodzenie?	nie dotyczy	sektor prywatny	sektor prywatny	sektor prywatny	sektor prywatny	sektor prywatny

DBFO: DESIGN – BUILD – FINANCE – OPERATE BTO: BUILD – TRANSFER – OPERATE BTL: BUILD – TRANSFER – LEASE)
 BOT: BUILD – OPERATE – TRANSFER BOOT: BUILD – OWN – OPERATE – TRANSFER BOO: BUILD – OWN – OPERATE