

Kolejowa konferencja interdyscyplinarna „Dzień UIC w Polsce”

Informację opracowała Agata POMYKAŁA¹

Streszczenie

Informacja dotyczy konferencji p.n. „Dzień UIC w Polsce”, zorganizowanej 6 kwietnia 2022 r. przez PKP S.A. Konferencja była poświęcona możliwości zacieśnienia współpracy z Międzynarodowym Związkiem Kolei (UIC, fr. – *Union Internationale des Chemins de fer*, ang. – *International Union of Railways*), a także z przedsiębiorstwami oraz instytucjami kolejowymi, działającymi na rzecz transportu kolejowego w Polsce. Wiodącymi tematami konferencji były prace badawczo-rozwojowe, wdrażanie innowacji w systemie kolejowym oraz perspektywy rynku kolejowych przewozów towarowych zrównoważonego rozwoju transportu, w tym transportu towarów oraz standaryzacji w transporcie kolejowym. Przedstawione prezentacje dotyczyły również zagadnień związanych z nową rzeczywistością gospodarczą i zmianami wynikającymi z sytuacji postcovidowej.

Słowa kluczowe: transport publiczny, transport szynowy, kolej, UIC

Po wielokrotnych zmianach terminu, w dniu 6 kwietnia 2022 r., odbyła się konferencja p.n. „Dzień UIC w Polsce”. W konferencji zorganizowanej przez PKP S.A. wzięli udział przedstawiciele wielu instytucji zaangażowanych we współpracę z PKP S.A., jak również Krzysztof Mamiński (rys. 1)², przewodniczący Międzynarodowego Związku Kolei (UIC) i François Davenne, dyrektor generalny UIC (rys. 2).



Rys. 1. Wystąpienie Przewodniczącego Międzynarodowego Związku Kolei, Prezesa Zarządu PKP S.A. Krzysztofa Mamińskiego; fot. UIC [2]



Rys. 2. Wystąpienie Dyrektora Generalnego UIC, François'a Davenne'a [fot. A. Pomykała]

Podczas sesji konferencyjnych i warsztatów omówiono strategiczne priorytety rozwoju innowacyjności i konkurencyjności w transporcie kolejowym oraz perspektywę współpracy UIC i PKP S.A. Warsztaty koncentrowały się na:

- problemach dotyczących innowacyjnych rozwiązań w transporcie kolejowym oraz na perspektywach rynku przewozów kolejowych,
- synergii między sektorem kolejowym a inteligentnymi miastami przyszłości.

¹ Mgr inż.; Instytut Kolejnictwa, Dział Koordynacji Projektów i Współpracy Międzynarodowej; e-mail: apomykala@ikolej.pl.

² Krzysztof Mamiński został wybrany przewodniczącym Międzynarodowego Związku Kolei w wyniku 98 Generalnego posiedzenia Związku, które odbyło się w lipcu 2021 r. Zastąpił w tej funkcji Gianluigi Castelli, przedstawiciela kolei włoskich. Kadencja Krzysztofa Mamińskiego obejmuje okres 08.07.2021–31.12.2023.

W konferencji uczestniczyło około 50 osób, reprezentujących przedsiębiorstwa i organizacje sektora transportowego oraz instytucje naukowe, zaproszone przez PKP S.A. do dyskusji z przedstawicielami UIC. Instytut Kolejnictwa był reprezentowany przez dr hab. inż. Marka Pawlika, Zastępcę Dyrektora Instytutu ds. Interoperacyjności Kolei oraz mgr inż. Agatę Pomykałą z Działu Koordynacji Projektów i Współpracy Międzynarodowej.

Program konferencji podzielono na dwie części: wykładową i warsztatową. W części wykładowej przedstawiono plany i priorytety działalności UIC (rys. 3) oraz PKP S.A. Odniesiono się także do obecnej sytuacji na Ukrainie i jej wpływie na sektor transportowy. Przedstawiono opracowane, w ramach prac UIC, dokumenty dotyczące sytuacji związanej z pandemią COVID-19, standaryzacji technicznej, „Vision of Rail 2030. Design a Better Future” (Wizja kolei w 2030. Zaprojektuj lepszą przyszłość”) [1], deklaracji UIC związanej z proekologicznym rozwojem transportu. Strona PKP odniosła się do Europejskiej Strategii dla zrównoważonej mobilności i przedstawiła działania w ramach Grupy PKP w tym zakresie.



Rys. 3. Wystąpienie dyrektora Departamentu Przewozów Pasażerskich UIC, Marc'a-Guigon'a prezentującego „Wizję kolei w 2030. Zaprojektuj lepszą przyszłość” [fot. A. Pomykała]

Część warsztatowa składała się z sześciu następujących grup roboczych:

Doskonałość w badaniach i innowacjach

Wiodącym tematem grupy nr 1, w której, oprócz przedstawicieli PKP S.A. i UIC, uczestniczyli specjaliści reprezentujący m.in. Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Sieć Badawczą Łukasiewicz, Akademię Górniczo-Hutniczą w Krakowie oraz Instytut Kolejnictwa, były zagadnienia dotyczące:

- systemowego planowania i wdrażania innowacyjnych rozwiązań w transporcie kolejowym,

- możliwości, szanse zagrożenia rozwoju innowacji w systemie kolei Unii Europejskiej,
- strategii rozwoju innowacyjnych rozwiązań również w ramach partnerstwa UE Rail.

W wyniku dyskusji wyznaczono kluczowe czynniki wpływające na rozwój badań i innowacji (B&R)³, do których zaliczono:

- uznawanie B&R za koszt, a nie źródło nowych dochodów lub oszczędności (około 10% inwestycji B&R skutkuje komercjalizacją wyników prac badawczo-rozwojowych),
- istnienie ryzyka, że zbyt duża liczba uczestników projektów, w tym w ramach Wspólnego Przedsięwzięcia Kolejowego w Europie (*Europe's Rail Joint Undertaking*), będzie skutkowała nadmierną ilością czasu poświęconego sprawom organizacyjno-administracyjnym,
- istotną rolę start-up'ów w działalności badawczo-rozwojowej.

Wskazano na potrzebę współpracy w ramach wdrażania standardów technologicznych pomiędzy instytucjami badawczymi i firmami przemysłowymi oraz na problemy efektywności prac B&R. W wyniku rozważań nad rolą UIC i możliwym wsparciem przez Związek projektów rozwojowych, podkreślono wieloletnie doświadczenie Międzynarodowego Związku Kolei w realizacji dużych, skomplikowanych projektów międzynarodowych, w tym w koordynacji planowania, organizacji, a także budżetowania złożonych projektów. Może to stanowić cenny wkład i pomoc w rozwoju Wspólnego Przedsięwzięcia Kolejowego w Europie w celu przyspieszenia wdrażania innowacyjnych technologii, automatyzacji, cyfryzacji w europejskim systemie kolejowym.

Synergia rozwoju kolei i miast przyszłości

Wymiana poglądów i doświadczeń w ramach tej grupy koncentrowała się wokół przygotowania kolei do odgrywania wiodącej roli w systemie transportowym miast przyszłości w kontekście nowej kultury społecznej mobilności. Oprócz reprezentantów spółek PKP, w tym PKP Energetyka i PKP Intercity, w pracach grupy uczestniczyli m.in. przedstawiciele Instytutu Budowy Dróg i Mostów, Europejskiego Instytutu Innowacji i Technologii (*European Institute of Innovation & Technology – EIT*).

Szanse na zwiększenie udziału kolei w rynku przewozowym poprzez wykorzystanie otwartych standardów cyfrowych

Dyskusja w ramach tej grupy dotyczyła istotnych zagadnień: jak kolej powinna przygotować się do odgrywania odpowiedniej roli w miastach przyszłości w kontekście nowej kultury mobilności; co specyfika sektora kolejowego

³ Prace badawczo-rozwojowe; B+R, B&R, R&D (ang. *research and development*) – pozyskiwanie know-how dotyczącego produktów, technologii lub procesów oraz prowadzenie analiz teoretycznych, systematycznych studiów lub doświadczeń, w tym produkcji eksperymentalnej, techniczne testowanie produktów lub procesów, zapewnianie koniecznego wyposażenia oraz uzyskiwanie praw własności intelektualnej w odniesieniu do wyników prac.

wyklucza, a co umożliwi w wykorzystaniu otwartych standardów m.in. w budownictwie, motoryzacji czy lotnictwie. W dyskusji brali udział m.in. przedstawiciele spółek grupy PKP, w tym PKP Intercity S.A.

Długoterminowy zrównoważony rozwój w sektorze kolejowym

Wiodącym tematem dyskusji w ramach grupy nr 4 było znalezienie odpowiedzi na pytanie dotyczące głównego problemu, na którym sektor kolejowy powinien się skoncentrować, aby być zdolnym do osiągnięcia celów zrównoważonego rozwoju. Oprócz przedstawicieli spółek PKP, w pracach grupy wzięli udział reprezentanci Sieci Badawczej Łukasiewicz, Europejskiego Instytutu Innowacji i Technologii, Politechniki Krakowskiej, Polskiego Stowarzyszenia Budownictwa Ekologicznego, Europejskiego Centrum Certyfikacji BIM (*Building Information Modeling*).

Rozwój kolejowego transportu towarów

Dyskusja tej grupy dotyczyła zagadnień związanych z rozwojem kolejowych przewozów towarowych, w tym osiągnięć z ostatnich 10 lat i perspektyw na przyszłość, nowych idei sprzyjających poprawie płynności przewozów ładunków, euroazjatyckim połączeniom towarowym oraz współpracy międzynarodowej w obszarze kolejowych przewozów ładunków. Oprócz specjalistów z UIC i grupy PKP, w pracach grupy uczestniczyli przedstawiciele m.in. Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie i Ośrodka Studiów Wschodnich.

Standaryzacja – efektywność przygotowywania i wdrażania

W ramach dyskusji w tej grupie przywołano wieloletnie zaangażowanie UIC w opracowywanie (z ekspertami z różnych krajów) dokumentów technicznych i dokumentów, które przez lata stanowiły podstawę spójności transportu kolejowego. Niezależnie od zmian politycznych i organizacyjnych, Polskie Koleje Państwowe, jako jeden z założycieli Międzynarodowego Związku Kolei w roku 1922, zawsze aktywnie uczestniczyły szczególnie w pracach nad wspólnie opracowywanymi dokumentami normatywnymi. W ostatnich latach rola tego typu dokumentów wzrosła, szczególnie w powiązaniu z europejskimi przepisami prawa. Wzrosła także rola europejskich organizacji normalizacyjnych CEN i CENELEC⁴, które prowadzą komitety działające na rzecz transportu kolejowego – są to odpowiednio: CEN TC256 i CENELEC TC9X. Za współdziałanie z dwoma komitetami z poziomu Polskiego Komitetu Normalizacyjnego odpowiada Instytut Kolejnictwa.

Rolę UIC oraz szerokich zespołów międzynarodowych w odniesieniu do kolejowej standaryzacji technicznej w tym kontekście, należy ponownie zdefiniować. Przedstawiciel UIC poinformował o pierwszych próbach zdefiniowania na nowo roli dokumentów UIC określonych jako IRS⁵, które w odróżnieniu do wydawanych przez lata kart UIC nie będą konkurować z normami europejskimi (CEN, CENELEC) i globalnymi (ISO, IEC⁶), ale zapewnić komplementarną, uporządkowaną informację techniczną uwzględniającą np. wyzwania spójności z rozwiązaniami pozostającymi w eksploatacji na różnych sieciach kolejowych. Przedstawiciel Instytutu Kolejnictwa, Zastępca Dyrektora Instytutu ds. Interoperacyjności Kolei, dr hab. inż. Marek Pawlik, prof. instytutu, zwrócił uwagę na niedostateczne spopularyzowanie informacji i dokumentów definiujących opisy IRS oraz na obszary pilnie wymagające opracowania dokumentów normatywnych, takie jak wykorzystanie wodoru jako źródła zasilania pociągów czy systemowe podejście do cyberbezpieczeństwa. W pracach tej grupy udział wzięli m.in. przedstawiciele PKP S.A. i Urzędu Transportu Kolejowego (rys. 4).



Rys. 4. Fotografia zbiorowa uczestników konferencji „Dzień UIC w Polsce”; UIC [2]

Podsumowaniem konferencji było przedstawienie wyników dyskusji w poszczególnych grupach roboczych i ogólna konkluzja dotycząca możliwości zintensyfikowania współpracy pomiędzy PKP S.A. i UIC, w tym w przedsięwzięciach finansowanych ze środków unijnych.

Bibliografia

- 1 <https://uic.org/IMG/pdf/uic-design-a-better-future-vision-of-rail-2030.pdf>. [dostęp: 21.04.2022].
- 2 <https://uic.org/com/enews/article/uic-day-held-in-warsaw-on-6-april> [dostęp: 21.04.2022].

Informację opracowano na podstawie udziału w konferencji. Autorka brała udział w pracy grupy roboczej „Doskonałość w badaniach i innowacjach”.

⁴ CEN (fr. *Comité européen de normalisation*, ang. *The European Committee for Standardization*) – Europejski Komitet Normalizacyjny; CENELEC (fr. *Comité Européen de Normalisation Electrotechnique*; ang. *The European Committee for Electrotechnical Standardization*) – Europejski Komitet Normalizacyjny Elektrotechniki.

⁵ IRS (ang. *International Railway Solution*) – dokumenty przygotowane i publikowane przez UIC do użytku w sektorze kolejowym, wspierające projektowanie, budowę, eksploatację i utrzymanie systemu kolejowego oraz usługi świadczone przez sektor kolejowy.

⁶ ISO (fr. *Organisation internationale de normalisation International*; ang. *Organization for Standardization*) – Międzynarodowa Organizacja Normalizacyjna; IEC (fr. *Commission internationale en électrotechnique*; ang. *International Electrotechnical Commission*) – Międzynarodowa Komisja Elektrotechniczna.