

Streszczenie pracy magisterskiej

Rozdział 1

W rozdziale pierwszym scharakteryzowano historię rozwoju Kolei Dużych Prędkości oraz jej definicję z punktu widzenia klasyfikacji technicznej. Rys historyczny dotyczy przedstawienia najważniejszych wydarzeń dotyczących technicznego rozwoju kolei, które stopniowo pozwalały uzyskiwać coraz wyższe prędkości maksymalne będące początkowo rekordami prędkości na szynach. Opis techniczny dotyczy zastosowanych rozwiązań umożliwiających uzyskiwanie coraz wyższych prędkości, aż do powszechnego zastosowania zasilania z sieci trakcyjnej jako podstawowe rozwiązania w dziedzinie KDP. W dalszej części rozdziału autor przytacza definicję Kolei Dużych Prędkości wg Międzynarodowego Związku Kolejowego – UIC jako punkt wyjścia do współczesnego definiowania KDP pod względem infrastruktury zarówno nowobudowanej jak i istniejącej, zmodernizowanej, pozwalającej na uzyskiwanie wysokich prędkości. Końcowa część rozdziału stanowi opis różnych modeli systemów kolei dużych prędkości, które zostały ukształtowane przez poszczególne kraje w zależności od czynników geograficznych i wybranych rozwiązań. Przystawione zostały podstawowe, wyróżniające się systemy KDP w postaci japońskiego Shinkansen, francuskiego TGV oraz niemieckiego ICE oraz ich charakterystyka dotycząca głównie podejścia do obsługi miast i regionów. Na ich bazie budowane są bowiem kolejne modele w poszczególnych krajach min. w Hiszpanii i planowany w Wielkiej Brytanii.

Rozdział 2

Rozdział drugi omawia szeroki zakres otoczenia konkurencyjnego, wpływu i oddziaływania na inne środki transportu. Wskazano w nim najważniejsze elementy, które przyczyniły się do sukcesu rynkowego szybkiej kolei i obecnej sytuacji KDP jako środka transportu o największej dynamice rozwoju pod względem wzrostu liczby przewożonych pasażerów. Scharakteryzowano obecną pozycję rynkową KDP na najbardziej rozwiniętych rynkach europejskim i azjatyckim na przykładzie poszczególnych krajów i zdolność do kreowania nowego ruchu pasażerskiego i pobudzania mobilności społeczeństwa. Druga część rozdziału dotyczy analizy podstawowych elementów przewagi konkurencyjnej w postaci

bezpieczeństwa, punktualności ceny i czasu przejazdu, które przyczyniły się do sukcesu rynkowego KDP. W ostatniej części opisany jest wpływ bezpośredni ze strony KDP na konkurencję z transportem lotniczym i samochodowym, który charakteryzował rynek szczególnie w początkowej fazie rozwoju KDP, by w drodze ewolucji i tworzenia podstaw do zrównoważonego rynku transportowego przejść do etapu wzajemnego współdziałania polegającego na najlepszym wykorzystaniu cech poszczególnych środków transportu. Oprócz nadal istniejącej konkurencji istnieje bowiem coraz szersze pole współdziałania różnych środków transportu w celu jak najlepszego wykorzystania ich specyfiki. W tym celu autor opisuje przykłady współpracy KDP z liniami lotniczymi oraz komunikacją miejską i regionalną.

Rozdział 3

Rozdział trzeci przedstawia infrastrukturę kolei dużych prędkości od strony elementów technicznych takich jak droga kolejowa i tabor, ale przede wszystkim od strony organizacyjno-finansowej związanej z przygotowaniem inwestycji, jej opłacalnością i finansowaniem. Przedstawione zostają najważniejsze rozwiązania techniczne w zakresie taboru KDP, w tym pociągi z wychylnym nadwoziem wykorzystujące infrastrukturę zmodernizowaną do wymogów linii szybkich i obecną sytuację dotyczącą liczby kilometrów w poszczególnych krajach. Następnie autor przedstawia analizę wybranych inwestycji na przykładzie Hiszpanii posługując się przy tym najważniejszymi wskaźnikami oceny od strony ekonomicznej i finansowej. W drugiej części rozdziału przedstawiony jest proces dotyczący przygotowania inwestycji, sposób realizacji i źródła finansowania ponownie w oparciu o konkretne przykłady linii obecnie budowanych lub już zakończonych, a następnie ocena inwestycji pod kątem kosztów budowy i późniejszej eksploatacji, dotyczącej zarówno utrzymania taboru jak i samej infrastruktury w postaci linii kolejowych. Szczególnie istotne są najnowsze informacje dotyczące kosztów nowych inwestycji pokazane szczegółowo na przykładzie linii w Portugalii. Ostatnia część rozdziału dotyczy wpływu inwestycji na obszar społeczno-ekonomiczny, w szczególności wpływu na poszczególne dziedziny życia gospodarczego, w tym na rosnącą rolę kosztów zewnętrznych i zagadnień ochrony środowiska. Autor wskazuje na rosnącą rolę tych ostatnich w procesie podejmowania decyzji dotyczących budowy linii KDP.

Rozdział 4

W rozdziale czwartym autor przedstawia zagadnienie dużych prędkości od strony przewoźnika, organizującego transport z wykorzystaniem infrastruktury linii dużych prędkości. Na wybranych przykładach przedstawiona została struktura własnościowa firm, wyniki finansowe oraz ocena rynku dużych prędkości od strony przewoźników. Przedstawienie dotyczy zarówno wyodrębnionych ze struktur większych struktur, takich podmiotów jak TGV czy ICE, ale także szczegółowo przewoźników, dedykowanych ściśle do przewozów KDP. Na rynku europejskim opis dotyczy firm Thalys i Eurostar z podaniem takich parametrów jak liczba przewożonych pasażerów, obsługiwane relacje, a od strony działalności operacyjnej także wyszczególnienie głównych źródeł kosztów.

Rozdział 5

Rozdział piąty jest przedstawieniem obecnej sytuacji dynamicznego rozwoju infrastruktury dużych prędkości w Europie i na Świecie. W pierwszej kolejności opis dotyczy procesu tworzenia sieci dużych prędkości w krajach europejskich, które coraz częściej łączą się w sieć międzypaństwową prowadząc do coraz większej integracji sieci kolejowej w ramach całego kontynentu. Kolejnym obszarem, który obecnie przejął inicjatywę w tempie rozwoju KDP jest region Azji, a szczególnie Chiny, których plan zakłada budowę sieci 12 tysięcy kilometrów linii do roku 2012. Od strony technicznej przedstawione zostają obecne osiągnięcia szybkich pociągów dotyczące prędkości handlowych, a także nowe kierunki rozwoju technologii dużych prędkości, w tym Maglev i jednocześnie aspekty ekonomiczne wskazujące na bariery ich wykorzystania w szerokim zakresie. Zakończenie rozdziału jest analizą istniejących szans i potencjalnych zagrożeń dla dalszego rozwoju sieci KDP, które dotyczą rosnącej konkurencji ze strony innych środków transportu, w postaci zyskiwania przez nie charakteru bardziej proekologicznego jak i możliwego w przyszłości spadku popytu na usługi transportowe związanego z szybkim rozwojem nowoczesnych technik teleinformatycznych.

Rozdział 6

W rozdziale szóstym autor nawiązuje do planów rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce wskazując na potrzebę przyszłych inwestycji jednak przy właściwym zaplanowaniu

i realizacji w pierwszej kolejności planów modernizacyjnych istniejącej infrastruktury kolejowej w Polsce jako priorytetu inwestycyjnego, który będąc celem nadrzędnym ma stanowić zapewnienie przyszłej inwestycji KDP jak największego efektu skali. Przedstawione zostają najważniejsze przesłanki dotyczące budowy nowych linii KDP i ocena sytuacji w odniesieniu do stanu istniejącego infrastruktury kolejowej w Polsce. W drugiej części rozdziału autor dokonuje wstępnej oceny użyteczności poszczególnych odcinków planowanej w Polsce linii „Y” oraz przedstawia obecną konkurencję ze strony największego konkurenta KDP jakim jest transport zbiorowy w postaci połączeń lotniczych. W podsumowaniu rozdziału wskazane są w ocenie autora najważniejsze kroki jakie należy podjąć obecnie w celu zapewnienia KDP w Polsce sukcesu rynkowego. Część z tych zadań jest już obecnie realizowana, jednak w dużej mierze proces poprawy stanu infrastruktury kolejowej powinien zostać zintensyfikowany. Również w dziedzinie społecznego wizerunku kolei pozostaje jeszcze wiele działań do wykonania, które będą miały na celu przekonanie do korzystania z kolei znacznie większej niż obecnie liczby obywateli.

Komentarz końcowy.

Ze względu na brak źródeł zarówno polskich jak i zagranicznych w postaci literatury dotyczącej ściśle zagadnienia kolei dużych prędkości, autor korzystał przede wszystkim z opracowań i analiz pochodzących bezpośrednio od zarządów kolejowych i przewoźników, którzy od lat eksploatują koleje dużych prędkości lub są w bardzo zaawansowanej fazie projektów nowej infrastruktury. Duża część informacji pochodzi także z konferencji i kongresów organizowanych przez Międzynarodowy Związek Kolejowy (UIC). Materiały te w większości były anglojęzyczne. O ile techniczna i technologiczna strona zagadnienia KDP znalazła już swoje źródło w postaci literatury ściśle dotyczącej rozwiązań w postaci taboru, linii kolejowych czy systemów bezpieczeństwa ruchu, o tyle wiedza dotycząca spraw ekonomiczno-finansowych wymaga uporządkowania i nadal jest bardzo cząstkowa. Celem autora było przedstawienie jak najbardziej aktualnych informacji dotyczących KDP i zgromadzonej do tej pory wiedzy ekonomicznej, ale także w dużej mierze własna ocena nowych projektów, szczególnie polskiego „Ygreka” jak i rozwiązań już istniejących w Europie i na świecie. Ocena ta jest przede wszystkim oparta na szerokim zainteresowaniu tematyką, które to ma duże wsparcie obecnie również od strony pracy zawodowej.