

Kolejowe przewozy regionalne w nowych warunkach funkcjonowania

Obecny kształt sektora pasażerskiego jest konsekwencją zmian, jakie nastąpiły w strukturze PKP w ramach restrukturyzacji przeprowadzonej w latach 1997–1998. Miały one na celu m.in. wprowadzenie dwustopniowego systemu zarządzania przedsiębiorstwem. W zakresie przewozów pasażerskich utworzony został wówczas szczebel centralny, tj. Dyrekcja Przewozów Pasażerskich oraz wykonawczy, czyli Zakłady Przewozów Pasażerskich.

Obszary działania zakładów dostosowane zostały do nowego podziału administracyjnego kraju. Siedziby zakładów zlokalizowano w stolicach województw, a obszar ich działania pokrył się z ich terenem. Trafność tego rozwiązania potwierdziła praktyka ostatnich miesięcy, ponieważ kierownictwo zakładów stało się realnym i wygodnym partnerem lokalnych samorządów.

W Warszawie oprócz zakładu wojewódzkiego utworzono ponadto zakłady: Aglomeracyjny, związany z przewozami na WWK oraz Kwalifikowany. Zakład Aglomeracyjny powstał także w Katowicach, a w Trójmieście Zakład SKM.

W rozważanym okresie sektor pasażerski funkcjonował w bardzo trudnych warunkach ekonomicznych, ponieważ jedyną formą dotacji do przewozów otrzymywanej z budżetu państwa był zwrot wpływów utraconych z tytułu stosowania ulg ustawowych. Skutkiem tej sytuacji są bardzo złe wyniki ekonomiczne działania sektora, zaniedbania w zakre-

sie inwestycyjnym, a w efekcie również pogorszenie standardu oferty przewozowej. Ogółem sektor pasażerski odnotowywał straty, które na przykład w 1999 r. w odniesieniu do przewozów aglomeracyjnych i regionalnych wyniosły 1,6 mld złotych. Planowana kwota strat na 2000 r. wynosi ponad 1,2 mld złotych.

Sytuacja powyższa może ulec zmianie dopiero w wyniku wejścia w życie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa kolejowego Polskie Koleje Państwowe, uchwalonej przez Parlament 8 września i podpisanej przez Prezydenta RP 27 września 2000 r.

Podstawowe dane o wielkości i strukturze przewozów pasażerskich PKP zrealizowanych w 1999 r. oraz planowanych na 2000 r. podano w tablicy 1.

W okresie ostatnich trzech lat sytuacja w poszczególnych grupach pociągów, obsługujących cztery podstawowe segmenty rynku była zróżnicowana.

Realizacja **przewozów kwalifikowanych i międzyregionalnych** utrzymywana była na poziomie wynikającym z zapotrzebowania rynkowego, tzn. uruchamiano średnio 115 pociągów kwalifikowanych oraz 441 pociągów międzyregionalnych dziennie. Na głównych liniach łączących największe aglomeracje kraju wprowadzono ruch cykliczny z interwałem jednogodzinnym. Realizacja takiej oferty przewozowej była możliwa dzięki intensyfikacji wykorzystania taboru wagonowego, m.in. poprzez wprowadzenie długich relacji bezpośrednich, takich jak Gdynia – Kraków, Gdynia – Bielsko Biała i Gliwice, Poznań – Lublin itp.

Przewozy aglomeracyjne realizowano w aglomeracji warszawskiej, trójmiejskiej oraz śląskiej. Przewozy w Trójmieście – realizowane przez SKM – wyłączono poza sektor pasażerski od 1 listopada 1999 r., podporządkowując prowadzący je zakład bezpośrednio zarządowi PKP. W ubiegłym roku sektor pasażerski uruchamiał łącznie z SKM około 1044 pociągi aglomeracyjne dziennie.

Ograniczeniu uległa natomiast oferta przewozowa **w ruchu regionalnym**. Przewozy zawieszono na tych liniach, na których stopień pokrycia kosztów wpływami z biletów, łącznie z dotacją budżetową do ulg ustawowych, był niższy niż 20%. Wykaz odcinków, na których zawieszono przewozy w 2000 r., podano w tablicy 2.

W wyniku podpisania porozumień pomiędzy PKP a władzami samorządowymi, przewozy pasażerskie są prowadzone na następujących odcinkach:

- Chełm – Włodawa,
- Kalwaria Zebrzyd. – Wadowice,

Tablica 1

Wielkość i struktura kolejowych przewozów pasażerskich w latach 1999/2000 (plan)

		Przewozy			Razem	
		kwalifikowane	międzyregionalne	regionalne		aglomeracyjne
Przewozy osób	[mln]	9,95/9,95	62,3/66,1	223,8/181,55	99,11/102,4	395,16/360,00
Średnia liczba pociągów w dobie		115/120	441/375	3644/3038	1044/1002	5244/4535
Praca eksploatacyjna	[mln poc,km]	17,9/19,2	41,5/45,0	106,4/81,92	13,1/13,63	178,9/159,76
Praca przewozowa	[mld paskm]	3,15/3,30	14,30/15,40	6,83/4,66	1,82/1,43	26,1/24,8
Przychody (bez dotacji)	[mln zł]	401,5/440,3	711,9/774,0	512,3/341,1	104,8/117,0	1730,5/1672,4

- Hajnówka – Cisówka,
- Trzebinia – Wadowice,
- Chojnice – Kościerzyna,
- Jarocin – Kąkolewo.

Ogółem średnia liczba pociągów regionalnych uruchamianych na dobę zmniejszyła się z 3644 w 1999 r. do 3038 w 2000 r., a więc o prawie 17%.

Nowe uwarunkowania i perspektywy przewozów regionalnych

Przewozy aglomeracyjne i regionalne zarówno w Polsce, jak też na kolejach w całej Europie pozostają najbardziej deficytową częścią przedsiębiorstwa kolejowego z punktu wi-

czenia możliwości ich finansowania wpływami z biletów. Przyczyny tego stanu wynikają między innymi z konieczności stosowania preferencyjnych cen biletów, ukierunkowanych na zaspokojenie potrzeb przewozowych średnich oraz najsłabszych ekonomicznie grup społecznych. System takich przewozów wymaga zatem dofinansowania ze środków publicznych.

Obecne w Polsce możliwości budżetów centralnego oraz samorządowych w tym zakresie są jednak ograniczone. Stąd też rozumiała była zwłoka w podjęciu przez państwo odpowiednich zobowiązań i obciążeń finansowych. W perspektywie wprowadzania norm europejskich rozwiązania takie były jednak nieuchronne. Jednocześnie im szybciej zostaną praktycznie przyjęte, tym łatwiej będzie kształtować rozwój komunikacji publicznej, zwłaszcza na terenach najsłabszych ekonomicznie, gdzie jest ona jednym z podstawowych warunków rozwoju gospodarczego.

Uchwalona ustawa o komercjalizacji PKP wprowadza wiele nowych rozwiązań w zakresie przewozów regionalnych, które zdefiniowano w niej jako przewozy realizowane „w granicach jednego województwa lub realizujące połączenia z sąsiednim województwem”. Organizowanie i dotowanie tych przewozów włączono do zadań własnych samorządów szczebla wojewódzkiego. Środki finansowe na ich realizację określać ma corocznie ustawa budżetowa. Jednocześnie minister do spraw transportu zobowiązany został do organizowania i dotowania przewozów kolejowych o zasięgu międzywojewódzkim.

Szczegółowe zasady przydzielania środków na wymienione cele zostaną określone w trybie rozporządzeń wykonawczych do powyższej ustawy. Obecnie trwają prace związane z projektami dwóch rozporządzeń Rady Ministrów:

- w sprawie szczegółowych zasad organizowania regionalnych i międzywojewódzkich, kolejowych przewozów pasażerskich oraz trybu wyboru przewoźników,
- w sprawie szczegółowych zasad ustalania, trybu i organów dokonujących przekazywania dotacji budżetowej dla samorządów województw oraz terminu, od którego samorządy województw rozpoczną organizowanie i dotowanie regionalnych przewozów pasażerskich.

Tematyka rozporządzeń obejmuje zatem zasady ustalania potrzeb przewozowych, sposoby ich zaspokajania oraz kryteria oceny przewoźników ubiegających się o ich realizację.

Pierwsze rozporządzenie systematyzuje elementarne reguły polityki transportowej, jaką w skali swojego regionu prowadzić będzie samorząd wojewódzki. Wielkość i struktura popytu na usługi przewozowe ustalana będzie na podstawie uprzednio dokonanej oceny układu sieci osadniczej oraz rozmieszczenia zakładów pracy, szkół, ośrodków administracyjnych i kulturalnych, centrów handlowych i miejscowości rekreacyjnych.

Jakkolwiek transport kolejowy rozpatrywany będzie na zasadach priorytetowych, z uwagi na jego walory ekologiczne oraz strategiczne znaczenie dla rozwoju regionu, to jednak racjonalne gospodarowanie wymaga również rozważenia celowości wspomaganie z funduszy publicznych również

Tablica 2

Zawieszenia przewozów pasażerskich w 2000 r.

Data	Linia kolejowa	łącznie [km]
03.04.2000 r.	Kwidziń – Prabuty	1028,5
	Podłęże – Niepolomice	
	Łuków – Lublin Pl.	
	Sierpc – Brodnica	
	Ostrołęka – Łapy	
	Białystok – Zubki Białost.	
	Włoszczowice – Rytwiiany	
	Ocice – Rzeszów	
	Rytwiiany – Połaniec	
	Chelm – Włodawa*	
	Kraków Bież. – Wieliczka	
	Tarnów – Szczucin	
	Sosnowiec Kazimierz – Sosnowiec Maczki	
	Racibórz – Głubczyce	
	Pyskowice – Pyskowice Miasto	
	Nowa Wieś Wlk. – Bydgoszcz Wsch. Towar.	
	Rokitki – Chocianów	
	Chelmża – Bydgoszcz Fordon	
	Pisz – Elk	
	Pszczółki – Skarszewy	
Tama Brodzka – Łława		
Mikułowa – Bogatynia		
Nysa – Brzeg		
Jełowa – Kluczbork		
Głubczyce – Raclawice Śl.		
Opole – Jełowa		
Mysłakowice – Jelenia Góra		
Mysłakowice – Karpacz		
Korsze – Skandawa		
Głazów – Myslibórz		
Pyrzyce – Głazów		
31.05.2000 r.	Piotrków Trybunalski – Biały Ług	66,5
24.06.2000 r.	Legionowo – Tłuszcz	547,0
	Kalwaria Zebrzyd. Lanckorona – Wadowice*	
	Zabrze Makoszowy – Leszczyny	
	Kłodnica – Fosowskie	
	Kartuzy – Lębork	
	Gniezno – Chojnice	
Wrocław Główny – Świdnica Przedmieście		
Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice		
Piła Północ – Ulikowo		

* Przewozy prowadzone na podstawie porozumienia.

innych, substytucyjnych lub komplementarnych środków transportu publicznego.

Wybór przewoźnika następować będzie w trybie ustawy o zamówieniach publicznych. Wśród kryteriów wyboru spodziewać się należy zarówno oceny oferowanej przez niego jakości usług (punktualność, częstotliwość, zapelnienie wagonów), jak też warunków ekonomicznych: cen biletów, wysokości dotacji itp.

Zadaniem samorządu będzie zarówno dokonanie wyboru przewoźnika (przewoźników) w ramach prowadzonej regionalnej polityki transportowej, podpisanie stosownej umowy (umów) oraz nadzorowanie jej (ich) realizacji. Nadzór ten obejmie w szczególności ocenę realizacji uzgodnionych parametrów sprawności i niezawodności funkcjonowania przewoźników. Będzie to szczególnie istotny element współpracy z władzami samorządowymi, gdyż jak pokazuje przykład brytyjski, gdzie podobny model funkcjonuje już od wielu lat, od przewoźników nie udaje się wyegzekwować uzgodnionych parametrów jakości usług.

PKP a nowe zasady organizacji przewozów regionalnych

Opisane zmiany oznaczają głęboki przełom w zakresie organizacji kolejowych przewozów regionalnych w Polsce, rzutując jednocześnie w sposób istotny na funkcjonowanie innych przewoźników. W tym kontekście warto choćby skrótkowo rozpatrzyć najważniejsze problemy z tego zakresu.

Pomimo rewolucyjnego zakresu zmian, proces osiągnięcia modelu docelowego następować będzie zapewne stopniowo. Wynika to zarówno z faktu realizowania obecnie przewozów pasażerskich wyłącznie przez PKP, jak też dwu uwarunkowań związanych z rozkładami pociągów pasażerskich. Obecny rozkład jazdy pociągów 2000/2001 obowiązywać będzie do 9 czerwca 2001 r., a zatem przez kilka miesięcy obowiązywania nowej ustawy. Ponadto kolejny rozkład jazdy, przewidziany – zgodnie z ustaleniami międzynarodowymi – wyjątkowo na półtora roku, a zatem do grudnia 2002 r., powstawać musi już w pierwszym kwartale 2001 r. Zarówno PKP, jak i samorządy mają niewiele czasu na praktyczne wdrożenie zapisów nowej ustawy.

Lata 2001–2002 prawdopodobnie pozostaną okresem swoistej karencji dla przewozów regionalnych PKP, bowiem zgodnie z zapisem ustawowym środki na ich dofinansowanie pochodzić będą jeszcze w dużej części ze środków PKP. Budżet państwa poprzez samorządy dofinansuje przewozy regionalne sumą 300 mln zł w 2001 r., 500 mln w 2002 r., a w latach następnych po 800 mln. Ten czas należy bezwzględnie wykorzystać na przygotowywanie atrakcyjnej oferty na lata następne.

Wśród niektórych samorządów silna będzie zapewne pokusa, aby wykorzystać opisane środki na przywrócenie przewozów zawieszonych w 2000 r. Oczywiście decyzja taka jest możliwa, ale musi ona wpisywać się w cały system polityki transportowej regionu. Ograniczone możliwości finansowe regionalnych budżetów spowodują bowiem, że przywracanie zawieszonych przewozów nastąpiłoby kosztem ograniczenia innych połączeń. Zwłaszcza od początku 2003 r.

należy spodziewać się pełnego wprowadzenia zasady, że realizowane są tylko takie przewozy regionalne, do których przewoźnik nie musi dopłacać. Samorząd powinien być świadomy, że regionalna polityka transportowa to racjonalny program sieci połączeń w całym regionie, a nie tylko suma lokalnych problemów poszczególnych linii.

W świetle zapisów ustawy oraz aktualnego stanu własności linii można założyć, że niektóre odcinki linii, po których pociągi już nie kursują, będą przejmowane przez samorządy.

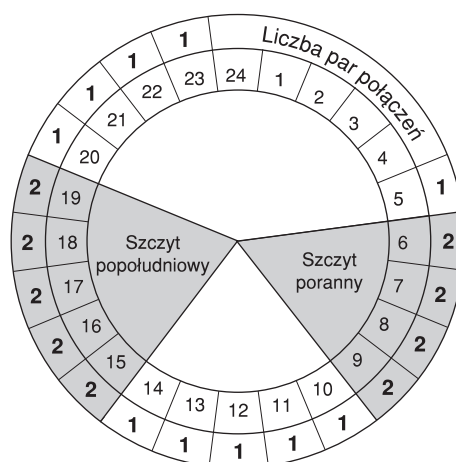
Modelowe rozwiązania przewozów regionalnych

Przesunięcie kompetencji decyzyjnych w zakresie organizowania i finansowania przewozów regionalnych do samorządów powinno być równoznaczne z początkiem wprowadzania nowej jakości w tych przewozach. Powstaje pytanie, jaki jest racjonalny model takich przewozów? Zagadnienie to jest niewątpliwie obszerne i wieloaspektowe, skoncentrujemy się zatem wyłącznie na kilku zasadniczych tezach.

Jak już wcześniej wspomniano przewozy regionalne muszą stanowić spójny system. Oznacza to zarówno potrzebę kompleksowego zaspokajania potrzeb przewozowych o znaczeniu lokalnym, jak też wpisania się w system połączeń ogólnopolskich, dla których m.in. pociągi regionalne stanowią środek dowozu podróźnych. Wzrastająca liczba pociągów kwalifikowanych (międzyaglomeracyjnych) oraz międzyregionalnych kursujących w układzie cyklicznym powoduje, że również połączenia regionalne powinny mieć stały interwał czasowy. Rozwiązanie takie jest zresztą także bardzo dogodne dla wszystkich podróźnych.

Jako minimalną ofertę uznać należałoby 28 par połączeń pociągami regionalnymi na dobę. Najdłuższy odstęp czasu między kolejnymi pociągami w godzinach poza szczytem porannym i popołudniowym powinien wynosić nie więcej niż 1–2 godziny. Budowanie oferty powinno jednak zmierzać do uruchamiania pociągów co godzinę poza szczytem, a co 10–30 min w szczycie przewozowym.

Rozwiązaniem, spotykanym przykładowo w systemie połączeń regionalnych TER we Francji, jest substytucyjna usłu-



Docelowy dobowy model obsługi regionalnej pociągami pasażerskimi

ga szynowo-drogowa. Ma to szczególne znaczenie w tych relacjach, gdzie potoki podróźnych poza godzinami szczytowymi są bardzo małe, ale z uwagi na ciągłość serwisu celowe jest utrzymywanie regularnych połączeń przez cały dzień. Wówczas w godzinach pozaszczytowych przewozy realizowane są autobusami. Warunkiem koniecznym takiego rozwiązania jest oczywiście przebieg dróg kołowych w pobliżu linii kolejowej. Serwis taki powinien prowadzić jeden operator, zastępując pojazdy kolejowe drogowymi w odpowiednich godzinach pod jednym znakiem identyfikacyjnym, na podstawie tych samych biletów jednorazowych i miesięcznych.

Sieć połączeń kolejowych oraz układ relacji pociągów regionalnych powinny być tak zaprojektowane, aby jak najlepiej odpowiadały potrzebom przewozowym mieszkańców. Należy jednak zwrócić uwagę, że największe koszty w tych przewozach związane są z eksploatowanym taborem. W projektowanym systemie warto zatem zwrócić uwagę na dobre wykorzystanie składów pociągowych, jednostek elektrycznych lub autobusów szynowych. Zazwyczaj dążyć należy do intensyfikacji wykorzystania taboru poprzez skracanie postojów na stacjach zwrotnych do niezbędnego minimum. Jest również wiele metod optymalizacyjnych wspomagających odpowiednie prace projektowe i pozwalających w efekcie znacznie obniżyć koszty realizacji przewozów.

Sprzedaż biletów do pociągów, także okresowych, może odbywać się w oparciu o zewnętrzną sieć dystrybucji, tzn. w sklepach, kioskach z gazetami itp.

w projektowaniu tych przewozów przejmować będą samorządy wojewódzkie. Kolejowi przewoźnicy koncentrować się będą natomiast na uzyskaniu zamówienia oraz jak najlepszym wykonywaniu zamówionej usługi.

W ciągu kilku ostatnich miesięcy z inicjatywy PKP odbyło się wiele spotkań informacyjnych, które umożliwiły samorządom wstępne zapoznanie się z nowymi rozwiązaniami. W wielu miejscach w kraju widać już zresztą aktywność władz regionalnych różnego szczebla, które starają się wykorzystać swoje nowe kompetencje w zakresie transportu kolejowego. W najbliższym czasie przewidujemy rozpoczęcie negocjacji z samorządami, które powinny być uwieńczona podpisaniem umów.

Aktywność samorządów przejawia się również w inny sposób. Przykładowo radni z Piaseczna i okolicznych gmin we współpracy z PKP podjęli projekt szybkiej kolei podmiejskiej nazwany METRO II. Polega on na wykorzystaniu bocznic warszawskiej elektrociepłowni Siekierki oraz linii radomskiej w celu utworzenia nowego, kolejowego połączenia Konstancina-Jeziorny z Centrum Warszawy. Obecnie firma „Kolprojekt” realizuje wstępne studium tego projektu.

Nowe zadania stają zatem przed PKP, aby w nowych, liberalnych warunkach rynkowych jak najlepiej i najskuteczniej funkcjonować, przed samorządami wojewódzkimi zaś, aby środki przeznaczone na przewozy regionalne wydatkować w sposób zapewniający zaspokojenie potrzeb przewozowych jak największych grup mieszkańców.

□

Podsumowanie

Dotychczasowy system organizacji i finansowania kolejowych przewozów regionalnych przechodzi do historii. Wiodącą rolę

*Autor
Andrzej Żurkowski
PKP Dyrekcja Przewozów Pasażerskich Warszawa*

PRENUMERATA □ INFORMACJE □ PRENUMERATA □ INFORMACJE □ PRENUMERATA



TECHNIKA TRANSPORTU SZYNOWEGO

W 2001 r. cena netto jednego egzemplarza w sprzedaży detalicznej wynosić będzie 16 zł
W prenumeracie taniej – jeden egzemplarz będzie kosztować 15 zł netto

Koszt netto prenumeraty czasopisma

Rodzaj przesyłki		roczna	Prenumerata półroczna	kwartalna
Polska	Zwykła	180,00 zł	90,00 zł	45,00 zł
Europa	Zwykła	57,00 euro*	28,50 euro*	14,25 euro*
	Lotnicza	66,00 euro*	33,00 euro*	16,50 euro*
Poza Europą	Lotnicza	68,00 USD*	34,00 USD*	17,00 USD*

* lub w innej walucie według kursu przeliczeniowego w dniu wpłaty

50% zniżki dla studentów i uczniów

Aby otrzymać zniżkową prenumeratę należy wraz z kopią dowodu wpłaty przelać na adres wydawcy kopię legitymacji (strona z fotografią i nazwą uczelni lub szkoły). Prawo do zniżki mają uczniowie wszystkich szkół, studenci wszystkich uczelni, studiów policealnych oraz doktoranckich w kraju i za granicą.

EMI-PRESS s.c. 90-955 Łódź 8, skrytka pocztowa 103, tel./fax (42) 633 37 51