

Kondycja kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce (1)

Kolejowe przewozy pasażerskie podlegały w ciągu minionych 10 lat ustawicznym przemianom. Przeprowadzane w tym czasie organizacyjno-ekonomiczne modyfikacje, podporządkowane były naczelnym hasłom przekształceń gospodarczych tamtego okresu, takim jak unowocześnienie, urynkwienie i usamodzielnienie finansowe.

Unowocześnianie pasażerskich przewozów kolejowych odbywało się selektywnie. Dotyczyło ono w zasadzie wąskiego zakresu działalności, obejmującej obsługę przejazdów zamożnej części społeczeństwa, w tym przejazdów służbowych kadry kierowniczej jednostek gospodarczych. Przejawiało się ono w wyłonieniu spośród przewozów dalekobieżnych, tak zwanych przewozów kwalifikowanych oraz w systematycznym ich rozwijaniu. Przewozy te nabrały też niektórych cech rynkowych, takich jak skłonność i zdolność do konkurencji, prowadzenie promocji swoich usług itp. Nie mogły jednak osiągnąć pełnego pokrycia kosztów wpływami, chociaż coraz bardziej zbliżają się do samofinansowania.

W bardzo niewielkim stopniu unowocześnienie i urynkwienie zostało wprowadzone do pozostałych przewozów dalekobieżnych, obecnie zwanych przewozami międzyregionalnymi. Głównym tego wyrazem była rezygnacja ze sztywnych taryf i wzbogacenie cen, sprzedażą usług na zasadach umownych, a także zastosowanie ulg handlowych oraz nowych, specjalnych ofert taryfowych, skierowanych do wybranych segmentów rynku.

W wyniku przeprowadzanych na PKP eksperymentów, najbardziej ucierpiały przewozy regionalne. Eksperymentem bowiem należy nazwać próbę realizacji poglądu, że przewozy pasażerskie, w tym także te o zasięgu lokalnym, mające w większości charakter spełniania służby publicznej – powinny się same finansować.

Pogląd ten był wprowadzany w życie poprzez systematyczne ograniczanie dotacji przedmiotowych do kolejowych przewozów pasażerskich. W 1990 r. dotacja ta była równa

wpływom ze sprzedaży biletów, a w 1999 r. stanowiła tylko 31% tych wpływów [1].

Pierwsze sygnały opamiętania po 10 latach udawania, że postępująca degradacja PKP służy gospodarce rynkowej, przyniósł rok 2000 [2]. Pojawiły się one w postanowieniach zawartych w ustawie o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, określających podstawy programu naprawczego PKP [3].

W ustawie została zagwarantowana partycypacja budżetu państwa w finansowaniu deficytowych przewozów pasażerskich (art. 79 ustawy), niezależnie od dotacji przedmiotowej, rekompensującej z budżetu państwa utratę wpływów, nieuzyskanych przez przewoźnika kolejowego z powodu realizacji przez niego ustawowych ulg przejazdowych.

Unowocześnienie

Wielkość i struktura przewozów w latach 1990–2000

Kolejowe przewozy pasażerów w 1990 r. wykonane zostały jeszcze na wysokim poziomie, zbliżonym do osiąganego w poprzednim dziesięcioleciu. W wyniku przemian społeczno-gospodarczych, zaczęły od tego czasu gwałtownie spadać. W pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku zmniejszyły się o ponad 40%. W 1999 r. stanowiły już tylko połowę przewozów realizowanych 9 lat wcześniej, a w roku 2000 – 45% stanu sprzed 10 lat.

Zmieniła się też struktura przewozów. W latach 1992–1993 zostały zapoczątkowane przewozy wykonywane tak zwanymi pociągami kwalifikowanymi. W 1999 r. przewiozły one 2,5% pasażerów kolejowych ogółem i wykonały prawie 13% pracy przewozowej. W 2000 r. udział pociągów kwalifikowanych w przewozach osób zwiększył się do 2,6%.

Nieznacznie, zaledwie o 3%, zmniejszyła się wielkość przewozów międzyregionalnych, to jest przewozów dalekobieżnych, wykonywanych pociągami pospieszными i osobowymi, zaś w 2000 r. również pociągami kwalifikowanymi. Wzrósł też ich udział w przewozach ogółem z 8% w 1990 r. do 17,6% 10 lat później (łącznie z przewozami pociągami kwalifikowanymi).

Najbardziej zmniejszyła się natomiast wielkość przewozów regionalnych, z niemal 724 mln pasażerów w 1990 r. do 296,6 mln w 2000 r., to jest prawie o 60%. Ich udział zmniejszył się z 92% pasażerów (64% pasażerokilometrów) w 1990 r. do 85% pasażerów (44% pasażerokilometrów) w 1999 r. oraz do 82,2% pasażerów w 2000 r. W tym odsetku mieszczą się przewozy wykonane w trzech największych aglomeracjach miejskich – warszawskiej, trójmiejskiej i katowickiej, stanowiące łącznie w 2000 r. prawie 45% przewozów ogółem.

W omawianym czasie zmniejszyły się też drastycznie kolejowe przewozy międzynarodowe. W 2000 r. pozostała ich tylko trzecia część w stosunku do wykonywanych 10 lat wcześniej (tabl. 1).

Na przedstawione, ogólne wielkości składa się znaczna ich różnorodność, rozpatrywana pod względem charakteru obsługiwanego rynku, zasięgu terytorialnego, dostępności,

częstotliwości i punktualności kursowania pociągów oraz innych cech jakościowych świadczonych usług.

Zakres i charakter usług

Świadczone w poszczególnych segmentach rynku

Jakość usług przewozowych w największym stopniu jest powiązana z rodzajem obsługiwanego segmentu rynku. W kolejowych przewozach pasażerskich wyróżnia się cztery podstawowe segmenty, tj. rynek przewozów:

- kwalifikowanych,
- międzyregionalnych,
- regionalnych (lokalnych),
- aglomeracyjnych, do niedawna ujmowany łącznie z rynkiem przewozów regionalnych.

Rynek usług kwalifikowanych obejmuje połączenia Warszawy i innych wielkich aglomeracji z dużymi miastami, głównie wojewódzkimi, oraz część relacji międzynarodowych. Połączenia te realizowane są pociągami kwalifikowanymi, do których zalicza się pociągi EuroCity, InterCity, EuroNight, ekspresowe i kwalifikowane pociągi nocne, tzw. hotelowe.

Pociągi InterCity, według rozkładu jazdy 2000/2001, kursowały w 12 relacjach, w tym w jednej międzynarodowej. Pociągi te jeżdżą na liniach przystosowanych do rozwijania stosunkowo dużych prędkości. Pokonują one dystanse od około 300 do 676 km w czasie odpowiednio od 2 godz. 35 min do 8 godz. 34 min. W poszczególnych relacjach osiągały prędkość handlową od 70–80 do 118 km/h. Średnia prędkość wszystkich pociągów InterCity w 1998 r. wynosiła 89 km/h, a w 1999 r. – 90,4 km/h.

Pociągi EuroCity kursują na trasach: Warszawa – Berlin, Poznań – Berlin, Warszawa, Kraków – Wiedeń i Warszawa – Budapeszt. Podróż z Warszawy do Berlina pociągami EuroCity trwa 6 godz. 02 min (574 km), z Warszawy do odległego o niemal 1000 km Budapesztu, wymagająca przekroczenia dwóch granic – 11 godz. 02 min. W 1998 r. pociągi EuroCity osiągały średnią prędkość handlową 95 km/h, w 1999 r. zmniejszyła się ona do 94,1 km/h.

Na długich trasach kursują pociągi nocne, składające się wyłącznie z wagonów sypialnych oraz z kuszeta, nazywane pociągami hotelowymi. Łączą one Warszawę, Kraków, Zakopane i Lublin z miastami położonymi na wybrzeżu w zachodniej Polsce. W rozkładach jazdy tych pociągów ważniejsza od szybkości podróży i łącznego czasu jazdy jest wygoda, związana z niezbyt późnym wyjazdem z miast początkowych i niezbyt wczesnym docieraniem rano do miast docelowych.

W rozkładzie jazdy pociągów 2000/2001 został wprowadzony pociąg typu EuroNight, jeżdżący z Warszawy do Kolonii. Dystans 1189 km pokonuje on w 13 godz. 36 min.

Oprócz stosunkowo dużych prędkości pociągi kwalifikowane oferują pasażerom stosunkowo wysoki komfort podróżowania. Dzięki modernizowanym liniom kolejowym i nowoczesnym, odpowiadającym wysokim standardom UIC wagonom, zapewniają wyciszenie hałasu. Przedstawiają do wyboru możliwość podróżowania w wagonach przedziałowych 1. lub 2. klasy, w wagonach bezprzedziałowych, w przedziałach menedżerskich, a w pociągach hotelowych – w przedziałach pojedynczych, dwu- lub trzyosobowych – w wagonach sypialnych lub w cztero- względnie sześciomiejscowych – w kuszetach.

W około 1/3 pociągów kwalifikowanych są wagony przystosowane do obsługi osób niepełnosprawnych. W pociągu EuroCity „Berolina” znajdują się przedziały umożliwiające wjazd do nich wózkami inwalidzkimi. W innych pociągach przejazd pasażerów na wózkach inwalidzkich jest możliwy w wagonach bezprzedziałowych 2. klasy, pod warunkiem wyposażenia peronu w podnośnik, przeznaczony do unoszenia i wsuwania wózków do wagonu.

W pociągach kwalifikowanych serwowane są bezpłatne napoje i mini posiłki. W składach tych pociągów znajdują się ponadto wagony barowe lub restauracyjne. Całkowita rezerwacja miejsc gwarantuje odbywanie podróży na siedząco. W 1999 r. jednym pociągiem kwalifikowanym jechało przeciętnie w skali rocznej 260 pasażerów.

Dworce i stacje, na których wsiadają i wysiadają pasażerowie pociągów kwalifikowanych, są wyposażone w nowoczesne terminale systemu sprzedaży biletów i rezerwacji miejsc – KURS'90. Dwanaście tych dworców jest przystosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych. Znajdują się na nich podnośniki peronowe, umożliwiające wsiadanie (wraz z wózkami) osób poruszających się na wózkach do wagonów przedziałowych i bezprzedziałowych oraz wysiadanie z nich.

Tablica 1

Dynamika kolejowych przewozów pasażerskich

	Rok				Dynamika wzrostu [%] 2000/1990
	1990	1995	1999	2000	
Przewozy ogółem [mln pasażerów]	789,9	465,9	395,8	360,6	45,6
w tym: krajowe	779,1	460,9	393,0	356,9	45,8
międzynarodowe	10,8	5,0	2,8	3,7	34,3
z ogółem przypada na:					
– regionalne	723,9	416,2	338,1	296,6	40,9
– międzyregionalne	66,0	42,9	47,8	54,5	82,6
– kwalifikowane	–	6,8	9,9	9,5	140,3*
Przewozy ogółem [mld pas-km]	50,3	26,6	26,2	24,0	47,8
w tym: krajowe	46,5	25,8	25,6	23,3	50,2
międzynarodowe	3,8	0,8	0,6	0,7	19,3
z ogółem przypada na:					
– regionalne	32,3	14,3	11,6	8,9	27,6
– międzyregionalne	18,0	10,1	11,3	12,0	66,6
– kwalifikowane	–	2,2	3,3	3,1	142,7*

* W stosunku do 1995 r.

Źródło: Dane statystyczne PKP

Prowadzone w latach 1994–1997 badania ankietowe wśród pasażerów pociągów dalekobieżnych wykazały, że w pociągach kwalifikowanych zdecydowanie przeważają pasażerowie jeżdżący w celach służbowych. Stanowią oni od 45 do 65% klientów tych pociągów, zależnie od ich rodzaju. Drugie miejsce – 18–28% zajmują podróżujący w celach prywatnych i rodzinnych, a 8–15% pasażerów jeździ w celach turystycznych i wypoczynkowych.

Nieco odmienna struktura pasażerów występuje w pociągach hotelowych. Wśród podróżujących nimi pasażerów 44% stanowią turyści i wczasowicze, 26% – pracownicy w podróży służbowych i około 21% – pozostali klienci, jeżdżący w celach rodzinnych i innych, prywatnych [4].

Przewozy międzyregionalne obsługują relacje przejazdowe między miastami dużymi i średnimi w kraju oraz ich połączenia z ośrodkami turystycznymi, wypoczynkowymi, leczniczo-sanatoryjnymi itp., a także dalekobieżne relacje w komunikacji międzynarodowej. Ten segment rynku jest obsługiwany dziennymi i nocnymi pociągami pospieszными i dalekobieżnymi pociągami osobowymi. Do niektórych pociągów dziennych włączane są wagony barowe. Pociągi nocne mają w swoich składach kuszety i wagony sypialne.

W tym segmencie rynku oferowane są przewozy w 1. i 2. klasie dla pasażerów indywidualnych oraz dla przejazdów grupowych. Przejazdy grupowe realizowane są bądź pociągami stałego kursowania, bądź pociągami tzw. nadzwyczajnymi, uruchamianymi na zamówienie.

W kilku pociągach pospiesznych prowadzone są wagony osobowo-bagażowe przystosowane do przewozu osób na wózkach inwalidzkich.

Na dwóch trasach, służących głównie do połączeń turystycznych między Zakopanem i Katowicami a Gdynią, kursują tzw. autokuszety, przewożące równoległe z pasażerami ich samochody osobowe.

Na życzenie klienta w wagonach z miejscami do siedzenia prowadzona jest rezerwacja przedziałów.

Jakość usług świadczonych na rynku przewozów międzyregionalnych znacznie odbiega od standardu oferowanego w pociągach kwalifikowanych. Podróże w pociągach pospiesznych pasażerowie odbywali w 1998 r. ze średnią prędkością 63,9 km/h, a w dalekobieżnych pociągach osobowych – 50,4 km/h. Rok później prędkość jazdy pociągów pospiesznych zmniejszyła się do 62,8 km/h, a dalekobieżnych pociągów osobowych – do 45,5 km/h.

Pociągi te jeżdżą mniej punktualnie niż pociągi kwalifikowane, wagony są w gorszym stanie technicznym. Często podczas jazdy odczuwany jest hałas o dużym natężeniu. Służby porządkowe wykazują mniejszą dbałość o sprawność urządzeń, czystość i estetykę. Średnie zapelnienie, przypadające rocznie na jeden pociąg dalekobieżny, zmniejszyło się z 344 pasażerów w 1997 r. do około 270 osób w 1999 r.

Dalekobieżne pociągi niekwalifikowane służą przeważnie przejazdom w celach rodzinnych i prywatnych (35% badanych) oraz przejazdom służbowym (31%). Nieco ponad 10% pasażerów tych pociągów podróżuje turystycznie i tyle samo dojeżdża codziennie do pracy lub do szkoły [4].

Stacje kolejowe, na których odbywa się obsługa podróży w ruchu międzyregionalnym, oferują sprzedaż biletów z terminali KURS'90 lub z kas fiskalnych. Bilety można też kupić za pośrednictwem około 150 biur podróży.

Przewozy regionalne odbywają się na rynku, w którym pokaźny udział mają codzienne dojazdy do pracy i szkół oraz okresowe przejazdy mieszkańców w celach handlowych, rodzinnych, rekreacyjnych, kulturalnych itp. Przejazdy na podstawie biletów okresowych w 1999 r. stanowiły 36% przewiezionych w tym roku pasażerów ogółem. Większość z nich odbywała się w pociągach osobowych.

Przewozy regionalne koncentrują się wokół miast i miasteczek, w regionach turystyczno-wypoczynkowych, w centrach handlowych, administracyjnych. Swym zakresem obejmują także przewozy aglomeracyjne, są to przejazdy krótkie – średnia odległość podróży jednego pasażera wynosi 35 km.

Przewozy regionalne obsługiwane są w większości 3-wagonowymi elektrycznymi zespołami trakcyjnymi. Uzupełniają je zestawy 4- i 2-wagonowe, a także autobusy szynowe spalinowe oraz ciężkie pociągi, prowadzone lokomotywami elektrycznymi lub spalinowymi. W pociągach tych oferowane są miejsca dla podróżnych w 2. klasie wagonów przedziałowych lub bezprzedziałowych, jednopoziomowych lub piętrowych. W miejscowościach turystycznych i wypoczynkowych część wagonów jest przystosowana do przewozów sprzętu turystycznego: np. rowerów, nart. Jednym pociągiem regionalnym jeździ ok. 220 pasażerów ze średnią prędkością 52 km/h.

Poziom jakości świadczonych usług przewozowych można ocenić jako dość dobry, z wyjątkiem drastycznie ograniczonej w ostatnich latach dostępności do tych usług. Zmniejszono długość linii kolejowych, po których kursują pociągi regionalne, liczbę pociągów miejscowych, zamknięto część stacji i przystanków kolejowych, a na wielu pozostałych ograniczono zakres obsługi podróżnych.

Dostępność usług w zakresie przewozów osób oraz częstotliwość i punktualność kursowania pociągów

Dostępność kolejowych usług przewozowych dla podróżujących można w przybliżeniu określić za pomocą takich wielkości jak długość, a zwłaszcza gęstość sieci linii kolejowych, liczba i rozmieszczenie na tej sieci punktów odprawy pasażerów oraz liczba pociągów uruchamianych w ciągu doby.

W 1999 r. przedsiębiorstwo PKP eksploatowało 21 770 km linii kolejowych. Przestrzenna gęstość tych linii wynosiła około 7 km/100 km² powierzchni Polski. Podobna gęstość występuje w Wielkiej Brytanii, Austrii, nieco mniejsza – we Francji, natomiast 1,5 raza większa – w Niemczech. Na tych liniach funkcjonowało około 3,5 tys. stacji i przystanków osobowych. Były one oddalone od siebie średnio o ok. 6 km. Większe zagęszczenie sieci linii kolejowych oraz znajdujących się na nich przystanków występuje na obszarach zurbanizowanych, głównie na Śląsku, na terenie aglomeracji warszawskiej oraz w konurbacji trójmiejskiej.

W ostatnim dziesięcioleciu zmniejszono długości sieci linii eksploatowanych, zwiększyła się liczba nieczynnych przystanków osobowych oraz o ponad 1/3 zmniejszyła się liczba

pociągów regionalnych. Ich kursowanie zawieszono na porażającej długości linii znaczenia regionalnego. Do 1999 r. dotyczyło to blisko 2500 km linii, potem proces ten nasilił się. W 2000 r. ruch pociągów zawieszono na ok. 1650 km linii, co stanowiło 8% długości linii na całej sieci PKP.

Na sieci PKP w 2000 r. w ciągu doby kursowało ponad 4,5 tys. pociągów. Dominowały wśród nich pociągi regionalne, stanowiące 67% wszystkich pociągów. Drugie miejsce z udziałem 22% zajmowały pociągi aglomeracyjne, pociągi międzyregionalne stanowiły 8%, zaś kwalifikowane – niecałe 3%.

Taka ich struktura ukształtowała się na skutek zmniejszenia liczby pociągów kursujących w połączeniach regionalnych. Oprócz tego w bardzo wielu relacjach zmniejszono liczbę połączeń w ciągu doby, na wielu przystankach zostały zamknięte kasy biletowe oraz pokaźnie zredukowano liczebność drużyn konduktorskich. W 2000 r. wycofano z kursowania prawie 17% pociągów regionalnych. Dostępność do usług PKP, świadczonych na rynku przewozów regionalnych, została ograniczona o ponad 1/3.

Zmniejszona została również dostępność do pociągów międzyregionalnych. Ich liczba od 1992 r. zmniejszyła się o blisko 43%, w czym swój udział miały przekształcenia części z nich na pociągi kwalifikowane, których liczba od czasu pierwszej oferty, zaprezentowanej w rozkładzie jazdy 1992/1993 podwoiła się, a dostępność do nich systematycznie się zwiększa.

Dostępność kolejowych usług przewozowych w określonym czasie jest związana z częstotliwością oraz punktualnością kursowania pociągów. Są one zróżnicowane w zależności od charakteru obsługiwanego segmentu rynku.

Pociągi kwalifikowane jeżdżą z częstotliwością od kilku do kilkunastu par pociągów w ciągu doby. Tylko na trasie Warszawa – Gdynia ich zagęszczenie jest znacznie większe, dochodzące do 28 par pociągów dziennie (według rozkładu jazdy 2000/2001). Na wydłużonych trasach kursują ponadto pociągi hotelowe.

Podobna częstotliwość występuje w ruchu pociągów międzyregionalnych. Ze względu na większe odległości pokonywane przez pociągi obsługujące ten segment rynku i mniejszą prędkość jazdy pociągów pospiesznych, powodujące dłuższe czasy ich docierania do celu, PKP oferuje większy udział wśród nich pociągów z wagonami sypialnymi i kuzetami.

Również w segmencie przewozów regionalnych, wykonywanych na obszarach oddalonych od dużych miast, kursowanie pociągów mieści się w zasadzie w granicach od kilku do kilkunastu par pociągów w ciągu doby.

Znacznie większa częstotliwość przejazdów pociągów występuje w aglomeracjach miejskich. Przykładowo Warszawską Koleją Dojazdową (WKD) pociągi jeżdżą w godzinach szczytu, co 10, 15 do 20 min, a w czasie poza szczytami – co pół godziny lub godzinę. W ciągu doby kursuje na tej linii 50 par pociągów.

Rekordy częstotliwości jazdy pociągów bije Szybka Kolej Miejska (SKM) w Trójmieście. W ciągu doby kursuje na niej 112 par pociągów SKM, zatrzymujących się na każdej

z 35 stacji, przystanków i dworców oraz około 90 par pociągów dalekobieżnych i miejscowych (poza SKM), zatrzymujących się tylko na niektórych (4–6) dworcach i stacjach. W godzinach szczytów przewozowych pociągi SKM jeżdżą z częstotliwością co 7–8 min, a poza szczytami – co 10, 20, 30 min, z przerwą nocną od godz. 0.00 do 3.30.

Punktualność pociągów pasażerskich można określić, wykorzystując obliczone statystycznie ich opóźnienia w skali roku na całej sieci PKP. Stosunek pociągów opóźnionych na stacjach docelowych do ogółu pociągów kursujących na sieci oscylował w ciągu ostatnich kilku lat wokół 4%. Średnie opóźnienia wynosiły ok. 20 min na jeden pociąg opóźniony oraz ok. 1 min w przeliczeniu na jeden pociąg kursujący.

Punktualność pociągów dalekobieżnych została oceniona w trakcie badań marketingowych, przeprowadzanych w latach 1994–1996 jako dość dobra. Ze względu na fakt, że ta cecha usługi przewozowej jest bardzo ważna dla pasażerów (zajmuje drugie miejsce po bezpieczeństwie w hierarchii ważności, badanej na podstawie 8 wyróżnionych cech), aż 44% badanych uważa, że punktualność jazdy pociągów powinna być nadal poprawiana [5].

Na łączny czas podróży, składającej się z przejazdów różnymi rodzajami pociągów oraz innymi środkami transportu, poważny wpływ wywiera stopień ich skomunikowania. Dogodność skomunikowania pociągów z innymi środkami transportu była badana w przedsiębiorstwie PKP w latach 1994–1996 metodą ankietową. W opinii pytaných pasażerów, skomunikowania na dworcach położonych w dużych miastach (powyżej 200 tys. mieszkańców) są dobre, zaś na dworcach w miastach mniejszych – dostateczne [6].

Z całą pewnością następuje jednak ciągłe pogarszanie się skomunikowania pociągów regionalnych między sobą i z pociągami międzyregionalnymi, spowodowane drastycznymi ograniczeniami ich liczby.

W ostatnich rozkładach jazdy PKP jest coraz więcej pociągów kwalifikowanych i międzyregionalnych, kursujących w cyklicznych odstępach czasowych. Czynnione są starania, aby z tymi pociągami były skomunikowane zarówno pociągi regionalne i aglomeracyjne, jak też komunikacja miejska oraz autobusowa – dalekobieżna i lokalna. Jest to możliwe na obszarach charakteryzujących się dużym zagęszczeniem kursowania pociągów, to jest głównie w aglomeracjach. W kornurbacji Trójmiasto kursowanie pociągów SKM jest dalece zsynchronizowane z ruchem środków komunikacji miejskiej.

□

Literatura

- [1] Roczniki Statystyczne PKP
- [2] Olejniczak R.: *Opamiętanie?* Przegląd Komunikacyjny 7/8 2000.
- [3] Dz.U. z 2000 r., nr 84, poz. 948.

Autorka
dr Genowefa Kondraciuk-Gabryś
Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu, Szczecin