

WIELU UCZESTNIKÓW JEDEN PRODUKT

Zbudowanie konkurencyjności kolejowych przewozów pasażerskich wymaga od przewoźników kolejowych / operatorów, świadczących usługi w segmencie codziennego dowozu do szkoły czy pracy, znacznego zaangażowania. Tak masowe przewozy realizować należy bowiem zgodnie z oczekiwaniami dwóch klientów: zarówno klienta instytucjonalnego – Organizatora kolejowych przewozów pasażerskich, jak i klienta indywidualnego - pasażera, który decyduje o wyborze codziennego środka transportu tj. wybiera czy pojedzie do celu własnym samochodem – opisując niezależność czasu, miejsca startu i przyjeżdżając do określonego celu podróży o nieokreślonej porze ze względu chociażby na kongestię, czy skorzysta z oferty busprzewoźnika – o ile taki działa w regionie, czy wreszcie wsiądzie do regio / aglo pociągu i dojedzie do celu w określonym czasie i komforcie podróży.

Przyjmijmy, że wybrany zostaje przez pasażera przewoźnik kolejowy, a takie zjawisko notujemy jako „zbiór” sukcesów ostatnich lat, jako obszar atrakcyjności kolei. Powrót pociągów na tory, dostosowywana w miarę możliwości oferta przewozowa, komfort podróży nowoczesnym tabor, wysoki poziom obsługi pasażera oraz integracja taryfowa wielu organizatorów przewozów dla jednego przejazdu to elementy budujące ten sukces. Jednak wachlarz działań mających na celu dobry produkt, jakim jest atrakcyjna kolejowa oferta przewozowa, nie jest i nie może być zamknięty i uzależniony tylko od jednego uczestnika rynku przewozów - Przewoźnika.

Konieczne jest kontynuowanie dyskusji co dalej? W jakim kierunku należy pójść? Należy sobie odpowiedzieć na pytanie: czy dorobek sprawnie rozwijających się w Polsce spółek kolejowych organizowanych przez Samorządy Województw to optimum możliwości, czy dopiero początek jasno opisywanej lepszej oferty dla klientów?

Nie sposób rozważać tego tematu pomijając obszar procesów, mechanizmów i narzędzi, w jakich uczestniczą, bądź jakie stosują przewoźnicy. Nie jest to nic odkrywczego gdy powiemy, że uruchomienie pociągu to współpraca wielu podmiotów: przewoźnika, zarządcy infrastruktury, zarządcy budynków czy dostawcy energii elektrycznej. I tutaj dochodzimy do kolejnego pytania: czy wszyscy pracujący dla tej gałęzi przewozów (uczestnicy procesu przewozowego) zrobili wszystko, aby uruchomiony pociąg był atrakcyjny zarówno dla obecnego jak i potencjalnego klienta.

Czy odniesie sukces na rynku przewozowym i poprawi konkurencyjność kolei? Nie należy spoglądać na ten proces jako na sukces wyłącznie przewoźnika, którego logo znajduje się na pojeździe, ale znacznie szerzej. Jeśli dzisiaj znajdujemy jakiegokolwiek zahamowania, ograniczenia, przeszkody w atrakcyjnym uruchomieniu pociągu to pochyłmy się wszyscy jako uczestnicy procesu przewozowego nad tym zagadnieniem

i postaramy się wyeliminować, a może na początek, zminimalizować te ograniczenia. Jednym z ograniczeń jest efektywność narzędzi wykorzystywanych w procesie przewozowym, a istotną rolę pełnią tutaj stacja, szlak kolejowy i pojazd.

Aktywność samorządowych przewoźników kolejowych, ich nieustanne dążenie do poprawy oferty doprowadziły w wielu przypadkach do sytuacji, gdzie wnioski przewoźnika, aplikanta o uruchomienie większej liczby pociągów zderzają się z ograniczeniem efektywności narzędzi: przepełnieniem odcinka, węzła czy powracającymi co kilka okresów pracami remontowymi i modernizacyjnymi utrudniającymi ruch pociągów.

Badania organizatorów przewozów i przewoźników wskazują, że jednym z głównych argumentów decydujących o wyborze kolei jako środka transportu jest dogodność przejazdu, ukryta w częstotliwości kursowania pociągu na badanym odcinku oraz dostosowanie do zapotrzebowania na godziny kursowania. Pasażer wybierając kolej chciałby dojechać tanio, szybko i o czasie. Wyższe koszty uruchomienia pociągów, a co za tym idzie wyższe ceny biletów, wpłynęły ostatnio negatywnie na odbiór społeczny, chociaż każdego dnia w naszych pociągach można zaobserwować wzrost potoków podróżnych.

Problemem dla przewoźników jest konieczność odwoływania pociągów ze względu na prace remontowe, co z kolei wpływa na czasowe zaburzenie oferty przewozowej i zniecierpliwienie pasażerów, którzy nie mogąc dojechać na czas do pracy/szkoły wybierają inny środek transportu. Obserwujemy, że oczekiwania podróżnych z roku na rok rosną. I tutaj nie tylko przewoźnicy stają przed wyzwaniami: jak sprostać rosnącym apetytom klientów i zapewnić jak najbardziej efektywny rozkład jazdy, który poprawi konkurencyjność tego środka transportu i jak zminimalizować ograniczenia przy jego budowie?

Wraz ze wzrostem liczby pasażerów zderzyliśmy się też z innym trudnym zadaniem. Kiedy na wniosek pasażerów chcemy uruchomić większą liczbę pociągów, poprawić częstotliwość ich kursowania uzyskujemy nierzadko odpowiedź od zarządcy infrastruktury, że nie jest to możliwe pomimo przeprowadzonych w ostatnich latach wielu działań modernizacyjnych i inwestycyjnych, bowiem zarządzane przez niego narzędzia wykazują ograniczenie przepustowości, szczególnie jednotorowego odcinka linii.

Od kilku lat z coraz intensywniejszym wydźwiękiem pytamy co dalej z jednotorowym odcinkiem linii, na którym organizator przewozów i przewoźnik odbudowali bądź zbudowali zapotrzebowanie na przewozy. Podróżni wybrali kolej i oczekują na większą dostępność oferty.

Co staje się zatem w przypadku braku reakcji innych uczestników procesu przewozowego? Czy klienci zdecydują się na podróż w zatłoczonych pociągach o niedogodnych godzinach kursowania? Czy z biegiem czasu poszukają alternatywy? Co zrobić w tak patowej sytuacji?

Jest rynek z perspektywą wzrostu potencjalnych klientów, natomiast odpowiedź dzierżących narzędzia jest ograniczona kiedy to: przewoźnik posiada tylko pojazdy trakcji spalinowej i nie ma możliwości zakupu taboru z Takim zasilaniem przy wykorzystaniu środków zewnętrznego finansowania, zarządca infrastruktury zgłasza przepełnienie węzła i ograniczoną przepustowość odcinka linii kolejowej. Co w takim przypadku zrobić, aby nie utracić konkurencyjności kolejowych przewozów i zachować lojalność dotychczasowych klientów?

Z pewnością niezbędny jest pilny rozwój nowoczesnych technologii zasilania pojazdów kolejowych użytkowanych poza trakcją elektryczną. Przyspieszamy analizy, zbieramy doświadczenia dotychczasowych użytkowników i producentów tego rodzaju taboru. Ale co do tego czasu? Może zrewidujemy dotychczasowe zasoby, technologie nam już znane, sprawdzone i zastosujemy je!

Takim rozwiązaniem jest szybka ale wielopłaszczyznowa analiza potencjału linii niezelektryfikowanych, zbadanie jej dotychczasowej pracy przewozowej i eksploatacyjnej. Taka inwentaryzacja wskaże, jak zmieniła się funkcjonalność tego obszaru procesu przewozowego i jakie są perspektywy rozwoju po uruchomieniu popytu przez samorządowych przewoźników regionalnych.

Przeanalizujemy możliwość elektryfikacji na kolejnych liniach danego obszaru po to by jeszcze lepiej sprostać oczekiwaniom społeczności lokalnych, poprawić komfort podróżowania a szczególnie poprawić efektywność narzędzi procesu przewozowego. Należy podjąć ten wysiłek inwestycyjny, bowiem jego efekty są namacalne, np. w postaci :

- kolejnego odcinka linii kolejowej na który zadysponujemy pojazdy o znacznie większej pojemności aniżeli 2-3 członowe spalinowe zespoły trakcyjne, wprowadzając elektryczne zespoły trakcyjne 4-5-6 członowe, co zapewni przewiezienie większej liczby pasażerów w znacznie lepszych warunkach,
- braku bieżącej potrzeby zwiększania liczby połączeń na newralgicznym odcinku gdyż zapotrzebowanie na komfortowy przejazd będzie zrealizowane nowoczesnym pojazdem o znacznie większej pojemności,
- zbudowania rozkładu jazdy w większej liczbie tras łączonych (już trakcji elektrycznej) bez potrzeby odstawiania składu, a tym samym poprawiając na węźle jednocześnie jego przepustowość,
- poprawienia efektywności i elastyczności pracy taboru,
- włączenia kolejnego wariantu kolejowych zeroemisyjnych przewozów.

W taki sposób wiele ograniczeń zostanie wyeliminowanych tylko po poniesieniu kosztu elektryfikacji odcinka. Zważając na opinie CEEK i program zielonej energii, a także zabiegi dostawców energii elektrycznej jest to obszar istotnego działania dla utrzymania atrakcyjności i konkurencyjności regionalnej kolei pasażerskiej. Oczywiście analizy z pewnością wskażą, że nie jest to remedium na wszystkie odcinki linii i niech tak pozostanie.

Niektóre odcinki o mniejszych potokach podróżnych winny być nadal obsługiwane przez pojazdy 2-3 członowe spalinowe zespoły trakcyjne, a w przyszłości przez tabor zasilany bateriami elektrycznymi czy ogniwami wodorowymi. Pomimo, że zaproponowana powyżej ścieżka dojścia do sukcesu może w początkowym etapie być kosztowna, to z pewnością w latach następnych przyczyni się do wzrostu konkurencyjności kolei na tym rynku.

Podsumowując, poprawa konkurencyjności kolei nad innymi środkami transportu wymaga integracji i wspólnego efektywnego działania wszystkich uczestników rynku kolejowego. Zaproponowana powyżej propozycja dla poprawy efektywności narzędzi procesu przewozowego jest przykładem spodziewanego sukcesu i daje szansę na osiągnięcie wspólnych korzyści.

Marek Nitkowski

Głos w debacie O KONKURENCYJNOŚCI I ROZWOJU KOLEI W POLSCE, W PERSPEKTYWIE 2030 ROKU.