

Kolej dużych prędkości i liberalizacja – szansa na rewolucję na kolei

Liberalizacja będzie miała bez kluczowe znaczenie dla polskiego rynku kolejowego. W ubiegłym roku opublikowaliśmy szczegółowy raport poświęcony przebiegowi tego procesu w wybranych europejskich krajach¹. Zależy nam, aby raport ten pełnił rolę kompendium dla branży kolejowej, gdzie będzie można znaleźć odpowiedzi na zasadnicze pytania dotyczące tego tematu.

Od czasu opublikowania raportu nastąpił przewidziany przez nas wzrost znaczenia nowych przewoźników oraz zaostrzyła się ich konkurencja z przewoźnikami obecnymi już wcześniej na rynku (tzw. inkumbentami). Nowi przewoźnicy są tworzeni w oparciu o kapitał strictly prywatny albo tworzeni są przez innego przewoźnika narodowego, które wykonuje przewozy poza granicami swojego kraju. Przykładem niech będzie rynek francuski, gdzie włoska Trenitalia uruchomiła połączenia Paryż – Lyon, hiszpańska Renfe wystartowała z połączeniami do Marsylii i Lyonu (przygotowując się do otworzenia połączenia z Paryżem w przyszłym roku), a francuski start-up Le Train podpisał umowy na zakup taboru dla Kolei Dużych Prędkości.

Wiele wskazuje na to, że analogicznej konkurencyjności doczekamy się w Holandii za sprawą uruchomienia nowych tras międzynarodowych z Amsterdamu do Berlina i Paryża. Na terytorium Niemiec zaś może już niebawem pojawić się nowy gracz w postaci Renfe, które już oficjalnie przyznało, że za sprawą przejętej spółki Leo Express chce walczyć w Niemczech o udział w rynku.

Zaciekła rywalizacja toczy się również na Półwyspie Iberyjskim, z bardzo korzystnym wpływem na atrakcyjność kolei. Z udostępnionego w ostatnich tygodniach podsumowania 2022 roku wynika, że między Madrytem i Barceloną roku podróżowało 6,2 mln pasażerów w porównaniu do 3,2 mln w roku poprzedzającym. Uzyskany wynik jest aż o 38 proc. wyższy od poprzedniego rekordu z 2019 roku, kiedy z usług kolei na tej trasie skorzystało niespełna 4,5 mln pasażerów. To wszystko zaś do dopiero początek wzrostów – na linii łączącej Madryt z Walencją nowi przewoźnicy zadebiutowali w październiku i w grudniu, zatem dopiero w obecnym roku można będzie ocenić dynamikę zmian.

W pierwszym półroczu br. praca eksploatacyjna na linii Madryt-Walencja wzrosła o 83 proc. w stosunku do analogicznego okresu w ub. roku. Dla porównania: od 2010 roku, gdy do Walencji doprowadzono KDP, aż do 2019, ostatniego przedpandemicznego roku, liczba par połączeń na tej trasie wzrastała z 15 do zaledwie 17. Dziś dzięki obecności trzech przewoźników dalekobieżnych, jest ich tutaj 30. Wszystkie te wydarzenia są dla nas jednoznacznym potwierdzeniem tego, w jak szybkim tempie zmienia się europejski rynek.

Analizując historyczne podejście w krajach szeroko rozumianej Europy Zachodniej w zakresie kształtowania sieci kolejowych w oparciu o KDP nietrudno wysnuć tezę, że miało być przede wszystkim szybko – przewoźnicy przestawali sobie radzić z gwałtownym rozwojem motoryzacji i awiacji, które zabierały im klientów zarówno na krótkich

¹ Analiza oferty przewozowej operatorów realizujących przewozy na zasadzie „otwartego dostępu” w wybranych krajach europejskich wraz z oszacowaniem ich potencjalnej oferty w Polsce

jak i długich dystansach. Gwarancja niezawodności i szybkiej podróży KDP zaowocowała wysokimi cenami i przypięciem KDP łatki środka transportu tylko dla najbogatszych. Trudno sobie jednocześnie wyobrazić, aby najbardziej wydajny środek transportu zbiorowego na długich dystansach przeznaczony był wyłącznie dla wąskiej grupy ludzi.

Podobną opinię sformułował Europejski Trybunał Obrachunkowy (ETO), który w 2018 roku skrytykował wydawanie znaczących środków unijnych na linie kolejowe służące tylko niewielkiej liczbie obywateli. Krytyce poddano wówczas niewielkie wykorzystanie infrastruktury i niski wskaźnik wykorzystania prędkości maksymalnej, co rodziło pytanie o celowość budowy nowej infrastruktury zamiast modernizacji infrastruktury istniejącej, przystosowanej do niższych prędkości.

Oczywiście infrastruktura KDP nie może być tańsza w budowie i w eksploatacji niż modernizowane linie projektowane na niższe prędkości. Ta prawidłowość przekłada się na zazwyczaj na wyższe koszty wejścia na rynek KDP dla przewoźników niż w przypadku kolei konwencjonalnej, a w efekcie – wyższe ceny biletów KDP. W skrajnym przypadku prowadzi to do bardzo ograniczonego wykorzystania nowej infrastruktury jak w Hiszpanii jeszcze kilka lat temu. Tak jednak być nie musi. Przykładem efektywnego podejścia jest sposób postępowania przyjęty przez Włochy, gdzie pomimo znaczących nakładów na budowę sieci KDP dwukrotnie obniżono stawki dostępu. Zaowocowało to znaczącym wzrostem podaży, co z kolei przełożyło się na zwiększenie wpływu z tytułu opłat za dostęp do infrastruktury oraz... ograniczenie koniecznych dotacji ze strony rządu włoskiego. W 2011 roku rządowe dofinansowanie w wysokości 975,4 mln euro stanowiło blisko 48 proc. przychodów z działalności zarządcy infrastruktury. Opłaty za dostęp do infrastruktury w wysokości 963 mln euro stanowiły 47 proc. przychodów, pozostałe pięć procent stanowiły inne przychody, w tym przychody z tytułu sprzedaży energii elektrycznej. W 2019 roku włoski rząd dofinansował ww. spółkę kwotą większą – wynoszącą 1023 mln euro – stanowiącą już tylko 43 proc. całkowitych przychodów. Wpływy z tytułu dostępu do infrastruktury wzrosły do 1182 mln euro i stanowiły zatem 50 proc. przychodów. Zysk operacyjny EBITDA wzrósł między 2011 a 2019 rokiem z 240 do 481 mln euro (+100 proc.), a zysk netto z 98 do 302 mln euro (+208 proc.).

Drugim sposobem zwiększenia efektywności infrastruktury KDP jest dopuszczenie na trasy KDP wolniejszych pociągów. Pociągi takie były obecne w Hiszpanii krótko po oddaniu do eksploatacji linii z Madrytu do Sewilli. Dziś takie podejście jest w przyjęte m.in. w Niemczech (na nowych liniach w Bawarii i Badenii-Wirtembergii). Planuje się także ich wprowadzenie w Czechach, na Węgrzech czy krajach bałtyckich. Podobnie w Polsce wprowadzenie wolniejszych pociągów (tzw. regionalnych ekspresów) na linie KDP zakładamy od początku wdrażania programu CPK. Jeśli chcemy zadbać o zrównoważony rozwój kolei, to regionalne ekspresy staną się wkrótce koniecznością. Dlatego już teraz w ramach Horyzontalnego Rozkładu Jazdy zakładamy na nowych liniach kolejowych sieć regionalnych ekspresów.

Trzecią nowością w myśleniu o KDP jest rosnące znaczenie projektów transgranicznych. Dotychczas perspektywa rozbudowy sieci kolejowej ograniczona była do wewnętrznych interesów transportowych, w efekcie czego nawet na obszarze tzw. starej Unii trudno znaleźć na połączeniach międzynarodowych przykłady oferty kolejowej konkurencyjnej względem innych środków transportu. ETO określił powyższą sytuację mianem „patchworku krajowych sieci kolejowych”. Z tego względu na znaczeniu zyskują inicjatywy takie jak Rail Baltica, współpraca KDP przez kraje V4, czy też rozszerzenie programu CPK o nowe połączenie z Ukrainą.

Program CPK prowadzi do stworzenia systemu KDP uwzględniającego powyższe tendencje zwiększające jego dostępność i atrakcyjność dla pasażerów. System ten zapewni urzeczywistnienie swobody wygodnego i szybkiego przemieszczania się nie tylko między poszczególnymi miastami Polski, ale także między głównymi miastami całego regionu Europy Środkowo-Wschodniej. Dążymy do tego, aby konkurencyjnym czasem przejazdu objęte były połączenia z Warszawy do Berlina, Pragi, Wiednia, Bratysławy czy Wilna. Stworzy to realną alternatywę nie tylko dla samochodów ale także dla transportu lotniczego

Należy w tym kontekście wskazać na Horyzontalny Rozkład Jazdy. CPK koordynuje prace merytoryczne działającego w tym zakresie zespołu. CPK dostarcza również narzędzia analityczne takie jak Pasażerski Model Transportowy czy Model Mikrosymulacyjno-Analityczny. Naszym celem jest poprawa czytelności układu komunikacyjnego i jego atrakcyjności dla pasażerów oraz poprawa efektywności planowania infrastrukturalnego i zarządzania procesem inwestycyjnym w Polsce.

Powyższe trendy zyskują na znaczeniu wobec nadchodzącej liberalizacji. Tylko ich uwzględnienie może zapewnić Polsce korzyści z płynące z tego procesu, uczynić z kolei atrakcyjny i konkurencyjny środek transportu oraz zapewnić maksymalne wykorzystanie infrastruktury kolejowej. Dodatkowym warunkiem jest niezawodność sieci kolejowej, co można osiągnąć np. przez ograniczenie punktów styku z innymi segmentami przewozów.

Obecny kształt polskiej sieci kolejowej, a także występujące problemy z przepustowością i liczba zaplanowanych prac torowych na najbliższe lata znacząco ograniczają możliwości rozwijania się konkurencji (zwłaszcza w sektorze przewozów komercyjnych). Aby umożliwić wzrost podaży i zwiększyć rolę transportu kolejowego, potrzebna jest budowa nowych linii kolejowych i poprawa przepustowości węzłów kolejowych. Najlepszym wykorzystaniem możliwości pojawiających się wraz z procesem liberalizacji jest wdrożenie w Polsce systemu KDP, a następnie efektywne zarządzanie tą uzyskaną dodatkowo przepustowością.

Interesujący i transparentny model liberalizacji został zastosowany w Hiszpanii. Polegał na tym, że przewoźnicy podpisali z zarządcą infrastruktury tzw. umowy ramowe dotyczące zapewnienia dostępu do sieci kolejowej w określonym czasie i stopniu. Wcześniej przeprowadzono diagnozę stanu istniejącej sieci, wyliczono przepustowość oraz przeprowadzono konsultacje. Posłużono się przy tym metodą *prêt-à-porter*: przygotowano ofertę podziału przepustowości, zakładającą trzy pakiety slotów (większościowy i dwa mniejszościowe) na trzech korytarzach (linia z Madrytu do Barcelony, linia z Madrytu do Walencji i Alicante oraz linie z Madrytu do Sewilli i Malagi). Efekt: zainteresowanie przewoźników było nawet trzy razy większe niż suma wszystkich przewidzianych do rozdysponowania slotów. O ich podziale zdecydowano w formie przetargu nagrządzającego oferty maksymalnie wykorzystujące dany pakiet. Jeden oferent mógł otrzymać tylko jeden pakiet, co umożliwiło zdywersyfikowany dostęp do infrastruktury. W ramach umów ramowych zarządca infrastruktury zobowiązał się we wskazanym okresie do preferencyjnego udostępniania infrastruktury zwycięskim przewoźnikom, zaś sami przewoźnicy zobowiązali się do wykorzystywania udostępnionych im slotów.

Doświadczenie hiszpańskie może być wykorzystane przy pracach nad Horyzontalnym Rozkładem Jazdy. Celem układanego rozkładu jest stworzenie efektywnego i atrakcyjnego dla przewoźników „szkieletu” transportowego, złożonego z dwóch głównych ciągów: tzw. igreka z Warszawy do Wrocławia i Poznania oraz Centralnej Magistrali

Kolejowej (zarówno jej południowej części, do Krakowa i Katowic, jak i projektowanej CMK Północ, wiodącej do Gdańska). Punktem przecięcia wymienionych ciągów będzie Centralny Port Komunikacyjny. Docelowo między najważniejszymi miastami Polski pociągi kursować będą co 30 minut, wykorzystując linie umożliwiające poruszanie się w zasadzie na całej ich długości z prędkością 250 km/h – a nawet 350 km/h.

O ostatecznym przebiegu linii kolejowych zdecydują najbliższe miesiące, podczas których zakończymy ocenę ich potencjału ekonomicznego i przeprowadzimy konsultacje rynkowe. Dotychczasowe prace nad HRJ pokazały, że obecne zaplanowane składy na głównych trasach jeżdżą odpowiednio wypetnione, zwłaszcza te kursujące z Warszawy do Wrocławia, Krakowa i Katowic. Na Centralnej Magistrali Kolejowej przewidujemy średnio prawie 50 tysięcy pasażerów dobowo, w tym pasażerów korzystających wcześniej z transportu samochodowego. Większym wyzwaniem zdaje się być pogodzenie całości ruchu w obrębie węzłów kolejowych, inwestycje w rozbudowę torów aglomeracyjnych w głównych ośrodkach wojewódzkich i linii średnicowych.

Na liniach o mniejszym potencjale ekonomicznym, zasadne może okazać się podpisanie umów PSC celem zapewnienia dostępności transportowej wszystkich regionów Polski. Konkurencyjność mogłaby tam funkcjonować według następującego schematu: organizator transportu ogłasza przetargi na obsługę określonych w HRJ linii, a wyłącznym operatorem na danej linii będzie ten, kto złoży najlepszą ofertę i spełni wymogi zawarte w przetargu. Podobnie funkcjonuje to w Czechach, gdzie od kilku lat organizowane są przetargi na poszczególne linie komunikacyjne.

Obecna umowa PSC obowiązuje do grudnia 2030 roku. Wbrew pozorom na przygotowanie się do nowej rzeczywistości wcale nie mamy dużo czasu. Po pierwsze dlatego, że termin obowiązywania kolejnej umowy przypada już na lata, w których oddane do eksploatacji zostaną pierwsze linie budowane przez CPK. Po drugie, obowiązek liberalizacji będzie wymagał kluczowych rozstrzygnięć związanych z taborem i centrami utrzymania.

Warto jednak podjąć wysiłek, czego dowodzi sukces KDP we Włoszech. Po latach stagnacji na włoskim rynku kolejowym uruchomienie kilku kluczowych linii KDP w latach 2007-08 wraz z późniejszą liberalizacją prowadziło do sukcesu na rynku wewnętrznym oraz do międzynarodowej ekspansji. Włosi eksportują know-how, będąc jednocześnie liczącym się graczem europejskiego rynku zliberalizowanych przewozów. Polska kolej już niedługo może zająć znaczące miejsce w tej rywalizacji.