



GRABOWSKI DAMIAN - Prezes Zarządu ARRIVA POLSKA sp. z o.o

**KOMENTARZ DO SPADKU PRZEWOZÓW OSÓB KOLEJĄ
W LATACH 2004 – 2014**

Na pytanie o przyczyny sukcesywnego spadku osób wybierających transport kolejowy nie ma prostej odpowiedzi. Na taką sytuację składa się szereg czynników, które powodują, że obecnie kolej, nie jest wystarczająco konkurencyjna w zderzeniu szczególnie z prywatnym transportem samochodowym.

Analizując problem spadku liczby podróżnych z punktu widzenia pasażerów warto odnieść się do źródła tj. realnych potrzeb ludzi i odpowiedzieć sobie na pytanie jakie warunki musiałby spełniać transport kolejowy by stał się środkiem transportu pierwszego wyboru. Jednym słowem co jest dla potencjalnych podróżnych najważniejsze?

Przeprowadzone przez Instytut Sobieskiego badania preferencji wyraźnie wskazują na kilka grup takich czynników, w szczególności dotyczą one przewozów o charakterze regionalnym.

W pierwszej kolejności jest to szeroko pojmowany dobry rozkład jazdy tj. szybki czas przejazdu, duża częstotliwość połączeń, integracja z innymi środkami komunikacji. Kluczowym kryterium jest czas dojazdu do danego miejsca, jednak co ważne liczony w sposób całościowy, więc uwzględniający dojazd na dworzec, stacje.(door to door)

Konsekwencją tego myślenia jest silnie artykułowana potrzeba większej integracji połączeń komunikacji miejskiej z pociągami regionalnymi, czy zapewnianie możliwości pozostawienia własnego środka transportu na stacji czy dworcu (park&ride;bike&ride)

Warto w tym miejscu podkreślić, znacznie i wagę infrastruktury kolejowej, od której tak naprawdę wszystko się zaczyna. Ten obszar dotyczy zarówno modernizacji linii kolejowych, a co za tym idzie skracania czasu jazdy pociągów jak i stanu dworców i stacji kolejowych. Otoczenie, estetyka, poczucie bezpieczeństwa w obiektach kolejowych to czynniki wskazywane jako pośrednio decydujące o nie korzystaniu z tego środka transportu.

Prowadzone obecnie na ogromną skalę modernizacje i naprawy, stanowią odpowiedź na wskazane wyżej potrzeby. Ważne jednak by były one zaplanowane w sposób optymalny i minimalizujący przerwy w ruchu pociągów.

Nieefektywne harmonogramy modernizacji tj. kilkunastomiesięczne często wydłużające się w ostatniej chwili prace torowe lub kilkukrotne zamykanie tej samej linii, nawet przy uruchamianiu najlepiej zorganizowanej komunikacji autobusowej, powodują znaczny odływ pasażerów, których trudno po tym czasie na nowo odzyskać.

Rozkład jazdy traci nie tylko czas przejazdu, ale również bardzo ważną cechą dla osób dojeżdżających do pracy czy szkoły czyli stabilność.



Idąc dalej, tokiem potrzeb podróżnych warto podkreślić potrzebę konkurencyjnej taryfy przewozowej, wspólnego ogólnokrajowego biletu, jednolitego i przejrzystego systemu informacji pasażerskiej.

Doszukując się przyczyn spadku zainteresowania transportem kolejowym nie sposób oczywiście pominąć czynników zewnętrznych, których skalę i znaczenie potwierdzają wskazane w przekazanej tabeli dane.

Trzykrotne zwiększenie liczby kilometrów autostrad i dróg ekspresowych w ostatnim dziesięcioleciu w połączeniu z wzrostem zamożności społeczeństwa, a co za tym idzie możliwością zakupu własnego auta są niewątpliwie jednymi z nich.

Nie bez znaczenia są też pojawiające się różnego rodzaju komunikatory i platformy ułatwiające organizowanie wspólnych przejazdów samochodami prywatnymi, zarówno tych codziennych jak i dalszych, okazjonalnych.

Trudno znaleźć odbicie powyższego procesu inwestycyjnego na kolei, gdzie głównie z powodu niedostatecznego finansowania do roku 2004 nie tylko nie prowadzono inwestycji, a następowała degradacja i zamknięcia linii kolejowych i obiektów kolejowych.

Oczywiście od kilku lat modernizacje, naprawy remonty nabrały tempa, jednak skala prac, zmiany strategii, brak ciągłości działań jak np. w przypadku Kolei Dużych Prędkości powodują, że na kompleksowy efekt – konkurencyjnej kolei będziemy musieli jeszcze poczekać.

Trzeba podkreślić, że odzyskanie podróżnych nawet po okresie kilkumiesięcznych prac torowych stanowi dla przewoźników wyzwanie, a po kilku latach zamknięcia linii czy ograniczenia oferty przewozowej do 1 pary połączeń, wymaga ogromnego wysiłku i niestandardowego podejścia.

Stopniowa poprawa stanu infrastruktury oraz dochodzący powoli do maksymalnego nasycenia poziom transportu indywidualnego, wymusza konieczność ponownego, bardzo racjonalnego spojrzenia na potencjał kolei.

Dotyczy to m.in. takich obszarów jak rewizja planów transportowych (krajowych i regionalnych) z uwzględnieniem elementów konkurencyjności różnych gałęzi transportu publicznego, uregulowania kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej i przede wszystkim organizacji przewozów kolejowych i sposobu wyboru operatorów.

Warto tu odwołać się do przykładów krajów, w których obecnie transport kolejowy przechodzi renesans, a liczba podróżnych stale rośnie i skorzystać z ich sprawdzonych doświadczeń. Kluczem do sukcesu jest stworzenie środowiska konkurencyjnego, a więc stopniowe, a docelowo pełne otwarcie rynku przewozów.

Po liberalizacji rynku w Wielkiej Brytanii nastąpił wzrost podróżnych o 82 % do 1,4 mld podróżnych, przy jednoczesnym spadku dofinansowania kolei o ok. 38%. Kolejnym przykładem jest Dania gdzie przyrost wolumenu pasażerskiego wyniósł 19%, a dzięki zaoszczędzonym środkom udało się zwiększyć pracę przewozową o 15%. W Holandii dzięki zaistnieniu konkurencji odnotowano blisko dwukrotny wzrost liczby osób podróżujących pociągami.



Takie przykłady powinny być dla nas odpowiedzią na pytanie jak zorganizować rynek przewozów kolejowych by liczba podróżnych rosła.

Konkurencyjne przetargi na świadczenie usług kolejowych, niejako wymuszają wśród przewoźników redukcję kosztów, a tym samym przynoszą oszczędność dla budżetu publicznego, a koniecznością staje się nieustanna „walka” o poprawę jakości i oferty przewozowej dla jak największego zadowolenia klienta.

Zaoszczędzone środki dają organizatorom przewozów możliwość inwestowania w rozwój kolei, poprzez inwestycje w infrastrukturę, tabor czy zwiększanie liczby połączeń.

Obecna organizacja rynku przewozów w tym także regionalnych gdzie monopol jednego przewoźnika w województwie jest utrzymywany lub zamieniany na mniejsze monopole spółek samorządowych powoduje iż środowisko konkurencyjne nie istnieje.

Konsekwencją taki nieefektywnego zarządzania jest z roku na rok rosnąca dotacja do przewozów kolejowych przy jednocześnie malejącej pracy przewozowej.

Taki model realizacji usług przewozowych w regionach sprawia, że kolej jedynie się utrzymuje, a nie rozwija.

Warszawa, 15 września 2015