

Wolny rynek przewoźników, czyli przetargi na kolej regionalną

Adam Fularz

Institute for Transport Studies

University of Leeds

LS2 9JT

Tel: +44113 343 1752

Fax: +44113 343 5334

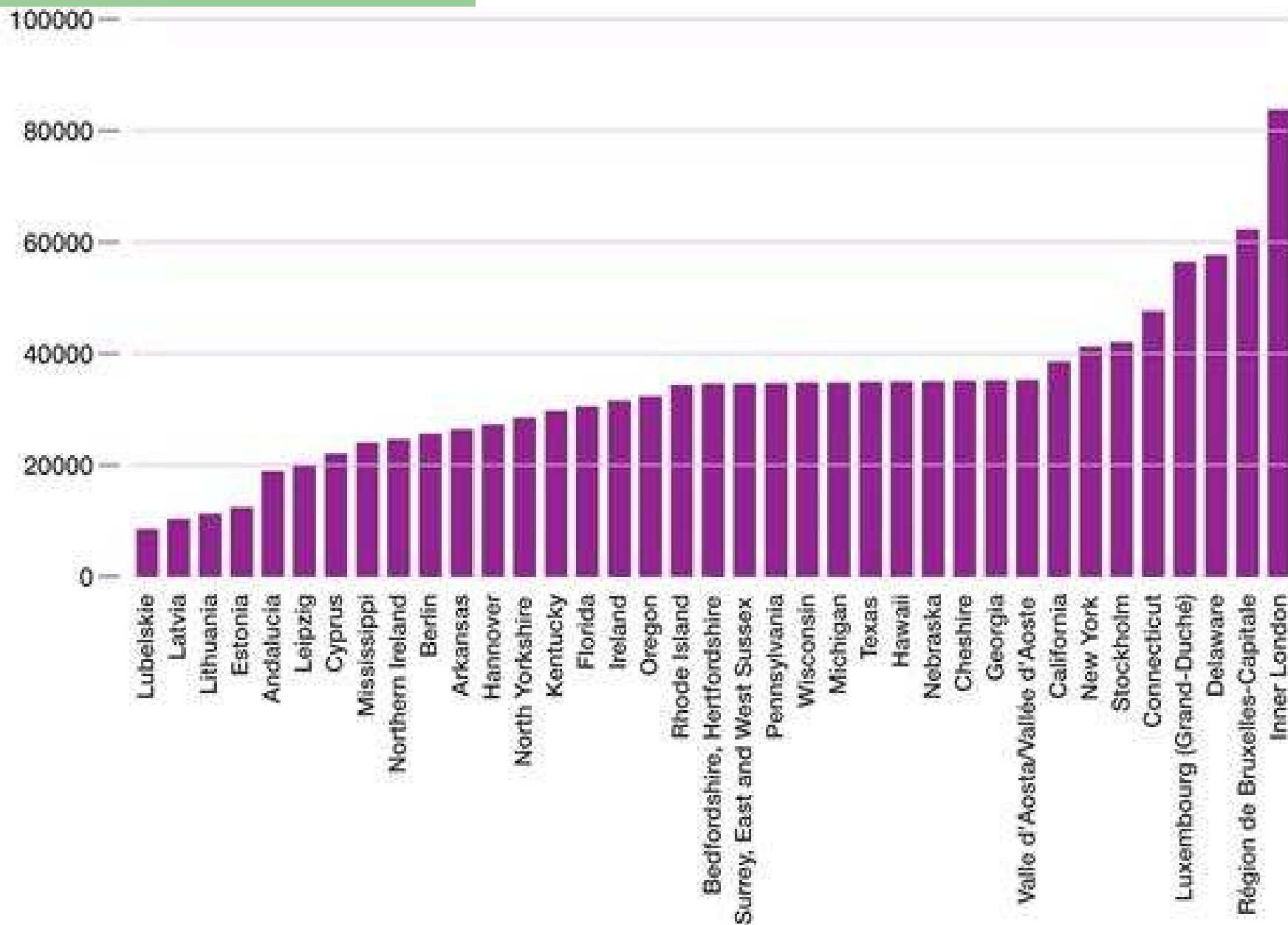
Obecny stan gospodarki Polski

- Polska w 2006 roku jest najbiedniejszym krajem Unii Europejskiej. Najniższy produkt krajowy brutto w przeliczeniu na mieszkańca, spośród wszystkich 25 krajów całej Unii zanotowano w woj. Lubelskim. Stanowi tu on tylko 33 % unijnej średniej. Londyn zanotował 278 % unijnej średniej w przeliczeniu na jednego swojego mieszkańca.
- Produkt krajowy na mieszkańca wg siły nabywczej jest w europejskim porównaniu rekordowo niski i wynosi tylko 43 % średniej europejskiej. Gorzej pod tym względem wypada tylko Litwa (38 % unijnej średniej) i Łotwa (36 % unijnej średniej).

Stan gospodarki cd..

- Czechy są pod względem wielkości PKB lepsze od Polski o 50 %, Estonia, Słowacja i Węgry o około 40 %, Litwa i Łotwa wyprzedzają nas o około 10 %.
- Polska jest na poziomie rozwoju Republiki Południowej Afryki, i ma się tylko o kilkakilkanaście procent lepiej od Chile, Malezji, Botswany i Meksyku, a nawet biednej dziś Rosji.

Rys. PKB na głowę mieszkańca w różnych regionach UE oraz stanach USA. Najniższy wskaźnik ma woj. Lubelskie. Wg U.S. Bureau of Economic Analysis / U.S. Bureau of the Census, Wykres za www.forfas.ie



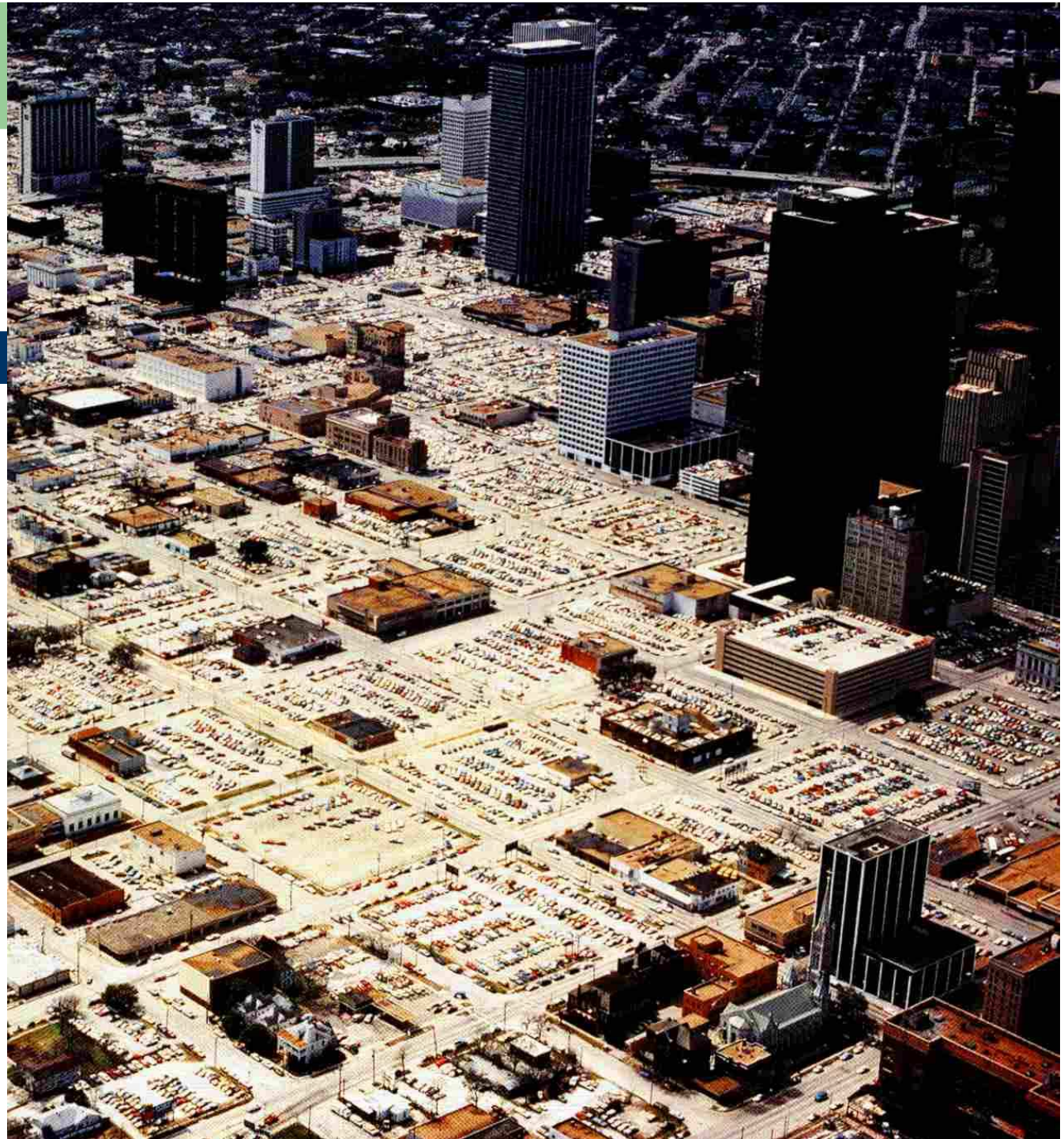
Stan gospodarki cd..

- Wg Wskaźnika Jakości Życia z roku 2004 (Quality of Life Index, The Economist) Polska zajmuje odległe 48 miejsce na 111 badanych krajów, sytuując się za Filipinami, Chile, Sri Lanką, Tajlandią, Argentyną, Panamą i Urugwajem, ale tuż przed Chorwacją, Trynidadem, Peru i Turcją.

Kolej: dlaczego?

- Względy ekonomiczne
 - oszczędność zużycia powierzchni w miastach (antidotum na urban sprawl?)
 - wygoda podróży, możliwość pracy.
 - mniejsze koszty kongestii
- Względy ekologiczne:
 - mniejsze zużycie energii o 50 do 70 %- transport zbiorowy: niższa masa/przewiezioną osobę
 - **mniejsza ilość wypadków-** Pod względem ilości ofiar wypadków drogowych w przeliczeniu na liczbę mieszkańców zajmujemy w statystykach absolutne pierwsze miejsce ze 150 zgonami na milion mieszkańców, przy czym z pozostałych krajów przegania nas jedynie Rosja
 - **Przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu**

Houston, USA

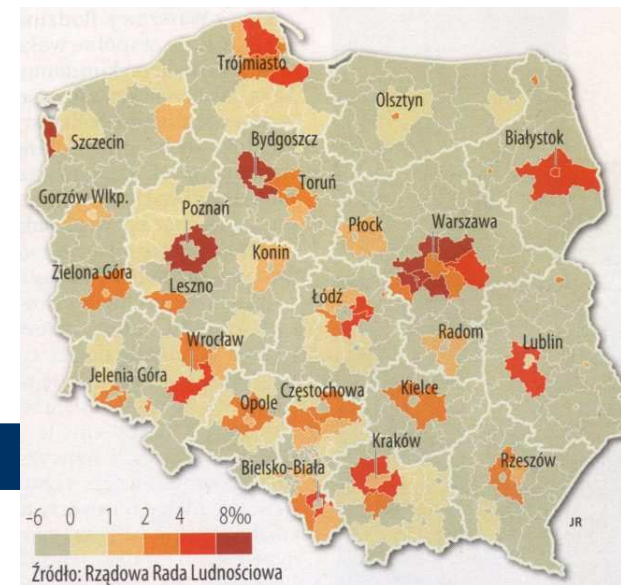


Sprawil

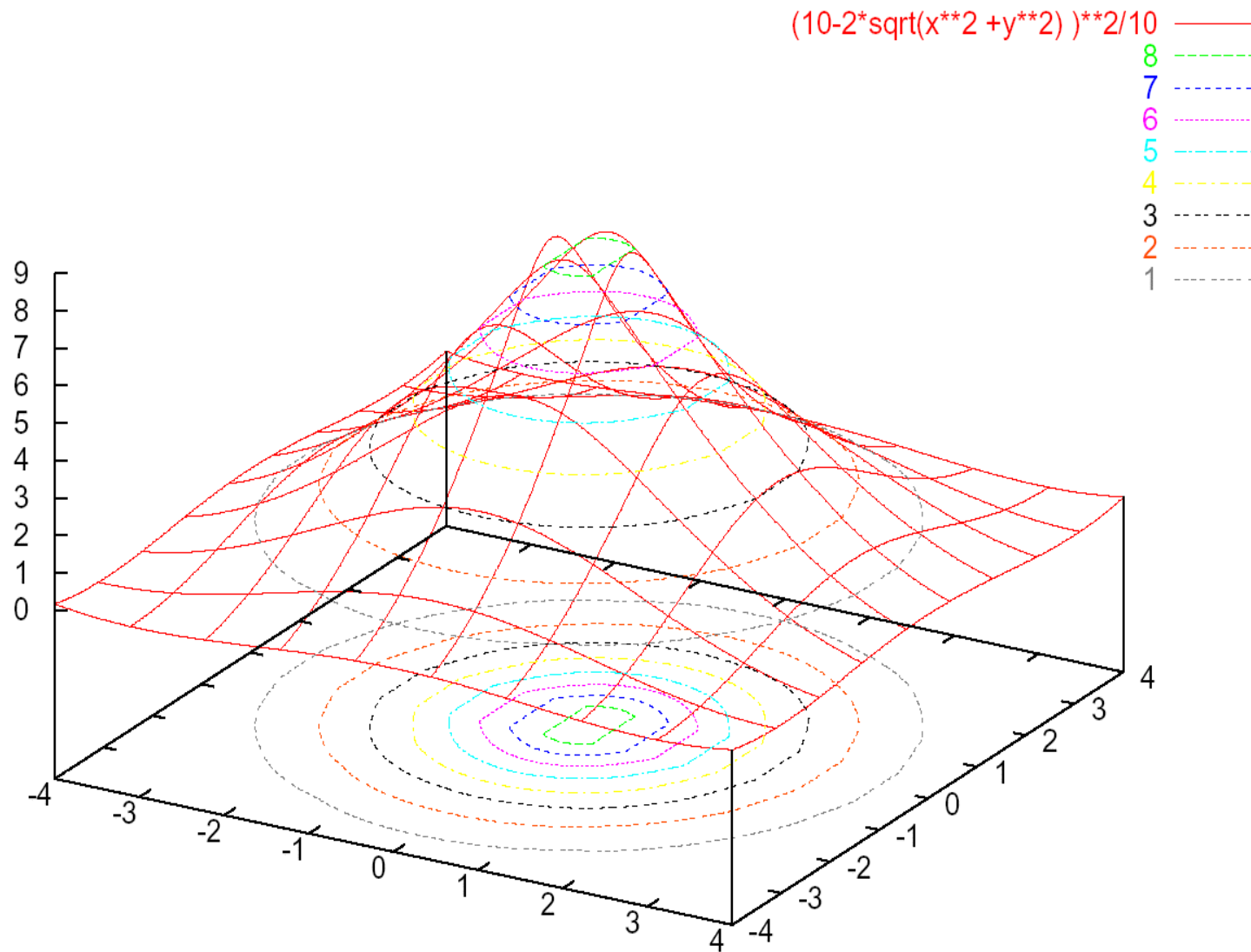
- Rozlewająca się urbanizacja
- Kongestia blokuje dostęp do centrów
- Koszty prywatne- rosnące koszty dojazdu do centrów miast
- Niemożność konkutowania z lokalizacjami podmiejskimi w kosztach transportu
- Koniec monocentryczności miast
- Ekonomia miast i jej podstawowa zależność:

$$c + pq = y - tx$$

$$\bar{x} = g[\underbrace{n, y}_{+}, \underbrace{t, r_a}_{-}]$$



From: Kristof Dascher, „Neoklassische Stadtoekonomie: Die Kleine Offene Stadt“, Vorlesungsmaterialien, Univ. Viadrina 2002/2003



Mechanizmy dowodzenia celów subsydiowania kolei

- Oszczędności czasu podróży

Odciążenie ruchu -> zmniejszenie kongestii na drogach-> oszczędności w kosztach prywatnych

- Market failure- zawodność rynku

1. Brak konkurencji-> monopole ->nacjonalizacja ->spadek wydajności, utrata pozycji rynkowej-> konieczność subsydiowania by przywrócić równowagę na rynku

2. Koszty zewnętrzne przewozów towarowych ->wysokie normy bezpieczeństwa ->nieefektywny ekonomicznie tabor -> niekonkurencyjność z innymi formami transportu -> utrata rynku.

Koleje w Polsce

- Kolej generalnie wozi dziś głównie pasażerów na biletach zniżkowych oraz tych których albo nie stać, albo jeszcze nie mogą mieć własnych 4 kółek. Kolej nie stanowi już żadnej atrakcyjnej alternatywy dla samochodu osobowego, tak jak ma to miejsce w Europie Zachodniej.
- Wyjątek stanowią pociągi w pekapowskiej nowomowie nazywane „kwalifikowanymi” (nie ma czegoś takiego), którymi włada „komercyjna” spółka PKP Intercity, i które wydają się być tym co ma pozostać jako kolejne wcielenie PKP, gdy 30- i 40-letnie składy regionalne się wreszcie rozsypią i nie zostanie nic zdatnego do wożenia pasażerów przewozów regionalnych.

Kolej w Polsce 2

- Spojrzenie na rozkłady kolei pasażerskiej w tym kraju pokazuje jej upadek. Europejska kolej oferująca częste kursy co 20 lub 30 minut, najrzadziej co godzinę, kończy się w nadgranicznym Frankfurcie nad Odrą. Dalej zaczyna się horror dla podróżnych- pociągi jeżdżą niezwykle rzadko, nawet nie siląc się by stworzyć jakąkolwiek alternatywę dla innych środków transportu. Koleje przewożą już tylko studentów, uczniów, emerytów, kolejarzy oraz osoby pozbawione własnego samochodu. Wszyscy inni odeszli, po prostu nie widzimy normalnych pasażerów, średniozamożnych osób typowych dla pociągów w Czechach czy RFN.

Kolej w Polsce 3

- A czemu by mieli jeździć polskimi kolejami? By się pobrudzić? Przejść przez rozpadający się dworzec pełen nagabywaczy i bezdomnych, a w skrajnym przypadku stać się ofiarą przestępstwa? Czym mieliby jechać? Niewygodnym pociągiem z siedzeniami obitymi brudną i poszarpaną skórą albo twardym plastikiem? Pociągiem, który kursuje o 7:45, 11:50 i 14:21? I porusza się z prędkością 30- 40 km/h?
- Nawet pod Warszawą koleje są w stanie upadku. Przeglądając rozkłady znalazłem w środku dnia 1,5-godzinne dziury w ruchu podmiejskim tej 2,6-milionowej aglomeracji. Zielona Góra w woj. Lubuskim. Na podmiejskiej linii do pobliskiej Nowej Soli, 40-tysięcznego miasta odległego o 20 minut podróży, pociągi kursują w 3-godzinnych odstępach, a pomiędzy 18.50 a 22.45 nie ma żadnego. Kto tym jeszcze podróżuje? Przecież są samochody, autobusy, busy. Szczególnie prywatni przewoźnicy świetnie wypełnili lukę pod odejściu PKP.

Koleje w Polsce 4

- PKP generalnie nastawiła się na przetrwanie w mocno okrojonej formie kilku głównych szlaków. Od lat remontuje się jedynie główne linie. Stan linii bocznych i lokalnych jest dziś opłakany, są na nich tysiące ograniczeń prędkości do 10, 20 lub 30 km/h.
- Jest jasne że w momencie gdy nadejdzie chwila prawdy, i Polacy sprowadzą jeszcze trochę używanych samochodów z zagranicy (obecnie trafiło ich na polskie drogi około 1,6 miliona), poziom motoryzacji (dziś 357 sam./1000 mieszk.) osiągnie wskaźniki zachodnioeuropejskie, a stan dróg nieco się sieci PKP nadejdzie kres służby dla pasażerów i pozostanie jedynie jako sieć towarowa, podobnie jak miało to miejsce w USA.

Koleje w Polsce 5

Podział intermodalny 2003

- 76.1 % samochody osobowe
- 13.2 % autobusy i autokary
- 2 % tramwaje i metro
- 8.7 % koleje

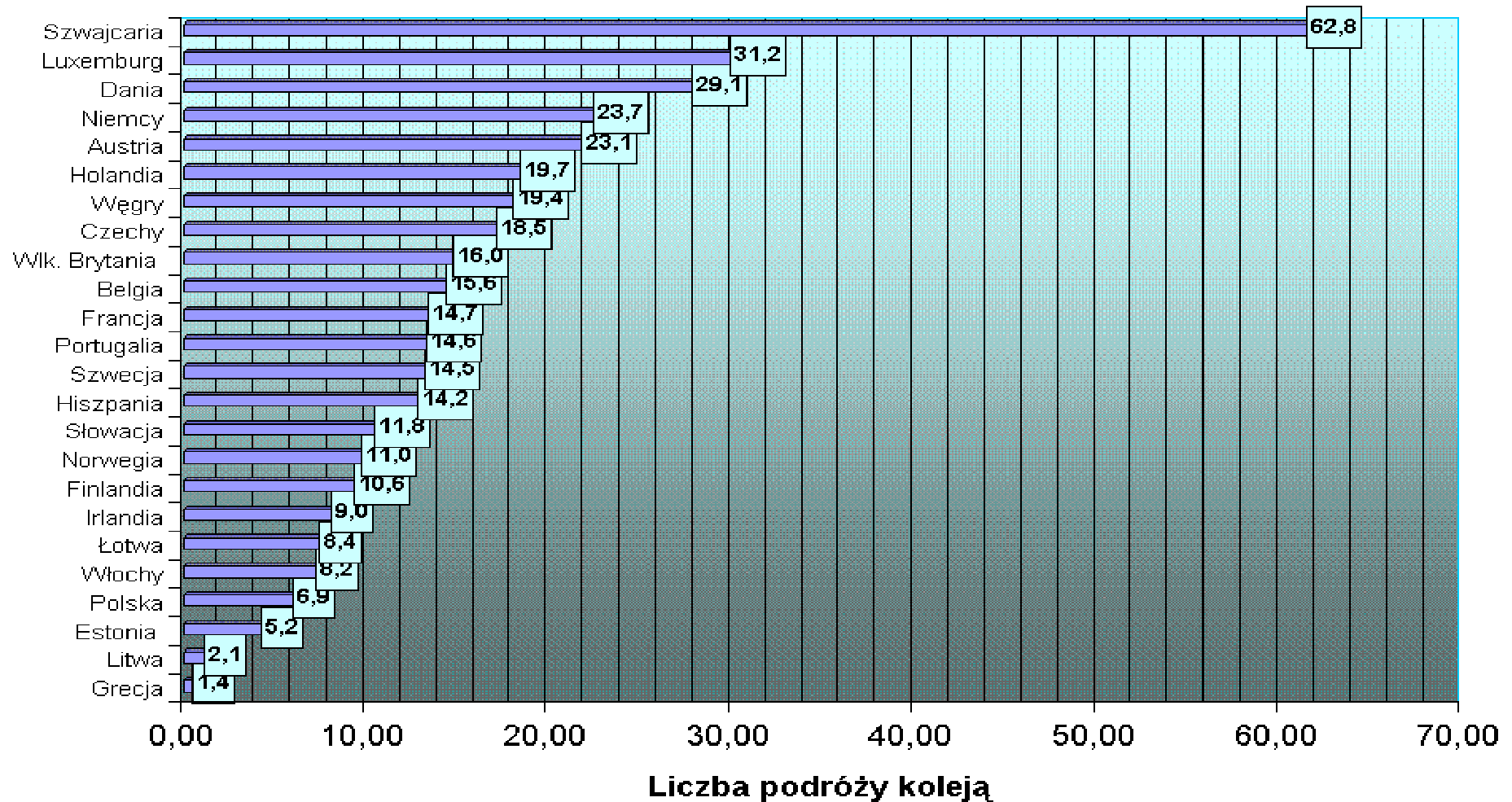
Wg eurostat 2003

- Samochody osobowe wykonały 172,4 mld pasażerokilometrów w 2003 r.

"You cannot manage what you do not measure"

(dane wg Litra, UIC i inne)

Popularność: Liczba podróży na mieszkańca 2001 (dane częściowe)
podróże koleją rocznie /mieszkańca.



Koleje w Polsce 6- Góra urodziła mysz

- Prywatyzacja PKP, ogłaszana jako panaceum na bolączki polskich kolei, została już zakończona. Góra urodziła mysz- chciałoby się powiedzieć widząc jej efekt. Po ponad dekadzie przymiarek, kosztownych analiz, ekspertyz, wynajęciu drogich doradców prywatyzacyjnych rzekomo „sprywatyzowano”, a w istocie skomunalizowano poprzez sprzedaż lokalnym samorządom podwarszawską Wukadkę.
- Po tylu latach przymiarek i dywagacji nie sprywatyzowano na rzecz prywatnego przewoźnika kolejowego nawet jednej linii kolejowej (SKPL przejął linie opuszczone). Prywatne pociągi pasażerskie, których tak wiele kursuje w Japonii czy Szwajcarii, a ostatnio nawet w byłych „demoludach”, jak u wschodnich Niemców czy Czechów, wciąż nie pojawiły się choćby w śladowych ilościach na polskich torach. Nasz kraj wciąż liczy tylko na PKP i spółki z tym rodowodem.

Statystyki

- Grupa PKP w 2005 roku przewiozła podobno 218 mln pasażerów, do tego dochodzą wyniki Kolei Mazowieckich. Jakie są przewozy, tak naprawdę od lat nie wiadomo. Statystyki PKP dokonują niewyjaśnionych fluktuacji. W roku 2003 zmieniono sposób liczenia podróżnych i z 244 mln w roku 2002 słupek w tabelach UIC urósł aż do 283 milionów przewiezionych podróżnych rok później, oczywiście bez żadnych inwestycji ani zmian na rynku.
- Obecnie szacuję rzeczywiste przewozy na około 220 mln. Ponadto nie sposób znaleźć danych statystycznych, które ukryto przed krytykami (*vide* raport CZT). PKP PR oferują około 97 milionów kilometrów publicznych przewozów pasażerskich rocznie, niemal tyle samo co u naszych południowych sąsiadów, tylko że u nas dzieje się to w kraju ponad 3,5- krotnie bardziej ludnym niż Czechy.

Panaceum

- Ratunkiem dla polskiej kolei jest tylko gruntowna i celowa demonopolizacja rynku, i przekazywanie majątku PKP w ręce innych podmiotów. To, co dotychczas było ewenementem, jest jedyną nadzieją dla polskich kolei. Kolei, które tak naprawdę nie mają sobie równych w Europie pod względem impetu swojego upadku.
- Nawet koleje litewskie, jeszcze bardziej niż PKP zmarginalizowane na rynku, zdają się odbijać od dna, i świadczą usługi taborem komfortowym. PKP- co do tego nie ma wątpliwości- oferuje bardzo słaby standard usług za wysoką cenę.

Koleje miejskie

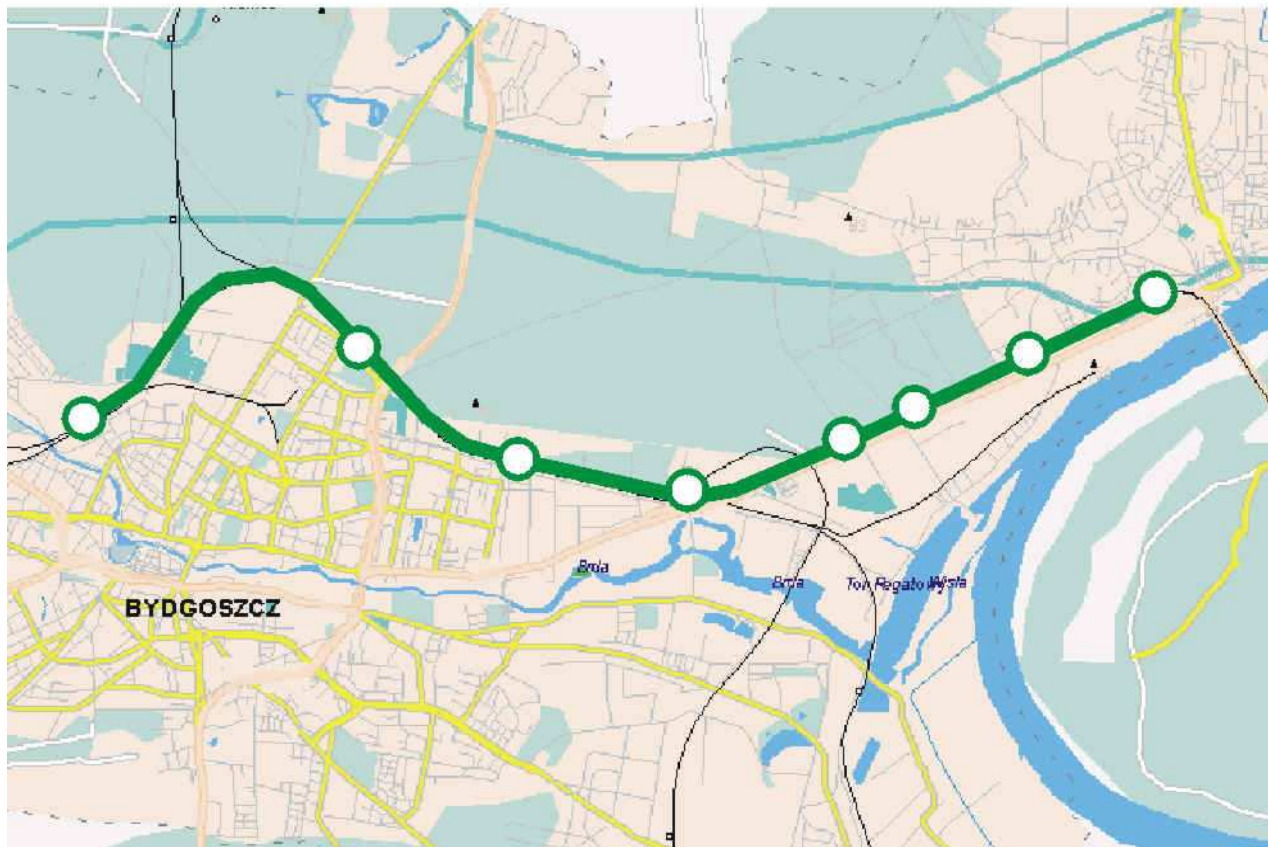


 SZYBKI TRAMWAJ KOLEJOWY BIELSKO- BIAŁA

Koleje miejskie



S BYDGOSKA KOLEJ MIEJSKA



Koleje miejskie



Częstochowska Kolej Miejska - schemat

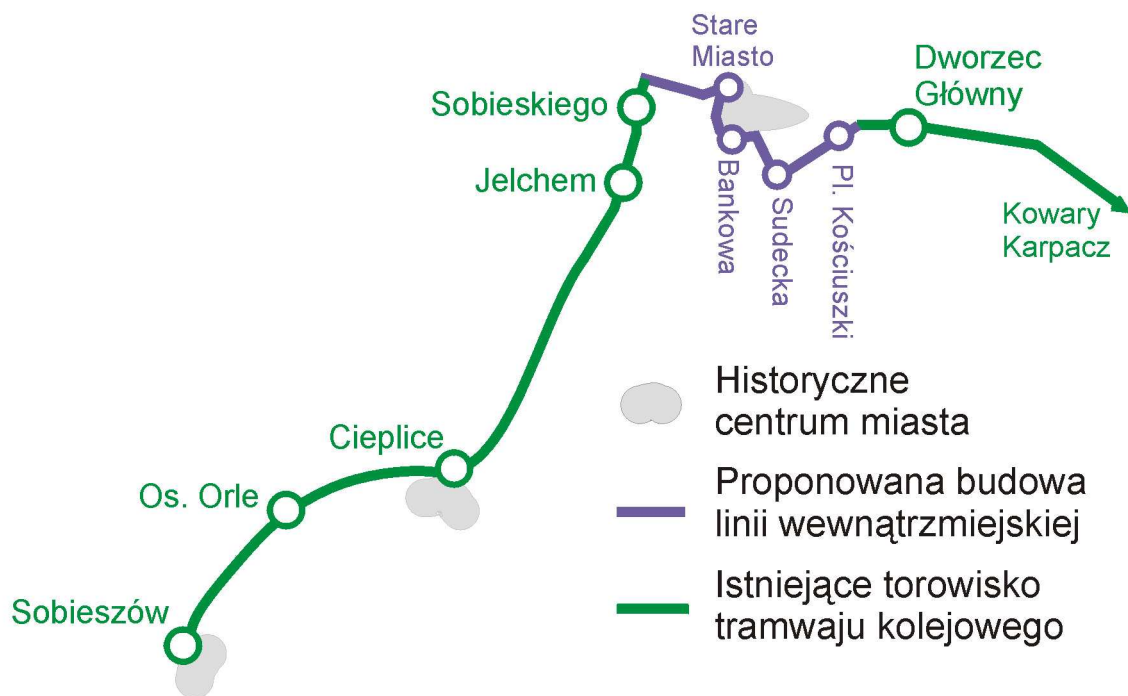


Koleje miejskie

S GDYŃSKA KOLEJ MIEJSKA



S SZYBKI TRAMWAJ KOLEJOWY JELENIA GÓRA



Koleje miejskie

M METRO ŁÓDŹ



S POZNAŃSKA SZYBKA KOLEJ MIEJSKA

Koleje miejskie



S SZYBKI TRAMWAJ KOLEJOWY LUBLIN



S SZYBKI TRAMWAJ DOLNEGO SANU



S SZYBKI TRAMWAJ KOLEJOWY LEGNICA

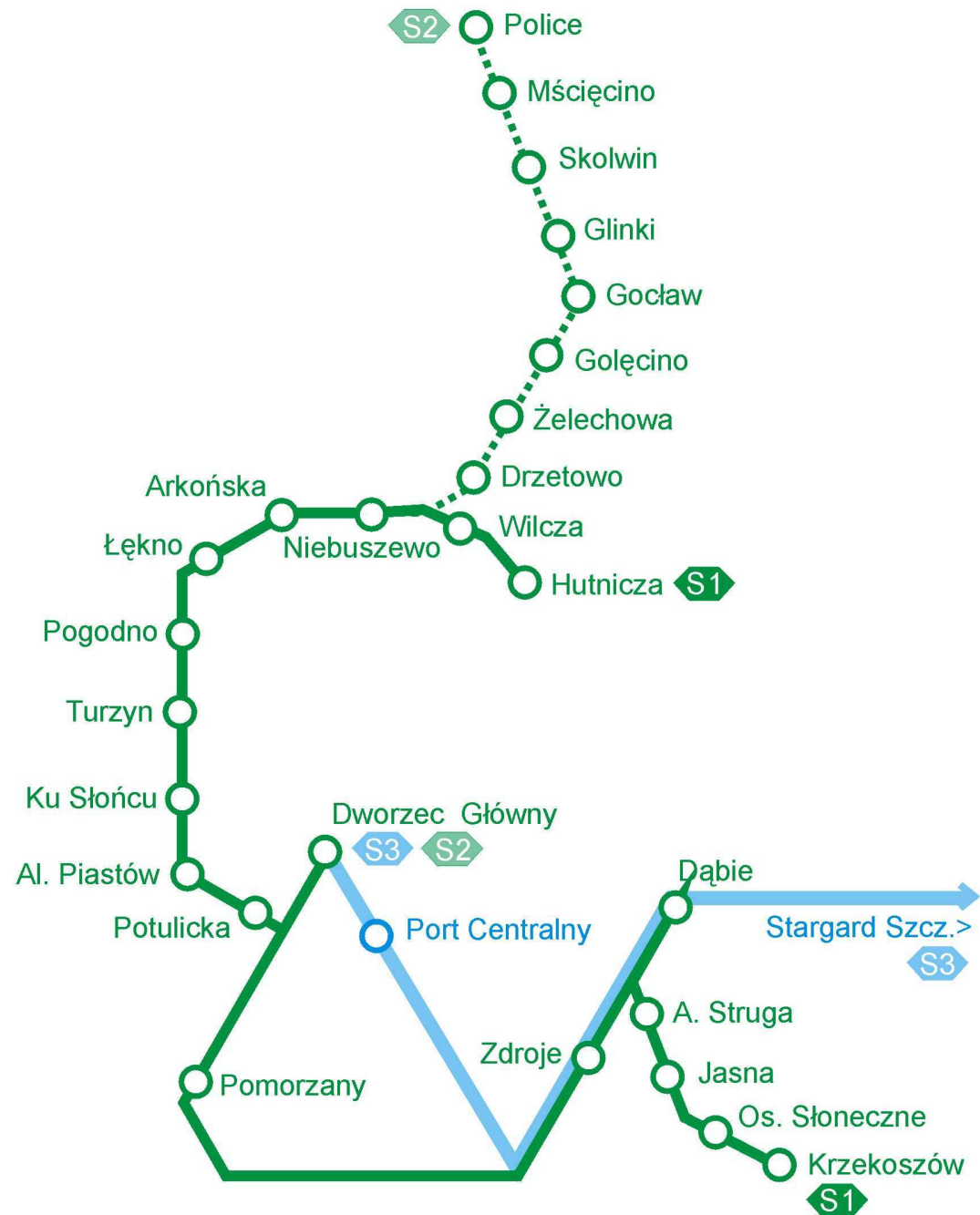


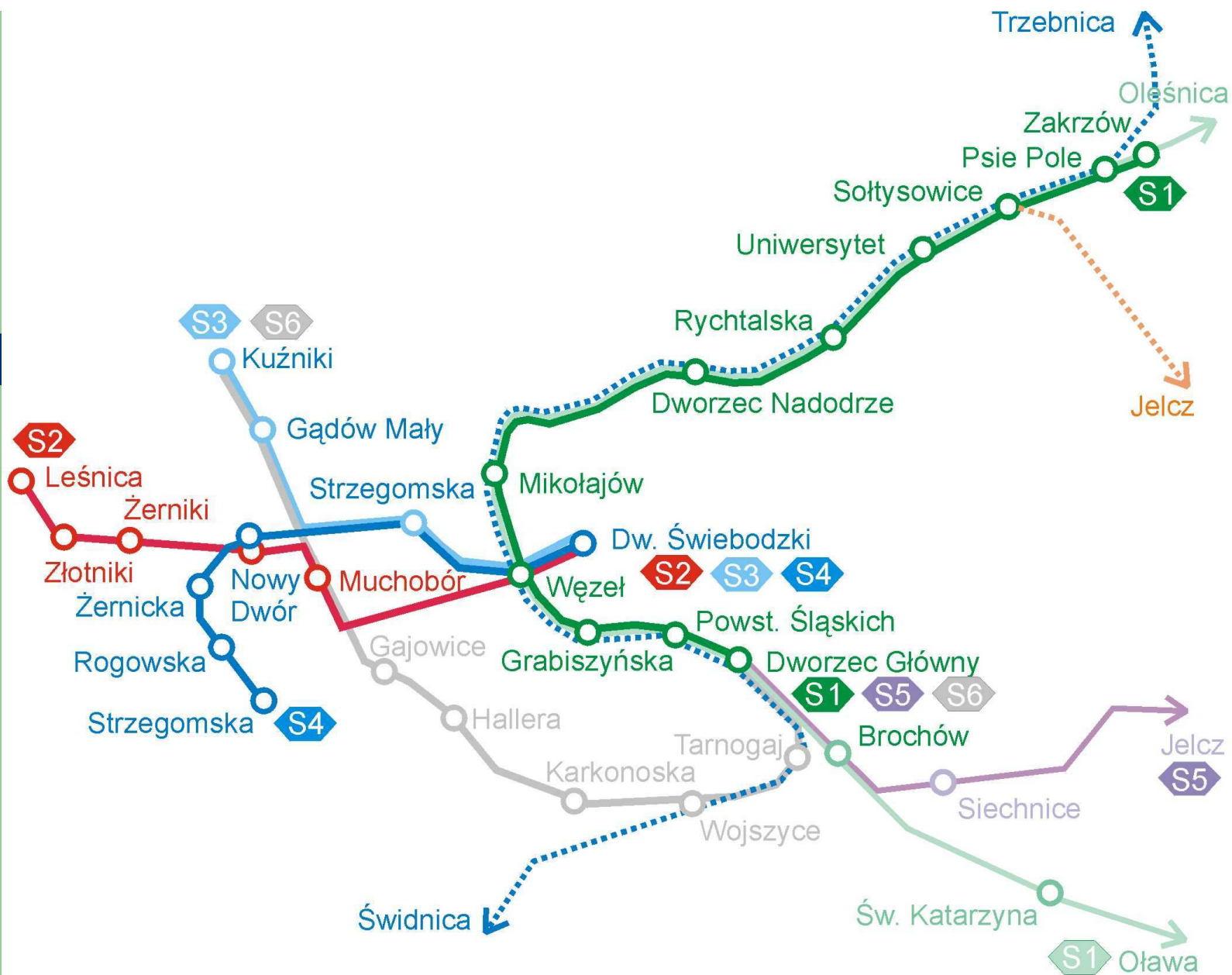
Koleje miejskie



Koleje miejskie

SZCZECIŃSKA KOLEJ MIEJSKA

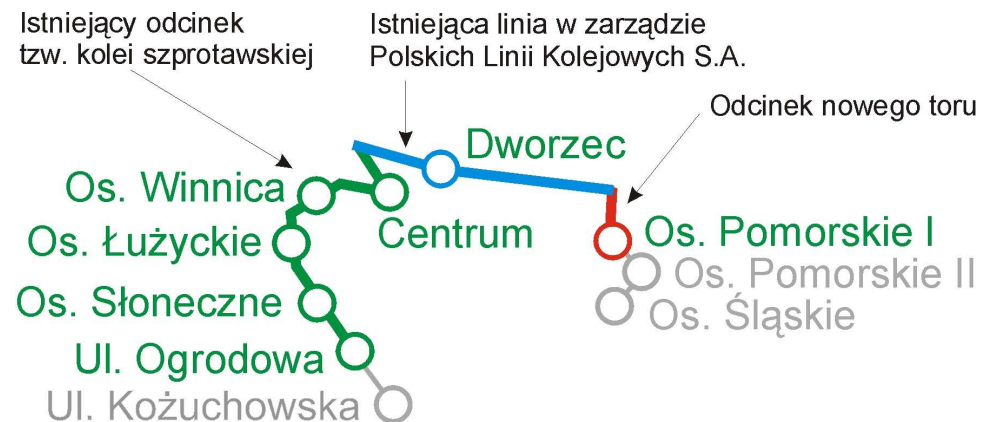




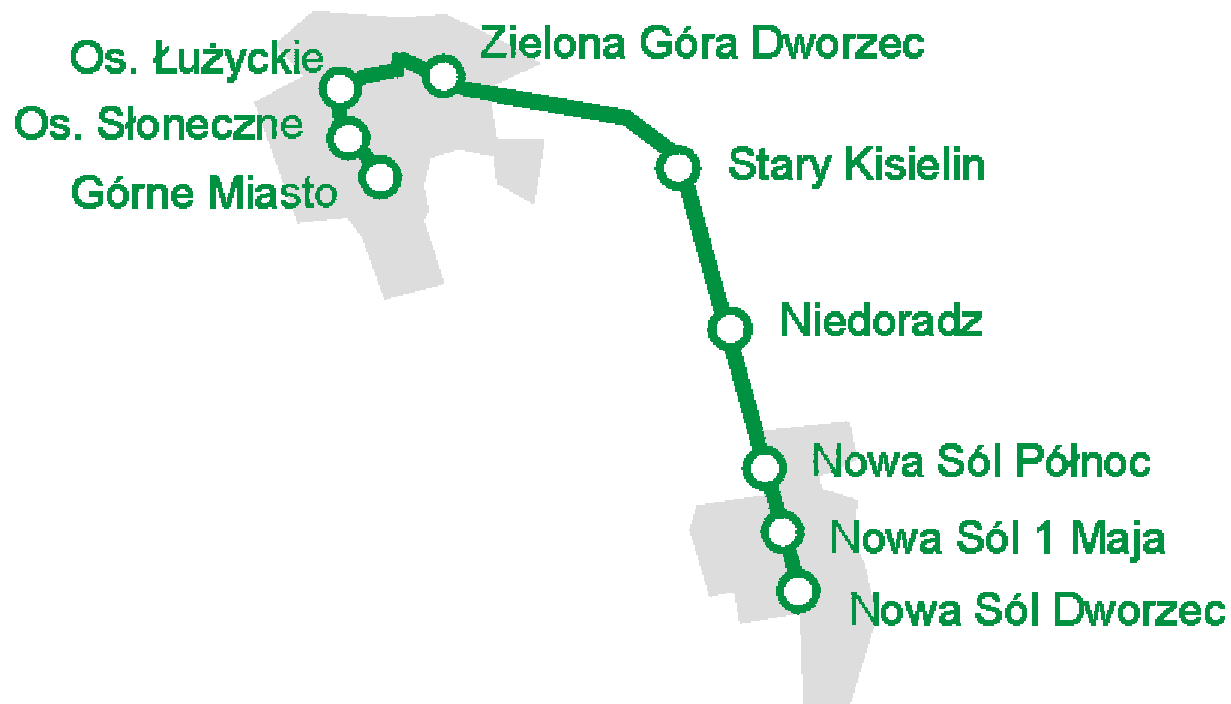
WROCLAWSKA KOLEJ MIEJSKA 2010



Koleje miejskie



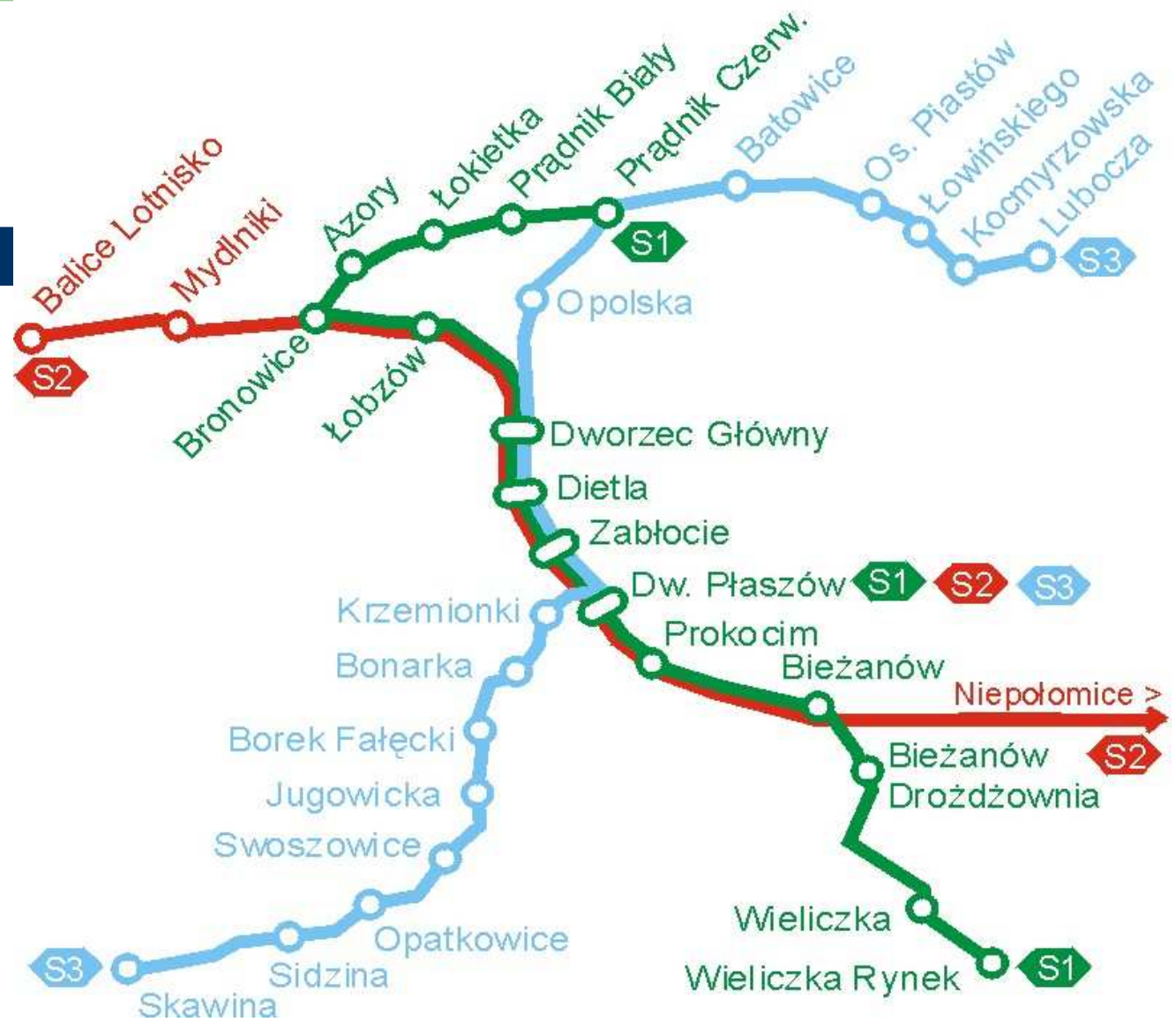
Szybki Tramwaj Kolejowy ZIELONOGÓRSKIEGO ZESPOŁU MIEJSKIEGO

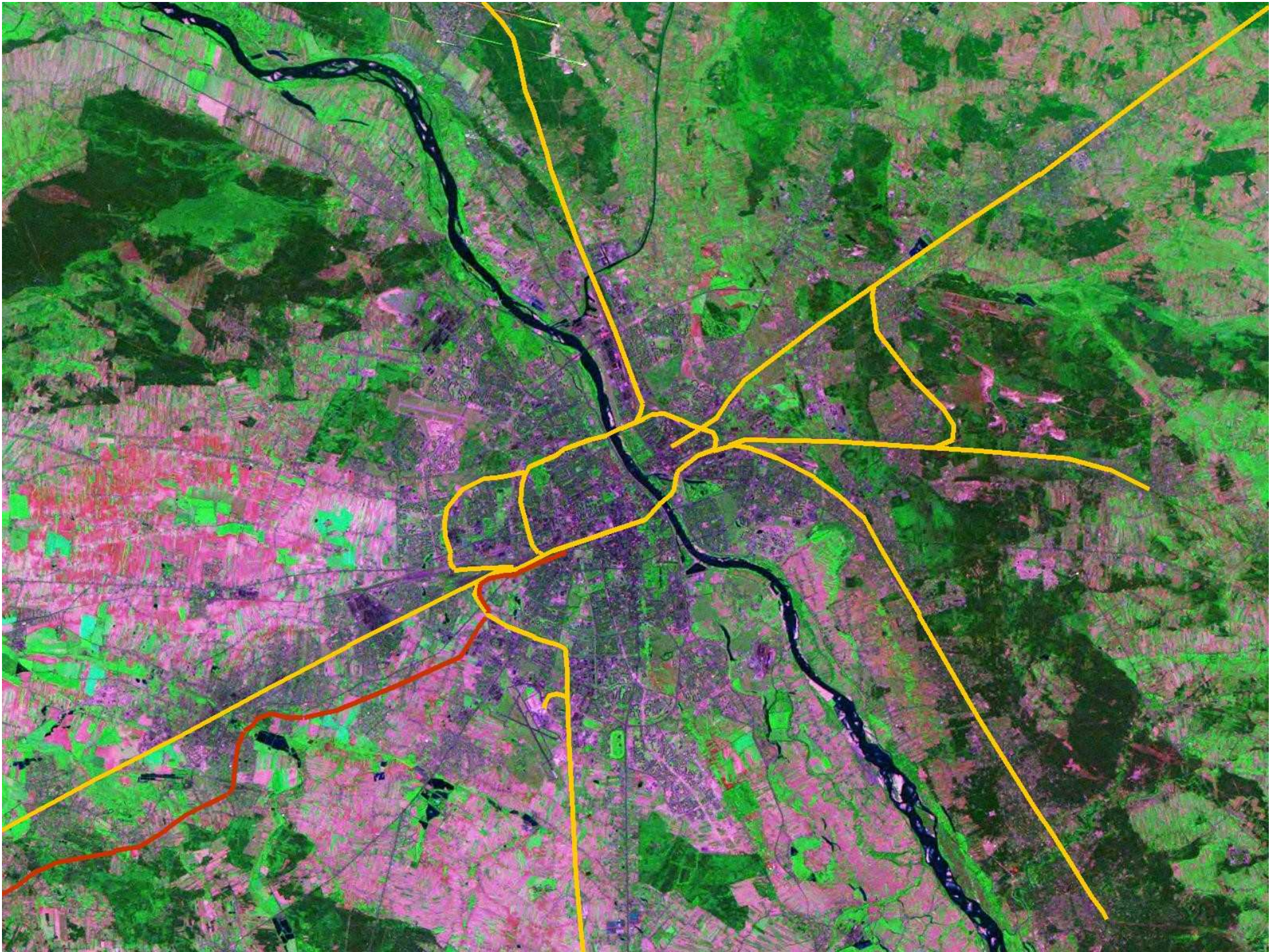


Koleje miejskie

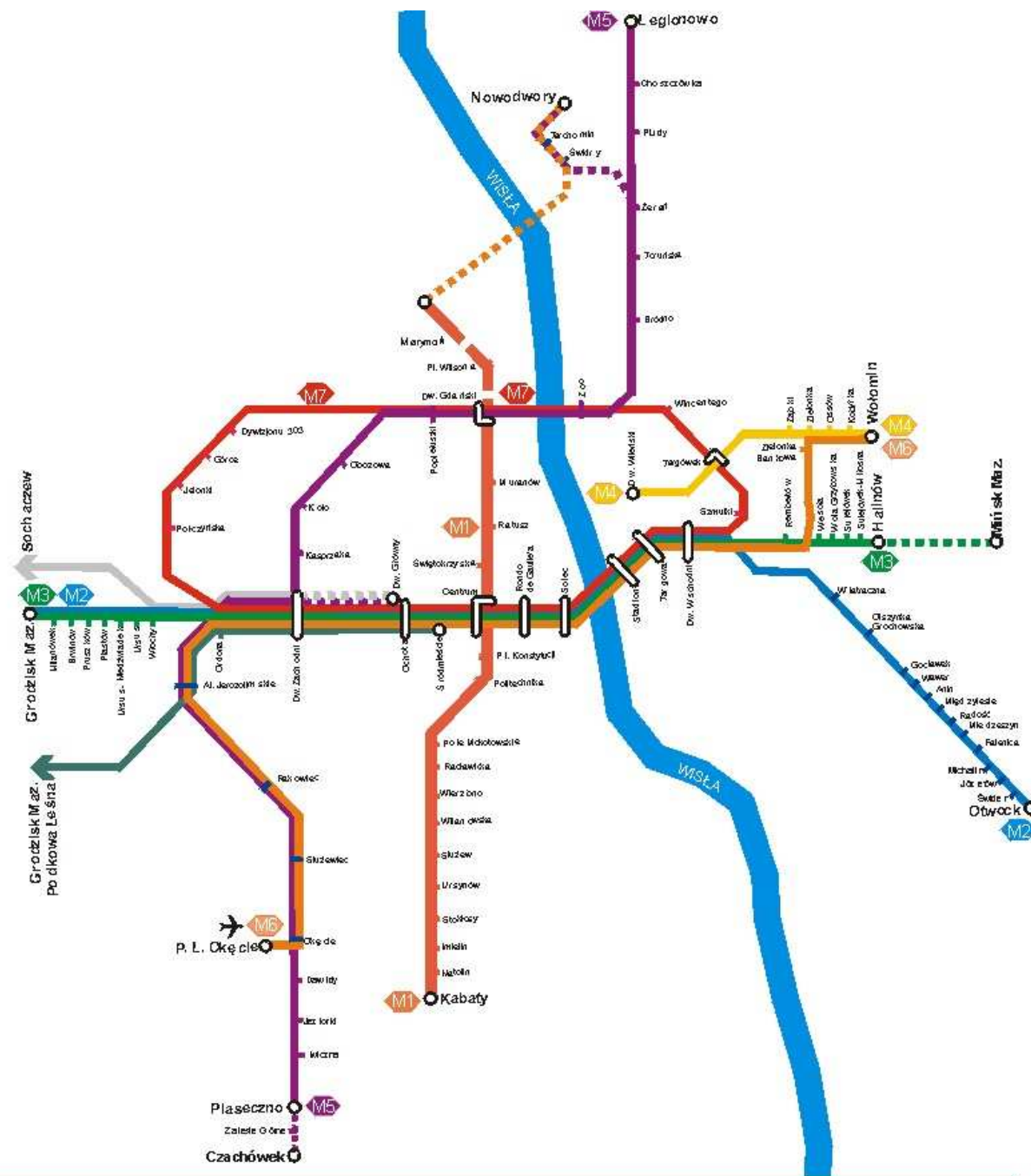
Szybka Kolej Miejska KRAK

KRAK- Kolej Regionalna Aglomeracji Krakowskiej





Koleje miejskie



WARSZAWSKA KOLEJ MIEJSKA 2010 

Projekt: Adam Fularz na podstawie grafiki Krzysztofa Rytyła 2000-2004

Koleje miejskie

Nowe plany innych autorów dla:

- Rybnika
- Białegostoku
- Olsztyna

SKM: Możliwość odbudowy kolei w Polsce,
budowa nowoczesnej kolei, ruch co 20 minut

Niestety- na przeszkodzie stoi PKP



Odbudowa kolei

- wspólne węzły przesiadkowe
- wspólny regionalny system biletowy kolej+bus
- wspólny system informacyjny



Model= wyidealizowane uproszczenie rzeczywistości

Model odbudowy kolei po upadku PKP

- 2 560 000 000= koszt infrastruktury rocznie, 16 000 km torów, remont gen. co 25 lat. Koszt 1 km remontu (niezależnie od typu linii) 4 mln PLN.
- Liczba pociągokilometrów na sieci kolejowej:
- 1200 km z ruchem co 20 min: $1200 * 90 = 108000$
- 8800 km z ruchem co 60 min: $8800 * 30 = 264000$
- 6000 km z ruchem co 120 min: $6000 * 16 = 96000$
- dziennie 468 000 pockm
- rocznie 170 820 000 pociągokilometrów.

Model 2

- ⑩ Koszty- Wariant 1 (koszty pracowników liczone osobno): 170 820 000 PLN (à 1 PLN/ pockm- koszty energii, sprzątnia taboru, konserwacji bieżącej, bez rat leasingowych i kosztów pracowników, liczonych oddzielnie)
- ⑩ Koszty- Wariant 2: 768 690 000 PLN (à 4,5 PLN/ pockm- bez kosztów taboru, ale z kosztem pracowników).
- ⑩ Ilość potrzebnego nowego taboru (750 kilometrów dziennie/ wagon motorowy): 624 sztuki plus 76 sztuk zapasowych (założenie)= 700 sztuk
- ⑩ Koszt rocznych rat leasingowych za tabor= 343 200 000 PLN

Model 3

Przewozy pasażerskie:

- 1200km: $50 * 90 * 1200/10 = 540\ 000$
- 8800km: $100 * 30 * 8800/100 = 2\ 640\ 000$
- 6000km: $25 * 16 * 6000/30 = 80\ 000$
- Dziennie: 3 260 000 pax
- Rocznie: 1 189 900 000 pax

Wpływy z biletów (średni przychód na PKP PR: 9,28 PLN/pax):

- 1200: $50 * 90 * 1200/10 = 540\ 000 (*1\ PLN) = 540\ 000$
- 8800: $100 * 30 * 8800/100 = 2\ 640\ 000 (*3\ PLN) = 7\ 920\ 000$
- 6000: $25 * 16 * 6000/30 = 80\ 000 (*2\ PLN) = 160\ 000$
- Suma dzienna: 8 620 000
- Suma roczna: 3 146 300 000

Model 4

- **Zatrudnienie:**
- W skali kraju: 2496 osób (2 zmiany po 7,5 h na każdy pociąg będący 15 h w obiegu) plus 500 osób w rezerwie plus 100 osób administracji. Suma: 3096 osób. Koszt: 204 336 000 PLN rocznie (koszt miejsca pracy 5500/mies).
- Nie uwzględniono: ruchu towarowego, pracowników infrastruktury. Uzupełniające założenia modelu:
- Wpływy z opłat od ruchu towarowego służą pokryciu kosztów pracowników infrastruktury oraz renowacji infrastruktury. Zatrudnienie szacunkowo dla obsługi infrastruktury: 9600 osób (co 10 km miejsca pracy: 6 etatów). Plus 400 osób w administracji/ zarządzie, suma zatrudnienia: 10 000 osób, roczny koszt: 660 000 000 PLN.

Tabela 1. Koszt organizacji kolei dla Polski, z ruchem cyklicznym co 20 minut w obszarach zurbanizowanych, co 1 godz. na liniach regionalnych i co 2 godziny na liniach lokalnych:

Kategoria	Wariant 1	Wariant 2
Roczny koszt infrastruktury	2 560 000 000	2 560 000 000
Koszt zatrudnienia	204 336 000	204 336 000
Koszt rocznych rat leasingowych	343 200 000	0 (w tym wariancie wliczone w koszt ruchu)
Wpływy z biletów	- 3 146 300 000	- 3 146 300 000
Koszt ruchu taboru	170 820 000	768 690 000
Koszty na biura + badania/rozwój	20 000 000	20 000 000
Konieczność subsydiów	<u>152 056 000</u>	<u>406 726 000</u>

Renesans kolei

- Jeśli poszukiwać jakiegoś wspólnego mianownika najlepszych reform kolei w różnych krajach (Japonii, Szwajcarii, Szwecji, Danii, Holandii, RFN, Czechach, Wielkiej Brytanii) to z całą pewnością było to wprowadzenie większej liczby podmiotów na rynek.

Renesans kolei 2

- W historii światowego kolejnictwa w zasadzie tylko w dwóch krajach: Japonii i Szwajcarii na dużą skalę przetrwały nigdy nie upaństwowione lokalne przedsiębiorstwa kolejowe, mające tam relatywnie duży udział w przewozach.
- Ich rynkowy sukces doprowadził w Japonii do rozbicia tamtejszej gigantycznej kolei państwowej i prywatyzacji przewoźników powstałych w wyniku jej rozbicia. Jednakże sektora prywatnego na kolejach jest coraz więcej: w 1988 roku na tą drogę reform weszła Szwecja, dekadę później Wielka Brytania, a po części Niemcy, Holandia, Dania i kilka innych krajów. Wszędzie tam nowe podmioty wniosły na rynek inicjatywę i innowacje, coś czego brakowało wiecznie podtrzymywanym na życiu dotacjami kolejom państwowym.

Figure 2. Dependence of rail ridership on density of railway operators and the trend lines
 Source: own calculations based on UIC data for 2001

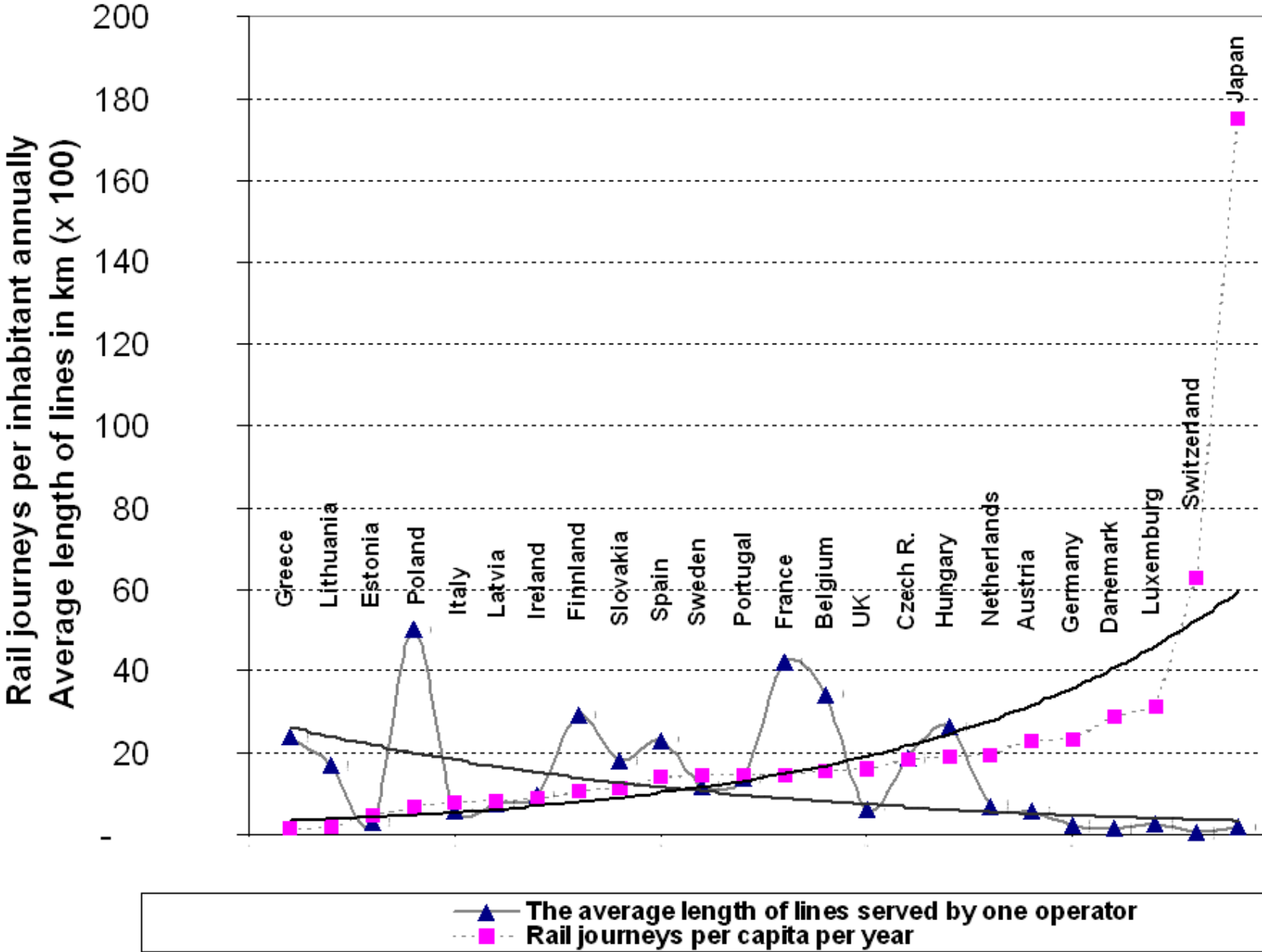


Table 5: Change of railway passenger kilometers in Germany, Sweden, the UK and the European Union (in million pass-km)

From: Ch. Nash, "Railway Reform in Europe – Progress since the 2001 Transport White Paper", Presentation on the 2nd International Conference on Railway Transport Development, Athens, December 2005

	1970	1980	1990	1995	2000	2001	2002	2003
Germany¹	62400	62499	61060	75000	74014	73952	69294	69030
Sweden	4640	6998	6353	6345	8230	8603	9100	9100
United Kingdom	30600	30400	33191	30200	38400	39300	39900	40900
EU25 European Union	300638	336927	361257	318617	346354	348091	346172	345762
EU15 European Union	219398	247867	268141	273590	304491	307637	306884	304765

¹ Including ex-GDR (East Germany), 1970=17700, 1980=22000, 1990=17500

Szwecja- wyniki reform kolei sprzed 17 lat

- Kirchner (2003, p.57) notuje ogromny wzrost ruchu pasażerskiego (+48 %) pomiędzy 1991 i 2000.
- Udział konkurencji wobec dawnego monopolisty w rynku wzrósł z 40.1% w 1998, do 45.8% w r. 2003. Udział SJ (dawny monopol) spadł do 40 % wg liczby pasażerów. SJ ma wciąż ochronę monopolu na liniach dalekobieżnych. Wyniki reform: koleje SJ muszą się zadowolić subwencjami niższymi o 20-30 % przy podobnej ilości usług (van de Velde 2002, p.103).
- Wzrost publicznych środków na kolej z 3 mln SEK w 1987 do 9 mld sek w 1997.
- 1szy przetarg: BK Tåg wygrało prawo do obsługi kilku linii w regionie Jönköping w 1989 roku. Obniżono koszty o 20 %. Drugi przetarg: kolej SJ złożyła ofertę poniżej kosztów, sprawa trafiła do sądu. Inna linia, inny przetarg w 2002: Tågkompaniet vs Connex. Connex składa ofertę o 42 % tańszą. Predatory pricing -> walka poniżej poziomu kosztów.

Wielka Brytania

- 25 przewoźników

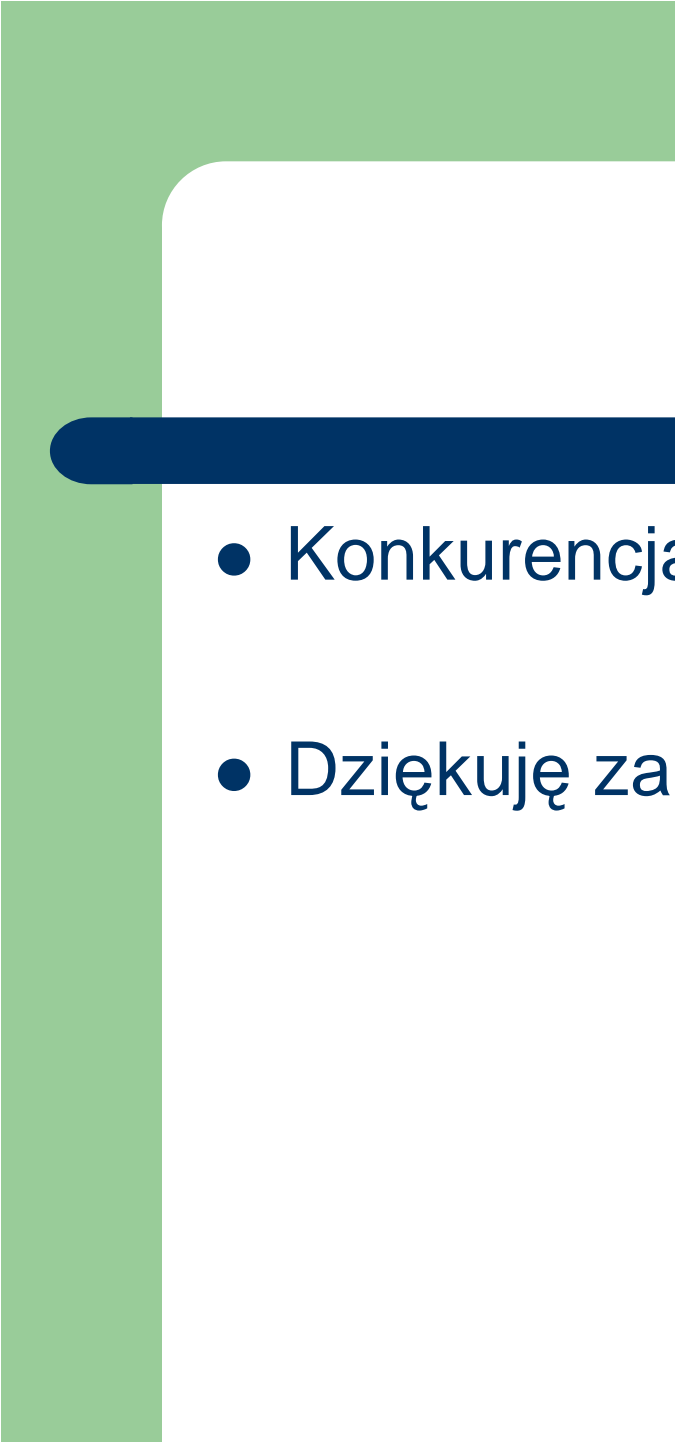

- Najwyższe przewozy pasażerskie od 50 lat (Cinotti 2003, p. 58). Zmiany w latach 1996-2002: wzrost ruchu pasażerskiego o 30 % (z 30 do 39 mld pasażerokilometrów), wzrost ruchu towarowego o 52 % (z 13 do 19 miliardów tonokm), ogromne inwestycje w tabor w tym okresie (zakupiono 4 tysiące wagonów). W roku 2000 najwyższy wzrost przewozów pasażerskich spośród wszystkich krajów UE (Cinotti 2003, p. 58). Przewieziono miliard podróży w roku 2003, czyli najwyższą ich liczbę od 40 lat. W 2003 wykonano 40 mld pasażerokilometrów, najwięcej od 1947 roku (BBC News, 30.12.03). Na sieci kolejowej wykonano o 240 mln podróży więcej niż przed 1996 rokiem (okresem prywatyzacji).

RFN

- Borrmann (2003, p.27) pisze że przetargi nie są zbyt częste. Wg jego kalkulacji w roku 2000/01 tylko 12 procent (i.e. 69 milionów pociągokilometrów) podlegało przetargom. W danych z 2004 17 % przewozów było kupowanych przez przetargi (Rochlitz 2004, p.10). Niezależni przewoźnicy wygrali 51,5 % przetargów (Borrmann 2003, p.27).
- Udział niezależnych przewoźników w rynku wg pociągokilometrów: lekko poniżej 5 % (2003), wzrost do 11 % w 2004 roku wg szacunków (DBAG 2004, p. 8) .
- Oszczędności rzędu 18 % to 38 % (PSPC 2004, p. 4)

RFN 2

- Borrmann zbadał 15 zamawiających o sporym doświadczeniu i prześledził ich doświadczenia z 22 przetargów. W 19 przypadkach (86 %) poziom dotacji został zmniejszony od 7 do 25 %.
- Lecz średnia obniżka wynosiła 11 %. 21 przetargów poskutkowało poprawą jakości (96 % badanych przypadków). W 10 z 11 przypadków zanotowano wzrost potoków pasażerskich (Borrmann 2003, p.235).
- Bariery dla konkurencji

- 
- 
- Konkurencja w Polsce? To zależy od Państwa.
 - Dziękuję za uwagę.