

Demontaż kolei śląskiej jak kolej w Polsce ulega marginalizacji

Raport
Centrum Zrównoważonego Transportu
„Pasażerskie przewozy kolejowe na tle Europy
– casus województwa śląskiego
w kontekście Kolei Śląskich”

Stanisław Biega, Krzysztof Rytel

24 maja 2013 r.

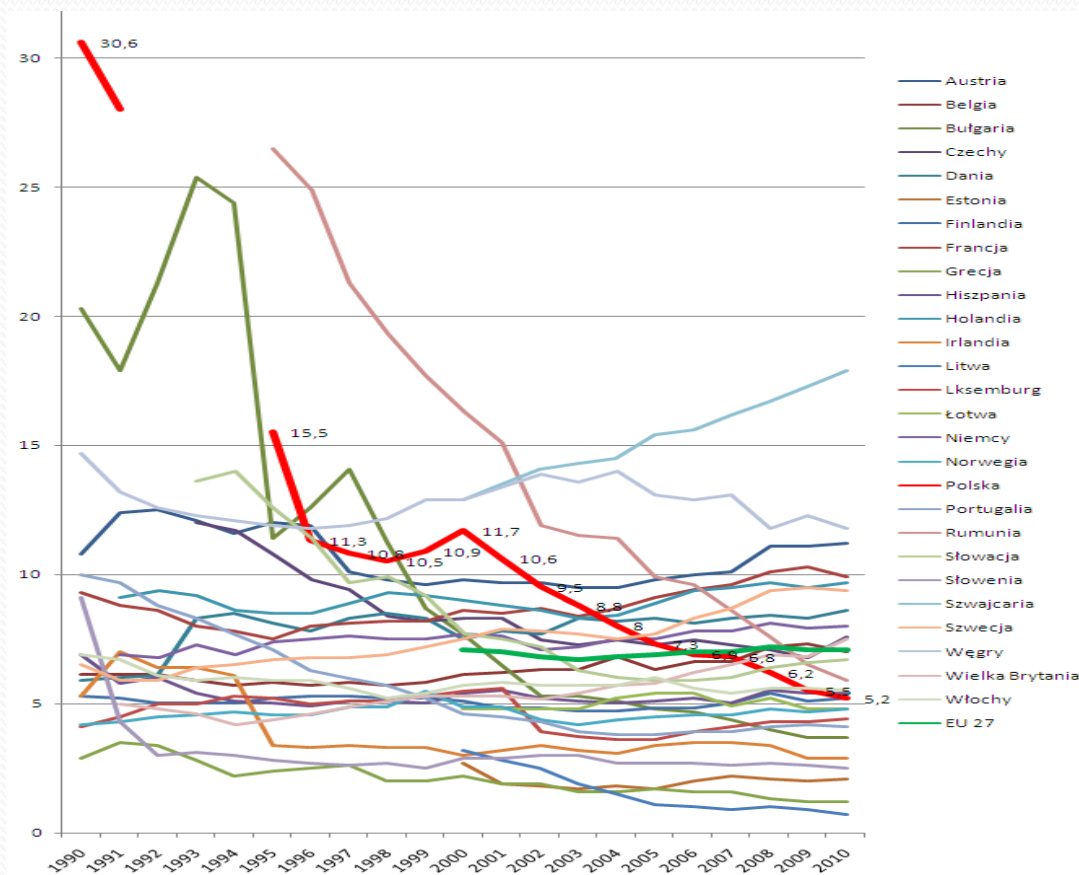
Doświadczenie autorów

• Stanisław Biega

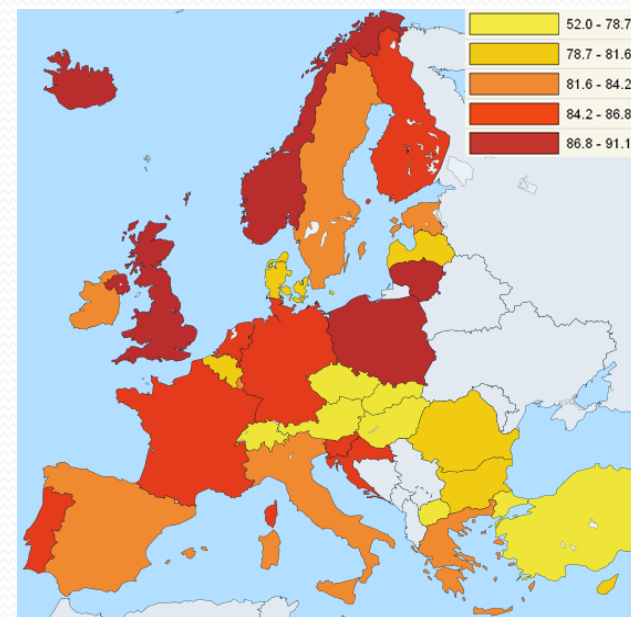
- ekspert z zakresu transportu publicznego, działacz społeczny, autor kilkudziesięciu analiz, opracowań, studiów z zakresu transportu publicznego, współpracował przy organizacji przewozów z województwami opolskim, wielkopolskim, łódzkim, kujawsko-pomorskim, mazowieckim, śląskim,
- 1998 współzałożyciel Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei,
- 1998 – przygotował pierwszy w Polsce zintegrowany system kolejowych rozkładów jazdy dla Śląska, Wielkopolski, Kujaw, Łódzkiego,
- 2001-2005 prowadził Biuro Koordynacji w Woj. Opolskim,
- 2006-2010 odpowiadał za przygotowanie oferty przewozowej w woj. Łódzkim,
- 2009 jeden z audytorów w Łódzkim Zakładzie Przewozów Regionalnych (jeden audyt w PR),
- 2009-2010 ekspert kluczowy Przewozów Regionalnych u prezesa Moraczewskiego,
- 2010 autor rozkładu jazdy i organizacji przewozów Kolei Mazowieckich rj 2010/2011 w efekcie którego przewoźnik uzyskał rekordowy zysk dzięki wprowadzeniu oszczędności zużycia energii trakcyjnej po zmianie obiegów wg projektu autora,
- 2011-2012 planowanie oferty przewozowej dla Kolei Śląskich,
- 2010-2013 ekspert kluczowy przy studiach wykonalności dla pozyskania ze źródeł unijnych 193 mln zł dla Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (tabor, zaplecze) i 1 013 mln zł dla PKP Polskich Linii Kolejowych (modernizacja Rałbaltica na odc. Warszawa Rembertów-Sadowne) (oba projekty zatwierdzone przez Jaspers i CUPT).

Degradacja kolei w Polsce – przeciwieństwo trendów europejskich

Udział kolei w pracy przewozowej osób [%]

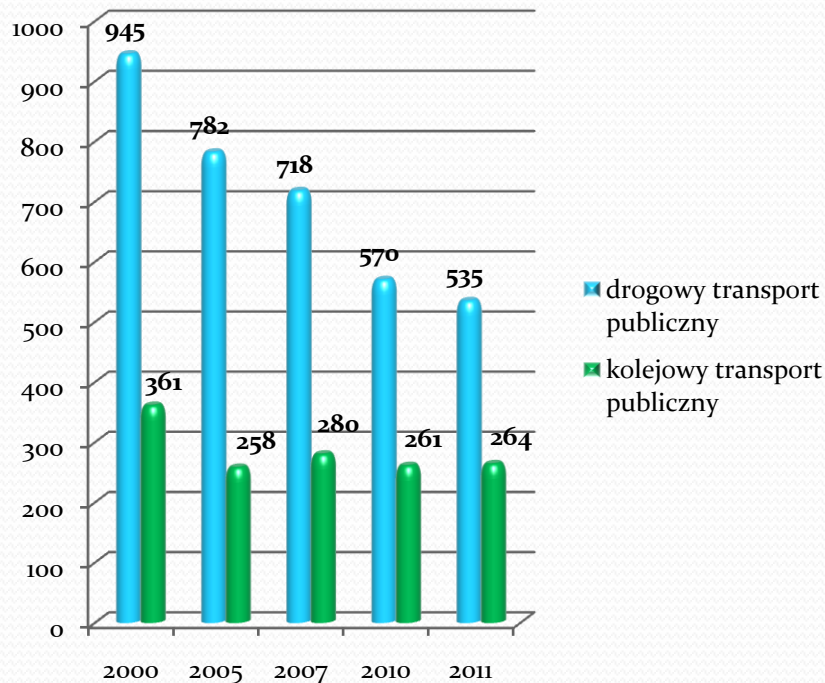


Udział samochodów osobowych w pracy przewozowej osób w 2010 r.



Spadek przewozów autobusowych

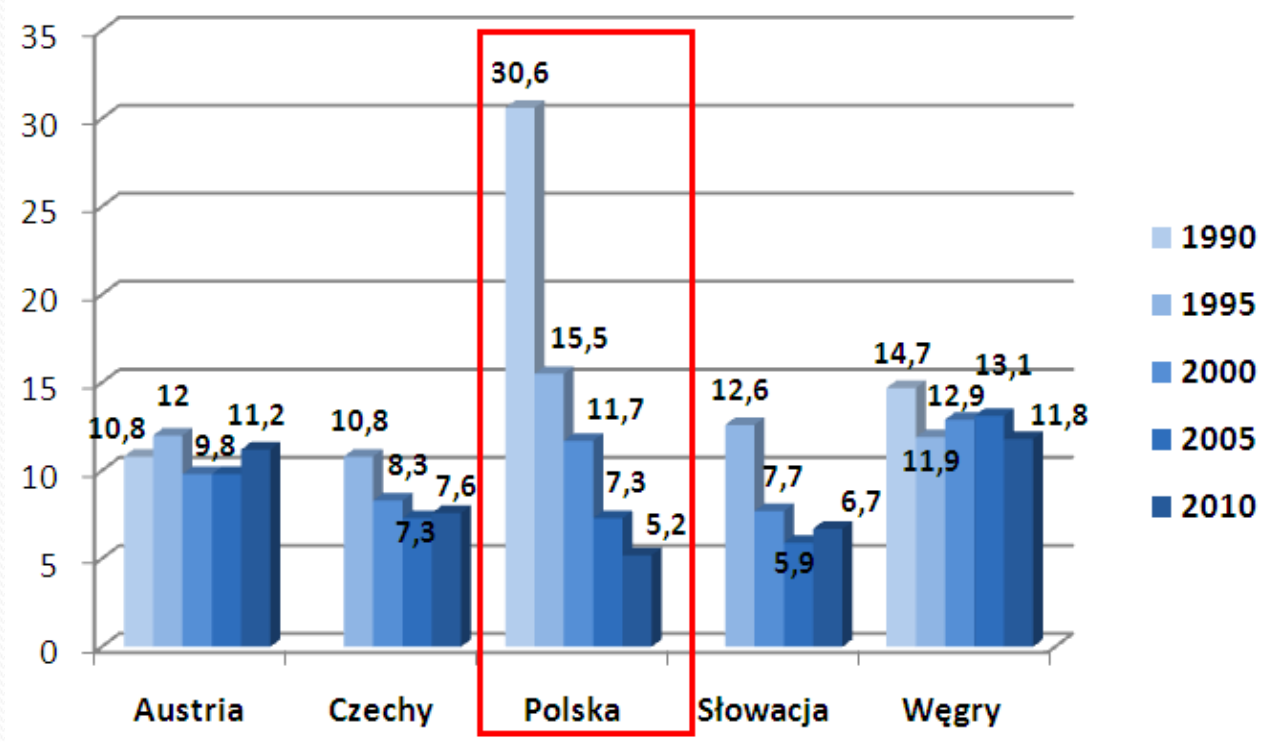
Przewozy drogowym i kolejowym transportem publicznym w Polsce



- Degradacji kolei towarzyszy degradacja komunikacji autobusowej (pozamiejskiej).

Spadek udziału kolei w modal split

Udział kolei w pracy przewozowej osób [%].



Porównanie do kolei w Niemczech

Związek komunalny	VBB	VMV	NASA	NVS	LNVG	ZRL	RMV	Śląskie
Pockm [mln km]	68,93	14,32	24,33	21,18	37,17	9,68	41,53	8,2
Liczba mieszkańców [mln os.]	5,957	1,745	2,520	2,392	5,690	1,660	5,000	4,7
Obszar [tys. km ²]	30,4	23,2	20,4	16,2	40,2	5,1	14,0	12,3

- Odpowiadający i wielkością i obszarem związek komunikacyjny RMV obejmujący tereny wokół Frankfurtu nad Menem zamawia pracę eksploatacyjną na poziomie 41,5 mln pockm, tj. na poziomie 5 razy wyższym niż czyni to Górny Śląsk.
- Tylko wzrost pracy eksploatacyjnej umożliwia pozyskiwanie dla kolei oczekiwane potoki pasażerów i poprawia ekonomikę tych przewozów

Wygaszanie popytu

- działania w celu ograniczenia wielkości przewozów stosowane na szeroką skalę w PKP w latach 90-tych i obecnie w spółkach kolejowych przewozowych (wcześniej Przewozy Regionalne, obecnie Koleje Śląskie) i infrastrukturalnych (PKP PLK)

Wygaszanie popytu

CEL:

Likwidacja podsystemu komunikacji kolejowej, sprowadzenie kolei do niszowego, socjalnego środka transportu dla nieprzystosowanych społecznie

METODA:

Ograniczanie dostępności komunikacji kolejowej

- Likwidowanie połączeń
- Wydłużanie czasów jazdy
- Zrywanie skomunikowań pomiędzy pociągami
- Wprowadzenie nieatrakcyjnych taryf dla płacących normalne bilety pasażerów
- Pogarszanie dostępności stacji kolejowych (zamykanie kas, poczekalni, likwidowanie krótkich stref dojścia etc.)
- Nieczytelny rozkład jazdy (brak rozkładów liniowych, zmiany rozkładu jazdy kilka razy w roku, kasowanie a potem uruchamianie po utracie pasażerów pociągów etc.)
- Podnoszenie poziomu niekonkurencyjności kolei
- Brak wspólnego biletu

Wygaszanie popytu

- Pasażer w obliczu działań w celu wygaszenia popytu nie uważa kolei za wygodny i sprawny, szybki środek transportu, tylko dopust Boży. Wieloletnie doświadczenie w tym zakresie polskich specjalistów kolejowych
- W przypadku linii z niższą liczbą kurów np. 8-10 par w dobie, ograniczenie oferty o połowę powoduje spadek liczby pasażerów nawet o 70%. Odbudowanie oferty nawet po krótkotrwałym okresie ograniczenia oferty lub jej zawieszenia wymaga ok. 5 lat procesu odzyskiwania pasażerów do wyjściowego poziomu.

Wygaszanie popytu na kolej w regionie śląskim w 2013 r.

Procesy prowadzone w okresie 15.XII-8.VI

- Zwiększanie kosztów uruchomienia pociągów – np. zastępowanie tanich szynobusów droższymi składami wagonowymi w celu wykazania wyższego deficytu
- Wydłużanie czasów jazdy w celu ograniczenia konkurencyjności kolei (np. na linii Racibórz-Katowice i Zwardoń-Katowice)
- W obiegach szynobusów i ezt wprowadzanie składów wagonowych, które wymagają dłuższych zmian czoła skutkujące notorycznymi opóźnieniami tych samych pociągów dzień w dzień
- Pozyskiwanie taboru z zewnątrz bez takiej potrzeby w celu zwiększenia deficytu niezgodnie z 1370/WE.

Wygaszanie popytu na kolej w regionie śląskim w 2013 r.

- Dysponowanie największą w Europie rezerwą sprawnego taboru w wysokości 48% w dniu 1 stycznia i 63% począwszy od 1 marca (rezerwy w UE są na poziomie 10%, wg norm PKP z ery parowozów 20%) – brak uzasadnienia w okresie do 31 maja wynajmu 8 sztuk ET22 i 2 sztuk EN57 z Przewozów Regionalnych.
- Rezerwa taborowa od 1.VI 33%.
- Przy redukcji oferty pozostawienie liczby obiegów na tym samym poziomie – brak oszczędności wynikających z różnicy kosztów dostępu do infrastruktury i energii trakcyjnej pomniejszonych o utracone przychody.
- Likwidacja oferty przewozowej do niekonkurencyjnego poziomu.

Wygaszanie popytu na kolej w regionie śląskim w 2013 r.

- Zmniejszenie pracy eksploatacyjnej z przewidywanego poziomu 4,45 mln pockm do poziomu 3,07 mln pockm, czyli ich zmniejszenie ogółem o 31%, w tym na głównych liniach o największych przewozach o 40% jest typowym wygaszaniem popytu na przewozy. Wybór pociągów do likwidacji - kursy na liniach o największych przewozach i przychodach.
- Dochodzi do absurdu, gdy likwiduje się kursy wożące 100, 200, 300, 400 , czy nawet 500 (sic!) pasażerów, by zostawić kursy wożące 3-20 osób. Koleje Śląskie na zmianie zasad przyznawania rekompensaty straciły 23 mln zł. Zmiana stawki za pockm o ponad 1 zł (z 15,3 na 14,2) stanowi jawne potwierdzenie braku kalkulacji finansowej takiej decyzji.
- Likwidacja kursów na liniach lokalnych, które obsługuje autobus szynowy pokazuje nonsens takich działań. Na linii Bytom-Gliwice wynoszą do końca rozkładu jazdy tylko 330 tys. zł. Mimo niskich potoków przychody winny zapewnić ok. 100 tys. zł. W efekcie linia przewidziana do likwidacji zapewni Kolejom Śląskim 230 tys. zł oszczędności. Jest to koszt utrzymania 7 pracowników administracyjnych przewoźnika w tym czasie.
- Casus likwidacji pociągów planowanej do wdrożenia na linii średnicowej przekracza ramy jakiegokolwiek logiki. Na przykład kasowane są pociągi Zawiercie 5:57 – Gliwice 7:25 z frekwencją ... ponad 570 osób.
- Przypomnijmy, że kluczowe w sytuacji Kolei Śląskich są koszty taboru. W tak trudnej sytuacji przewoźnika nie stać go na trzymanie 33% rezerwy taborowej. Na taką rozrzutność nie stać ani DB, ani żadnego przewoźnika liczącego się z finansami.

Porównanie liczby obiegów taboru

Okres rozkładu jazdy	Planowana liczba obiegów Kolei Śląskich ¹	Uwagi
10.XII.2012 r.	56 obiegów	
15.XII.2012 r	46 obiegów	po przejęciu obsługi styków przez PR powinno być 46 – 10 obiegów przejęły Przewozy Regionalne (2 na odc. Radomsko-Częstochowa, 2 na odc. Częstochowa-Kielce, 2 na odc. Gliwice-Strzelce Opolskie, 2 na odc. Racibórz, Kędzierzyn Koźle, 2 na odc. Kędzierzyn Koźle-Gliwice)
1.II.2013 r.	47 obiegów	po uruchomieniu linii Bytom-Gliwice
1.VI.2013 r.	46 obiegów	po skasowaniu 1/3 oferty dalej liczba obiegów ma nie ulec praktycznie zmianie

Koszt funkcjonowania najtańszego obiegu w skali roku

- Pozyskanie EN57 z Przewozów Regionalnych = 1,5 mln zł
- Koszt maszynistów (5 etatów) – $80\,000\text{ zł} \times 5 = 0,4\text{ mln zł}$
- Koszt kierowników pociągu (4 etaty) – $60\,000 \times 4 = 0,24\text{ mln zł}$
- Czyszczenie taboru (bieżące i codzienne, okresowe) = 0,06 mln zł
- **Najtańszy obieg taboru z drużyną pociągową kosztuje rocznie 2,2 mln zł**

Koszty składowe uruchomienia pociągu

- Podstawowe szacowane koszty dla śląskiego samorządowego przewoźnika w ujęciu rocznym po VI 2013 r. wynoszą:
- A. Koszty personelu – minimum 57 mln zł
- B. Koszty taboru – minimum 83 mln zł
- C. Koszty energii trakcyjnej – średnio 3,5 zł /km – 10 mln km 35 mln zł, 7 mln km 24,5 mln zł
- D. Koszty dostępu do infrastruktury- średnio 5,7 zł/km – 10 mln km 57 mln zł, 7 mln km 40 mln zł
- E. Inne koszty stałe np. za wynajem, system informatyczny etc.
- **Jak przewoźnik ma wyjść na prostą skoro w swoim planie naprawczym pomija największe pozycje kosztowe? Likwidacja kursujących pociągów zawsze ogranicza wielkość przewozów w stopniu nie mniejszym niż procent likwidowanej pracy eksploatacyjnej.**

Przykład wygaszania popytu na przykładzie linii tyskiej

Potoki na linii SKR w poszczególnych latach po reaktywacji przewozów w 2008 r.

<i>Rok</i>	<i>Potoki dobowe</i>	<i>Liczba kursów w (D) na kierunek</i>	<i>Uwagi</i>
2009	4500	37	Kursy co 20'-45'
2011	2300	17	Takt 60'
2013	6400	35	Takt 30'

Dochody z CIT i wydatki budżetu woj. śląskiego na kolej, drogi wojewódzki

Województwo	Przychody z CIT (14,75%)	Drogi wojewódzkie	Regionalne przewozy kolejowe	Zaplanowane wydatki w budżecie
Śląskie	453 333 000	279 355 570 (12,5%)	162 638 500 (7,3%)	2 227 502 992 (100%)

Nierealność planu naprawczego Kolei Śląskich

- Nierealność planu naprawczego Kolei Śląskich tan naprawdę doprowadzonego do redukcji kursujących pociągów charakteryzują następujące szacunkowe wielkości:
- Ograniczenie liczby obiegów taboru – 1 – szacowana oszczędność - brak, gdyż spółka nie planuje zmniejszyć ilości taboru w dyspozycji.
- Zmniejszenie pracy eksploatacyjnej o 31% , w tym na liniach o największych przewozach o 40%.
- Obniżenie kosztów dostępu do infrastruktury - 8,65 mln zł
- Obniżenie kosztów dostępu energii trakcyjnej - 5,00 mln zł
- Spadek przewozów osób o ok. 45% w perspektywie listopada br. –średnia ważona dla tego okresu 33% - 13,94 mln zł.
- Pogorszenie wyniku finansowego w wyniku dokonanych redukcji oferty przewozowej o 0,3 mln zł.
- **Reasumując spółka Koleje Śląskie w porozumieniu z jej właścicielem, samorządem województwa śląskiego planuje poprzez redukcję 31% oferty przewozowej uzyskać pogorszenie wyniku finansowego o 0,3 mln zł w sytuacji dysponowania przez UMWŚ kwotą 18 mln zł dedykowanych do wydatkowania na regionalne przewozy pasażerskie.**

Nowy rozkład jazdy – mało pociągów więcej obiegów

- W rozkładzie jazdy 2013/2014 Koleje Śląskie bez obsługi styków będą potrzebowały wg dostępnych nam danych minimum 52 obiegi tj. 6 więcej niż powinny mieć obecnie (wg bardzo optymistycznych prognoz).
Będzie tak mimo znacznie niższej niż obecna pracy eksploatacyjnej (ograniczona, niekonkurencyjna oferta przewozowa)
- Dodatkowe koszty tego wynoszą nie mniej niż 11 mln zł rocznie.

Nie ma winnych chaosu

Mimo raportu TOR'u wskazującego obszary zaniedbań w Kolejach Śląskich żadna osoba z tego tytułu nie poniosła konsekwencji. Dwóch prezesów spółki zostało odwołanych z powodu utraty zaufania samorządu województwa spowodowanego zatajeniem informacji o ich konfliktach z prawem. Nikt z pozostałych osób w spółce nie stracił ani pracy ani nie został ukarany z powodu grudniowego chaosu. Trudno za takie przyjąć np. odwołanie byłego pełnomocnika ds. osób niepełnosprawnych.

Ile oszczędziły i ile straciły Koleje śląskie w wyniku złych decyzji samorządu województwa i zarządu spółki w okresie 15 XII-31 V ?

<i>Oszczędności</i>	<i>Skutkiem</i>	<i>Straty</i>	<i>Skutkiem</i>
		22-24 mln zł	Zerwanie umowy trzyletniej przez samorząd województwa i podpisanie nowej jednorocznej z mniejszą rekompensatą o 31 mln zł przy spadku kosztów Kolei Śląskich o ok. 16-17 mln zł (niższe koszty energii i infrastruktury) i utraconych przychodach ok. 8-9 mln zł z powodu utraty linii do obsługi
		6-9 mln zł	Uznanie ulg 99% dla kolejarzy i 80% dla ich rodzin na wniosek zarządu spółki Koleje Śląskie w miejsce stosowanych w 2012 r. biletów normalnych i z ulgą 33/50% oraz z ulgami ustawowymi
		3,8 mln zł	Zbędne koszty umów z PKP Cargo na lokomotywy w okresie 1.I-31.V (straty w okresie 24.II-31.V 2,5 mln zł)
		1,2 mln zł	Zbędne koszty pozyskania 6 ezt z Przewozów Regionalnych po otrzymaniu 6 pojazdów 27 WE w okresie 1.III-31.V, w okresie 1.II-1.III 4 ezt
		3 mln zł	Wzrost kosztów finansowych w 2013 r. w wyniku zerwania umowy trzyletniej spowodowany powstaniem odsetek karnych za opóźnione płatności PKP PLK, PKP Energetyka etc., wyższymi kosztami finansowymi związanymi z koniecznością pozyskania środków obrotowych i utratą płynności w wyniku zmniejszenia w grudniu 2012 r. rekompensaty o ok. 3 mln zł oraz odebrania zaliczki w kwocie 5 mln zł.

Ile oszczędziły i ile straciły Koleje śląskie w wyniku złych decyzji samorządu województwa i zarządu spółki w okresie 15 XII-31 V ?

Oszczędności	Skutkiem	Straty	Skutkiem
		0,2 mln zł	Kary z tytułu opóźnień na taborze prowadzonym lokomotywami ET22/EU07 zamiast szynobusami
		7 mln zł	Brak porozumienia z firmą Heros na korzystanie z wagonów – umowa nie jest rozwiązana, a wagony nie są wykorzystane. W przypadku utrzymania takiej postawy Koleje Śląskie przegrają w arbitrażu sprawę i poniosą koszty dodatkowych odsetek
		0,2 mln zł	Korzystanie z wagonów PKP Intercity po 1.I.2013 r. w sytuacji dysponowania wystarczającą ilością parku wagonowego
		0,5 mln zł	Zmiany rozkładów jazdy w trybie IRJ
		1,2 mln zł	Wyższe koszty energii trakcyjnej w wyniku zastąpienia szynobusów lokomotywami elektrycznymi (południe regionu)
		0,40 mln zł	Wyższe koszty stawek dostępu do torów w wyniku zmiany stawek z przedziału do 150 t na przedział do 300 t dla kursów na liniach lokalnych o niskich potokach i jazdy na rozkład indywidualny
0,15 mln zł	Zmiana siedziby	0,20 mln zł	Kara z UTK za zły system informacji pasażerskiej w wyniku łamania rozporządzenia z tycznia 2013 r. (wobec braku środków zaradczych spółce grozi kara do 4 mln zł)

Straty finansowe

- Po stronie strat policzyć trzeba utratę możliwości zakupu pojazdów z POliŚ z możliwym dofinansowaniem z UE 75% przez Koleje Śląskie do 2015 r. Przy zakupie 30-50 elektrycznych zespołów trakcyjnych za kwotę ok. 660-1100 mln zł dofinansowanie unijne mogło wynieść do 495-825 mln zł pomocy unijnej. Po zerwaniu umowy wieloletniej z Kolejami Śląskimi możliwość taka przestała istnieć.

Straty kluczowe

- Zerwanie umowy trzyletniej - 23 mln zł rocznie.
- Wprowadzenie ulg ZPK – niższe przychody o 7-9 mln zł
- Pozyskanie zbędnego taboru 5 mln zł
- Niewykorzystanie taboru z Heros Rent 7 mln zł
- Wzrost kosztów finansowych 3 mln zł
- Zbędne koszty wynajmu taboru po dostarczeniu 27WE
1 mln zł

Niekompetencja przyczyną straty Kolei Śląskich

- Obecnie o kształcie oferty przewozowej w regionie decyduje triumwirat złożony z:
- doświadczonego rolnika
- obiecującego prawnika
- sumiennego referendarza.
- Na koszt podatnika śląskiego osoby te starają się doświadczenie zawodowe zdobyć z tragicznym dla Kolei Śląskich skutkiem. Obecnie spółka ma ponad 50 mln zł straty przy zysku 4 mln zł w chwili przejęcia jej zarządzania

Prywatna kolej

- Firma zewnętrzna po obietnicy wiceprezes Rogowskiej wybrała sobie sama obiegi taboru przed wyborem wykonawcy usługi. W efekcie spółka dysponuje obecnie 63% rezerwą taboru i wykorzystuje tylko ok. ¼ posiadanych autobusów szynowych zastąpionych przez lokomotywy PKP Cargo. Przewoźnik w okresie do końca maja poniósł z tego tytułu ok. 5 mln strat.

Dziękujemy za uwagę