

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013 w Kolejach Śląskich sp. z o.o. (synteza)

- zgodność decyzji o powołaniu Kolei Śląskich z celami polityki transportowej UE, Polski i władz regionalnych
- analiza procesu organizacji i zarządzania pracą eksploatacyjną w spółce,
- zidentyfikowanie głównych obszarów generujących problemy z realizacją rozkładu jazdy ,
- wskazanie zakresu koniecznego programu naprawczego,
- dotyczy okresu 9-14 grudnia 2012.

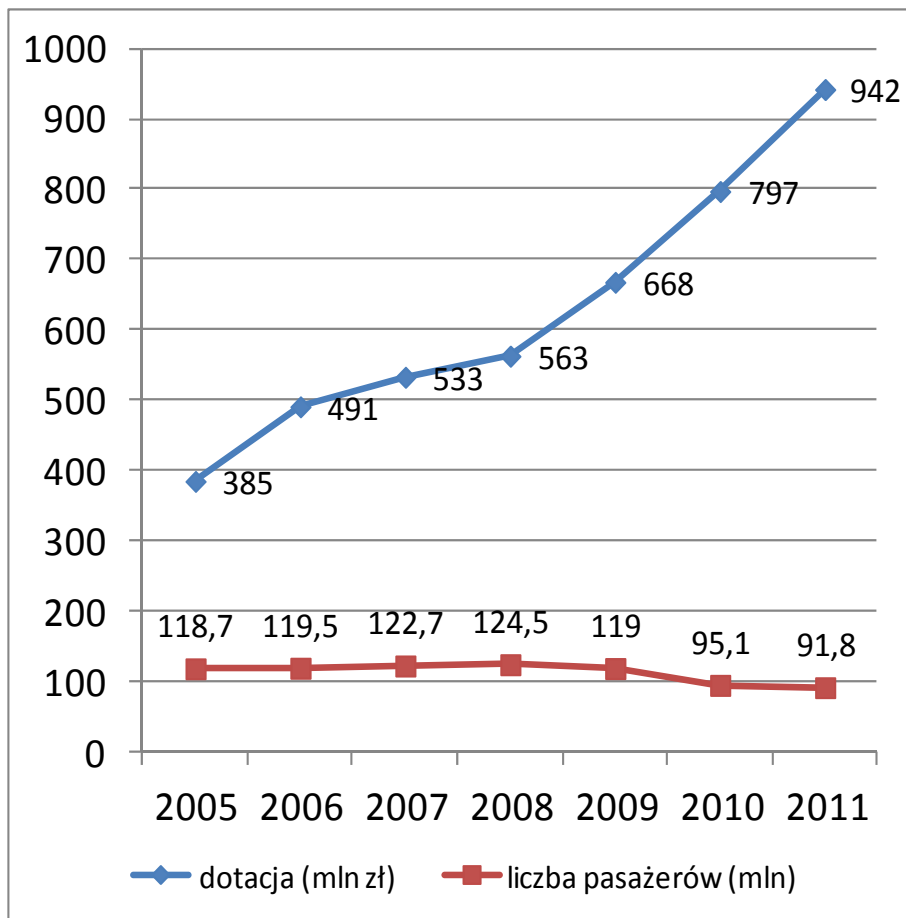
1. Kompetencje Unii Europejskiej w zakresie polityki transportowej pozwalają jej na kształtowanie zasad funkcjonowania systemu transportowego
2. Budowany jest jednolity system transportu kolejowego we wszystkich krajach członkowskich
3. W segmencie przewozów regionalnych i aglomeracyjnych opiera się on o decentralizację i wprowadzanie jak największej elementów konkurencyjności
4. Finansowanie i organizowanie przewozów regionalnych powinno być wyłączną domeną władz regionalnych i miejskich
5. Planowane w ramach IV pakietu kolejowego zmiany prawne idą w kierunku dalszej decentralizacji (jeden przewoźnik będzie mógł obsługiwać maksimum 1/3 wszystkich przewozów dotowanych w danym kraju) i konkurencyjności (nie można zawierać umów bez przetargów).

Decyzja o utworzeniu Kolei Śląskich sp. z o.o. i przekazaniu im jako podmiotowi wewnętrznemu wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich o znaczeniu regionalnym była prawidłowa i zgodna z kierunkami rozwoju polityki transportowej UE, Polski i regionu.

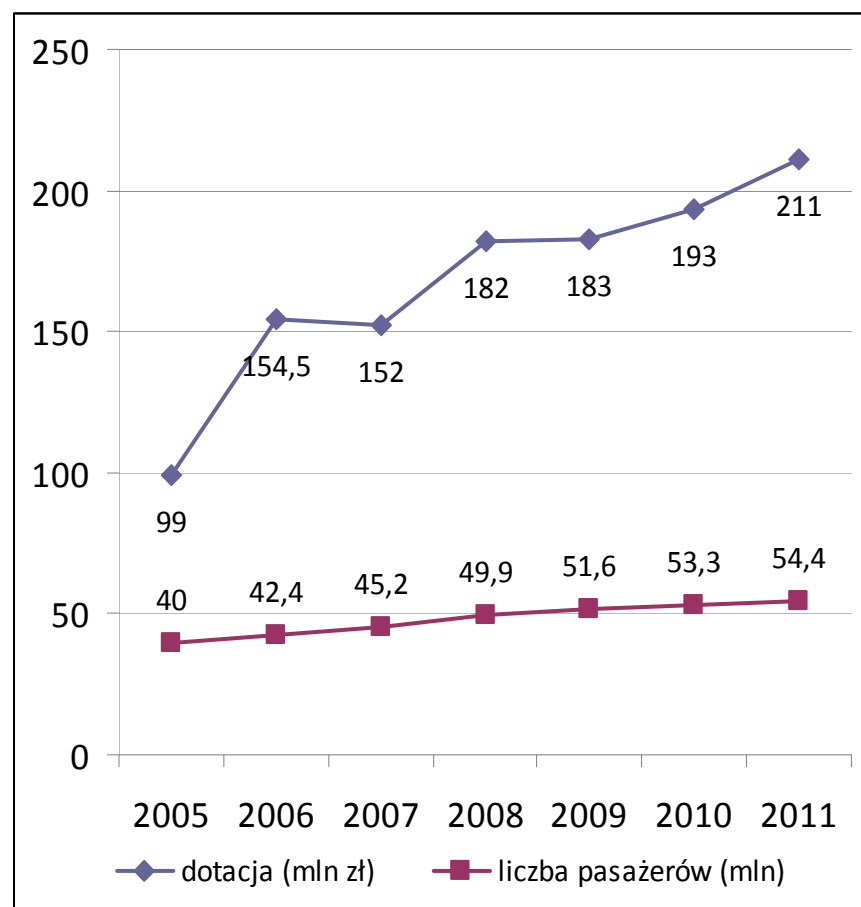
Przewozy Regionalne korzystają z uprzywilejowanej pozycji prawnej. Zgodnie z art. 6 pkt 4 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. – Prawo upadłościowe i naprawcze (Dz. U. z 2009 r. Nr 175, poz. 1361, z późn. zm.) nie można ogłosić upadłości instytucji i osób prawnych utworzonych w drodze ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.). Przywilej ten jest sprzeczny z prawem UE i musi być usunięty do końca 2013.

Na tej podstawie spółka może się dalej zadłużać (obecnie ok. 0,5 mld zł). Likwidacja tego zapisu oznacza natychmiastowe postawienie spółki w stan upadłości. (Deklaracja władz spółki na posiedzeniu sejmowej komisji infrastruktury w IX 2011 r.)

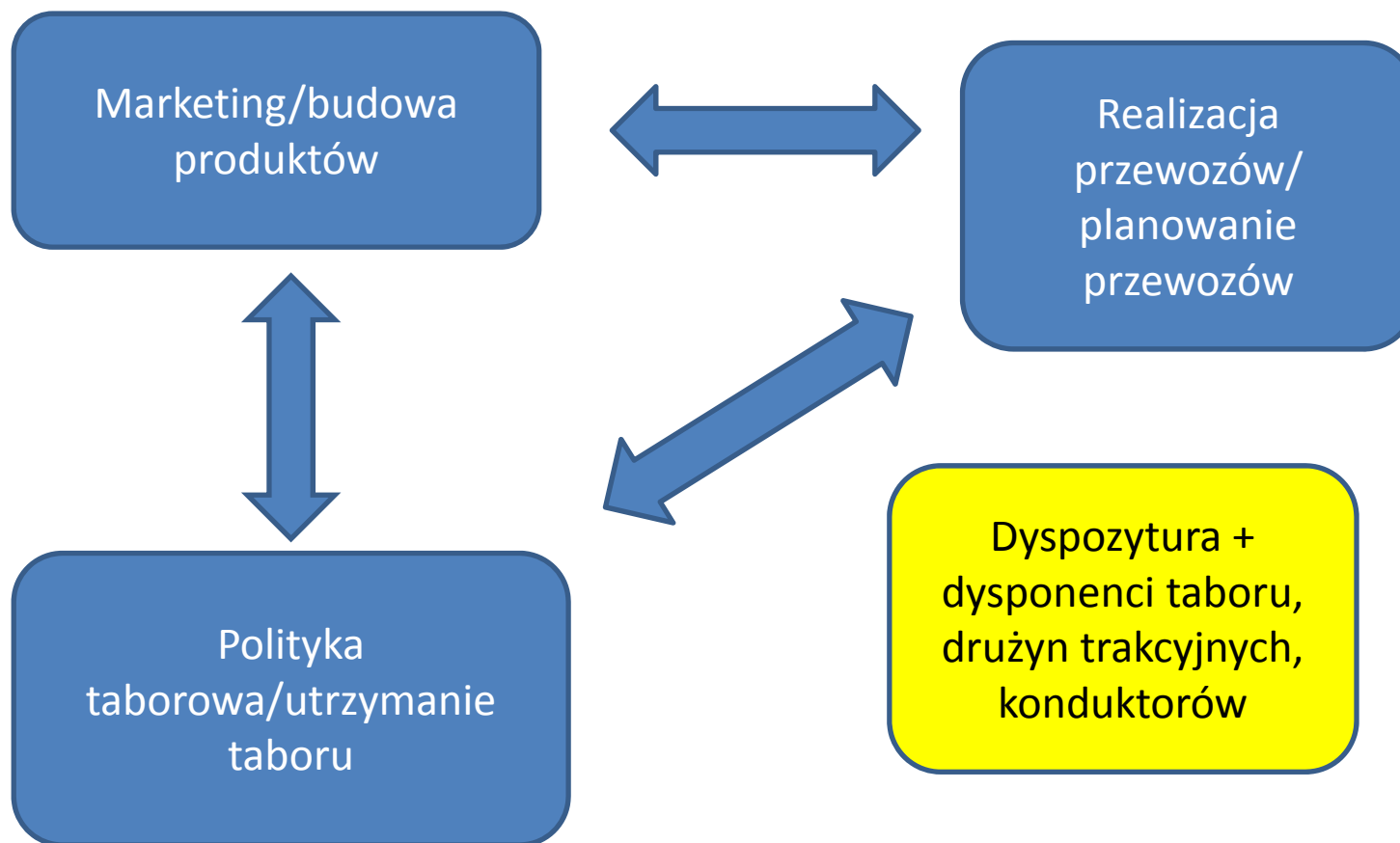
Przewozy Regionalne



Koleje Mazowieckie



Model procesu eksploatacyjnego



Patrząc na całość oferty, należy ją uznać za lepszą niż oferta realizowana w poprzednim rozkładzie przez PR:

- na żadnej trasie nie doszło do zmniejszenia liczby pociągów;
- wprowadzono cykliczny rozkład jazdy;
- dzięki zwiększeniu liczby pociągów, oferta została w wydatny sposób poprawiona na głównych trasach, łączących najważniejsze miasta w województwie: przede wszystkim Gliwice – Katowice – Częstochowa i Katowice – Bielsko (w mniejszym stopniu także Katowice – Rybnik);
- uruchomiono bezpośrednio pociągi łączące najważniejsze miasta w województwie inne niż w aglomeracji centralnej (Częstochowę z Bielskiem-Białą i Rybnikiem), choć wydaje się, że oferta w tym względzie jest niedopracowana;
- wprowadzenie większej liczby pociągów przyspieszonych, które skracają czas podróżowania pomiędzy najważniejszymi miastami w regionie;

- wprowadzono większą liczbę pociągów w porach dnia mniej obleganych przez pasażerów, ale ważnych z punktu widzenia atrakcyjności i kompletności oferty – takich jak pora między szczytowa czy połączenia późnowieczorne. O ile jednak w przypadku takich odcinków jak np. Katowice – Częstochowa czy Katowice – Bielsko, Katowice – Tarnowskie Góry czy Katowice – Rybnik zwiększanie liczby pociągów w ww. porach nie miało związku ze zmianą liczby pociągów w porach szczytowych (pozostały one niezmienione lub także wzrastały), o tyle w przypadku kilku innych linii (Czechowice-Dziedzice – Oświęcim, Tarnowskie Góry – Krzepice) zwiększenie liczby pociągów w porze między szczytowej oznaczało jednoczesne zmniejszenie liczby pociągów w godzinach szczytu, a to jest poważny minus oferty przewozowej;
- spośród tras, na których po zmianie przewoźnika z PR na KŚ wznowiono przewozy pasażerskie lub w istotny sposób zwiększono liczbę pociągów, większość zmian wydaje się wychodzić naprzeciw potencjalnym oczekiwaniom podróżnych (chodzi przede wszystkim o odcinki Częstochowa – Lubliniec, Bielsko-Biała – Wadowice, Rybnik – Pszczyna czy Tarnowskie Góry – Kłobuck, Bytom – Gliwice, Zebrzydowice – Cieszyn,
- z prestiżowego punktu widzenia, za znaczące pogorszenie oferty należy uznać likwidację bezpośrednich połączeń z dużymi miastami leżącymi w sąsiednich województwach (Katowice – Kielce, Gliwice – Opole; to drugie połączenie zostało przywrócone po ponownym przejęciu całości obsługi tej linii przez PR);
- bardzo dobrym pomysłem było uruchomienie komunikacji autobusowej do Szczyrku.

W planie obiegów powinny być przewidziane pewne minima czasów przejścia tego samego składu pomiędzy kolejnymi pociągami na stacjach, na których następuje zmiana kierunku jazdy. W komunikacji regionalnej i aglomeracyjnej, dla której charakterystyczne są częste zmiany kierunku jazdy (zmiana czoła pociągu), czasy przerw międzypociągowych mogą być problemem dla klasycznych składów wagonowych prowadzonych lokomotywą (konieczność objeżdżania). W planie obiegów KŚ na dzień 12.12.2012 r., na ogółem 55 obiegów 15 było obsługiwanych przez tego rodzaju pociągi.

- Czasy przejęcia silnie zależą od układu danej stacji, gęstości ruchu w danym okresie i są różne dla różnych miejsc i pór doby. Biorąc pod uwagę zaplanowane przez KŚ obiegi i rozkłady jazdy rekomenduje się przyjmowanie następujących, mało ryzykownych, minimalnych czasów przejść międzypociągowych:
 - dla pociągów zmienno kierunkowych tj. formowanych z ezt, szt albo wagonów silnikowych: **co najmniej 10 minut;**
 - dla klasycznych wagonów, prowadzonych lokomotywą: **co najmniej 15 minut.**
- Opracowany przez KŚ plan obiegów w wielu przypadkach zakłada przedmiotowe czasy krótsze, **na 55 obiegów problem występuje z różną intensywnością w 32 (od 5 do 44%, w jednym przypadku 86%).**

Bilans pojazdów dysponowanych (stan na 12.12.2012)

Typ / seria	Liczba pojazdów zatrudnionych:		Liczba pojazdów dysponowanych
	we wszystkich pociągach w danym obiegu	z uwzględnieniem wzmocnienia niektórych pociągów	
EN75	3	-----	4
EN76 + EN57 AKŚ+14WE	15		17
EN76 + EN57 AKŚ +14WE		17	
35WE	1	-----	1
EN71 AKŚ	2	-----	2
EN57+EN57 (KM)	8		10
EN57+EN57(KM)		11	
EU43	12	-----	15
ET22	3	-----	7
SA109	2		1
SA109		5	
SN82+SN83	9		7
SN82+SN83		12	
(Wagony os.)	41	43	45

Wyłączenia pojazdów z obiegu

Data:	Posiadanych pojazdów trakcyjnych	Pojazdów trakcyjnych w obiegu	% wyłączeń
10 grudzień 2012	60	bd	
11 grudzień 2012	62	bd	
12 grudzień 2012	62	bd	
13 grudzień 2012	62	46	25,8%
14 grudzień 2012	62	bd	
15 grudzień 2012	62	bd	
16 grudzień 2012	64	40	37,5%
17 grudzień 2012	64	44	31,3%
18 grudzień 2012	64	42	34,4%
19 grudzień 2012	64	44	31,3%
20 grudzień 2012	64	44	31,3%
21 grudzień 2012	66	44	33,3%
22 grudzień 2012	66	42	36,4%
23 grudzień 2012	66	38	42,4%
24 grudzień 2012	66	44	33,3%

stan na dzień	liczba pojazdów trakcyjnych	liczba maszynistów w	współczynnik masz/poj. trakc.	min liczba potrzebnych maszynistów	optymalna liczba potrzebnych maszynistów
31.12.2011	17	54	3,18	54	88
14.11.2012	21	86	4,10	67	109
09.12.2012 *	64	141	2,20	203	333

* uwaga - dane dot. pojazdów trakcyjnych wg. stanu na dzień 12.12.2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie udostępnionych danych

- Koleje Wielkopolskie 3,9
- Koleje Mazowieckie 5,2

Pośród nowozatrudnionych w ostatnim miesiącu **55-iu maszynistów przy 88 odcinkach linii kolejowych**, po których Koleje Śląskie prowadziły przewozy brak znajomości szlaków dotyczył **74,16%** przypadków, a odnowienie było wymagane w **5,82%** przypadków.

(ci maszyści mogli prowadzić pojazdy z maks. prędkością 40 km/h)

- Nie należy rezygnować z rozwijania Kolei Śląskich - w nieodległej przyszłości rozwiązanie to powinno przynieść wymierne korzyści. Dlatego wskazane jest opracowanie programu naprawczego i jego konsekwentne wdrożenie eliminujące zidentyfikowane problemy.
- Podstawą programu naprawczego powinno być opracowanie właściwej polityki taborowej w perspektywie krótko-, średnio- i długookresowej. Trzeba dążyć do oparcia przewozów w woj. śląskim ze względu na rodzaj infrastruktury (olbrzymia większość zelektryfikowanych linii) o elektryczne zespoły trakcyjne uzupełnione elektrycznymi i spalinowymi autobusami szynowymi. W przypadku identyfikacji odpowiednio dużych potoków uzasadnione byłoby wprowadzenie składów piętrowych np. w technologii push-pool. W perspektywie krótkoterminowej należy przeprowadzić analizę zawartych umów na dzierżawę/leasing obecnie eksploatowanego taboru w celu ich racjonalizacji. Należy też podjąć powtórny wysiłek w celu uzyskania możliwości dzierżawy ezt z Przewozów Regionalnych.

- Polityka taborowa KŚ w perspektywie średnio- i długookresowej powinna być zespolona z procesem restrukturyzacji Przewozów Regionalnych. Proces ten powinien przewidywać możliwość udostępnienia w możliwie korzystnej formie taboru będącego obecnie w dyspozycji tego przewoźnika. Sugerowane jest podjęcie przez odpowiednie organy Samorządu Województwa Śląskiego działań na poziomie rządowym w celu zaangażowania odpowiedniego szczebla politycznego w państwie właściwego do podjęcia strategicznych decyzji w sprawie przyszłości Przewozów Regionalnych .
- Polityka taborowa powinna uwzględniać możliwości finansowe Samorządu Województwa Śląskiego w perspektywie krótko-, średnio- i długookresowej oraz rysujący się kształt finansowania inwestycji w transport publiczny ze środków UE w perspektywie 2014-2020. W tym celu należy przeprowadzić w KŚ audyt finansowo-prawny, który określi rzeczywiste potrzeby w zakresie rekompensaty z budżetu województwa oraz przygotowanie właściwych prognoz w zakresie możliwości tego budżetu w przyszłości.

- Ważnym elementem polityki taborowej powinno być przygotowanie właściwego, racjonalnego logistycznie i sprawnego, zaplecza utrzymaniowego (np. pozyskanie zaplecza przy ul. Raciborskiej).
- Stosownie do kształtu taboru i rozkładu jazdy należy dopasować liczbę i kwalifikacje personelu związanego z eksploatacją. W pierwszej kolejności należy się kierować zapewnieniem sprawnej eksploatacji i bezpieczeństwa ruchu, a dopiero w dalszej kolejności racjonalizacją zatrudnienia i doskonaleniem procesów eksploatacyjnych zmierzających do optymalizacji zatrudnienia.
- Doskonalenie rozkładu jazdy powinno uwzględniać możliwości taborowe KŚ i finansowe województwa. Być może w pierwszym etapie będzie konieczne pogorszenie oferty, ale w celu zagwarantowania pewności i punktualności przedstawionych połączeń. Właściwym kierunkiem jest budowanie zintegrowanych relacji łączących przejazd koleją i autobusem.

- Struktura organizacyjna Kolei Śląskich powinna zostać poddana gruntownemu przeglądowi w celu usprawnienia procesu decyzyjnego i eliminacji nakładania się kompetencji. Konieczne jest też udoskonalenie systemu bezpieczeństwa oraz zarządzania kryzysowego.
- Właściwe byłoby ponowne przeanalizowanie i zweryfikowanie zakresu usług realizowanych w ramach outsourcingu. Zalecane jest, aby wszystkie elementy istotne dla procesu eksploatacyjnego, mające wpływ na bezpieczeństwo oraz na bieżąco monitorującą sytuację finansową były kontrolowane bezpośrednio przez władze przewoźnika.

Dziękuję za uwagę!

boguslaw.kowalski@zdgtor.pl