

Wojciech Lewandowski

Rynek kolejowych przewozów osób w Polsce: analiza - diagnoza - prognoza

Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu 27, 45-55

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

WOJCIECH LEWANDOWSKI

**RYNEK KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW OSÓB W POLSCE
ANALIZA – DIAGNOZA – PROGNOZA**

Streszczenie

Artykuł przedstawia aktualną pozycję kolejowych przewozów pasażerskich na polskim rynku usług transportowych z uwzględnieniem przyczyn, które na nią wpłynęły. W końcowej części artykułu zarysowano przyszłą pozycję rynkową kolei w systemie transportowym kraju i wskazano na korzystne uwarunkowania polityki transportowej, które mogą wesprzeć znaczenie tej gałęzi w zrównoważonym rozwoju transportu.

1. Kolejowe przewozy osób na rynku usług transportowych

Pozycja kolei na rynku usług transportowych jest odzwierciedleniem działania sił rynkowych. Wykorzystanie poszczególnych gałęzi i form transportu w zaspokajaniu potrzeb przewozowych ludności wynika z popytu na te usługi, cen, możliwości korzystania z usług substytucyjnych i komplementarnych, konkurencyjności oraz preferencji użytkowników transportu. Odzwierciedleniem łącznego oddziaływania wymienionych czynników są wyniki przewozów. Wyniki te zamieszczone są w tabeli 1.

Tabela 1

Przewozy osób transportem zbiorowym wg gałęzi w Polsce w latach 2000–2008

Lata	Przewozy [tys. osób]	Transport [%]				
		samochodowy	kolejowy	morski	wodny śródlądowy	lotniczy
2000	1 319 972	72,31	27,33	0,05	0,10	0,22
2001	1 236 583	72,68	26,87	0,05	0,13	0,28
2002	1 125 059	72,44	27,03	0,05	0,15	0,33
2003	1 112 564	73,96	25,47	0,05	0,16	0,36
2004	1 085 509	74,37	25,07	0,06	0,13	0,37
2005	1 045 827	74,78	24,57	0,08	0,14	0,44
2006	1 023 137	73,45	25,81	0,07	0,15	0,52
2007	1 006 369	71,37	27,79	0,07	0,15	0,62
2008	961 924	69,10	30,08	0,07	0,19	0,57

Źródło: opracowanie własne na podstawie roczników statystycznych GUS-u.

Analiza przedstawionych wyżej wyników pozwala na określenie rangi poszczególnych gałęzi transportu. Potrzeby transportowe zgłaszane do transportu zbiorowego niemal w 75% są zaspokajane przez transport samochodowy, a w około 25% są zaspokajane przez kolej. Łączny udział pozostałych gałęzi transportu w obsłudze pasażerów nie przekracza 1%. Odnotowany w 2008 roku spadek przewozów ogółem jest wyraźną oznaką skutków kryzysu. Tempo spadku przewozów osób w latach 2000–2008 wynosiło średnio 39,89 mln pasażerów/rok (-3,88%/rok). W tym samym okresie liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w Polsce wzrastała rocznie średnio o 761 tys. pojazdów (+6,13%/rok) i w 2008 roku osiągnęła wartość 16079,5 tys. pojazdów. Wiodąca rola transportu samochodowego wynika z jego korzystniejszych w porównaniu z koleją cech techniczno-eksploatacyjnych. Komunikacja autobusowa zapewnia większą i gęstszą sieć połączeń, większą częstotliwość połączeń, jest bardziej dostępna i elastyczna względem postulatów użytkowników. Bardziej szczegółowych wniosków dostarcza analiza przewozów z uwzględnieniem poszczególnych operatorów kolejowych. Dane dotyczące przewozów i wykonanej pracy przewozowej przedstawione są w tabeli 2 i 3.

Tabela 2

Kolejowe przewozy pasażerów w Polsce w latach 2004–2009 wg przewoźników
[tys. osób]

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
PR (PKP PR)	217 279,00	163 398,00	160 887,50	166 421,00	171 578,00	121 381,00
PKP IC	7 954,00	9 586,00	10 664,18	11 578,05	11 839,00	51 764,00
KM		39 966,00	42 411,78	45 180,20	49 918,00	51 604,00
SKM	35 430,00	37 731,00	39 269,30	40 551,00	39 004,00	37 820,00
WKD	6 190,00	6 410,00	6 662,51	6 665,30	7 076,00	6 631,00
SKM Warszawa			3 607,60	6 584,20	8 764,00	9 789,00
Arriva					2 993,00	2 483,00
SUMA	266 853,00	257 091,00	263 502,87	276 979,75	291 172,00	281 472,00

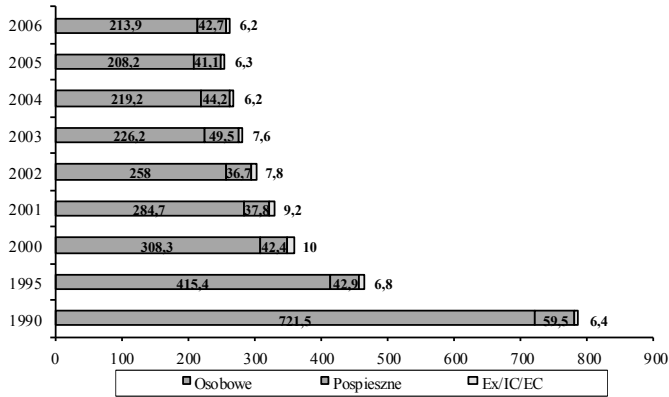
Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Transport szynowy. Statystyki i analizy*, ZDG „Tor”, Warszawa 2008–2010.

Tabela 3

Wykonana praca przewozowa w latach 2004–2009 wg przewoźników [mln paskm]

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
PR (PKP PR)	14 809,40	12 234,10	12 170,55	12 717,93	12 998,56	5 544,99
PKP IC	2 783,29	3 337,33	3 589,13	3 924,73	3 993,15	10 194,89
KM		1 418,94	1 500,46	1 956,20	1 953,86	1 632,13
SKM	594,02	684,37	732,75	749,87	746,25	746,08
WKD	113,02	118,16	125,33	110,00	110,52	102,24
SKM Warszawa			36,07	69,72	111,53	139,23
Arriva					70,72	75,57
SUMA	18 299,74	17 792,90	18 154,29	19 528,46	19 984,59	18 435,12

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Transport szynowy...*



Rys. 1. Struktura kolejowych przewozów pasażerskich wg kategorii pociągów w latach 1990–2006 [mln osób]

Źródło: *Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 2008, s. 12.

Na rynku kolejowych przewozów pasażerskich funkcjonuje obecnie siedem podmiotów:

1. Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (PR) – przewoźnik wchodzący w skład utworzonej w 2001 roku Grupy PKP. Spółka PKP PR została powołana przede wszystkim do obsługi połączeń regionalnych, finansowanych przez samorządy wojewódzkie, oraz połączeń międzywojewódzkich. W wyniku procesu usamodzielnienia 8.12.2008 roku całość udziałów przewozów regionalnych została przekazana szesnastu samorządom wojewódzkim. Jednocześnie połączenia międzywojewódzkie przekazano do obsługi przez PKP IC.

2. PKP Intercity SA (PKP IC) – drugi przewoźnik o krajowym/międzynarodowym zasięgu działania, powołany do życia w 2001 roku w procesie restrukturyzacji przedsiębiorstwa PKP. Zakres działania przewoźnika obejmuje uruchamianie pociągów kwalifikowanych IC/EC oraz obsługę połączeń międzywojewódzkich pociągami pospiesznymi pod nazwą handlową TLK.

3. Koleje Mazowieckie Sp. z o.o. (KM) – podmiot funkcjonujący na rynku od 2005 roku, powołany wspólnie przez PKP PR i Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego. Obecnie UMWM jest wyłącznym udziałowcem spółki. Zasięg działania przewoźnika obejmuje teren województwa mazowieckiego.

4. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. (SKM) – przewoźnik wyodrębniony w ramach Grupy PKP. Rozpoczął działalność w 2001 roku na bazie działającego wcześniej w strukturze PKP zakładu SKM. Przewoźnik zasadniczo obsługuje połączenia na trasie Gdańsk–Rumia oraz częściowo na obszarze woj. pomorskiego. Podmiot zajmuje się również zarządzaniem linią SKM.

5. PKP WKD Sp. z o.o. (WKD) – spółka wyodrębniona z przedsiębiorstwa PKP w 2001 roku. Wykonuje przewozy na wydzielonej linii Warszawa–Milanówek/Grodzisk.

6. SKM Warszawa Sp. z o.o. (SKMWA) – podmiot należący w całości do m. st. Warszawy. Od grudnia 2005 roku (z przerwami) obsługuje połączenia na trasie Pruszków–Sulejówek oraz Warszawa–Legionowo.

7. Arriva PCC Sp. z o.o. (Arriva) – pierwszy prywatny przewoźnik działający w Polsce. W 2007 roku wygrał przetarg na obsługę połączeń na liniach niezelektryfikowanych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego. Pociągi tego operatora docierają również na teren woj. pomorskiego.

Przewoźnicy o zasięgu aglomeracyjnym/lokalnym obsługują łącznie około 40% wszystkich klientów kolei, spośród tych 40% ogółu ponad 60% korzysta z usług kolei na terenie Warszawy i Mazowsza, a 35% na terenie Trójmiasta i okolic. Pozostałe około 60% całkowitej liczby użytkowników kolei korzysta z usług Przewozów Regionalnych oraz PKP IC. Podział przewozów na poszczególne kategorie pociągów przedstawia rysunek 1. Przewozy kwalifikowane to około 2,5% podróży, międzyregionalne 16–17%, aglomeracyjne i regionalne 82%, a międzynarodowe około 1%. Przeciętny podróżny odbywa przejazd na dystansie około 70 km¹.

2. Determinanty kształtujące kolejowe przewozy osób

Regres kolejowych przewozów osób zapoczątkowany w 1990 roku był wielostronnie uwarunkowany. Wymienić tu można takie czynniki, jak:

- spadek dochodów realnych ludności w pierwszej fazie transformacji gospodarki,
- pojawienie się i utrzymywanie się relatywnie wysokiego bezrobocia,
- szybki rozwój motoryzacji indywidualnej².

¹ *Master plan dla transportu kolejowego w Polsce...*, *op.cit.*, s. 12.

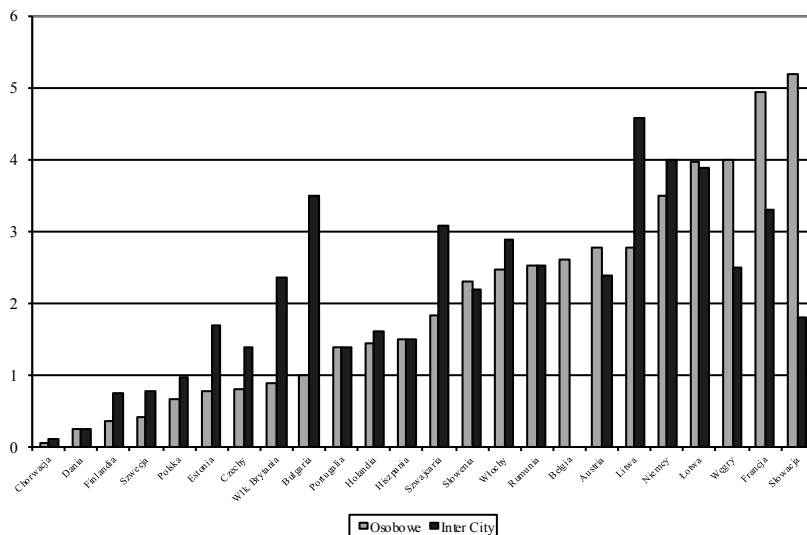
² *Transport*, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, PWN, Warszawa 2009, s. 85.

Motoryzacja indywidualna jest uważana za najważniejszy czynnik wpływający na radykalny spadek zainteresowania usługami kolei. W latach 2000–2008 liczba samochodów osobowych wzrastała średnio o 6,13% rocznie, to jest średnio około 761 tys. pojazdów rocznie.

Wskazane wyżej czynniki są tymi, które doprowadziły do regresu przewozów kolejowych na początku transformacji ustrojowej i gospodarczej. Ich oddziaływanie na współczesny popyt na przewozy kolejowe nadal jest bardzo istotny. Niemniej w badanym okresie zaistniały dodatkowe okoliczności. Czynniki, które negatywnie wpłynęły na ofertę przewozową kolei, są następujące:

- stan infrastruktury i opłaty za jej użytkowanie,
- pojawienie się zjawiska rujnującej konkurencji wewnątrzgałęziowej,
- utrzymujące się wysokie zadłużenie historyczne w spółkach Grupy PKP,
- niedostosowanie oferty przewozowej do wymagań usługobiorców i jej duża zmienność w okresie obowiązywania rozkładu jazdy,
- zakres i jakość usług dodatkowych na dworcach i w pociągach,
- bezpieczeństwo pasażerów w podróży,
- niedostateczna czystość w wagonach,
- brak integracji taryfowej między przewoźnikami,
- brak kooperacji wewnątrz- i międzygałęziowej,
- niedostateczne wykorzystanie narzędzi marketingowych, zwłaszcza w dziedzinie promocji i dystrybucji,
- niedostosowanie infrastruktury i suprastruktury dla osób niepełnosprawnych,
- niedokończona restrukturyzacja zatrudnienia i polityka kadrowa w Grupie PKP,
- brak konsekwentnie realizowanej, długofalowej polityki transportowej zrównoważonego rozwoju.

Wymienione jako pierwsze opłaty wnoszone zarządcy infrastruktury są jednym z najistotniejszych kosztów uruchomienia pociągów przez przewoźników. Na rysunku 2 przedstawione są uśrednione stawki opłat przewidziane dla pociągów pasażerskich.



Rys. 2. Uśrednione stawki opłat za dostęp do infrastruktury dla pociągów pasażerskich w 2008 roku [euro/pokm].

Źródło: <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/08RailCharges.pdf> (9.06.2010), s. 30.

Dla danych na rysunku przyjęto następujące założenia:

- dla pociągów osobowych: masa brutto 270 t, średnia odległość przewozu 1 pasażera 50 km, liczba postojów na stacjach głównych/mniejszych 1/4,
- dla pociągów InterCity odpowiednio: 590 t, 200 km, 2/5 postojów.

Stawki obowiązujące na sieci PLK S.A. są relatywnie niskie wobec stawek stosowanych na sieci europejskiej. W Polsce zasadniczym problemem jest nie tyle wysokość tych opłat, ale relacja ceny do oferowanej jakości linii kolejowych. Przewaga ciężkiego taboru klasycznego i niedobór lżejszych składów zespolonych (EZT) sprawiają, że zestawiane pociągi pasażerskie osiągają wysoką masę brutto, a co za tym idzie pobierana jest za nie wyższa opłata za przebieg. Infrastruktura jest najkosztowniejszym i najtrudniejszym do ukształtowania elementem niezbędnym do świadczenia usług. Aktualne stawki opłat stosowane przez PLK wystarczają tylko na bieżące utrzymanie linii. Konieczne inwestycje modernizacyjne czy budowa nowych linii muszą zostać sfinansowane z innych źródeł, takich jak: rządowy Fundusz Kolejowy, fundusze UE, kredyty. Poprawa stanu linii kolejowych jest warunkiem *sine*

qua non, jeśli kolej chce zachować oczekiwaną rangę na rynku transportowym. Niekorzystnie na kolejowe inwestycje infrastrukturalne wpływa ogromna kosztochłonność, długi okres ich powstawania i użytkowania. Okres zwrotu poniesionych nakładów jest tak długi, że zniechęca prywatnych inwestorów do angażowania kapitałów. Dlatego w tej dziedzinie kluczową rolę odgrywa państwo. Na korzyść Polski wpływa jej geograficzne położenie i układ europejskich szlaków komunikacyjnych. Przez terytorium kraju przebiegają cztery korytarze, zdefiniowane w sieci TEN. Przebiegają one na długości 5,5 tys. km spośród 19 tys. km całkowitej długości eksploatowanej sieci kolejowej w Polsce. W związku z tym fundusze UE przeznaczone na rozwój sieci TEN stanowią poważne źródło finansowania rewitalizacji dróg kolejowych w Polsce.

Kolejnym zagadnieniem, które silnie oddziałuje na kolejowy rynek pasażerski, jest przeprowadzona pod koniec 2008 roku operacja usamorzędowania przewozów regionalnych. Została przeprowadzona zgodnie z treścią art. 40 ustawy z dn. 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym. Ustawa określa, że organizacja przewozów regionalnych i zabezpieczenie środków na ich sfinansowanie należą do samorządów województw (urzędów marszałkowskich). A organizacja i finansowanie przewozów międzywojewódzkich należą do ministra właściwego do spraw transportu. Przyjęty kierunek zmian odpowiada dyrektywie UE 91/440. O wielkości i rodzaju oferty przewozów pasażerskich, o charakterze służby publicznej decydują w całości organizatorzy, powierzając ich wykonanie przewoźnikowi w drodze przetargu. Uwalnia to przewoźników od konieczności świadczenia deficytowych usług na własny rachunek.

Aktualnie w większości przypadków Przewozy Regionalne są jedynym oferentem uczestniczącym w przetargach wojewódzkich, ale stawki kosztów zaproponowane przez przewoźnika są często trudne do zaakceptowania przez samorządy. Pionierskie uruchomienie Kolei Mazowieckich stworzyło impuls dla innych samorządów województw, które powołały (Koleje Dolnośląskie) lub rozważają powołanie własnych autonomicznych kolei (woj. wielkopolskie, zachodniopomorskie) w celu zmniejszenia kosztów połączeń regionalnych w województwie. Wraz ze zwiększaniem się liczby przewoźników będzie powiększał się chaos informacyjny i będzie narastało zniechęcenie do korzystania z usług kolei. Sposobem na uniknięcie tego problemu jest stworzenie biletu zintegrowanego, honorowanego u każdego przewoźnika, ważnego zarówno w pociągu, autobusie miejskim, jak i metrze.

Uzależnienie oferty przewozowej kolei w regionach od możliwości finansowych województw może doprowadzić do dużych dysproporcji w dostępności czasowej i przestrzennej do usług kolei. W tym względzie kolej może stracić swoją ważną, integrującą rolę. Niewykluczone, że wobec licznych niedoskonałości kolei preferencje organizatorów w zaspokajaniu potrzeb transportowych ludności zostaną skierowane do komunikacji autobusowej.

3. Określenie przyszłej pozycji kolei pasażerskich w systemie transportowym kraju

Przyszłe znaczenie kolei pasażerskich jest uzależnione od wielu czynników endogenicznych i egzogenicznych. Punktem odniesienia do rozważań nad przyszłością kolei w Polsce mogą być cele określone w *Master planie dla transportu kolejowego do 2030 roku* sporządzonym na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury.

Zakładając, że istniejąca po stronie infrastruktury bariera ilościowego i jakościowego wzrostu przewozów zostanie pokonana, szans rynkowych kolei upatruje się w tych segmentach przewozów pasażerskich, gdzie cechy techniczno-eksploatacyjne dają przewagę kolei nad innymi gałęziami transportu. Wymienić należy takie zalety, jak: masowość, niezawodność, punktualność, bezpieczeństwo, komfort podróży. Szczególnie atrakcyjne dla kolei są i będą:

- Przewozy międzyaglomeracyjne – szybkie, komercyjne pociągi łączące centra największych ośrodków zurbanizowanych, o bardzo dużym natężeniu liczby podróżnych w ciągu doby. W tym segmencie przewozów kolej posiada przewagę nad transportem lotniczym, ponieważ w odróżnieniu od lotnisk dworce są najczęściej zlokalizowane w centrach miast. W porównaniu z samolotem podróż koleją zapewnia wygodny dojazd do celu, bez uciążliwych, długotrwałych odpraw. Wagony kolejowe zapewniają dużą przestrzeń do dyspozycji podróżnego, można stworzyć w nich bardzo dogodne warunki do pracy (z dostępem do Internetu), jedzenia, wypoczynku. Udostępnienie komfortowych wagonów z wysokim poziomem obsługi przez personel ma szczególnie duże znaczenie w zdobywaniu segmentu podróży służbowych. Ludzie biznesu mogą bowiem przejść od własnego biurka do wagonu kolejowego i kontynuować pracę, nawiązywać kontakty w czasie podróży pociągiem czy nawet organizować konferencje w specjalnie do tego przeznaczonych wagonach.
- Przewozy aglomeracyjne – przeznaczone dla masowej obsługi pasażerów korzystających z codziennych obligatoryjnych dojazdów do pracy, szkół,

instytucji. Pociągi tego typu kursują rytmicznie z bardzo dużą częstotliwością. Łączą najczęściej zaplecze mieszkaniowe aglomeracji z centrum miasta. Są korzystną alternatywą dla motoryzacji indywidualnej, uwikłanej w problem permanentnej kongestii w dużych ośrodkach zurbanizowanych. Szanse na sukces rynkowy pociągów aglomeracyjnych rosną, gdy są silnie zintegrowane technicznie, organizacyjnie i taryfowo z systemem transportu miejskiego. Dla tego segmentu przewozów sprzyjające będzie również upowszechnienie systemów Park + Ride oraz Bike + Ride. W tej grupie przewozów można również liczyć na rozwój połączeń typu Airlink.

Segment przewozów międzyregionalnych będzie utrzymany i umiarkowanie rozwijany, zwłaszcza pod kątem prędkości i uregulowania częstotliwości kursowania w zależności od zapotrzebowania na te przewozy w poszczególnych relacjach. Pociągi uruchamiane w tym segmencie będą miały za zadanie połączenie Warszawy z miastami wojewódzkimi (również miast wojewódzkich między sobą) oraz innymi ośrodkami, społecznie istotnymi np. ze względów turystycznych, uzdrowiskowych. Kursowanie tych pociągów nie jest dochodowe dla kolei, ale jest uzasadnione społecznie, dlatego będą uruchamiane w ramach służby publicznej, finansowanej przez ministra właściwego do spraw transportu.

Przyszłe ukształtowanie przewozów regionalnych będzie wprost zależne od aktywności samorządów województw. Szczególnie zagrożone są regiony Polski wschodniej, gdzie kumulują się niekorzystne czynniki w postaci złego stanu linii kolejowych, wysokiego bezrobocia i mniejszej dostępności przestrzennej kolei w porównaniu z innymi regionami. Dużo korzystniejsza oferta komunikacji autobusowej może przesądzić o marginalizacji kolei. Szansą na zachowanie statusu (lub rozwój) przewozów regionalnych jest wypracowanie wspólnej, spójnej oferty kolejowo-autobusowej dla regionu.

Poza wymienionymi segmentami przewozów przewiduje się wzbogacenie oferty o zbudowaną od podstaw kolej dużych prędkości (KDP). Planuje się budowę jednej linii z Warszawy przez Łódź do Poznania i Wrocławia o prędkości około 350 km na godz. W połączeniu z quasi-KDP na linii Gdańsk–Warszawa oraz Warszawa–Katowice/ Kraków (docelowo 250 km na godz.) może powstać sieć szybkich połączeń pomiędzy najważniejszymi aglomeracjami.

Założenia *Master planu* wpisują się w hasło przewodnie strategii kolei europejskich: „Dwa razy szybciej niż samochód, w połowie tak szybko jak samolot”. Spełnienie tego warunku pozwoli kolei na podniesienie konkuren-

cyjności swoich usług w przedziale od 100 km (w stosunku do samochodu) do 450 km (w stosunku do samolotu), gdzie całkowity czas podróży jest zazwyczaj krótszy niż 3 godziny³.

Zagrożeniem dla przyszłej pozycji kolei może być utrwalenie tendencji upodabniania się polskiego systemu transportowego do systemu UE, w którym 70% potrzeb przewozowych ludności jest zaspokajanych przez motoryzację indywidualną, zaś przez kolej zaledwie 6%. Wiele zależy również od ogólnej mobilności społeczeństwa. Wpływ na to będzie miała stopa życiowa ludności.

Pozytywne oddziaływanie na udział kolei może odegrać europejska polityka transportowa, promująca zrównoważony rozwój transportu, nazywany również rozwojem etycznym. Według Grzywacza etyczny rozwój to taki, którego się nie odczuwa, ale który stwarza możliwości do normalnej, niezauważalnej egzystencji. Przez etyczny rozwój należy rozumieć, że:

- jest bezpieczny dla zdrowia i życia ludzi,
- nie przyczynia się do marnotrawstwa energii,
- nie powoduje nadmiernego zanieczyszczenia środowiska,
- jest zbudowany i funkcjonuje na zdrowych ekonomicznie zasadach⁴.

Nowoczesna kolej spełnia te postulaty w stopniu co najmniej dobrym i powinna odgrywać należną jej rolę w systemie transportowym.

MARKET OF TRAIN CARRIAGES OF PASSENGERS IN POLAND ANALYSIS – DIAGNOSIS – FORECAST

Summary

The article is showing the current item of train passenger transports on the Polish market of transport services including causes which influenced her today's position. In the final part of the article a future market position of railways was outlined in the transport system of the country, with pointing at beneficial conditioning of the transport policy which can to back meaning of this branch up in the sustainable development of the transport.

Translated by Wojciech Lewandowski

³ E. Załoga, T. Kwarciński, *op.cit.*, s. 120–121.

⁴ *Z badań nad transportem i polityką gospodarczą*, ZN nr 454, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2007, s. 20.