



**JULIUSZ ENGELHARDT - były Podsekretarz Stanu ds. Kolei**

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

1. Przez całą dekadę lat dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia w kolejowych przewozach pasażerskich utrzymywał się trend spadkowy (warto przypomnieć, że w 1990 roku kolej przewiozła 787 mln pasażerów a 2002 roku 302 mln pasażerów - średnioroczne tempo spadku pasażerskich przewozów kolejowych w latach 1990 – 2002 wyniosło ponad 4,7%).

2. Według danych GUS w latach 2004 – 2014 utrzymywał się również trend spadkowy w kolejowych przewozach pasażerskich, ale nie był on tak silny jak w poprzedniej dekadzie, co było uwarunkowane istotnymi zmianami strukturalnymi w publicznym transporcie zbiorowym w tym okresie.

3. Na bazie porównań danych GUS dla roku 2004 i 2014, obejmujących **tylko publiczny transport zbiorowy** (a więc, nieuwzględniających przewozów pasażerskich prywatnymi samochodami osobowymi a także bez przewozów w komunikacji miejskiej) warto odnotować następujące spostrzeżenia:

- w 2014 roku w porównaniu do 2004 roku przewozy pasażerskie ogółem realizowane przez operatorów publicznego transportu zbiorowego systematycznie malały, z poziomu około 1085,5 mln pasażerów w 2004 roku do niespełna 709,7 mln pasażerów w 2014 roku - dynamika przewozów ogółem 2014/2004 wynosiła w tym okresie 63,4%, co oznacza ich spadek o 34,6%,
- w nieco wolniejszym tempie spadała praca przewozowa publicznego transportu zbiorowego, z poziomu 56,1 mld pkm w 2004 roku do 51,4 mld pkm w 2014 roku – dynamika 2014/2004 91,7%, spadek o 8,3%,
- kolejowe przewozy pasażerów na tle przewozów transportem samochodowym (komunikacją autobusową) spadły pomiędzy rokiem 2004 a 2014 o około 4 mln osób, czyli o 1,5% i o około 3,7 mld pkm, czyli o 14,3%, podczas gdy spadek przewozów pasażerskich w publicznym transporcie samochodowym (autobusowym) był znacznie głębszy, ponieważ wyniósł 46,5% w liczbie przewiezionych pasażerów i 28,8% w pracy przewozowej.
- pomiędzy 2004 a 2014 rokiem nastąpił znaczny wzrost przewozów pasażerskich transportem lotniczym, z poziomu 4 mln osób w 2004 roku do 7,8 mln osób w 2014 roku - przyrost liczby pasażerów w samolotach wyniósł więc w tym okresie 3,8 mln osób (92,6%) z tym, że zdecydowana większość tego przyrostu przypada na ruch międzynarodowy(ok. 86% pasażerów) a nie krajowy.



4. Analiza względnego udziału poszczególnych gałęzi transportu w polskim rynku publicznych przewozów pasażerskich w latach 2004 – 2014 prowadzi do następujących wniosków:

- udział transportu kolejowego w rynku mierzony liczbą przewiezionych pasażerów wzrósł z 25% w 2004 roku do 37,8% w 2014 roku a udział transportu samochodowego (autobusowego) zmalał z 74,4% w 2004 roku do 60,8% w 2014 roku, z tym że, zjawisko to ma miejsce przy spadającym rynku ogółem, co oznacza to, że tempo spadku przewozów w publicznym transporcie samochodowym było po 2004 roku znacznie wyższe niż tempo spadku przewozów ogółem,
- w latach 2004 – 2014 względny udział transportu kolejowego w rynku mierzony wykonaną pracą przewozową spadł, z poziomu 33,0% w 2004 roku do 31,3% w 2014 roku – regres ten był jednak znacznie niższy w porównaniu z transportem samochodowym (autobusowym), którego udział w rynku mierzony pracą przewozową wynosił w 2004 roku 53,7% i spadł do 41,7% w 2014 roku,
- na zmiany względnych udziałów w rynku pasażerskim w latach 2004 – 2014 w bardzo dużym stopniu rzutuje znaczny wzrost przewozów i pracy przewozowej wykonanej przez transport lotniczy – w 2004 roku względny udział przewozów samolotowych wynosił 0,4% w liczbie pasażerów i 12,6% w pracy przewozowej, natomiast w 2014 roku już 1,1% w liczbie pasażerów i aż 26,8% w pracy przewozowej, przy czym ponad 97% tejże pracy jest wykonywane w komunikacji międzynarodowej, czyli głównie poza obszarem Polski.<sup>1</sup>

5. Ogólny wniosek, jaki można wyciągnąć z powyższych spostrzeżeń jest taki, że kolej pomiędzy 2004 a 2014 rokiem utraciła wprawdzie dość istotną liczbę pasażerów i odnotowała dość wysoki spadek pracy przewozowej, ale z drugiej strony utrzymała w tym okresie swój relatywnie wysoki udział w rynku publicznych przewozów pasażerskich, przy systematycznym regresie przewozów i pracy przewozowej w komunikacji autobusowej - zjawisko to świadczy również o tym, że w kolejnych latach będzie się w Polsce nasilała konkurencja o rynek pasażerski pomiędzy koleją a przewoźnikami autobusowymi.

6. Podkreślić też należy, że osiągnięty w Polsce w 2014 poziom udziału transportu kolejowego w rynku publicznego transportu zbiorowego jest w porównaniu z innymi krajami Unii Europejskiej wysoki i w przyszłości możliwy od obrony, pomimo dość agresywnej konkurencji ze strony dalekobieżnych przewoźników autobusowych.

7. Wyższe tempo spadku pracy przewozowej w pasażerskim transporcie kolejowym (2014/2004 – 14,3%), w porównaniu ze spadkiem liczby przewiezionych pasażerów (2014/2004 – 1,5%), wynikało ze spadku średniej odległości przewozu 1 pasażera w analizowanych latach (z 68,7 km w 2004 roku do 59,7 km w 2014 roku – spadek o 13,1%) – co wiązało się ze znacznym pogorszeniem oferty przewozowej w kolejowych przewozach dalekobieżnych, polegającej na wydłużaniu czasów podróży (w związku z trwającymi

---

<sup>1</sup> Warto w tym miejscu zauważyć, że obliczanie wskaźników względnego udziału w rynku z uwzględnieniem przewozów lotniczych ogółem jest dość problematyczne. Porównuje się, bowiem przewozy kolejowe i autobusowe na rynku krajowym do przewozów wykonywanych głównie na rynku międzynarodowym.



remontami infrastruktury, wprowadzaniem ograniczeń prędkości) i skutkowało rezygnacją części pasażerów z usług kolei i przejściem na alternatywne formy przewozu (głównie samochody prywatne, częściowo lotnictwo i autobusy).

8. Statystyki przewozów pasażerskich GUS nie uwzględniają przewozów indywidualnych samochodami prywatnymi, które w ostatnich latach bardzo dynamicznie rosną, co ma związek z ze skokiem cywilizacyjnym kraju, jaki miał miejsce w szczególności po przystąpieniu od Unii Europejskiej w 2004 roku, kiedy to kolejne rządy zaczęły realizować szeroki program budowy autostrad i dróg ekspresowych a obywatele w jeszcze większym stopniu, w porównaniu do lat dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia, zaczęli korzystać z samochodów prywatnych.

9. Na popyt w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich oddziałuje wiele czynników zarówno o charakterze ogólnym (zamożność społeczeństwa, struktura ludności, aktywność zawodowa, ale również dostępność samochodów osobowych i koszty ich eksploatacji), jak też związanych ze stroną popytową i podażową rynku kolejowego – w tym ostatnim przypadku główne czynniki popytu to: oferowane czasy przejazdów kolejowych w porównaniu do przejazdów samochodami prywatnymi, konkurencyjność cenowa oferty kolejowej w porównaniu do przewozów autobusowych i samochodami prywatnymi, dostępność (lub jej brak) parkingów w miejscach docelowych podróży, dostosowanie liczby i godzin odjazdów/przyjazdów pasażerów do ich potrzeb.

10. W polskich warunkach istnieją ustalone empirycznie ścisłe związki korelacyjne pomiędzy wielkością kolejowych przewozów pasażerskich realizowanych na danym obszarze a liczbą ludności w wieku produkcyjnym, spożyciem indywidualnym w sektorze gospodarstw domowych oraz liczbą zarejestrowanych samochodów osobowych – są to czynniki, na które strona podażowa kolejowych usług pasażerskich nie ma bezpośredniego wpływu.

11. W tej sytuacji jedynym kierunkiem działania sektora kolejowego w przewozach pasażerskich jest stałe dążenie do poprawy parametrów jakościowych świadczonych usług przewozowych.

12. Pewne symptomy istotniejszej poprawy jakości kolejowych usług przewozowych w przewozach pasażerskich widoczne były w latach 2012 – 2014 – w przewozach regionalnych Samorządy Województw zrealizowały duże inwestycje taborowe (nowoczesne EZT), na EURO 2012 wyremontowano kilka odcinków linii kolejowych, pod koniec 2014 uruchomiono nowy system przewozów pociągami Pendolino.

13. W najbliższych latach kolejowe przewozy pasażerskie będą rozwijać się w Polsce nie tyle pod względem ilościowym – trudno, bowiem przewidywać jakieś istotne przyrosty ogólnego wolumenu tych przewozów, zwłaszcza pokonanie swoistej linii oporu w postaci poziomu ponad 300 mln pasażerów rocznie – co, pod względem jakościowym. Składa się na to kilka czynników. Po pierwsze, dokończenie remontów ważniejszych odcinków linii kolejowych. Po drugie, dalsze inwestycje taborowe, po trzecie modernizacje dworców kolejowych oraz ogólna poprawa standardów obsługi pasażerów.



14. W przyszłości, jedynym czynnikiem, który potencjalnie mógłby zrewolucjonizować polski rynek publicznych przewozów pasażerskich jest uruchomienie przewozów Kolejami Dużych Prędkości – począwszy od 2011 roku, rząd niesłusznie zaczął się wycofywać z programu budowy i uruchomienia KDP przyjętego w grudniu 2008 roku

15. Ukształtowany obecnie system pomocy publicznej dla kolejowych przewoźników pasażerskich nie może być jednostronnie zmieniany przez Polskę - będzie on korygowany jedynie w ramach zmian przepisów Unii Europejskiej w tym zakresie, np. o przewidywane w ramach tzw. IV pakietu kolejowego powszechne wdrożenie systemu przetargowego na świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.

16. W ramach istniejących regulacji prawnych zawsze możliwy jest jednak wzrost wsparcia finansowego dla kolejowych przewoźników pasażerskich w ramach umów o świadczenie usług publicznych oraz na inwestycje – ten kierunek działań władz publicznych może sprzyjać ogólnej poprawie jakości usług w kolejowych przewozach pasażerskich oraz względnemu potanieniu lub niepodrażaniu oferty przewozowej.

Warszawa, 15 września 2015