



ŻURKOWSKI ANDRZEJ - Dyrektor Instytutu Kolejnictwa

KOMENTARZ DO SPADKU PRZEWOZÓW OSÓB KOLEJĄ
W LATACH 2004 – 2014

W analizowanym okresie nastąpił nieznaczny spadek liczby pasażerów przewożonych transportem kolejowym, tj. o 1,5%.

W dużo większym stopniu uległa obniżeniu praca przewozowa, bo o około 14,3%.

Znajduje to swoje odzwierciedlenie w średniej odległości przejazdu jednego pasażera, która zmalała z 67,7 do 59,7 km, czyli o blisko 9 km.

Wynika stąd zmiana struktury przewozów kolejowych, które obecnie (w porównaniu do 2004 r.) odbywają się na krótsze odległości.

Oznacza to większy udział przewozów lokalnych (aglomeracyjnych i regionalnych) w stosunku do przewozów dalekobieżnych (międzyaglomeracyjnych, tzw. „kwalifikowanych” i międzyregionalnych).

W przewozach kolejowych nastąpiła zatem dominacja przejazdów codziennych (dojazdy do pracy i szkół).

W publicznym transporcie drogowym (nie obejmującym komunikacji w miastach) spadek przewozów jest znacznie większy, bo blisko o połowę licząc liczbę podróżnych i niespełna jedną trzecią w pracy przewozowej.

Tym samym wzrosła znacznie odległość przejazdu jednego pasażera, bo aż o 33%. Oznacza to wzrost roli przewozów autobusowych w przejazdach dalekobieżnych.

Imponujący wzrost przewozów (bliski 100%) zanotował transport lotniczy. Prezentowane dane (GUS) dotyczą jednak zarówno przewozów krajowych, jak i międzynarodowych.

Brak jest statystyki przejazdów samochodami osobowymi. Oceny ich wielkości można dokonać m. in. Na podstawie liczby zarejestrowanych pojazdów. W rozpatrywanym okresie wzrosła ona o 67%.

W odniesieniu do powyższych danych oraz na podstawie (ekspertckiej) oceny sytuacji rynkowej sformułować można następujące wnioski i uwagi.

1. W przewozach pasażerskich nastąpił skokowy wzrost udziału przejazdów realizowanych samochodami osobowymi. Związany jest on zarówno ze wzrostem liczby zarejestrowanych pojazdów, jak i realizacją szeregu drogowych projektów inwestycyjnych. W latach 2004-2014 długość autostrad wzrosła z 552 do 1556 km, a zatem o ponad 1000 km, a dróg ekspresowych z 233 do 1448 km.



2. Transport kolejowy utrzymuje swoją pozycję rynkową, a szczególnego znaczenia nabierają przejazdy związane z codzienną migracją ludności. Pod koniec pierwszego dziesięciolecia 21 wieku nastąpiło obniżenie znaczenia kolei w związku z nieproporcjonalnie większymi nakładami inwestycyjnymi na drogi, degradacją infrastruktury i wydłużonymi czasami przejazdu pociągów. Realizowane następnie inwestycje, w tym modernizacja linii magistralnych, odwracają te tendencje.
3. Transport autobusowy uległ istotnym przekształceniom. Większość byłych przedsiębiorstw PKS została sprywatyzowana lub zlikwidowana. Powstały nowe podmioty o różnej skali działalności i strukturze własnościowej (głównie prywatne). O wyborze przewoźników autobusowych decyduje ich dostępność (geograficzna i czasowa – częste połączenia) oraz konkurencyjna cena. Dotyczy to również połączeń dalekobieżnych konkurencyjnych w stosunku do połączeń kolejowych. Pasażerowie wybierają znacznie tańsze przejazdy godząc się na dłuższy czas podróży.
4. W systemie kolejowych przewozów pasażerskich brakuje organizatora przewozów w skali krajowej (na podobieństwo miejskich zarządów transportu), który decydowałby o kształcie całego układu połączeń. Taką rolę mógłby odgrywać największy przewoźnik lub dedykowany podmiot posiadający odpowiednie umocowania formalne (np. stowarzyszenie przewoźników).

Warszawa, 11 września 2015