



**MAŁGORZATA KUCZEWSKA - ŁASKA - była Prezes Zarządu Spółki**

**Przewozy Regionalne sp. z o.o**

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

Główne przyczyny spadku liczby pasażerów w transporcie publicznym:

1. W latach 2004-2014 nastąpił duży wzrost liczby zarejestrowanych samochodów prywatnych. W tym okresie nastąpiła również znaczna poprawa jakości dróg w Polsce – oba te czynniki spowodowały, iż Polacy są generalnie coraz mniej zainteresowani korzystaniem z usług transportu publicznego.
2. Udział transportu publicznego w przewozach jest różny w poszczególnych regionach Polski – transport publiczny wraca do łask głównie w województwach silnie zurbanizowanych, w których zmorą są korki. Najlepszym przykładem jest województwo mazowieckie.
3. W całym analizowanym okresie, pasażerskie firmy przewozowe, a kolej w szczególności, borykały się z problem ciągłego niedofinansowania. Jeśli chodzi o kolej, to dopiero od 2008 roku, organizatorzy regionalnych przewozów pasażerskich zaczęli poważnie traktować obowiązek organizowania finansowania regionalnych przewozów kolejowych. Niemniej jednak ciągle nie posiadali i nie przeznaczali wystarczających środków na finansowanie przewozów kolejowych.
4. W latach 2004-2014 przeprowadzono kilka programów likwidacji nierentownych pociągów pasażerskich, co z pewnością również niekorzystnie wpłynęło na liczbę pasażerów, ale też znacznie zmniejszyło deficyt finansowy notowany przez największego pasażerskiego przewoźnika kolejowego – Przewozy Regionalne.
5. Liczba pasażerów spadła niewiele, natomiast znacznie bardziej obniżyła się praca przewozowa - czyli liczba przewiezionych pasażerów pomnożona przez liczbę przejechanych przez nich kilometrów. Spadek tego wskaźnika jest znacznie bardziej niepokojący. Oznacza rzeczywisty spadek przychodów i to jest zła wiadomość.
6. Od kilku lat strategia rynkowa kolei w Polsce, a w szczególności PKP Intercity adresowana jest do bardziej zamożnych klientów, głównie poprzez oferowanie usług coraz wyższej jakości, ale też coraz droższych. W efekcie, od kolei odchodzą klienci poszukujący przejazdów ekonomicznych. W zamian wybierają przewoźników autobusowych, którzy od kilku lat oferują całkiem niezłą jakość, dobre czasy



przejazdu no i – co najważniejsze – najniższą cenę. W ciągu ostatniego roku, dodatkowo trend ten został pogłębiony poprzez likwidację wielu pociągów TLK i InterRegio na liniach, na których zaczęły kursować składy Pendolino.

7. Strategia świadczenia usług „wyższej półki” jest dość dyskusyjna w przypadku operatorów kolejowych działających na polskim rynku. Pociągi pasażerskie są rentowne tylko wtedy, kiedy naprawdę jest w nich ciasno.
8. W Polsce zbyt małą wagę przywiązuje się do tworzenia systemowego zintegrowanego publicznego transportu pasażerskiego. Wygodne węzły przesiadkowe pomiędzy różnymi środkami transportu publicznego należą do rzadkości. W tym zakresie korzystną zmianą jest tworzenie przez województwa zintegrowanych planów transportowych.
9. Jednak ciągle nie ma podejścia do zintegrowanego planowania transportu pasażerskiego na poziomie całej Polski – plan taki powinien być tworzony przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Obecnie tworzony jest osobny plan dla transportu kolejowego, który już od wielu lat nie wnosi nic nowego. MIR powinien podjąć strategiczne decyzje, jakie środki transportu publicznego powinny być oferowane w poszczególnych połączeniach krajowych. To, czego najbardziej należałoby unikać to finansowanie ze środków publicznych rozwoju transportu np. kolejowego i lotniczego w tych samych połączeniach – w obydwu przypadkach finansowanego ze środków publicznych.
10. W Polsce bardzo brakuje krajowego planu rozwoju transportu publicznego – działania województw w tym zakresie nie mogą zastąpić roli MIR. Ponadto, słabo skoordynowane i praktycznie niekontrolowane inwestycje województw powodują nadmierne wydatki na infrastrukturę – co już widać w kilku przypadkach w zakresie rozbudowy lotnisk lokalnych oraz regionalnych zapleczy obsługi pociągów, które charakteryzuje konieczność poniesienia ogromnych nakładów inwestycyjnych. Nowiutkie zaplecza czy lotniska obsługują zbyt mało jednostek przewozowych – co powoduje zmniejszenie efektywności finansowania.
11. Za zgodą MIR postępuje całkowita dezintegracja systemu kolejowego, zarówno w zakresie tworzenia rozkładów jazdy jak i systemów taryfowych.
12. Obecnie żaden kraj europejski nie stosuje takiego podejścia. W Europie nacisk stawiany jest na integrację różnych środków transportu. Powszechnie funkcjonują organizatorzy transportu kontraktujący usługi różnych przewoźników (różnych środków transportu). To właśnie organizatorzy (np. związki komunikacyjne) odpowiadają za całokształt rozkładów jazdy i taryfy biletowe.

Warszawa, 16 września 2015