



KRYSTYNA PEKAŁA - Prezes Zarządu SZYBKA KOLEJ MIEJSKA sp. z o.o

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

Z przedstawionych danych porównawczych, za rok 2004 i 2014 nie wynika istotny spadek liczby przewiezionych pasażerów.

Porównanie danych z poszczególnych lat tego dziesięciolecia pozwoliłoby na analizę trendów, co lepiej odzwierciedlałoby faktyczne zmiany na rynku.

Z przedstawionych danych wynika natomiast, że nastąpił spadek pracy przewozowej (spadek o 14,3 %), co oznacza że zmienił się profil pasażera.

Coraz bardziej dominuje pasażer korzystający z przewozów na krótkich trasach aglomeracyjnych i regionalnych.

Tak więc ten kierunek rozwoju przewozów pasażerskich był w tym okresie zgodny z oczekiwaniami rynku, i jak się wydaje nadal perspektywiczny.

Przewidywania takich trendów legły u podstawy decyzji o powołaniu Szybkiej Kolej Miejskiej w Warszawie i jej dynamiczny rozwój w pełni potwierdza trendy widoczne w przedstawionych danych.

Jeżeli chodzi o przewozy dalekobieżne, to niewątpliwie nastąpił tu spadek zainteresowania klientów ofertą przewoźników kolejowych.

Przyglądając się danym dotyczącym przewozów samochodowych należy zauważyć, że mimo atomizacji tego rynku (przewozy uruchamia wielu przewoźników, niejednokrotnie ostro konkurując o pasażera co ma wpływ na pojawianie się różnych atrakcyjnych ofert promocyjnych) to rozwija on ofertę przewozów dalekobieżnych, która jest konkurencyjna w stosunku do oferty przewoźników kolejowych.

Kolejnym elementem, na który należałoby zwrócić uwagę do dynamiczny wzrost liczby pasażerów korzystających z transportu lotniczego (ponad 90 %).

Oznacza to, że również oferta tych przewoźników na dłuższych trasach krajowych konkuruje z ofertą przewoźników kolejowych, może nie tyle ceną co czasem przejazdu.

Ostatnim elementem jest dynamiczny wzrost liczby samochodów osobowych, które w sposób naturalny stanowią alternatywę dla wszelkiego typu komunikacji zbiorowej.

Przy istotnej zmianie jakościowej sieci dróg krajowych alternatywa skorzystania z samochodu przy przemieszczeniu się na znaczne odległości staje się istotna.



Wszystkie te dane wskazują, że konkurencyjna oferta przewoźników kolejowych powinna opierać się na trzech elementach:

- 1) Dostępności – integracja sieci kolejowej ze strukturą aglomeracyjną – czas dotarcia do dworca kolejowego i z dworca do celu podróży (integracja z transportem lokalnym, dostępność innych usług transportowych itp.);
- 2) Czas realizacji przewozu – należy dążyć do radykalnego zwiększenia prędkości pociągów pasażerskich, szczególnie na długich trasach, gdzie ewentualny zysk czasowy dla pasażera mógłby być największy. Główni konkurenci na rynku przewozów dalekobieżnych konkurują przede wszystkim skróceniem czasu przejazdu. Wymaga to jednak znacznych nakładów na modernizację i rozbudowę infrastruktury kolejowej;
- 3) Jakość obsługi – w tym obszarze przewoźnicy kolejowi mają najwięcej do zyskania, przestrzeń udostępniana pasażerom jest zdecydowanie większa niż w innych środkach transportu, jak również możliwość świadczenia usług dodatkowych w trakcie podróży jest zdecydowanie większa. Standardem warunków przewozu i jakością obsługi można przekonać klientów do korzystania z usług kolejowych.

Warszawa, 16 września 2015