



Urząd Transportu Kolejowego
Departament Regulacji Transportu Kolejowego

**FUNKCJONOWANIE RYNKU TRANSPORTU
KOLEJOWEGO W POLSCE W 2010 ROKU**

Warszawa, sierpień 2011

SPIS TREŚCI:

Wstęp.	2
1. Zmiany na rynku transportowym w państwach Unii Europejskiej.	4
1.1. Europejski rynek przewozów osób.	4
1.2. Europejski rynek przewozów towarowych.	8
1.3. Europejska sieć infrastruktury kolejowej.	11
2. Konkurencja międzygałęziowa na polskim rynku transportowym.	12
2.1. Polski rynek przewozów osób.	12
2.2. Polski rynek przewozów towarowych.	13
3. Rynek przewozów osób transportem kolejowym.	15
3.1. Struktura podmiotowa polskiego rynku przewozów osób transportem kolejowym.	15
3.2. Struktura przedmiotowa polskiego rynku przewozów osób transportem kolejowym.	20
3.3. Przewozy międzynarodowe.	23
3.4. Ocena jakości usług przewozu osób transportem kolejowym.	25
3.5. Struktura taboru będącego w dyspozycji przewoźników osób.	27
4. Rynek przewozów towarowych transportem kolejowym.	28
4.1. Struktura podmiotowa polskiego rynku przewozów towarowych.	28
4.2. Struktura przedmiotowa polskiego rynku przewozów towarowych.	31
4.3. Przewozy w komunikacji międzynarodowej.	33
4.4. Przewozy intermodalne.	35
4.5. Przewozy towarów niebezpiecznych.	38
4.6. Struktura taboru kolejowego będącego w dyspozycji przewoźników towarowych.	40
5. Rynek infrastruktury kolejowej.	41
5.1. Struktura podmiotowa rynku zarządców infrastruktury kolejowej.	41
5.2. Udostępnianie infrastruktury podmiotom świadczącym usługi przewozowe.	45
5.3. Opłaty za dostęp do infrastruktury.	47
6. Wielkość oraz wskaźniki efektywności rynku transportu kolejowego.	50
7. Licencjonowanie transportu kolejowego.	54
8. Ochrona praw pasażerów.	56
9. Spis tabel i infografik.	59

Wstęp.

Poniższy dokument stanowi informację obrazującą stan polskiego rynku kolejowego w 2010 roku. Niniejsza ocena została opracowana w oparciu o wyniki analiz i badań realizowanych na podstawie danych oraz informacji statystycznych będących w dyspozycji Urzędu Transportu Kolejowego przekazywanych przez funkcjonujących na rynku przedsiębiorców. Przewoźnicy i zarządcy infrastruktury, zgodnie z wymogami art. 13 ust. 7a ustawy o transporcie kolejowym, dla celów kontroli i monitoringu zobligowani zostali przez Prezesa UTK do udzielenia okresowych informacji z działalności na rynku kolejowym. Dodatkowo w trakcie prowadzenia analiz i badań statystycznych wykorzystano wtórne źródła informacji pochodzące między innymi ze zbiorów danych: Głównego Urzędu Statystycznego, Europejskiego Urzędu Statystycznego „Eurostat”, działających przy Komisji Europejskiej grup roboczych ds. monitorowania rynku kolejowego i ds. organów regulacyjnych oraz europejskich organizacji zrzeszających przedsiębiorców kolejowych: Międzynarodowego Związku Kolei (International Union of Railways) i CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies).

Przeprowadzona analiza przewozów pasażerskich wskazuje, iż w 2010 roku nastąpił dalszy spadek wskaźników w tym segmencie rynku. W wolumenie przewiezionych pasażerów koleją o blisko 7,6% i wykonanej pracy przewozowej o 4,1%. Należy zaznaczyć, iż spadek liczby przewiezionych pasażerów dotyczył większości gałęzi transportowych. Jedynym segmentem rynku, który zanotował wzrost był transport lotniczy. Pod względem liczby pasażerów transport kolejowy zanotował analogiczny spadek przewozów jak w przypadku transportu drogowego, który wyniósł około 8%. Spadek liczby pasażerów oraz znaczenia transportu publicznego to w dalszym ciągu konsekwencje dynamicznego rozwoju indywidualnego transportu samochodowego.

W transporcie kolejowym dzięki rozszerzeniu ofert handlowych przewoźników, głównie w klasie ekonomicznej, jedynym z segmentów, który zanotował nieznaczny wzrost liczby przewiezionych osób był rynek przewozów międzywojewódzkich. Przewieziono 50,4 mln pasażerów, czyli 2,1 mln więcej niż w roku 2009. Wzrost przewozów w relacjach międzyregionalnych wyniósł 4,4%. Wzrost liczby przewiezionych pasażerów zanotowano również w segmencie przewozów, obejmujących pociągi spółki PKP Intercity - EuroNight i Eurocity, który wyniósł 5,2%. W dalszym ciągu spada liczba pasażerów realizujących przejazdy w pociągach regionalnych – przewieziono 205,8 mln pasażerów, o 9,8% mniej niż w 2009 roku.

Na rynku przewozów towarowych po kryzysie gospodarczym oraz po okresie negatywnych zjawisk rynkowych, w 2010 roku zanotowano dynamiczny wzrost zarówno przewiezionej masy towarowej o 6,15%, jak i wykonanej pracy przewozowej o 12,3%. Dynamiczny wzrost to w głównej mierze zasługa zwiększonej wymiany handlowej

pomiędzy krajami, co spowodowało wzrost zapotrzebowania na usługi kolejowe w komunikacji międzynarodowej. Ten segment rynku zanotował dynamiczny wzrost analogicznie rzędu 30,4% przewiezionej masy towarowej i 39,7% wykonanej pracy przewozowej. Podobnie jak w latach poprzednich, w dalszym ciągu polski transport kolejowy opierał się głównie na przewozach towarów masowych. W 2010 roku przewóz węgla kamiennego wyniósł 40,2% w rynku przewiezionej masy oraz 32,8% w wykonanej pracy przewozowej.

W 2010 roku zanotowano dynamiczny wzrost przewozów kolejowych w systemie intermodalnym. Przetransportowano 344,5 tysiąca jednostek ładunkowych o łącznej masie 4,4 mln ton, czyli blisko 33% więcej niż w 2009 roku. Przy ich przewozie przewoźnicy wykonali pracę na poziomie 1,9 mld tonokilometrów – wzrost o około 30%. Na koniec 2010 roku udział kolei w przewozach intermodalnych, mierząc wykonaną pracę przewozową, wyniósł niespełna 4% ogólnego wolumenu przewozów ładunków w Polsce. Niestety w dalszym ciągu Polska w zakresie tego rodzaju przewozów plasuje się daleko w stawce krajów europejskich. Średnia w państwach UE przy realizacji przewozów intermodalnych oscyluje na poziomie 17,5%, a w niektórych krajach sięga 35%.

1. Zmiany na rynku transportowym w państwach Unii Europejskiej.

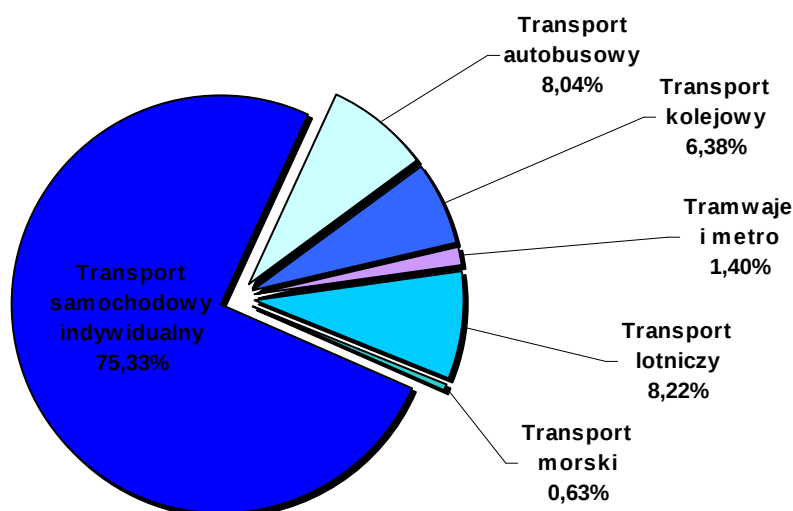
Biorąc pod uwagę wykonaną przez sektor transportowy pracę przewozową, w 2009 roku zanotowano spadek zarówno w segmencie przewozów pasażerskich, jak i towarowych. W przewozie osób spadek wyniósł 0,7%, co w przeliczeniu stanowiło 48 mld pasażerokilometrów, w przewozach towarowych – 11,2% (460 mld tonokilometrów). Poniżej przedstawiono szczegółową analizę przewozów w krajach UE, ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego. Dane dotyczące poszczególnych gałęzi transportu w krajach UE (z wyłączeniem kolei) pochodzą z 2009 roku. Należy zaznaczyć, iż dane obejmujące pełny okres sprawozdawczy, Europejski Urząd Statystyczny „Eurostat” publikuje do 18 miesięcy od zakończenia pełnego roku kalendarzowego.

1.1. Europejski rynek przewozów osób.

Lata 1995 – 2007 były okresem systematycznego wzrostu przewozów pasażerskich w Europie, przy czym największą dynamikę wzrostu wykazywał transport lotniczy. Na drugim i trzecim miejscu pod względem tempa wzrostu znajdował się: indywidualny

transport samochodowy oraz tramwaje i metro. Transport kolejowy zanotował w latach 1995 – 2007 wzrost na poziomie 12,5%, wyprzedzając zbiorowy transport autobusowy. Rok 2008 przyniósł wyhamowanie tendencji wzrostowej. Znacząco spadła liczba osób podróżujących transportem lotniczym, przy jednoczesnym utrzymaniu poziomu przewozów w transporcie kolejowym oraz indywidualnym samochodowym.

Rys. 1 Udział gałęzi transportu w rynku pasażerskim w krajach UE w 2009r.



/Źródło: opracowania własne UTK na podstawie danych Komisji Europejskiej/

Tabela 1 Udział przewozów pasażerskich w rynku wg pracy przewozowej w krajach UE w latach 1995 – 2009

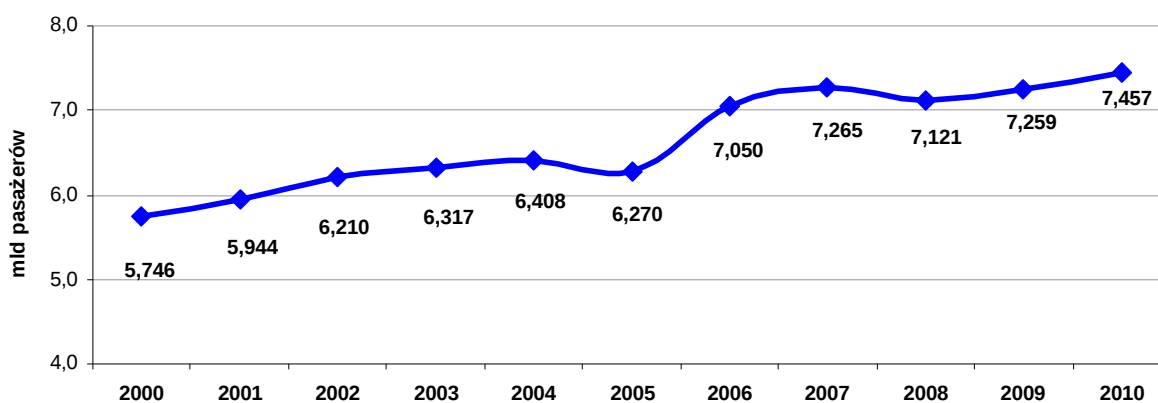
	Transport samochodowy indywidualny	Transport autobusowy	Transport kolejowy	Tramwaje i metro	Transport lotniczy	Transport morski	Razem
1995	74,8%	9,6%	6,7%	1,4%	6,6%	0,8%	100,0%
1996	74,8%	9,5%	6,6%	1,4%	6,9%	0,8%	100,0%
1997	74,8%	9,3%	6,5%	1,4%	7,2%	0,8%	100,0%
1998	74,9%	9,3%	6,4%	1,3%	7,4%	0,8%	100,0%
1999	74,9%	9,1%	6,3%	1,3%	7,6%	0,8%	100,0%
2000	74,7%	9,0%	6,4%	1,3%	7,9%	0,7%	100,0%
2001	74,9%	8,8%	6,3%	1,3%	7,9%	0,7%	100,0%
2002	75,5%	8,8%	6,2%	1,3%	7,5%	0,7%	100,0%
2003	75,5%	8,7%	6,1%	1,3%	7,7%	0,7%	100,0%
2004	75,3%	8,5%	6,1%	1,4%	8,1%	0,7%	100,0%
2005	74,7%	8,5%	6,2%	1,3%	8,6%	0,7%	100,0%
2006	74,8%	8,2%	6,2%	1,3%	8,8%	0,6%	100,0%
2007	74,6%	8,3%	6,2%	1,3%	9,0%	0,6%	100,0%
2008	74,5%	8,3%	6,4%	1,4%	8,8%	0,6%	100,0%
2009	75,3%	8,0%	6,4%	1,4%	8,2%	0,6%	100,0%

/Źródło: opracowania własne UTK na podstawie danych Komisji Europejskiej/

W 2009 roku wszystkie gałęzie transportu zbiorowego zanotowały spadek. Nieznacznie, o 3% wzrosły przewozy indywidualnym transportem samochodowym. Ogółem, biorąc pod uwagę cały rynek transportowy, wykonano 6 347 mld pasażerokilometrów, o 0,7% mniej niż w roku poprzednim (spadek o 48 mld pas-km). Należy zaznaczyć, iż na przestrzeni lat 1995-2009 wykonana przez przewoźników praca przewozowa wzrosła o blisko 22%. Spadek ogólnego wolumenu przewozów, w tym transportem zbiorowym był efektem kryzysu gospodarczego, który spowodował ograniczenie zarówno wyjazdów turystycznych, jak i biznesowych. W dalszym ciągu widać wyraźne dysproporcje pomiędzy udziałem publicznego transportu zbiorowego oraz transportu samochodowego (indywidualnego). W 2009 roku, podobnie jak w latach poprzednich jego udział wyniósł około 75%. Kolej utrzymała wynik na poziomie z 2008 roku, który wyniósł 6,4%. Spory spadek zanotował transport lotniczy, którego udział zmalał z 8,8% do 8,2%.

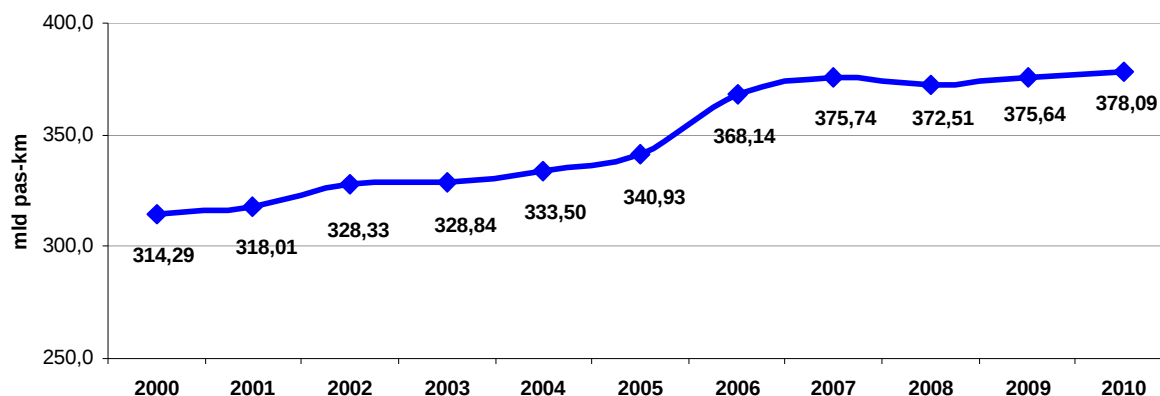
W 2010 roku w krajach UE przewieziono kolejną 7,457 mld pasażerów, o 2,7% więcej niż w roku poprzednim. Przy realizacji przewozów wykonano pracę na poziomie 378 mld pasażerokilometrów (wzrost o 0,6%). Średnia odległość przewozu 1 pasażera wyniosła 50,7km, tj. o 1km mniej niż w roku 2009. Należy zaznaczyć, iż pasażerskie przewozy kolejowe w Europie od kilkunastu lat dynamicznie rosną. W latach 2000-2010 przewieziono aż 1,7 mld pasażerów więcej, co dało wzrost na poziomie 30%. Wzrost liczby pasażerów dotyczył głównie przewozów w obrębie regionów na odległościach do 50km, z tego powodu wzrost wykonanej pracy był stosunkowo niższy i wyniósł 20,3%.

Rys. 2 Liczba pasażerów w kolejowych przewozach osób w krajach UE w latach 2000 – 2010



/Źródło: opracowania własne UTK na podstawie danych Komisji Europejskiej/

Rys. 3 Praca przewozowa w kolejowych przewozach osób w krajach UE w latach 2000 – 2010

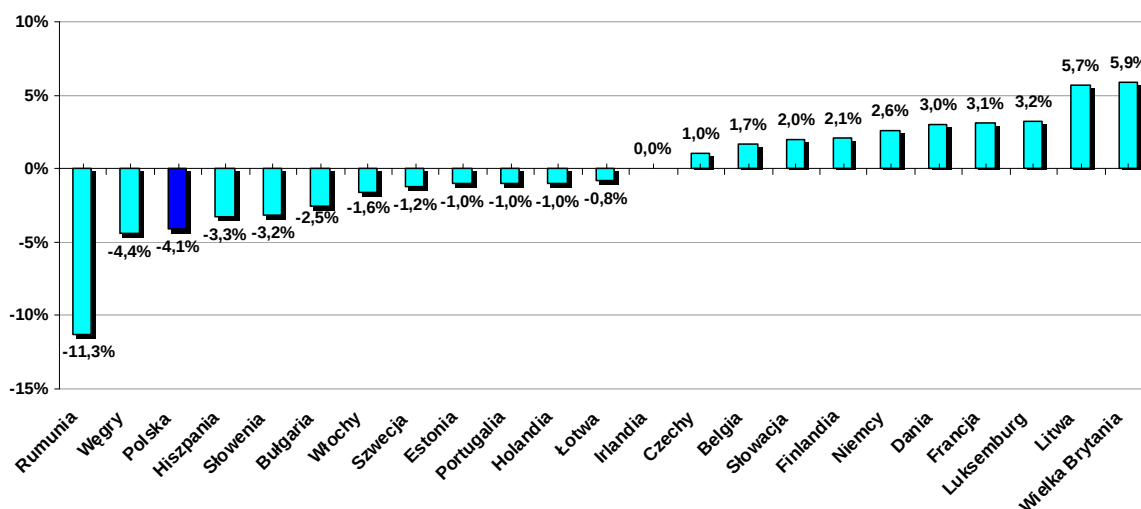


/Źródło: opracowania własne UTK na podstawie danych Komisji Europejskiej/

Pomimo dynamiki wzrostowej w krajach UE, w Polsce wskaźnik ten w dalszym ciągu spada. W 2010 roku, w porównaniu z rokiem 2000, przewozy pasażerskie zmniejszyły się o ponad 25%. W tym samym okresie w całej Unii Europejskiej zanotowano blisko 20% wzrost tego rodzaju przewozów. Na tak duże dysproporcje miał wpływ przede wszystkim dynamiczny rozwój transportu indywidualnego, dużo szybszy niż w krajach starej piętnastki.

Spadek przewozów pasażerskich w Polsce o 4,1%, był jednym z najwyższych w Unii Europejskiej. Większy zanotowały wyłącznie takie kraje jak Rumunia (11,3%) oraz Węgry (4,1%). Spora część krajów zanotowała wzrost przewozów rzędu 2-5%, w tym największy Litwa 5,7% oraz Wielka Brytania 5,9%.

Rys. 4 Dynamika kolejowych przewozów pasażerskich w krajach UE w 2010 roku

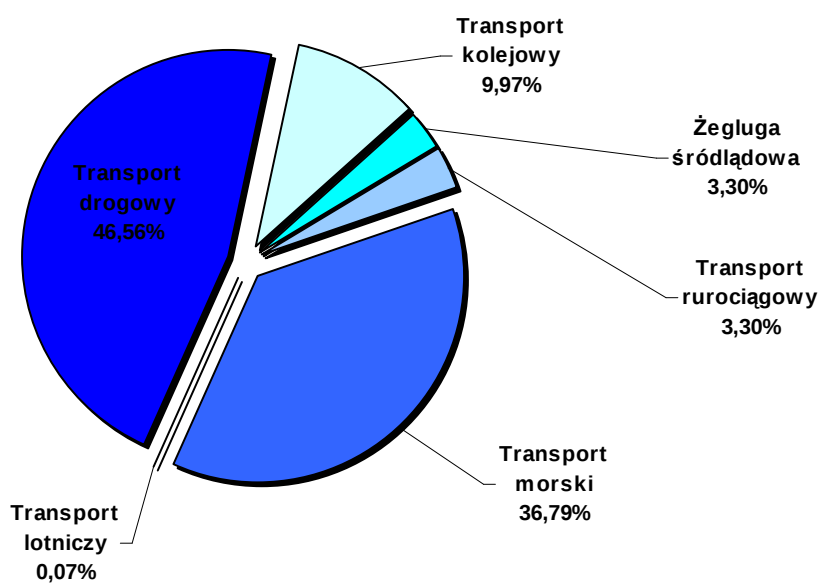


/Źródło: opracowania własne UTK na podstawie danych Komisji Europejskiej/

1.2. Europejski rynek przewozów towarowych.

W 2009 roku zanotowano dalszy spadek przewozów towarowych, który był konsekwencją ogólnoswiatowego kryzysu gospodarczego oraz zmniejszonej wymiany handlowej pomiędzy krajami. Ogółem w 2009 roku w całej Unii Europejskiej wykonano 3 632 miliarda tonokilometrów, o ponad 11% mniej niż w 2008 roku.

Rys. 5 Udział gałęzi transportu w rynku towarowym krajów UE w 2009 r.



/Źródło: opracowania własne UTK na podstawie danych Komisji Europejskiej/

Tabela 2 Udział w rynku wg pracy przewozowej w przewozach towarowych UE w latach 1995 – 2009

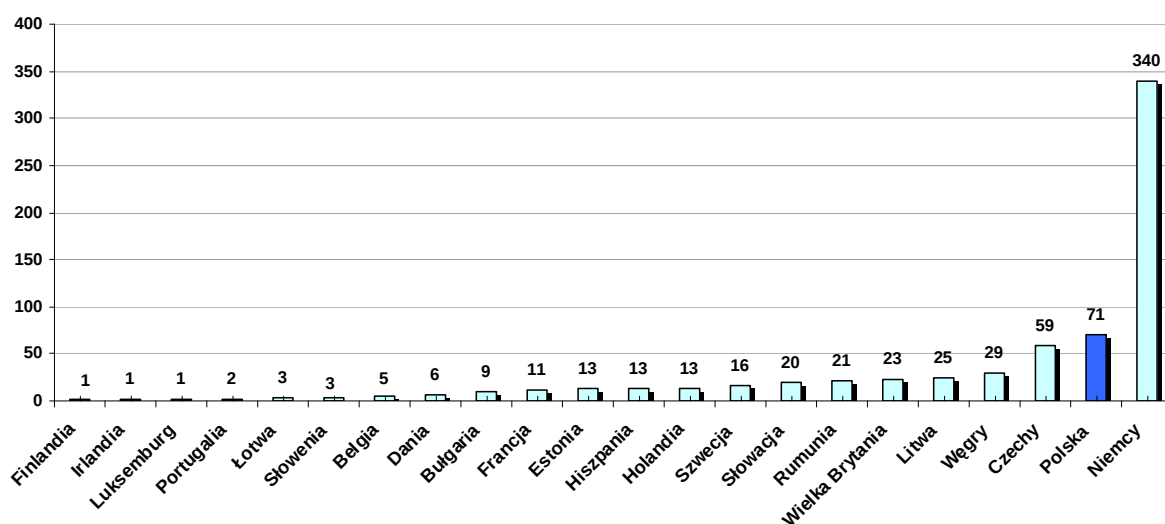
	Transport drogowy	Transport kolejowy	Żegluga śródlądowa	Transport rurociągowy	Transport morski	Transport lotniczy	Razem
1995	42,1%	12,6%	4,0%	3,8%	37,5%	0,1%	100,0%
1996	42,1%	12,7%	3,9%	3,8%	37,5%	0,1%	100,0%
1997	42,2%	12,8%	4,0%	3,7%	37,2%	0,1%	100,0%
1998	42,9%	11,9%	4,0%	3,8%	37,4%	0,1%	100,0%
1999	43,5%	11,4%	3,8%	3,7%	37,5%	0,1%	100,0%
2000	43,4%	11,5%	3,8%	3,6%	37,5%	0,1%	100,0%
2001	43,9%	10,9%	3,8%	3,8%	37,6%	0,1%	100,0%
2002	44,5%	10,6%	3,7%	3,5%	37,6%	0,1%	100,0%
2003	44,5%	10,7%	3,4%	3,6%	37,7%	0,1%	100,0%
2004	45,2%	10,8%	3,6%	3,4%	37,0%	0,1%	100,0%
2005	45,5%	10,5%	3,5%	3,4%	37,0%	0,1%	100,0%
2006	45,4%	10,8%	3,4%	3,3%	37,0%	0,1%	100,0%
2007	45,9%	10,9%	3,5%	3,0%	36,7%	0,1%	100,0%
2008	46,0%	10,8%	3,5%	3,0%	36,6%	0,1%	100,0%
2009	46,6%	10,0%	3,3%	3,3%	36,8%	0,1%	100,0%

/Źródło: opracowania własne UTK na podstawie danych Komisji Europejskiej/

Spadek dotknął wszystkich gałęzi transportu, a najwyższy dotyczył transportu drogowego, kolejowego oraz żeglugi śródlądowej. Największy udział w wykonanej pracy przewozowej w dalszym ciągu posiadał transport drogowy, który na koniec 2009 roku wyniósł 46,6%, o 0,6% więcej niż w roku poprzednim. Drugi co do wielkości udział w rynku posiadał transport morski 36,8% (wzrost o 0,2%). Udział kolei na koniec 2009 roku wyniósł 10%, tj. o 0,8% mniej niż w 2008 i o 2,6% mniej niż w 1995 roku. Spadek dynamiki przewozów, zanotowały wszystkie gałęzie transportu, w tym transport drogowy o blisko 20%.

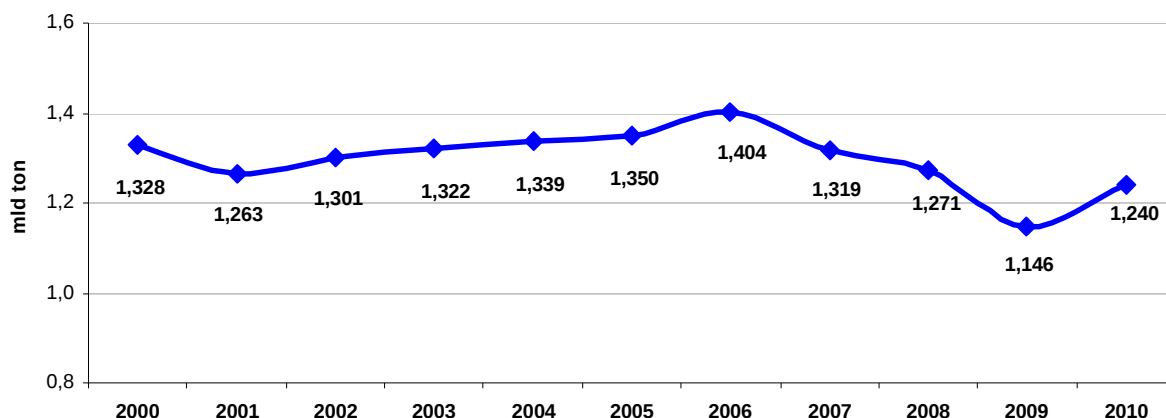
W przewozach kolejowych w 2010 roku zaobserwowano pierwszy od 2006 roku wzrost, zarówno przewiezionej masy, jak i wykonanej pracy przewozowej. Przetransportowano 1,2 mld ton towarów i wykonano pracę na poziomie 305 mld tonokilometrów. W porównaniu z rokiem poprzednim analogicznie o 8,2% i 10,2% więcej. Średnia odległość przewozu jednej tony ładunku wyniosła ok. 246km i w porównaniu z rokiem poprzednim nieznacznie wzrosła o 1,8%. W 2010 roku uprawnionych do realizacji przewozów towarowych było 685 przewoźników kolejowych. W porównaniu z rokiem 2009 ich liczba nieznacznie wzrosła, o około 5%. W Polsce uprawnionych do realizacji działalności kolejowej było 71 licencjonowanych przedsiębiorców.

Rys. 6 Liczba licencjonowanych przewoźników kolejowych rzeczy w UE – stan na koniec 2010 roku



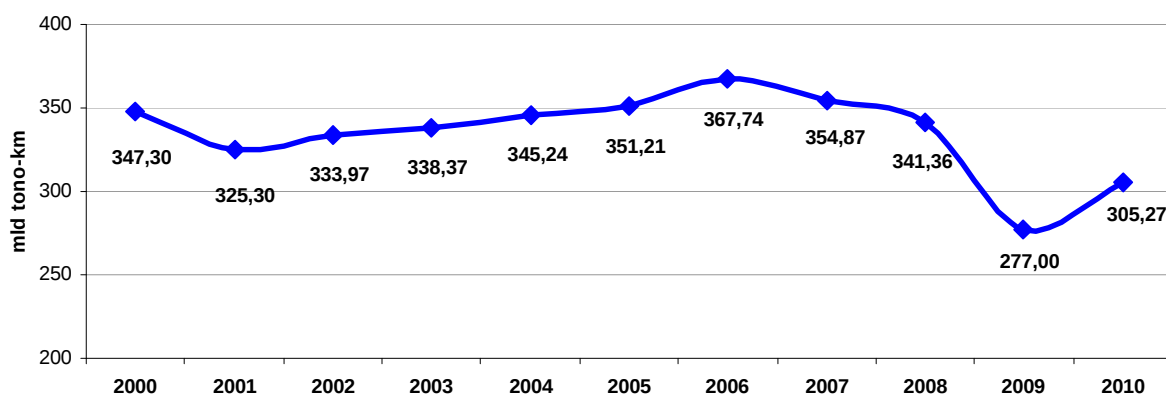
/Źródło: opracowania własne UTK/

Rys. 7 Masa towarów w przewozach kolejowych w krajach UE w latach 2000 – 2010



/Źródło: opracowania własne UTK na podstawie danych Komisji Europejskiej/

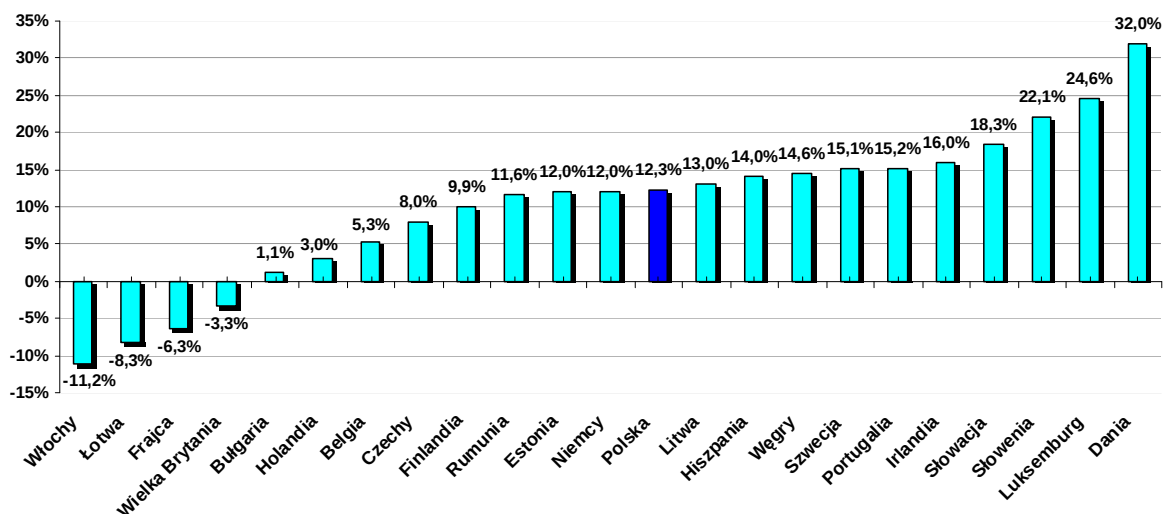
Rys. 8 Praca przewozowa w przewozach kolejowych w krajach UE w latach 2000 – 2010



/Źródło: opracowania własne UTK na podstawie danych Komisji Europejskiej/

W 2010 roku zanotowano odwrócenie tendencji i większość krajów Unii Europejskiej zanotowała wzrost przewozów kolejowych. Mierzony wykonaną pracą przewozową kształtował Polskę w stawce średnich europejskich. Podobny wynik zanotowały Niemcy, gdzie wzrost kształtował się na poziomie 12%. Wśród wszystkich krajów europejskich największą dynamikę wzrostową zanotowały kraje o niskim poziomie przewozów - nieprzekraczającym kilkudziesięciu milionów ton w ciągu roku, tj. Dania – 32%, Luksemburg – 24,6%, Słowenia 22,1% oraz Słowacja – 18,3%. Największy spadek zanotowały takie kraje jak: Włochy – 11,2%, Łotwa 8,3% oraz Francja 6,3%.

Rys. 9 Dynamika przewozów towarowych w krajach UE w 2010 roku

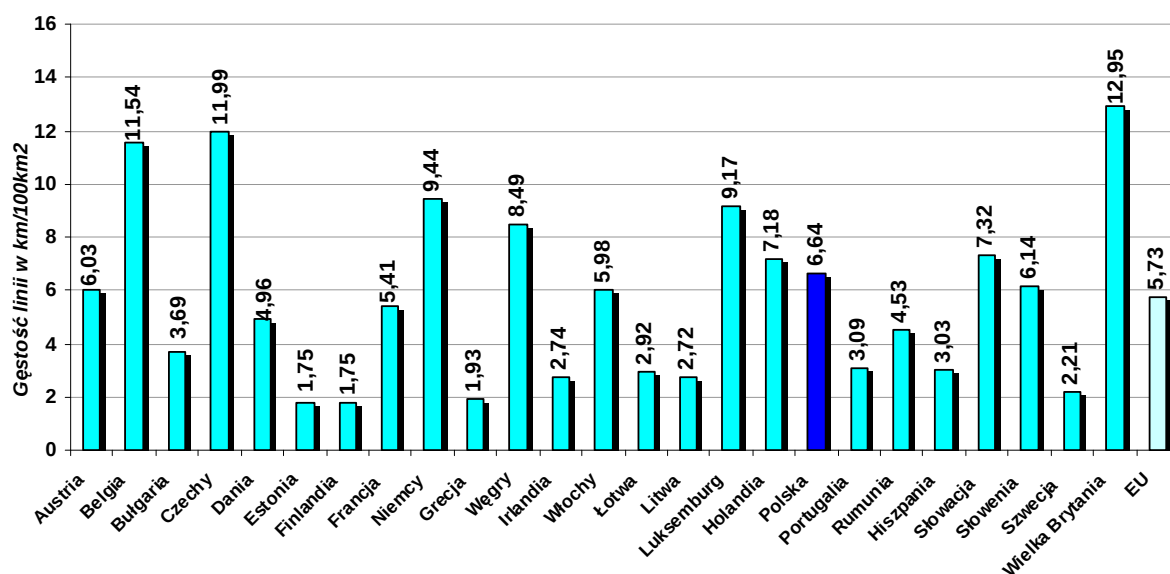


/Źródło: opracowania własne UTK na podstawie danych Komisji Europejskiej/

1.3. Europejska sieć infrastruktury kolejowej.

W 2010 roku łączna długość infrastruktury kolejowej wszystkich krajów Unii Europejskiej wyniosła około 227,9 tysiąca kilometrów. W tej liczbie 119,8 tys.km linii wyposażonych było w sieć trakcyjną. Linie zelektryfikowane stanowiły 52,6%. Polska posiadała jedną z najdłuższych sieci linii kolejowych w całej UE. Polskie linie eksploatowane stanowiły 9,1% całej sieci kolejowej w Europie. Udział linii zelektryfikowanych wyniósł 9,9%. Najdłuższą infrastrukturę posiadały: Niemcy o łącznej długości 33 708km, Wielka Brytania – 31 741km oraz Francja – 29 871km.

Rys. 10 Gęstość sieci kolejowej w państwach UE (km / 100 km²) w 2010 roku



/Źródło: opracowania własne UTK/

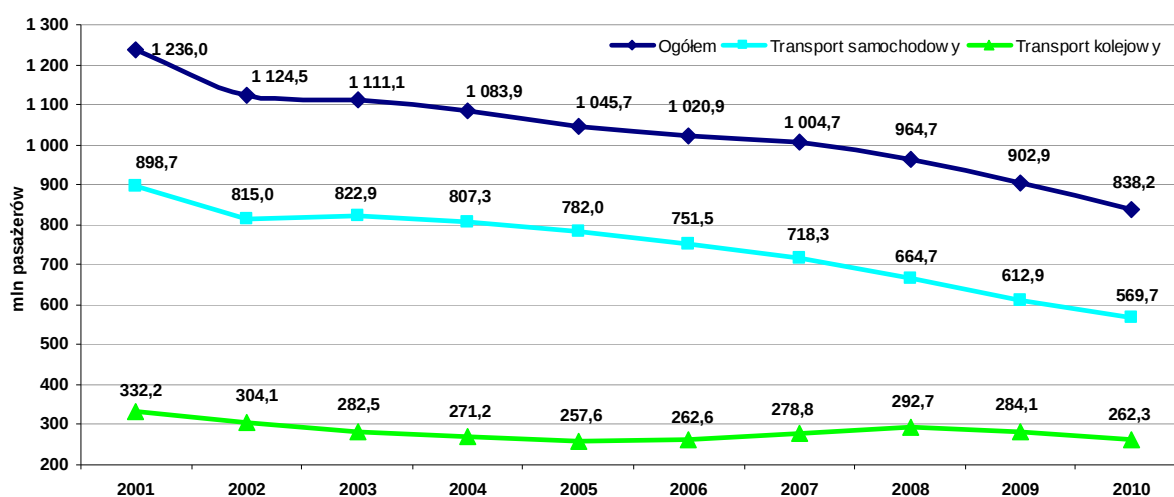
Średnia gęstość sieci kolejowej w UE w 2010 roku wyniosła 5,73km linii na 100km² powierzchni krajów. Największą gęstość sieci posiadała Wielka Brytania 12,95km/100 km² oraz Czechy 11,99km/100km². Siecią o najniższym poziomie gęstości dysponowała Finlandia i Estonia - 1,75km/100km².

2. Konkurencja międzygałęziowa na polskim rynku transportowym.

2.1. Polski rynek przewozów osób.

W 2010 roku spadek liczby przewiezionych pasażerów wyniósł 7,2%. Przewieziono 838,2 mln osób, o 64,8 mln mniej niż w roku poprzednim. Największy spadek odnotowano w żegludze śródlądowej - 16,4%. Transportem kolejowym podróżowało blisko 7,6% pasażerów mniej, co w przeliczeniu stanowiło 21,7 mln osób. Transportem samochodowym przetransportowano ponad 43 mln mniej, co daje spadek rzędu 7,1%. Udział pozostałych gałęzi transportu w tym mierniku, tj. lotniczego oraz żeglugi śródlądowej, był nieznaczny i wyniósł ogółem niespełna 1%. Udział transportu kolejowego w rynku utrzymał się na poziomie z roku 2009 i wyniósł 31,3%.

Rys. 11 Przewozy pasażerów transportem samochodowym i kolejowym w latach 2001-2010

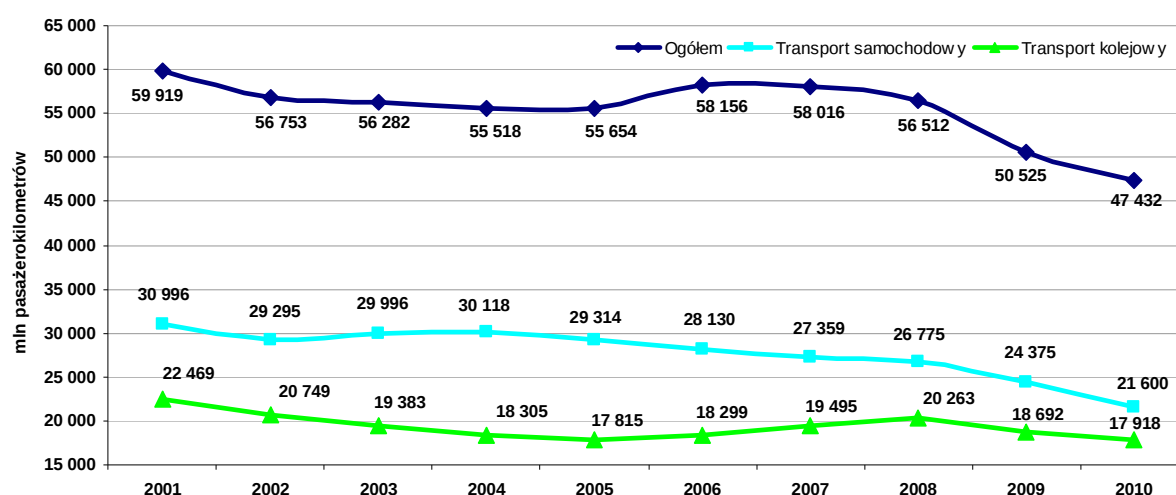


/Źródło: opracowania własne UTK na podstawie danych GUS/

Średnia odległość przewozu 1 pasażera na koniec 2010 roku wyniosła 56,6km i była wyższa o 8,1km niż w 2001 roku. Wzrost odnotował transport samochodowy, w którym średnia odległość przewozu wzrosła o 3,4km i wyniosła 37,9km. Średnia odległość w transporcie kolejowym w 2010 roku oscylowała na niezmiennym poziomie rzędu 65-66km.

Rynek przewozów pasażerskich mierzony wykonaną pracą przewozową od kilku lat charakteryzuje się tendencją spadkową. W latach 2001 – 2009 kształtował się na poziomie kilku procent w skali roku. Wykonana przez przewoźników osób w 2010 roku praca przewozowa wyniosła 47,4 mld pasażerokilometrów i w porównaniu z rokiem 2009 zmniejszyła się o 3,1 mld. Należy zaznaczyć, że powyższe dane nie uwzględniają przewozów realizowanych w komunikacji miejskiej. Transport kolejowy odnotował spadek na poziomie 0,7 mld, transport samochodowy o blisko 2,8 mld pasażerokilometrów. Udział transportu kolejowego w rynku przewozu osób mierzony pracą przewozową wyniósł 37,8%, ok. 1% więcej, niż w roku poprzednim. Największy spadek zarówno przewiezionej liczby pasażerów, jak i wykonanej pracy przewozowej odnotowała żegluga śródlądowa, odpowiednio o 16,4% i 23,3%. Jedyną gałęzią transportu, która zanotowała wzrost wykonanej pracy był transport lotniczy. Wykonano o 6,2% pasażerokilometrów więcej niż w 2009 roku. Należy zaznaczyć, iż udział transportu lotniczego w tym mierniku wyniósł ponad 16,5%.

Rys. 12 Praca przewozowa w transporcie samochodowym i kolejowym w latach 2001-2010



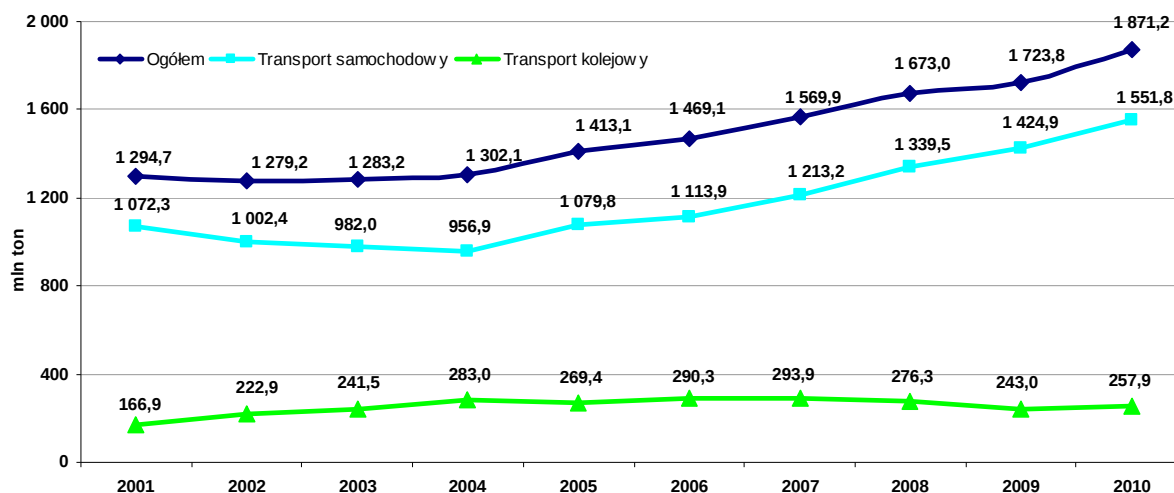
/Źródło: opracowania własne UTK na podstawie danych GUS/

2.2. Polski rynek przewozów towarowych.

W 2010 roku, przetransportowano ogółem 1,871 mld ton towarów, w tym transportem kolejowym 257,9 mln. W dalszym ciągu dominuje transport samochodowy. Na koniec 2010 roku jego udział w masie przewiezionych ładunków wyniósł 82,9%, o 0,2% więcej niż w roku poprzednim. Udział kolei pomimo że jest nieznaczący, w dalszym ciągu maleje. Na koniec 2010 roku wyniósł 13,8%, o 0,3% mniej niż rok wcześniej. Masa surowców przetransportowanych rurociągami od kilku lat oscyluje na

poziomie 50-55 mln ton w skali roku. Udział żeglugi śródlądowej oraz transportu lotniczego w przewozie masy ładunkowej jest marginalny.

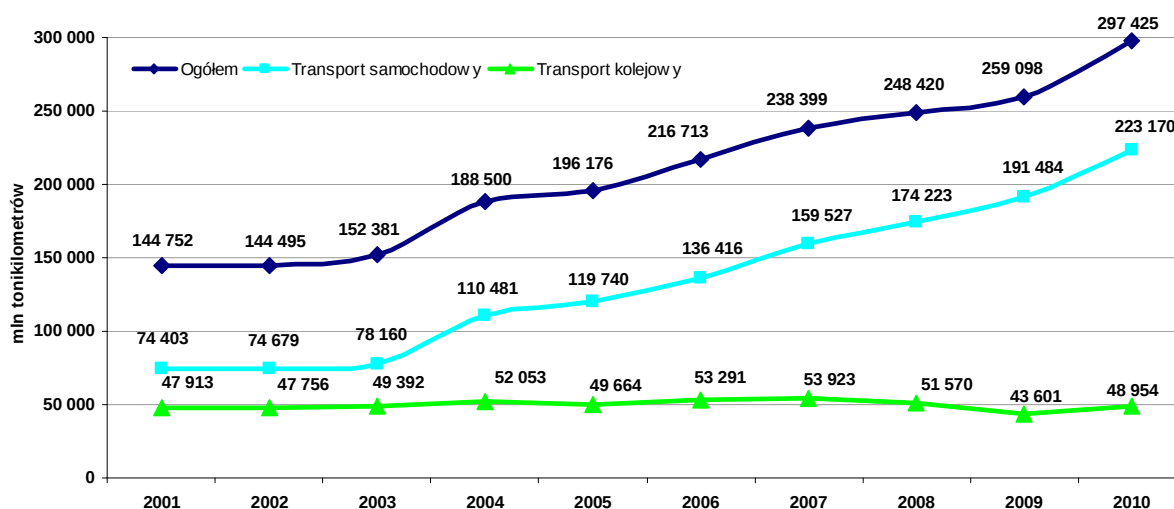
Rys. 13 Przewóz towarów transportem samochodowym i kolejowym w latach 2001-2010



/Źródło: opracowania własne UTK na podstawie danych GUS/

W 2010 roku nastąpił wzrost przewozów towarowych mierzony wykonaną pracą przewozową, który wyniósł 14,8%. W wielkościach bezwzględnych oznacza to wzrost o około 38,3 mld tonokilometrów. Najlepszy wynik osiągnął transport samochodowy, który w 2008 roku przekroczył próg 70%, a w 2010 - 75% udziału w rynku. Udział transportu kolejowego w dalszym ciągu spada. W 2010 roku wyniósł zaledwie 16,5%, o 16% mniej niż w 2001 roku.

Rys. 14 Praca przewozowa w transporcie samochodowym i kolejowym w latach 2001-2010



/Źródło: opracowania własne UTK na podstawie danych GUS/

W 2010 roku, w porównaniu z rokiem poprzednim, średnia odległość przewozu 1 tony ładunku transportem w Polsce wzrosła o 9km i wyniosła 159km. Ze względu na specyfikę przewozu największą średnią odległość przewozów odnotował transport lotniczy. Warty odnotowania zjawiskiem jest znaczący wzrost odległości na jakie transportowany jest ładunek w przewozach samochodowych, z 69,4km w 2001 roku do 144km w 2010 roku. W transporcie kolejowym średnia odległość przewozu 1 tony ładunku wyniosła 190km. Wydłużenie w porównaniu z rokiem 2009 średniej odległości przewozu w transporcie kolejowym o 11km, spowodowane było głównie znaczącym wzrostem zapotrzebowania na przewozy w komunikacji międzynarodowej. Przewozy te realizowane są głównie na duże odległości, w 2010 roku przekraczające 300km. Dla porównania średnia odległość w przewozach wewnątrz kraju wynosiła zaledwie 147km. Wysoki wskaźnik odległości posiadał transport rurociągowy, w 2010 roku wyniósł 430km.

3. Rynek przewozów osób transportem kolejowym.

3.1. Struktura podmiotowa polskiego rynku przewozów osób transportem kolejowym.

W 2010 roku kolejowe przewozy osób realizowało 13 przewoźników normalnotorowych, w tym:

pięć spółek będących własnością samorządów lokalnych:

- Przewozy Regionalne Sp. z o. o.,
- Koleje Mazowieckie - KM Sp. z o.o.,
- Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. w Warszawie,
- Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.,
- Koleje Dolnośląskie S.A.,

trzy spółki z tzw. Grupy PKP, tj.:

- PKP Intercity S.A.,
- PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.,
- PKP Cargo S.A. (przejazdy okazjonalne),

dwie spółki będące własnością koncernu DB:

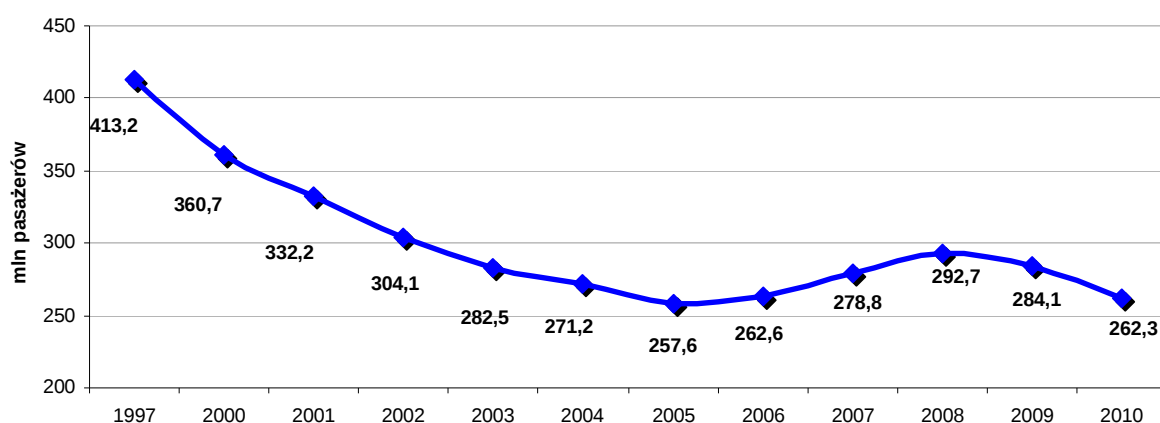
- DB Schenker Rail Polska S.A.,
- Usedomer Bäderbahn GmbH,

oraz przedsiębiorstwa:

- Arriva RP Sp. z o.o.,
- Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. (przejazdy okazjonalne),
- Freightliner PL Sp. z o.o. (przejazdy okazjonalne).

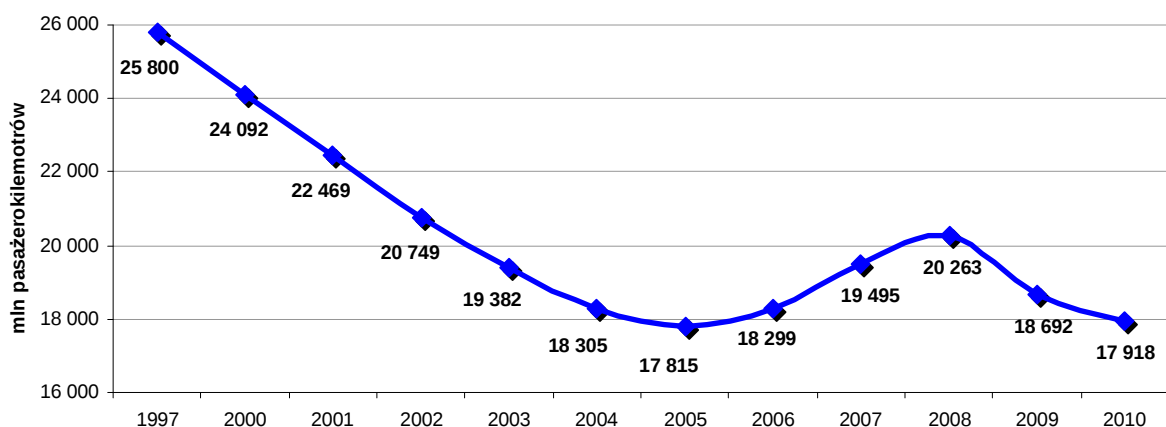
Trzech z ww. przedsiębiorców tj. PKP Cargo S.A., Freightliner PL Sp. z o.o. oraz Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. ograniczyły swoją działalność do okazjonalnego wykonywania przewozów, w związku z czym ich udział w rynku przewozów pasażerskich jest symboliczny. Jedynym przedsiębiorstwem, które w 2010 r. formalnie rozpoczęło działalność była spółka Arriva RP Sp. z o.o. Dodatkowo realizację przewozów pasażerskich deklarowało 17 przewoźników działających na sieci infrastruktury wąskotorowej. Większość zrealizowanych tras stanowiły przewozy turystyczne, uruchamiane głównie w okresie wakacyjnym. W 2010 roku przewoźnicy osób przewieźli łącznie 262,3 mln pasażerów, o 21,7 mln mniej niż w roku poprzednim. Spadek przewiezionej liczby pasażerów wyniósł 7,6%. W tym samym okresie przewoźnicy wykonali pracę będącą iloczynem liczby pasażerów przewiezionych w poszczególnych relacjach i odległości ich przejazdu równą 17 918 mln pasażerokilometrów (spadek o 4,1%).

Rys. 15 Liczba pasażerów w Polsce w latach 1997 – 2010



/Źródło: opracowania własne UTK/

Rys. 16 Praca przewozowa w przewozie pasażerów w latach 1997 – 2010

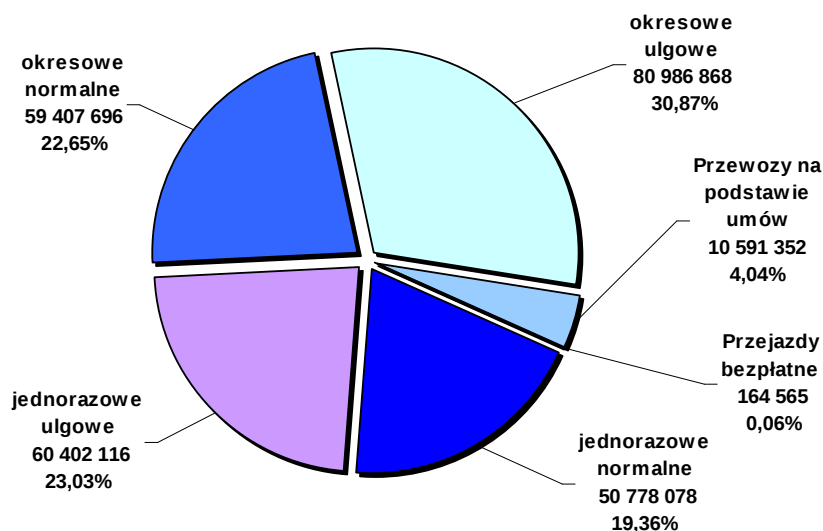


/Źródło: opracowania własne UTK/

W ogólnej liczbie przewiezionych osób, 564 tys. stanowili pasażerowie kolei wąskotorowych. Na sieci infrastruktury o prześwicie do 1435 mm wykonano 11,1 mln pasażerokilometrów. Łącznie uruchomiono około 14,7 tysiąca tras. Średnia odległość przewozów w tego typu przewozach wyniosła w 2010 roku 19,6km.

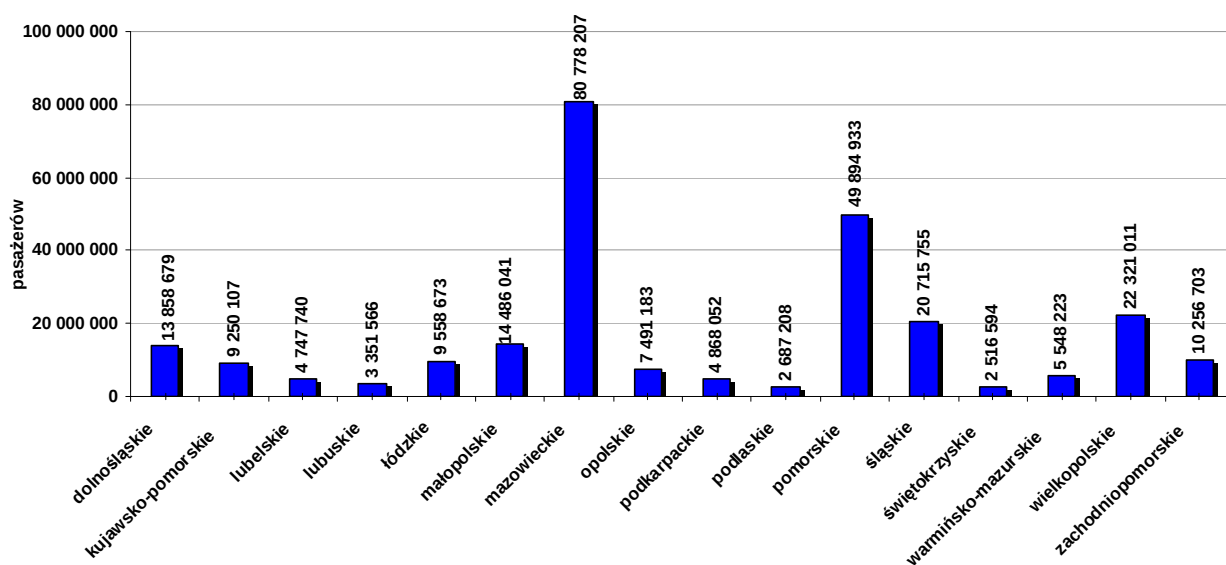
W 2010 roku 111,2 mln pasażerów podróżowało na podstawie biletu jednorazowego - 42,4% wszystkich zrealizowanych przejazdów. Pozostałą część stanowiły przejazdy na podstawie biletów okresowych - 53,5% (140,4 mln pasażerów) i przejazdy z realizacji umów z instytucjami oraz przejazdy bezpłatne - 4,1%.

Rys. 17 Liczba pasażerów z poszczególnymi rodzajami biletów w 2010 roku



/Źródło: opracowania własne UTK/

Rys. 18 Udział liczby pasażerów w poszczególnych województwach w 2010 roku (wg liczby odprawionych pasażerów)

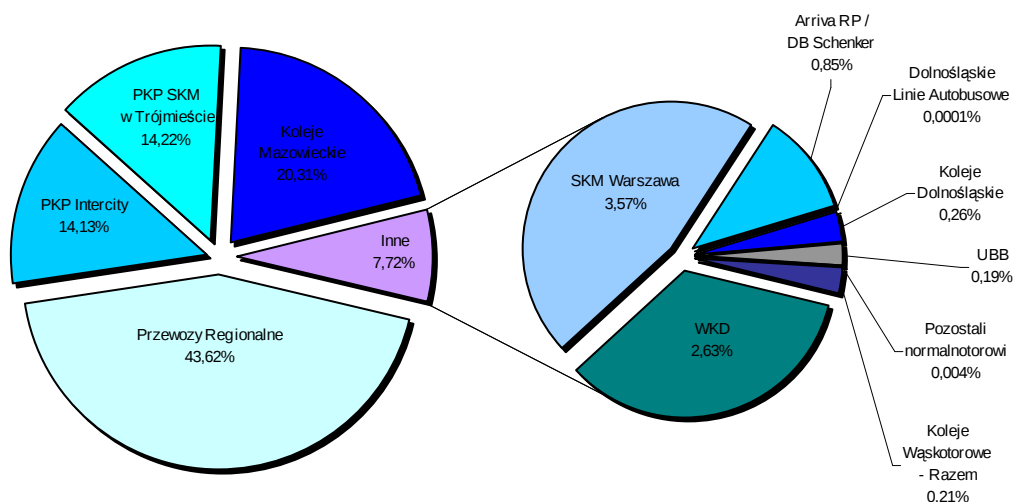


/Źródło: opracowania własne UTK/

Biorąc pod uwagę liczbę pasażerów odprawionych w poszczególnych województwach, największa rozpoczęła podróż w regionie mazowieckim – 80,778 mln. Stanowiło to ponad 30% wszystkich zrealizowanych przejazdów w 2010 roku. Największy spadek liczby pasażerów odnotowano w województwie dolnośląskim, gdzie wyniósł blisko 22,9%. Przewieziono 4,1 mln pasażerów mniej niż w roku 2009. Jedynym regionem, w którym zanotowano w 2010 roku wzrost liczby przewiezionych pasażerów było Mazowsze, głównie za sprawą koncentracji przewozów w aglomeracji warszawskiej oraz skutecznym włączeniu kolei do miejskiego systemu transportowego. Łącznie spółki: Koleje Mazowieckie, SKM Warszawa oraz WKD przetransportowały 69,5 mln pasażerów, o 2,7 mln więcej niż przed rokiem.

W 2010 roku największy udział w rynku mierzony przewiezioną liczbą pasażerów posiadały spółki samorządowe, w tym Przewozy Regionalne 43,6% oraz Koleje Mazowieckie 20,3%. Należy zaznaczyć, iż w spółkach samorządowych, przewozy pasażerów odbywają się w głównej mierze na krótkich odległościach. Średnia odległość przewozu 1 pasażera wyniosła 46,4km, o 6,7km więcej niż w roku 2009. Udział spółki PKP Intercity wg powyższego miernika wyniósł niespełna 14,1%.

Rys. 19 Udział przewoźników pasażerskich w rynku wg liczby pasażerów w 2010 roku

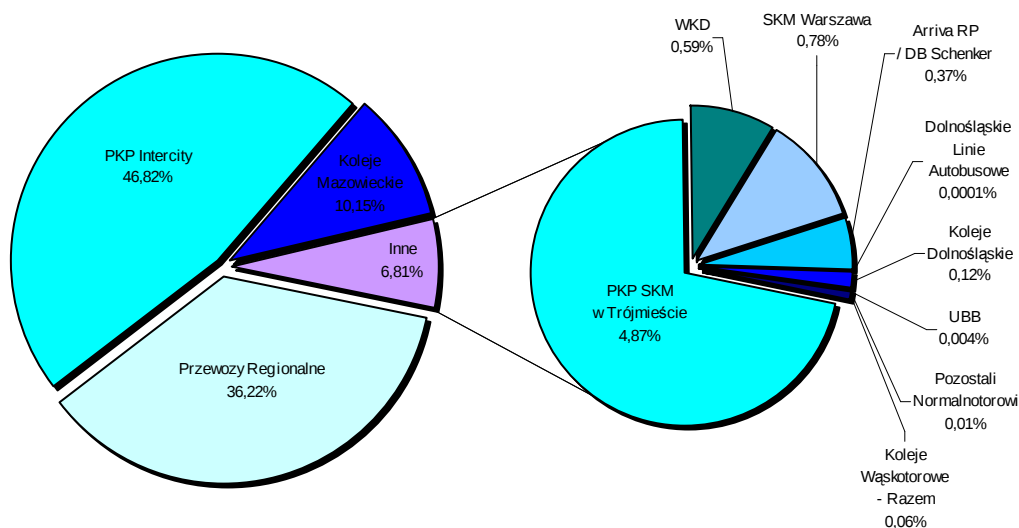


/Źródło: opracowania własne UTK/

Mierząc wskaźnikiem wykonanej pracy przewozowej największy udział posiadały spółki PKP Intercity 46,8% oraz Przewozy Regionalne 36,2%. Wysoki udział w rynku wykonanej pracy przewozowej spółki PKP Intercity, to zasługa realizacji przewozów na duże odległości. Średnia odległość przewozu jednego pasażera w tej spółce w 2010 roku wyniosła 226km o 29,3km więcej niż w roku poprzednim. Rosnący w ubiegłym roku

udział spółki Przewozy Regionalne to zarówno efekt wysokiego udziału przewiezionych pasażerów, jak i rozszerzenia oferty przewoźnika o segment przewozów dalekobieżnych międzywojewódzkich w ofercie „interREGIO”. Udział pozostałych spółek w wykonanej pracy przewozowej jest nieznaczny. Poza Kolejami Mazowieckimi (10,1%) oraz PKP SKM (4,9%) ich udział nie przekroczył 1%.

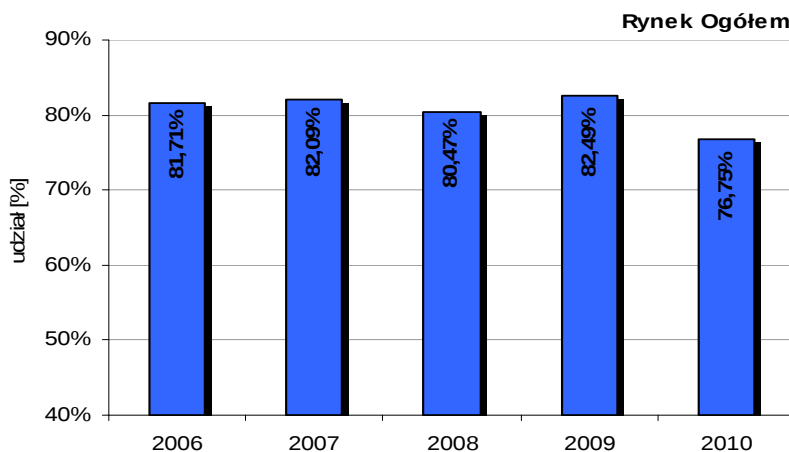
Rys. 20 Udział przewoźników pasażerskich w rynku wg pracy przewozowej w 2010 roku



/Źródło: opracowania własne UTK/

Znaczna część przewozów pasażerskich w Polsce realizowana jest na podstawie umów zawieranych przez organizatorów publicznego transportu kolejowego. Udział przewozów o tym charakterze w całości pracy przewozowej osiągnął w 2010 roku 76,75%, tj. o 5% mniej niż rok wcześniej. W ramach umów o świadczenie usług publicznych w 2010 roku wykonano pracę równą 13 751 mln pasażerokilometrów.

Rys. 21 Udział pracy przewozowej wykonanej na podstawie umów o świadczenie usług publicznych w latach 2006-2010



/Źródło: opracowania własne UTK/

W porównaniu z rokiem poprzednim wielkość pracy przewozowej wykonanej na podstawie umów z organizatorami zmniejszyła się o 10,8%, o 7% więcej, niż wyniósł spadek pracy przewozowej ogółem. Przekazanie w grudniu 2008 roku obsługi segmentu przewozów międzywojewódzkich spółce PKP Intercity spowodowało, że spółka znalazła się na pierwszym miejscu pod względem zrealizowanej pracy przewozowej, wykonując w ramach świadczenia usług publicznych 6 627 mln pasażerokilometrów.

Tabela 3 Świadczenie usług o charakterze użyteczności publicznej w 2010 roku

Liczba przewiezionych pasażerów [tys.]	Wykonana praca przewozowa [tys.pasażero-kilometrów]	Wykonana praca eksploatacyjna [km]	Wartość otrzymanych dotacji [mln zł]	Pokrycie kosztów przez dotację
REGIONALNE				
205 730,752	7 092 732,722	90 011 348	1 073,609	47,73%
MIĘDZYWOJEWÓDZKIE				
26 483,446	5 993 701,700	32 855 320	262,810	24,7%
MIĘDZYNARODOWE				
2 200,700	664 983,000	7 245 451	78,000	29,2%
234 414,898	13 751 417,422	130 112 119	1 414,419	39,01%

/Źródło: opracowania własne UTK/

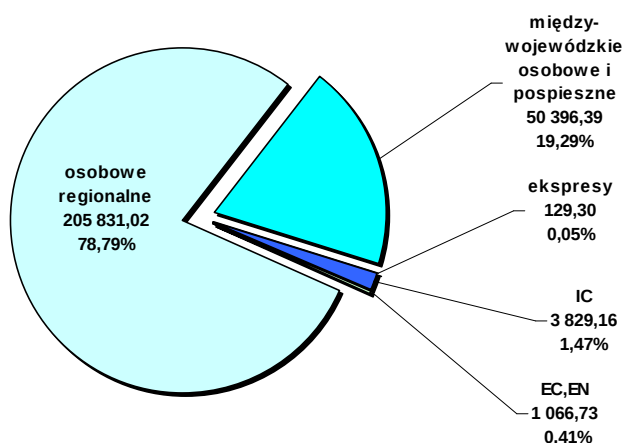
Łącznie w ramach usług o charakterze użyteczności publicznej przewieziono 234,4 mln pasażerów. Długość zrealizowanych tras przez przewoźników wyniosła 130,1 mln kilometrów. Stanowiło to udział w rynku przewozów kolejowych ogółem analogicznie równy: 89,3% i 88,6%. Wykonywanie usług o charakterze służby publicznej wiąże się z subwencjami otrzymywanymi przez przewoźników z budżetu państwa i budżetów samorządowych, stanowiącymi rekompensatę z tytułu wykonywania deficytowych przewozów. Łączna wysokość dotacji wyniosła 1 414,4 mln zł i w porównaniu z rokiem poprzednim wzrosła o 19,9%.

3.2. Struktura przedmiotowa polskiego rynku przewozów osób transportem kolejowym.

W 2010 roku jedynym segmentem rynku, który zanotował nieznaczny wzrost liczby przewiezionych pasażerów transportem kolejowym był rynek przewozów międzywojewódzkich. Przetransportowano 50,4 mln pasażerów, 2,1 mln więcej niż w 2009 roku. Przewozy realizowano głównie pociągami TLK „Twoje Linie Kolejowe” w ofercie PKP Intercity oraz „interRegio” Przewozów Regionalnych. Wzrost przewozów, w tym segmencie rynku wyniósł 4,4%. Wzrost zanotowano również w segmencie tzw. przewozów „biznesowych”, obejmujących pociągi spółki PKP Intercity - EuroNight

i Eurocity, który wyniósł 5,2%. W 2010 roku przewieziono pociągami tej kategorii 1,066 mln pasażerów. W dalszym ciągu spada liczba pasażerów realizujących przejazdy w pociągach regionalnych. Przewieziono 205,8 mln pasażerów, o 9,8% mniej niż w 2009 roku. W dalszym ciągu wyjątkiem od tej reguły są przewozy w województwie mazowieckim, gdzie zanotowano 4% wzrost liczby podróży.

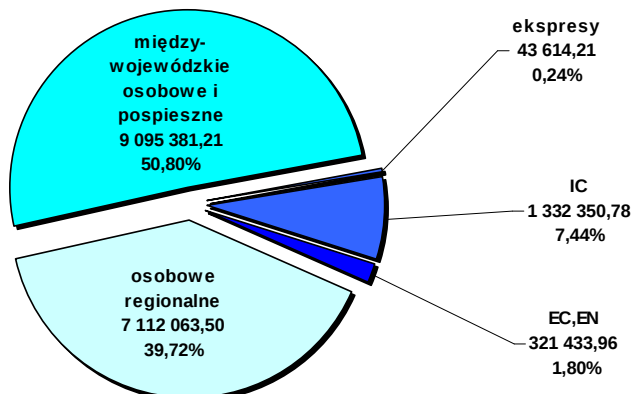
Rys. 22 Udział liczby pasażerów w poszczególnych pociągach (tys.pas./udział) w 2010 roku



/Źródło: opracowania własne UTK/

Wzrost przewozów w regionie mazowieckim w znacznej mierze związany jest ze zwiększającą się liczbą pasażerów podróżujących w obrębie aglomeracji warszawskiej. Znaczna część klientów wybiera kolej jako alternatywną, szybszą i wygodniejszą formę komunikacji, niż indywidualny drogowy środek transportu. Czynnikiem, który przedkłada się na wzrost przewozów w regionie mazowieckim jest m.in.: stosowana w porozumieniu z Zarządem Transportu Miejskiego oferta „wspólny bilet” na podróż pociągiem i komunikacją miejską.

Rys. 23 Udział pracy przewozowej w poszczególnych pociągach (tys.pas-km/udział) w 2010 roku



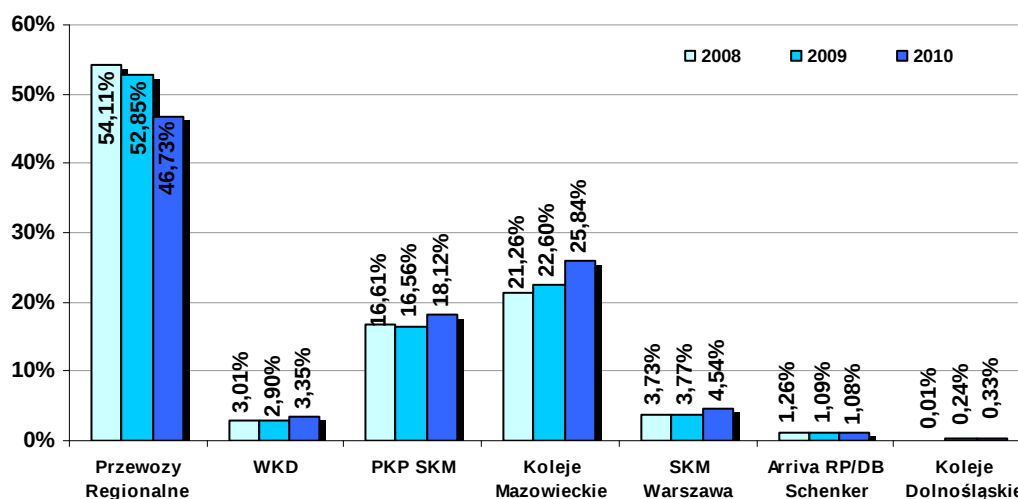
/Źródło: opracowania własne UTK/

W 2010 roku, spadek wykonanej pracy przewozowej, w dalszym ciągu najbardziej widoczny był w pociągach spółki PKP Intercity, która wykonała blisko 1 806 mln pasażerokilometrów mniej niż przed rokiem. Największy spadek dotyczył przewozów w pociągach ekspresowych i Intercity – 20,8% oraz międzywojewódzkich w ofercie TLK – 17,9%. Spadek liczby pasażerów oraz wykonanej pracy w pociągach ekspresowych spowodowany był włączeniem przez spółkę PKP Intercity tego rodzaju pociągów do oferty handlowej „Express Intercity”. Powyższe dane wykazane zostały w rubryce „IC”.

Ponad połowa wykonanej pracy przewozowej zrealizowana została w osobowych i pociągach przyspieszonych przewozach międzywojewódzkich. Łącznie wykonano 9 095 mln pasażerokilometrów, o 7% więcej niż w 2009 roku. W kategorii pociągów osobowych praca przewozowa była niższa o blisko 15%.

W segmencie przewozów regionalnych działalność realizowało 7 licencjonowanych przewoźników. W tym segmencie rynku największy udział, pomimo spadku o ponad 6%, w porównaniu do roku poprzedniego, posiadała spółka Przewozy Regionalne, której udział kształtował się na poziomie – 46,7%. Na drugim miejscu pod względem wielkości przewiezionej liczby pasażerów znalazła się spółka Koleje Mazowieckie – KM posiadająca ponad 25% rynku przewozów regionalnych. Przewoźnik w porównaniu z rokiem ubiegłym zanotował 3% wzrost przewozów.

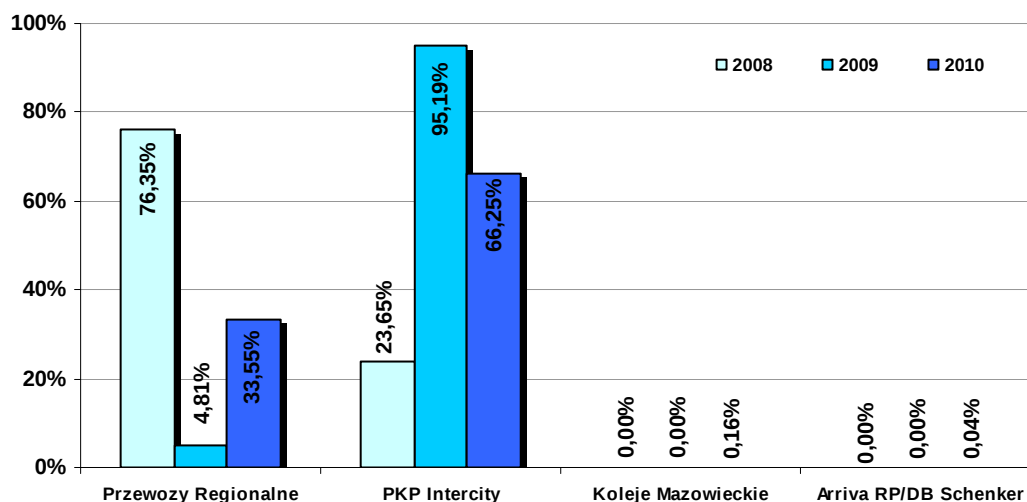
Rys. 24 Udział przewoźników w rynku przewozów regionalnych wg liczby pasażerów w 2010 roku



/Źródło: opracowania własne UTK/

W segmencie międzywojewódzkim przewozy realizowało 4 przewoźników. Największy udział posiadała spółka PKP Intercity – 66,25%. Na uwagę zasługuje wysoki udział spółki Przewozy Regionalne (ponad 35%) głównie dzięki rozszerzeniu oferty przewozów w pociągach „interREGIO”. Udział pozostałych przewoźników jest nieznaczny i nie przekroczył 0,2%.

Rys. 25 Udział przewoźników w rynku przewozów międzywojewódzkich wg liczby pasażerów w 2010 roku



/Źródło: opracowania własne UTK/

Średnia odległość przewozu 1 pasażera w 2010 roku wyniosła 68,3km. W porównaniu z rokiem poprzednim spadła o 1,1km. Należy zaznaczyć, iż nieznacznie zmniejszyła się średnia odległość w przewozach regionalnych o ok. 2,4km. Świadczy to o wzroście zainteresowania przewozami w aglomeracjach głównie na krótkich odległościach nie przekraczających 25 kilometrów.

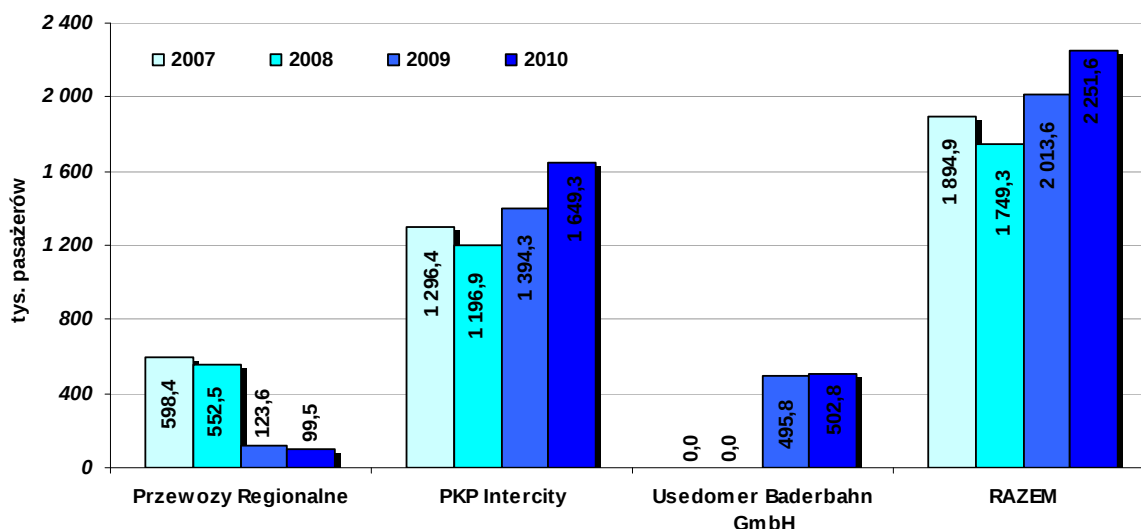
3.3. Przewozy międzynarodowe.

W 2010 roku przewozy osób w relacjach międzynarodowych realizowało 3 przewoźników kolejowych:

- PKP Intercity S.A. – pociągi dalekobieżne (w tym Eurocity, EuroNight);
- „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. – pociągi przygraniczne oraz InterRegio;
- Usedomer Badebahn GmbH – pociągi przygraniczne w relacji Świnoujście Centrum – granica państwa – (Albeck).

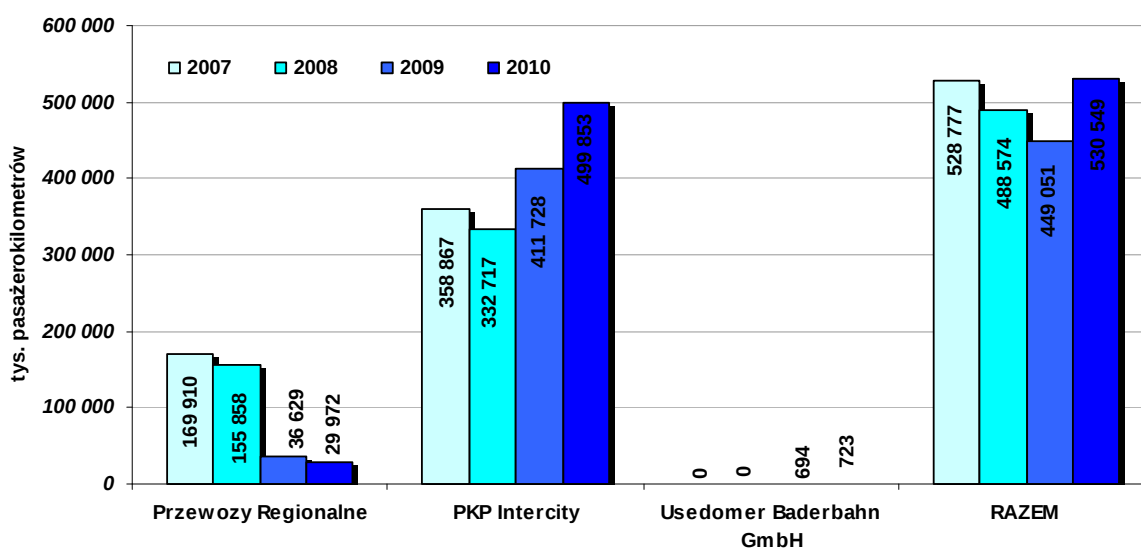
W 2010 roku w komunikacji międzynarodowej przewieziono 2,25 mln pasażerów, o 238 tysięcy więcej niż w roku poprzednim (wzrost o 11,8%). Jednocześnie wykonano pracę przewozową wyrażoną w pasażerokilometrach równą 530,5 mln. Wzrost mierzony tym miernikiem wyniósł 18,1%.

Rys. 26 Liczba pasażerów w komunikacji międzynarodowej w latach 2007-2010



/Źródło: opracowania własne UTK/

Rys. 27 Praca przewozowa w komunikacji międzynarodowej w latach 2007-2010

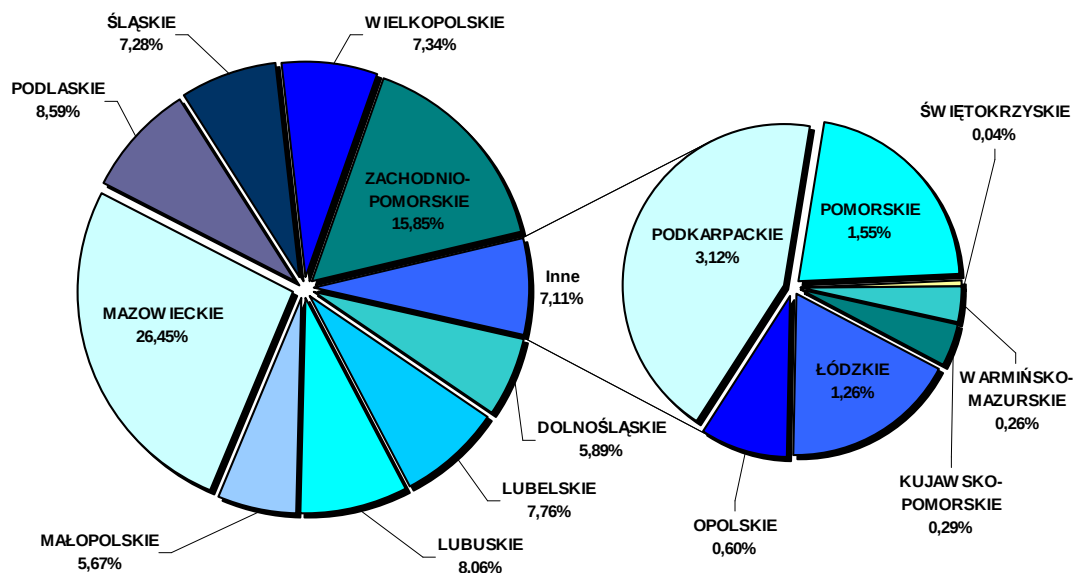


/Źródło: opracowania własne UTK/

Wzrost liczby pasażerów w latach 2009-2010, o 15,1%, był między innymi efektem rozpoczęcia działalności niemieckiego przewoźnika UBB, który realizował przewozy w Polsce na 1400 metrowym, zlokalizowanym w województwie zachodniopomorskim przygranicznym odcinku linii. Ze względu na nieznaczną długość infrastruktury, po której odbywały się przewozy, wpływ działalności tej spółki na wielkość pracy przewozowej w Polsce jest minimalny. Udział spółki mierzony tym miernikiem nie przekroczył 0,15%. Należy zaznaczyć, iż udział przewiezionych pasażerów w komunikacji międzynarodowej jest w dalszym ciągu marginalny. Na koniec 2010 roku wyniósł zaledwie 0,9%. Biorąc

pod uwagę dość duże odległości na jakie odbywają się przejazdy międzynarodowe, udział w wykonanej pracy przewozowej kształtował się na poziomie 2,9%.

Rys. 28 Udział województw wg liczby pasażerów rozpoczynających podróż w relacjach międzynarodowych w 2010 roku



/Źródło: opracowania własne UTK/

Biorąc pod uwagę miejsce rozpoczęcia podróży w Polsce największy odsetek stanowiły przejazdy z województwa mazowieckiego – 26,5% oraz zachodniopomorskiego – 15,8%. Udział pozostałych województw nie przekroczył 10%.

W 2010 roku, największa liczba pasażerów odbyła podróż w relacjach z i do Niemiec. Analogicznie przewozy te stanowiły 57,6% oraz 52,8%. Drugim pod względem wielkości były przejazdy do Białorusi (przyjazd – 14,9%, wyjazd – 17,5%), Ukrainę 9,4% i 6,5% oraz Czechy 8,6% i 7,7%.

3.4. Ocena jakości usług przewozu osób transportem kolejowym.

W 2010 roku przewoźnicy uruchomili łącznie 1,501 mln tras pociągów. W tej licznie 89,1% stanowiły relacje regionalne, 7,7% międzywojewódzkie oraz 3,2% międzynarodowe. W ogólnej liczbie uruchamianych pociągów blisko 370,9 tys. dotarła do stacji docelowej z opóźnieniem. Największy odsetek składów opóźnionych odnotowano w przewozach międzynarodowych – 46,2% oraz w przewozach międzywojewódzkich – 31,5%. Najniższy w przewozach regionalnych – 24%.

Tabela 4 Struktura opóźnień pociągów w 2010 roku

Nazwa przewoźnika	Liczba pociągów opóźnionych na przybyciu			Łączny czas opóźnień [godz.]	Punktualność na przybyciu [%]	Liczba pociągów odwołanych
	do 60 min.	od 61 do 119 min.	powyżej 120 min.			
Warszawska Kolej Dojazdowa	164	0	0	57,3	99,6%	55
Koleje Dolnośląskie	2 040	129	64	1 974	89,6%	1 076
Szybka Kolej Miejska	4 549	408	62	1 728,3	87,3%	301
Arriva RP	830	53	14	311	60,1%	177
Przewozy Regionalne	280 244	5 567	2 030	57 871	67,1%	18 280
DB Schenker Rail Polska	6 131	188	53	1 460	84,2%	642
UBB	421	0	0	–	97,6%	96
PKP SKM w Trójmieście	2 271	95	25	765,2	97,3%	78
Koleje Mazowieckie KM	27 914	1 446	411	11 202	86,7%	454
PKP Intercity	30 827	3 588	1 370	19 581	69,2%	0
Razem	355 391	11 474	4 029	94 949,8	74,7%	21 159

/Źródło: opracowania własne UTK/

W ogólnej liczbie składów, które nie dotarły do celu na czas, 96% stanowiły pociągi opóźnione do 1 godziny. Łączny czas opóźnień pociągów wyniósł 94,9 tysiąca godzin, co w przeliczeniu na 1 pociąg stanowiło ok. 15 minut. Punktualność pociągów na przybyciu wyniosła 74,7%. Przewoźnicy w 2010 roku odwołali 21,159 tys. pociągów (1,4% wszystkich uruchomionych). Najniższy wskaźnik spóźnień odnotowano w przewozach regionalnych. Średnio pociągi docierały do stacji docelowej z 13 minutowym opóźnieniem. W przewozach międzywojewódzkich czas ten wyniósł około 28 min., a w międzynarodowych 25 minut. Do analizy wskaźnika liczby oraz czasu opóźnień przyjęto wyłącznie opóźnienia pociągów do stacji docelowej przekraczające 5 minut. Wskaźnik punktualności na przybyciu jest ilorazem liczby pociągów, które dotarły do stacji docelowej o czasie (w tym opóźnionych do 5 minut) i liczby wszystkich uruchomionych pociągów przez poszczególnych przewoźników.

Łącznie przewoźnicy pasażerscy prowadzili 1 171 kas biletowych, z czego 83% stanowiły kasy spółek PKP Intercity oraz Przewozy Regionalne. Należy zauważyć, iż coraz częściej sprzedaż biletów realizowana jest za pośrednictwem samoobsługowych stacjonarnych automatów biletowych. Ich łączna liczba w 2010 roku wyniosła 85 sztuk. Dodatkowo realizowano sprzedaż bezpośrednio w pociągach, za pośrednictwem mobilnych automatów biletowych (653 sztuk) oraz przenośnych terminali (1550 sztuk), głównie

w spółkach PKP Intercity oraz Przewozy Regionalne. Czterech przewoźników oferowało zakup lub rezerwację biletów za pośrednictwem drogi elektronicznej.

Obecna struktura dystrybucji biletów w dalszym ciągu nie spełnia w pełni oczekiwań klientów. Dużym mankamentem jest brak wystarczającej liczby punktów sprzedaży oraz brak możliwości dokonania płatności kartą. Pozytywnym aspektem jest możliwość zakupu biletu oraz rezerwacji miejsc za pośrednictwem mediów elektronicznych, głównie za pośrednictwem stron internetowych. Dodatkowo dwóch przewoźników regionalnych, w tym Arriva RP oraz WKD Warszawa zapewniają możliwość zakupu biletu za pośrednictwem telefonu komórkowego w usługach „moBILET” oraz „MPAY”. Pozytywnie należy również ocenić rozbudowę sieci stacjonarnych automatów biletowych, ułatwiających zakup biletów głównie w ruchu regionalnym. Bardzo ważnym elementem obsługi pasażera stało się również wyposażenie drużyn konduktorskich w mobilne terminale biletowe, zapewniające zarówno sprzedaż biletu jak i dokonanie płatności kartą płatniczą.

3.5. Struktura taboru będącego w dyspozycji przewoźników osób.

Analiza ilostanu taboru będącego w posiadaniu przewoźników pasażerskich w latach 2009-2010 wykazuje nieznaczny wzrost liczby lokomotyw (2,2%), elektrycznych zespołów trakcyjnych (0,9%) oraz autobusów szynowych (19%). W 2010 roku w porównaniu do roku poprzedniego nastąpił natomiast spadek liczby wagonów pasażerskich z 7 921 do 7 900 sztuk (-0,3%). W ogólnej liczbie uwzględniono wagony w elektrycznych zespołach trakcyjnych, których liczba na koniec 2010 roku wyniosła 4 037 sztuk. Biorąc pod uwagę tabor wagonowy z wyłączeniem wchodzącego w skład zespołów trakcyjnych, jego liczba na koniec ubiegłego roku wyniosła 3 863 sztuk, czyli o około 5% mniej niż w roku 2009.

Biorąc pod uwagę tabor trakcyjny będący w dyspozycji przewoźników osób, największy odsetek około 54% stanowiły lokomotywy elektryczne EU07 (168 sztuk) oraz EP07 (157 sztuk) o prędkości konstrukcyjnej 125 km/h. W dalszym ciągu udział lokomotyw o prędkości umożliwiającej realizację przewozów z prędkością 160 km/h jest nieznaczny i wyniósł zaledwie 9,5%. Ilostan tego rodzaju taboru wyniósł 57 sztuk, głównie serii EP05, EP08, EP09. Dodatkowo, spółka PKP Intercity dysponuje 10 lokomotywami serii EU44, umożliwiającymi realizację przewozów z prędkością do 230 km/h. Wśród elektrycznych zespołów trakcyjnych dominują jednostki EN57, ich łączna liczba na koniec 2010 roku wyniosła 1 042 sztuk. Maksymalna prędkość tego typu pojazdów trakcyjnych nie przekracza 110 km/h. Analizując ilostan wagonów pasażerskich blisko 57% stanowiły wagony typu 111A i 112A pozwalające na realizację przewozów z prędkością 120-160 km/h.

4. Rynek przewozów towarowych transportem kolejowym.

4.1. Struktura podmiotowa polskiego rynku przewozów towarowych.

W 2010 roku licencjonowane przewozy towarowe realizowało 40 przedsiębiorców, w tym na liniach normalnotorowych 39 przewoźników oraz na linii szerokotorowej o prześwicie 1520mm jeden. Licencjonowaną działalność przewozową realizowały:

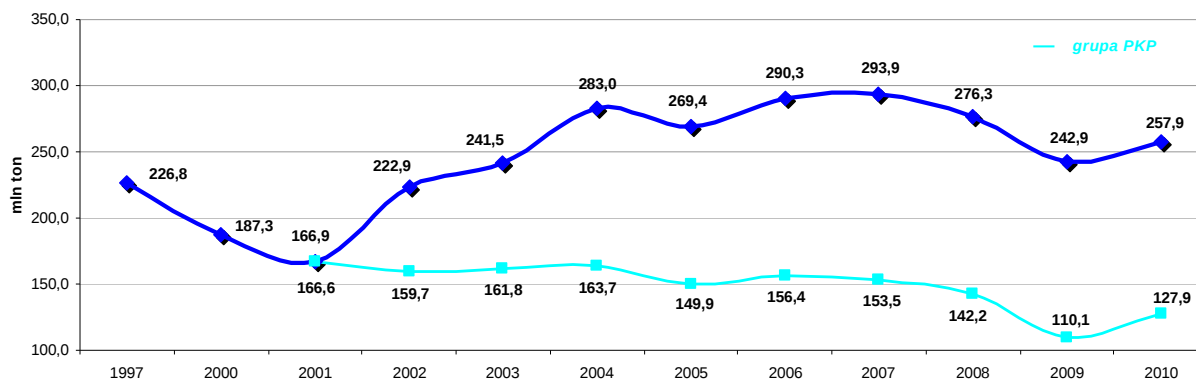
- trzy spółki tzw. Grupy PKP: PKP Cargo S.A., PKP LHS Sp. z o.o. (na wydzielonej organizacyjnie linii szerokotorowej) oraz PKP Energetyka Sp. z o.o. (przewozy wyłącznie na własne potrzeby utrzymaniowo-naprawcze infrastruktury energetycznej),
- sześć spółek Grupy CTL: CTL LOGISTICS S.A., CTL Rail Sp. z o.o., CTL Train Sp. z o.o., X-TRAIN Sp. z o.o., CTL Express Sp. z o.o., CTL Reggio Sp. z o.o.,
- sześć spółek Grupy DB Schenker: DB Schenker Rail Polska S.A., DB Schenker Rail SPEDKOL Sp. z o.o., DB Schenker Rail Zabrze S.A., DB Schenker Rail COALTRAN Sp. z o.o., NZTK Wola Sp. z o.o., DB Schenker Rail Rybnik S.A.,
- osiemnastu przewoźników towarowych: PUK KOLPREM Sp. z o.o., POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o.o., LOTOS KOLEJ Sp. z o.o., TRANSODA Sp. z o.o., KP "KOTLARNIA" S.A., ZIK Sandomierz S.J., RAIL POLSKA Sp. z o.o., KOLEJ BAŁTYCKA S.A., ORLEN KOL-TRANS Sp. z o.o., GATX Rail Poland Sp. z o.o., EURONAFT TRZEBINIA Sp. z o.o., Lubelski Węgiel Bogdanka S.A., PTK Kołtar Tarnów Sp. z o.o., STK Wrocław S.A., MAJKOLTRANS Sp. z o.o., Freightliner PL Sp. z o.o., Hagans Logistics Sp. z o.o., ITL Polska Sp. z o.o. oraz CEMET S.A.,
- sześć spółek realizujących wyłącznie przewozy bezpośrednio związane z budową, utrzymaniem i modernizacją infrastruktury kolejowej: DOLKOM Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Warszawa Sp. z o.o., Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o., PNiUIK w Krakowie Sp. z o.o., PRKiI Wrocław S.A., PRK KRAKÓW S.A..

Dodatkowo na liniach wąskotorowych, działalność polegającą na przewozie towarów realizowało 6 przewoźników.

Ubiegły rok przyniósł widoczne ożywienie na rynku kolejowych przewozów towarowych. Łącznie w 2010 roku przetransportowano 257,9 mln ton ładunków i wykonano pracę przewozową równą 48 954 mln tonokilometrów. W stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego stanowi to wzrost przewiezionej masy ładunków o 6,15% i pracy przewozowej wyrażonej w tonokilometrach o 12,3%. Dynamiczny wzrost przewozów to w głównej mierze zasługa zwiększonej wymiany handlowej pomiędzy

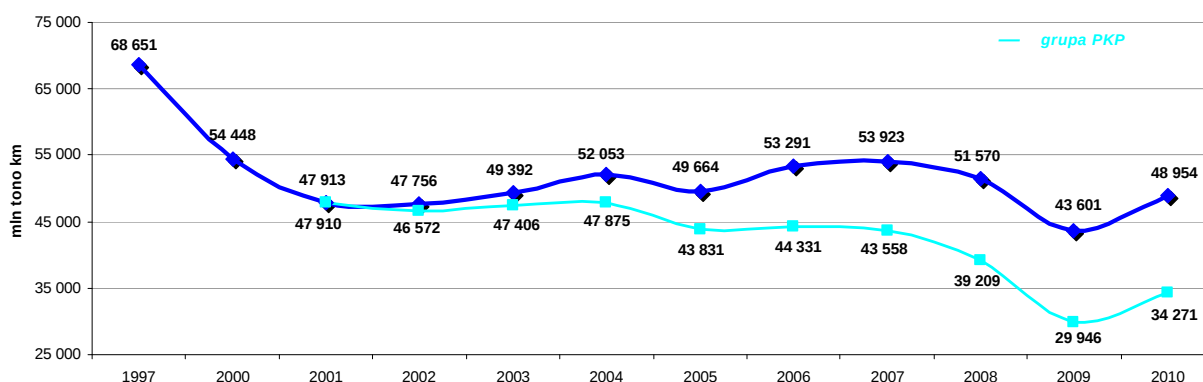
krajami, co spowodowało wzrost zapotrzebowania na usługi kolejowe w komunikacji międzynarodowej. Ten segment rynku zanotował dynamiczny wzrost analogicznie rzędu 30,4% i 39,7%.

Rys. 29 Przewozy towarów koleją w Polsce w latach 1997 – 2010



/Źródło: opracowania własne UTK/

Rys. 30 Praca przewozowa w transporcie towarów koleją w Polsce w latach 1997 – 2010



/Źródło: opracowania własne UTK/

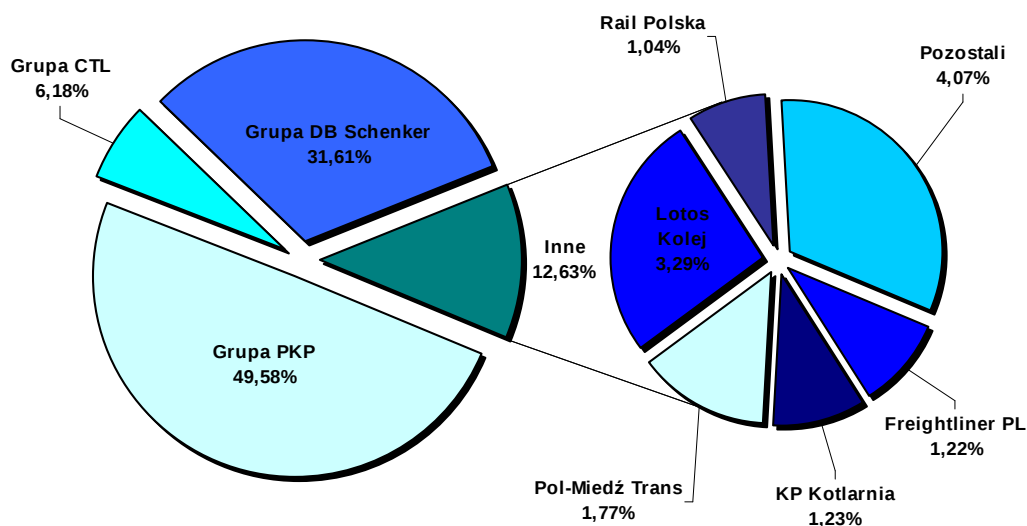
W 2010 roku w dalszym ciągu dominującą pozycję na polskim rynku posiadały spółki Grupy PKP, które przewiozły 127,9 mln ton towarów, wykonując pracę przewozową na poziomie 34 270 mln tonokilometrów. Należy zauważyć, iż w porównaniu z rokiem poprzednim spółki te zanotowały znaczący wzrost przewozów, analogicznie o 16,1% i 14,4%. Na koniec 2010 roku udział tych spółek w rynku przewozowym wyniósł odpowiednio 49,6% oraz 70%. Wśród pozostałych przewoźników największy udział w rynku wg przewiezionej masy, jak i wykonanej pracy przewozowej, posiadały spółki grupy kapitałowej DB Schenker. Udział ten wyniósł odpowiednio 31,6% i 7,8%.

Największy spadek przewozów w 2010 roku zanotowali przewoźnicy z Grupy kapitałowej CTL. Przetransportowali ponad milion ton mniej niż przed rokiem (-5,9%). Spadek pracy przewozowej przekroczył 10%. Spadek przetransportowanej masy dotyczył również spółek Grupy DB Schenker. W 2010 roku wyniósł 6,9%. Przewieziono 6 mln ton

mniej niż w 2009 roku. W dalszym ciągu dynamiczny wzrost przewozów notują spółki realizujące wyłącznie przewozy w określonym segmencie rynku lub powiązane kapitałowo z firmami produkcyjnymi. Jednym z przykładów jest spółka Lotos Kolej, realizująca przewozy paliw oraz wyrobów pochodzących z ropy naftowej. Spółka przewiozła w 2010 roku o 40,4% większą masę ładunków i wykonała pracę o 38,3% większą niż w roku 2009. Na uwagę zasługuje fakt, iż po okresie spadków w latach 2003-2009 udziałów spółek Grupy PKP, w roku 2010 nastąpiło odwrócenie tej tendencji. W 2010 roku spółki zwiększyły wolumen przewozów, jak i udział w rynku zarówno w masie przetransportowanych ładunków, jak i wykonanej pracy przewozowej, analogicznie o 4,3% i 1,3%. Dynamiczny wzrost zanotowała spółka PKP LHS realizująca przewozy na organizacyjnie wyodrębnionej linii szerokotorowej. W porównaniu z rokiem 2009 wzrost przewozów wyniósł ponad 50%. Spółka zwiększyła udział w rynku do 3,3% (wg masy) oraz 5,6% (wg pracy).

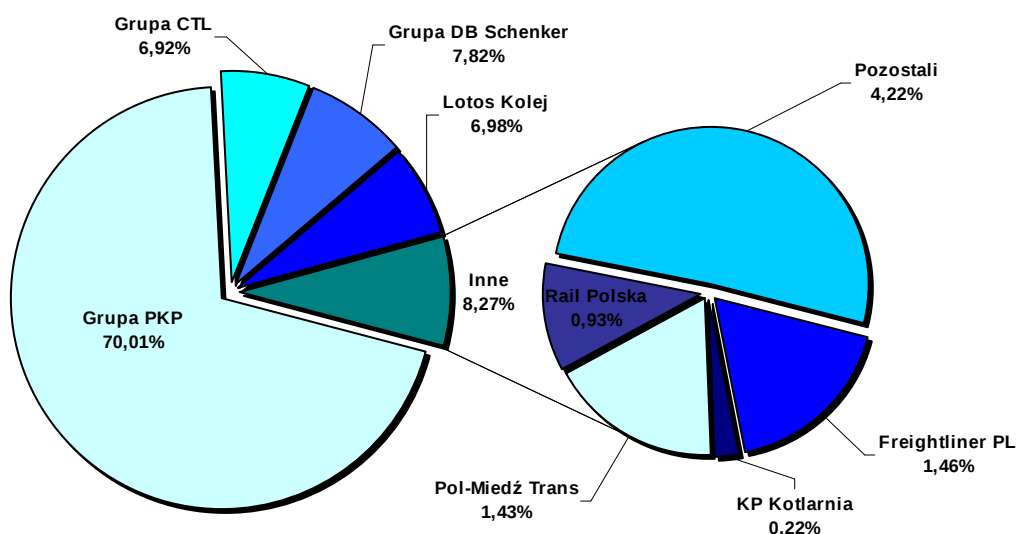
Dynamiczny wzrost udziałów w rynku notuje spółka Lotos Kolej, główny gracz na rynku przewozów paliw oraz produktów rafinacji ropy naftowej. Spółka przewiozła 8,5 mln ton towarów i wykonała 3,4 mld tonokilometrów. Na koniec 2010 roku uzyskała 3,3% udział w rynku przewiezionej masy i blisko 7% mierzonego wykonaną pracą netto.

Rys. 31 Udział przewoźników w rynku wg masy przewiezionych ładunków w 2010 roku



/Źródło: opracowania własne UTK/

Rys. 32 Udział przewoźników w rynku wg pracy przewozowej w 2010 roku



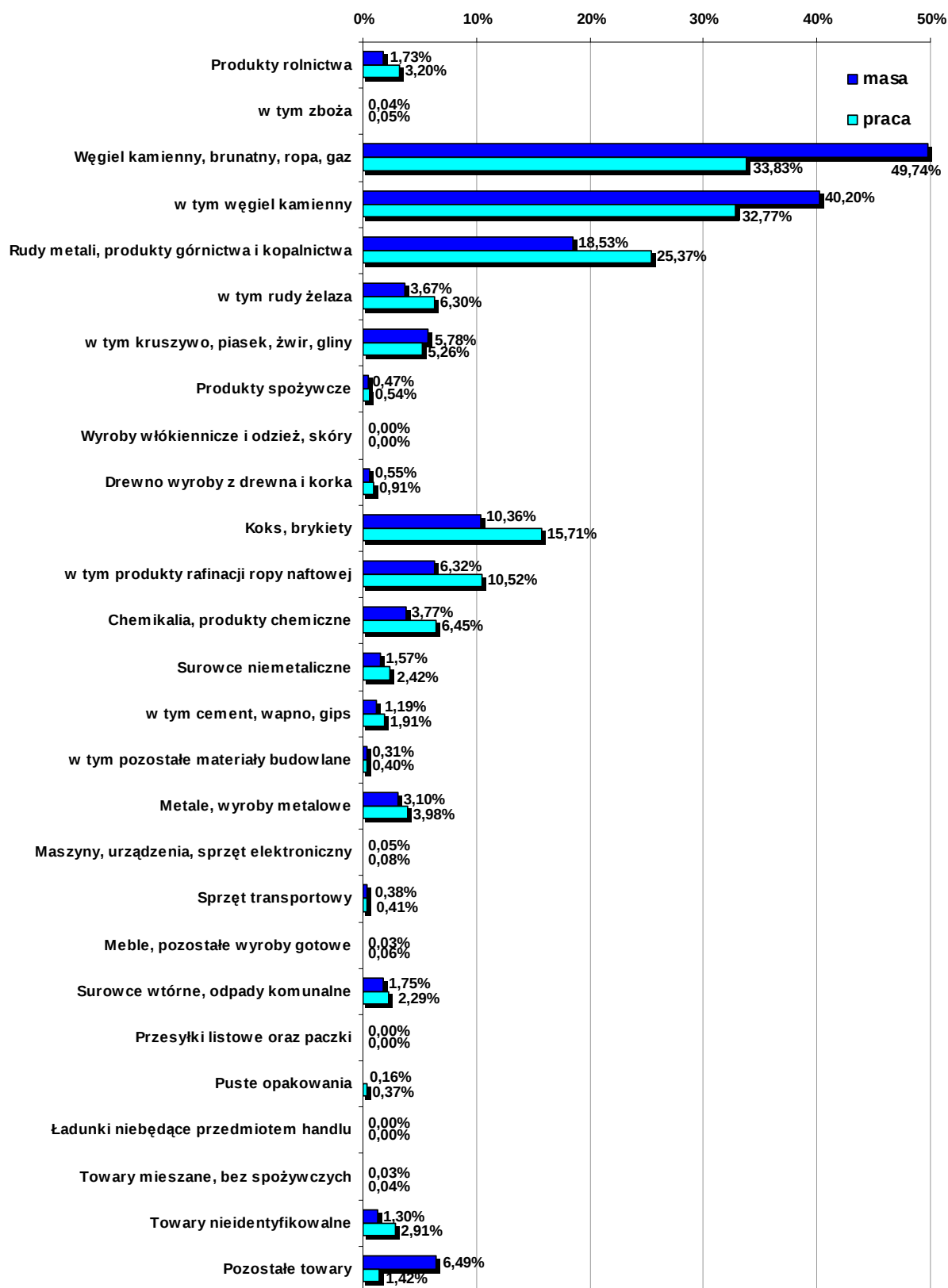
/Źródło: opracowania własne UTK/

4.2. Struktura przedmiotowa polskiego rynku przewozów towarowych.

Polski transport kolejowy to w dalszym ciągu przewoży surowców m.in. węgla kamiennego 40,2% (całości przewiezionej masy ładunków) oraz rud metali, wyrobów górnictwa i kopalnictwa, w tym kruszyw piasku i żwiru 18,5%. Należy zaznaczyć, iż udział tych ładunków w transporcie kolejowym dynamicznie spada. Według przeprowadzonych analiz struktury masy ładunków przewożonych polskim transportem kolejowym, w dalszym ciągu najwyższy udział posiadał przewóz węgla kamiennego. Należy zaznaczyć, iż przewozy tego surowca zanotowały spory spadek. W 2010 roku przetransportowano 103,7 mln ton węgla, o 17,6 mln mniej niż przed rokiem. Spory spadek dotyczył również przewozów kruszyw, piasku, żwiru – blisko 48%.

Największą dynamikę wzrostową mierzoną przewiezioną masą ładunków, w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego, zanotowały przewozy drewna i wyrobów pochodnych – 31%, produktów rolnictwa – 27%, w tym zbóż 32%, produktów chemicznych – 19% oraz rud metali – 18%. Biorąc pod uwagę wskaźniki pracy przewozowej największą pracę wykonali przewoźnicy wykonujący przewóz węgla kamiennego, brunatnego, ropy i gazu – 33,8% (16,5 mld tonokilometrów) oraz rud metali i produktów górnictwa i kopalnictwa 25,4% (12,4 mld tonokilometrów). Największy wzrost wykonanej pracy odnotowano w przewozach rud żelaza – 50,6%, produktów rolnictwa – 39,1%, pustych opakowań – 33,7%, rud metali produktów górnictwa i kopalnictwa – 26,5%, produktów chemicznych – 19,9%.

Rys. 33 Udział % w przewozie grup towarowych w 2010 roku

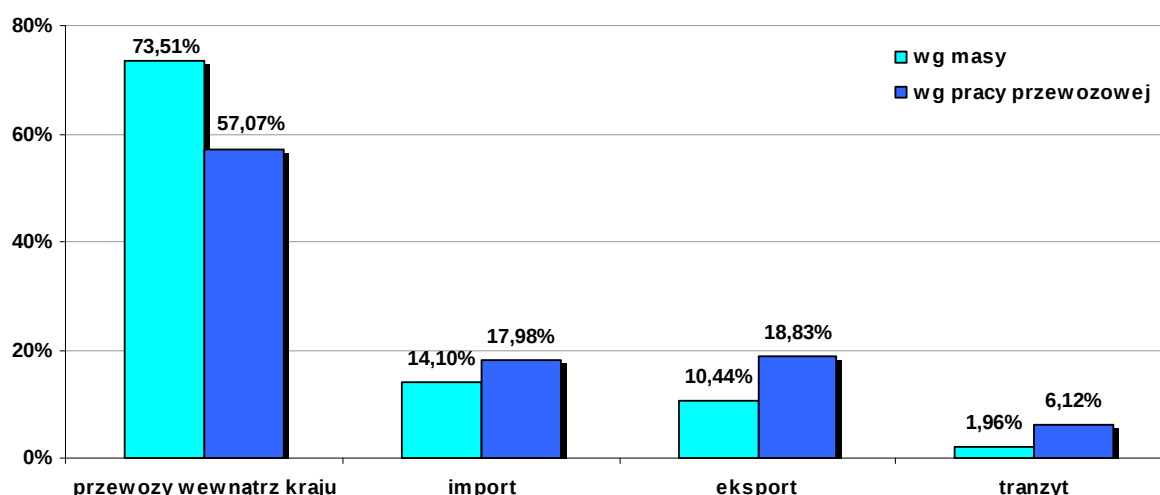


/Źródło: opracowania własne UTK/

4.3. Przewozy w komunikacji międzynarodowej.

W 2010 roku międzynarodowe przewozy ładunków koleją realizowało 15 licencjonowanych przewoźników. W 2010 roku w relacjach międzynarodowych przewieziono ogółem 68,3 mln ton masy ładunkowej i wykonano pracę przewozową na poziomie 21 mld tonokilometrów. Ten segment rynku zanotował dynamiczny wzrost analogicznie rzędu 30,4% i 39,7%. Ponad 53% komunikacji międzynarodowej stanowiły ładunki z importu. W dalszym ciągu zwraca uwagę bardzo niski poziom przewozów w relacjach tranzytowych i to pomimo dogodnego położenia geograficznego Polski. Udział tego segmentu rynku w przewozach międzynarodowych masy towarowej wyniósł zaledwie 7%, a w całym rynku kolejowym niespełna 2%.

Rys. 34 Udział przewozów międzynarodowych wg masy i pracy przewozowej w 2010 roku



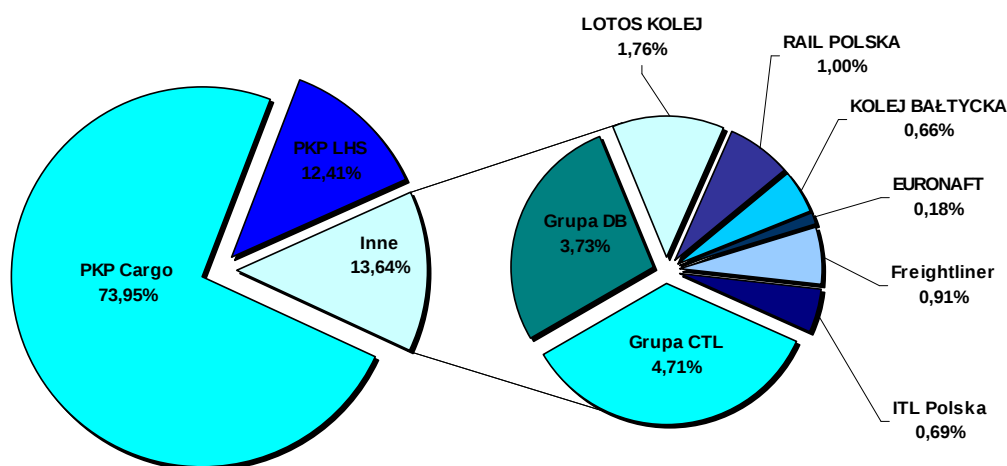
/Źródło: opracowania własne UTK/

W 2010 roku największy wzrost zanotował tranzyt, mierzony przewiezioną masą – 55,6% oraz wykonaną pracą przewozową – 43,4%. Dynamiczny wzrost zanotowały również przewozy koleją w eksporcie i imporcie odpowiednio o: 33,4% i 45,3% oraz 25,4% i 33,2%. Przewozy kolejowe realizowane w relacjach wewnątrz kraju, odnotowały w analogicznym okresie nieznaczny spadek. Przewieziono 1 mln ton mniej niż przed rokiem, spadek o 0,5% i wykonano pracę mniejszą o 623 mln tonokilometrów, spadek o 2,2%.

Największą masę ładunków przewieziono w imporcie – 36,3 mln ton, co stanowiło 53,2% przewozów w relacjach międzynarodowych. Zdecydowanie najgorszy wynik zanotował tranzyt. Przewieziono w tych relacjach zaledwie 5 mln ton ładunków. Największą pracę przewozową wykonano w eksporcie – 9,2 mld tonokilometrów, co stanowiło 43,9% oraz imporcie – 41,9%.

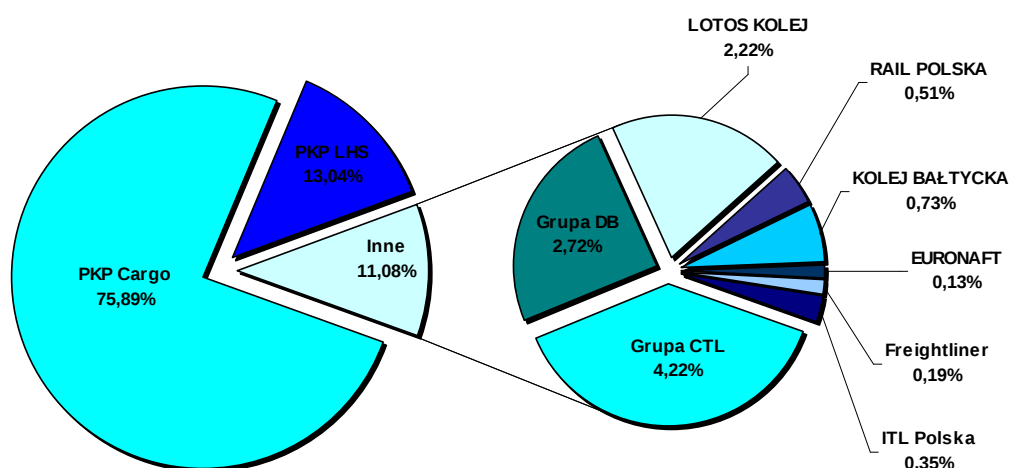
W tym segmencie rynku, w dalszym ciągu najwyższy udział posiadały spółki grupy PKP, który od kilku lat oscyluje na poziomie 85-90%. Należy zaznaczyć, iż udział przewoźników spoza grupy PKP w ostatnich latach znacząco się nie zmienił. W 2010 roku wyniósł 86,3% wg masy oraz 88,9% wg pracy. Wśród pozostałych przewoźników największą część rynku posiadały spółki grup kapitałowych CTL i DB Schenker, analogicznie 4,7% i 4,2% oraz Lotos Kolej 1,7% i 2,2%. Udział pozostałych spółek nie przekroczył 1%.

Rys. 35 Udział przewoźników w komunikacji międzynarodowej w 2010 roku (wg masy)



/Źródło: opracowania własne UTK/

Rys. 36 Udział przewoźników w komunikacji międzynarodowej w 2010 roku (wg pracy)

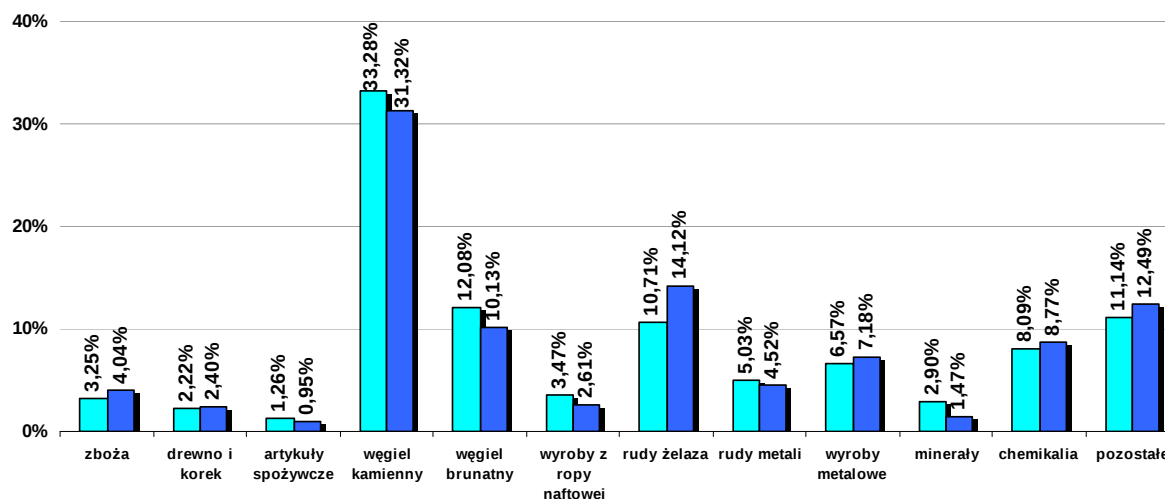


/Źródło: opracowania własne UTK/

Analizując strukturę przedmiotową w przewozach międzynarodowych, należy zwrócić uwagę na znaczący udział przewozów węgla kamiennego. W 2010 roku

przetransportowano łącznie 22,7 mln ton tego ładunku, z czego blisko 12,1 mln stanowił import głównie z Rosji oraz krajów Europy Wschodniej. Pozostałą część stanowił eksport głównie do Niemiec. W tym segmencie rynku w dalszym ciągu dominują przewozy surowców, głównie węgla, koksu, rud metali, produktów górnictwa i kopalnictwa. Ich udział to blisko 75%. Udział przewozu ładunków wysokoprzetworzonych oraz ładunków drobnicowych jest nadal nieznaczny.

Rys. 37 Struktura towarów transportowanych w komunikacji międzynarodowej w 2010 roku



/Źródło: opracowania własne UTK/

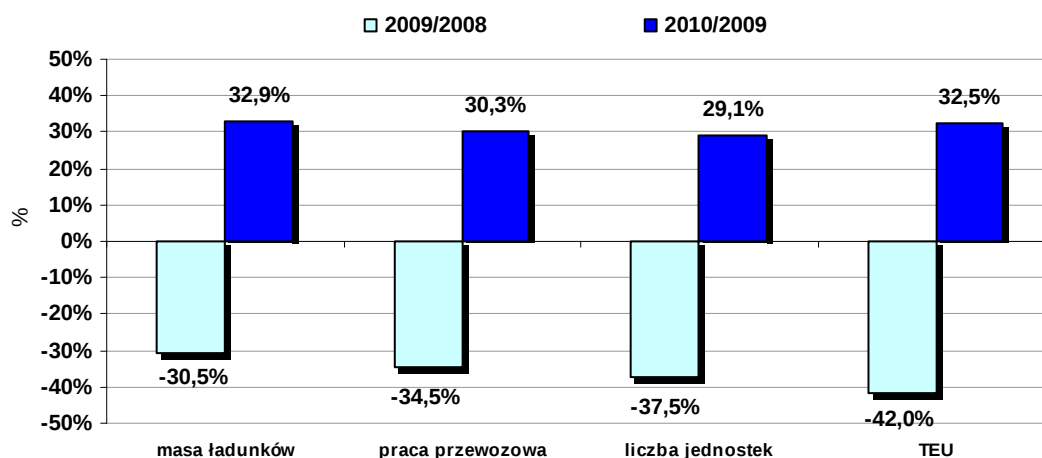
Największymi partnerami Polski w wymianie handlowej pozostają Niemcy, Rosja, Ukraina oraz Czechy. Z tego powodu również udział przewozów kolejowych w tych kierunkach jest najwyższy. Przewozy pomiędzy Polską i Niemcami stanowiły około 25% ogólnego wolumenu przewozów przez granice. W 2010 roku pomiędzy tymi krajami przewieziono blisko 16 mln ton ładunków, wykonując pracę przewozową równą 5,3 mld tonokilometrów. W przewozach dominował eksport, który stanowił w wykonanej pracy blisko 62%. W przewozach pomiędzy Polską oraz Rosją i Ukrainą dominował eksport, który stanowił blisko 95%. Przewozy z tych krajów to głównie transport węgla kamiennego, rud żelaza i minerałów. Spory udział posiadały przewozy przez granicę południową, głównie do Czech i Słowacji. Udział tych krajów w przewozach wyniósł 12%.

4.4. Przewozy intermodalne.

W 2010 roku przewozy intermodalne realizowało 5 licencjonowanych przewoźników. Przewieziono łącznie 4,4 mln ton ładunków i wykonano pracę przewozową równą 1 888 mln tonokilometrów. W porównaniu z rokiem poprzednim stanowiło to wzrost przewozów, analogicznie o 32,9% oraz o 30,3%. Należy zaznaczyć, iż pomimo tak dużego wzrostu przewozów ładunków wysokoprzetworzonych w 2010 roku, w dalszym ciągu nie udało się

odrobić strat z 2008 roku, w którym tego rodzaju transportem przewieziono blisko 5 mln ton ładunków.

Rys. 38 Dynamika przewozów intermodalnych w latach 2008 – 2010

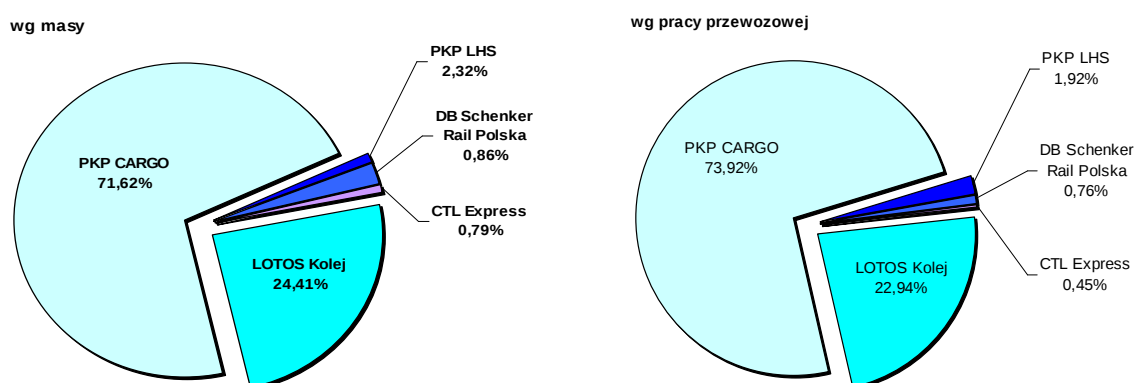


/Źródło: opracowania własne UTK/

Przewoźnicy przetransportowali łącznie 344 575 sztuk jednostek transportowych, co stanowiło 569 640 jednostek TEU (twenty-feet equivalent unit - miara odpowiadająca pojemności jednego kontenera 20 stopowego). Przetransportowano 139 875 jednostek TEU więcej niż w roku 2009 (wzrost 32,5%).

Głównym graczem w tym segmencie rynku pozostają spółki Grupy PKP. Udział PKP Cargo oraz PKP LHS w masie przetransportowanych jednostek wyniósł blisko 74%. Największy udział w tych przewozach posiadała spółka PKP Cargo S.A., która w 2010 roku uzyskała 71,6% rynku wg przewiezionej masy ładunków i 74% w wykonanej pracy przewozowej. Na uwagę zasługuje wynik spółki Lotos Kolej, która w przeciągu dwóch lat działalności w obszarze przewozów kombinowanych, przejęła blisko 25% rynku.

Rys.39 Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych w 2010 roku

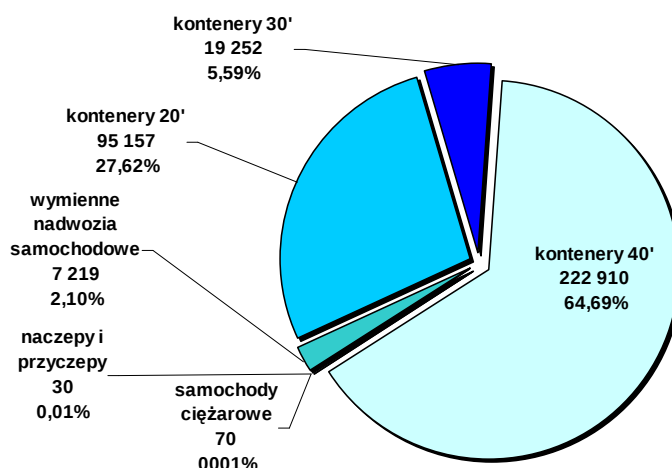


/Źródło: opracowania własne UTK/

Przewozy intermodalne realizowane są głównie w komunikacji międzynarodowej, która stanowi blisko 81% wszystkich przewozów w tym segmencie rynku. Udział komunikacji krajowej jest w dalszym ciągu nieznaczny i nie przekracza 20%.

Zdecydowanie największy udział stanowił tranzyt, który wyniósł blisko 33,8% oraz import – 29,7%. W transporcie kombinowanym dominują przewozy kontenerów 40 stopowych. Przewieziono 222,9 tysiąca sztuk, co stanowiło 59% wszystkich przetransportowanych jednostek. Kontenery 20 stopowe stanowiły około 30% (95,1 tys.).

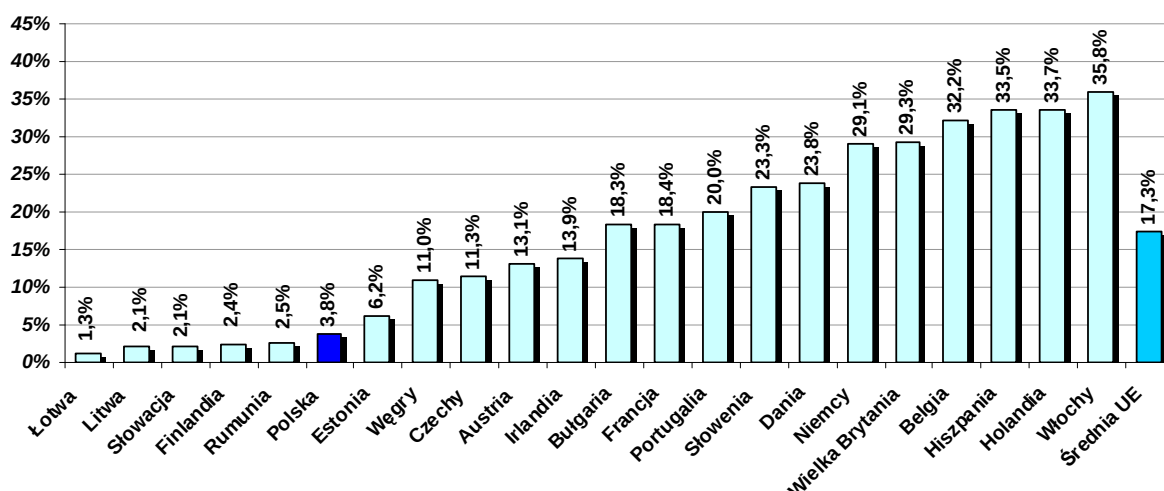
Rys.40 Udział poszczególnych jednostek transportowych w 2010 roku



/Źródło: opracowania własne UTK/

W dalszym ciągu bardzo niski udział stanowi przewóz naczep oraz wymiennych nadwozi samochodowych. Łącznie w 2010 roku przetransportowano 7,2 tysiąca sztuk, co stanowiło zaledwie 3,1% rynku przewozów w systemie intermodalnym. Wśród wszystkich transportowanych jednostek przeważały kontenery z ładunkami, blisko 66,5%. Pozostałą część stanowiły kontenery próżne - 33,5%.

Rys.41 Udział przewozów intermodalnych w rynku wg wykonanej pracy przewozowej



/Źródło: opracowania własne UTK/

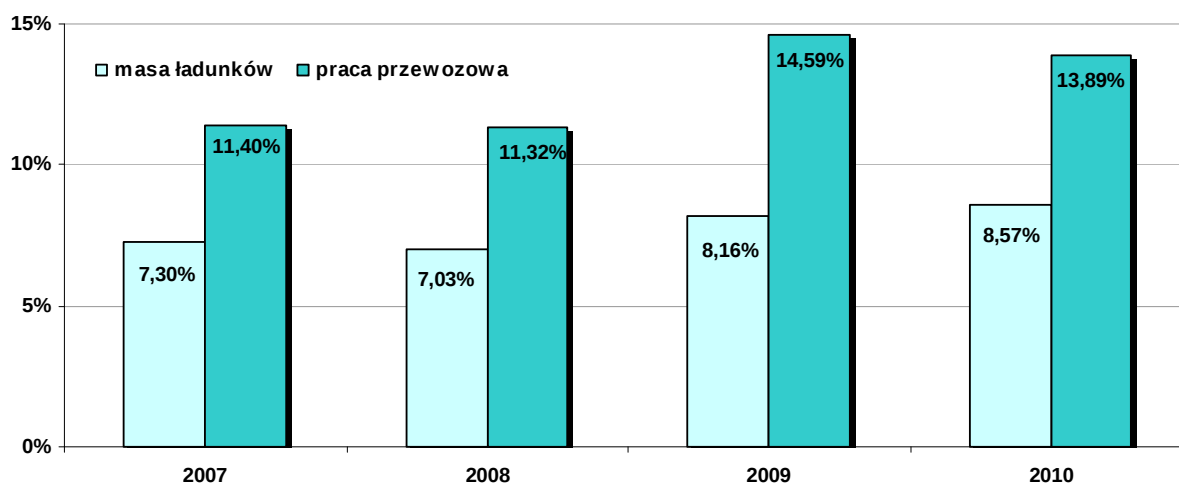
Obecnie przewozy intermodalne stanowią około 1,7% transportowanej kolejną masy oraz 3,86% wykonanej pracy przewozowej. Niestety w dalszym ciągu Polska plasuje się daleko w stawce krajów europejskich, gdzie przewozy w systemie intermodalnym, biorąc

pod uwagę wykonaną pracę przewozową stanowią nawet 35%. Średnia w krajach Unii Europejskiej w tym wskaźniku oscyluje na poziomie 17,3%.

4.5. Przewozy towarów niebezpiecznych.

W 2010 roku działalność polegającą na przewozie towarów niebezpiecznych realizowało 22 licencjonowanych przewoźników. Przewieziono łącznie 22,1 mln ton ładunków niebezpiecznych wykonując pracę przewozową na poziomie 6 802 mln tonokilometrów. W porównaniu z rokiem poprzednim, jest to wzrost przewozów tego rodzaju ładunków o 11,5% i 6,9%.

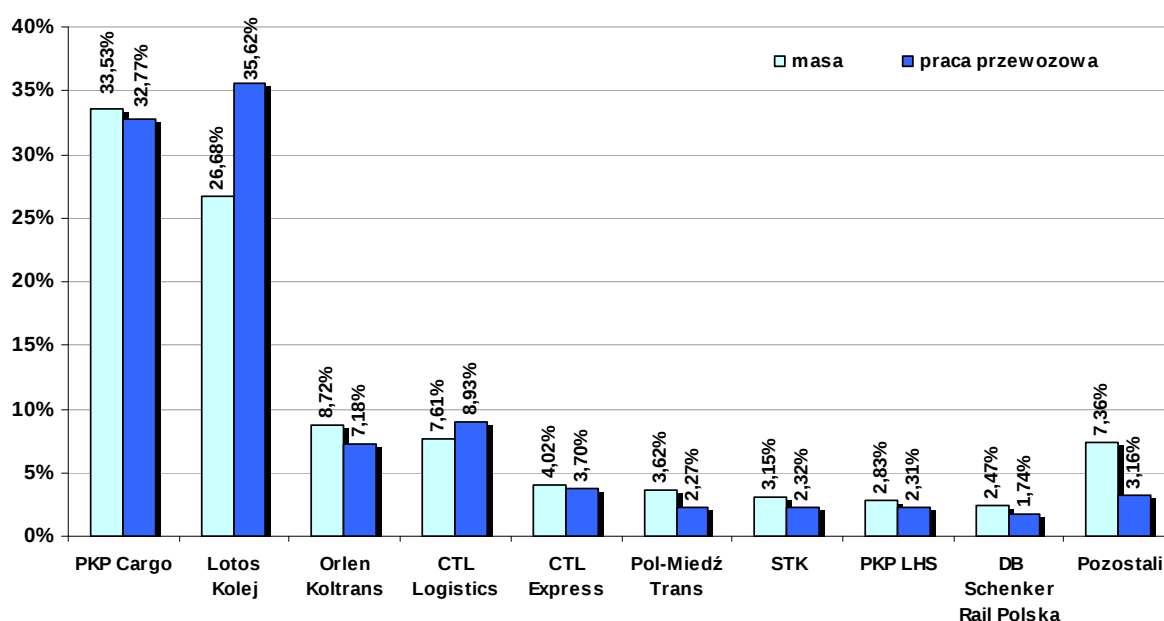
Rys. 42 Udział przewozów towarów niebezpiecznych w rynku kolejowym w latach 2007-2010



/Źródło: opracowania własne UTK/

Największym przewoźnikiem w segmencie przewozów towarów niebezpiecznych, pod względem przetransportowanej masy, pozostaje PKP Cargo. W 2010 roku spółka ta przewiozła 7,4 mln ton ładunków, co stanowiło 33,5% udziału w rynku. Na drugim miejscu z udziałem 26,7% uplasowała się spółka Lotos Kolej. Pod względem wykonania największej pracy przewozowej zaobserwowano odwrotną tendencję. W 2010 roku liderem została spółka Lotos Kolej, która wykonała 2,4 mld tonokilometrów (udział w rynku – ok. 35,6%). Spółka PKP Cargo zanotowała udziały na poziomie 32,8%. Pozostali przewoźnicy realizujący przewozy materiałów to głównie przewoźnicy z grup kapitałowych DB Schenker i CTL oraz spółki zajmujące się transportem paliw płynnych oraz materiałów ropopochodnych np. Orlen KolTrans.

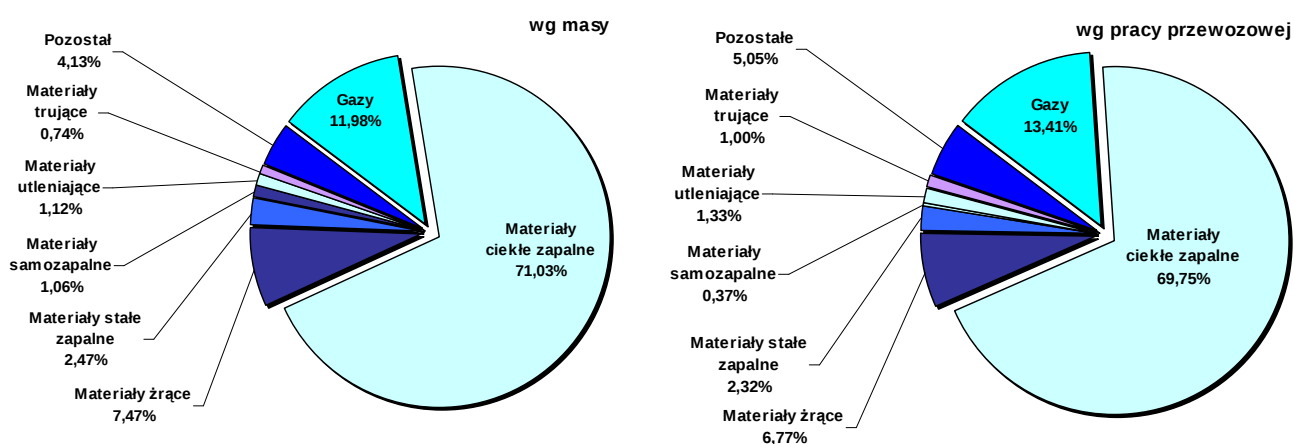
Rys. 43 Udział poszczególnych przewoźników w 2010 roku



/Źródło: opracowania własne UTK/

Ponad 70% przewiezionych towarów niebezpiecznych stanowiły materiały ciekłe zapalne (ropa i produkty ropopochodne - benzyny, oleje napędowe). Według klasyfikacji materiałów niebezpiecznych zgodnie z regulaminem RID dla międzynarodowych przewozów kolejowych towarów niebezpiecznych poza materiałami ciekłymi zapalnymi, największy udział w przewozie posiadały gazy (12% masy i 13,4%) wykonanej pracy oraz materiały żrące (analogicznie 7,5% i 6,8%).

Rys.44 Udział poszczególnych grup towarów niebezpiecznych w 2010 roku



/Źródło: opracowania własne UTK/

4.6. Struktura taboru kolejowego będącego w dyspozycji przewoźników towarowych.

Analizując dane dotyczące taboru będącego w dyspozycji przewoźników towarowych, w 2010 roku nastąpił dalszy spadek liczby taboru trakcyjnego i wagonowego. W 2010 roku liczba użytkowanych przez przewoźników lokomotyw spadła o 245 sztuk (6,1%), a wagonów o 6 721 (6,2%).

Wraz ze spadkiem liczby posiadanego przez przewoźników taboru wagonowego, spadają ich możliwości przewozowe. Mierząc ładownością poszczególnych typów wagonów w 2010 roku, największą posiadały węglarki – blisko 3,4 mln ton oraz cysterny – 780 tysięcy. Ładowność wszystkich wagonów wyniosła 5,4 mln ton, o 365 tys. ton mniej niż w roku 2009. Średnia ładowność jednego wagonu wynosiła 53,8 ton. Ładowność taboru wagonowego będącego w posiadaniu przewoźników.

Zmniejszenie ilostanu taboru kolejowego spowodowane było w głównej mierze dalszym systematycznym wycofywaniem z eksploatacji starego, mocno wysłużonego taboru, którego wiek przekracza często 35-40 lat. Proces wymiany taboru kolejowego w dalszym ciągu przebiega bardzo powoli, co w konsekwencji nie wpływa znacząco na poszerzenie oferty przewozowej. W dalszym ciągu brak jest na polskim rynku wystarczającej liczby specjalistycznych wagonów służących do przewozu kontenerów. Niestety w dalszym ciągu przewoźnicy nie inwestują w tego rodzaju tabor, co w konsekwencji przyczynić się może do dalszej marginalizacji tego segmentu rynku.

Zdecydowana większość taboru jest własnością przewoźników. Coraz częściej przedsiębiorcy funkcjonujący na rynku kolejowym decydują się na inną formę dysponowania taborem, między innymi na leasing lub dzierżawę. Przykładem może być spółka Lotos Kolej, która podpisała umowę z firmą Railpool, dotyczącą leasingu nowoczesnych lokomotyw elektrycznych Bombardier Traxx. Większość lokomotyw będących w posiadaniu przewoźników to lokomotywy spalinowe (łącznie 2 189 sztuk), które stanowiły 59,2% wszystkich pojazdów trakcyjnych. Do najbardziej popularnych należy seria SM42. Na koniec 2010 roku przewoźnicy posiadali 949 sztuk tych pojazdów. Udział lokomotyw elektrycznych wyniósł 39,9%. Najbardziej popularnym typem pojazdów zasilanych trakcją elektryczną jest lokomotywa ET22. Łącznie w dyspozycji przewoźników pozostawało 940 sztuk tej serii. Pozostałą część, stanowiły lokomotywy parowe, na koniec 2010 r. ich liczba wyniosła 22 sztuki. Wśród wagonów dominują węglarki – 58,1% (58,7 tysiąca sztuk), cysterny – 14,9% (15 tysięcy sztuk) oraz platformy – 12% (12,1 tysiąca sztuk).

5. Rynek infrastruktury kolejowej.

5.1. Struktura podmiotowa rynku zarządców infrastruktury kolejowej.

Na koniec 2010 roku działalność polegającą na zarządzaniu liniową infrastrukturą kolejową realizowało 10 przedsiębiorców, w tym siedmiu wyłącznie taką działalność:

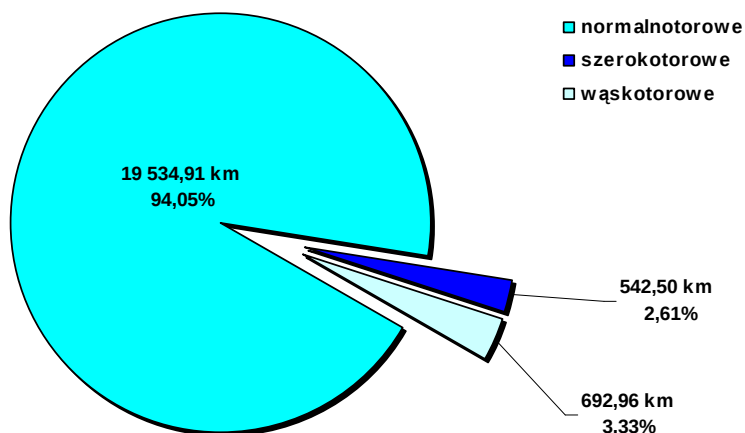
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- Infra SILESIA S.A. – od 16 marca 2010 r. (do 16 marca 2010 r. jako DB Infrastruktura S.A.),
- Kopalnia Piasku „Kotłarnia” – Linie Kolejowe Sp. z o.o.,
- Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.,
- CTL Maczki-Bór Sp. z o.o.,
- UBB Polska Sp. z o.o.
- PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. (od 12 grudnia 2010 roku).

Dodatkowo spółka PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., jako jedyna pełniła jednocześnie rolę przewoźnika i zarządcy ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej. Pozostałe dwa przedsiębiorstwa, w tym WKD Sp. z o.o. oraz PKP LHS Sp. z o.o. (posiadająca wyłącznie linię szerokotorową o prześwicie 1520 mm), łączyły funkcję przewoźnika i zarządcy, przy czym nie udostępniały własnej infrastruktury innym przewoźnikom.

Na liniach wąskotorowych funkcjonowało 26 przedsiębiorców, którzy łączyli funkcję polegającą na realizacji przewozów (w głównej mierze pasażerskich) oraz funkcję użytkownika/właściciela infrastruktury.

Długość linii kolejowych eksploatowanych w 2010 roku przez wszystkich zarządców infrastruktury, włączając koleje szeroko i wąskotorowe wyniosła 20 770,37km. W porównaniu z rokiem poprzednim łączna długość sieci kolejowej zmniejszyła się o 65,15km. Należy zaznaczyć, iż blisko 693km stanowiły linie wąskotorowe, o prześwicie torów nie przekraczającym 1435mm. Ich długość w porównaniu z rokiem poprzednim nie uległa zmianie. Łączna długość linii kolejowych eksploatowanych przez głównego zarządcę infrastruktury - PKP PLK zmalała o 59,63km. Łączna długość linii będących w eksploatacji spółki PKP PLK na dzień 31 grudnia 2010 roku wyniosła 19 276,06km. W tej liczbie 147,8km stanowiły linie o prześwicie 1520 mm. W ogólnej długości polskiej sieci kolejowej ponad 94% stanowiły linie normalnotorowe.

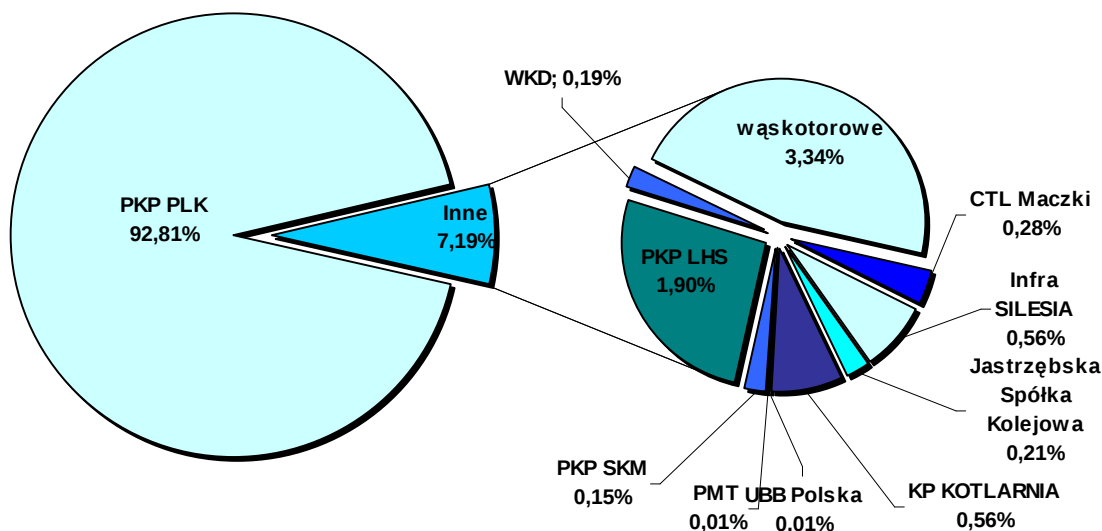
**Rys. 45 Struktura linii kolejowych eksploatowanych w Polsce
stan na koniec 2010 roku**



/Źródło: opracowania własne UTK/

Linie kolejowe o prześwicie 1520 mm stanowiły 2,6%. Na ich długość składały się linie kolejowe dwóch zarządców, PKP LHS Sp. z o.o. 394,65 km oraz PKP PLK S.A. – 147,8 km. Linie kolejowe wąskotorowe posiadały łączną długość 692,9 km, co stanowiło 3,3% ogółu linii eksploatowanych w Polsce.

**Rys. 46 Udział poszczególnych zarządców w rynku wg długości
eksploatowanych linii kolejowych, stan na koniec 2010 roku**

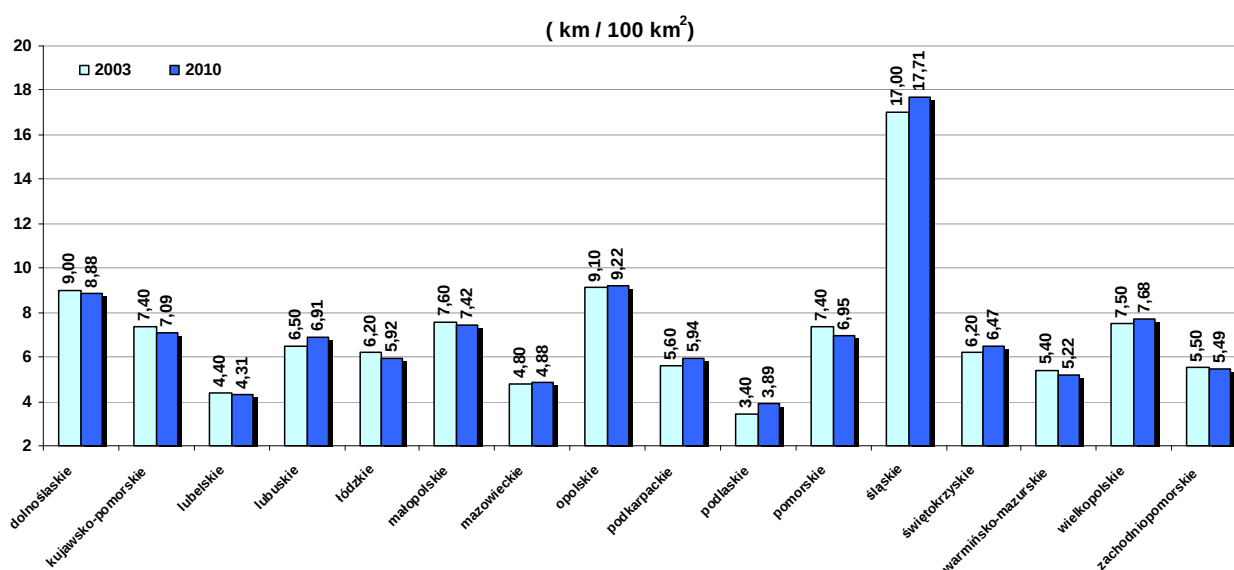


/Źródło: opracowania własne UTK/

W zarządzie spółki PKP PLK, w 2010 roku pozostawało 22 002 km linii kolejowych. W tej liczbie 2 725,9 km (12,4%) stanowiły linie wyłączone z eksploatacji. Spółka jako jedyna zarządza infrastrukturą o znaczeniu państwowym. Na koniec 2010 roku linie te

stanowiły 59,6% wszystkich linii eksploatowanych. Ich długość nie uległa zmianie i wyniosła na koniec 2010 roku 11 429,7 kilometrów. Spółka PKP SKM prowadząca działalność w aglomeracji trójmiejskiej, realizowała zarówno licencjonowane usługi przewozowe, jak i zadania polegające na udostępnianiu infrastruktury kolejowej. Spółka ta eksploatowała i zarządzała 31,1 kilometrowym odcinkiem linii normalnotorowej. Sieć tego zarządcy jest w całości zelektryfikowana. Spółka PKP LHS, trzecia spółka należąca do Grupy PKP, eksploatowała 394,65 km linii o prześwicie 1520 mm. Infrastruktura będąca w posiadaniu zarządcy infrastruktury nie jest udostępniana innym przewoźnikom kolejowym. Pozostali zarządcy infrastruktury normalnotorowej (spoza Grupy PKP) w tym: Infra Silesia, KP Kotlarnia, Jastrzębska Spółka Kolejowa, CTL Maczki-Bór, UBB Polska, PMT oraz WKD zarządzali i eksploatowali łącznie 375,633km linii kolejowych. W porównaniu z rokiem poprzednim długość linii eksploatowanych przez tych zarządców zmniejszyła się o 5,5km. Największą długość posiadały spółki: Kopalnia Piasku „Kotlarnia” – Linie Kolejowe – 117,3km oraz Infra Silesia - 115,4km. Długość linii kolejowych wąskotorowych będących w zarządzie wyniosła 956,56km. Długość linii zelektryfikowanych, będących w eksploatacji wszystkich zarządców infrastruktury w Polsce, wyniosła 11 914km, co stanowiło 57,4% łącznej długości linii eksploatowanych. Blisko 99,5% stanowiły linie będące w posiadaniu spółek Grupy PKP (w tym PKP PLK oraz PKP SKM). Łączna długość torów eksploatowanych na liniach wszystkich zarządców infrastruktury wyniosła 39 388km, w tym zelektryfikowanych 25 294km. W porównaniu z rokiem 2009 ich długość zmniejszyła się analogicznie o 252km i 36km. Łączna długość torów stacyjnych wyniosła 9 776km, torów z blokadą liniową 21 506 km, w tym samoczynną 4 829km.

Rys. 47 Gęstość sieci kolejowej w Polsce (km / 100 km²) w latach 2004–2010



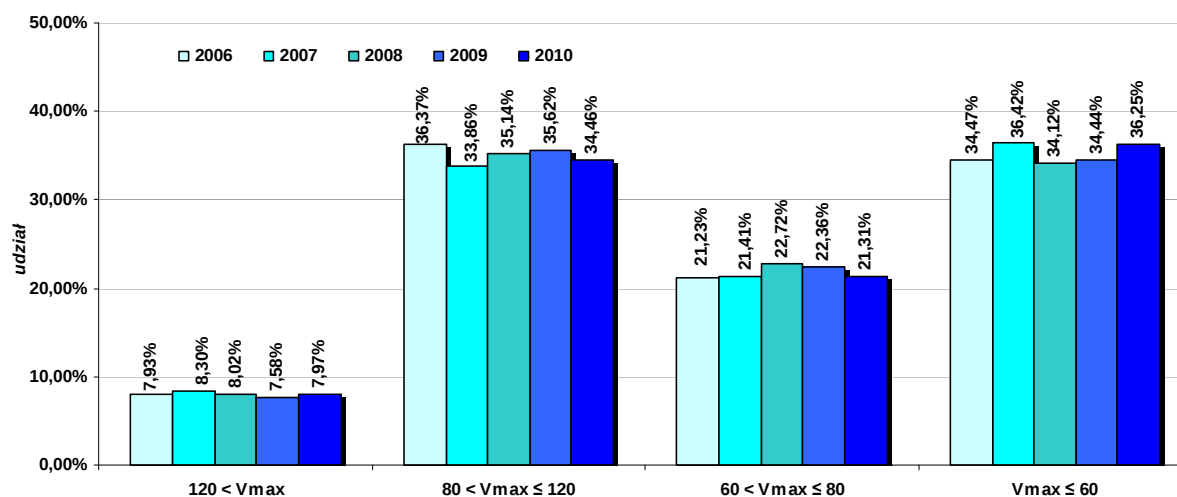
/Źródło: opracowania własne UTK/

Gęstość sieci kolejowej w poszczególnych województwach mierzona w km linii/100 km² powierzchni kształtowała się od 3,89 km/100 km² w woj. podlaskim do 17,71 km/100 km² w woj. śląskim. Na koniec 2010 roku średnia krajowa gęstość sieci kolejowej wyniosła 6,7 km/100 km².

W 2010 roku na sieci infrastruktury kolejowej zlokalizowanych było 2 634 obiektów dworcowych, służących do obsługi podróżnych (w tym obiektów dworcowych znajdujących na liniach wyłączonych z eksploatacji oraz przeznaczonych do likwidacji). W tej liczbie 973 (37%) stanowiły obiekty czynne. Na sieci zarządców infrastruktury znajdowało się 2 251 przystanków (miejsc przeznaczonych do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej). W łącznej liczbie 1 488 stanowiły przystanki czynne.

Na koniec 2010 roku 8% linii dostosowanych było do realizacji przewozów powyżej 120 km/h, w porównaniu z rokiem poprzednim ich udział zwiększył się o 0,5%. Ze względu na ciągle pogarszający się stan infrastruktury kolejowej, a co za tym idzie wprowadzaniem kolejnych ograniczeń prędkości, zwiększyła się długość linii, na których prędkość przewozowa wynosi maksymalnie 60 km/h. W 2010 roku ich udział wyniósł 36,3%, o blisko 2% więcej niż przed rokiem. Blisko 35% linii kolejowych posiada dopuszczalną prędkość mieszczącą się w przedziale 80 – 120 km/h. Udział linii 60-80 km/h był najmniejszy, na koniec 2010 roku stanowił 21,3%.

Rys. 48 Udział długości linii kolejowych wg dopuszczalnych prędkości maksymalnych w latach 2006-2010



/Źródło: opracowania własne UTK/

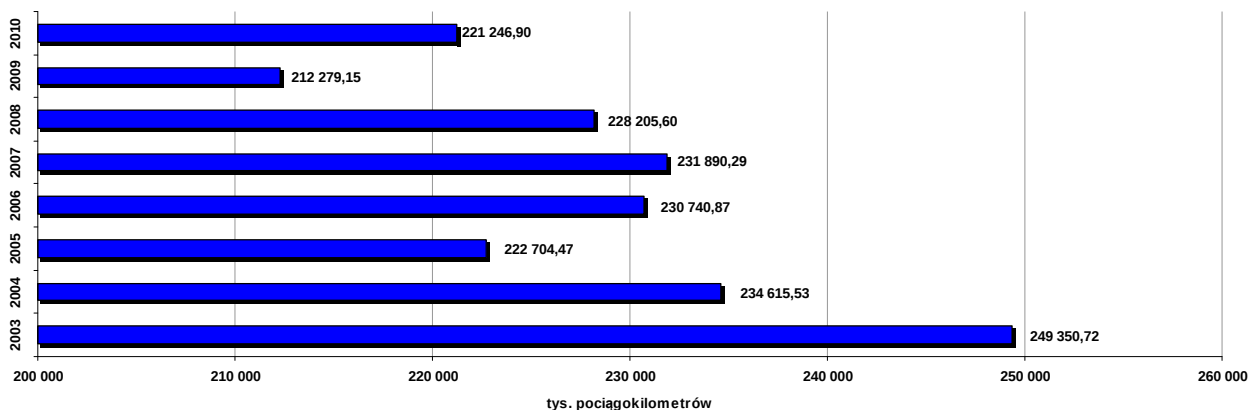
W dalszym ciągu na polskiej infrastrukturze nie występują linie pozwalające na realizację przewozów kolejowych z prędkością przekraczającą 160 km/h. Zaledwie 8% stanowią linie na których prędkość przewozowa oscyluje na poziomie 120-160 km/h. Obecnie realizację przewozów z prędkością 160 km/h, realizować można zaledwie na kilku linach.

5.2. Udostępnianie infrastruktury podmiotom świadczącym usługi przewozowe.

W 2010 roku usługi polegające na udostępnianiu infrastruktury kolejowej przewoźnikom realizowało 9 zarządców. Głównym i największym podmiotem na rynku udostępniania infrastruktury kolejowej pozostaje spółka PKP PLK. W 2010 roku zarządcy infrastruktury sprzedali łącznie 2 688 tysięcy sztuk tras, o łącznej długości 224,6 mln kilometrów. W porównaniu z rokiem poprzednim uruchomiono 124 tysięcy tras więcej (wzrost o 4,6%). Ich łączna długość wzrosła o 8,8 mln km (4,1%).

Dominującą pozycję na rynku zarządców infrastruktury posiadała spółka PKP PLK. Zarządca sprzedał blisko 2,4 mln tras, o łącznej długości 221,2 mln kilometrów. Większość zrealizowanych tras stanowiły zgłoszone do rocznego rozkładu jazdy (łącznie 1,844 mln sztuk), co stanowiło 74,6% wszystkich uruchomionych. Niespełna 7,5% stanowiły trasy zrealizowane „ad-hoc”, tzn. nie zgłaszane do rocznego lub indywidualnego rozkładu jazdy. Na koniec 2010 roku udział spółki PKP PLK w rynku udostępniania infrastruktury i sprzedaży tras, mierzony wykonaną na sieci kolejowej pracą eksploatacyjną, wyniósł 98,5%. Należy zaznaczyć, iż w ostatnich latach udział PKP PLK znacząco się nie zmienił i oscyluje na poziomie 97,5-98,5%.

**Rys. 49 Długość sprzedanych tras przez zarządcę PKP PLK
w latach 2003 – 2010**

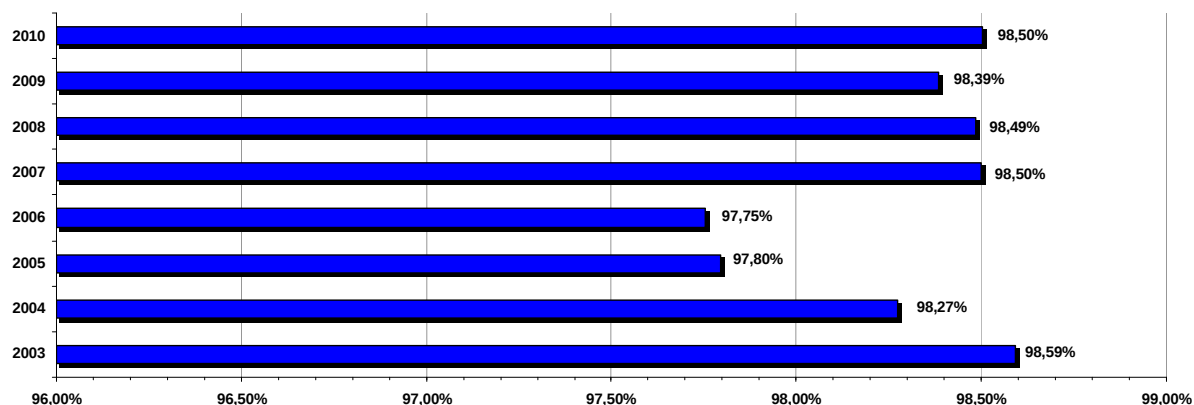


/Źródło: opracowania własne UTK/

Biorąc pod uwagę pozostałych zarządców infrastruktury największą liczbę tras zrealizowała spółka PKP SKM w Trójmieście, łącznie 94,2 tysiąca tras. Należy zaznaczyć, iż w tej liczbie 81,5 tys. stanowiły trasy zrealizowane dla własnych potrzeb przewozowych. Łączna długość wyniosła 2,1 mln kilometrów, o 6% mniej niż w roku poprzednim. Udział spółki w rynku udostępniania infrastruktury na koniec 2010 roku

wyniósł 0,97%. Udział pozostałych zarządców infrastruktury mierzony długością sprzedanych tras był nieznaczny. Łącznie wyniósł 0,53%.

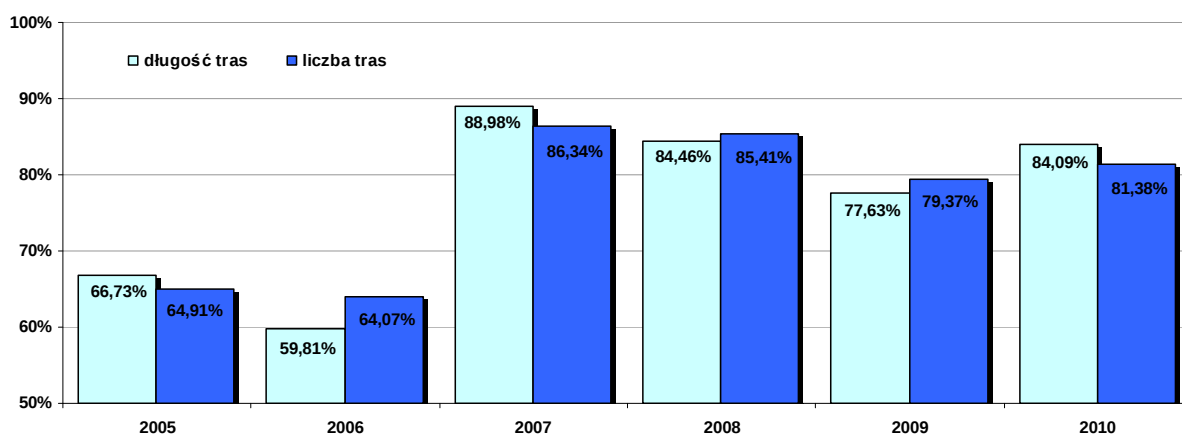
Rys. 50 Udział w rynku wg długości zrealizowanych tras przez PKP PLK S.A. w latach 2003 – 2010



/Źródło: opracowania własne UTK/

W 2010 roku przewoźnicy zamówili, zgłaszając do rocznych oraz indywidualnych rozkładów jazdy 3,2 mln tras (2,4% więcej niż w roku poprzednim) o łącznej długości 268 mln km (wzrost o 3,6%). W porównaniu z łączną liczbą oraz długością tras zakupionych, współczynnik wykorzystania wyniósł odpowiednio 87,4% i 84,8%. Porównując z rokiem poprzednim współczynnik wykorzystania tras wzrósł analogicznie o 1,8 i 6,4%. Zdecydowany wzrost realizacji, mający miejsce w 2007 roku, spowodowany był w głównej mierze wprowadzeniem przez zarządców infrastruktury opłaty rezerwacyjnej za zamówione i niewykorzystane trasy przez przewoźników.

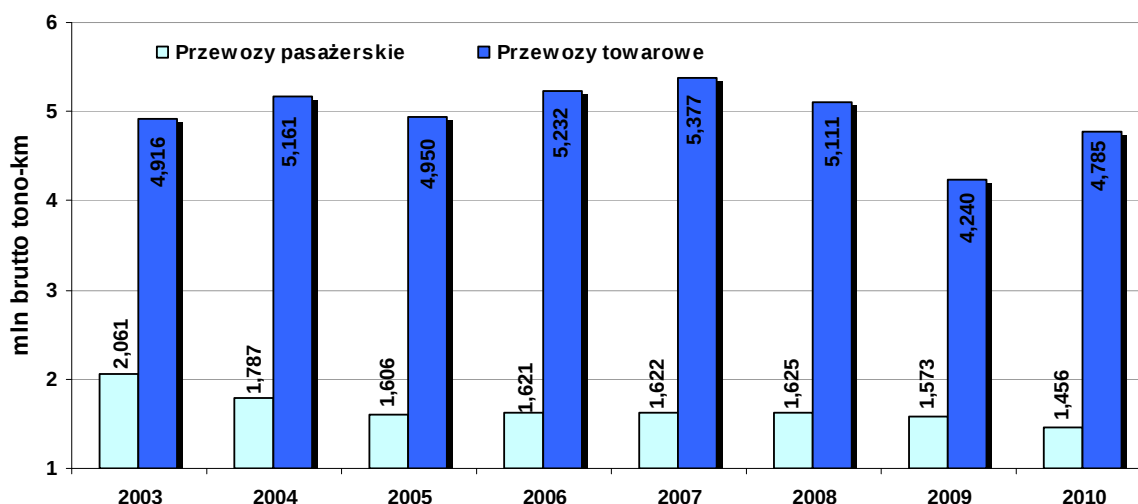
Rys. 51 Udział tras sprzedanych w ogólnej liczbie zamówionych przez przewoźników w latach 2005-2010



/Źródło: opracowania własne UTK/

Średnie obciążenie 1km linii wykonaną pracą wyniosło 6,2 mln ton brutto. W porównaniu z rokiem poprzednim zanotowano wzrost tego współczynnika o 7,3%. Wzrost dotyczył głównie przewozów towarowych. W przeliczeniu na 1 km linii przewoźnicy wykonali pracę przewozową brutto większą o 544 tysięcy ton. W 2010 średnie obciążenie dla tego typu przejazdów wyniosło 4,78 mln ton brutto na 1 kilometr linii. W przewozach pasażerskich współczynnik ten wyniósł 1,45 mln ton/km. Należy zaznaczyć, iż w ostatnich latach występuje niewielka tendencja spadkowa wskaźnika dla przewozów pasażerskich, głównie za sprawą uruchamiania lżejszych składów pociągów w relacjach regionalnych (z wykorzystaniem szynobusów oraz lekkich zespołów trakcyjnych) oraz krótszych składów w relacjach międzywojewódzkich.

**Rys. 52 Obciążenie km linii kolejowej wielkością pracy przewozowej
(mln btkm/na 1 km linii)**



/Źródło: opracowania własne UTK/

5.3. Opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej.

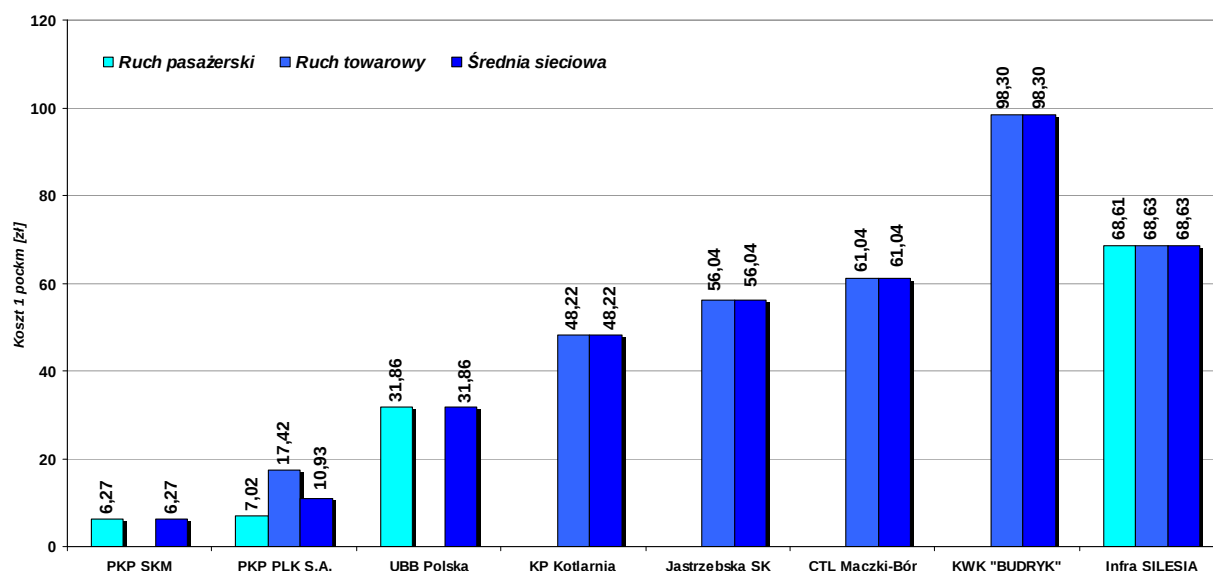
Na koniec 2010 roku zarządzaniem infrastrukturą kolejową zajmowało się 11 przedsiębiorców, z czego wyłącznie tą działalnością – 8. Spółka PKP LHS, która eksploatuje linię o prześwicie 1520 mm, nie udostępnia własnej infrastruktury innym przewoźnikom kolejowym. Spółka PKP SKM w Trójmieście, jako jedyna pełniła jednocześnie rolę przewoźnika i zarządcy ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej. Od wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów 2010/2011, działalność polegającą na zarządzaniu i udostępnianiu infrastruktury kolejowej, rozpoczął nowy przedsiębiorca – PMT Linie Kolejowe. Na koniec 2010 roku 9 przedsiębiorców zobowiązanych było do przedkładania Prezesowi UTK do zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za dostęp do

infrastruktury kolejowej. We wrześniu 2010 roku podpisana została umowa o przeniesieniu aportem do Jastrzębskiej Spółki Kolejowej własności nieruchomości, prawa wieczystego użytkowania gruntów oraz budynków i urządzeń zorganizowanej części przedsiębiorstwa Jastrzębskiej Spółki Węglowej w postaci infrastruktury kolejowej KWK Budryk. W związku z powyższym, z dniem 31 grudnia 2010 roku zarządca KWK „Budryk” zakończył działalność jako przedsiębiorca udostępniający infrastrukturę kolejową.

W roku 2010 nastąpił wzrost o 3,48% (z 10,56 na 10,93 zł/poc-km), średniego kosztu pociągokilometra za minimalny dostęp do infrastruktury PKP PLK w stosunku do analogicznej wielkości w 2009 roku. Stawki dostępu do infrastruktury wzrosły dla pociągów pasażerskich o 8,84% (z 6,45 do 7,02 zł/poc-km), a dla pociągów towarowych zmalały o 10,90% (z 19,55 na 17,42 zł/poc-km).

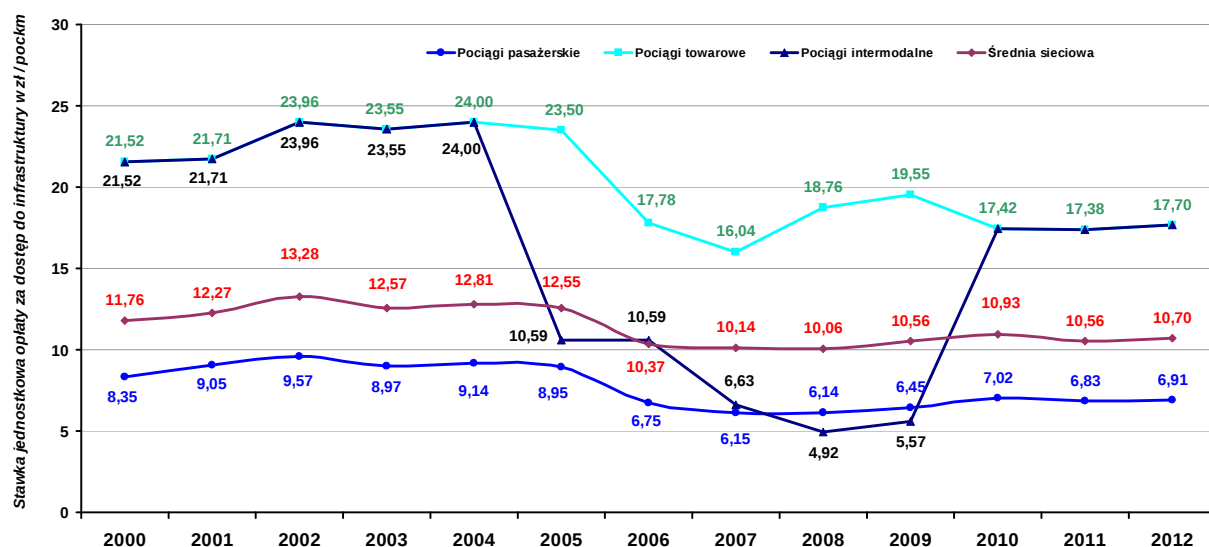
W związku z dodatkowymi środkami finansowymi, w wysokości 20 mln zł jakie otrzymał zarządca PKP PLK S.A. z Funduszu Kolejowego zarząd spółki przyznał na okres od 1 stycznia do 11 grudnia 2010 roku 25% ulgę w stawkach dla pociągów realizujących przewozy intermodalne. Należy zaznaczyć, iż ulga była udzielona wyłącznie w przypadku realizacji przewozów w zwartych składach całopociągowych. Z tego powodu uzyskanie ulgi przez przewoźników dla części pociągów intermodalnych stało się niemożliwe.

Rys. 53 Średni koszt poc-km za minimalny dostęp do infrastruktury na rozkład jazdy 2009/2010



/Źródło: opracowania własne UTK/

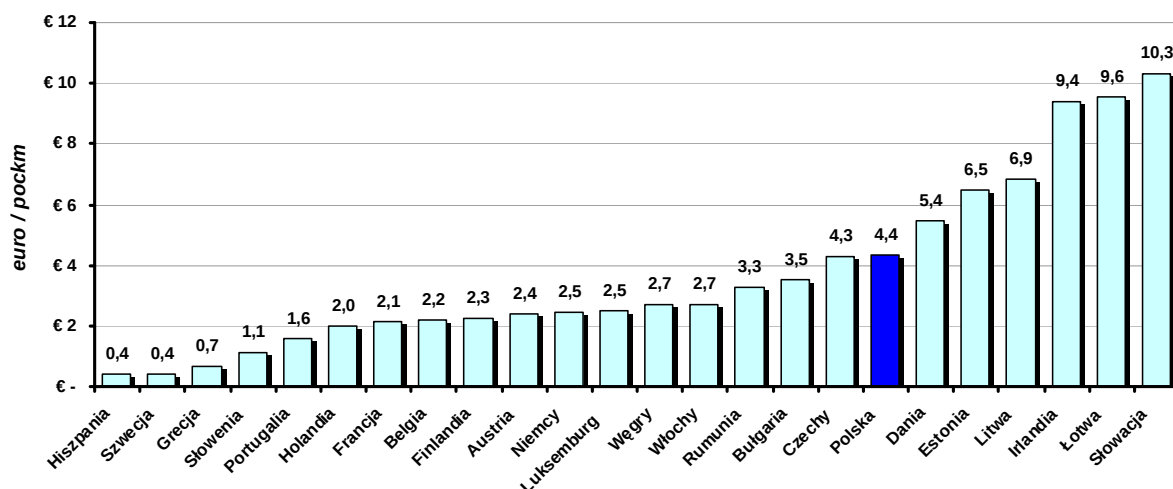
Rys. 54 Średni koszt poc-km za dostęp do infrastruktury PKP PLK



/Źródło: opracowania własne UTK/

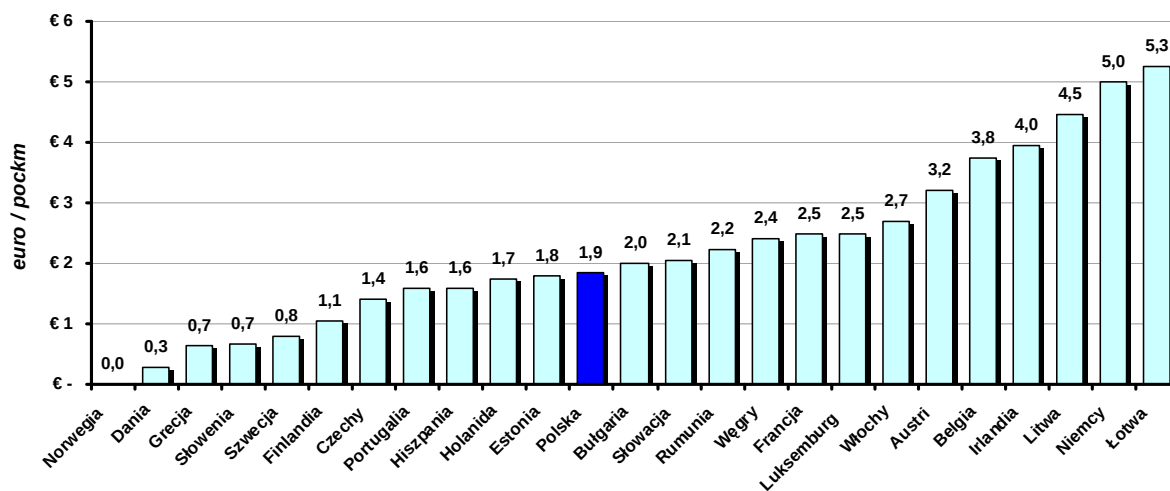
Dla porównania, poniżej przedstawiono przeciętne stawki za dostęp do infrastruktury w krajach UE w stosunku do stawek obowiązujących w Polsce. Z analizy porównawczej wynika, że poziom polskich stawek w ruchu towarowym zasadniczo sytuuje Polskę w strefie średnich poziomów lub nieznacznie powyżej średniej i tylko nieznacznie odbiega od krajów o dużym poziomie przewozów i liberalizacji rynku, takich jak np. Niemcy. Najwyższy poziom stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej wystąpił w takich krajach jak Irlandia, Łotwa i Słowacja. W 2010 roku oscylował średnio na poziomie 10 euro za wykonany na sieci pociągokilometr. Najniższy poziom stawek odnotowano w Hiszpanii i Szwecji – ok. 0,5 euro za 1 kilometr.

Rys. 55 Przeciętne stawki jednostkowe opłat dla pociągów towarowych w krajach UE w 2010 roku



/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie RMMS questionnaire i Rail Liberalisation Index 2011/

**Rys. 56 Przeciętne stawki jednostkowe opłat dla pociągów pasażerskich
w krajach UE w 2010 roku**



/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie RMMS questionnaire i Rail Liberalisation Index 2011/

6. Wielkość oraz wskaźniki efektywności rynku transportu kolejowego.

Polski rynek transportu kolejowego jest jednym z największych w Europie, zarówno pod względem liczby podmiotów funkcjonujących na rynku i zatrudnienia, jak i długości infrastruktury, wykonanej pracy eksploatacyjnej oraz pracy przewozowej. Wielkość polskiego rynku transportu kolejowego w 2010 roku scharakteryzować można następującymi parametrami:

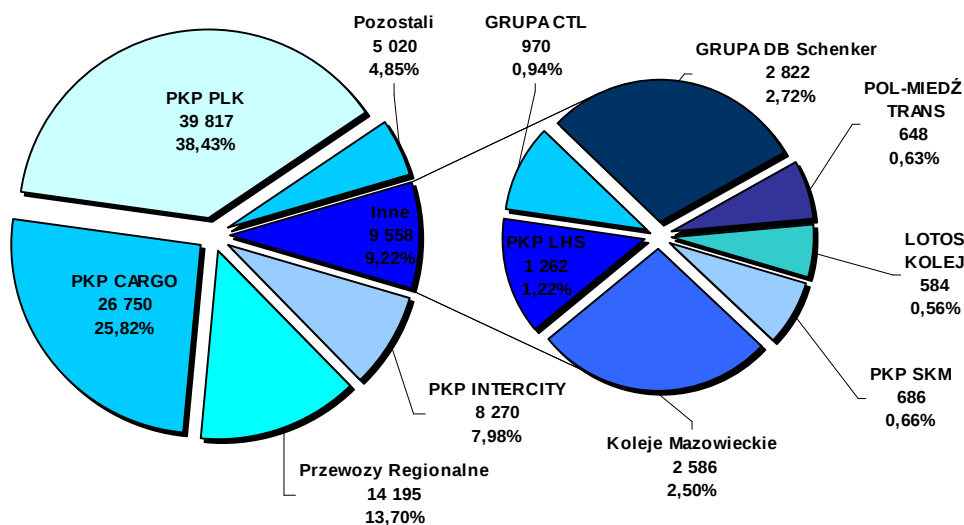
- roczne przychody rynku kolejowego - 15,6 mld zł,
- roczne koszty realizacji usług kolejowych - 16,3 mld zł,
- zatrudnienie przez sektor kolejowy - 103 609 osób,
- przewiezionych towarów koleją - 257,9 mln ton,
- przewieziona liczba pasażerów koleją - 262,3 mln,
- sprzedanych przez zarządców tras pociągów - 227,7 mln poc-km.

W 2010 roku nastąpił dalszy spadek liczby pracowników zatrudnionych przez sektor kolejowy, który wyniósł 4,1%. Na koniec 2010 roku liczba pracowników zatrudnionych przez zarządców i przewoźników kolejowych wyniosła 103,6 tysiąca osób, o 4,4 tysiąca mniej niż w 2009 roku. Należy zaznaczyć, iż w latach 2003-2010 liczba osób zatrudnionych przez przedsiębiorców spadła o blisko 18%. Redukcja zatrudnienia

spowodowana była w głównej mierze trwającym procesem restrukturyzacji, w tym koniecznością dalszej minimalizacji kosztów zatrudnienia przez przewoźników, głównie przez spółkę PKP Cargo (o około 7,1%), PKP Intercity – 9,2% oraz Przewozy Regionalne – 6,5%. Redukcja zatrudnienia w sektorze przewozów kolejowych nieznacznie wpłynęła na obniżenie kosztów oraz wzrost rentowności realizacji działalności przewozowej.

Na koniec 2010 roku w ogólnej liczbie zatrudnionych pracowników – 7,9% stanowili maszyniści. Ich liczba wyniosła 8 202, w tym 5 009 pracowników zatrudniano bezpośrednio przy realizacji przewozów pasażerskich.

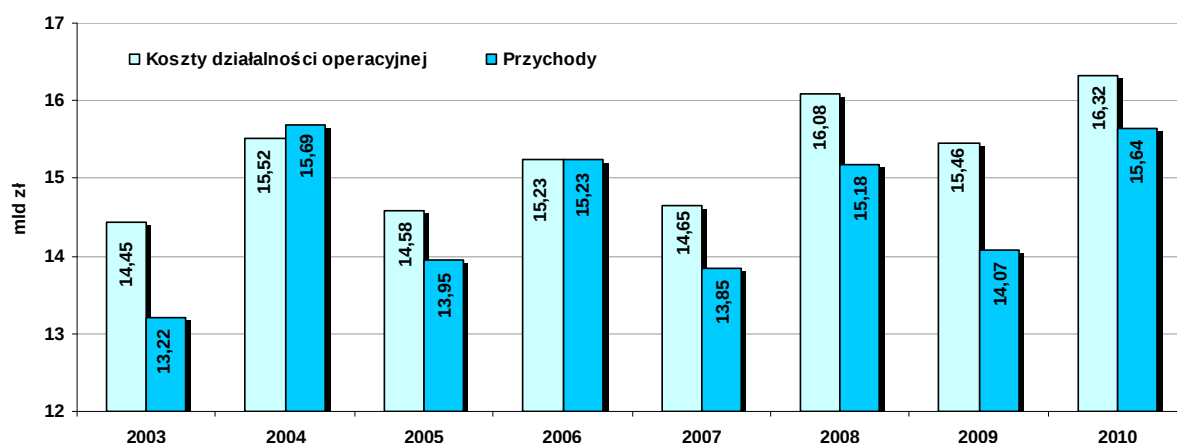
Rys. 57 Struktura zatrudnienia w 2010 roku (liczba pracowników, udział)



/Źródło: opracowania własne UTK/

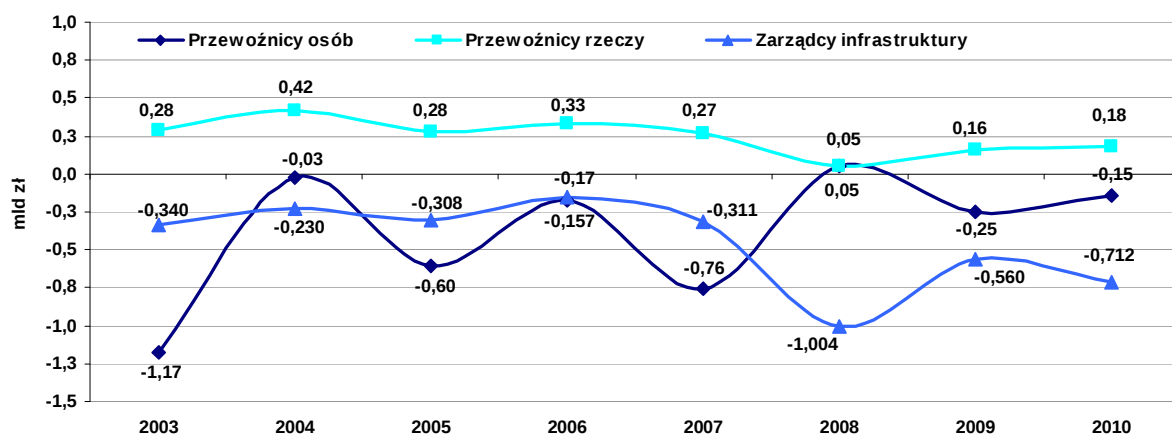
W 2010 roku przedsiębiorcy funkcjonujący na rynku transportu kolejowego, tym przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy infrastruktury, zanotowali wzrost wysokości obrotów wynikający w głównej mierze ze zwiększenia wielkości przewozów towarowych (pracy eksploatacyjnej i przewozowej). W porównaniu z 2009 rokiem, przychody przedsiębiorstw wzrosły o 11,1% (1,5 mld zł). W tym samym okresie koszty operacyjne realizacji działalności kolejowej wzrosły o 5,5% (0,8 mld zł). Łącznie cały rynek zanotował stratę w wysokości 0,6 mld zł, ok. 50% mniej niż w roku poprzednim, kiedy wyniosła około 1,3 mld złotych. Jedynym segmentem rynku generującym zyski były przewozy towarowe. W 2010 roku zanotował zyski na poziomie 180 mln zł, ok. 15% więcej niż w 2009 roku.

Rys. 58 Wyniki działalności podmiotów rynku kolejowego (mld zł) w latach 2003-2010



/Źródło: opracowania własne UTK/

Rys. 59 Rentowność działalności operacyjnej w latach 2003-2010



/Źródło: opracowania własne UTK/

Rynek przewozu osób i zarządzania oraz udostępniania infrastruktury kolejowej zanotował stratę. Zarządcy infrastruktury, w tym PKP PLK w 2010 roku stracili na działalności operacyjnej około 150 mln złotych. W segmencie pasażerskim strata wyniosła ponad 700 mln. Należy zaznaczyć, iż do przychodów przewoźników pasażerskich zaliczono dotacje przedmiotowe i podmiotowe otrzymane z budżetu Państwa oraz samorządów.

W 2010 roku nastąpiła nieznaczna poprawa rentowności sektora kolejowych przewozów pasażerskich. Przewoźnicy w porównaniu z rokiem poprzednim zanotowali stratę mniejszą o około 100 mln złotych. Przychody z działalności operacyjnej wzrosły do poziomu 4,4 mld złotych (5,2%). W tym samym czasie koszty działalności wzrosły tylko nieznacznie do poziomu 4,58 mld (2,7%). W ogólnej kwocie przychodów 38,5% stanowiły dotacje na świadczenie usług publicznych oraz przedmiotowe do ulg ustawowych. Przewoźnicy otrzymali na ten cel 1,7 mld złotych, o blisko 15% więcej niż przed rokiem. W tej kwocie 301 mln stanowiły dotacje pokrywające stratę ze sprzedaży biletów z ulgą ustawową. Przychody z działalności operacyjnej, w tym sprzedaży usług

przewozowych (biletów), utrzymały się na poziomie z 2009 roku i wyniosły 2,7 mld złotych.

W 2010 roku przychód przewoźników pasażerskich w przeliczeniu na 1 zatrudnionego pracownika wyniósł 166 tysięcy złotych, 11,4% więcej niż przed rokiem. Wszyscy przewoźnicy zanotowali wzrost przychodu na 1 przewiezionego pasażera, który w 2010 roku wyniósł 16,89 zł. W porównaniu z rokiem poprzednim o 2 zł więcej tj. 13,9%. Przychód uzyskany z wykonania 1 pasażerokilometra w stosunku do roku poprzedniego wzrósł o około 9,7% (0,022 zł). W 2010 roku wyniósł 0,247 zł za 1 wykonany na sieci infrastruktury kolejowej pasażerokilometr.

W 2010 roku przewoźnicy zanotowali dalszy wzrost kosztów generowanych przez działalność operacyjną. W przeliczeniu na 1 przewiezionego pasażera koszty wzrosły do poziomu 17,45zł, czyli o blisko 12%. Jest to efekt spadku liczby pasażerów, który w 2010 roku wyniósł 7,6%. Należy zaznaczyć, iż przewoźnicy utrzymali podaż na poziomie z roku 2009, co generowało wysokie koszty stałe. W przeliczeniu na wykonany pasażerokilometr wzrost kosztów był nieznacznie mniejszy i wyniósł w 2010 roku 7,1%. Głównie za sprawą ok. 4% wzrostu średniej odległości na jaką podróżowali pasażerowie.

W przewozach towarowych dzięki dynamicznemu wzrostowi zapotrzebowania na usługi transportowe, ten segment rynku zanotował zysk na poziomie 180 mln złotych, o 20 mln więcej niż w 2009 roku. Łączne przychody przewoźników towarowych przekroczyły poziom 7,5 mld złotych. Należy zaznaczyć, iż ubiegły rok charakteryzował się niskim poziomem cen taryf przewozowych, co nie bez znaczenia było dla płynności finansowej większości przedsiębiorstw kolejowych. Bieżący rok przyniósł znaczący wzrost cen za usługi transportowe towarów masowych (głównie węgla kamiennego i kruszyw). Wzrost cen w tym segmencie rynku wyniósł od 10 do nawet 25%. Ze względu na dalszy wzrost zapotrzebowania na usługi przewozowe oraz koniec wojny cenowej mającej miejsce w ostatnich latach na rynku kolejowym należy spodziewać się, iż przychody przedsiębiorstw z tytułu realizacji przewozów wzrosną w 2011 roku nawet o trzydzieści procent.

Większość przewoźników osiągnęła wzrost wydajności pracy mierzony jako przychód na 1 zatrudnionego pracownika. W 2010 roku współczynnik ten wyniósł 220 tysięcy zł/osobę, o 9,3% więcej niż w 2009 roku. Biorąc pod uwagę przychody przedsiębiorców w przeliczeniu na 1 tonę ładunku, 2010 rok przyniósł spadek tego wskaźnika o 3,5% do poziomu 29,38 zł/tonę. Poziom ww. wskaźnika uzależniony jest od odległości na jakie poszczególni przewoźnicy realizują przewozy. Przychody w przeliczeniu na 1 tonokilometr spadły w analogicznym okresie średnio o 8,3% co oznacza, że niektórzy przewoźnicy chcąc zwiększyć poziom przewozów znacząco obniżyli stawki za usługi transportowe.

Średni koszt przewiezienia 1 tony ładunku transportem kolejowym spadł w 2010 roku o 3,7% do poziomu 28,67 zł. Poziom średniego kosztu wykonania 1 tonokilometra

przez przewoźników wyniósł w roku 2010 - 0,151 zł i w stosunku do roku poprzedniego spadł o blisko 8,5%.

Na rynku udostępniania infrastruktury, pomimo utrzymania stawek na poziomie z roku poprzedniego nastąpił znaczący wzrost przychodów zarządców. Przychody wzrosły do poziomu 3,6 mld złotych, tj. o ponad 13%, głównie za sprawą zwiększenia pracy eksploatacyjnej wykonanej na sieci. Różnica pomiędzy kosztami, a przychodami z działalności operacyjnej wzrosła z 0,56 mld zł w 2009 roku do poziomu 0,71 mld zł w roku 2010.

Pomimo nieznacznego spadku poziomu zatrudnienia o 1,3%, (głównie w spółce PKP PLK) zanotowano wzrosty wykonanej na sieci infrastruktury pracy eksploatacyjnej o 4,3%. Należy zwrócić uwagę, iż w dalszym ciągu wydajność pracy w spółkach Grupy PKP była zdecydowanie wyższa niż u pozostałych zarządców infrastruktury. Wiąże się to w głównej mierze z wysokim wskaźnikiem wykorzystania tras przez przewoźników, tj. liczbą uruchamianych pociągów na liniach i wielkością wykonanej na nich pracy.

7. Licencjonowanie transportu kolejowego.

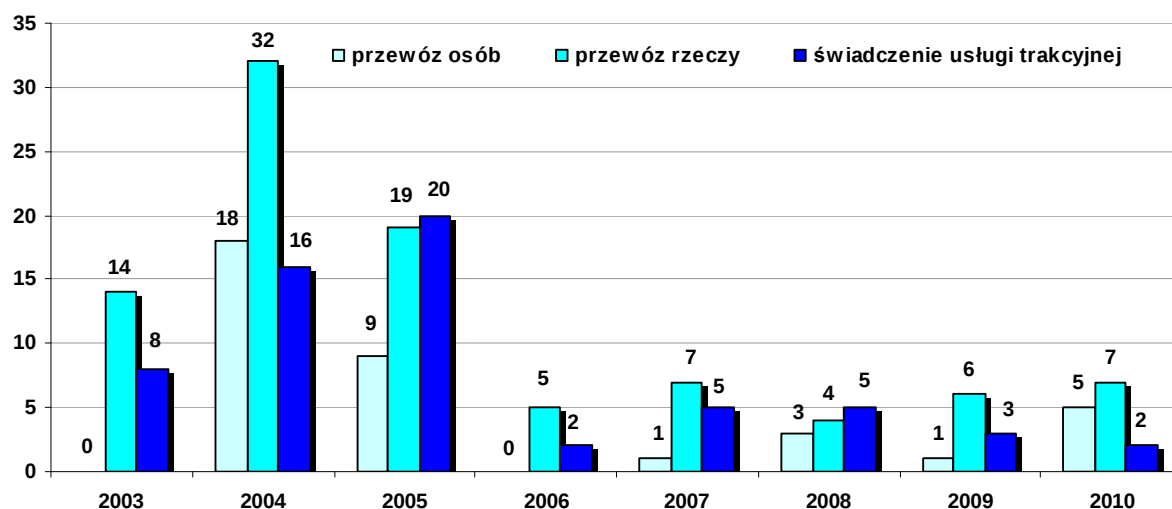
Zgodnie treścią art. 10 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.) centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach licencjonowania transportu kolejowego jest Prezes UTK. Licencjonowanie transportu kolejowego ma na celu zapewnić dostęp do rynku transportu kolejowego w sposób jednakowy i nie dyskryminujący wszystkim przedsiębiorcom, którzy chcą na tym rynku realizować usługi przewozu osób, rzeczy lub świadczyć usługę trakcyjną.

W roku 2010 Prezes UTK udzielił łącznie 14 licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób i rzeczy oraz na świadczenie usług trakcyjnych, w tym:

- na wykonywanie przewozów kolejowych osób – 5 licencji,
- na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy – 7 licencji,
- na świadczenie usług trakcyjnych – 2 licencje.

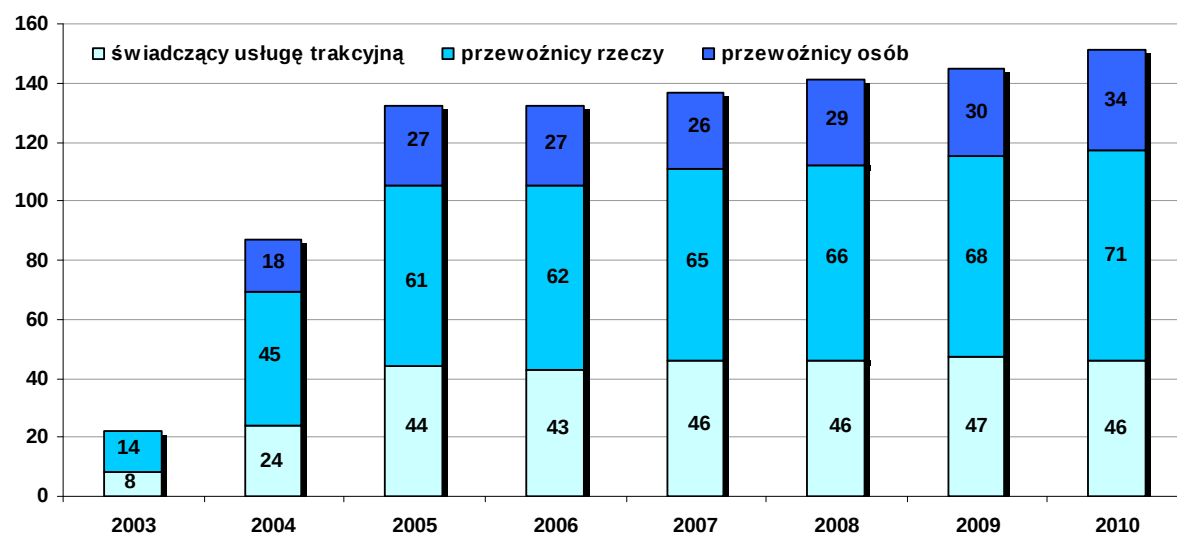
Od początku funkcjonowania Urzędu Transportu Kolejowego Prezes wydał 194 licencji. Na koniec 2010 roku ogólna liczba dokumentów uprawniających do realizacji przewozów, w tym na przewozy rzeczy, osób oraz świadczenie usług trakcyjnych wyniosła - 151.

Rys. 60 Liczba wydanych licencji w latach 2003-2010



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Rys. 61 Liczba licencji uprawniających do realizacji przewozów



/Źródło: opracowania własne UTK/

W efekcie przeprowadzonych z urzędu postępowań administracyjnych w okresie od dnia 1 stycznia do 31 grudnia 2010 roku Prezes UTK wydał decyzje w sprawach z zakresu licencjonowania transportu kolejowego, w tym:

- stwierdzające niewystępowanie zagrożenia bezpieczeństwa związanego z prowadzoną działalnością na podstawie licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób i rzeczy oraz na świadczenie usług trakcyjnych - 19 decyzji,
- zmieniające licencje na wykonywanie przewozów kolejowych osób i rzeczy oraz na udostępnianie pojazdów trakcyjnych / świadczenie usług trakcyjnych – 25 decyzji,

- stwierdzające wygaśnięcie licencji na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy oraz na udostępnianie pojazdów trakcyjnych / świadczenie usług trakcyjnych – 2 decyzje,
- zawieszające licencję na wykonywanie przewozów kolejowych osób (1 decyzja) i rzeczy (2 decyzje) oraz udostępnianie pojazdów trakcyjnych / świadczenie usług trakcyjnych (3 decyzje) – 6 decyzji,
- przyznające przewoźnikom kolejowym dłuższy o 6 miesięcy okres na rozpoczęcie prowadzenia działalności licencyjnej – 11 decyzji.

Liczba licencji uprawniających do wykonywania przewozów kolejowych po infrastrukturze normalno i szerokotorowej wyniosła 133, w tym:

- na wykonywanie przewozów kolejowych osób – 21 licencji,
- na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy – 66 licencji,
- na świadczenie usług trakcyjnych – 46 licencji.

Liczba licencji uprawniających do wykonywania przewozów kolejowych po infrastrukturze wąskotorowej – 18, w tym:

- na wykonywanie przewozów kolejowych osób – 13 licencji,
- na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy – 5 licencji.

8. Ochrona praw pasażerów.

Od 4 grudnia 2009 roku w Unii Europejskiej obowiązują przepisy rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zakres ich stosowania w odniesieniu do przewozów regionalnych i pozostałych przewozów krajowych, a także połączeń ze stacjami położonymi poza terytorium Unii Europejskiej, obejmuje następujące zagadnienia:

- zawieranie i sposób wykonania umowy przewozu wg międzynarodowych przepisów CIV,
- zapewnienie możliwości przewozu rowerów,
- obowiązek udzielania żądanej przez pasażera informacji przed rozpoczęciem podróży,
- zapewnienie możliwości nabycia biletu na dworcu lub w pociągu,
- odpowiedzialności za pasażerów i ich bagaż wg międzynarodowych przepisów CIV,
- obowiązek posiadania ubezpieczenia „OC” przez przewoźnika,
- zapewnienie pasażerowi prawa do rezygnacji z podróży (z prawem do bezpłatnego powrotu do stacji wyjazdu), zmiany jej terminu lub trasy w przypadku przewidywanego opóźnienia o ponad 60 minut,

- stosowanie niedyskryminujących zasad przewozu osób niepełnosprawnych,
- zapewnienie informacji dla osób niepełnosprawnych,
- podejmowanie starań w celu zapewnienia osobom niepełnosprawnym pomocy podczas podróży,
- warunki udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym,
- obowiązek dbałości o bezpieczeństwo osobiste pasażerów,
- obowiązek przyjmowania i rozpatrywania skarg przez przewoźników,
- obowiązek określenia i monitorowania norm jakości usług oraz wdrażania systemu zarządzania jakością,
- obowiązek informowania pasażerów o przysługujących im prawach, w tym o możliwości składania skarg,
- prawo pasażerów do składania skarg do wyznaczonego organu (w Polsce jest nim Prezes UTK).

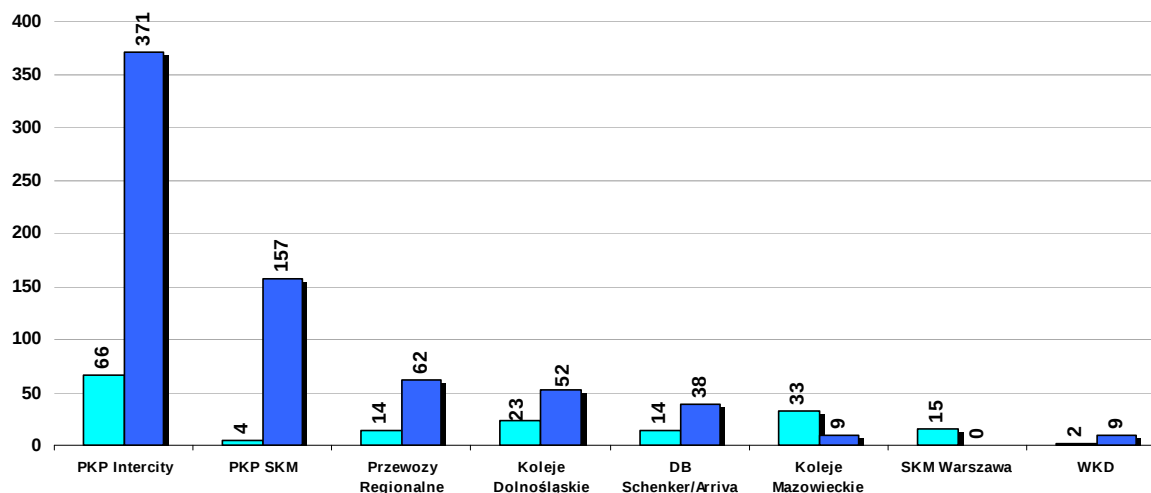
Porównując sytuację w poszczególnych państwach UE należy zauważyć, że na stosowanie wszystkich przepisów rozporządzenia 1371/2007/WE zdecydowały się: Austria, Dania, Litwa, Luksemburg, Holandia, Niemcy, Słowenia, Szwecja i Włochy. Na przeciwnym biegunie znajdują się Bułgaria, Francja, Irlandia, Łotwa, Rumunia i Wielka Brytania, które w przewozach krajowych zastosowały wszystkie możliwe wyłączenia. Polska znajduje się grupie pozostałych państw, w których zakres stosowania przepisów stanowi kompromis między oczekiwaniami pasażerów, a możliwościami przewoźników, zarządców infrastruktury i właścicieli dworców. Zdecydowana większość przepisów rozporządzenia 1371/2007/WE w zakresie, w jakim obowiązują one na terytorium Polski, została wdrożona przez wszystkich przewoźników wykonujących regularne przewozy pasażerskie. Prowadzone działania nadzorcze ujawniły jedynie nieliczne przypadki:

- nieudzielenia pasażerom informacji o rozkładzie jazdy przed rozpoczęciem podróży,
- udzielenia nieprawdziwej informacji o warunkach umowy przewozu,
- odmowy sprzedaży biletu z rezerwacją miejsca,
- nieudostępnienia informacji o prawach pasażerów, sposobie składania skarg i danych umożliwiających kontakt z Urzędem Transportu Kolejowego,
- niepodjęcia starań w celu zapewnienia pomocy osobie niepełnosprawnej.

Należy zaznaczyć, iż chroniąc interesy pasażerów Prezes UTK w 2010 roku korzystając ze swych uprawnień wynikających z przepisów rozporządzenia 1371/2007/WE zdecydował o konieczności wszczęcia z urzędu 6 postępowań. W przypadku postępowań wszczętych wskutek uchybień stwierdzonych w zakresie informowania podróżnych podczas zmiany rozkładu jazdy 2010/2011 w grudniu 2010 roku. W 2011 roku dwa z nich zakończyły się nałożeniem na przewoźników kolejowych PKP Intercity oraz Przewozy Regionalne, kar pieniężnych.

Niska jakość usług przewozowych znalazła odzwierciedlenie w liczbie skarg i reklamacji kierowanych przez pasażerów do przewoźników kolejowych. Łącznie w 2010 roku pasażerowie złożyli 6 301 skarg i 27 385 reklamacji.

Rys. 62 Liczba skarg i reklamacji (na 1 mln przewiezionych pasażerów) skierowanych do przewoźników w 2010 roku



/Źródło: opracowania własne UTK/

Należy zaznaczyć, iż jako skargę przewoźnicy uznają pismo, które nie zawiera roszczeń finansowych pasażera. Odpowiedź na skargę nie zawiera rozstrzygnięcia, a wyłącznie wyjaśnienia lub informuje o podjętych działaniach. Z tego powodu w takich spółkach jak PKP Intercity czy Koleje Mazowieckie w liczbie skarg rozpatrzonych na korzyść klienta nie uwzględniono odpowiedzi przewoźnika w ww. kwestiach.

Duża liczba skarg i reklamacji wpływających do PKP Intercity świadczy o braku akceptacji jakości usług (przede wszystkim punktualności) przez pasażerów tej spółki. Największa część reklamacji otrzymanych przez przewoźników regionalnych dotyczy wystawionych wezwań do zapłaty należności za przejazd bez ważnego biletu. Po rozpatrzeniu reklamacji przewoźnicy wypłacili pasażerom odszkodowania w łącznej wysokości 532 tys. złotych.

W roku 2010 do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wpłynęło 16 skarg na naruszenie przepisów rozporządzenia 1371/2007/WE, spełniających warunki określone w ustawie o transporcie kolejowym, dotyczących spraw rozpatrywanych wcześniej przez przewoźników. Stosunkowo niska liczba skarg wpływających do Prezesa UTK może świadczyć o prawidłowym funkcjonowaniu mechanizmów rozpatrywania skarg przez przewoźników, ale może też być efektem braku wiedzy pasażerów o możliwości dochodzenia swoich praw po negatywnym rozpatrzeniu sprawy przez przewoźnika kolejowego.

9. Spis tabel i infografik.

Tabele:

1.	Udział przewozów pasażerskich w rynku wg pracy przewozowej w krajach UE w latach 1995 – 2009.	5
2.	Udział w rynku wg pracy przewozowej w przewozach towarowych UE w latach 1995 – 2009.	8
3.	Świadczenie usług o charakterze użyteczności publicznej w 2010 roku.	20
4.	Struktura opóźnień pociągów w 2010 roku.	26

Infografiki:

1.	Udział gałęzi transportu w runku pasażerskim w krajach UE w 2009 roku.	5
2.	Liczba pasażerów w kolejowych przewozach osób w krajach UE w latach 2000 – 2010.	6
3.	Praca przewozowa w kolejowych przewozach osób w krajach UE w latach 2000 – 2010.	7
4.	Dynamika kolejowych przewozów pasażerskich w krajach UE w 2010 roku.	7
5.	Udział gałęzi transportu w rynku towarowym krajów UE w 2009 roku.	8
6.	Liczba licencjonowanych przewoźników kolejowych rzeczy w UE – stan na koniec 2010 roku.	9
7.	Masa towarów w przewozach kolejowych w krajach UE w latach 2000 – 2010.	10
8.	Praca przewozowa w przewozach kolejowych w krajach UE w latach 2000– 2010.	10
9.	Dynamika przewozów towarowych w krajach UE w 2010 roku.	11
10.	Gęstość sieci kolejowej w państwach UE (km / 100 km ²) w 2010 roku.	11
11.	Przewozy pasażerów transportem samochodowym i kolejowym w latach 2001-2010.	12
12.	Praca przewozowa w transporcie samochodowym i kolejowym w latach 2001-2010.	13
13.	Przewóz towarów transportem samochodowym i kolejowym w latach 2001-2010.	14
14.	Praca przewozowa w transporcie samochodowym i kolejowym w latach 2001-2010.	14
15.	Liczba pasażerów w Polsce w latach 1997 – 2010.	16
16.	Praca przewozowa w przewozie pasażerów w latach 1997 – 2010.	16
17.	Liczba pasażerów z poszczególnymi rodzajami biletów w 2010 roku.	17
18.	Udział liczby pasażerów w poszczególnych województwach w 2010 roku (wg liczby odprawionych pasażerów).	17
19.	Udział przewoźników pasażerskich w rynku wg liczby pasażerów w 2010 roku.	18
20.	Udział przewoźników pasażerskich w rynku wg pracy przewozowej w 2010 roku.	19
21.	Udział pracy przewozowej wykonanej na podstawie umów o świadczenie usług publicznych w latach 2006-2010.	19
22.	Udział liczby pasażerów w poszczególnych pociągach (tys.pas./udział) w 2010 roku.	21

23.	Udział pracy przewozowej w poszczególnych pociągach (tys. pas-km/udział) w 2010 roku.	21
24.	Udział przewoźników w rynku przewozów regionalnych wg liczby pasażerów w 2010 roku.	22
25.	Udział przewoźników w rynku przewozów międzywojewódzkich wg liczby pasażerów w 2010 roku.	23
26.	Liczba pasażerów w komunikacji międzynarodowej w latach 2007-2010.	24
27.	Praca przewozowa w komunikacji międzynarodowej w latach 2007-2010.	24
28.	Udział województw wg liczby pasażerów rozpoczynających podróże w relacjach międzynarodowych w 2010 roku.	25
29.	Przewozy towarów koleją w Polsce w latach 1997 – 2010.	29
30.	Praca przewozowa w transporcie towarów koleją w Polsce w latach 1997 – 2010.	29
31.	Udział przewoźników w rynku wg masy przewiezionych ładunków w 2010 roku.	30
32.	Udział przewoźników w rynku wg pracy przewozowej w 2010 roku.	31
33.	Udział % w przewozie grup towarowych w 2010 roku.	32
34.	Udział przewozów międzynarodowych wg masy i pracy przewozowej w 2010 roku.	33
35.	Udział przewoźników w komunikacji międzynarodowej w 2010 roku (wg masy).	34
36.	Udział przewoźników w komunikacji międzynarodowej w 2010 roku (wg pracy).	34
37.	Struktura towarów transportowanych w komunikacji międzynarodowej w 2010 roku.	35
38.	Dynamika przewozów intermodalnych w latach 2008 – 2010.	36
39.	Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych w 2010 roku.	36
40.	Udział poszczególnych jednostek transportowych w 2010 roku.	37
41.	Udział przewozów intermodalnych w rynku wg wykonanej pracy przewozowej.	37
42.	Udział przewozów towarów niebezpiecznych w rynku kolejowym w latach 2007-2010.	38
43.	Udział poszczególnych przewoźników w 2010 roku.	39
44.	Udział poszczególnych grup towarów niebezpiecznych w 2010 roku.	39
45.	Struktura linii kolejowych eksploatowanych w Polsce, stan na koniec 2010 roku.	42
46.	Udział poszczególnych zarządców w rynku wg długości eksploatowanych linii kolejowych, stan na koniec 2010 roku.	42
47.	Gęstość sieci kolejowej w Polsce (km / 100 km ²) w latach 2004–2010 .	43
48.	Udział długości linii kolejowych wg dopuszczalnych prędkości maksymalnych w latach 2006-2010.	44
49.	Długość sprzedanych tras przez zarządcę PKP PLK w latach 2003 – 2010.	45
50.	Udział w rynku wg długości zrealizowanych tras przez PKP PLK S.A. latach 2003 – 2010.	46
51.	Udział tras sprzedanych w ogólnej liczbie zamówionych przez przewoźników w latach 2005-2010.	46
52.	Obciążenie km linii kolejowej wielkością pracy przewozowej (mln btkm/na 1 km linii).	47
53.	Średni koszt poc-km za minimalny dostęp do infrastruktury na rozkład jazdy 2009/2010.	48

54.	Średni koszt poc-km za minimalny dostęp do infrastruktury PKP PLK– 2000-2011.	49
55.	Przeciętne stawki jednostkowe opłat dla pociągów towarowych w krajach UE w 2010 roku.	49
56.	Przeciętne stawki jednostkowe opłat dla pociągów pasażerskich w krajach UE w 2010 roku.	50
57.	Struktura zatrudnienia w 2010 roku (liczba pracowników, udział).	51
58.	Wyniki działalności podmiotów rynku kolejowego (mld zł) w latach 2003-2010.	52
59.	Rentowność działalności operacyjnej w latach 2003-2010.	52
60.	Liczba wydanych licencji w latach 2003-2010.	55
61.	Liczba licencji uprawniających do realizacji przewozów.	55
62.	Liczba skarg i reklamacji (na 1 mln przewiezionych pasażerów) skierowanych do przewoźników w 2010 roku.	58