URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w 2011 roku

PRZYJAZNY REGULATOR RYNKU KOLEJOWEGO

Wrzesień 2012

Krzysztof Dyl
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

Szanowni Państwo,

mam zaszczyt przedstawić opracowany przez Urząd Transportu Kolejowego raport roczny dotyczący funkcjonowania polskiego rynku kolejowego. Dokument stanowi diagnozę obrazującą obecny stan oraz perspektywy rozwoju polskiego systemu transportowego, w tym szczegółową analizę najważniejszych zjawisk zachodzących na polskim rynku kolejowym.

Niniejszy dokument nie powstałby bez Państwa pomocy. W tym miejscu składam szczególne podziękowania na ręce przewoźników i zarządców infrastruktury kolejowej. Dzięki Państwa zaangażowaniu i podjętej współpracy z Urzędem możemy wszyscy zarówno lepiej poznawać zachodzące zjawiska rynkowe, określać bariery i szanse rozwoju, jak również podejmować konkretne działania przeciwdziałające marginalizacji transportu kolejowego względem pozostałych gałęzi transportu.

Mam nadzieję, że niniejszy raport przybliży tematykę i zagadnienia funkcjonowania rynku zarówno szeroko rozumianej opinii publicznej, ale również osobom odpowiedzialnym i zaangażowanym w losy polskiego kolejnictwa.

Pozostaję również w głębokim przekonaniu, że dzięki naszym wspólnym wysiłkom podobny raport w przyszłym roku udokumentuje dynamiczny rozwój całego rynku kolejowego.

Życząc przyjemnej lektury, z wyrazami szacunku,

Krzysztof Dyl

Spis treści

Wstęp **4**

Diagnoza stanu i cechy rynku transportu kolejowego w 2011 roku **5**

Przewozy pasażerskie **10**

Konkurencja międzygałęziowa na europejskich rynkach przewozów pasażerskich 11

Kolejowe przewozy pasażerskie w Europie 13

Konkurencja międzygałęziowa na polskim rynku przewozów pasażerskich 15

Struktura podmiotowa polskiego rynku kolejowego 17

Struktura przedmiotowa polskiego rynku kolejowego 22

Przewozy kolejowe w komunikacji międzynarodowej 27

Struktura taboru będącego w dyspozycji przewoźników kolejowych 29

Wielkość, struktura oraz wskaźniki efektywności rynku kolejowego 31

Ocena jakości usług przewozów kolejowych 33

Ochrona praw pasażerów 35

Licencjonowanie kolejowych przewozów pasażerskich 36

Przewozy towarowe **37**

Konkurencja międzygałęziowa na europejskich rynkach przewozów towarowych 38

Kolejowe przewozy towarowe w Europie 40

Konkurencja międzygałęziowa na polskim rynku przewozów towarowych 42

Struktura podmiotowa polskiego rynku kolejowego 44

Struktura przedmiotowa polskiego rynku kolejowego 49

Przewozy kolejowe w komunikacji międzynarodowej 53

Przewozy intermodalne 58

Przewozy towarów niebezpiecznych 62

Struktura taboru będącego w dyspozycji przewoźników kolejowych 64

Wielkość, struktura oraz wskaźniki efektywności rynku kolejowego 66

Licencjonowanie kolejowych przewozów towarowych 68

Infrastruktura kolejowa **69**

Europejska infrastruktura liniowa 70

Opłaty za dostęp do infrastruktury liniowej w krajach europejskich 72

Struktura podmiotowa polskiego rynku kolejowego 74

Struktura przedmiotowa polskiego rynku kolejowego 75

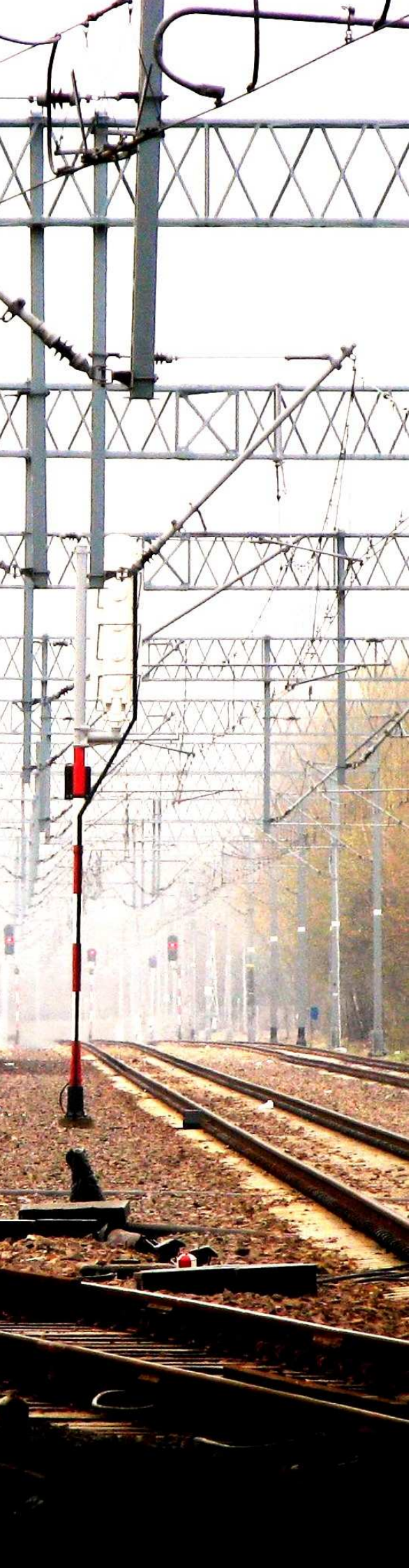
Udostępnianie polskiej infrastruktury przewoźnikom kolejowym 78

Opłaty za dostęp do polskiej infrastruktury kolejowej 81

Ocena jakości polskiej infrastruktury kolejowej 85

Wielkość, struktura oraz wskaźniki efektywności rynku kolejowego 88

Podsumowanie **90**



Wstęp

Niniejszy dokument stanowi informację obrazującą stan polskiego rynku kolejowego w 2011 roku i latach poprzednich. Ocena jest zbiorem informacji i danych przybliżających problematykę funkcjonowania rynku, w tym między innymi umożliwiających podjęcie działań mających na celu eliminację spadku roli transportu kolejowego w polskim systemie transportowym.

W dokumencie szczegółowej analizie poddano najważniejsze zagadnienia dotyczące rynku przewozów oraz udostępniania infrastruktury kolejowej w Polsce i krajach europejskich, w tym w szczególności:

- ✓ diagnozę stanu i cechy charakterystyczne rynku transportu kolejowego,
- ✓ konkurencję międzygałęziową na rynku przewozowym w Polsce i Europie,
- ✓ strukturę podmiotową polskiego rynku kolejowego,
- ✓ strukturę przedmiotową polskiego rynku kolejowego,
- ✓ strukturę taboru kolejowego będącego w dyspozycji przewoźników kolejowych,
- ✓ wielkość oraz wskaźniki efektywności rynku kolejowego,
- ✓ licencjonowanie przewozów kolejowych,
- ✓ wskaźniki jakości pasażerskich przewozów kolejowych,
- ✓ zagadnienia ochrony praw pasażerów i roli Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w tym zakresie,
- ✓ sposobu udostępniania, przez zarządców, infrastruktury kolejowej przewoźnikom,
- ✓ wysokość opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej,
- ✓ jakości polskiej infrastruktury kolejowej.

Niniejsza ocena została opracowana w oparciu o wyniki analiz i badań realizowanych na podstawie danych oraz informacji statystycznych będących w dyspozycji Urzędu Transportu Kolejowego, gromadzonych w ramach monitoringu funkcjonujących na rynku podmiotów kolejowych. 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.

Diagnoza stanu i cechy rynku transportu kolejowego w 2011 roku

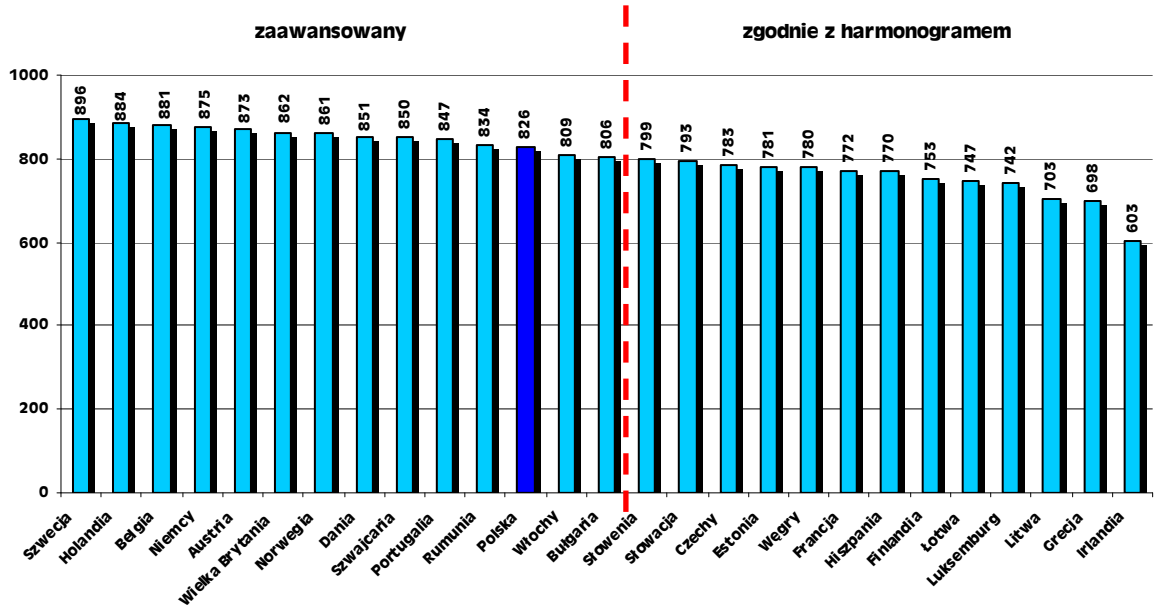
W 2011 roku zaobserwowano pierwszy od trzech lat wzrost przewozów pasażerskich transportem kolejowym. Przewoźnicy przewieźli łącznie 264,5 mln pasażerów, o blisko 1% więcej w porównaniu z 2010 rokiem. Wzrost wykonanej pracy przewozowej nieznacznie przekroczył 1,4%. Liczba pasażerów zwiększyła się zarówno w segmencie przewozów wojewódzkich (regionalnych) o 1,4%, jak również w komunikacji międzynarodowej, o blisko 11%. Odwrotną tendencję odnotowano w segmencie przewozów międzywojewódzkich. W 2011 roku przewoźnicy kolejowi przewieźli w tej komunikacji o 700 tysięcy pasażerów mniej niż przed rokiem, co stanowiło spadek rzędu 1,3%. Spadek liczby podróżnych w przewozach dalekobieżnych spowodowany był w głównej mierze licznymi pracami modernizacyjnymi trwającymi na części infrastruktury kolejowej, a co za tym idzie znaczącym wydłużeniem czasów przejazdu na duże odległości. Nie bez znaczenia pozostawał koszt dostępu do usług kolejowych, w znacznej części dużo wyższy niż w przypadku transportu autobusowego lub indywidualnego.

W przewozach towarowych po okresie kryzysu gospodarczego oraz negatywnych zjawisk rynkowych w 2011 roku, podobnie jak w roku poprzednim, zanotowano wzrost wolumenu przewiezionej masy towarowej o 5,9% i wykonanej pracy przewozowej o 10,5%. W odróżnieniu od 2010 roku, kiedy wzrost generowała głównie zwiększona wymiana handlowa pomiędzy krajami, a co za tym idzie duże zapotrzebowanie na przewozy w komunikacji międzynarodowej, w ubiegłym roku na całkowity wolumen przewozów koleją miało wpływ głównie zwiększone zapotrzebowanie na przewozy realizowane wewnątrz kraju. Największą dynamikę zanotowały przewozy grup towarowych wykorzystywanych podczas realizacji inwestycji infrastrukturalnych, głównie kruszyw, piasku i żwiru. W tej grupie wzrost przewozów (rok do roku) przekroczył 50%. Należy zaznaczyć, że podobnie jak w latach poprzednich, w 2011 roku polski transport kolejowy opierał się na przewozach masowych, głównie surowców. Przewozy węgla, rud metali oraz wyrobów górnictwa i kopalnictwa stanowiły około 70,2% ogólnego wolumenu masy oraz 60,9% wykonanej przez przewoźników pracy przewozowej. Najwyższy udział w rynku przetransportowanej masy w dalszym ciągu posiadały przewozy węgla kamiennego. Należy natomiast wskazać, że wolumen przewozów węgla kamiennego transportem kolejowym od kilku lat dynamicznie spada. Tylko w latach 2006-2011 zmniejszył się o blisko 34%. W 2011 roku zanotowano dalszy dynamiczny wzrost przewozów kolejowych w systemie intermodalnym. Łączna liczba przetransportowanych jednostek zwiększyła się o blisko 42%. Przewoźnicy kolejowi przetransportowali rekordową liczbę 480 tysięcy kontenerów, co w przeliczeniu stanowiło blisko 800 tysięcy jednostek TEU. Pomimo masowego charakteru polskiej kolei, w 2011 roku wzrósł udział przewozów intermodalnych w ogólnym wolumenie rynku. Udział tego rodzaju przewozów, mierząc wykonaną pracą przewozową, wzrósł do poziomu 4,5% i był o blisko 1% wyższy niż w roku poprzednim.

W 2011 roku nieznacznej poprawie uległ stan polskiej infrastruktury kolejowej, jednak w dalszym ciągu jest niezadowalający. W 2011 roku zaledwie 40% linii (o około 4% więcej niż w roku poprzednim) znajdowało się w stanie dobrym. Pozostała część wymagała przeprowadzenia bieżących napraw lub kompleksowej modernizacji. Niestety jakość infrastruktury przekłada się bezpośrednio na prędkość przewozową i przepustowość, a co za tym idzie jakość świadczonych usług przez przewoźników, które są obecnie na zdecydowanie niższym poziomie niż w większości krajów europejskich. W przewozach towarowych średnia prędkość handlowa na sieci infrastruktury tylko nieznacznie przekroczyła 25 km/h, co wiązało się zarówno z długim czasem dostawy przesyłek do odbiorców, jak

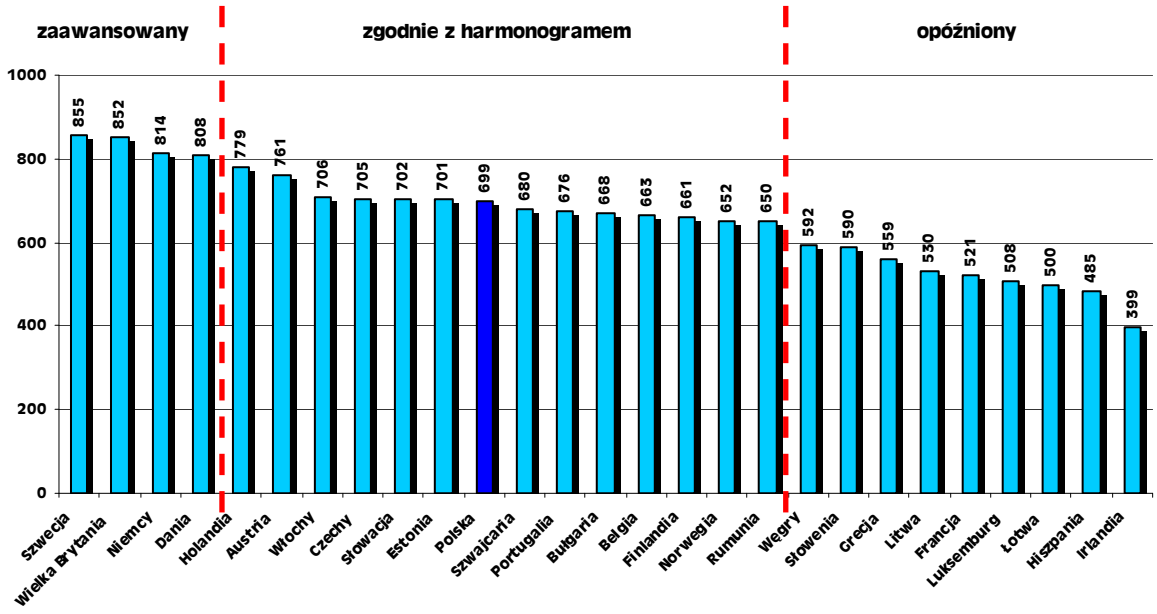
również wzrostem kosztów funkcjonowania przewoźników. W dalszym ciągu udział linii kolejowych pozwalających na realizację przewozów kolejowych (pasażerskich) z prędkością przekraczającą 120 km/h, ale nie większą niż 160 km/h, jest nieznaczny i wyniósł niespełna 9%. Na blisko 60% polskiej infrastruktury maksymalna dopuszczalna prędkość nie przekraczała 80 km/h. Według badań przeprowadzonych w 2010 i 2011 roku przez firmę IBM, polski rynek transportu kolejowego znajdował się w stosunkowo zaawansowanej fazie liberalizacji. Stopień wdrożenia liberalizacji – implementacji prawa europejskiego określony został wskaźnikiem liberalizacji (LIB), w skali 0-1000, gdzie 1000 oznaczał pełną liberalizację rynku przewozowego. Stopień implementacji prawa europejskiego obliczany był na podstawie wskaźnika LEX (20%) oraz ACCESS (80%). Wskaźnik LEX określał prawne warunki dostępu (moc prawna i siła oddziaływania regulatorów oraz aspekt prawny dostępu do rynku). Wskaźnik ACCESS określał natomiast faktyczne warunki funkcjonowania na rynku, takie jak: bariery dostępu do rynku, dostępu do informacji, bariery administracyjne oraz poziom otwartości dla nowych podmiotów kolejowych.

Poziom procesu liberalizacji dla rynku przewozów towarowych - LIB Index 2011



/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie Rail Liberalisation Index 2011 IBM/

Poziom procesu liberalizacji dla rynku przewozów pasażerskich - LIB Index 2011



/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie Rail Liberalisation Index 2011 IBM/

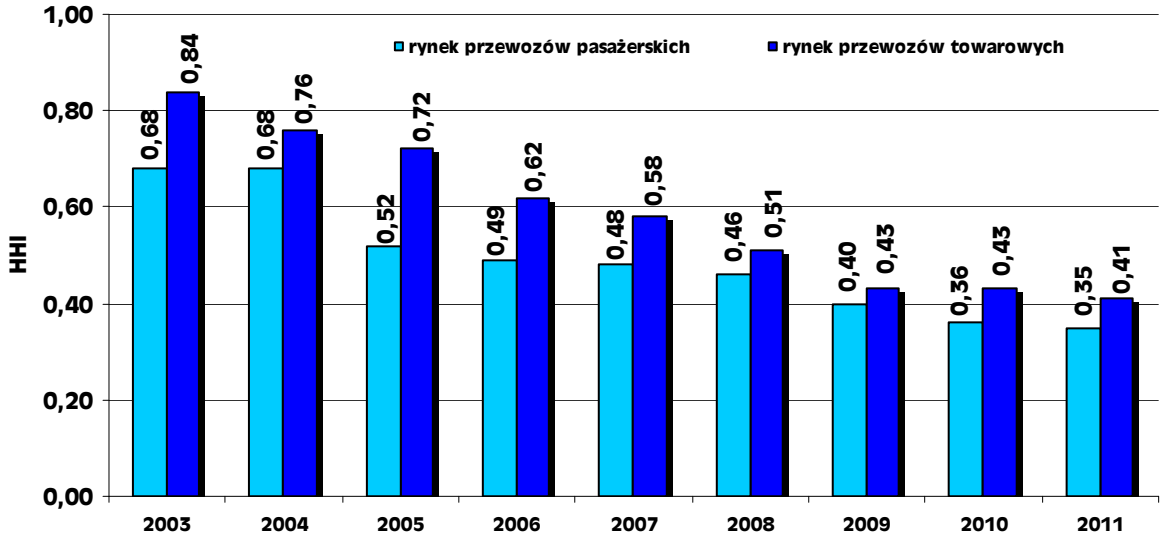
Według raportu LIB Index 2011, liberalizacja w Polsce w segmencie przewozów towarowych znajdowała się w fazie zaawansowanej. Wskaźnik LIB dla tego rynku wyniósł w 2010 roku 826. Należy zaznaczyć, że Polska posiada jedną z najwyższych wartości wskaźnika liberalizacji rynku wśród państw członkowskich, które dołączyły do UE w 2004 roku. Największą wartość wskaźnika liberalizacji rynku przewozów towarowych odnotowała Szwecja - 896 oraz Holandia - 884 i Belgia - 881. Warto dodać, że wskaźnik ten ocenia liberalizację biorąc pod uwagę prawne jak i faktyczne warunki dostępu, w sposób starający się oddać pełny obraz sytuacji. Kraje o zaawansowanym poziomie liberalizacji, takie jak Wielka Brytania, Niemcy oraz Holandia mają silnych i niezależnych regulatorów rynku kolejowego co udowadnia, że taki organ stanowi ważny czynnik funkcjonalny i rozwojowy dla rynku kolejowego. Kraje, które zostały zakwalifikowane do grupy „zaawansowanej" jeżeli chodzi o poziom liberalizacji, to kraje o najwyższej liczbie przewoźników spoza państwowej grupy (narodowego przewoźnika), posiadających największy udział w rynku kolejowym. Tak jest również i w Polsce, zarówno w segmencie pasażerskim, jak i towarowym. Należy zaznaczyć, że w Polsce udział przewoźników spoza Grupy PKP jest na bardzo wysokim poziomie. Na koniec 2011 roku dla przewozów pasażerskich wyniósł – 49,5%, a dla towarowych 31,1% (wg wykonanej pracy przewozowej). Jak wskazuje Komisja Europejska i IBM, w Polsce nie ma w praktyce barier informacyjnych oraz barier uniemożliwiających lub utrudniających wejście na rynek. W sposób prosty i nieskomplikowany można dotrzeć do informacji o procedurze wejścia na rynek kolejowy lub w jaki sposób otrzymać dokumenty uprawniające do realizacji przewozów kolejowych (licencji, certyfikatów, dopuszczeń). Komisja Europejska i IBM wskazują, że proces zdobycia tych dokumentów nie odbiega znacząco od pozostałych krajów europejskich. Prawdą jest, że procedura rozpatrywania wniosków często się przeciąga z powodów formalnych, lecz jest ona całkowicie transparentna. Jak wskazano w raporcie, przewoźnicy kolejowi w Polsce niezwiązani z grupą PKP, mają otwarty dostęp zarówno do towarowego transportu kolejowego, jak i komercyjnych przewozów pasażerskich. Proces liberalizacji kolejowego rynku pasażerskiego jest co prawda nieco mniej zaawansowany niż w przypadku rynku towarowego, ale porównując wskaźniki poziomu liberalizacji z roku 2007 i 2010 widać znaczącą poprawę w tym zakresie. Należy zaznaczyć, że zmiany zachodzą niestety dużo wolniej niż w przypadku rynku usług towarowych. Do krajów o największym poziomie liberalizacji, zarówno w transporcie pasażerskim, jak i towarowym ze wskaźnikiem LIB przekraczającym 800 punktów należały: Niemcy, Szwecja, Wielka Brytania oraz Dania. W krajach takich jak: Belgia, Szwajcaria, Francja, Finlandia, Irlandia, Hiszpania, Holandia, Norwegia oraz Portugalia nie było możliwości realizacji komercyjnych usług przewozowych. W dalszym ciągu realizacja przewozów odbywała się na podstawie koncesji/umów o świadczenie usług publicznych przez przewoźnika narodowego. W Niemczech, Danii, Włoszech, Szwecji oraz w Wielkiej Brytanii rynek został „otwarty". Co więcej, w krajach tych spora część przewoźników aktywnie uczestniczy w rynku. W Szwecji, Wielkiej Brytanii, Holandii i od niedawna w Niemczech wszystkie umowy o przewozy pasażerskie zgłaszane są do formalnego przetargu, podczas gdy w Belgii, Bułgarii, Hiszpanii, Finlandii, Francji, Irlandii, Luksemburgu, Norwegii i Słowenii przewozy pasażerskie zarezerwowane są wyłącznie dla przewoźnika „narodowego".

Pomimo, że proces liberalizacji w Polsce odbywa się w dalszym ciągu w warunkach niskiej jakości infrastruktury, mało efektywnej organizacji oraz strukturze przewozów w segmencie towarowym bazującej głównie na towarach masowych, to znajduje się i tak na dość zaawansowanym poziomie. Polski rynek transportowy, szczególnie w segmencie towarowym, był rynkiem o szybko rosnącym udziale przewoźników spoza Grupy PKP. Udział tych przewoźników w segmencie przewozów towarowych wzrósł z 8% w 2003 roku do ponad 31% w 2011 roku. Stanowiło to stosunkowo dobry wynik w porównaniu z innymi krajami. W segmencie pasażerskim po przeprowadzeniu procesu usamorządowienia spółki Przewozy Regionalne oraz przekazaniu przewozów w relacjach międzywojewódzkich spółce PKP Intercity, odnotowano w latach 2007-2010

znaczący wzrost udziałów spółek spoza Grupy PKP, głównie przewoźników samorządowych z 1% do 48%. Dodatkowo proces ten przyczynił się do powstania konkurencji na rynku w segmencie przewóz międzywojewódzkich. Należy zaznaczyć, że dzięki rosnącej od 2003 roku liczbie nowych przewoźników kolejowych oraz wzrostowi ich udziałów w transporcie kolejowym, polski rynek zaliczono do jednego z najbardziej zliberalizowanych w Europie. Zarówno segment pasażerski, jak i towarowy charakteryzują się coraz niższym poziomem koncentracji. Świadczy o tym zmniejszający się wskaźnik HHI (Herfindahla-Hirschmanna), który w 2011 roku wyniósł: dla segmentu towarowego 0,41, a dla pasażerskiego 0,35. Spadek wskaźnika HHI począwszy od 2003 roku świadczy o dalszym, stopniowym wzroście konkurencyjności na polskim rynku przewozów, dzięki rozwojowi sektora prywatnego w przewozach towarowych, zmianom własnościowym oraz dynamicznemu rozwojowi sektora spółek samorządowych w przewozach pasażerskich.

W ubiegłych latach obserwowano proces licznych przemian własnościowych, głównie w segmencie towarowym. Z tego względu pomimo pojawienia się na rynku (w tym w latach 2006-2010) nowych licencjonowanych przedsiębiorców, liczba uprawnionych jak i wykonujących działalność znacząco się nie zmieniała. Natomiast w 2011 roku odnotowano znaczący wzrost liczby podmiotów rzeczywiście wykonujących przewozy. Biorąc pod uwagę przewozy towarowe realizację licencjonowanej działalności rozpoczęło aż 13 nowych przewoźników. Świadczyć to może o atrakcyjności polskiego rynku, który w odróżnieniu od innych krajów posiada jeszcze olbrzymi potencjał.

Wskaźnik Herfindahla-Hirschmana dla polskiego rynku transportu kolejowego w latach 2003-2011

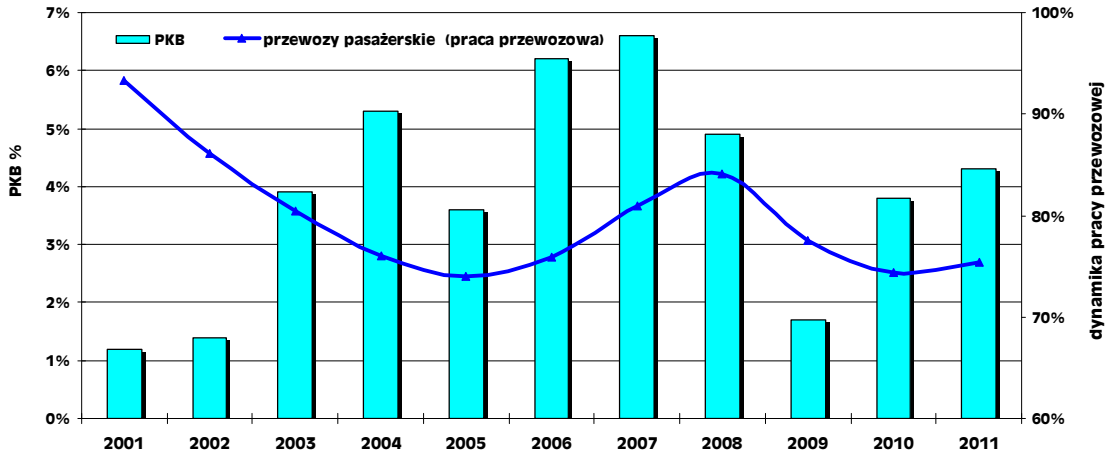


/Źródło: Opracowania własne UTK/

W przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym do roku 2004 nie występowała zależność między zmianami PKB, a wielkością i dynamiką przewozów. Rosnąca wraz ze wzrostem PKB mobilność społeczeństwa była zaspokajana głównie przez indywidualny transport samochodowy. W latach 2006-2008 wysokiej dynamice PKB towarzyszył dynamiczny wzrost zarówno liczby przewiezionych pasażerów, jak i wykonanej przy ich przewozie pracy przewozowej. Przy wzroście PKB rzędu 3-5% zapotrzebowanie na usługi przewozowe koleją rosło w tempie 4-6% w skali roku. Po kryzysie gospodarczym zapoczątkowanym w 2008 roku, a co za tym idzie wyhamowaniu dynamiki wzrostu PKB, nastąpiło odwrócenie tendencji w przewozach pasażerskich. W 2009 roku kolej przewiozła o 3% pasażerów mniej. W 2010 roku wysokiej dynamice PKB towarzyszył dalszy spadek liczby pasażerów i wykonanej pracy. Nieznaczny wzrost przewozów odnotowano dopiero w 2011 roku, ale był on znacząco niższy niż dynamika PKB. Wyraźną zależność pomiędzy wskaźnikiem PKB, a wielkością przewozów można zauważyć analizując wielkość wykonanej pracy przez przewoźników towarowych. Wzrostowi PKB zawsze towarzyszył analogiczny wzrost dynamiki przewozów, najbardziej widoczny w latach 2005-2007 oraz 2009-2011. Należy zaznaczyć, że na znaczący wzrost przewozów w latach 2010 i 2011 duży wpływ miały liczne inwestycje infrastrukturalne.

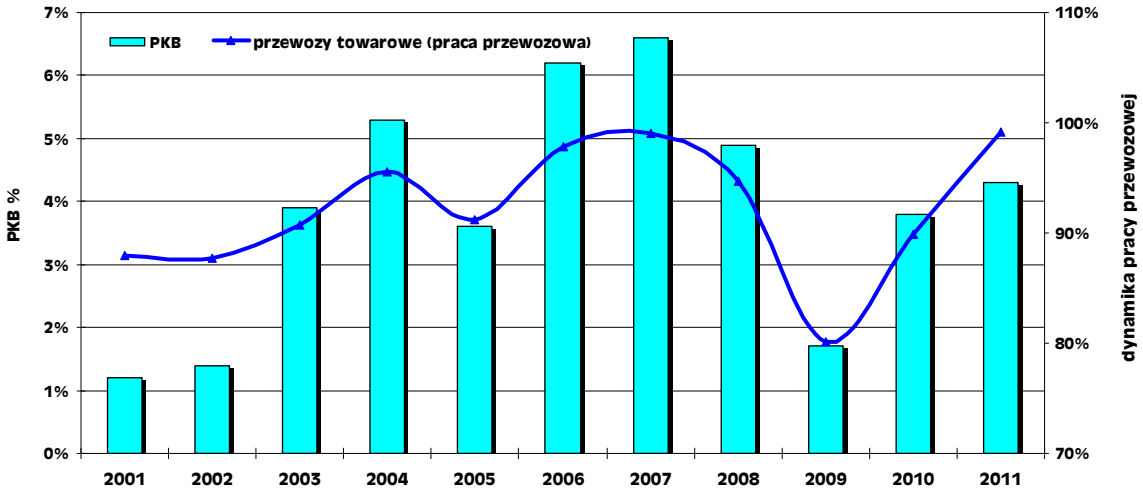
W dalszym ciągu barierami hamującymi rozwój polskiego rynku może być niska jakość infrastruktury liniowej i punktowej oraz dość wysoka cena za dostęp, nieproporcjonalna do transportu drogowego, głównie dotycząca współczynnika cena - jakość - czas. Mankamentem przewozów kolejowych realizowanych przez polskich przedsiębiorców jest również brak wyspecjalizowanego taboru służącego do transportu np. kontenerów lub pojazdów samochodowych. W dalszym ciągu wiele do życzenia pozostawia poziom punktualności oraz czas dostawy przesyłki do klienta. Spowodowane jest to w głównej mierze niską średnią prędkością handlową na polskiej infrastrukturze kolejowej (w 2011 roku wynoszącej dla pociągów towarowych - 25 km/h, dla pociągów intermodalnych - 35 km/h), która znacząco odbiega od średniej w krajach Unii Europejskiej.

Dynamika przewozów pasażerskich transportem kolejowym na tle dynamiki PKB



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Dynamika przewozów towarowych transportem kolejowym na tle dynamiki PKB



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Przewozy pasażerskie

Konkurencja międzygałęziowa na europejskich rynkach przewozów pasażerskich

Dane przedstawione w niniejszym rozdziale, dotyczące poszczególnych gałęzi transportu w krajach UE, pochodzą w głównej mierze z 2010 roku. Należy zaznaczyć, że dane obejmujące pełny okres sprawozdawczy Europejski Urząd Statystyczny „Eurostat" publikuje do 18 miesięcy od zakończenia pełnego roku kalendarzowego.

Okres do 2007 roku to systematyczny wzrost przewozów pasażerskich w Europie, mierząc wykonaną pracą przewozową rzędu 1-2% w skali roku, przy czym największą dynamikę wzrostową wykazywał transport lotniczy. Na drugim i trzecim miejscu pod względem tempa wzrostu znajdowały się: tramwaje i metro oraz indywidualny transport samochodowy. Rok 2008 i 2009 przyniósł wyhamowanie tendencji wzrostowej w przewozach pasażerskich, analogicznie do poziomu 0,7% i 0,3%. W tych latach znacząco spadła liczba osób podróżujących transportem lotniczym (rzędu 2% w 2008 i 7% w 2009 roku), przy jednoczesnym utrzymaniu poziomu przewozów w transporcie kolejowym oraz indywidualnym samochodowym. W 2010 roku po raz pierwszy, biorąc pod uwagę analizowany okres, wielkość przewozów mierzona wykonaną pracą przewozową nieznacznie spadła. Wykonano pracę na poziomie 6,304 mld pasażerokilometrów, czyli około 1% mniej niż w 2009 roku. Do ogólnego spadku przyczynił się w znacznej mierze indywidualny transport samochodowy, który zanotował wynik o 1,3% gorszy niż w 2009 roku (łączny spadek o 60 mld pasażerokilometrów). Segmentami rynku, które w 2010 roku zwiększyły wolumen wykonanej pracy przewozowej w transporcie osób były: tramwaje i metro (o około 1,1%), transport lotniczy (0,4%) oraz kolej (0,3%). Pomimo znaczącego wzrostu ogólnego wolumenu przewozów pasażerskich w latach 1995-2009 oraz niewielkiego spadku w 2010 roku, udział poszczególnych gałęzi transportu nie uległ znaczącej zmianie. Udział w rynku mierzony wykonaną pracą przewozową, począwszy od 1995 roku, oscylował na podobnym poziomie. Rok 2010 nie stanowił pod tym względem wyjątku, udział dla transportu kolejowego wyniósł 6,4% (w latach 1995- 2009 wahał się w granicach 6,1-6,8%). W 2010 roku największy udział posiadał indywidualny transport samochodowy - 75,2% (o 0,4% więcej niż w 1995 roku), transport lotniczy - 8,3% (wzrost o 1,6%) oraz transport autobusowy - 8,1% (spadek udziału względem 1995 roku o 1,5%). Powyższe dane odzwierciedlają trudności w realizacji polityki zrównoważonego transportu w całej Unii Europejskiej. Pomimo rosnących kosztów transportu indywidualnego, w tym cen paliw, pasażerowie przez lata preferowali komunikację indywidualną nie kierując się wyborem bardziej ekologicznych, publicznych środków transportu, jakim jest np. kolej. Dominujący przez lata udział transportu

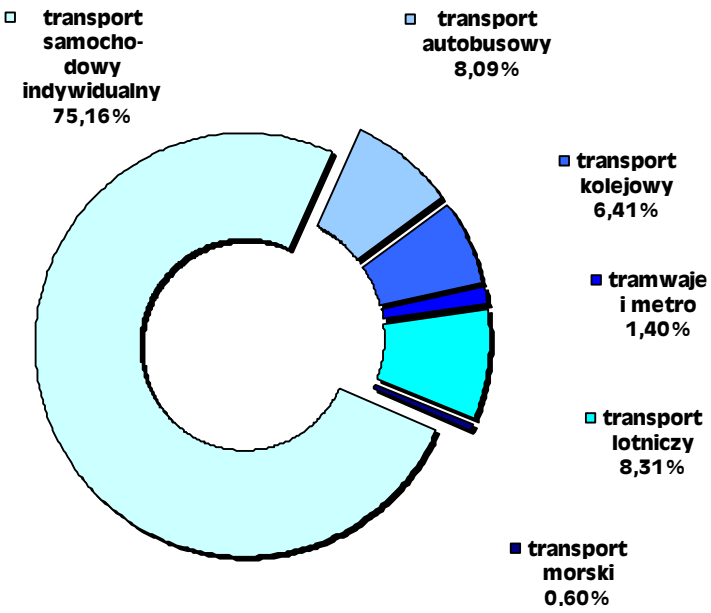
Wykonana praca w przewozach pasażerskich we wszystkich krajach UE (mld pasażerokilometrów)

rok	transport samochodowy indywidualny	transport autobusowy	transport kolejowy	tramwaje i metro	transport lotniczy	transport morski	ogółem
1995	3 879	497	351	71	346	44	5 188
1996	3 945	501	349	72	366	44	5 277
1997	4 024	502	351	73	390	44	5 384
1998	4 122	510	351	74	409	43	5 509
1999	4 227	513	359	75	425	43	5 642
2000	4 296	516	371	77	457	42	5 759
2001	4 382	518	373	78	453	42	5 846
2002	4 456	517	366	78	445	42	5 904
2003	4 483	519	362	79	463	41	5 947
2004	4 534	523	368	82	493	41	6 041
2005	4 547	524	377	82	527	40	6 097
2006	4 609	519	391	84	549	40	6 192
2007	4 674	534	396	86	572	41	6 303
2008	4 710	534	411	89	561	41	6 346
2009	4 798	515	403	89	522	40	6 367
2010	4 738	510	404	90	524	38	6 304

/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie danych KE/

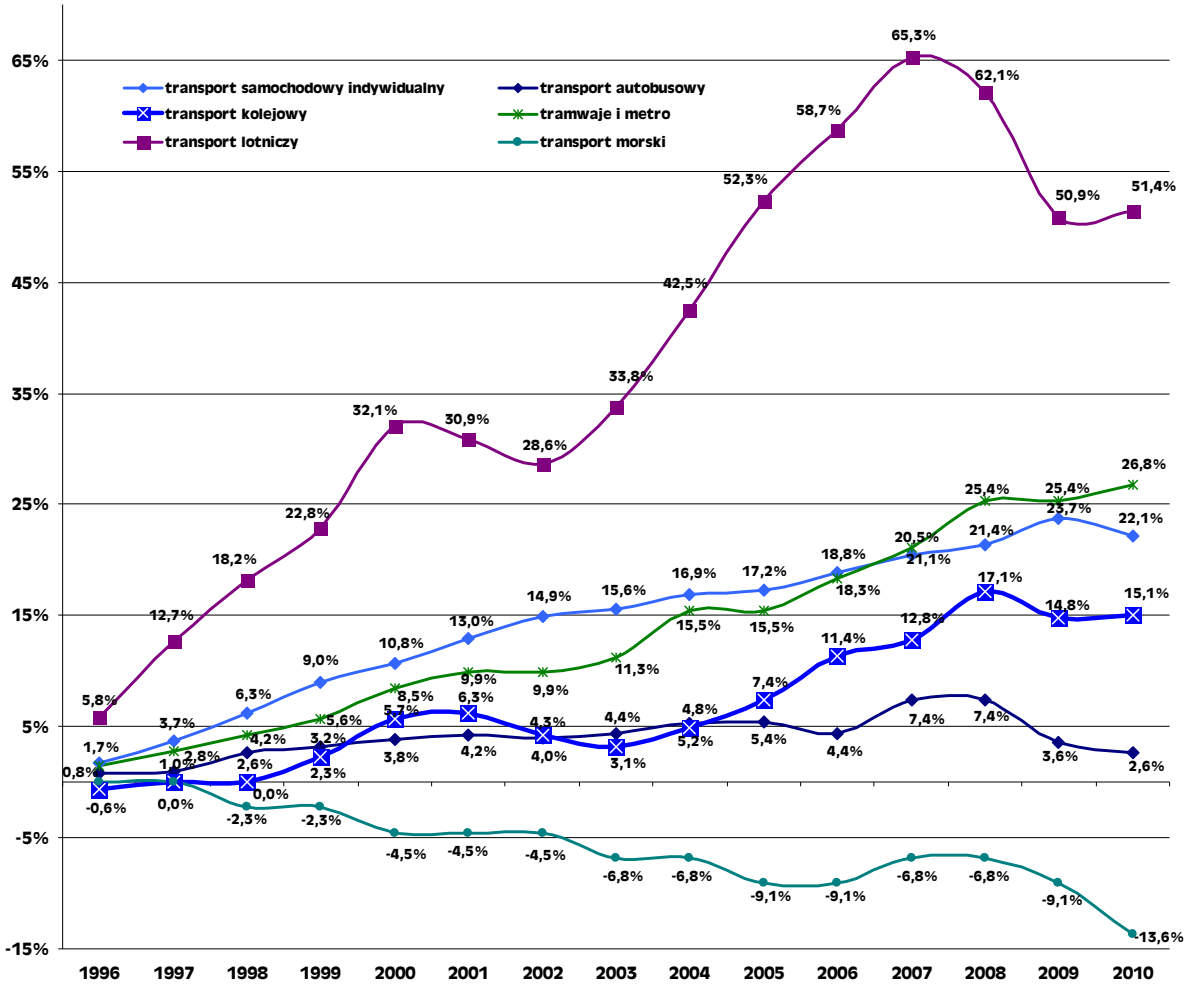
indywidualnego spowodowany był zarówno czynnikami ekonomicznymi, takimi jak: niska cena dostępu do drogi, jak również wysoką dostępnością, dostosowaniem do indywidualnych potrzeb, elastycznością oraz zdolnością do przewozów bezpośrednich. Nie bez znaczenia pozostaje dynamicznie rosnąca sieć dróg i autostrad, głównie w nowych krajach członkowskich Unii Europejskiej. Niezmienna pozostawała pozycja poszczególnych środków transportu pod względem bezpieczeństwa. Nadal najbezpieczniejszym rodzajem transportu była kolej i transport lotniczy. Z danych za 2011 rok wynika, że na terytorium krajów Unii Europejskiej na pokładzie samolotów rejsowych zginęło 6 osób (2 osoby w roku 2010). Dane o liczbie pasażerów, którzy zginęli na pokładzie pociągów w krajach UE pochodzą z 2010 roku – łącznie 62 pasażerów (w porównaniu do 34 w 2009 roku). Pomimo, że najbardziej niebezpiecznym środkiem lokomocji pozostaje transport drogowy, w skali całej Unii Europejskiej liczba ofiar śmiertelnych na przestrzeni lat 2009-2010 zmalała o 10,9%. W 2010 roku, w wypadkach drogowych śmierć poniosło 31 tys. osób, podczas gdy rok wcześniej ponad 34,8 tysiąca.

Udział poszczególnych gałęzi transportu UE w 2010 roku



/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie danych KE/

Dynamika przewozów poszczególnymi rodzajami transportu - UE w latach 1996-2010 (1995 = 0%)



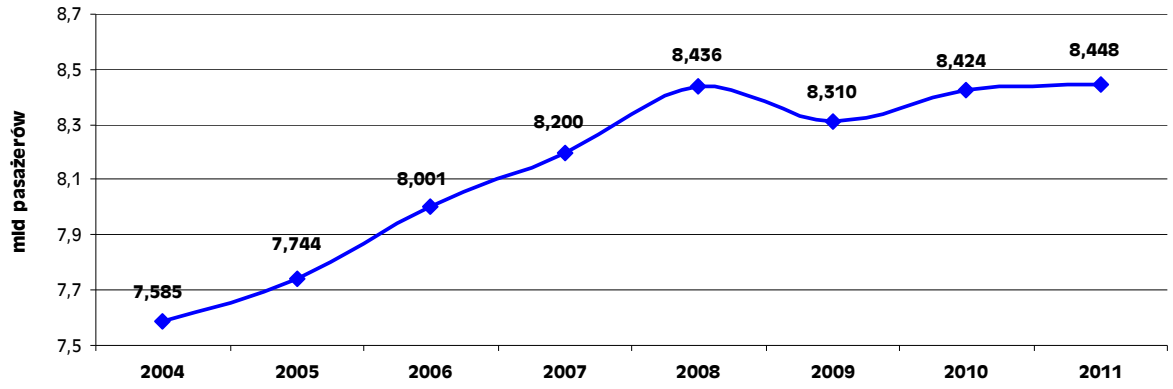
/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie danych KE/

Kolejowe przewozy pasażerskie w Europie

W 2011 roku we wszystkich krajach Unii Europejskiej przewieziono koleją 8,448 mld pasażerów, o 0,3% więcej niż w roku poprzednim. Przy realizacji przewozów wykonano pracę na poziomie 405 mld pasażerokilometrów (wzrost rzędu 0,25%). Średnia odległość przewozu 1 pasażera wyniosła analogicznie jak w roku poprzednim 47,9 kilometra.

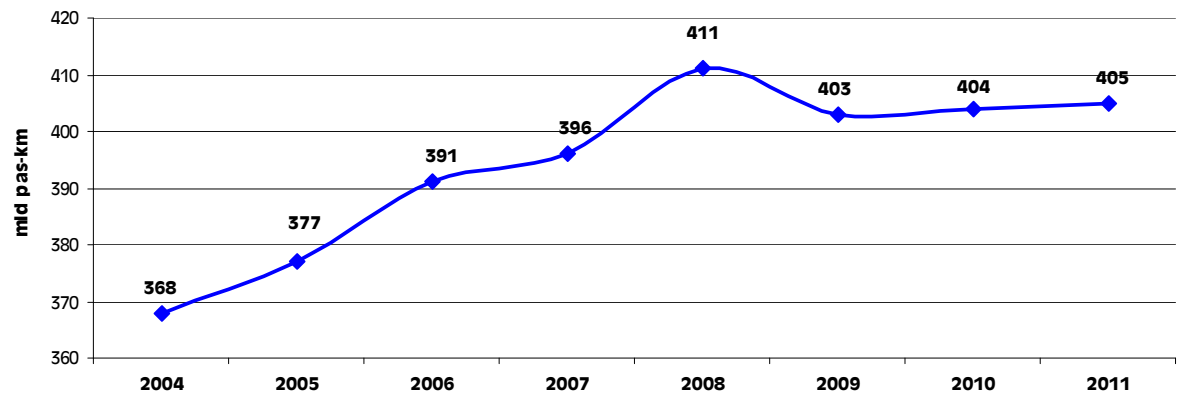
Należy zaznaczyć, że do 2008 roku kolejowe przewozy pasażerskie dynamicznie rosły. Tylko w latach 2004-2008 liczba pasażerów zwiększyła się o 11,2%, a wartość wykonanej pracy o blisko 12%. Pomimo niewielkiego spadku jaki zanotowano w 2009 roku, analogicznie o 1,5% i 1,9%, w kolejnych latach nastąpił dalszy wzrost przewozów. W latach 2009-2011 wolumen liczby pasażerów zwiększył się o 1,7%, a wykonanej pracy o około 0,5%. W 2010 roku uprawnionych do realizacji przewozów pasażerskich na podstawie otrzymanych licencji we wszystkich krajach UE pozostawało około 500 przewoźników, o 5% więcej niż w 2009 roku. W Polsce uprawnionych do realizacji ww. działalności było 34 licencjonowanych przedsiębiorców (w 2011 roku – 35 podmiotów), z czego regularną, rozkładową działalność realizowało w 2010 - 9, a w 2011 roku 11 przewoźników normalnotorowych. Większą liczbę podmiotów uprawnionych do świadczenia pasażerskich przewozów kolejowych posiadały wyłącznie takie kraje jak Niemcy – 320 oraz Wielka Brytania - 44.

Liczba pasażerów w przewozach kolejowych w krajach UE w latach 2004 – 2011



/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie danych KE/

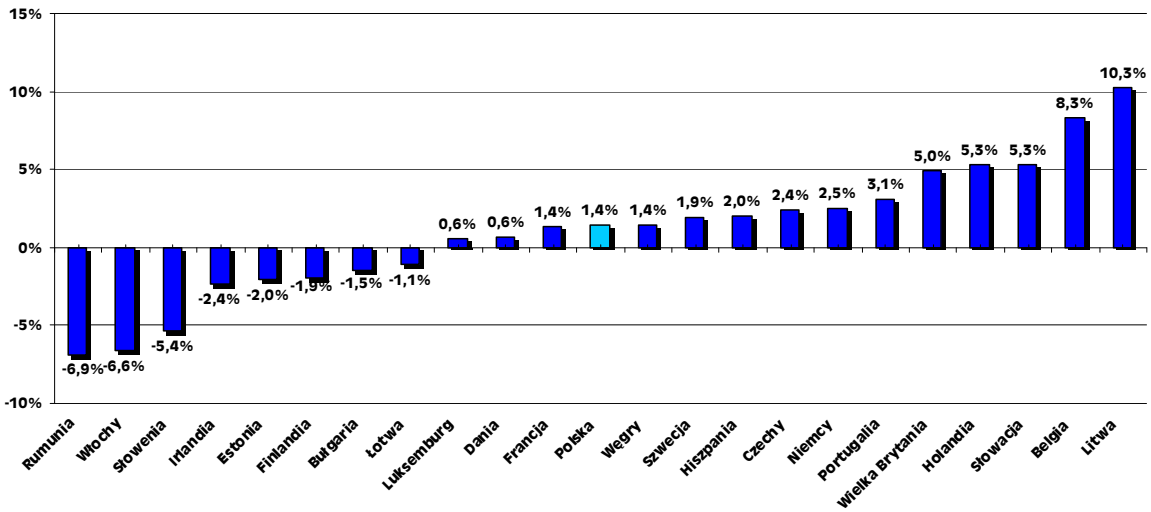
Praca przewozowa w pasażerskich przewozach kolejowych w krajach UE w latach 2004 – 2011



/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie danych KE/

Pomimo dynamiki wzrostowej w przewozach kolejowych w krajach UE (w analizowanym okresie czasu), w Polsce wskaźnik ten w dalszym ciągu znajduje się na bardzo niskim poziomie. Biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową w 2011 roku przy przewozie pasażerów koleją wykonano o blisko 25% mniej pasażerokilometrów niż w 2000 roku. W tym samym okresie we wszystkich krajach UE wykonana praca zwiększyła się o ponad 9%. Na tak duże dysproporcje największy wpływ miał dynamiczny wzrost przewozów samochodowych (indywidualnych), dużo wyższy niż w krajach starej piętnastki. Należy zaznaczyć, że w 2011 roku odnotowano nieznaczne odwrócenie dotychczasowej tendencji. W porównaniu z rokiem poprzednim, wzrost przewozów w Polsce wyniósł 1,4% przy jednoczesnym nieznacznym 0,25% wzroście przewozów w całej Unii Europejskiej. Biorąc pod uwagę poszczególne kraje, wzrost przewozów kolejowych w Polsce oscylował na poziomie średnich europejskich i był identyczny jak np. we Francji i Węgrzech. Wśród krajów o największym wskaźniku liczby przewiezionych pasażerów liderem pozostają Niemcy. Łącznie w 2011 roku przewieziono 2,511 mld pasażerów, o 6% więcej niż przed rokiem (co stanowiło 143 mln osób). Poziom miliarda przewiezionych pasażerów przekroczono również w Wielkiej Brytanii 1,463 mld (wzrost 7,1%) oraz Francji 1,101 mld (wzrost o 2,7%). Łączny udział tych krajów w rynku przewozów europejskich przekroczył 60% (o 3% więcej niż w 2010 roku). Udział Polski wśród wszystkich krajów członkowskich wyniósł zaledwie 3,13%, o 0,02% więcej niż w 2010 roku. Biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową, podobnie jak w 2010 roku i latach poprzednich liderem pozostaje Francja, głównie za sprawą dużego wolumenu przewozów kolejami dużych prędkości na duże odległości. Łącznie w tym kraju wykonano 86,2 mld pasażerokilometrów. Średnia odległość przewozu jednego pasażera jest zdecydowanie wyższa niż w większości krajów europejskich i wyniosła w 2011 roku 78,3 kilometra (średnia europejska - 47,9km). W Niemczech pomimo ponad dwukrotnie większej liczby przewiezionych pasażerów, wielkość pracy była niższa niż we Francji. Pasażerowie podróżowali głównie na krótkie odległości w ruchu regionalnym (średnia w 2011 roku - 33,8 km). Wykonano 84,9 mld pasażerokilometrów, o 1,5% mniej niż we Francji. Łącznie Francja i Niemcy posiadały 42,4% rynku europejskiego, mierzonego wykonaną pracą przewozową. Udział Polski w tym wskaźniku wyniósł zaledwie 4,5%.

Dynamika wykonanej przez przewoźników pasażerskich pracy przewozowej w latach 2010-2011



/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie danych KE/

Konkurencja międzygałęziowa na polskim rynku przewozów pasażerskich

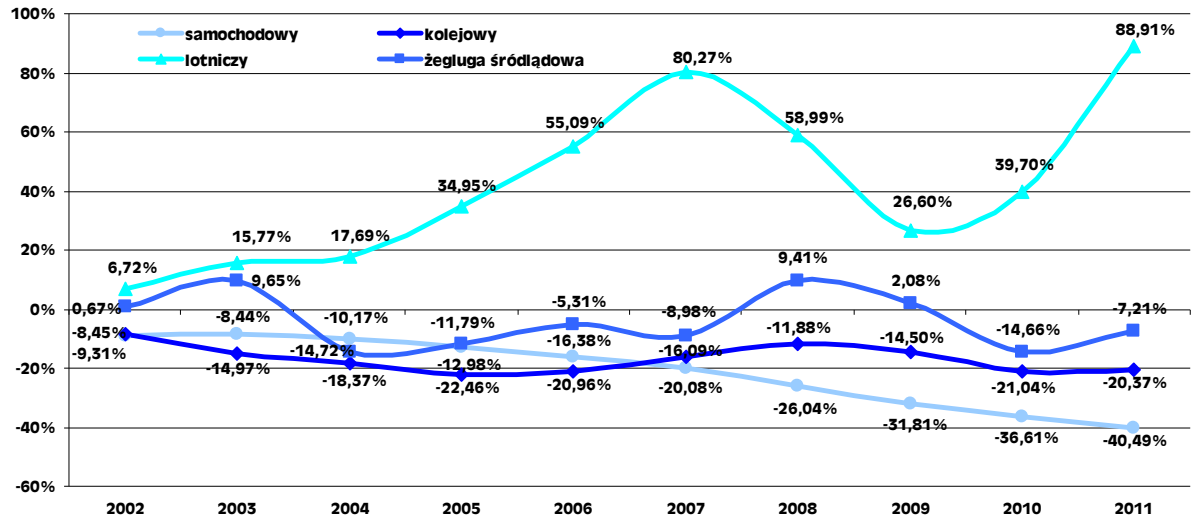
Łącznie w 2011 roku ze wszystkich gałęzi transportu skorzystało w Polsce o 429 mln pasażerów mniej niż jeszcze dziesięć lat temu. Spadek liczby przewiezionych pasażerów względem roku poprzedniego wyniósł 3,7%. Przewieziono 807,4 mln pasażerów, o 30,7 mln mniej niż w 2010 roku. Spadek dotyczył wyłącznie transportu samochodowego, o około 6,1%. Największą dynamikę wzrostową zanotował transport lotniczy, o ponad 35%. Nieznaczny wzrost liczby pasażerów w transporcie kolejowym, to głównie dodatnia dynamika w ruchu regionalnym, na krótkie odległości. Przewozy kolejowe w relacjach międzywojewódzkich zanotowały spadek rzędu 1,3%. Kolej sprawnie konkurowała zwłaszcza w przewozach na średnie odległości oraz pomiędzy dużymi miastami, gdzie stan infrastruktury pozwala na osiąganie wysokich prędkości przewozowych (np. Warszawa – Poznań, Warszawa – Kraków). W 2011 roku średnia odległość przewozu pasażera wyniosła 61,8 km i była wyższa o 5,2 km niż w 2010 i 13,3 km porównując do 2001 roku. Średnia odległość w transporcie kolejowym znacząco się nie zmieniła i wyniosła 68 kilometrów. Najniższa średnia odległość dotyczyła żeglugi śródlądowej - 16 km oraz transportu samochodowego (w tym autobusowego i busowego) 38,5 kilometra. Pomimo spadku ogólnego wolumenu przewozów, w dalszym ciągu rośnie udział transportu kolejowego. W 2011 roku wyniósł blisko 33%, o 1,5% więcej niż w 2010 i o 8% więcej niż w 2005 roku. Pomimo dużej dynamiki wzrostowej liczby pasażerów w krajowym ruchu lotniczym, w dalszym ciągu udział tej gałęzi transportu w ogólnym wolumenie jest nieznaczny. W latach 2008-2011 nie uległ zmianie i wyniósł około 0,19%. Do 2010 roku rynek przewozów pasażerskich mierzony wykonaną pracą przewozową również charakteryzował się tendencją spadkową i kształtował się na poziomie kilku procent w skali roku. W 2011 roku, pomimo spadku liczby pasażerów, odnotowano wzrost wykonanej pracy przewozowej o 5,2%, która wyniosła 49,9 mld pasażerokilometrów, o 2,5 mld więcej niż przed rokiem. Na dynamikę tego wskaźnika przełożył się w głównej mierze wzrost liczby pasażerów w krajowym ruchu lotniczym, który odbywał się na znaczne odległości. Jedynym segmentem, który zanotował spadek był transport samochodowy (około 1 mld pasażerokilometrów mniej niż

Liczba przewiezionych pasażerów w Polsce w latach 2001-2011

rodzaj transportu	rok										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
	w mln pasażerów										
ogółem	1 236,0	1 124,5	1 111,2	1 083,9	1 045,7	1 020,9	1 004,7	964,7	902,9	838,2	807,4
samochodowy	898,71	815,04	822,88	807,28	782,03	751,47	718,27	664,67	612,88	569,65	534,87
kolejowy	332,22	304,14	282,50	271,20	257,60	262,60	278,75	292,74	284,05	262,33	264,54
lotniczy	3,44	3,67	3,98	4,04	4,64	5,33	6,19	5,46	4,35	4,80	6,49
żegluga śródlądowa	1,64	1,65	1,80	1,40	1,44	1,55	1,49	1,79	1,67	1,40	1,52

/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie danych GUS/

Dynamika liczby pasażerów poszczególnych gałęzi transportu w latach 2002-2011 (2001 = 0%)



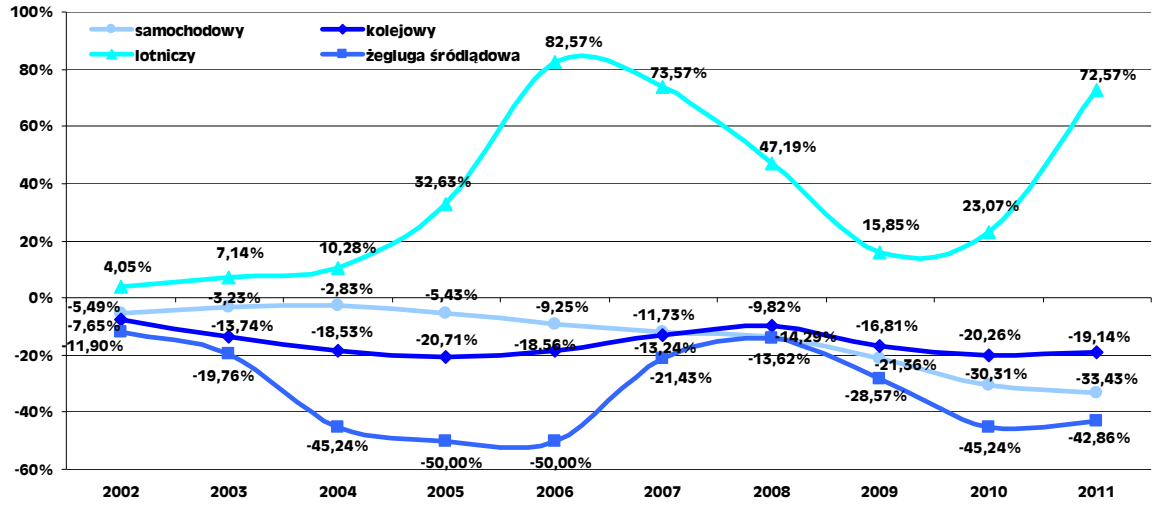
/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie danych GUS/

Praca przewozowa w przewozach pasażerskich w Polsce w latach 2001-2011

rodzaj transportu	rok										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
	w mln pasażerokilometrów										
ogółem	59 919,0	56 753,0	56 281,7	55 517,7	55 653,8	58 156,0	58 016,2	56 512,1	50 524,7	47 431,9	49 893,3
samochodowy	30 996,0	29 295,0	29 995,6	30 118,0	29 314,0	28 129,9	27 359,0	26 775,0	24 375,0	21 600,0	20 600,0
kolejowy	22 469,0	20 749,0	19 382,5	18 305,3	17 814,8	18 298,9	19 495,2	20 263,1	18 691,7	17 917,9	18 169,3
lotniczy	6 412,0	6 672,0	6 869,9	7 071,4	8 504,0	11 706,2	11 129,0	9 438,0	7 428,0	7 891,0	11 100,0
żegluga śródlądowa	42,0	37,0	33,7	23,0	21,0	21,0	33,0	36,0	30,0	23,0	24,0

/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie danych GUS/

Dynamika pracy przewozowej poszczególnych gałęzi transportu w latach 2002-2011 (2001 = 0%)



/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie danych GUS/

w 2010 roku). Należy zaznaczyć, że na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia, wolumen przewozów zmniejszył się o ponad 16,7%, co stanowiło 10 mld pasażerokilometrów. Najbardziej widoczny był w transporcie samochodowym, w którym spadek w analizowanym okresie wyniósł 33,5%, co w przeliczeniu stanowiło 10,4 mld pasażerokilometrów. Udział transportu kolejowego w rynku przewozów pasażerskich w 2011 roku, mierzony pracą przewozową, wyniósł 36,4%, o około 1,4% mniej niż w 2010 roku. Udział transportu samochodowego zmniejszył się z 45,5% do poziomu 41,3%. Znacząco wzrósł udział wykonanej pracy przewozowej przez transport lotniczy, o ponad 5,5%. Na koniec 2011 roku wyniósł 22,3%.

Reasumując, 2011 rok to dalszy spadek zapotrzebowania na publiczne, regularne przewozy pasażerskie. Począwszy od 2001 roku, wyniósł już blisko 35%. Spadek liczby pasażerów oraz znaczenia większości gałęzi transportu, pomimo wzrostu mobilności społeczeństwa, spowodowany jest dalszym wzrostem znaczenia indywidualnego transportu samochodowego.

Struktura podmiotowa polskiego rynku kolejowego

W 2011 roku kolejowe przewozy pasażerskie realizowało czternastu przewoźników normalnotorowych, w tym: siedem 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.,
- ✓ Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.,
- ✓ Koleje Śląskie Sp. z o.o.,

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 zależne koncernu DB:

- ✓ Usedomer Bäderbahn GmbH,
- ✓ Arriva RP Sp. z o.o.,

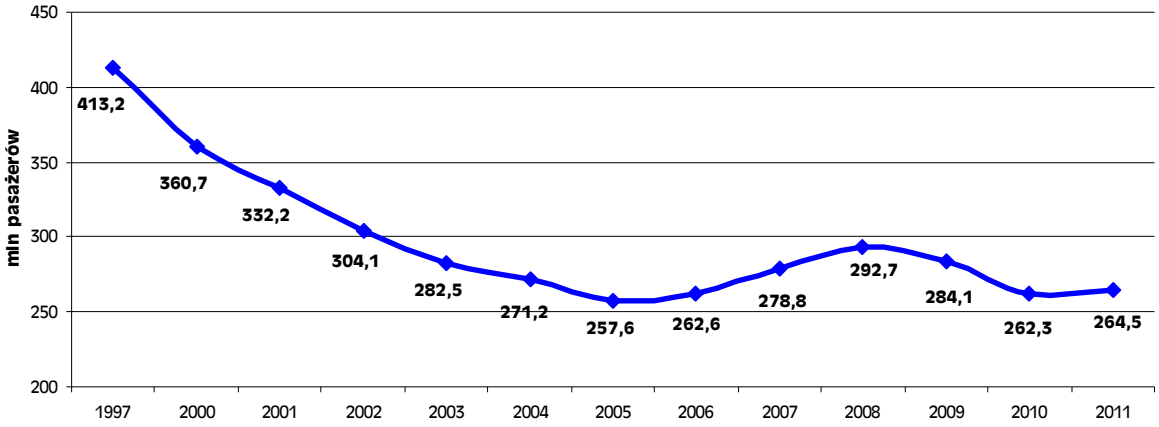
oraz przedsiębiorstwa:

- ✓ S&K Train Transport 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 S&K Train Transport Sp. z o.o. ograniczyły swoją działalność do okazjonalnego wykonywania przewozów, w związku z czym ich udział w rynku przewozów pasażerskich jest symboliczny. Przewoźnikami, którzy w 2011 roku formalnie rozpoczęli regularną działalność kolejową były spółki: Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. (data rozpoczęcia działalności – maj 2011 roku) oraz Koleje Śląskie Sp. z o.o. (sierpień 2011 roku). Dodatkowo realizację przewozów pasażerskich deklarowało 22 operatorów działających na liniach wąskotorowych.

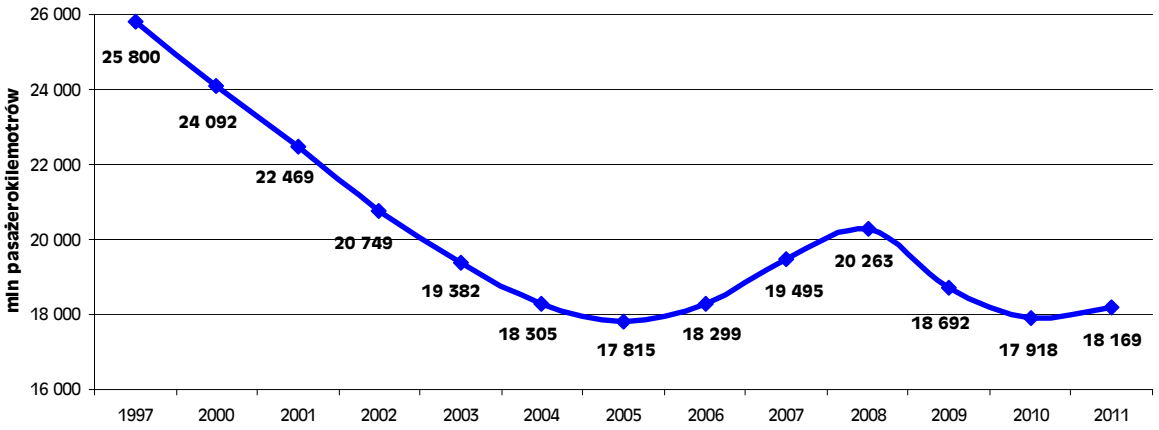
W 2011 roku przewoźnicy pasażerscy przewieźli łączną liczbę 264,5 mln pasażerów, o 2,2 mln więcej niż w roku poprzednim. Pierwszy od 2008 roku wzrost liczby przewiezionych pasażerów wyniósł względem 2010 roku - 0,84%. W tym samym okresie przewoźnicy wykonali pracę będącą iloczynem liczby pasażerów przewiezionych

Liczba pasażerów w kolejowych przewozach pasażerskich w latach 1997 – 2011



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Praca przewozowa w kolejowych przewozach pasażerskich w latach 1997 – 2011



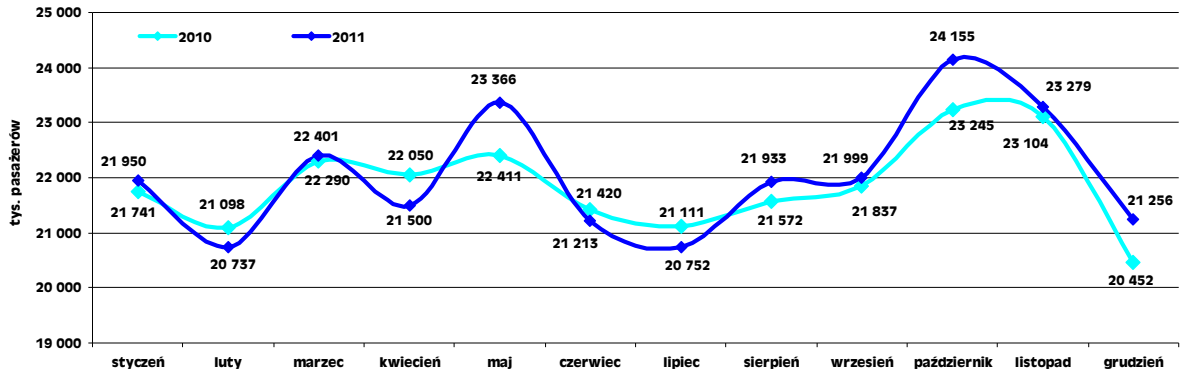
/Źródło: Opracowania własne UTK/

w poszczególnych relacjach i odległości ich przejazdu równą 18 169 mln pasażerokilometrów (wzrost rzędu 1,4%). Średnia odległość przejazdu jednego pasażera wyniosła w 2011 roku 68,7km i wzrosła w porównaniu z rokiem poprzednim o 0,4 kilometra. W ogólnej liczbie przewiezionych pasażerów w 2011 roku, 488 tysięcy stanowili realizujący przejazdy na liniach wąskotorowych (spadek o 13,4%). Na sieci infrastruktury o prześwicie mniejszym niż 1435mm wykonano 5,3 mln pasażerokilometrów, o 51,8% mniej niż w 2010 roku. Łącznie przewoźnicy wąskotorowi uruchomili około 12,8 tysiąca tras o łącznej długości 100 tysięcy kilometrów. Średnia odległość przejazdu pasażera w tego typu przewozach wyniosła w 2011 roku 10,9 kilometra.

Analizując wyniki przewozowe w poszczególnych miesiącach roku, należy zwrócić uwagę na charakterystyczne zmiany liczby pasażerów w okresie zimowym i wakacyjnym, które są efektem zmniejszenia liczby uczniów, studentów i osób dojeżdżających do pracy, czego nie rekompensuje wzrost liczby podróży w celach rekreacyjnych np. dojazdów do miejscowości turystycznych. Dynamiczny wzrost liczby pasażerów w październiku to efekt zakończenia okresu urlopowego oraz rozpoczęcia roku akademickiego. Należy zwrócić uwagę na zmianę trendu, która miała miejsce w sierpniu 2011 roku. W miesiącach luty, kwiecień, czerwiec i lipiec 2011 roku, liczba pasażerów była niższa niż w roku poprzednim. Od sierpnia odnotowano odwrotną tendencję. Liczba przewiezionych pasażerów w poszczególnych miesiącach była wyższa niż w 2010 roku. W miesiącach sierpień – grudzień 2011 roku przewieziono o blisko 2,5 mln pasażerów więcej (wzrost o 2,2%). Na zmianę tendencji mogły mieć między innymi wpływ ceny paliw, w tym wzrost kosztów transportu indywidualnego, które tylko od września do końca 2011 roku wzrosły o ponad 10%.

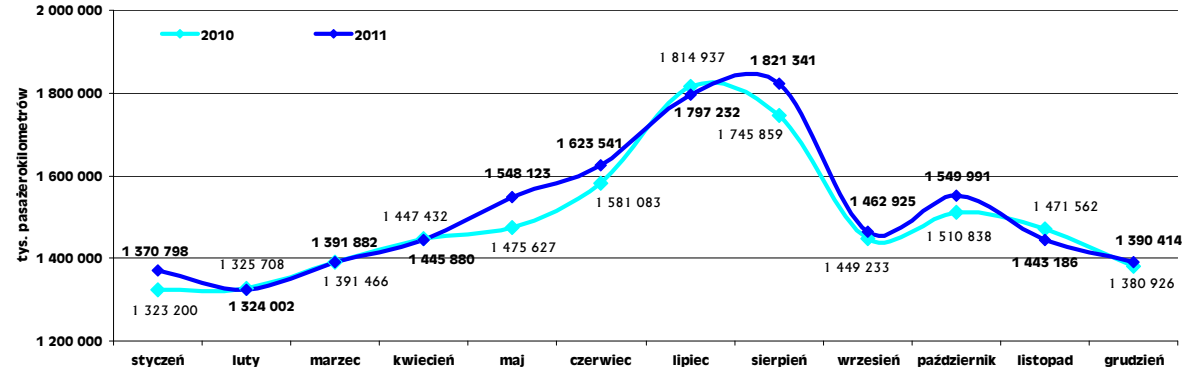
Segment przewozów turystycznych w okresie wakacyjnym wpływa natomiast w sposób dominujący na zwiększenie pracy przewozowej, ale wyłącznie w miesiącach lipiec i sierpień co oznacza, że wykorzystanie kolei jako środka transportu przy wyjazdach na wypoczynek zimowy jest niewielkie. Charakterystyka wielkości pracy przewozowej w poszczególnych miesiącach 2011 roku pokrywa się z tendencjami w latach poprzednich. Pomimo wzrostu liczby pasażerów w miesiącach sierpień-grudzień, nie odnotowano analogicznego wzrostu wykonanej pracy przewozowej, co oznacza że większa liczba pasażerów dotyczyła wyłącznie przejazdów na krótkie odległości w ruchu regionalnym/aglomeracyjnym. Wielkość wykonanej pracy eksploatacyjnej w całym 2011 roku wyniosła około 144 mln kilometrów, o blisko 2% mniej niż

Liczba pasażerów w poszczególnych miesiącach 2010 i 2011 roku



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Praca przewozowa w poszczególnych miesiącach 2010 i 2011 roku

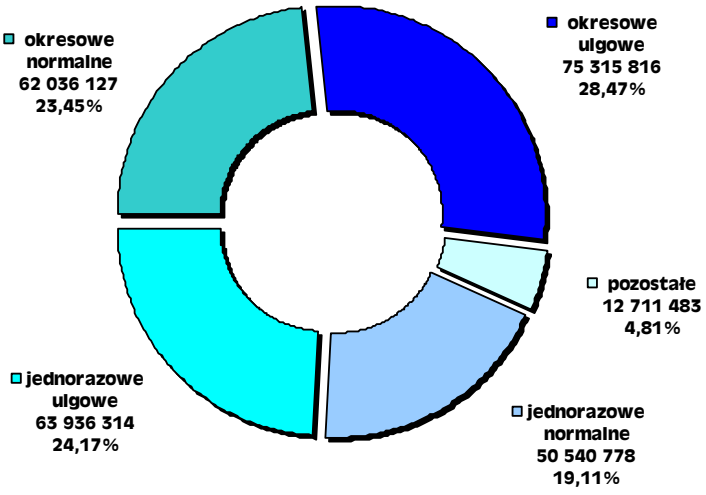


/Źródło: Opracowania własne UTK/

w roku poprzednim. Uwagę zwraca duży spadek długości uruchamianych tras pociągów w okresie wakacyjnym (lipiec, sierpień) o blisko 5%. Należy zaznaczyć, że nie miało to wpływu na spadek liczby pasażerów i wykonanej pracy przewozowej. Zmiany wielkości przewozowych w poszczególnych miesiącach są zjawiskiem dość naturalnym, występującym także w latach ubiegłych. Okres wakacyjny to wzmożony popyt na usługi transportowe, głównie na duże odległości. W tym okresie spada zapotrzebowanie na usługi przewozowe w aglomeracjach oraz w ruchu wojewódzkim, ale częściowo rekompensuje to wzrost liczby pasażerów w relacjach dalekobieżnych. Na spadek liczby pasażerów w pociągach krótkodystansowych przekłada się w głównej mierze redukcja zapotrzebowania na dojazdy do szkół i miejsc pracy.

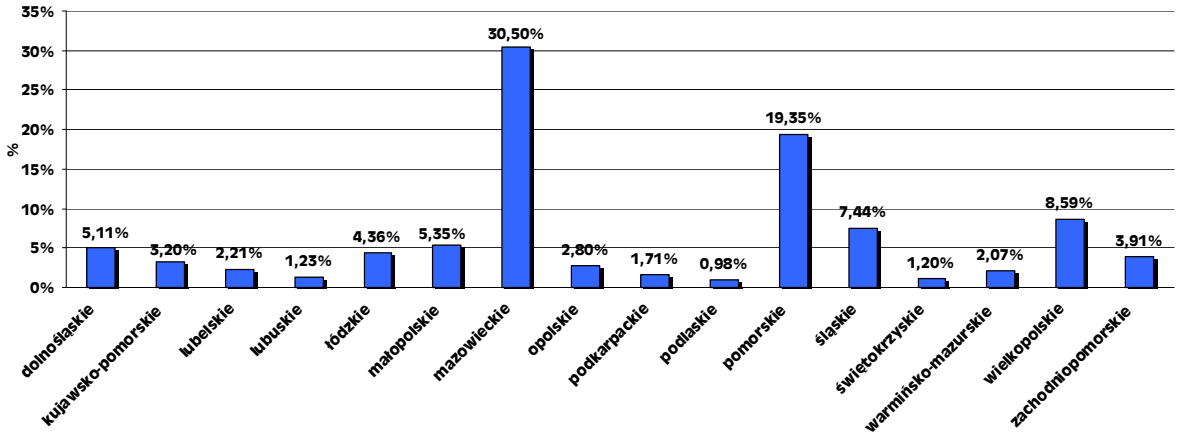
W całym 2011 roku 114,5 mln pasażerów (o 3% więcej niż w 2010 roku) podróżowało na podstawie biletu jednorazowego. Stanowiło to 43,3% wszystkich zrealizowanych przejazdów (o 0,9% więcej niż rok wcześniej). Pozostałą część stanowiły przejazdy na podstawie biletów okresowych – 51,9% (137,4 mln pasażerów) oraz na podstawie odrębnych umów z instytucjami, np. w ofercie wspólny bilet - 4,8%. Jednym z przykładów była aglomeracja warszawska, w której obowiązywał wspólny bilet dla komunikacji miejskiej i połączeń Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie oraz wybranych odcinków Warszawskiej Kolei Dojazdowej i Kolei Mazowieckich. Należy zaznaczyć, że udział przewozów na podstawie wspólnych ofert oraz udział kolei w transporcie miejskim jest w dalszym ciągu nieznaczny. Dalszy rozwój tego rodzaju usług przyczynić się może do rozwoju sieci transportowej miast i aglomeracji, a co za tym idzie do dynamicznego wzrostu liczby podróżnych korzystających z usług kolei zarówno w relacjach podmiejskich, jak i w obrębie regionu.

Liczba pasażerów wg rodzajów biletów w 2011 roku



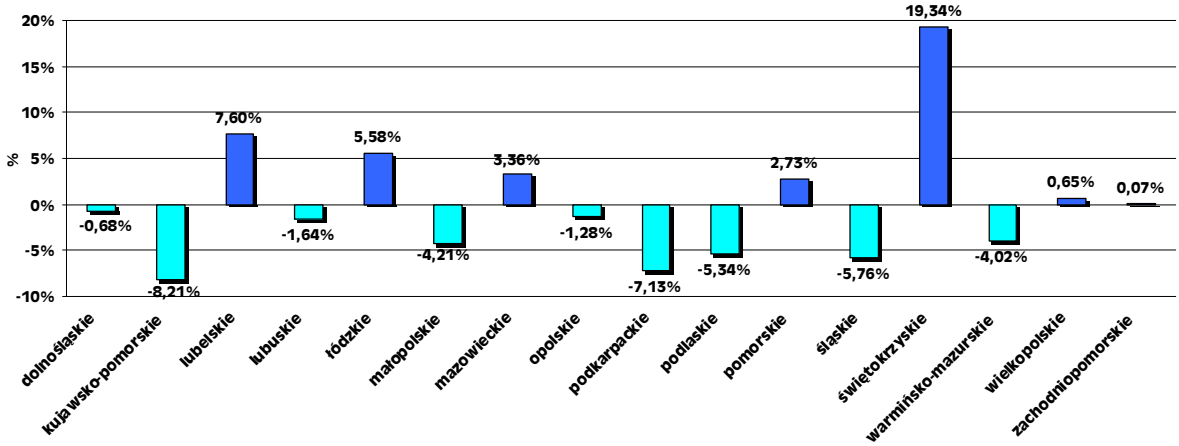
/Źródło: Opracowania własne UTK/

Udział liczby pasażerów wg województw (wg liczby osób odprawionych) w 2011 roku



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Dynamika liczby pasażerów w województwach (wg liczby osób odprawionych) w latach 2010/2011



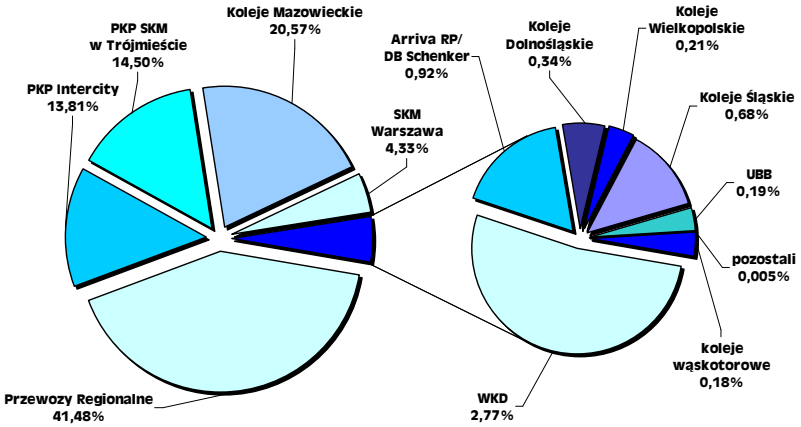
/Źródło: Opracowania własne UTK/

Biorąc pod uwagę liczbę pasażerów odprawionych w poszczególnych regionach, najwięcej rozpoczęło podróż w województwie mazowieckiem, około 80 milionów osób, co stanowiło 30,5% wszystkich zrealizowanych przejazdów w Polsce w 2011 roku. Duży odsetek posiadało województwo pomorskie (19,35%), głównie za sprawą dużej liczby pasażerów korzystających z usług PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście. Najniższy udział w liczbie przewiezionych pasażerów posiadały województwa: podlaskie (0,98%), świętokrzyskie (1,2%) oraz lubuskie (1,23%). W 2010 roku jedynym regionem, w którym zanotowano wzrost liczby pasażerów było województwo mazowieckie. W 2011 roku, wzrost dotyczył już siedmiu województw. Największy zanotowało świętokrzyskie o 19,3% - finansowanie większej liczby pociągów przez samorząd, lubelskie - 7,6%, łódzkie – 5,6% oraz mazowieckie 3,4% - dalsza koncentracja przewozów w aglomeracji warszawskiej oraz sprawne funkcjonowanie kolei jako elementu miejskiego systemu transportowego. Największy spadek liczby pasażerów odnotowano w województwie kujawsko-pomorskim - 8,2%, podkarpackim – 7,1%, śląskim – 5,8% oraz podlaskim – 5,3%.

W 2011 roku podobnie jak w roku poprzednim największy udział w rynku, mierzony przewiezioną liczbą pasażerów, posiadały spółki samorządowe, w tym Przewozy Regionalne 41,5% (spadek o 2,1% w porównaniu z 2010 rokiem) oraz Koleje Mazowieckie 20,6% (wzrost o około 0,3%). Średnia odległość przejazdu pasażera w przewozach realizowanych przez spółki samorządowe wyniosła 47,8km (o 1,4km więcej niż w 2010 roku). Udział spółki PKP Intercity mierzony liczbą przewiezionych pasażerów wyniósł 13,8%, względem 14,1% w 2010 roku. Udział spółek samorządowych, które rozpoczęły działalność w 2011 roku, w tym Kolei Śląskich i Kolei Wielkopolskich był nieznaczny i wyniósł analogicznie 0,68% (1,8 mln pasażerów) i 0,34% (566 tysięcy pasażerów). Mierząc wskaźnikiem wykonanej pracy przewozowej największy udział posiadały spółki: PKP Intercity - 45,5% (spadek o 1,3%) oraz Przewozy Regionalne - 36,5% (wzrost o 0,3%). Udział pozostałych spółek w wykonanej pracy przewozowej jest zdecydowanie niższy, w tym Kolei Mazowieckich - 10,3% oraz PKP SKM w Trójmieście - niespełna 5%. Udział pozostałych przewoźników nie przekroczył 1%, w tym SKM Warszawa - 0,95%, WKD - 0,63%, Arriva RP - 0,48%, Koleje Śląskie - 0,3%, oraz Koleje Dolnośląskie - 0,17%.

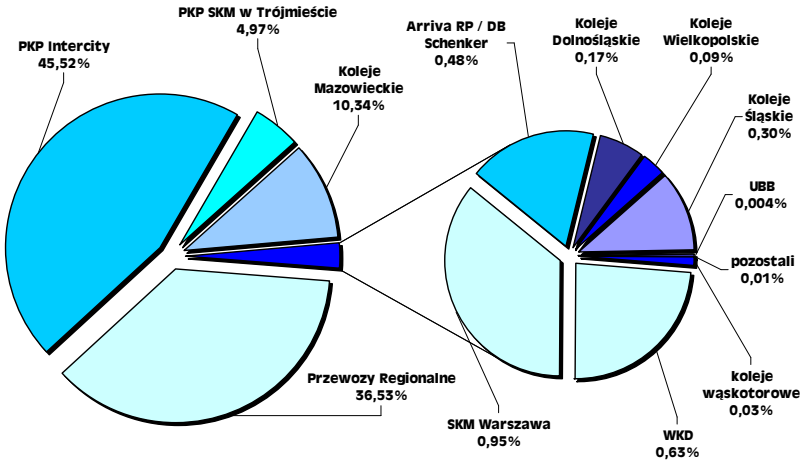
Udział spółek z grupy PKP (w tym rozkładowych przewoźników PKP Intercity i PKP SKM w Trójmieście) biorąc pod uwagę wskaźnik wykonanej pracy przewozowej - wyniósł 50,5% (w porównaniu z 2010 rokiem spadek o 1,2%). Przewoźnicy z grupy PKP wykonali o 87,7 mln pasażerokilometrów mniej niż w 2010 roku (spadek o około 1%). Znaczący wzrost udziału spółki PKP Intercity w 2009 roku spowodowany był procesem usamorządowienia spółki Przewozy Regionalne i przekazaniem segmentu przewozów międzywojewódzkich. Udział w rynku wykonanej pracy przewozowej spółki PKP Intercity wzrósł z poziomu 22% do blisko 55%. Należy zaznaczyć, że od 2009 roku udział spółki PKP Intercity znacząco spada. W 2010 roku o 7,7%, a w 2011 roku o 1,3% względem roku poprzedniego.

Udział przewoźników w rynku wg liczby pasażerów w 2011 roku



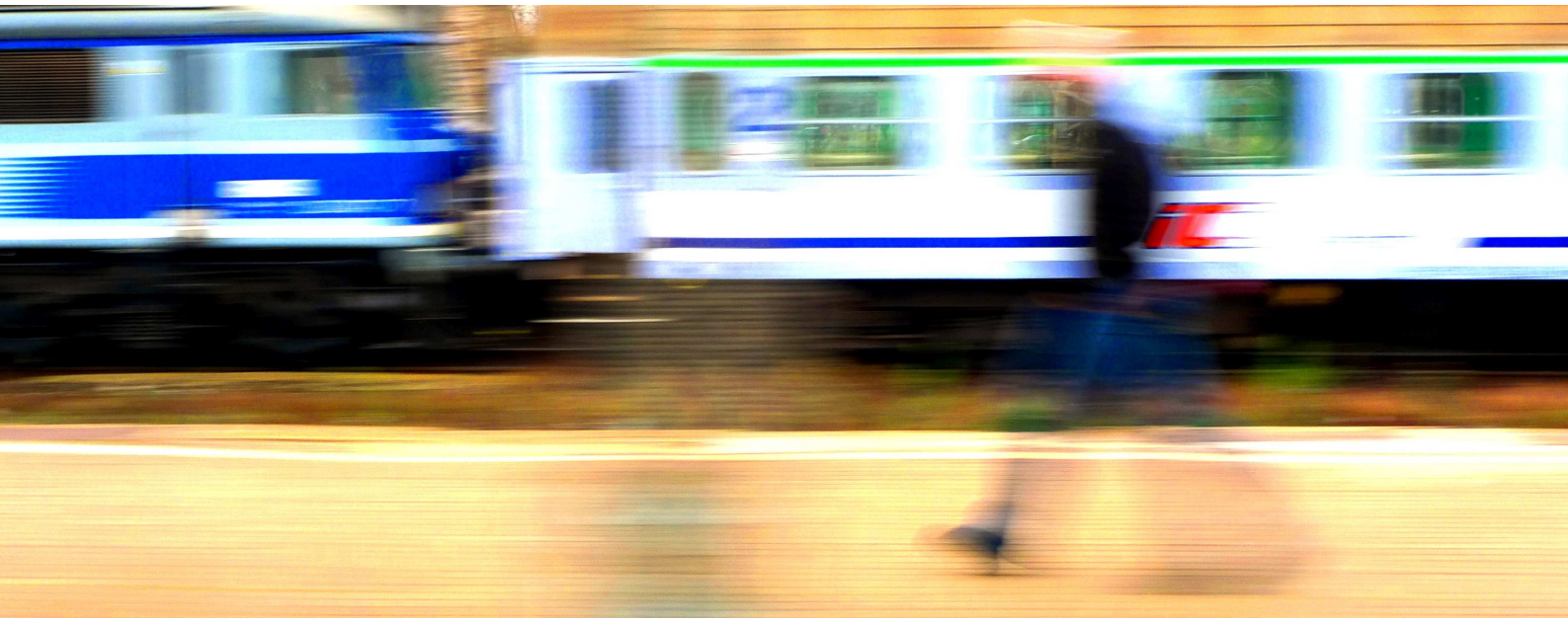
/Źródło: Opracowania własne UTK/

Udział przewoźników w rynku wg pracy przewozowej w 2011 roku



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Struktura przedmiotowa polskiego rynku kolejowego

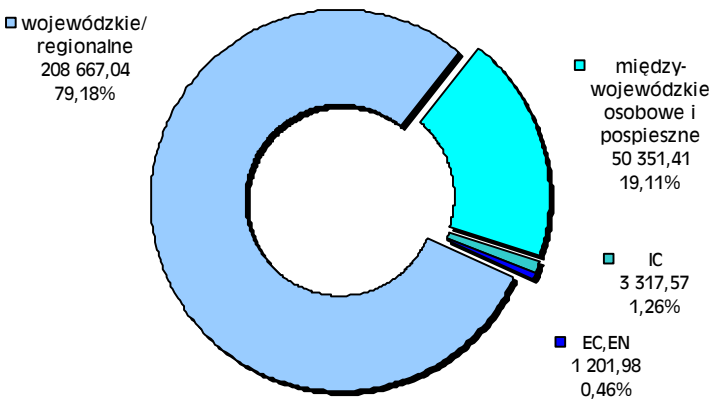


W 2011 roku segmentami rynku, które zanotowały wzrost przewiezionej liczby pasażerów były przewozy wojewódzkie (regionalne) oraz przewozy w komunikacji międzynarodowej. Wzrost przewozów, wyniósł analogicznie 1,4% i 10,8%. W przewozach wojewódzkich liczba pasażerów wyniosła 208,7 mln, o 2,8 mln więcej niż w 2010 roku. W komunikacji międzynarodowej przewieziono 2,5 mln osób (wzrost o 243 tysiące osób), w tym pociągami EuroCity i EuroNight 1,2 mln (wzrost o 136 tysięcy osób). Odwrotną tendencję niż w roku poprzednim odnotowano w segmencie przewozów międzywojewódzkich. W 2011 roku przewieziono w tej komunikacji 53,7 mln pasażerów o 686 tysięcy mniej niż przed rokiem (spadek rzędu 1,3%). Spadek liczby pasażerów spowodowany mógł być trwającymi pracami modernizacyjnymi na części infrastruktury kolejowej, a co za tym idzie wydłużeniem czasów przejazdu i spadkiem atrakcyjności kolei względem pozostałych gałęzi transportu. W dalszym ciągu wzrasta liczba osób korzystających z kolei w aglomeracjach, np. trójmiejskiej i warszawskiej. Spółka PKP SKM w Trójmieście zanotowała wzrost liczby pasażerów rzędu 1 mln pasażerów (łącznie w 2011 roku 38,4 mln pasażerów), a w aglomeracji warszawskiej: SKM Warszawa – 2 mln pasażerów (łącznie 11,5 mln) oraz Warszawska Kolej Dojazdowa - 0,4 mln (łącznie 7,3 mln pasażerów). Kolej bardzo sprawnie włączyła się w system komunikacji miejskiej w obrębie Warszawy jako alternatywna, szybsza i wygodniejsza forma komunikacji, np. w porównaniu z transportem indywidualnym.

Największy udział wg liczby podróżnych posiadają przewozy wojewódzkie (w tym aglomeracyjne) - 79,2% wszystkich zrealizowanych przejazdów transportem kolejowym. Przewozy międzywojewódzkie (osobowe i pospieszne) stanowiły - 19,1%, InterCity - niespełna 1,3% i przewozy pociągami EuroNight i EuroCity - 0,46%.

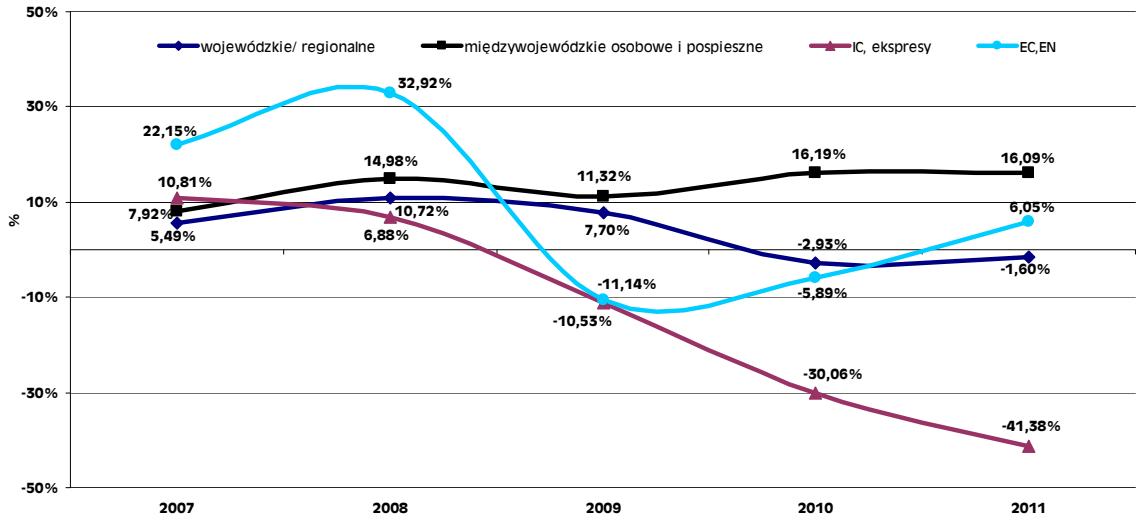
Bardzo wyraźną zależność należy zauważyć pomiędzy dynamiką przewozów międzynarodowych, głównie w segmencie dalekobieżnym (pociągi EC, EN), a poziomem wskaźnika PKB. Przewozy w tym segmencie w znacznym stopniu uzależnione są od sytuacji gospodarczej w kraju i na świecie (wyraźny spadek przewozów o ponad 33% w 2009 roku w okresie kryzysu gospodarczego). W 2010 i 2011 roku przewozy w tym segmencie rynku zanotowały wzrost, który powinien utrzymać się również w 2012 roku i latach następnych.

Udział liczby pasażerów w 2011 roku (wg segmentów)



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Zmiana liczby przewiezionych pasażerów w latach 2007-2011 (2006 = 0%)

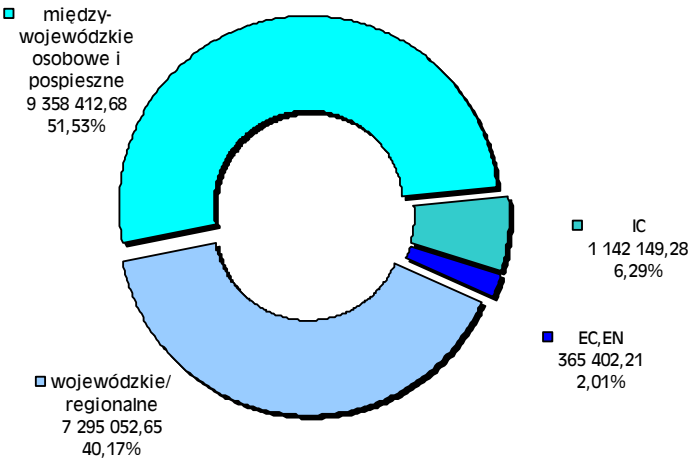


/Źródło: Opracowania własne UTK/

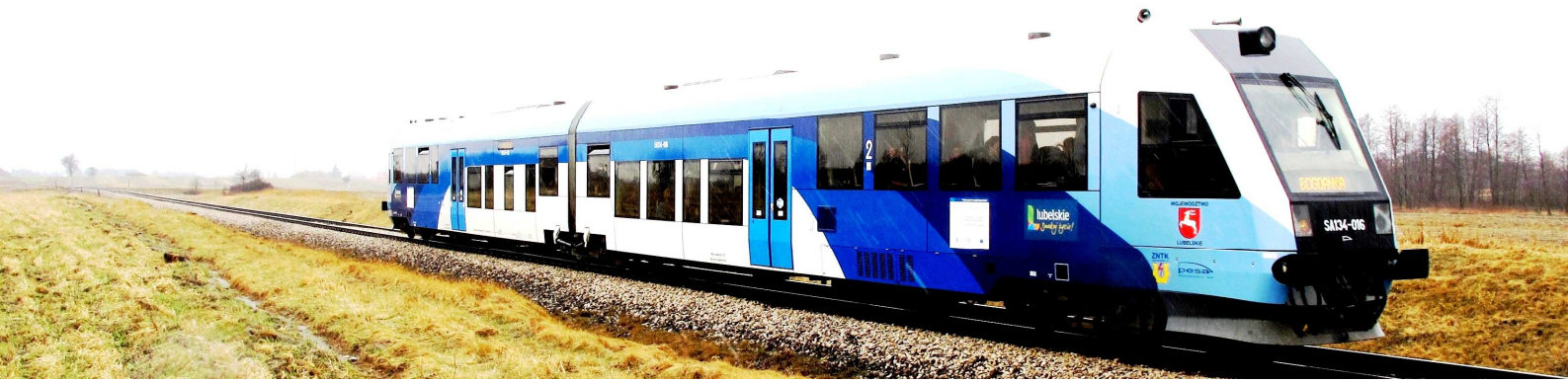
Pomimo utrzymania w latach 2007-2011 podobnego poziomu przewozów w segmencie ekonomicznym, przewozy w pociągach InterCity notują od 2007 roku dynamiczny spadek, który wyniósł wg liczby pasażerów ponad 41%. Głównym czynnikiem wpływającym na popyt w tym segmencie rynku jest relacja ceny (która jest dwukrotnie wyższa od przewozów ekonomicznych) do czasu przejazdu (zbliżony w obu segmentach) z jednoczesną dużą elastycznością względem komfortu podróży pociągiem.

W 2011 roku spadek wykonanej pracy przewozowej, poza niemieckim przewoźnikiem Usedomer Bäderbahn, zanotował wyłącznie jeden przewoźnik, spółka PKP Intercity. W 2011 roku wykonała 8 271 mln pasażerokilometrów, o 117 mln mniej niż w roku poprzednim (spadek rzędu 1,4%). Największy spadek, podobnie jak w roku poprzednim, dotyczył wykonanej pracy pociągami Intercity (IC), który wyniósł blisko 17%. Ponad 51,5% wykonanej przez przewoźników kolejowych pracy przewozowej zrealizowana została w pociągach międzywojewódzkich (włączając pociągi osobowe i pospieszne). Stanowiła około 9,358 mld pasażerokilometrów, o 2,9% więcej niż w 2010 i 10,1% więcej niż w 2009 roku. Pozostałą część wykonanej pracy stanowiły przewozy w pociągach wojewódzkich (regionalnych) – łącznie około 40,2% (7,295 mld pasażerokilometrów). W 2011 roku praca w tym segmencie rynku była wyższa o 2,6% w porównaniu z 2010 rokiem, ale biorąc pod uwagę rok 2009 nastąpił spadek rzędu 12,7%.

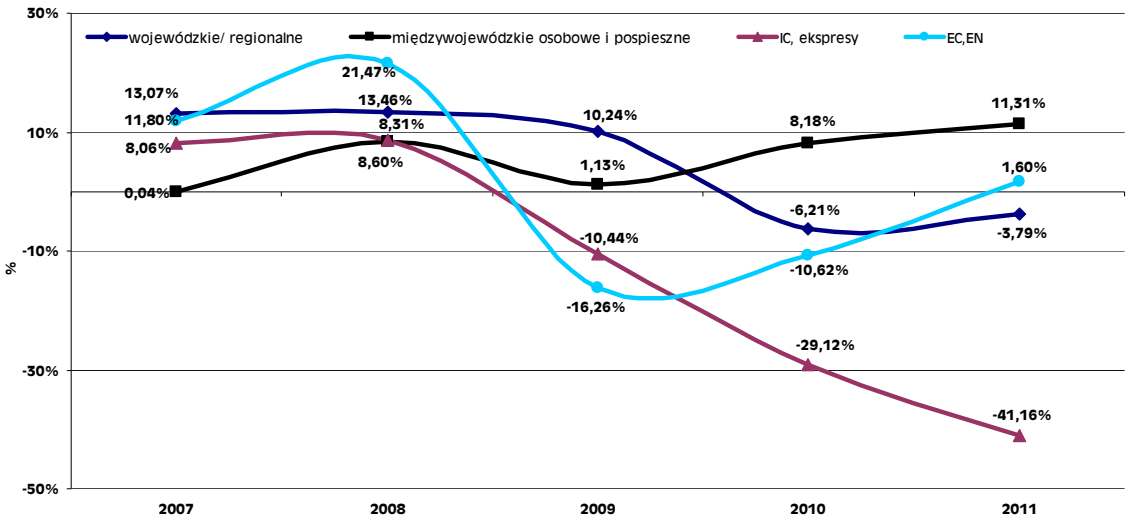
Udział pracy przewozowej w 2011 roku (wg segmentów)



/Źródło: Opracowania własne UTK/



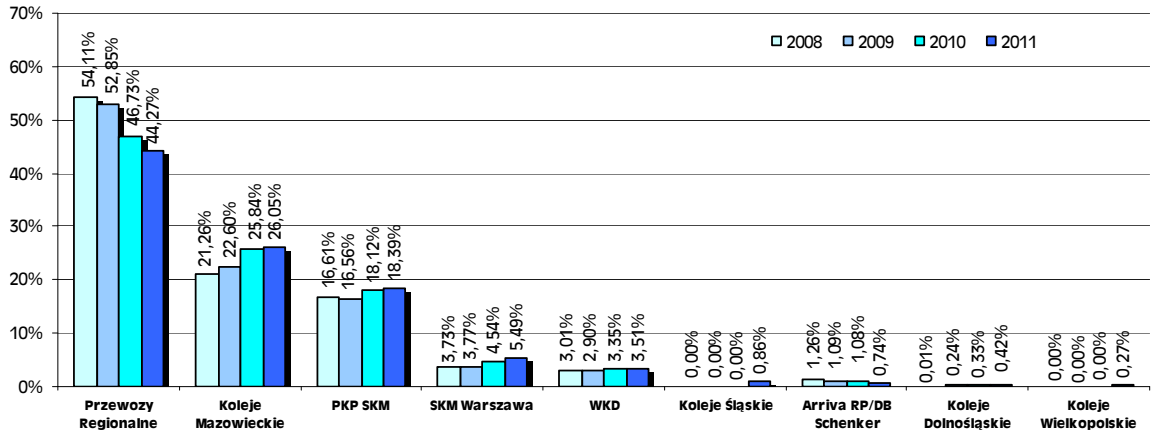
Zmiana wykonanej pracy przewozowej w latach 2007-2011 (2006 = 0%)



/Źródło: Opracowania własne UTK/

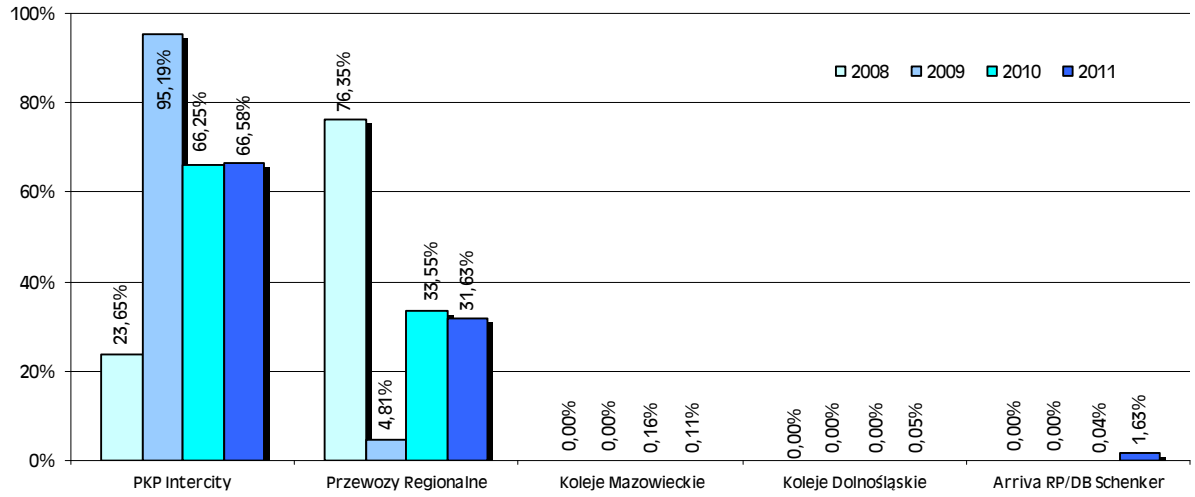
W segmencie przewozów wojewódzkich (regionalnych) uwzględniając przewozy kolejowe w aglomeracjach, działalność w 2011 roku realizowało 9 licencjonowanych przewoźników (dwóch więcej w porównaniu z 2010 rokiem). W dalszym ciągu najwyższy udział posiadała spółka Przewozy Regionalne – na koniec roku wyniósł około 44,3%, spadek o 2,5% (biorąc pod uwagę liczbę przewiezionych pasażerów). Największymi przewoźnikami pod względem liczby pasażerów, poza Przewozami Regionalnymi, pozostawały spółki Koleje Mazowieckie oraz PKP SKM w Trójmieście, analogicznie 26,1% (wzrost udziału o około 0,2%) i 18,4% (wzrost o blisko 0,3%). Łącznie ww. spółki posiadały 88,7% udziału w rynku przewozów wojewódzkich. Przewoźnicy, którzy rozpoczęli działalność w 2011 roku osiągnęli nieznaczny udział w rynku regionalnym: Koleje Śląskie - 0,86% oraz Koleje Wielkopolskie – 0,27%. Należy zaznaczyć, że spółki nie realizowały działalności od początku 2011 roku.

Udział przewoźników w rynku przewozów wojewódzkich wg liczby pasażerów



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Udział przewoźników w rynku przewozów międzywojewódzkich wg liczby pasażerów



/Źródło: Opracowania własne UTK/

W przewozach międzywojewódzkich działalność realizowało 5 licencjonowanych przewoźników (jeden więcej w porównaniu z 2010 rokiem). Największy udział zbliżony do poziomu z 2010 roku posiadała spółka PKP Intercity - 66,6% ogólnego wolumenu liczby pasażerów. Nieznacznie spadł udział spółki Przewozy Regionalne (o niespełna 2%) do poziomu 31,6%. Wzrost udziału spółki Arriva RP spowodowany był brakiem włączania części przewozów międzywojewódzkich do statystyk w 2010 roku. Na koniec 2011 roku spółka posiadała udział na poziomie 1,6%. Pozostali przewoźnicy osiągnęli poziom: Koleje Mazowieckie (0,11%), Koleje Dolnośląskie (0,05%).

Średnia odległość przewozu pasażera w transporcie kolejowym od wielu lat oscyluje na podobnym poziomie 67-69 kilometrów. W 2011 roku wyniosła 68,7km, o 0,4 mniej niż w roku poprzednim. Brak wahań tego miernika świadczy o braku zmian preferencji pasażerów oraz braku dynamicznego rozwoju jednego z segmentów rynku.

Średnia odległość przewozu pasażera wg rodzajów pociągów (w km) w latach 2003-2011

wyszczególnienie		lata								
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
rynek krajowy ogółem		68,62	67,50	69,16	69,67	69,94	69,22	67,16	68,30	68,68
w tym	wojewódzkie/regionalne	35,48	35,09	35,86	35,76	38,33	36,63	36,97	34,55	34,96
	międzywojewódzkie osobowe i pospieszne	181,80	184,94	191,23	193,84	179,68	182,59	176,10	180,47	185,86
	ekspresowe	336,65	340,96	343,94	343,05	340,88	352,54	346,03	337,31	-
	IC	337,48	342,00	341,08	342,88	326,43	343,95	345,37	347,94	344,27
	EC, EN	289,91	308,01	318,80	317,29	290,40	289,97	296,98	301,32	304,00
grupa PKP		69,80	68,72	77,28	78,71	78,97	80,57	122,13	124,51	122,48
w tym	wojewódzkie/regionalne	36,00	35,58	36,66	36,29	38,96	38,26	19,73	23,39	23,52
	międzywojewódzkie osobowe i pospieszne	181,80	184,94	191,23	193,84	179,68	182,59	178,37	208,74	211,26
	ekspresowe	336,65	340,96	343,94	343,05	340,88	352,54	346,03	337,31	-
	IC	337,48	342,00	341,08	342,88	326,43	343,94	345,37	347,94	344,27
	EC, EN	289,91	308,01	318,80	317,28	290,40	289,96	296,98	301,32	304,00
koleje samorządowe		17,40	18,23	33,08	34,14	36,56	33,09	39,78	46,45	47,80
koleje wąskotorowe		18,43	15,02	18,05	18,05	19,64	16,16	17,01	19,65	10,93

/Źródło: Opracowania własne UTK/

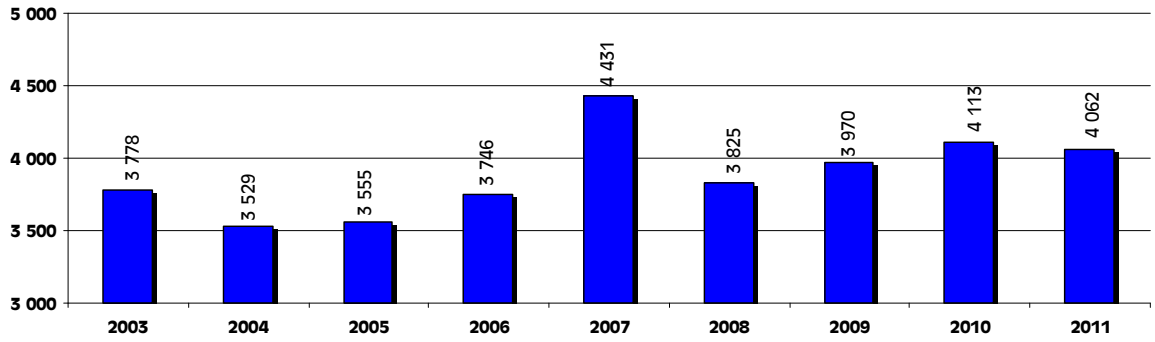
W 2011 roku nastąpił nieznaczny spadek liczby uruchamianych pociągów w dobie przez wszystkich przewoźników. Średnio uruchamiali 4 062 pociągów, o 1,2% (50 tras) mniej niż w 2010 roku. Największą liczbę pociągów w dobie uruchamiała spółka Przewozy Regionalne – około 2 273. Stanowiły one 55,9% wszystkich uruchamianych tras przez przewoźników. Wzrost liczby uruchamianych pociągów w dobie względem roku poprzedniego zanotowały wyłącznie spółki: Koleje Mazowieckie (o 7,8%), SKM Warszawa (61,3%), Koleje Dolnośląskie (32,6%) oraz UBB (1,4%).

W 2011 roku średnia liczba wagonów przypadających na uruchamiany pociąg wszystkich przewoźników, wyniosła 4,38 (o 1,4% mniej niż w 2010 roku). W tej liczbie uwzględniono realizację przewozów we wszystkich komunikacjach, łącznie z przewozami wojewódzkimi z wykorzystaniem wagonów będących integralną częścią elektrycznych i spalinowych zespołów trakcyjnych. Powyższy wskaźnik jest ilorazem wagonokilometrów wagonów pasażerskich i wykonanej przez przewoźnika pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pociągokilometrach.

Biorąc pod uwagę wykonaną przez przewoźników w 2011 roku pracę eksploatacyjną, należy zwrócić uwagę na odwrócenie tendencji, która miała miejsce w roku poprzednim, polegającej na spadku liczby pasażerów przy jednoczesnym wzroście wykonanej pracy (długości uruchomionych tras). W 2011 roku pomimo spadku pracy eksploatacyjnej o 1,7%, zanotowano wzrost liczby pasażerów o blisko 1%. Oznacza to nieznaczną poprawę efektywności działania przewoźników kolejowych, przez co należy między innymi rozumieć lepsze dostosowanie rozkładu jazdy do potrzeb pasażerów. Największą pracę eksploatacyjną w 2011 roku odnotowała spółka Przewozy Regionalne – blisko 71,2 mln pociągokilometrów oraz PKP Intercity – około 45 milionów. Obydwie spółki zanotowały spadek wykonanej pracy względem roku poprzedniego, analogicznie o 3,8% i 6,2%.

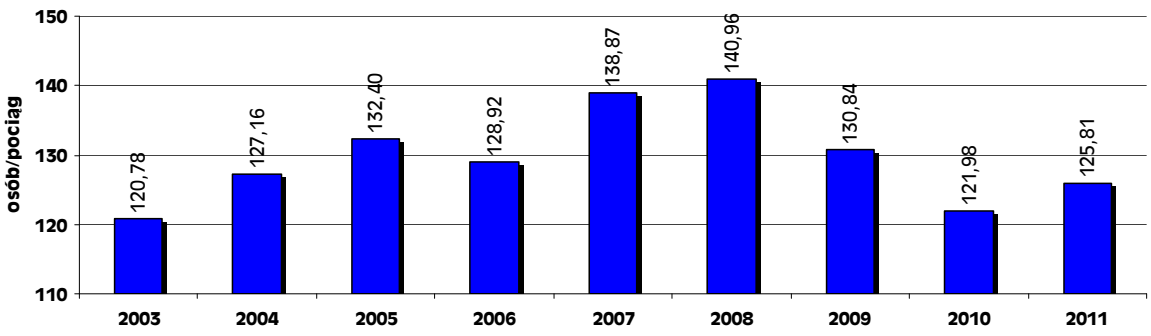
Wskaźnikiem obrazującym efektywność wykorzystania oferty przewozowej jest średnia liczba pasażerów w pociągach poszczególnych przewoźników kolejowych, mierzona jako iloraz pracy przewozowej i pracy eksploatacyjnej wykonanej przy realizacji usług przewozowych. W 2011 roku, wskaźnik ten wyniósł blisko 126 osób na pociąg, o 3,1% więcej niż w roku poprzednim. Większość przewoźników utrzymała lub zanotowała wzrost średniej liczby pasażerów przypadającej na uruchamiany pociąg, w tym między innymi spółki: Arriva RP (19,2%), PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście (8,4%), Przewozy Regionalne (6,3%), PKP Intercity (5,1%) oraz Warszawska Kolej Dojazdowa (5,1%).

Średnia liczba pociągów uruchamianych w dobie przez wszystkich przewoźników w latach 2003-2011



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Średnia liczba pasażerów w pociągach w latach 2003-2011 (osób/pociąg)

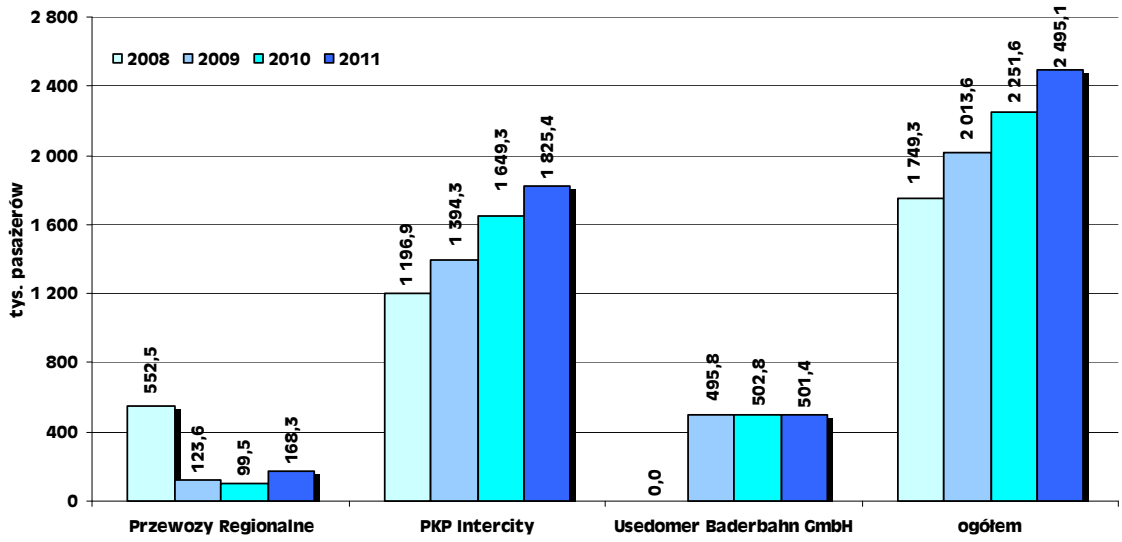


/Źródło: Opracowania własne UTK/

Przewozy kolejowe w komunikacji międzynarodowej

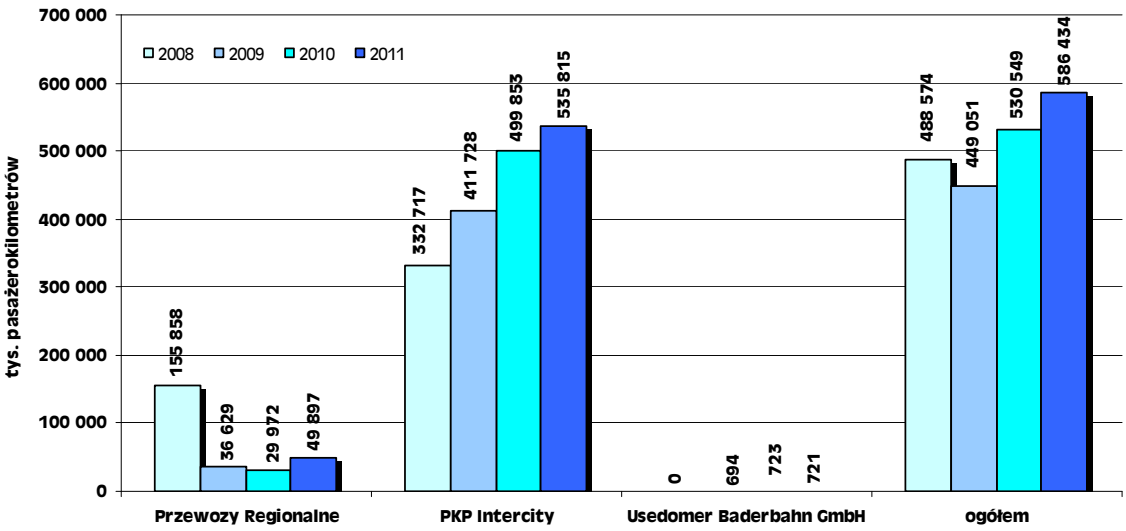
W 2011 roku przewozy pasażerskie w komunikacji międzynarodowej (włączając przewozy w strefie transgranicznej) realizowało 3 przewoźników kolejowych: PKP Intercity S.A. (pociągi dalekobieżne, w tym Eurocity, EuroNight), Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (pociągi przygraniczne oraz InterRegio) oraz Usedomer Badenbahn GmbH (pociągi Świnoujście Centrum – granica państwa – Stralsund Niemcy). W 2011 roku w komunikacji międzynarodowej przewieziono 2,495 mln pasażerów, o 243,5 tysiąca więcej niż w 2010 roku (wzrost na poziomie 10,8%). Przy realizacji usług wykonano pracę wyrażoną w pasażerokilometrach na poziomie 586,4 miliona, o 10,5% więcej niż przed rokiem. Średnia odległość przejazdu pasażera nie uległa zmianie i wyniosła 235 kilometrów.

Liczba pasażerów w komunikacji międzynarodowej w latach 2008-2011



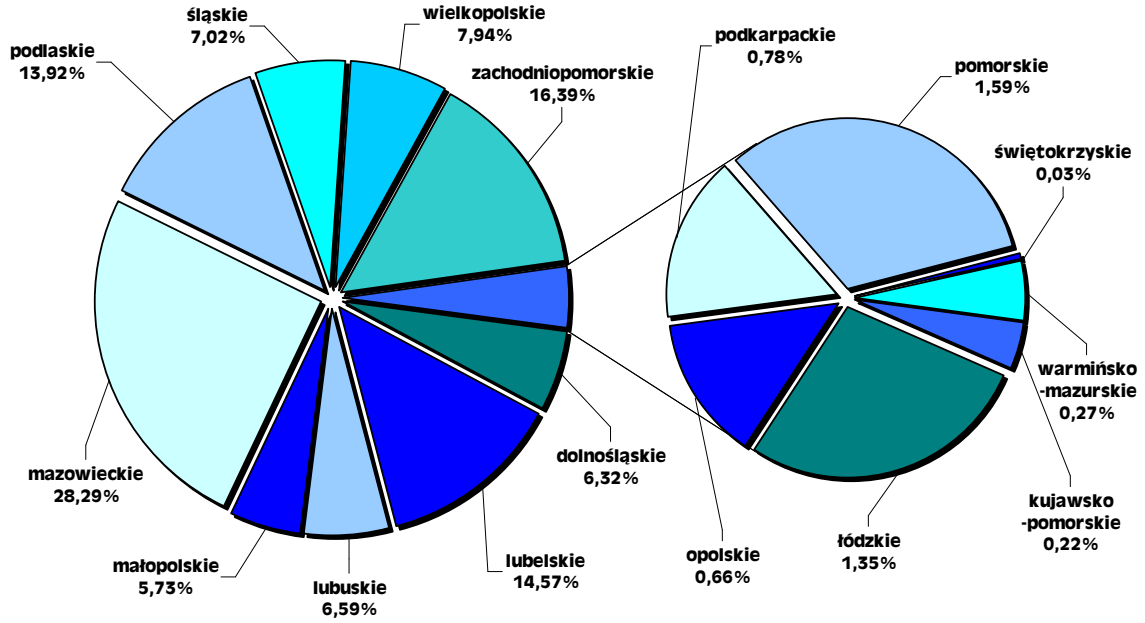
/Źródło: Opracowania własne UTK/

Praca przewozowa w komunikacji międzynarodowej w latach 2008-2011



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Udział województw w przewozach międzynarodowych w 2011 roku (wg miejsca rozpoczęcia podróży)



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Wzrost liczby pasażerów dotyczył przewoźników: Przewozy Regionalne - łącznie 168,3 tysiąca osób (69%), oraz PKP Intercity – 1,825 mln (10,7%). Nieznaczny (0,3%) spadek przewozów zanotował niemiecki przewoźnik Usedomer Baderbahn, który przewiózł około 1,4 tysiąca pasażerów mniej niż przed rokiem. Największy udział w przewozach w komunikacji międzynarodowej, biorąc pod uwagę liczbę pasażerów, posiadały spółki: PKP Intercity (73,2%) oraz Usedomer Baderbahn (20,1%). W przypadku wykonanej pracy przewozowej: PKP Intercity (91,4%) oraz Przewozy Regionalne (8,5%). Należy zaznaczyć, że w dalszym ciągu udział przewozów w komunikacji międzynarodowej w całym rynku pasażerskim jest nieznaczny. Na koniec 2011 roku, podobnie jak rok wcześniej, wyniósł zaledwie 0,9%. Biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową kształtował się na poziomie 3,2% (wzrost udziału o 0,3%).

Pod względem miejsca rozpoczęcia podróży (na terytorium Polski), największy odsetek stanowiły przejazdy z województwa mazowieckiego – 28,3% (wzrost udziału o 1,9% w porównaniu z rokiem poprzednim), zachodniopomorskiego – 16,4% (wzrost o 0,6%), lubelskiego 14,6% (wzrost o 6,8%) oraz podlaskiego 13,9% (wzrost o 5,3%). Udział pozostałych województw nie przekroczył poziomu 7%.

Największa liczba pasażerów przekroczyła granicę Terespol – Brest na granicy Białoruskiej, łącznie 620 tysięcy osób (wzrost o blisko 61% w porównaniu z rokiem poprzednim). Udział tego przejścia granicznego zwiększył się do poziomu 26,75%. Duży odsetek stanowiły przejazdy przez przejścia na granicy Niemiec, w tym: Świnoujście – Ahlbeck w realizacji przewozów przez niemieckiego przewoźnika Usedomer Badenbahn – 501 tysięcy osób (udział przejścia 21,6%) oraz Kunowice – Frankfurt nad Odrą – 447 tysięcy osób (udział 19,3%). Podobnie jak w 2010 roku, największa liczba pasażerów odbyła podróż w relacjach z i do Niemiec. W 2011 roku przewozy te stanowiły: przy wyjeździe - 55,3%, przy wjeździe na terytorium Polski - 49,5%, względem 52,8% i 57,6% w 2010 roku. Kolejnymi pod względem liczby pasażerów były przejazdy pomiędzy Polską i Białorusią (wyjazd – 24,7%, przyjazd – 26,9%,) oraz Czechami (7,6% i 6,4%) i Ukrainą (4,9% i 5,1%).

Struktura taboru będącego w dyspozycji przewoźników kolejowych

W 2011 roku w strukturze ilościowej taboru pasażerskiego nastąpiły niewielkie zmiany względem roku poprzedniego. Nieznacznie wzrósł ilostan elektrycznych zespołów trakcyjnych, których liczba na koniec roku wyniosła 1 248 sztuk, o 43 więcej niż w 2010 roku (wzrost o 3,5%). Liczba wagonów w elektrycznych zespołach trakcyjnych zwiększyła się z 4 037 do poziomu 4 221 sztuk (wzrost o 4,5%). Przełożyło się to również na 2,3% wzrost liczby wagonów ogółem (w tym w elektrycznych zespołach trakcyjnych) do poziomu 8 079 sztuk. Wzrosła również liczba pozostających w dyspozycji przewoźników pasażerskich spalinowych pojazdów silnikowych – ogółem na koniec 2011 roku ich liczba wyniosła 252 (wzrost o 9,5%), w tym ilostan tzw. autobusów szynowych stanowił 205 sztuk (wzrost o 11,4%). Nieznacznie spadła łączna liczba lokomotyw z 706 do 674 (o 4,5%), w tym spalinowych z 298 do 277 (o 7%) oraz elektrycznych z 392 do 380 sztuk (spadek o 3,1%). Różnice w danych statystycznych na przełomie lat 2008-2009, dotyczących ilostanu taboru trakcyjnego i wagonowego w spółkach grupy PKP i kolei samorządowych, są efektem przekazania w 2008 roku części majątku spółki Przewozy Regionalne do spółki PKP Intercity.

Biorąc pod uwagę ilostan lokomotyw, podobnie jak w 2010 roku, największy odsetek stanowiły lokomotywy elektryczne EP07 (153 sztuki) oraz EU07 (149 sztuk) o prędkości konstrukcyjnej 125 km/h. W dalszym ciągu udział lokomotyw o prędkości umożliwiającej realizację przewozów z prędkością do 160 km/h jest nieznaczny i wyniósł niespełna 9%, w tym lokomotywy elektryczne EP05 (1 sztuka), EP09 (47 sztuk) oraz EU47 (11 sztuk). W dyspozycji przewoźników pozostawało również 10 loko-

Ilostan taboru trakcyjnego i wagonowego przewoźników pasażerskich (w tym wąskotorowych)

rodzaj taboru	rok								
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
lokomotywy ogółem	53	70	75	75	124	618	691	706	674
w tym lokomotywy elektryczne	0	0	0	0	31	314	384	392	380
w tym lokomotywy spalinowe	48	63	67	66	79	290	292	298	277
w tym lokomotywy parowe	5	7	8	9	14	14	15	16	17
elektryczne zespoły trakcyjne	1 176	1 165	1 170	1 170	1 174	1 186	1 194	1 205	1 248
spalinowe wagony silnikowe	32	51	88	104	98	165	175	230	252
w tym autobusy szynowe	28	45	80	93	72	116	154	184	205
wagony pasażerskie	9 010	8 829	8 487	8 353	8 247	8 060	7 921	7 900	8 079
w tym w EZT	3 580	3 586	3 648	3 672	3 718	3 797	3 853	4 037	4 221

/Źródło: Opracowania własne UTK/

motyw elektrycznych serii EU44 (Husarz), umożliwiających realizację przewozów z prędkością do 230 km/h, ze względów technicznych infrastruktury liniowej, wykorzystywanych do realizacji przewozów do prędkości maksymalnej 160 km na godzinę. W strukturze ilościowej elektrycznych zespołów trakcyjnych dominują jednostki EN57, ich łączna liczba na koniec 2011 roku wyniosła 1 054 sztuki, w tym 40 zmodernizowanych przez spółkę Koleje Mazowieckie (EN57KM). Maksymalna prędkość konstrukcyjna tego typu pojazdów trakcyjnych nie przekraczał 110-120 km/h.

Biorąc pod uwagę wagony pasażerskie, na łączną liczbę 3 858 sztuk (z wyłączeniem wagonów znajdujących się w elektrycznych zespołach trakcyjnych), blisko 50% stanowiły wagony typu 111A i 112A (1 260 i 628 sztuk) pozwalające na realizację przewozów z prędkością: 120 km/h (111A) i 160 km/h (112A). W dyspozycji przewoźników pozostawało również 115 wagonów barowo/restauracyjnych, 3 wagony bagażowe oraz 37 wagonów budowy specjalnej. W 2011 roku spadł średni wiek lokomotyw z 33,3 do 29,3 lat (biorąc pod uwagę cały rynek), w tym w Grupie PKP zanotowano spadek z 32,1 do 26,2 lat. Spowodowane to było w głównej mierze wycofaniem z eksploatacji lub sprzedażą części taboru, którego wiek przekraczał 40 lat. W 2011 roku lokomotywami dysponowało 4 przewoźników pasażerskich normalnotorowych, w tym: PKP Intercity - 433 sztuki (ubyło 28), Przewozy Regionalne 110 (ubyło 25), Koleje Mazowieckie 11 (zakup lokomotyw TRAXX – Hetman) oraz Koleje Dolnośląskie - jedną. Średni wiek wagonów oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych znacząco się nie zmienił, wyniósł analogicznie 28,8 lat (względem 28,2 w 2010 roku) i 27,4 lat (względem 27,7). Pomimo dokonania modernizacji i wymiany części parku wagonowego, w dalszym ciągu pojazdy te nie spełniają w pełni oczekiwań pasażerów w zakresie komfortu podróżowania. Dodatkowo parametry techniczne stanowią barierę dla skracania czasów przejazdu i uniemożliwiają wykorzystanie w pełni zmodernizowanych odcinków linii kolejowych. Biorąc pod uwagę tabor wagonowy największych przewoźników należy zaznaczyć, że ich wiek w dalszym ciągu przekracza 25 lat, w spółce PKP Intercity wyniósł 26,6 lat (o 0,3 więcej niż w roku poprzednim), w Przewozach Regionalnych wyniósł podobnie jak w 2010 roku - 33 lata. Do zdecydowanie najmłodszego taboru pozostającego w dyspozycji przewoźników zaliczyć należy lekkie pojazdy szynowe (w tym autobusy szynowe), których średni wiek na koniec 2011 roku wyniósł około 10,4 lat. Wzrost średniego wieku w porównaniu z 2010 rokiem (o ponad 2 lata) spowodowany był włączeniem do statystyki kilkudziesięcioletnich pojazdów będących własnością przewoźników wąskotorowych. W spółkach samorządowych średni wiek lekkich pojazdów zmniejszył się z 6,7 do poziomu 6,4 lat.

Wielkość, struktura oraz wskaźniki efektywności rynku kolejowego

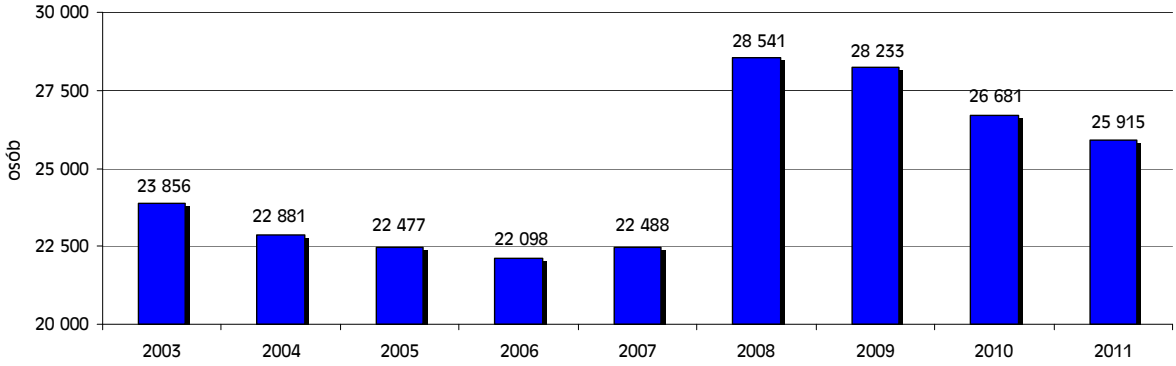
W 2011 roku, podobnie jak w latach 2008-2010, następował proces redukcji liczby pracowników zatrudnionych przez sektor przewozów pasażerskich. Na koniec 2011 roku liczba zatrudnionych osób przez wszystkich przewoźników kolejowych wyniosła 25 915, o 2,87% mniej niż w 2010 roku. Wysoki wzrost liczby zatrudnionych pracowników w 2008 roku spowodowany był przejęciem przez spółkę Przewozy Regionalne, a następnie PKP Intercity części pracowników zatrudnionych dotychczas przez przewoźnika towarowego PKP Cargo. Spadek liczby zatrudnionych pracowników w 2011 roku spowodowany był dalszą redukcją zatrudnienia, w trwającym procesie restrukturyzacji, a co za tym idzie dalszą koniecznością minimalizacji kosztów działalności przez przewoźników. Spadek dotyczył największych podmiotów, w tym: PKP Intercity – 6% oraz Przewozy Regionalne - 5,7%.

Największy odsetek pracowników zatrudniała spółka Przewozy Regionalne (ponad 50% wszystkich zatrudnionych w sektorze kolejowych przewozów pasażerskich), PKP Intercity (około 30%) oraz Koleje Mazowieckie (10%).

W 2011 roku przedsiębiorcy funkcjonujący na rynku zanotowali wzrost przychodów z tytułu działalności operacyjnej. Wynikało to w głównej mierze ze zwiększenia wielkości ogólnego wolumenu przewozów (liczby pasażerów o blisko 1% i wykonanej pracy przewozowej o 1,4%) oraz zwiększeniem wpływów ze sprzedaży biletów i poziomu dofinansowania przez samorządy województw.

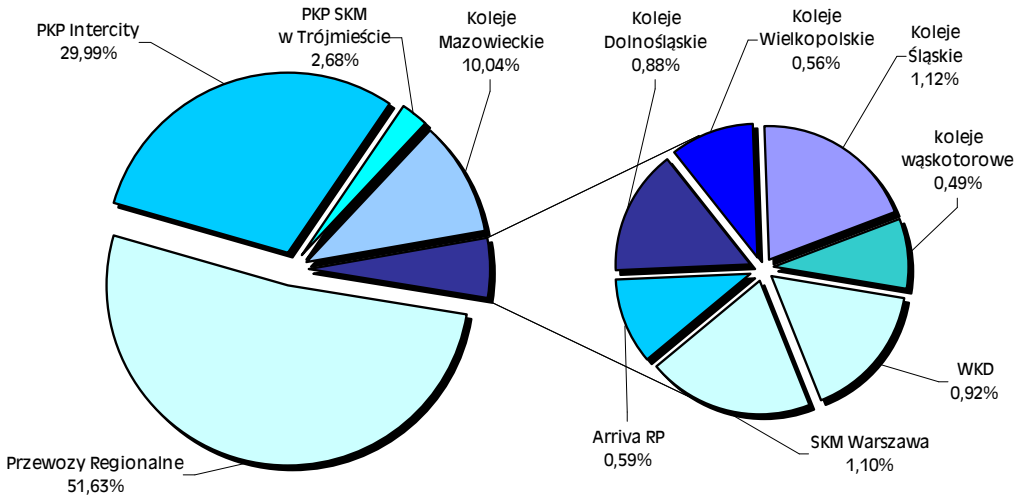
W porównaniu z 2010 rokiem przychody przedsiębiorstw wzrosły o 7,8% (344 miliony złotych). W tym samym okresie koszty operacyjne działalności kolejowej wzrosły o około 4,6% (211 milionów złotych). Łącznie rynek zanotował stratę na poziomie około 15 milionów złotych, która była mniejsza o około 135 milionów od straty zanotowanej w 2010 roku. Należy zaznaczyć, że do przychodów przewoźników pasażerskich zaliczono dotacje, w tym otrzymane z budżetu Państwa oraz samorzą-

Zatrudnienie w sektorze przewozów pasażerskich w latach 2003-2011



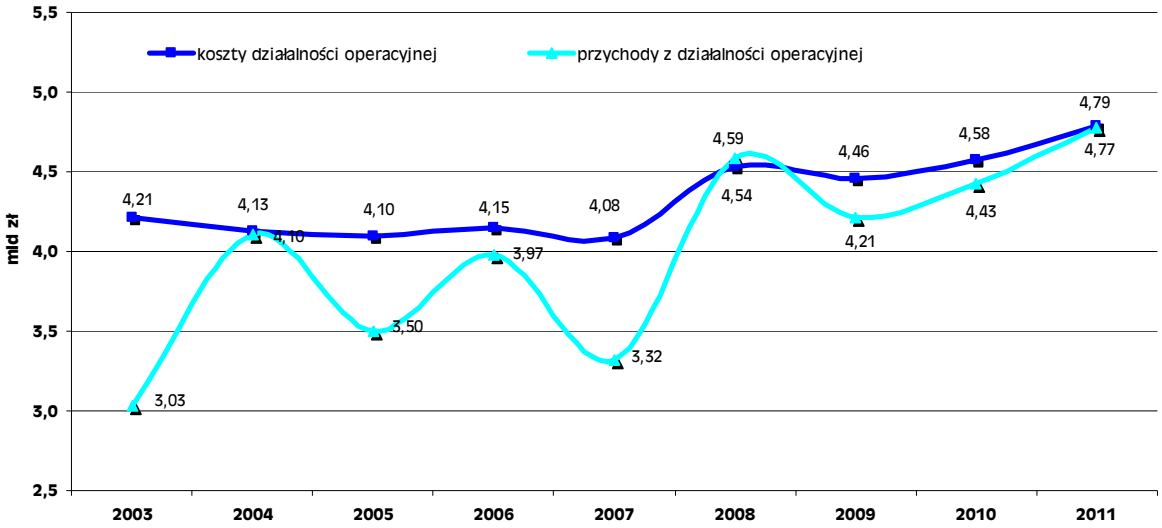
/Źródło: Opracowania własne UTK/

Struktura zatrudnienia wg przewoźników w 2011 roku



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Wyniki działalności przewoźników pasażerskich (mld zł) w latach 2003-2011



/Źródło: Opracowania własne UTK/

dów, przeznaczone na świadczenie usług publicznych oraz pokrycie deficytu z tytułu przyznawania ulg ustawowych. Poza dotacjami, głównym źródłem przychodów przewoźników kolejowych był zysk ze sprzedaży biletów. Zysk ten bezpośrednio wpływał na całkowity wynik finansowy poszczególnych przedsiębiorstw funkcjonujących na rynku. W 2011 roku sprzedaż usług przewozowych generowała około 59% całości przychodów przewoźników kolejowych (około 3% mniej niż w 2010 roku). W 2011 roku w ogólnej kwocie przychodów ponad 41% stanowiły dotacje na świadczenie usług publicznych oraz dotacje przedmiotowe do ulg ustawowych. Przewoźnicy otrzymali na ten cel 1,975 mld złotych, o 15,7% więcej niż przed rokiem (wzrost o 268 mln złotych). W łącznej kwocie otrzymanych przez przewoźników dotacji, 380 mln stanowiły pokrywające stratę ze sprzedaży biletów z ulgą ustawową. Przychody z działalności operacyjnej, w tym ze sprzedaży usług przewozowych (biletów), wyniosły 2,8 mld złotych i były wyższe o 2,1% w porównaniu z 2010 rokiem. W 2011 roku przychód przewoźników w przeliczeniu na jednego zatrudnionego pracownika wyniósł 184 tysiące złotych, o 18 tysięcy więcej niż przed rokiem (wzrost współczynnika o 10,5%). Wraz ze wzrostem przychodów, w tym poziomu otrzymywanych dotacji, w 2011 roku wszyscy przewoźnicy zanotowali wzrost przychodu na jednego przewiezionego pasażera, który wyniósł 18,05 zł, o 6,9% więcej niż w 2010 roku. Analogiczną dynamikę otrzymamy analizując przychody uzyskane z wykonania jednego pasażerokilometra. W porównaniu do roku poprzedniego dla całego rynku wskaźnik ten wzrósł o około 6,4% i wyniósł 0,263 złotego. Wraz ze wzrostem przychodów, w 2011 roku przewoźnicy zanotowali jednoczesny wzrost kosztów realizowanej działalności operacyjnej. W przeliczeniu na jednego przewiezionego pasażera koszty całego rynku wzrosły do poziomu 18,10 zł, względem 17,45 zł w 2010 roku (wzrost o 3,7%). Należy zaznaczyć, że wzrost kosztów był niższy od dynamiki przychodów, co pozytywnie przełożyło się na sytuację finansową przewoźników. W 2011 roku podaż usług przewozowych utrzymywała się w dalszym ciągu na wysokim poziomi (nieznaczny 2% spadek w porównaniu z 2010 rokiem), co w dalszym ciągu generowało wysokie koszty stałe. Na jeden wykonany pasażerokilometr, udział kosztów wyniósł 0,264 złotego, 3,5% więcej niż w 2010 roku.

Ocena jakości usług przewozów kolejowych

Jakość świadczonych przez przewoźników usług kolejowych wzrasta. Przewoźnicy i organizatorzy przewozów zauważają konieczność inwestycji w tabor trakcyjny i wagonowy. Coraz więcej prowadzonych jest prac polegających na rozbudowie i modernizacji dworców kolejowych. W 2011 roku pracami remontowymi objętych zostało ponad 70 obiektów. Niestety należy stwierdzić, że w dalszym ciągu do niezbędnego minimum określonego w ustawie z dnia 15 listopada 1984 roku prawo przewozowe, jako „odpowiednie warunki bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej obsługi", polskim przewoźnikom jeszcze daleko. Podstawowymi problemami z jakimi spotykają się pasażerowie to nieodpowiednie warunki dotyczące higieny, wygody oraz należytej obsługi. Tabor kolejowy będący w użytkowaniu jest w znacznym stopniu wyeksploatowany, a przewoźnicy ograniczają nakłady wyłącznie do napraw, modernizacji i konserwacji. Czystość taboru kolejowego, przystanków, stacji kolejowych oraz budynków dworcowych również odbiega od niezbędnego minimum, które pozwoliłoby pasażerom podróżować w odpowiednich, komfortowych warunkach. W ostatnich latach jakość obsługi w ruchu kolejowym uległa znaczącej poprawie, jednak nadal pasażerowie niepełnosprawni lub z ograniczoną możliwością poruszania się, spotykają się z przypadkami braku zapewnienia im odpowiedniej, niezbędnej asysty i pomocy podczas podróży koleją. Dworce, budynki i budowle kolejowe nadal w wielu miejscach nie są dostosowane do potrzeb pasażerów z niepełnosprawnością. Należy zauważyć, że przepisy rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym określają minimalne wymagania względem przewoźników kolejowych oraz zarządców dworców (które powinni spełniać), jednak mimo obowiązywania tych przepisów stan dostępności infrastruktury kolejowej dla osób niepełnosprawnych wymaga jeszcze wielu znaczących zmian.

Pozytywną tendencją jest wzrost punktualności kolejowych przewozów pasażerskich. W 2011 roku punktualność pociągów na stacji docelowej wyniosła 89,83%, w porównaniu z rokiem poprzednim wzrost o 4,74% (2010 = 85,09%). Średni czas opóźnień pociągów, z wyłączeniem opóźnień do 5 minut, wyniósł 20 minut 26 sekund, o blisko 3 minuty mniej niż w 2010 roku. W 2011 roku przewoźnicy kolejowi uruchomili łącznie 1,478 mln pociągów. Liczba składów, które w 2011 roku nie dotarły do stacji docelowej o czasie wyniosła 420,6 tysiąca, o 4,2% mniej niż w 2010 roku. W tej liczbie 64,3% (270,3 tys.) stanowiły pociągi opóźnione do 5 minut. Pociągi opóźnione od 5 do 60 minut stanowiły 34% (143,1 tys.), od 1 do 2 godzin - 1,3% (5,3 tys.) oraz powyżej 2 godzin - 0,45% (1,9 tysiąca). W 2011 roku zmalała liczba pociągów odwołanych. Na trasy nie wyruszyło 21,7 tysiąca składów, o 1,3% mniej niż w 2010 roku. Do analizy wskaźnika punktualności na przybyciu przyjęto pociągi, które dotarły do stacji docelowej z opóźnieniem przekraczającym 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 przez przewoźników kolejowych.

Punktualność przewozów pasażerskich w 2010 i 2011 roku

	2011	2010	zmiana 2011/2010
ogółem rynek	89,83%	85,09%	4,74%
ogółem wojewódzkie	91,55%	86,83%	4,72%
ogółem międzywojewódzkie	81,47%	72,22%	9,25%
ogółem międzynarodowe	90,41%	72,73%	17,68%
PKP Intercity	77,00%	69,12%	7,88%
Przewozy Regionalne	89,43%	83,93%	5,50%
Koleje Mazowieckie - KM	90,01%	86,69%	3,32%
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście	98,18%	97,31%	0,87%
Szybka Kolej Miejska w Warszawie	93,42%	87,31%	6,11%
Warszawska Kolej Dojazdowa	99,50%	99,63%	-0,13%
Koleje Dolnośląskie	93,82%	89,60%	4,22%
Koleje Śląskie	81,45%	-	-
Koleje Wielkopolskie	90,73%	-	-
Arriva RP	91,06%	93,84%	-2,78%
UBB GMBH	98,69%	97,60%	1,09%

/Źródło: Opracowania własne UTK/

Najwyższy wskaźnik punktualności odnotowano w przewozach wojewódzkich (regionalnych), który wyniósł około 91,5%. Najniższy, dotyczył przewozów międzywojewódzkich – 81,5%. W przewozach wojewódzkich pociągi średnio docierały do stacji docelowej z 18,5 minutowym opóźnieniem. W przewozach międzywojewódzkich czas ten wyniósł około 24,6 minuty, w międzynarodowych 23 minuty. Opóźnienia, niezależnie od relacji pociągu niestety są elementem, którego nie da się w pełni wyeliminować. W okresach zimowych spowodowane są w głównej mierze złymi warunkami atmosferycznymi m.in.: oblodzeniem sieci trakcyjnej, zamarzaniem zwrotnic oraz pękaniem szyn. W okresach letnich na opóźnienia wpływają prace modernizacyjne realizowane na znacznej części infrastruktury kolejowej. Czynnikiem wpływającym na zakłócenia czasowej realizacji przewozów są również częste kradzieże sieci trakcyjnej oraz elementów i urządzeń infrastruktury kolejowej.

Biorąc pod uwagę ocenę jakości usług kolejowych, należy również poddać analizie kanały dystrybucji biletów, w tym możliwość zakupu z zastosowaniem nowoczesnych technik teleinformatycznych. Łącznie przewoźnicy pasażerscy prowadzili 1 049 kas biletowych stacjonarnych około 122 mniej niż w 2010 roku. W tej liczbie 79% stanowiły kasy biletowe spółek PKP Intercity oraz Przewozy Regionalne. Coraz częściej sprzedaż biletów realizowana jest za pośrednictwem samoobsługowych stacjonarnych automatów biletowych. Ich łączna liczba w 2011 roku wyniosła 83 sztuki. Coraz popularniejsza staje się również sprzedaż biletów bezpośrednio na pokładzie pociągu. Na koniec 2011 roku liczba mobilnych automatów oraz terminali wyniosła 2 536 sztuk. Coraz popularniejsze stają się również nowoczesne kanały dystrybucji biletów np. z wykorzystaniem stron internetowych przewoźników (PKP Intercity, Przewozy Regionalne) lub telefonu wyposażonego w specjalną aplikację (Arriva RP, Koleje Mazowieckie, Koleje Śląskie, Przewozy Regionalne, Szybka Kolej Miejska, Warszawska Kolej Dojazdowa). Zmieniająca się struktura dystrybucji biletów w coraz większym stopniu spełnia oczekiwania klientów transportu kolejowego, zwłaszcza biorąc pod uwagę różnorodność kanałów dystrybucji. Mankamentem może być zmniejszająca się liczba kas stacjonarnych, zwłaszcza ich brak na stacjach i przystankach o niewielkiej liczbie podróżnych. W dalszym ciągu nie wszystkie kanały dystrybucji biletów pozwalają na dokonanie transakcji bezgotówkowych np. kartą płatniczą lub kredytową. Z łącznej liczby 1 049 kas stacjonarnych, zaledwie 451 umożliwiało dokonanie płatności bezgotówkowych.

Stosunkowo niską jakość usług przewozowych w znacznym stopniu odzwierciedla liczba skarg i reklamacji kierowanych przez pasażerów do przewoźników kolejowych. Łącznie w 2011 roku pasażerowie złożyli 7 020 skarg i 27 765 reklamacji, czyli analogicznie 11,4% i 1,4% więcej niż w 2010 roku. W łącznej liczbie reklamacji, blisko 15,4 tysiąca (55,5%) zostało rozpatrzonych na korzyść pasażerów. Łączna suma wypłaconych pasażerom rekompensat wyniosła 803 tysiące złotych (średnio 49,5 zł na osobę). Zwiększona liczba spraw, kierowanych do przewoźników, może być efektem podnoszenia świadomości podróżnych dotyczącej możliwości złożenia skargi i reklamacji, lub w przypadku nieuzyskania satysfakcjonującej odpowiedzi skierowania sprawy do organu nadrzędnego jakim jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Ochrona praw pasażerów

Od 3 grudnia 2009 roku obowiązują W Polsce, w ograniczonym zakresie, przepisy rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. 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 odpowiedzialności cywilnej „OC" przez przewoźnika kolejowego,
- ✓ zapewnienie pasażerowi prawa do rezygnacji z podróży (z prawem do bezpłatnego powrotu do stacji wyjazdu), zmiany jej terminu lub trasy w przypadku przewidywanego opóźnienia przekraczającego 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).

W dniu 25 maja 2011 roku Minister Infrastruktury wydał rozporządzenie w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia 1371/2007, na mocy którego wzrosła liczba połączeń kolejowych, na których pasażerom przysługują rekompensaty za opóźnienia pociągów. Zdecydowana większość przepisów rozporządzenia 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 nieudzielania 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 UTK oraz niepodjęcia starań w celu zapewnienia pomocy osobie niepełnosprawnej, bądź o ograniczonej sprawności ruchowej.

W zakresie sprawowania nadzoru nad przestrzeganiem przepisów rozporządzenia 1371/2007, w 2011 roku, Prezes UTK przeprowadził 25 kontroli przewoźników kolejowych. W ich wyniku Prezes UTK wszczął 3 postępowania administracyjne w sprawie naruszenia przepisów rozporządzenia. W zakresie rozpatrywania skarg w sprawie naruszenia przepisów powyższego rozporządzenia w 2011 roku do Urzędu Transportu Kolejowego wpłynęło 35 skarg spełniających wymogi określone w przepisach ustawy Kodeks postępowania administracyjnego i ustawy o transporcie kolejowym, które zostały rozpatrzone w drodze postępowań administracyjnych.

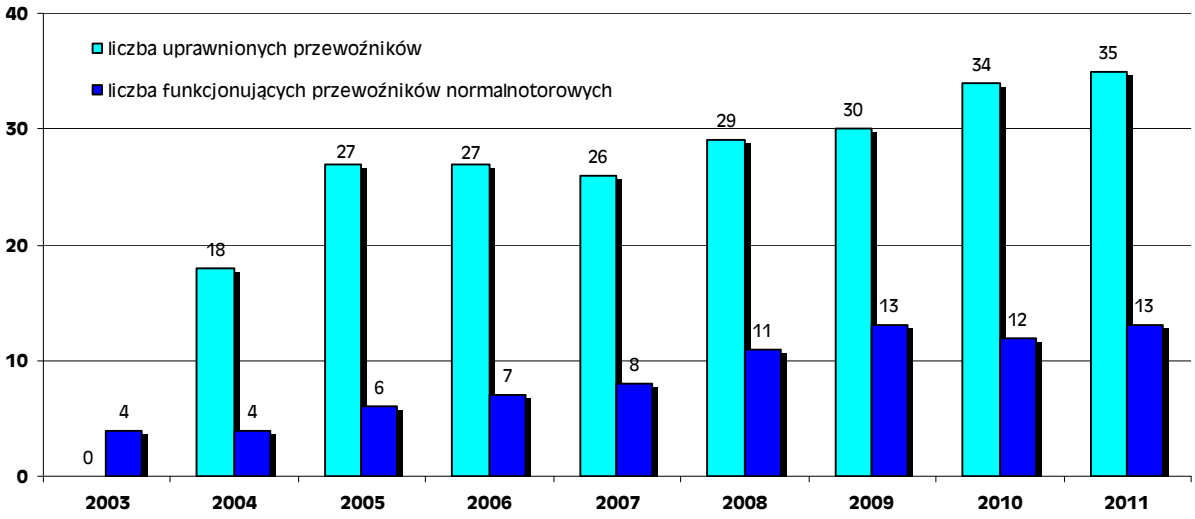
W ramach prowadzonych przez urząd działań informacyjnych, należy wskazać rozbudowę oficjalnego portalu internetowego UTK (www.pasazer.utk.gov.pl) przedstawiającego zagadnienia związane z prawami pasażerów w transporcie kolejowym. Prowadzona była również szeroko pojęta działalność edukacyjna i informacyjna. W ramach szerzenia świadomości pasażerów Urząd Transportu Kolejowego prowadził bezpośrednie działania informacyjne (dni pasażera), uruchomił infolinię oraz skrzynkę poczty elektronicznej, na którą pasażerowie mogą zgłaszać nieprawidłowości związane z podróżą koleją.

W ramach kompetencji w zakresie przestrzegania praw osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej Prezes UTK, oprócz standardowych działań, powołał m.in. Zespół ds. Osób z Niepełnosprawnością. Zespół jest organem doradczym, mogącym również podejmować działania autonomiczne. W 2011 roku prace Zespołu koncentrowały się na zagadnieniach związanych z egzekucją uprawnień osób niepełnosprawnych, w tym w zakresie: należytego odprawiania pasażerów uprawnionych do ulgowych przejazdów oraz umożliwienia osobom niepełnosprawnym zajęcia miejsc przeznaczonych dla nich lub zajęcia miejsca w przedziale dla „matki z dzieckiem" (Prezes UTK wydał zalecenia w tym zakresie). W ramach prac Zespołu, analizie poddano rozwiązania architektoniczne w zakresie przystosowania peronów i stacji do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Licencjonowanie kolejowych przewozów pasażerskich

W 2011 roku, zgodnie treścią art. 10 ust. 1 pkt. 2 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK udzielił trzech licencji na wykonywanie kolejowych przewozów osób. W ostatnich latach liczba wydawanych licencji przez Prezesa UTK znacząco się nie zmieniała. Od 2006 roku nie przekraczała 5 w skali roku. Na koniec 2011 roku aktywną licencję (z wyłączeniem zawieszonych) uprawniającą do realizacji działalności posiadało 35 przewoźników kolejowych, w tym 13 licencji znajdowało się w dyspozycji przewoźników wąskotorowych. Od początku funkcjonowania Urzędu Transportu Kolejowego Prezes UTK wydał 40 licencji uprawniających do realizacji przewozów pasażerskich. Przedział czasowy pomiędzy początkiem II półrocza 2003, a końcem lutego 2004 roku był okresem przejściowym, kiedy stan prawny pozwalał przewoźnikom kolejowym wykonywać przewozy na podstawie koncesji wydanych przez ministra właściwego do spraw transportu lub licencji wydanej przez Urząd Transportu Kolejowego. W związku z powyższym w 2003 roku liczba przewoźników realizujących przewozy, była wyższa od liczby uprawnionych przewoźników działających na podstawie otrzymanej licencji.

Liczba licencjonowanych przewoźników uprawnionych do realizacji przewozów i rzeczywiście funkcjonujących na rynku kolejowym w latach 2003-2011



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Przewozy towarowe

Konkurencja międzygałęziowa na europejskich rynkach przewozów towarowych

Dane przedstawione w niniejszym rozdziale, dotyczące poszczególnych gałęzi transportu w krajach UE, pochodzą w głównej mierze z 2010 roku. Należy zaznaczyć, że dane obejmujące pełny okres sprawozdawczy Europejski Urząd Statystyczny „Eurostat" publikuje do 18 miesięcy od zakończenia pełnego roku kalendarzowego.

Podobnie jak w segmencie pasażerskim europejski transport towarowy notował do 2007 roku systematyczny wzrost przewozów. Biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową w analizowanym okresie czasu tj. od 1995 roku, kształtował się na poziomie 1-5% w skali roku. Pierwsze spadki odnotowano w drugiej połowie 2008 roku, w którym ogólny wolumen przewozów zmniejszył się o około 2%. W 2009 roku zanotowano dalszy, tym razem znaczący spadek przewozów towarowych, który był konsekwencją ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego, a co za tym idzie spadku wolumenu wymiany handlowej pomiędzy krajami. Ogółem w 2009 roku wykonana praca przewozowa zmniejszyła się o 11,1% uzyskując wynik na poziomie 3 639 miliarda tonokilometrów. W 2010 roku nastąpiło odwrócenie tendencji, poziom wykonanej pracy przewozowej zwiększył się o 5,3%, ale w dalszym ciągu nie osiągnięto rekordowego poziomu z 2007 roku. W 2010 roku ogółem wykonano 3 832 miliarda tonokilometrów.

W latach 1995-2010 największy wzrost wykonanej pracy przewozowej, o 467 mld tonokilometrów, zanotował transport drogowy (co stanowiło dynamikę na poziomie 36,2%). Na kolejnych miejscach pod względem wzrostu wolumenu przewozów znajdowały się: transport morski (269 mld tonokilometrów więcej niż w 1995 roku) oraz żegluga śródlądowa (25 mld tonokilometrów).

Biorąc pod uwagę dynamikę przewozów w latach 1995-2010, największą osiągnął transport lotniczy (około 50%). Należy zaznaczyć, że wielkość przewozów towarowych w ruchu lotniczym jest w dalszym ciągu nieznaczna. W 2010 roku osiągnęła zaledwie 3 miliardy tonokilometrów, co stanowiło niespełna 0,1% rynku transportowego. W tym samym okresie najniższą dynamikę wzrostową zanotował transport kolejowy, względem 1995 roku o zaledwie 1%.

Wykonana praca w przewozach towarowych we wszystkich krajach UE (mld pasażerokilometrów)

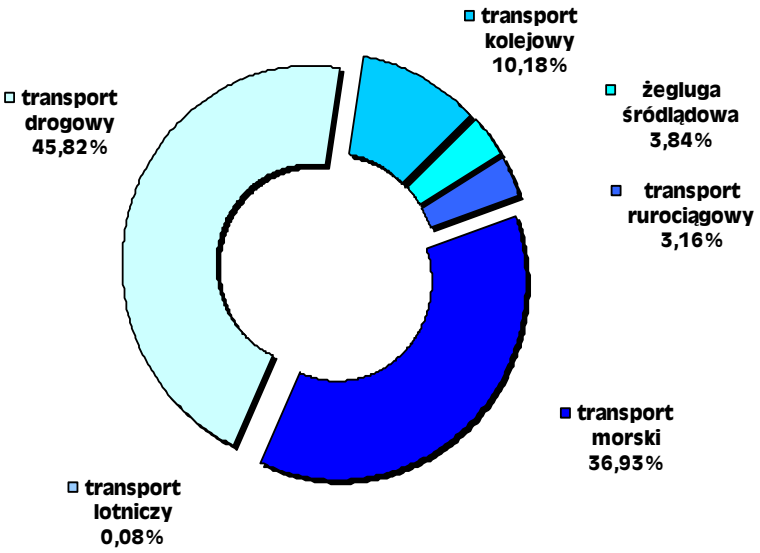
rok	transport drogowy	transport kolejowy	żegluga śródlądowa	transport rurociągowy	transport morski	transport lotniczy	ogółem
1995	1 289	386	122	115	1 146	2,0	3 060,0
1996	1 303	392	120	119	1 160	2,1	3 096,1
1997	1 352	410	128	118	1 193	2,2	3 203,2
1998	1 414	393	131	125	1 232	2,3	3 297,3
1999	1 470	384	129	124	1 268	2,3	3 377,3
2000	1 519	404	134	127	1 314	2,5	3 500,5
2001	1 556	386	133	133	1 334	2,5	3 544,5
2002	1 606	384	133	128	1 355	2,4	3 608,4
2003	1 625	392	124	130	1 378	2,4	3 651,4
2004	1 742	417	137	132	1 427	2,5	3 857,5
2005	1 794	413	139	136	1 461	2,6	3 945,6
2006	1 848	435	138	136	1 505	2,7	4 064,7
2007	1 914	448	145	130	1 532	2,8	4 171,8
2008	1 881	440	145	125	1 498	2,7	4 091,7
2009	1 690	361	130	119	1 336	2,5	3 638,5
2010	1 756	390	147	121	1 415	3,0	3 832,0

/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie danych KE/

W dalszym ciągu dominuje transport drogowy, który w latach 1995-2010 wzrósł o 36,2%. Świadczy to o tendencji wyboru przez klientów transportu drogowego, jako mniej zawodnego, o większej przewidywalności oraz dającego możliwość dowozu na czas w systemie od drzwi do drzwi.

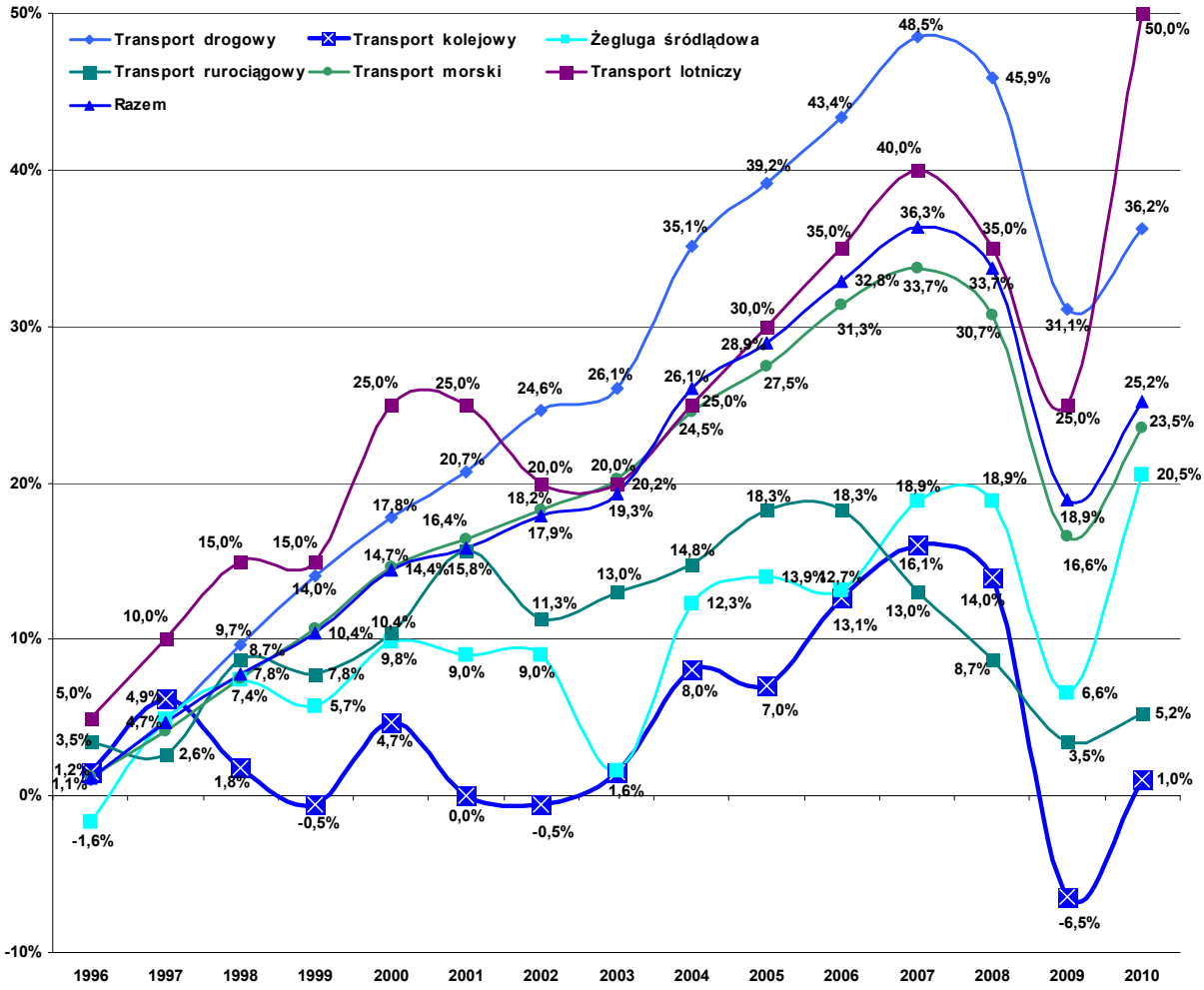
Pozytywną tendencję zaobserwowano w 2010 roku, gdzie pierwszy raz od kilku lat dynamika (biorąc pod uwagę rok do roku) wielkości wykonanej pracy przewozowej przez transport kolejowy (wzrost rzędu 8%) była wyższa od transportu drogowego (3,9%). W 2010 roku podobnie jak w latach poprzednich największy udział w wykonanej pracy przewozowej osiągnął transport drogowy (45,8%), o 0,6% mniej niż w roku poprzednim. Drugi co do wielkości udział w rynku wykonanej pracy posiadał transport morski - 36,9% (wzrost o 0,2%). W analogicznym okresie udział transportu kolejowego zwiększył się o 0,3% i ponownie przekroczył poziom 10%.

Udział poszczególnych gałęzi transportu UE w 2010 roku



/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie danych KE/

Dynamika przewozów poszczególnymi rodzajami transportu - UE w latach 1996-2010 (1995 = 0%)



/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie danych KE/

Kolejowe przewozy towarowe w Europie

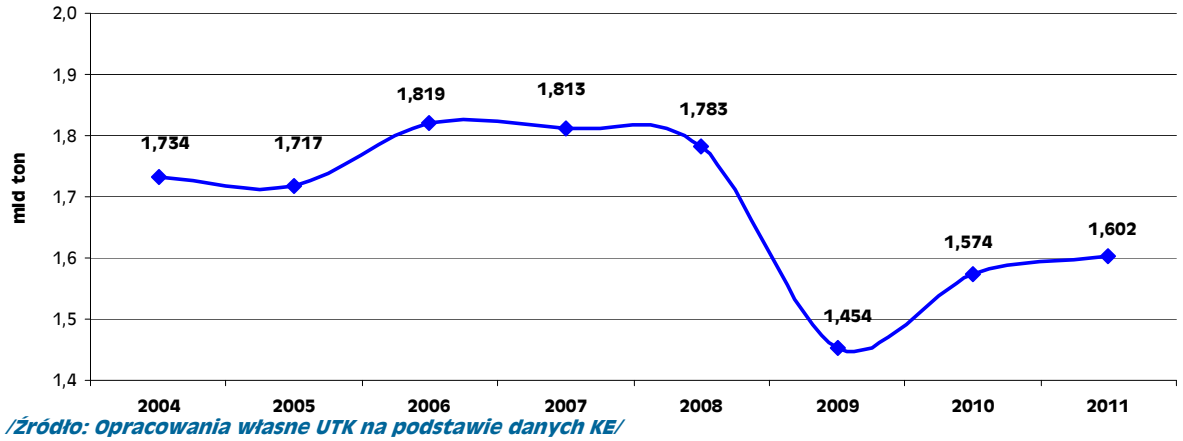
W 2011 roku, łącznie we wszystkich krajach Unii Europejskiej, koleją przetransportowano 1,6 mld ton towarów, wzrost w porównaniu z 2010 rokiem o 1,8% (29 mln ton). Przy realizacji przewozów wykonano pracę na poziomie 400 mld tonokilometrów, 2,5% więcej niż przed rokiem (10 mld tonokilometrów). Średnia odległość przewozu 1 tony wyniosła 249,6km, o 1,8km więcej niż w 2010 roku. Po znaczącym spadku, który miał miejsce w 2009 roku, o 18,5% wg masy i 17,9% wg wykonanej pracy przewozowej, w latach 2010-2011 zanotowano nieznaczny wzrost wolumenu przewozów, który łącznie wyniósł 10-,2% (w 2010 roku) i 10,8% (w 2011 roku). Należy zaznaczyć, że w dalszym ciągu rynek towarowy nie odrobił strat z rekordowego 2007 roku, w którym przewieziono ponad 1,8 mld ton towarów, wykonując pracę bliską 450 mld tonokilometrów.

W 2010 roku uprawnionych do realizacji kolejowych przewozów towarowych, na podstawie otrzymanych licencji, we wszystkich krajach Unii Europejskiej, było 685 przewoźników, o 5% więcej niż w 2009 roku. W Polsce uprawnionych do realizacji działalności przewozowej było 71 licencjonowanych przedsiębiorców (w 2011 roku ich liczba spadła do 69), z czego działalność przewozową realizowało w 2010 roku 40 przewoźników. W 2011 roku ich liczba wzrosła do 53.

Polski rynek kolejowych przewozów towarowych, podobnie jak segment pasażerski, zaliczyć należy do jednego z najbardziej zliberalizowanych w krajach Unii Europejskiej. Udział nowych przewoźników nie wywodzących się grupy PKP, mierzony wykonaną pracą przewozową, na koniec 2010 roku wyniósł około 30%. Biorąc pod uwagę przetransportowaną masę był jeszcze wyższy i przekroczył 45%. Większy udział przewoźników nie wywodzących się z narodowych operatorów kolejowych, posiadała wyłącznie Holandia (33%), Rumunia (41%), Estonia (43%) oraz Wielka Brytania (51%).

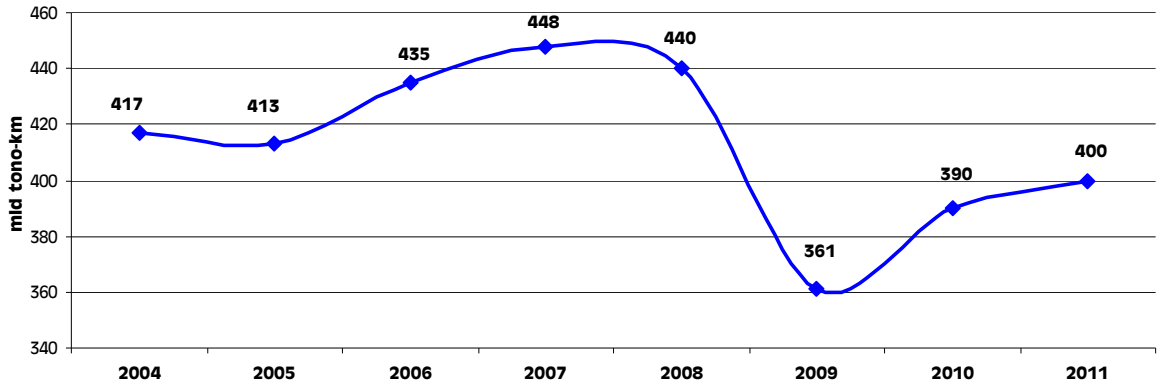
Dynamika pracy przewozowej wykonanej przez polskich przewoźników kolejowych prawie idealnie wpisywała się w tendencje przewozowe na rynkach europejskich. Należy zaznaczyć, że od 2001 roku dynamika w Polsce była ujemna, przy kilkuprocentowym dodatnim poziomie w całej Unii Europejskiej. W 2010 roku nastąpiło nieznaczne przełamanie tej tendencji. Względem roku poprzedniego wzrost przewozów wyniósł 12% przy jednoczesnym, łącznym 8% wzroście w krajach europejskich. W 2011 roku nastąpiło zrównanie dynamiki. Względem

Masa towarów w przewozach kolejowych w krajach UE w latach 2004–2011



/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie danych KE/

Praca przewozowa w towarowych przewozach kolejowych w krajach UE w latach 2004-2011



/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie danych KE/

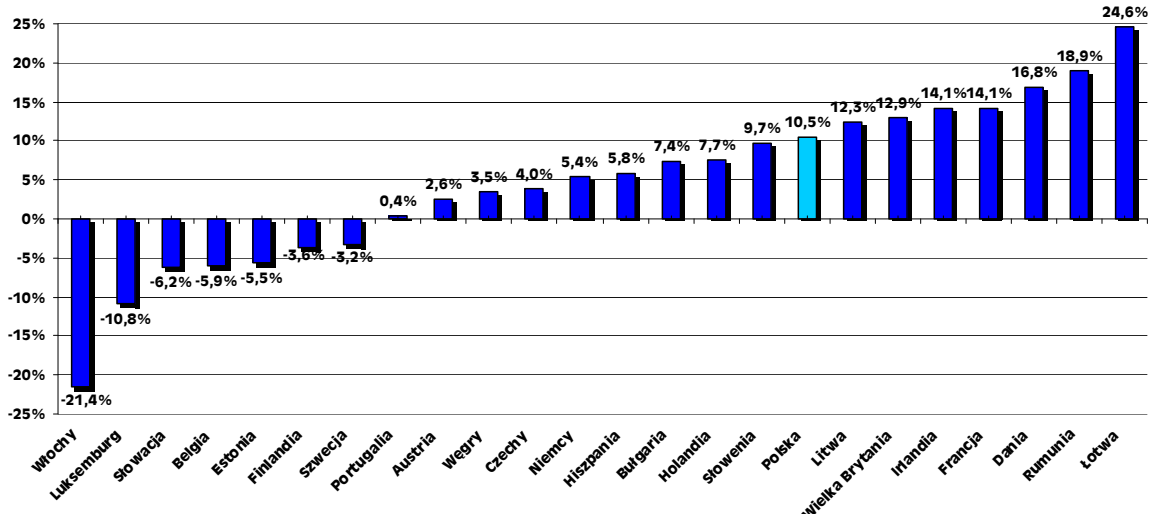
2000 roku zarówno w Polsce jak i całej Europie, wielkość przewozów spadła o 0,9%.

Podobnie jak w 2010 roku większość krajów europejskich zanotowała wzrost przewozów towarowych. Mierząc wykonaną pracą przewozową kształtował Polskę w górnej stawce dynamiki wzrostowej. Na koniec roku wyniósł 10,5%, o ponad 5% więcej niż np. w Niemczech. Podobny wynik zanotowały takie kraje jak: Słowenia (9,7%), Litwa (12,3%), Wielka Brytania (12,9%) oraz Irlandia i Francja (14,1%). Wśród wszystkich krajów największą dynamikę wzrostową zanotowały: Dania (16,8%), Rumunia (18,9%) oraz Łotwa (24,6%). Należy zaznaczyć, że są to kraje o zdecydowanie mniejszym poziomie przewozów, nieprzekraczającym 60 milionów ton w ciągu roku.

Biorąc pod uwagę przewiezioną koleją masę towarową, z największym udziałem pozostają Niemcy, łącznie posiadali 23,4% rynku europejskiego. W 2011 roku przewieziono w tym kraju ponad 375 mln ton towarów, o 5,4% więcej niż przed rokiem (wzrost o 19,3 mln ton). Drugim krajem co do wielkości wolumenu przewiezionej masy pozostaje Polska, z łącznym udziałem w rynku UE równym 15,5% (w 2011 roku przewieziono 249,3 mln ton). Biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową zdecydowanym liderem pozostają Niemcy, łącznie wykonali 113,1 mld tonokilometrów, co stanowiło 28,3% rynku europejskiego. Udział Polski na tle pozostałych krajów był równie wysoki i wyniósł na koniec 2011 roku – 13,4%. Pozostałe kraje nie przekroczyły poziomu 10%, a największy z nich posiadały kraje: Francja - 8,5% i Wielka Brytania – 5,2%.

Podobnie jak w latach poprzednich, również w 2011 roku najwyższą średnią odległość przewozu tony towarów odnotowano w Hiszpanii i Francji, analogicznie 390 i 370 kilometrów. W Niemczech, w kraju o najwyższym wolumenie przewozów, średnia odległość na jaką transportowano ładunek koleją wyniosła 302 kilometry. W Polsce pomimo dużej powierzchni kraju, wskaźnik ten jest stosunkowo niski, na koniec 2011 roku wyniósł 216 kilometrów.

Dynamika wykonanej przez przewoźników towarowych pracy przewozowej w latach 2010-2011



/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie danych KE/

Konkurencja międzygałęziowa na polskim rynku przewozów towarowych

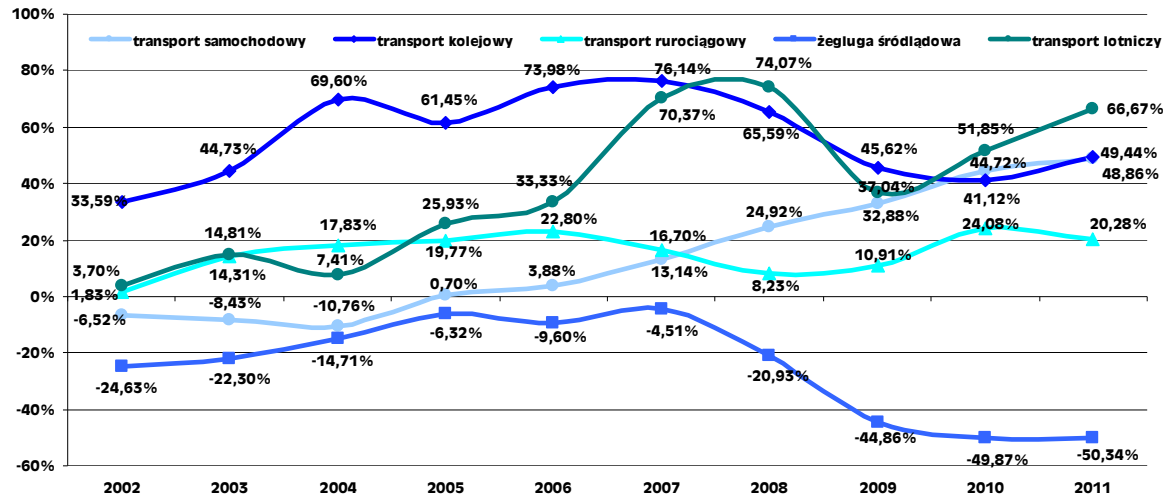
W 2011 roku, wszystkimi gałęziami przetransportowano w Polsce 1,9 mld ton towarów, w tym transportem kolejowym 249 milionów. W dalszym ciągu dominują przewozy samochodowe, którymi przetransportowano blisko 1,6 mld ton towarów. Na koniec 2011 roku jego udział w masie przewiezionych ładunków wyniósł 83,8%, o 0,1% mniej niż w roku poprzednim. Udział kolei, dzięki dynamicznemu wzrostowi przewozów kruszyw w 2011 roku, nieznacznie wzrósł o 0,4% do poziomu 13,1%. Masa surowców przetransportowanych rurociągami, podobnie jak w latach poprzednich, oscylowała na podobnym poziomie. W 2011 roku jej wolumen wyniósł 54,5 mln ton. Udział tej gałęzi wyniósł 2,9%. Udział żeglugi śródlądowej oraz transportu lotniczego w przewozie masy towarowej był marginalny. Na koniec ubiegłego roku wyniósł łącznie niespełna 0,3%. W ostatnich latach charakterystycznym zjawiskiem był dalszy, międzygałęziowy podział rynku transportu towarowego, przejawiający się znaczącym spadkiem roli transportu kolejowego i wzroście znaczenia segmentu samochodowego. Tendencja ta ma u swojego źródła nie tylko zmiany w strukturze gospodarki, lecz również szybkie przemiany sektora transportu samochodowego. Nasilanie konkurencji spowodowało, że oferta przedsiębiorstw samochodowych była stale udoskonalana przy jednoczesnym utrzymywaniu cen na niskim poziomie. Ze względu na wysokie bariery wejścia i funkcjonowania na rynku, w tym wysokie nieproporcjonalne koszty dostępu do infrastruktury, transport kolejowy notował dynamiczny spadek udziałów. Tylko w latach 2004-2011 o blisko 9% (wg masy). W 2011 roku nastąpiła nieznaczna redukcja przewozów towarowych mierzona wykonaną pracą przewozową. Oznaczało to spadek o 610 mln tonokilometrów (0,2%). Najlepszy wynik osiągnął transport samochodowy, który co prawda w 2010 roku przekroczył próg 75% (udziału w rynku), ale w 2011 roku zanotował 2% spadek. Udział transportu kolejowego wg wykonanej pracy wyniósł 18,2%, o 1,8% więcej w porównaniu z 2010 rokiem.

Masa przetransportowanych towarów w Polsce w latach 2001-2011

rodzaj transportu	rok										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
	w mln ton										
ogółem	1 294,75	1 279,16	1 283,24	1 302,09	1 413,06	1 469,12	1 569,85	1 672,96	1 723,79	1 848,70	1 905,19
transport samochodowy	1 072,30	1 002,37	981,96	956,94	1 079,76	1 113,88	1 213,25	1 339,47	1 424,88	1 551,84	1 596,20
transport kolejowy	166,86	222,90	241,50	283,00	269,40	290,30	293,90	276,30	242,98	235,47	249,35
transport rurociągowy	45,30	46,13	51,78	53,38	54,26	55,63	52,87	49,03	50,24	56,21	54,50
żegluga śródlądowa	10,26	7,73	7,97	8,75	9,61	9,27	9,79	8,11	5,66	5,14	5,10
transport lotniczy	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,04	0,05	0,05	0,04	0,04	0,05

/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie danych GUS/

Dynamika masy towarowej poszczególnych gałęzi transportu w latach 2002-2011 (2001 = 0%)



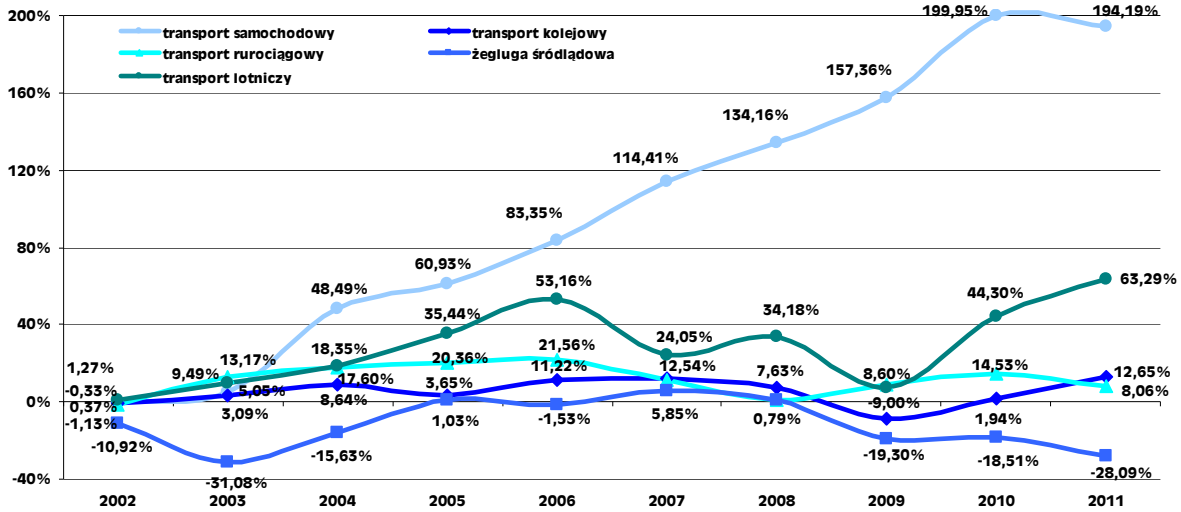
/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie danych GUS/

Praca przewozowa w przewozach towarowych w Polsce w latach 2001-2011

rodzaj transportu	rok										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
	w mln tonokilometrów										
ogółem	144 752	144 495	152 381	188 500	196 176	216 713	238 399	248 420	259 098	297 313	296 703
transport samochodowy	74 403	74 679	78 160	110 481	119 740	136 416	159 527	174 223	191 484	223 170	218 900
transport kolejowy	47 913	47 756	49 392	52 053	49 664	53 291	53 923	51 570	43 601	48 842	53 974
transport rurociągowy	21 093	20 854	23 871	24 806	25 388	25 640	23 513	21 247	22 908	24 157	22 800
żegluga śródlądowa	1 264	1 126	871	1 066	1 277	1 245	1 338	1 274	1 020	1 030	900
transport lotniczy	79	80	87	94	107	121	98	106	85	114	129

/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie danych GUS/

Dynamika pracy przewozowej poszczególnych gałęzi transportu w latach 2002-2011 (2001 = 0%)



/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie danych GUS/

W 2011 roku największy wzrost wykonanej pracy odnotował transport kolejowy. Wykonano ponad 5 mld tonokilometrów więcej niż w 2010 roku. Tendencją wzrostową wykazał się również transport lotniczy, rzędu 13,2%. Należy zaznaczyć, że wolumen pracy transportu lotniczego był nieznaczny i wyniósł zaledwie 129 mln tonokilometrów. W tym samym okresie transportem samochodowym wykonano 218,9 mld tonokilometrów, o 4,3 mld mniej niż w roku poprzednim. W transporcie rurociągowym, ze względu na duże odległości na jakie transportowano surowce, wykonano pracę na poziomie 22,8 mld (spadek 5,6%), co stanowiło udział na poziomie 7,7% (spadek o 0,4%). Udział żeglugi śródlądowej oraz transportu lotniczego był nieznaczny i wyniósł analogicznie 0,3% i 0,04%. W 2011 roku, w porównaniu z rokiem poprzednim, średnia odległość przewozu jednej tony ładunku transportem w Polsce spadła o 5,1 km i wyniosła 155,7 kilometra. Ze względu na specyfikę przewozu największą średnią odległość przewozów odnotował transport lotniczy. W transporcie samochodowym, po znaczącym wzroście średniej odległości przewozu w latach 2001-2010 z 69,4 do 144 km, w 2011 roku zaobserwowano nieznaczną redukcję tego wskaźnika, który spadł do poziomu 137 kilometrów. W tym okresie, w transporcie kolejowym, średnia odległość przewozu wyniosła 216,5 km, o 9 więcej niż rok wcześniej. Wysoki wskaźnik posiadał transport rurociągowy, na koniec 2011 roku - 418 kilometrów.

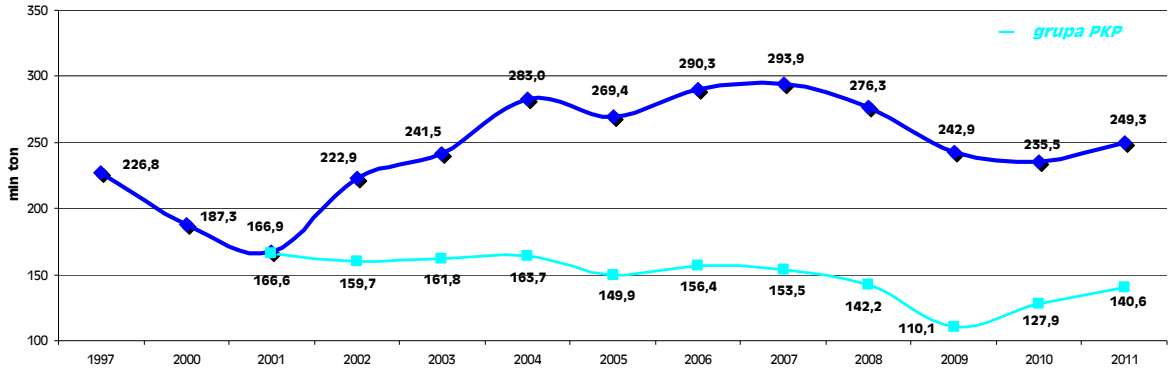
Liczne przemiany gospodarcze wpłynęły na zmianę ról rynkowych poszczególnych gałęzi transportu. Podobnie jak w pozostałych krajach Unii Europejskiej również w Polsce, w latach 2001-2011, nastąpił znaczący spadek znaczenia przewozów towarowych transportem kolejowym na rzecz transportu drogowego, którego przewagą jest w dalszym ciągu cena, czas oraz możliwości realizacji przewozów „od drzwi do drzwi" bez zmiany środka lokomocji, co jest kluczowym elementem przy wyborze rodzaju transportu przez klienta. W strukturze transportowej dynamicznie rośnie udział przewozów towarów wysokoprzetworzonych, szczególnie w transporcie drogowym. W Polsce w dalszym ciągu brakuje spójnej polityki państwa oraz instrumentów wsparcia prawnego i ekonomicznego w zakresie rozwoju transportu wielogałęziowego.

Struktura podmiotowa polskiego rynku kolejowego

W 2011 roku kolejowe przewozy towarowe realizowało 53 licencjonowanych przedsiębiorców, w tym na liniach normalnotorowych 52 przewoźników. Dodatkowo działalność przewozową deklarowało czterech przewoźników wąskotorowych. W 2011 roku licencjonowaną działalność przewozową realizowały: cztery spółki Grupy PKP: PKP Cargo S.A., PKP LHS Sp. z o.o. (na wydzielonej organizacyjnie linii szerokotorowej), PKP Energetyka Sp. z o.o. (przewozy wyłącznie na własne potrzeby utrzymaniowo-naprawcze infrastruktury energetycznej), PKP Cargo Service Sp. z o.o., osiem spółek Grupy CTL: CTL LOGISTICS Sp. z o.o. 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., CTL Kolzap Sp. z o.o., CTL Kargo Sp. z o.o., trzy spółki Grupy DB Schenker: DB Schenker Rail Polska S.A., DB Schenker Rail SPEDKOL Sp. z o.o., DB Schenker Rail COALTRAN Sp. z o.o., trzydziestu 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 Koltar Tarnów Sp. z o.o., STK S.A., MAJ-KOLTRANS Sp. z o.o., CEMET S.A., Freightliner PL Sp. z o.o., Hagans Logistics Sp. z o.o., S&K Train Transport Sp. z o.o., ExTrail Sp. z o.o., Transchem Sp. z o.o., ITL Polska Sp. z o.o., Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych S.A., Dolnośląskie Linie Autobusowe Sp. z o.o., PHU Lokomotiv Bronisław Plata, Zakłady Produkcyjno – Naprawcze Taboru Maszyn i Urządzeń M.Dybowski Sp.J., Wiskol W.Sołtys, J.Sołtys S.J., Philip Sp. z o.o., Tabor Szynowy Opole S.A., Zakład Przewozów i Spedycji SPEDKOKS Sp. z o.o., oraz osiem 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., PRKil Wrocław S.A., PRK KRAKÓW S.A., TORPOL Sp. z o.o., Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu Sp. z o.o.

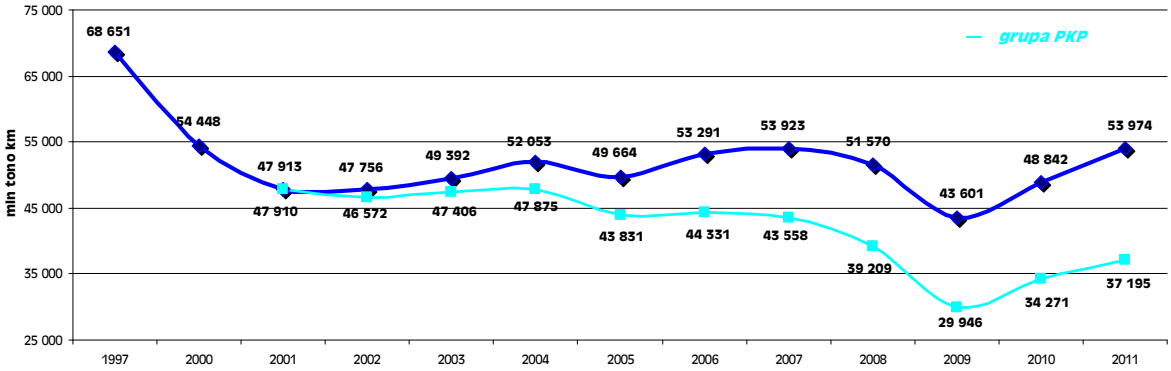
W 2011 roku przewoźnicy kolejowi przetransportowali 249,3 mln ton towarów, wykonując pracę przewozową na poziomie 53 974 mln tonokilometrów. W porównaniu do 2010 roku stanowiło to wzrost przewiezionej masy

Masa w kolejowych przewozach towarowych w latach 1997 – 2011*



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Praca przewozowa w kolejowych przewozach towarowych w latach 1997 – 2011*



/Źródło: Opracowania własne UTK/

*Do 2009 roku do statystyki przewozów uwzględniano część przewozów manewrowych realizowanych przez licencjonowanych przewoźników.

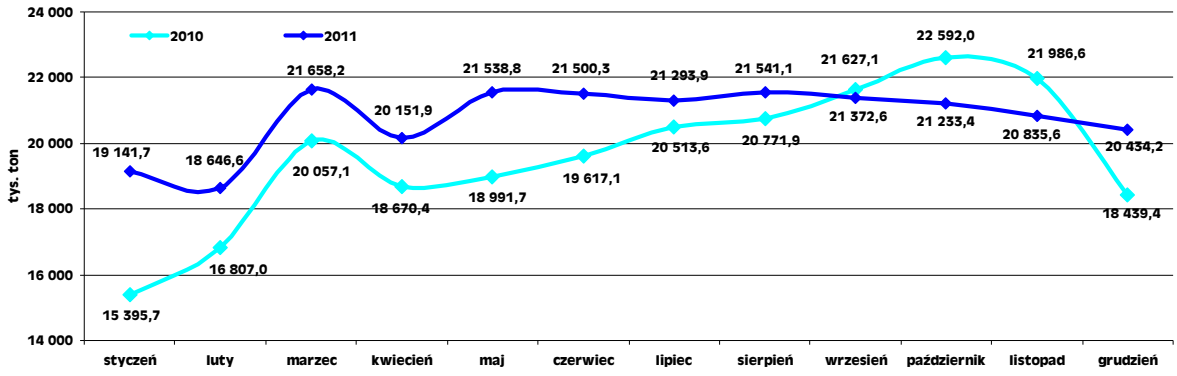
towarowej o 5,89% i pracy przewozowej wyrażonej w tonokilometrach o 10,51%. Wzrost przewozów w 2011 roku spowodowany był w głównej mierze zwiększonym zapotrzebowaniem na przewozy materiałów wykorzystywanych w realizacji inwestycji infrastrukturalnych, w tym towarów z grupy kruszywo, piasek, żwir. W tej grupie przetransportowano 47,8 mln ton towarów i wykonano pracę równą 11 868 mln tonokilometrów, analogicznie o 48,2% i 51,2% więcej niż w 2010 roku.

Na rynku przewozów towarowych następował dalszy proces przemian własnościowych. Dokończono zapoczątkowany w 2009 roku proces przejęć spółek PCC Rail przez niemiecki koncern kolejowy Deutsche Bahn. W styczniu 2011 roku nastąpiło przejęcie i konsolidacja przez spółkę DB Schenker Rail Polska kolejnych licencjonowanych przedsiębiorstw: DB Schenker Rail Zabrze, DB Schenker Rail Rybnik oraz Nadwiślański Zakład Transportu Kolejowego w Woli. W listopadzie 2011 roku nastąpiło połączenie (poprzez przejęcie) spółki DB Schenker Rail Coaltran z podmiotem przejmującym DB Schenker Rail Polska.

Podobnie jak w latach poprzednich polski transport kolejowy opierał się na przewozach towarów masowych, głównie surowców. W 2011 roku dominowały przewozy węgla kamiennego, którego udział w rynku wyniósł 39,8% wg przetransportowanej masy towarowej oraz 29,7% wg wykonanej pracy przewozowej. Do najczęściej transportowanych towarów należały również rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa (w tym rudy żelaza, kruszywa, piasek, żwir, gliny), 29,8% masy i 30,2% pracy oraz produkty rafinacji ropy naftowej - odpowiednio: 6,1% i 8,7%. W 2011 roku zanotowano dalszy dynamiczny wzrost przewozów kolejowych w transporcie intermodalnym. Przewieziono 488,9 tysiąca jednostek ładunkowych o łącznej masie 5,9 mln ton, analogicznie 41,9% i 34,1% więcej niż w 2010 roku. Przy ich przewozie spółki kolejowe wykonały pracę na poziomie 2,4 mld tonokilometrów – wzrost o 29,6%. Na koniec 2011 roku udział przewozów intermodalnych, mierząc masą przetransportowanych jednostek, wyniósł 2,37% ogólnego wolumenu przewozów towarów koleją w Polsce (wzrost udziału o 0,5%). Biorąc pod uwagę wartość wykonanej pracy przewozowej udział przewozów intermodalnych przekroczył 4,5% (względem 3,8% w 2010 roku).

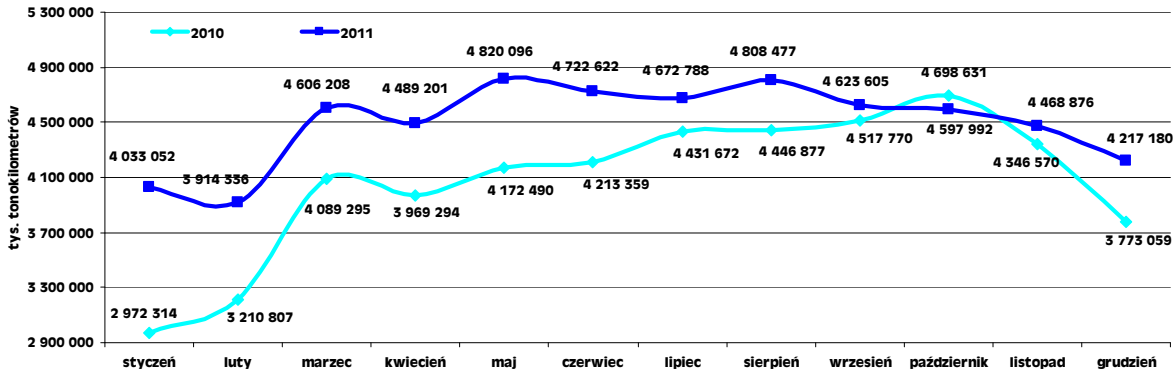
Analizując dane z realizacji przewozów w poszczególnych miesiącach należy zauważyć, że po znaczącym wzroście przewozów w okresie styczeń – sierpień 2010/2011, nastąpiło odwrócenie tendencji. W miesiącach wrzesień – listopad nastąpił znaczący spadek przetransportowanej masy towarowej. W październiku i listopadzie,

Masa towarów w poszczególnych miesiącach 2010 i 2011 roku



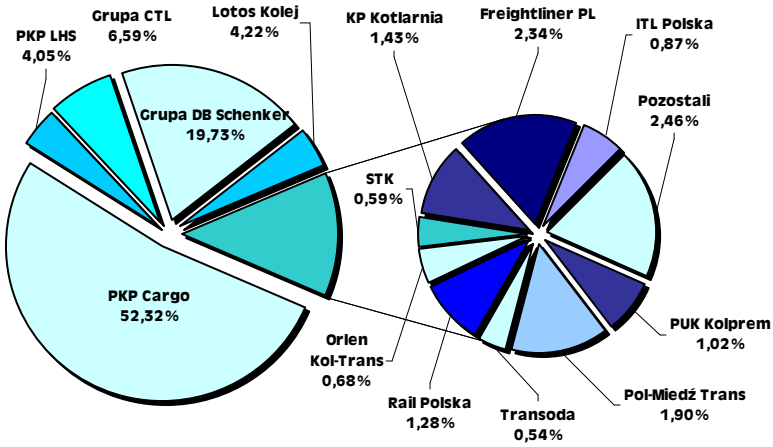
/Źródło: Opracowania własne UTK/

Praca przewozowa w poszczególnych miesiącach 2010 i 2011 roku



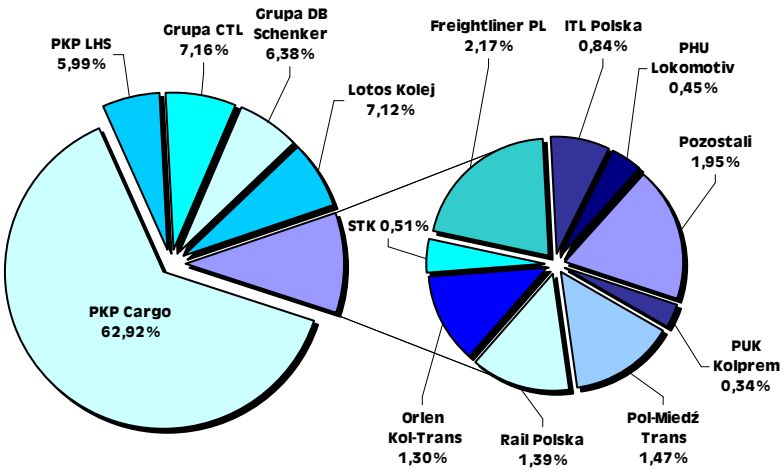
/Źródło: Opracowania własne UTK/

Udział przewoźników w rynku wg masy towarowej w 2011 roku



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Udział przewoźników w rynku wg pracy przewozowej w 2011 roku



/Źródło: Opracowania własne UTK/

względem roku poprzedniego, oscylował na poziomie 6%. W grudniu 2011 roku wolumen przewozów przewyższył ten z 2010 roku, przetransportowano blisko 2 mln ton więcej (10,8%). W 2011 roku największą masę przewoźnicy przetransportowali w miesiącu marcu - ok. 21,6 mln ton, ale około 4,3% mniej niż w październiku 2010 roku. Zdecydowanie najniższy poziom przewozów, zarówno biorąc pod uwagę masę, jak i pracę przewozową, odnotowano na początku 2011 roku (styczeń i luty). Masa towarów nie przekroczyła 20 mln ton, a wykonana praca przewozowa 4,1 mld tonokilometrów. Przewoźnicy przy realizacji przewozów towarowych wykonali na sieci zarządców infrastruktury łącznie 79,5 mln pociągokilometrów, o 8,2% więcej niż w roku poprzednim. Największy wzrost wykonanej pracy eksploatacyjnej odnotowały spółki Grupy PKP, łącznie 3,5 mln pociągokilometrów więcej niż w 2010 roku (wzrost o 6,6%). Biorąc pod uwagę pozostałych przewoźników największy wzrost wykonanej pracy eksploatacyjnej, podobnie jak w latach poprzednich, odnotowała spółka Lotos Kolej. Łączna długość wykonanych tras wzrosła o około 17,5% (5,4 mln wykonanych pociągokilometrów w 2011 roku). Średnia odległość przewozu jednej tony towarów kształtowała się w zależności od pory roku w granicach od 206 km w grudniu do 223 km w kwietniu, maju i sierpniu. Należy zaznaczyć, że we wszystkich miesiącach roku średnia odległość przewozu była wyższa niż w analogicznych okresach 2010 roku. Na koniec 2011 roku średnia odległość przewozu wyniosła 216,5km, o 9km więcej niż w roku poprzednim.

W 2011 roku w dalszym ciągu dominującą pozycję na polskim rynku posiadały spółki Grupy PKP, które przewiozły 140,6 mln ton towarów, wykonując pracę przewozową na poziomie 37 195 mln tonokilometrów. W porównaniu z 2010 rokiem spółki Grupy zanotowały wzrost przewozów, analogicznie o 9,9% i 8,5%. Na koniec 2011 roku ich udział w rynku przewozowym wyniósł odpowiednio 56,4% i 68,9%. Wśród pozostałych przewoźników największy udział w rynku wg przewiezionej masy posiadały spółki

Grupy DB Schenker – łącznie 19,7% rynku, w wykonanej pracy przewozowej spółki Grupy CTL oraz Lotos Kolej, analogicznie 7,16% i 7,12% rynku.

Większa część przedsiębiorców, realizująca działalność kolejową, zanotowała w 2011 roku wzrost wolumenu przewozów towarowych. Spółka PKP Cargo po okresie spadków udziałów w rynku w latach 2003-2009, w latach 2010-2011 zanotowała zarówno wzrost wolumenu przewiezionej masy, jak i udziału w rynku kolejowym. Na koniec 2011 roku zwiększyła swój udział względem roku poprzedniego o 1,6% (wg przewiezionej masy). Dynamiczny wzrost przewozów odnotował przewoźnik grupy PKP, realizujący przewozy na wydzielonej organizacyjnie linii szerokotorowej, PKP LHS. W porównaniu z rokiem 2010 wzrost przewozów mierzony przewiezioną masą i wykonaną pracą przewozową wyniósł około 18%. Spółka zwiększyła swój udział w rynku do poziomu 4,1% (wg masy) oraz 6% (wg pracy przewozowej).

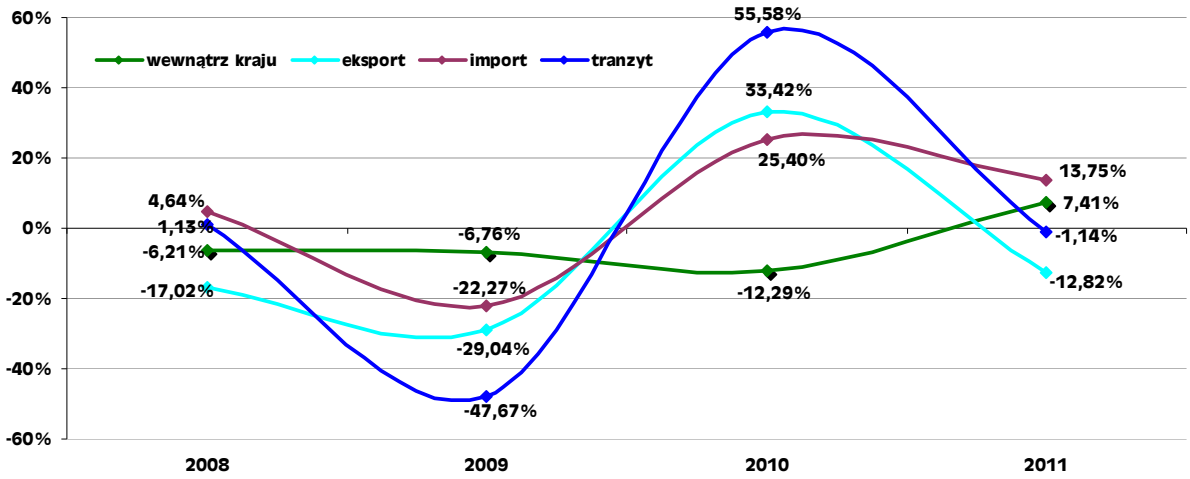
Dalszy dynamiczny wzrost przewozów odnotowały spółki realizujące przewozy towarów z określonego segmentu rynku lub powiązane kapitałowo z firmami produkcyjnymi, w tym spółka Lotos Kolej - główny gracz na rynku przewozów paliw oraz produktów rafinacji ropy naftowej. Spółka przewiozła 10,5 mln ton towarów (wzrost o 24,1%), wykonując pracę na poziomie 3,8 mld tonokilometrów (wzrost o 12,5%). Na koniec 2011 roku uzyskała 4,2% udziału w rynku przewiezionej masy i 7,12% mierzonego wykonaną pracą netto na sieci infrastruktury (wzrost analogicznie o 0,6% i 0,12%). Podobny wynik odnotowała spółka Pol-Miedź Trans w głównej mierze skupiająca się na przewozach rud metali (żelaza) - zwiększając wielkość przewozów w masie o 3,5%, a w wykonanej pracy przewozowej o 13%.

W 2011 roku przewoźnicy towarowi wykonali na sieci zarządców infrastruktury pracę przewozową brutto (do której zalicza się masę własną wagonów włączonych do składu pociągu, masę własną lokomotywy oraz masę towarów załadowanych do wagonów) równą 108,5 mld bruttotonokilometrów. W porównaniu z 2010 rokiem wzrost wykonanej pracy wyniósł 9,2% (9,1 mld bruttotonokilometrów). Udział Grupy PKP w wykonanej na sieci zarządców infrastruktury pracy wyniósł 73,1% (o 0,4% więcej niż w 2010 roku). Praca taboru wagonowego wyniosła 2,294 mld wagonokilometrów, 10,4% więcej niż w 2010 roku. Jako pracę taboru, należy rozumieć sumę przebiegów w kilometrach poszczególnych wagonów, zarówno w stanie ładownym, jak i próżnym we wszystkich uruchamianych pociągach przewoźników. Średnia liczba wagonów, przypadających na 1 uruchamiany pociąg, wyniosła w 2011 roku 28,85, względem 28,3 w roku poprzednim. Należy zaznaczyć, że wartość ta w ostatnich latach znacząco się nie zmieniała i oscylowała na podobnym poziomie 28 sztuk. W 2011 roku uruchomiono łącznie 756,7 tysięcy tras pociągów. W porównaniu z 2010 rokiem stanowiło to wzrost rzędu 3,1%. Dodatkowo przewoźnicy uruchomili 313,3 tysiąca pojazdów kolejowych luzem. Średnio w ciągu doby uruchamiano około 2 073 pociągów towarowych. Dla porównania w roku poprzednim średnia liczba pociągów w dobie wyniosła 2 011 sztuk.

Najmniej podatnym na czynniki gospodarcze jest transport wewnątrz kraju. W głównej mierze za sprawą bardzo dużego zapotrzebowania na surowce, generowanego przez polski przemysł energetyczny i liczne inwestycje infrastrukturalne. Z tego powodu przewozy wewnątrz kraju od lat oscylowały na podobnym, bardzo wysokim poziomie. Wahania na rynku wewnętrznym, biorąc pod

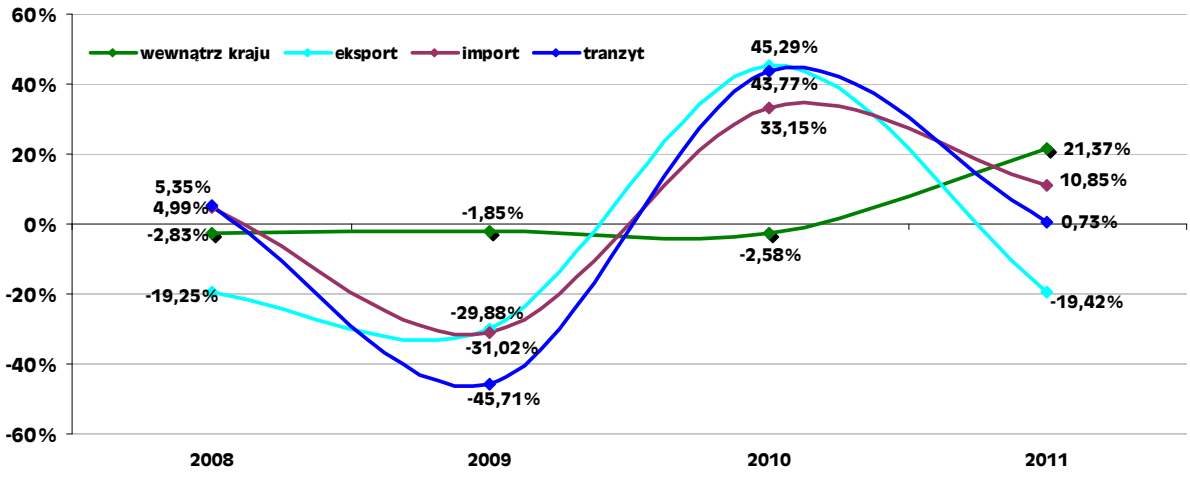
uwagę rok do roku, nie przekraczały kilkunastu procent. Należy zaznaczyć, że w 2011 roku przewozy te odnotowały dynamiczny wzrost, mierząc wykonaną pracą przewozową o około 21,4%. W tym samym okresie przewozy w komunikacji międzynarodowej spadły o 3,9%, w tym eksport o blisko 20%. Analizując dane za 2011 rok należy zwrócić uwagę na wyniki przewozowe w imporcie. Względem roku poprzedniego wzrost przewozów w tej komunikacji wyniósł wg masy 13,8%, a wg pracy 10,9%. Przewieziono ponad 41 mln ton, o 5 mln więcej niż w 2010 roku. Udział importu w rynku przewozów kolejowych w komunikacji międzynarodowej wyniósł blisko 60%. W 2011 roku pomimo spadku znaczenia przewozów w komunikacji międzynarodowej, ogólny wolumen przewozów kolejowych wzrósł. Głównie za sprawą wysokiego zapotrzebowania na kruszywa i piasek. W najbliższych latach należy spodziewać się spadku zapotrzebowania na przewozy tych grup towarowych, co w połączeniu z dalszym spadkiem znaczenia przewozów w komunikacji międzynarodowej może prognozować osłabienie całego rynku przewozowego, na poziomie minimum kilku procent w skali roku.

Dynamika przewozów (wg masy) w poszczególnych komunikacjach (2007 = 0%)



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Dynamika przewozów (wg pracy przewozowej) w poszczególnych komunikacjach (2007 = 0%)



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Struktura przedmiotowa polskiego rynku kolejowego

Polski transport kolejowy to w dalszym ciągu przewozy towarów masowych, głównie surowców. Przewozy węgla, rud metali oraz wyrobów górnictwa i kopalnictwa w 2011 roku stanowiły 70,2% ogólnego wolumenu masy oraz 60,9% wykonanej przez przewoźników pracy przewozowej. Udział tych towarów był wyższy w porównaniu z 2010 rokiem, analogicznie o 4,9% i 1,8%.

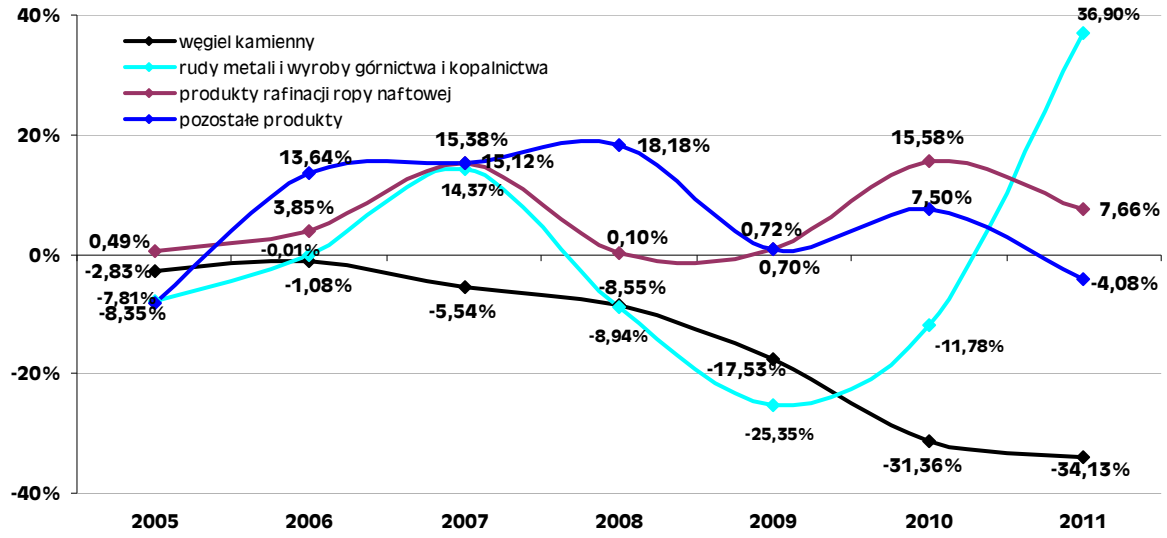
Najwyższy udział w rynku przetransportowanej masy posiadały przewozy węgla kamiennego 39,8% (99,2 mln ton), względem 44,6% w 2010 roku (spadek udziału o 4,8%). Należy zaznaczyć, że wolumen przewozów węgla kamiennego transportem kolejowym od kilku lat dynamicznie spada. W latach 2006-2011 zmniejszył się o blisko 34%, co stanowiło 50,6 mln ton. Jest to spowodowane m.in. zmianą struktury zapotrzebowania na surowce energetyczne, w tym wzrost znaczenia węgla brunatnego, który jest paliwem o stosunkowo niskich kosztach produkcji, co z kolei przekłada się na niższe koszty wytworzenia energii elektrycznej. Przy realizacji przewozów węgla brunatnego z założenia transport kolejowy nie jest brany pod uwagę. Tego rodzaju surowiec stosowany jest na rynkach lokalnych, a elektrownie opalane tym surowcem zlokalizowane są zazwyczaj w pobliżu złóż, gdzie węgiel dostarczany jest za pośrednictwem przenośników taśmowych lub koleją przemysłową.

W strukturze przedmiotowej, w 2011 roku, największy wzrost dotyczył przewozów rud metali i wyrobów górnictwa i kopalnictwa. Dzięki realizacji licznych inwestycji infrastrukturalnych i dużego zapotrzebowania m.in. na kruszywa, piasek i żwir, przewozy w tej grupie towarowej wzrosły o blisko 50% do poziomu 74,2 mln ton. W porównaniu z 2010 rokiem dynamiką wzrostową, mierząc przewiezioną masą towarów, charakteryzowały się przewozy: sprzętu transportowego - 18,5%, surowców wtórnych i odpadów komunalnych – 12,7%, metali i wyrobów metalowych gotowych - 6%, wyrobów z surowców niemetalicznych - 5,9% oraz produktów rolnictwa - 5,8%.

Według wskaźnika wykonanej na sieci infrastruktury kolejowej pracy przewozowej, największą wykonano przy realizacji przewozów węgla kamiennego, brunatnego, ropy naftowej i gazu ziemnego – 30,7% (16,5 mld tonokilometrów) oraz rud metali i produktów górnictwa i kopalnictwa – 30,2% (16,3 mld tonokilometrów). Największą dynamikę wykonanej przez przewoźników pracy odnotowano w przewozach: pustych opakowań – 47,4%, sprzętu transportowego - 32,4%, produktów rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa - 12,6%, surowców wtórnych i odpadów komunalnych - 12,3%, chemikaliów i produktów chemicznych - 6,2% oraz metali i wyrobów metalowych gotowych - 5,8%.

Na kolejnych stronach niniejszego raportu przedstawiono szczegółowe wyniki przewozu poszczególnych grup towarowych wg normy NST 2007 (klasyfikacji w odniesieniu do towarów transportowanych pewnymi środkami transportu) wprowadzonej zgodnie z Rozporządzeniem WE nr 1304/2007. Ze względu na specyficzny charakter przewozów intermodalnych (w jednostkach ładunkowych - kontenerach zamkniętych), przewozy te uwzględniono głównie jako towary pozostałe lub nieidentyfikowalne.

Przewozy surowców w latach 2005-2011 wg przetransportowanej masy [2004 = 0%]



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Wielkość przewiezionej masy wg grup towarów (w tysiącach ton) oraz udział w rynku w 2011 roku

grupy towarowe	ogółem	udział w rynku [%]	w tym intermodalne	udział w rynku [%]
ogółem	249 348,263	100,00%	5 906,227	100,00%
produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	4 734,473	1,90%	0,000	0,00%
w tym zboża	161,729	0,06%	0,000	0,00%
węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	100 763,012	40,41%	0,000	0,00%
w tym węgiel kamienny	99 211,936	39,79%	0,000	0,00%
rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	74 179,809	29,75%	0,000	0,00%
w tym rudy żelaza	10 654,099	4,27%	0,000	0,00%
w tym kruszywo, piasek, żwir, gliny	47 852,140	19,19%	0,000	0,00%
produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe	1 207,685	0,48%	0,427	0,01%
wyroby włókiennicze i odzież, skóry i produkty skórzane	2,820	0,00%	0,000	0,00%
drewno wyroby z drewna i korka, słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania	1 366,945	0,55%	0,000	0,00%
koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowej, gazy wytwarzane metodami przemysłowymi	26 072,373	10,46%	0,144	0,00%
w tym produkty rafinacji ropy naftowej	15 184,092	6,09%	0,144	0,00%
chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	10 257,406	4,11%	151,385	2,56%
wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych	4 278,829	1,72%	0,000	0,00%
w tym cement, wapno, gips	3 377,390	1,35%	0,000	0,00%
w tym pozostałe materiały budowlane	676,772	0,27%	0,000	0,00%
metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	8 466,878	3,40%	0,000	0,00%
maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny	195,598	0,08%	16,617	0,28%
sprzęt transportowy	1 161,805	0,47%	0,000	0,00%
meble, pozostałe wyroby gotowe	81,334	0,03%	2,080	0,04%
surowce wtórne, odpady komunalne	5 082,712	2,04%	0,000	0,00%
przesyłki listowe oraz paczki i przesyłki kurierskie	0,000	0,00%	0,000	0,00%
puste opakowania	607,668	0,24%	590,938	10,01%
ładunki przewożone w trakcie przeprowadzki, pozostałe ładunki niebędące przedmiotem handlu	0,050	0,00%	0,000	0,00%
towary mieszane, bez spożywczych	336,195	0,13%	0,000	0,00%
towary nieidentyfikowalne	4 761,809	1,91%	3 821,298	64,70%
pozostałe towary	5 790,862	2,32%	1 323,338	22,41%

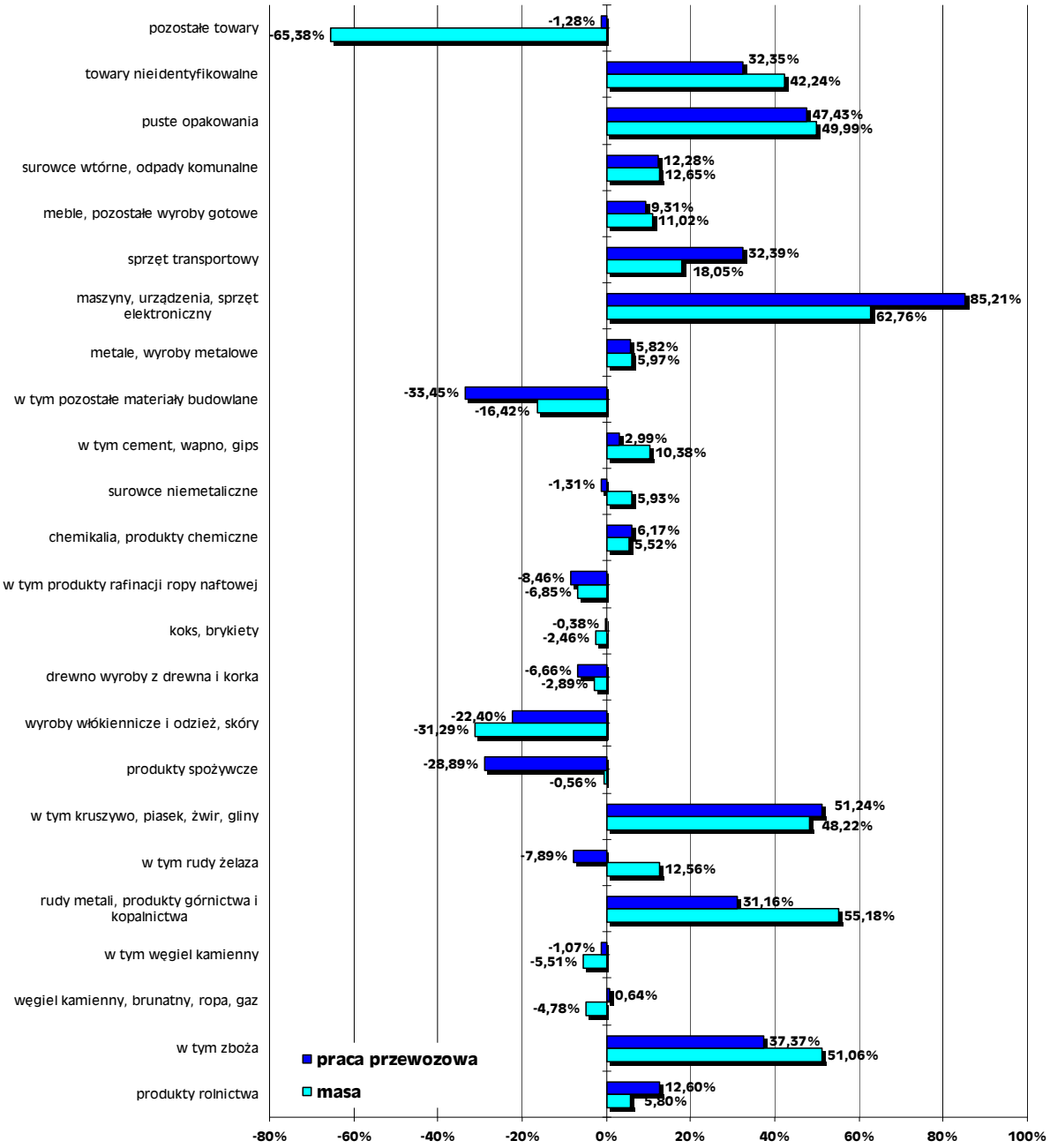
/Źródło: Opracowania własne UTK/

Wielkość wykonanej pracy wg grup towarów (w tys. tono-km) oraz udział w rynku w 2011 roku

grupy towarowe	ogółem	Udział w rynku [%]	w tym intermodalne	Udział w rynku [%]
ogółem	53 974 430,876	100,00%	2 447 102,213	100,00%
produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	1 763 986,952	3,27%	0,000	0,10%
w tym zboża	34 233,791	0,06%	0,000	0,00%
węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	16 553 630,123	30,67%	0,000	0,03%
w tym węgiel kamienny	16 031 772,366	29,70%	0,000	0,00%
rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	16 290 058,574	30,18%	0,000	0,08%
w tym rudy żelaza	2 839 530,722	5,26%	0,000	0,00%
w tym kruszywo, piasek, żwir, gliny	11 867 802,120	21,99%	0,000	0,02%
produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe	189 406,743	0,35%	73,896	0,29%
wyroby włókiennicze i odzież, skóry i produkty skórzane	454,771	0,00%	0,000	0,01%
drewno wyroby z drewna i korka, słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania	416 720,299	0,77%	0,000	1,30%
koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowej, gazy wytwarzane metodami przemysłowymi	7 660 424,402	14,19%	25,134	0,00%
w tym produkty rafinacji ropy naftowej	4 716 048,213	8,74%	25,134	0,00%
chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	3 352 850,887	6,21%	35 826,360	6,73%
wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych	1 170 867,502	2,17%	0,000	0,72%
w tym cement, wapno, gips	965 398,949	1,79%	0,000	0,00%
w tym pozostałe materiały budowlane	130 531,210	0,24%	0,000	0,17%
metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	2 059 536,884	3,82%	0,000	1,09%
maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny	73 597,212	0,14%	4 312,534	1,01%
sprzęt transportowy	266 910,906	0,49%	0,000	0,05%
meble, pozostałe wyroby gotowe	30 970,932	0,06%	360,317	0,21%
surowce wtórne, odpady komunalne	1 258 588,564	2,33%	0,000	0,03%
przesyłki listowe oraz paczki i przesyłki kurierskie	0,000	0,00%	0,000	0,00%
puste opakowania	269 320,108	0,50%	262 978,314	9,26%
ładunki przewożone w trakcie przeprowadzki, pozostałe ładunki niebędące przedmiotem handlu	17,000	0,00%	0,000	0,00%
towary mieszane, bez spożywczych	43 462,423	0,08%	0,000	0,10%
towary nieidentyfikowalne	1 886 320,530	3,49%	1 611 033,156	73,90%
pozostałe towary	687 306,064	1,27%	532 492,502	5,09%

/Źródło: Opracowania własne UTK/

Zmiany wolumenu przewozów poszczególnych grup towarowych w 2011 roku



/Źródło: Opracowania własne UTK/

W strukturze przedmiotowej transportowanych towarów koleją w Polsce, pomimo spadku wolumenu przewozów węgla kamiennego, w dalszym ciągu dominują przewozy ładunków masowych, w tym surowców energetycznych. Należy zwrócić uwagę na rosnące w 2011 roku znaczenie i zapotrzebowanie na przewozy biomasy, do której zaliczamy stałe i ciekłe substancje pochodzenia roślinnego, zwierzęcego ulegające biodegradacji, pochodzące z produktów, odpadów i pozostałości z produkcji rolnej i leśnej, a także przemysłu przetwarzającego ich produkty, a także części pozostałych odpadów, które ulegają biodegradacji. Przewoźnicy kolejowi przetransportowali w 2011 roku blisko 1,2 mln ton biomasy, o 519,1 tysiąca ton więcej w porównaniu z 2010 rokiem (wzrost o 78,6%). Przy realizacji przewozów wykonali 256,3 mln tonokilometrów, o 105,7 mln więcej niż w 2010 roku (wzrost o 70,1%). Udział przewozów biomasy w ogólnym wolumenie przewozów na koniec 2011 roku wyniósł około 0,47%, o 0,2% więcej niż w roku ubiegłym. W 2011 roku dominowały przewozy produktów pochodzenia leśnego, w tym: drewno, trociny, zrębki drzewne, brykiety oraz produkty pochodzenia roślinnego. Przewozy biomasy realizowane były głównie w komunikacji krajowej oraz w imporcie z krajów Europy Wschodniej.

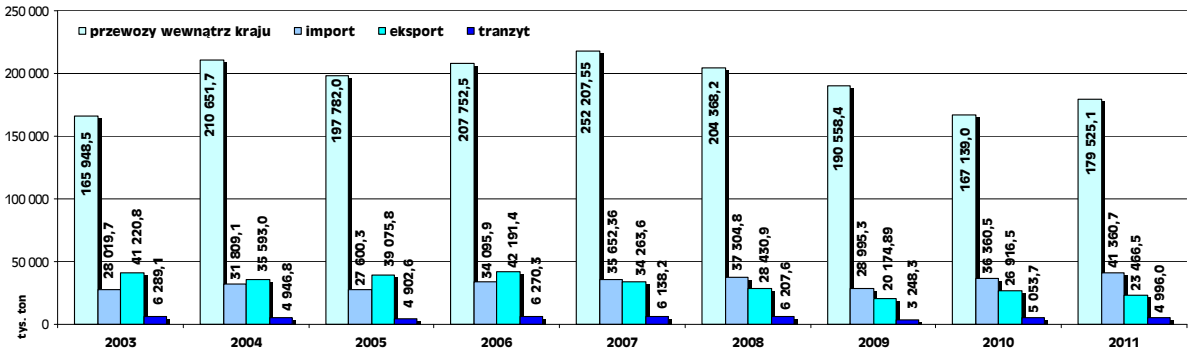
Przewozy kolejowe w komunikacji międzynarodowej

Do wielkości przewozów kolejowych w komunikacji międzynarodowej zaliczono przesyłki nadane do przewozu za granicę lub przyjęte z zagranicy drogą lądową lub przez porty morskie (łącznie z przeładowywanymi w portach) do dalszego przewozu do stacji końcowej położonej na terenie kraju oraz przewożone tranzytem przez terytorium Polski. Wielkość wykonanej pracy przewozowej obliczono jako sumę iloczynów masy poszczególnych przesyłek przewiezionych w wagonach i odległości ich przewozu na terytorium Polski.

W 2011 roku przewozy towarowe w komunikacji międzynarodowej realizowało dziewiętnastu licencjonowanych przewoźników, w tym dwie spółki Grupy PKP: PKP Cargo S.A., PKP LHS Sp. z o.o., czterech przewoźników z grupy CTL: CTL Logistics Sp. z o.o., CTL Rail Sp. z o.o. oraz CTL Express Sp. z o.o., CTL Kargo Sp. z o.o., dwóch z grupy DB: DB Schenker Rail Polska S.A., DB Schenker Rail Spedkol Sp. z o.o. oraz przewoźnicy: PUK Kolprem Sp. z o.o., Lotos Kolej Sp. z o.o., Rail Polska Sp. z o.o., Kolej Bałtycka S.A., Euronaft Trzebinia Sp. z .o.o., STK S.A., Freightliner PL Sp. z o.o., ExTrail Sp. z o.o., Transchem Sp. z o.o., ITL Polska Sp. z o.o., PHU Lokomotiv.

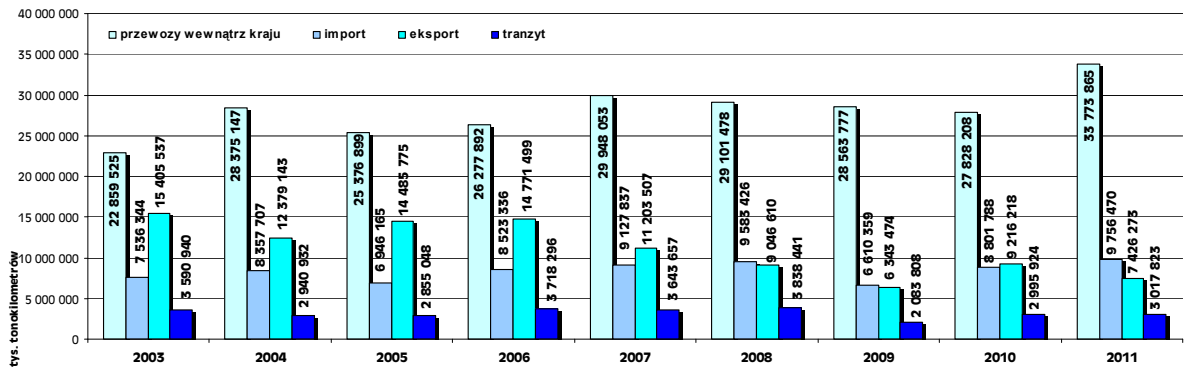
W 2011 roku w komunikacji międzynarodowej przewoźnicy przetransportowali ogółem 69,8 mln ton masy towarowej i wykonali pracę przewozową równą 20,2 mld tonokilometrów. Należy zaznaczyć, że po dynamicznym wzroście przewozów w komunikacji międzynarodowej w 2010 roku, rzędu 30,4% (wg masy) i 39,7% (wg pracy przewozowej)m w 2011 roku nastąpiło wyhamowanie tej tendencji. Wolumen masy towarowej tylko nieznacznie wzrósł o 2,2% przy jednoczesnym spadku wykonanej pracy o 3,9%. Blisko 60% przewozów w komunikacji międzynarodowej (o 7% więcej niż w 2010 roku) 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, podobnie jak w 2010 roku, wg masy towarowej nieznacznie przekroczył 7%, a w całym rynku kolejowym wyniósł 2%. W 2011 roku wzrost przewiezionej masy towarowej odnotował wyłącznie import o 13,8%. Biorąc pod uwagę wykonaną pracą przewozową wzrósł o 10,8%. Spadek wolumenu masy odnotował zarówno eksport, jak i tranzyt odpowiednio o: 12,8% i 1,1%. Odwrotną tendencję zaob-

Masa przewiezionych towarów w komunikacji międzynarodowej w latach 2003-2011



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Praca przewozowa w transporcie towarów w komunikacji międzynarodowej w latach 2003-2011

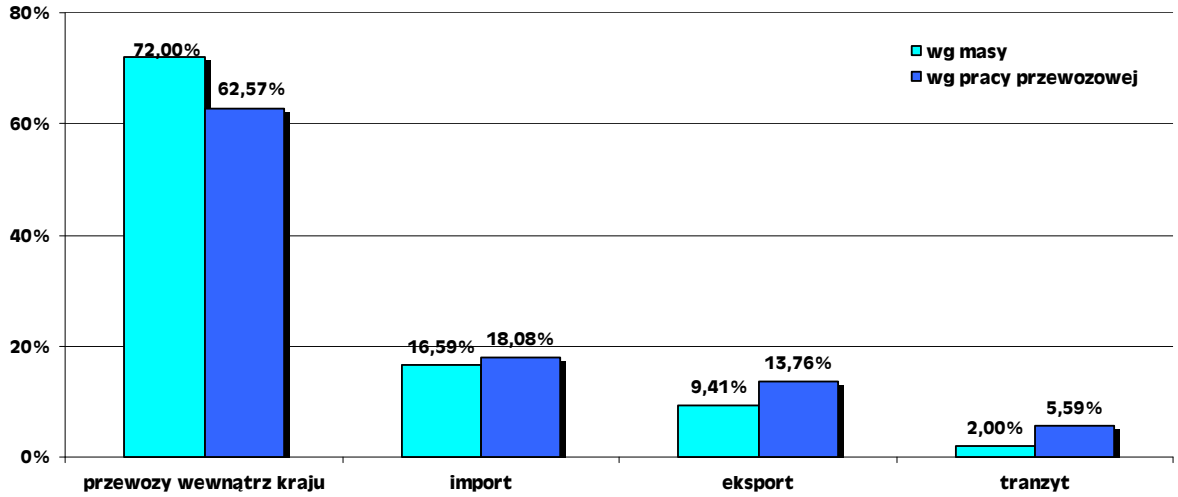


/Źródło: Opracowania własne UTK/

serwowano w przewozach wewnątrz kraju. Po znaczącym spadku wolumenu w 2010 roku, w ubiegłym roku odnotowano wzrost przewozów. Przetransportowano blisko 12,4 mln ton towarów więcej niż przed rokiem, wzrost o 7,4% i wykonano pracę większą o 5,9 mld tonokilometrów, wzrost o 21,3%. Udział przewozów w komunikacji międzynarodowej mierzony przewiezioną masą jest w dalszym ciągu stosunkowo niski. W latach 2003-2009 oscylował na poziomie 25-30%, w 2010 roku wyniósł 29%, a w 2011 zaledwie 28%. Ze względu na odległość na jakich odbywają się przewozy w tej komunikacji (w 2011 roku około 290 km), ich udział w rynku według wykonanej pracy przewozowej jest nieznacznie wyższy. Do roku 2006 oscylował na poziomie 50%. W kolejnych latach następował stopniowy spadek udziałów, w 2010 roku do poziomu 43%, a w 2011 roku do zaledwie 37,4%. W 2011 roku największą masę przetransportowano

w imporcie – 41,4 mln ton. Zdecydowanie najgorszy wynik zanotował tranzyt - niespełna 5 mln ton masy towarowej. Największą pracę przewozową wyrażoną w netto tonokilometrach wykonano w eksporcie, łącznie 9,8 miliarda.

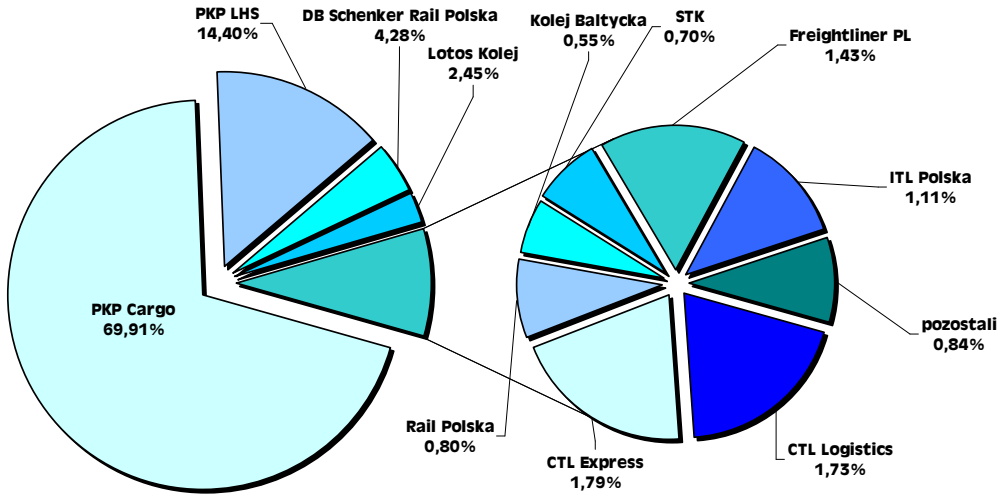
Udział komunikacji w przewozach kolejowych w 2011 roku



/Źródło: Opracowania własne UTK/

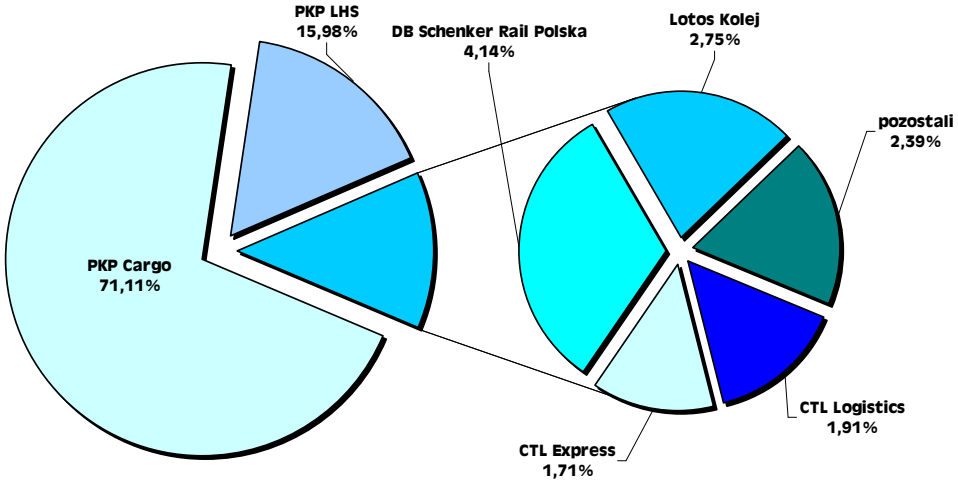
W przewozach w komunikacji międzynarodowej, w dalszym ciągu największy udział posiadały spółki grupy PKP. Ich łączny udział (w tym PKP Cargo i PKP LHS) od kilku lat oscylował na podobnym poziomie rzędu 85-90%. Na koniec 2011 roku wyniósł: wg masy – 84,3%, wg pracy przewozowej – 87,1%. Udział pozostałych przewoźników w rynku znacząco się nie zmienił. Największą część rynku posiadały spółki grup kapitałowych DB Schenker i CTL, wg masy 4,4% i 3,7% oraz wykonanej pracy przewozowej 4,2% i 3,7% oraz spółki Lotos Kolej analogicznie wg masy i pracy - 2,5% i 2,8%, Freightliner PL – 1,4% i 0,5% i ITL – 1,1%, 0,3%. Udział pozostałych spółek w przetransportowanej masie towarowej transportem kolejowym nie przekroczył 1%.

Udział przewoźników w komunikacji międzynarodowej w 2011 roku wg masy (> 0,5%)



/Źródło: Opracowania własne UTK/

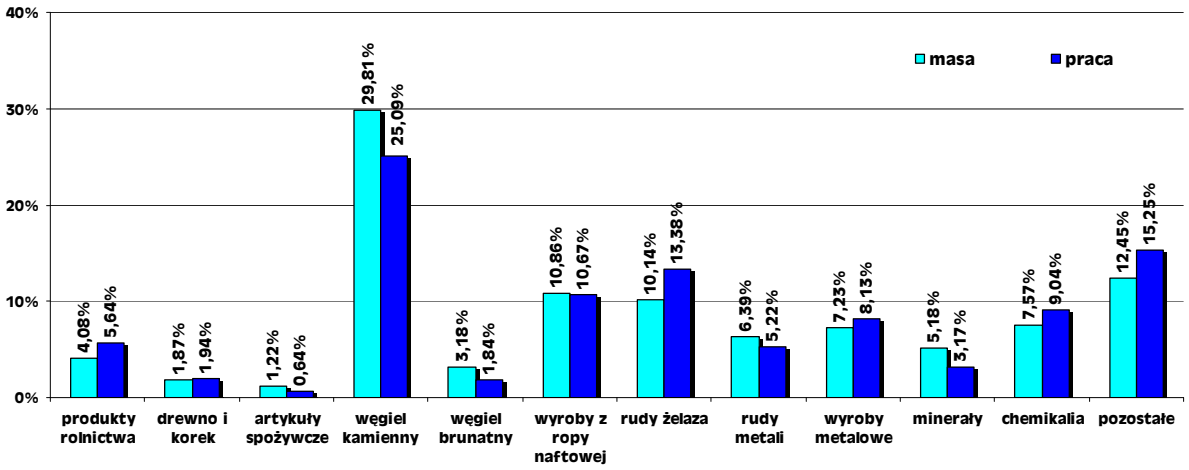
Udział przewoźników w komunikacji międzynarodowej w 2011 roku wg pracy przewozowej (>0,5%)



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Analizując strukturę przedmiotową w przewozach międzynarodowych, podobnie jak w latach poprzednich, zwraca uwagę znaczący udział przewozów węgla kamiennego. Pomimo, że w 2011 ogólny poziom masy przetransportowanego węgla spadł o 8,5%, w dalszym ciągu był wysoki i wyniósł 20,8 mln ton. W tej liczbie ponad 62% (12,9 mln ton) stanowił import, głównie z krajów Europy Wschodniej, w tym Rosji. Pozostałą część stanowił w głównej mierze eksport (np. do Niemiec) – blisko 32%. W tym segmencie rynku w dalszym ciągu dominują przewozy surowców: głównie węgla, koksu, rud metali, produktów górnictwa i kopalnictwa. Najwięcej przetransportowano węgla (kamiennego i brunatnego) z udziałem 33% (wg masy) i 26,9% (wg pracy przewozowej) oraz rud żelaza i metali – 16,5% i 18,6%. Wysoki udział posiadały przewozy produktów pochodzących z procesu rafinacji ropy naftowej: w tym paliw, analogicznie: 10,9% i 10,7%. Należy zaznaczyć, że udział przewozów towarów wysokoprzetworzonych oraz drobnicowych jest nadal nieznaczny i nie przekracza kilkunastu procent. Największymi partnerami Polski w wymianie handlowej pozostają Niemcy, Rosja, Ukraina oraz Czechy. Z tego powodu również udział przewozów kolejowych w tych kierunkach jest najwyższy, łącznie blisko 65% przetransportowanej masy towarowej, o 2% więcej niż w 2010 roku. Zgodnie z miejscem nadania i miejscem docelowym przesyłek (wg listów przewozowych), największy udział stanowiły przewozy pomiędzy Polską i Niemcami – 19,6% ogólnego wolumenu towarów (spadek o 4,2%). W 2011 roku pomiędzy tymi krajami przewieziono łącznie 12,7 mln ton, wykonując pracę przewozową na poziomie 4 miliardów tonokilometrów. Należy zaznaczyć, że przewozy do i z Niemiec, w porównaniu z 2010 rokiem, znacząco spadły: o 15,5% w masie i 19,7% w wykonanej pracy przewozowej. W tym okresie wzrosły natomiast przewozy pomiędzy Polską, a krajami Europy Wschodniej m.in. Rosją i Ukrainą. Przewozy w komunikacji do i z Rosji stanowiły wg masy 18,9% (12,3 mln ton – wzrost o 21,4%), wg pracy przewozowej 11,1% (1,9 mld tonokilometrów – wzrost o 31,9%). Udziały i przewozy z Ukrainą stanowiły analogicznie: 16,6% (10,8 mln ton – wzrost o 15,4%) i 17,6% (3 miliarda tonokilometrów – wzrost o około 9,9%).

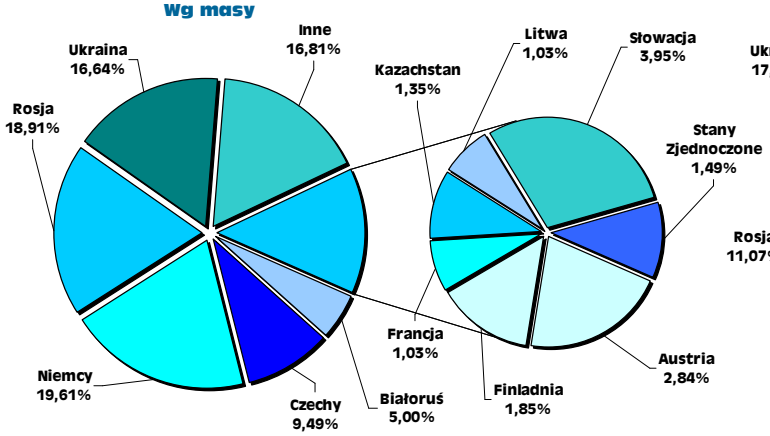
Struktura towarów transportowanych w komunikacji międzynarodowej w 2011 roku



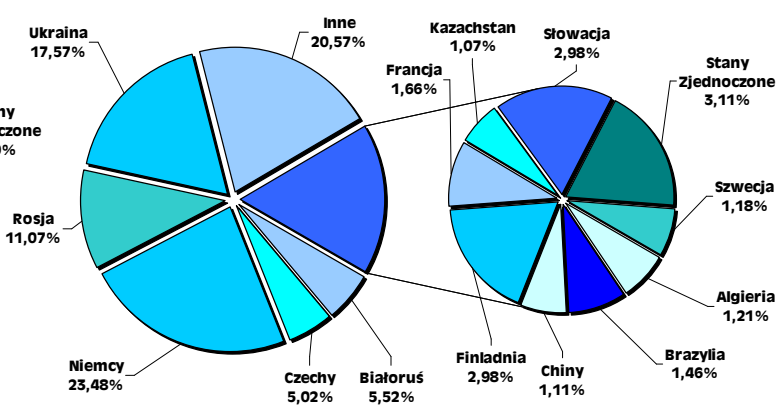
/Źródło: Opracowania własne UTK/

Udział przewozów w 2011 roku (wg nadania i miejsca docelowego)

Wg masy



Wg pracy przewozowej

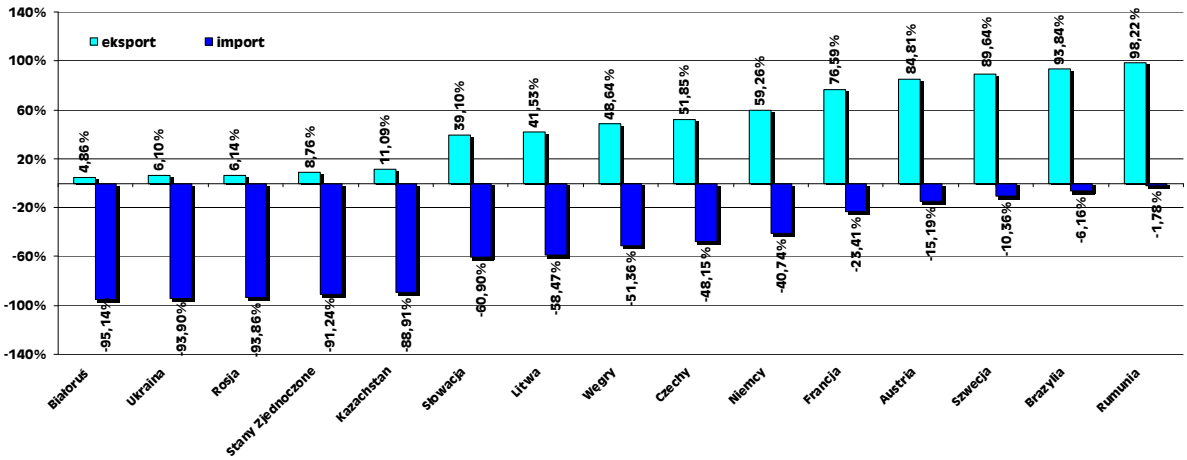


/Źródło: Opracowania własne UTK/

W przewozach kolejowych pomiędzy Polską, a krajami Europy Wschodniej dominował import, który stanowił w komunikacji z Białorusią - 95,1%, Ukrainą i Rosją około - 93,9% oraz Kazachstanem - 88,9%. Wysoki udział importu dotyczył również wymiany handlowej ze Stanami Zjednoczonymi – ponad 91%. Przewozy z krajów wschodnich to głównie transport węgla kamiennego, rud żelaza i minerałów. Spory udział stanowiły przewozy przez granicę południową, głównie z Czechami i Słowacją. Udział tych krajów w przewozach masy towarowej wyniósł 13,5%. W dalszym ciągu zwraca uwagę bardzo niski poziom przewozów w tranzycie i to pomimo dogodnego położenia geograficznego Polski. Ich udział w ogólnym wolumenie przewozów masy towarowej nie przekraczał 2%. Do najczęściej transportowanych towarów w tranzycie należą: węgiel kamienny – około 25%, rudy żelaza 21% oraz gotowe wyroby metalowe 14,5%. Zdecydowanie największy udział w tranzycie stanowiły przewozy w komunikacji do Czech, w tym między innymi: z Rosji - ponad 22,5% tranzytu przez terytorium Polski, Stanów Zjednoczonych – 6,1%, Ukrainy – 5,3% i Białorusi – 3%.

W 2011 roku średnia odległość w przewozach wewnątrz kraju wyniosła 188km i wzrosła w porównaniu z rokiem poprzednim o 21,6 kilometrów. Nieznacznie spadła średnia odległość w przewozach w komunikacji międzynarodowej z 307,5 w 2010 do 289,3km w 2011 roku.

Udział eksportu i importu w przewozach pomiędzy poszczególnymi krajami w 2011 roku



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Średnia odległość przewozu towarów koleją w latach 2003-2011

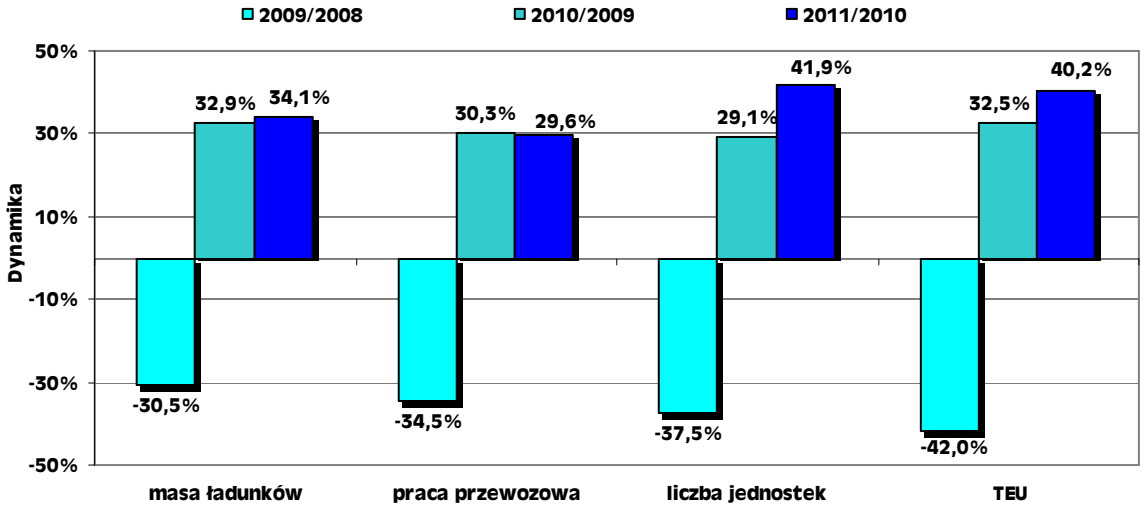
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
przewozy wewnątrz kraju	137,75	134,70	128,31	126,49	137,44	142,40	149,90	166,50	188,13
import	268,97	262,75	251,67	249,98	256,02	256,89	227,98	242,07	235,89
eksport	373,73	347,80	370,71	350,11	326,98	318,20	314,42	342,40	316,46
tranzyt	570,98	594,51	582,35	593,00	593,60	618,35	641,51	592,82	604,05
ogółem międzynarodowe	351,29	327,27	339,30	327,20	315,24	312,31	286,88	307,53	289,31

/Źródło: Opracowania własne UTK/

Przewozy intermodalne

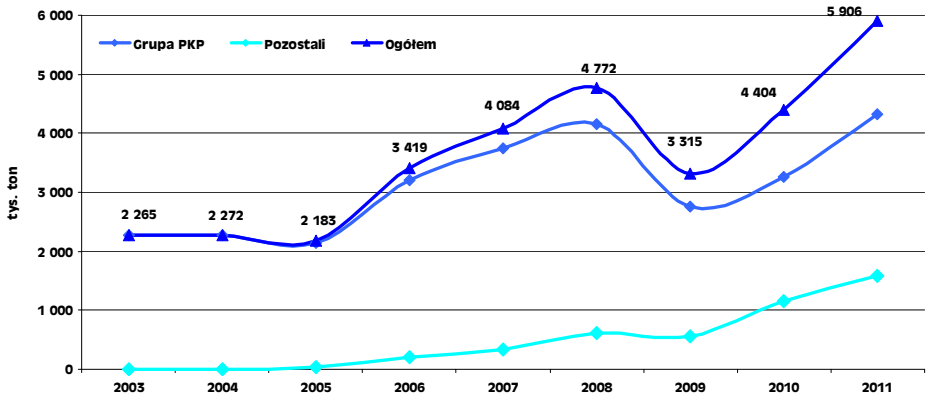
W 2011 roku przewozy intermodalne w Polsce realizowało siedmiu licencjonowanych przewoźników kolejowych, w tym dwie spółki grupy PKP: PKP Cargo S.A., PKP LHS Sp. z o.o. oraz Lotos Kolej Sp. z o.o., DB Schenker Rail Polska S.A., CTL Express Sp. z o.o., CTL Logistics Sp. z o.o. i STK S.A. Należy zaznaczyć, że od 2007 roku liczba przewoźników realizujących transport intermodalny znacząco się nie zmieniała. W 2011 roku przewoźnicy kolejowi przetransportowali rekordową liczbę jednostek ładunkowych, łącznie 488,9 tysiąca sztuk, w tym 480 tysięcy kontenerów, co w przeliczeniu stanowiło blisko 800 tysięcy TEU. W porównaniu z rokiem ubiegłym liczba przetransportowanych jednostek wzrosła o 41,9%. Łączna masa przetransportowanych ładunków przekroczyła 5,9 mln ton, a wykonana przy ich przewozie praca przewozowa 2,4 mld tonokilometrów. Porównując dane do wyników z 2010 roku stanowiło to wzrost przewozów o analogicznie 34,1% i 29,6%. Należy zaznaczyć, że jest to najlepszy wynik odnotowany w polskiej historii kolejowych przewozów intermodalnych.

Zmiana wolumenu przewozów intermodalnych w latach 2008-2011 roku



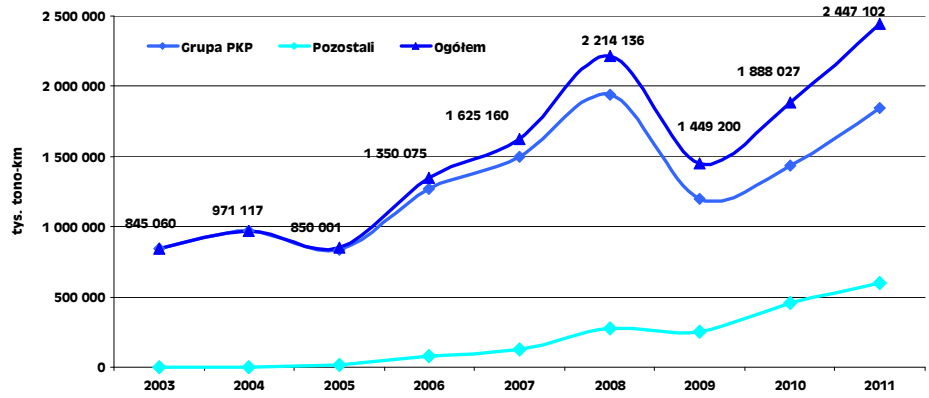
/Źródło: Opracowania własne UTK/

Przewozy intermodalne wg masy



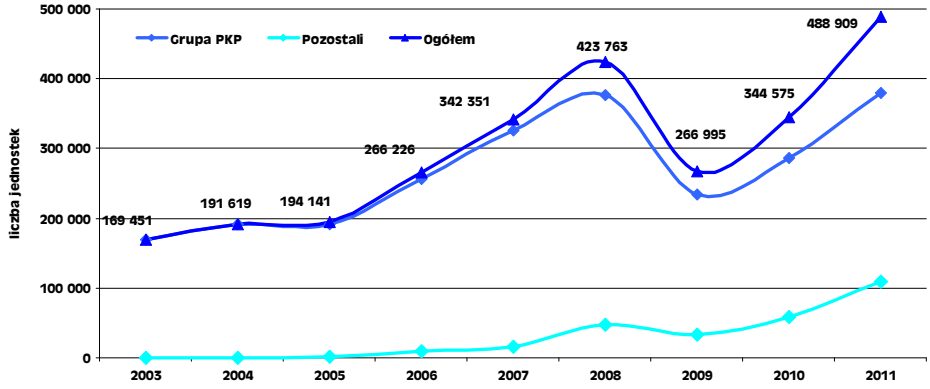
/Źródło: Opracowania własne UTK/

Przewozy intermodalne wg pracy przewozowej



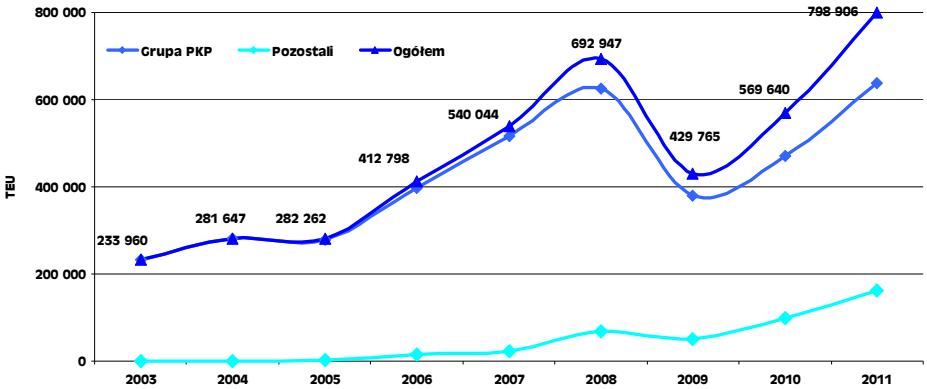
/Źródło: Opracowania własne UTK/

Przewozy intermodalne wg liczby jednostek



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Przewozy intermodalne wg TEU



/Źródło: Opracowania własne UTK/

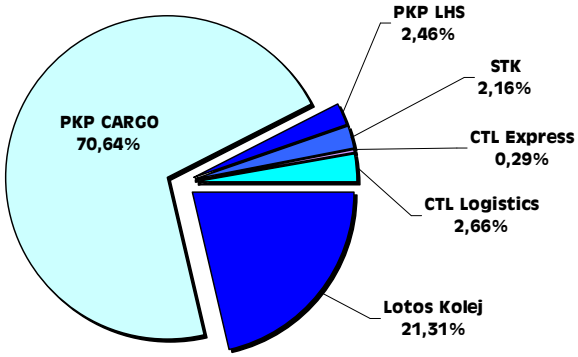
Głównym graczem w tym segmencie rynku pozostawały spółki Grupy PKP. Udział PKP Cargo oraz PKP LHS na koniec 2011 roku wyniósł odpowiednio: w masie przetransportowanych jednostek – 73,1% i wykonanej pracy przewozowej – 75,5%. Drugim co do wielkości transportu intermodalnego przewoźnikiem była spółka Lotos Kolej. Udział w rynku tej spółki, biorąc pod uwagę masę i wykonaną pracę przewozową, wyniósł analogicznie 21,3% i 21,4%. Łączny udział pozostałych spółek w tym grup kapitałowych CTL i DB Schenker oraz spółki STK jest nieznaczny, łącznie wg pracy przewozowej wyniósł około 3,1%.

Podobnie jak w latach poprzednich udział przewozów krajowych, mierząc wykonaną pracą przewozową, nie przekroczył 20,5%. Ze względu na wysokie koszty realizacji tego rodzaju przewozów koleją, nieproporcjonalne do transportu drogowego oraz niską jakość parametrów linii kolejowych, w tym średnią prędkość handlową nieprzekraczającą 35 km/h, przewozy kontenerów na krótkie odległości są nieopłacalne. Rentowność przewozów intermodalnych z wykorzystaniem kolei wzrasta wraz z odległością przewozu. Udział przewozów międzynarodowych jest w dalszym ciągu bardzo wysoki i oscyluje na poziomie 80%.

Biorąc pod uwagę przewozy międzynarodowe, udział poszczególnych rodzajów komunikacji, wg liczby transportowanych jednostek, był stosunkowo zbliżony i wyniósł odpowiednio: w imporcie - 26,14%, eksporcie – 25,97% oraz tranzycie – 25,12%. Polskie przewozy intermodalne opierają się w głównej mierze na wykorzystaniu transportu lądowego, który stanowił 77% (wg wykonanej pracy przewozowej). Udział przewozów przez porty morskie jest w dalszym ciągu nieznaczny, w 2011 roku wyniósł niespełna 23%.

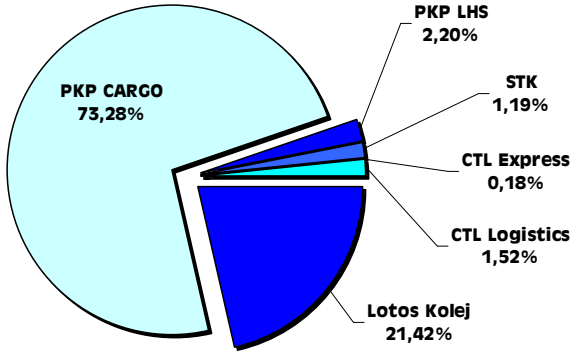
Przewozy intermodalne odbywają się głównie z wykorzystaniem kontenerów, których udział w ogólnej liczbie jednostek (na koniec 2011 roku), wyniósł 98,26%. Dominowały przewozy jednostek 40 stopowych, które stanowiły 59%. Udział pozostałych kontenerów wyniósł odpowiednio: 20 stopowych - 33,47% i 30 stopowych – 5,76%.

Udział w rynku wg masy w 2011 roku



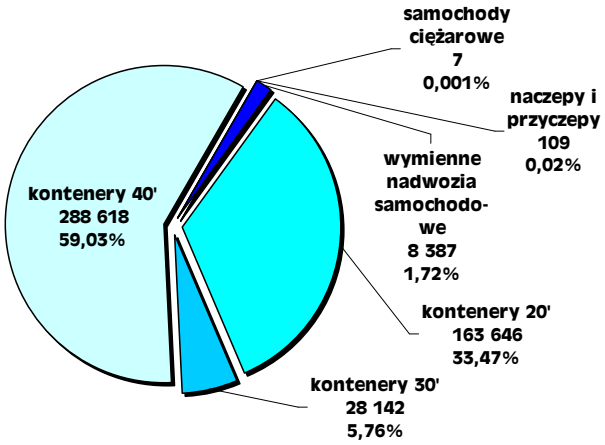
/Źródło: Opracowania własne UTK/

Udział w rynku wg pracy przewozowej w 2011 roku



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Udział jednostek transportowych w 2011 roku



/Źródło: Opracowania własne UTK/

W 2011 roku dominowały kontenery pełne (z ładunkami), które stanowiły 60,9% (wg ich liczby), o 0,9% mniej niż w 2010 roku. Nieznacznie spadł udział przewozów wymiennych nadwozi samochodowych, tzw. kontenerów transportowych typu „swap body" – który wyniósł na koniec 2011 roku 1,7% (spadek 0,3% w stosunku do roku 2010) oraz naczep i przyczep samochodowych luzem, bez towarzyszenia pojazdu silnikowego – 0,022% (spadek o 0,01%).

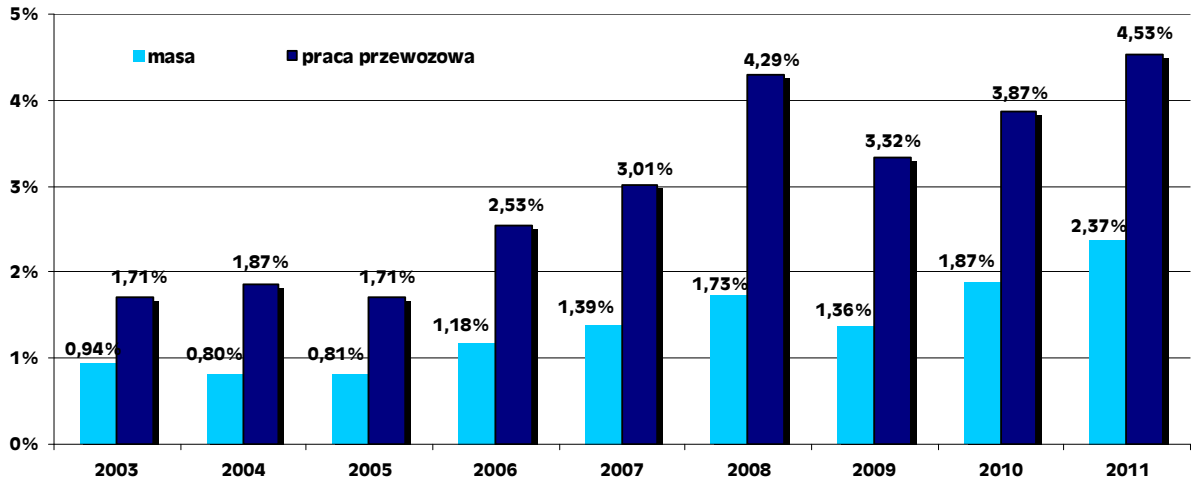
W 2011 roku po raz pierwszy udział przewozów intermodalnych w rynku przewozów kolejowych mierzony masą ładunków przekroczył próg 2% i wyniósł 2,37%. Był wyższy o 0,5% w porównaniu z 2010 oraz o 0,64% z rekordowym 2008 rokiem. W wykonanej pracy przewozy te stanowiły 4,53% - wzrost udziału w porównaniu z rokiem 2010 o 0,67%. W dalszym ciągu wielkość i udział w rynku kolejowym plasuje Polskę daleko w stawce krajów europejskich. W 2011 roku średnia w krajach UE, biorąc pod uwagę masę tego rodzaju ładunków, przekroczyła 10%, a w wykonanej pracy przewozowej zbliżyła się do poziomu 18%. Przy utrzymaniu preferencji na dotychczasowym poziomie, stabilność ulgi w stawce za dostęp w wysokości 25%, udział transportu intermodalnego w rynku kolejowym powinien w dalszym ciągu wzrastać. Należy podkreślić, że do szybkiego wyrównania dysproporcji pomiędzy Polską, a krajami Unii Europejskiej udział tego segmentu w rynku kolejowym powinien wzrastać w tempie około 1-2% w skali roku. Do tego wymagane są preferencyjne warunki funkcjonowania przewoźników na rynku, między innymi stabilna polityka dotycząca wsparcia transportu intermodalnego w dłuższej perspektywie czasu.

Udział poszczególnych jednostek w transporcie intermodalnym w latach 2003–2011

rok		kontenery	ciągniki siodłowe z naczepami	naczepy i przyczepy	wymienne naczepy "swap body"
2003	masa ładunku	89,591%	0,836%	0,120%	9,453%
	praca przewozowa	96,763%	0,846%	0,042%	2,349%
2005	masa ładunku	94,246%	0,493%	0,133%	5,128%
	praca przewozowa	98,002%	0,505%	0,056%	1,437%
2007	masa ładunku	97,818%	0,001%	0,000%	2,182%
	praca przewozowa	98,761%	0,001%	0,000%	1,239%
2009	masa ładunku	96,376%	0,000%	0,001%	3,622%
	praca przewozowa	97,099%	0,001%	0,001%	2,900%
2011	masa ładunku	97,234%	0,000%	0,040%	2,727%
	praca przewozowa	97,808%	0,001%	0,023%	2,167%

/Źródło: Opracowania własne UTK/

Udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym w latach 2003-2011



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Przewozy towarów niebezpiecznych

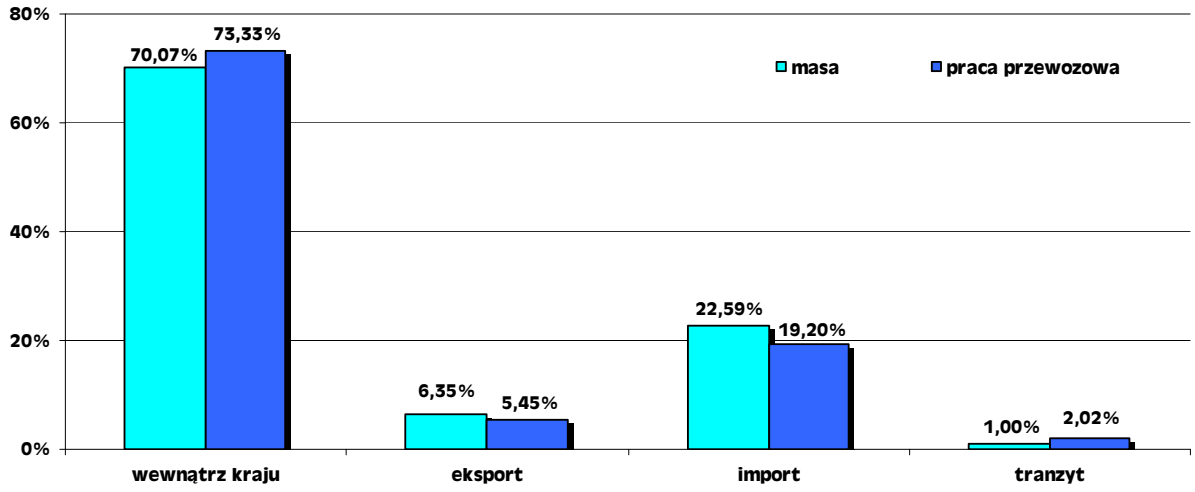
W 2011 roku działalność polegającą na przewozie towarów niebezpiecznych realizowało dwudziestu trzech licencjonowanych przewoźników kolejowych (względem 22 w 2010 roku), w tym spółki grupy PKP: PKP Cargo S.A. i PKP LHS Sp. z o.o., grupy CTL: CTL Express Sp. z o.o., CTL Kargo Sp. z o.o. i CTL Logistics Sp. z o.o., grupy DB Schenker: DB Schenker Rail Polska S.A. i DB Schenker Rail Spedkol Sp. z o.o. oraz przewoźnicy: Euronaft Trzebinia Sp. z o.o., Freightliner PL Sp. z o.o., GATX Rail Poland Sp. z o.o., Hagans Logistics Sp. z o.o., Kolej Bałtycka S.A., Lotos Kolej Sp. z o.o., Majkoltrans Sp. z o.o., Orlen Kol-Trans Sp. z o.o., Pol-Miedź Trans Sp. z o.o., PUK Kolprem Sp. z o.o., PTK Koltar Tarnów Sp. z o.o., Rail Polska Sp. z o.o., S&K Train Transport Sp. z o.o., STK S.A., Transchem Sp. z o.o., Wiskol Sp.J.

Przewoźnicy kolejowi przetransportowali łącznie 23 mln ton towarów niebezpiecznych wykonując pracę przewozową na poziomie 7,4 mld tonokilometrów. W porównaniu z 2010 rokiem przewozy towarów niebezpiecznych zanotowały wzrost na poziomie 4,1% wg masy i 8,3% wg pracy przewozowej. Udział przewozów towarów niebezpiecznych w rynku kolejowym wyniósł wg masy 9,23% i wg wykonanej pracy przewozowej - 13,65%. Należy zaznaczyć, że pomimo wzrostu ogólnej wielkości przewozów towarów niebezpiecznych, od 2009 roku występuje tendencja spadku udziałów, głównie w wykonanej pracy przewozowej. W latach 2009–2011 udział tego segmentu rynku zmniejszył się z 14,59% do poziomu 13,65%.

Przewozy towarów niebezpiecznych realizowane są głównie w komunikacji krajowej, która stanowiła ponad 70% w masie i 73,3% w wykonanej pracy przewozowej. Udział eksportu i tranzytu jest nieznaczny. W eksporcie oscylował na poziomie 5-6%, a w tranzycie, biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową, nieznacznie przekroczył próg 2%.

W 2011 roku, podobnie jak rok wcześniej, ponad 70% przewiezionych towarów niebezpiecznych stanowiły materiały ciekłe zapalne (ropa i produkty ropopochodne np. benzyny, oleje napędowe). Według klasyfikacji materiałów niebezpiecznych (zgodnie z regulaminem RID dla

Udział komunikacji w przewozach towarów niebezpiecznych w 2011 roku

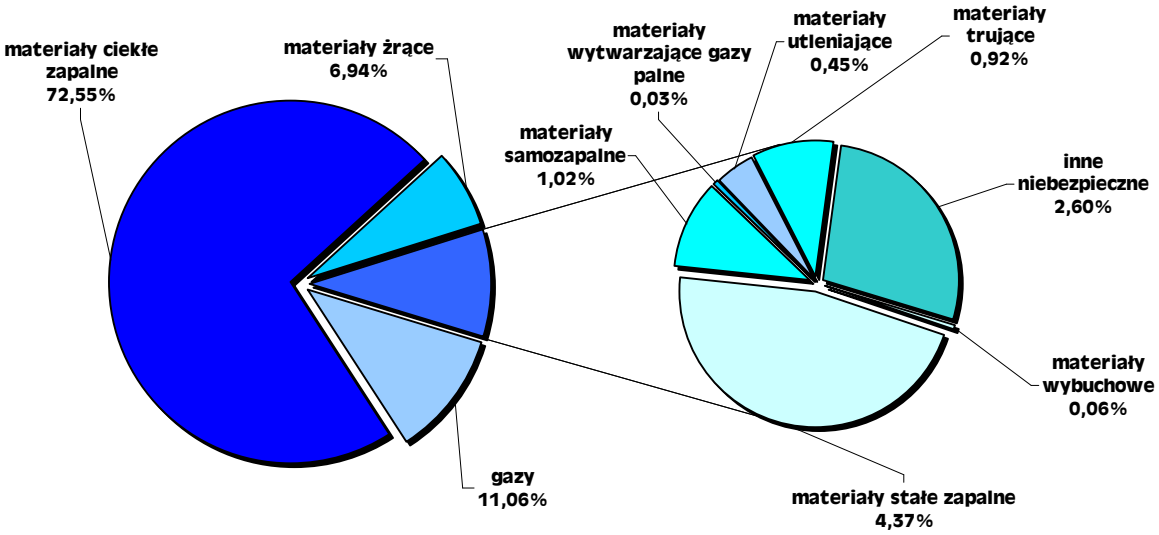


/Źródło: Opracowania własne UTK/

międzynarodowych przewozów kolejowych towarów niebezpiecznych) poza materiałami ciekłymi zapalnymi, największy udział w przewozie posiadały gazy (11,1% masy i 11,5% wykonanej pracy), materiały żrące (analogicznie 6,9% i 5,4%) oraz materiały stałe zapalne (4,4% i 5,2%). Największym przewoźnikiem w segmencie przewozów towarów niebezpiecznych, pod względem przetransportowanej masy, jest PKP Cargo. W 2011 roku spółka przewiozła 6,9 mln ton towarów, co stanowiło 29,96% udziału w rynku, względem 33,5% w 2010 roku. Na drugim miejscu, z analogicznym udziałem jak w roku poprzednim (28,6%), znajdowała się spółka Lotos Kolej. Biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową na pierwszym miejscu znalazła się spółka Lotos Kolej, która wykonała ponad 2,6 mld tonokilometrów (z udziałem równym 36%, o 0,4% więcej niż w 2010 roku). Udział spółki PKP Cargo w 2011 roku wyniósł 28,6% i był niższy o 4,2%, w porównaniu z rokiem poprzednim.

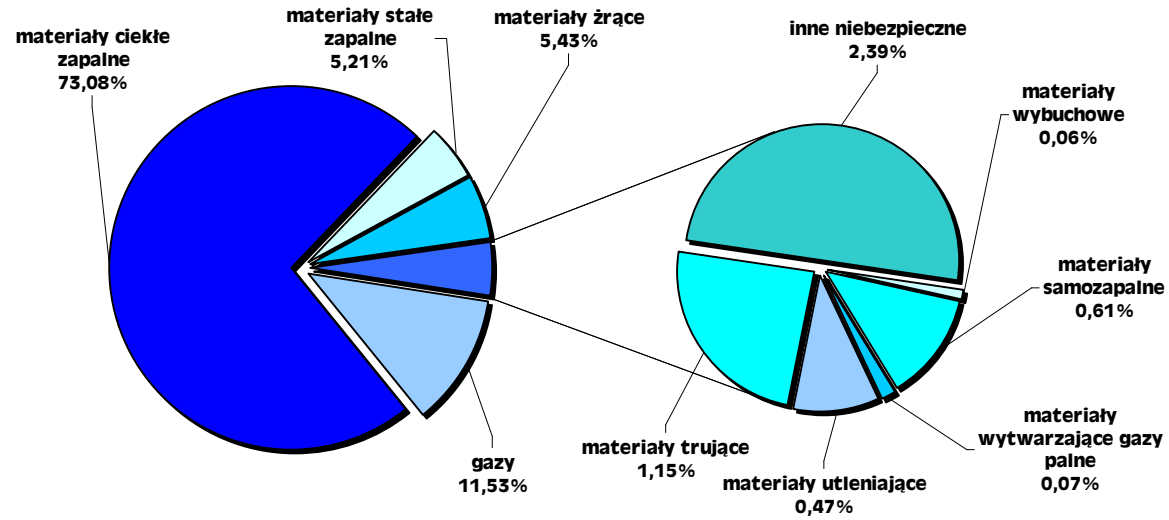
Transport kolejowy jest obecnie najpopularniejszą formą przewozu paliw płynnych w Polsce. Głównie za sprawą dużych możliwości przewozowych (ładowności) oraz większego bezpieczeństwa przewozu w porównaniu z transportem drogowym. Wolumen przewozów materiałów ciekłych zapalnych, w tym paliw płynnych, od lat dynamiczne wzrasta. Tylko w 2011 roku przetransportowano o 7% więcej niż w roku poprzednim. W porównaniu z rokiem 2008 poziom przewozów w tej grupie towarowej zwiększył się o 1/3.

Udział przewozów poszczególnych grup towarów niebezpiecznych w 2011 roku (wg masy)



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Udział przewozów poszczególnych grup towarów niebezpiecznych w 2011 roku (wg pracy przewozowej)



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Struktura taboru będącego w dyspozycji przewoźników kolejowych

Analizując dane dotyczące taboru będącego w dyspozycji przewoźników towarowych, w 2011 roku zanotowano nieznaczny wzrost ilostanu lokomotyw i taboru wagonowego. Liczba lokomotyw ogółem wzrosła o 11 sztuk do poziomu 3 710, a wagonów o 437 (łącznie 101 511 sztuk). W łącznej liczbie lokomotyw ponad 60% stanowił tabor spalinowy (2 233 sztuk, o 44 więcej niż w 2010 roku). Nieznacznie spadła liczba lokomotyw elektrycznych z 1 488 do poziomu 1 457 sztuk (o 2,1%). Biorąc pod uwagę tabor wagonowy największą liczbę stanowiły węglarki, ponad 59% (59 978 sztuk). W porównaniu z 2010 rokiem ich liczba wzrosła o 2,1% (1 254 sztuk). Znaczący spadek liczby lokomotyw, mający miejsce w 2008 roku, spowodowany był głównie przejęciem części taboru trakcyjnego będącego w posiadaniu PKP Cargo przez spółkę PKP Intercity. W 2011 roku łączna ładowność wagonów wyniosła 5,494 mln ton, o 54,3 tysiąca więcej niż w 2010 roku. Średnia ładowność jednego wagonu wynosiła 54,1 ton. Największą posiadały węglarki –3,474 mln oraz cysterny – 769 tysięcy ton.

Proces wymiany taboru kolejowego w dalszym ciągu przebiega powoli, co w konsekwencji nie wpływa znacząco na poszerzenie oferty przewozowej. W dalszym ciągu przedsiębiorcy skupiają się na przewozach towarów masowych np. węgla i kruszyw. Na polskim rynku brak jest wystarczającej liczby specjalistycznych wagonów służących np. do przewozu kontenerów w systemie intermodalnym oraz towarów wysokoprzetworzonych. Szybkie unowocześnienie taboru pozwoliłoby na znaczne obniżenie zarówno kosztów zewnętrznych, jak i kosztów realizacji przewozów, w tym zwiększenia możliwości przewozowych, szybkości, bezpieczeństwa oraz zmniejszenia zuży-

Ilostan taboru trakcyjnego i wagonowego przewoźników towarowych

rodzaj taboru	rok								
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
lokomotywy ogółem	4 308	4 467	4 432	4 398	4 462	3 988	3 944	3 699	3 710
lokomotywy elektryczne	1 831	1 857	1 855	1 884	1 831	1 506	1 512	1 488	1 457
lokomotywy spalinowe	2 477	2 590	2 557	2 494	2 610	2 461	2 410	2 189	2 233
lokomotywy parowe	0	20	20	20	21	21	22	22	20
wagony ogółem	106 911	114 839	111 897	109 487	112 842	112 699	107 795	101 74	101 511
kryte	10 840	11 125	10 469	9 754	9 807	8 961	7 609	5 814	4 898
węglarki	65 166	68 261	67 169	66 714	67 493	66 281	63 166	58 724	59 978
platformy	12 781	13 238	12 945	12 770	12 962	13 312	12 871	12 165	11 958
cysterny	12 816	15 556	14 702	13 472	13 801	14 877	14 873	15 041	14 665
chłodnie	181	95	17	4	0	0	0	0	0
z dachami odchylanymi	874	763	984	1 019	954	1 015	1 015	1 201	1 197
specjalne	4 253	5 801	5 611	5 754	7 825	8 253	8 261	8 129	8 815

/Źródło: Opracowania własne UTK/

Ładowność taboru wagonowego przewoźników towarowych (w tys. ton)

ładowność taboru	rok								
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
wagony ogółem	5 660,09	6 211,15	6 052,70	5 921,02	6 109,37	6 014,76	5 804,11	5 439,38	5 493,68
kryte	451,03	454,34	421,41	386,48	386,44	339,41	288,07	207,94	160,91
węglarki	3 570,34	3 906,90	3 852,36	3 829,23	3 896,39	3 778,96	3 639,19	3 391,59	3 473,83
platformy	740,44	753,38	739,63	731,09	740,44	756,55	731,82	694,78	680,00
cysterny	695,91	837,23	781,01	706,56	729,02	766,59	768,93	779,64	769,30
chłodnie	3,53	1,85	0,33	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
z dachami odchylanymi	43,01	37,77	49,90	51,08	48,20	53,00	53,00	62,02	62,21
specjalne	155,83	219,68	208,05	216,50	308,89	320,27	323,12	303,43	347,43

/Źródło: Opracowania własne UTK/

cia torów i czynnika hałasu. Należy zaznaczyć, że w dalszym ciągu zdecydowana większość przewoźników uzależnia swoje plany inwestycyjne od pozyskania długoletnich kontraktów przewozowych, a to możliwe jest wyłącznie poprzez określenie długoletniej strategii rozwoju i wsparcia finansowego tego segmentu rynku, w tym kreowania polityki ulg i preferencji w opłatach za dostęp do infrastruktury kolejowej.

Większość lokomotyw będących w dyspozycji przewoźników towarowych to tabor spalinowy. Do najbardziej popularnych należy seria SM42 i SM48. Na koniec 2011 roku przewoźnicy posiadali analogicznie: 943 i 320 sztuk. Udział lokomotyw elektrycznych wyniósł niespełna 40%. Najbardziej popularnym typem pojazdów zasilanych trakcją elektryczną jest lokomotywa ET22. Łącznie w dyspozycji przewoźników pozostawało 905 lokomotyw tej serii (o 35 mniej niż przed rokiem). Duży udział posiadały lokomotywy elektryczne serii ET41 (łącznie 157 sztuk) oraz EU07/EP07 – 94 sztuki.

Tabor kolejowy w Polsce jest w dalszym ciągu wysoko wyeksploatowany. Średni wiek lokomotyw na koniec 2011 roku wyniósł 32,3 lat (o 0,2 mniej niż przed rokiem), taboru wagonowego 27,1 lat (wzrost o 0,4). Należy zaznaczyć że polscy przewoźnicy posiadają jeden z największych ilostanów taborowych w krajach Unii Europejskiej, zarówno pod względem liczby wagonów, jak i środków trakcyjnych służących do realizacji przewozów towarowych. Niestety znaczna jego część jest wyłączona z eksploatacji, a stan oraz parametry techniczne pojazdów eksploatowanych znacznie odbiegają od średniej europejskiej. Biorąc pod uwagę tabor wagonowy do najmłodszych zaliczyć należy węglarki, średnia wieku w 2011 roku wyniosła 25,2 lat. Wiek pozostałych oscylował na poziomie 28-29 lat, w tym: wagony kryte – 28,3, cysterny – 29,2, platformy – 29,3, wagony z otwieranymi dachami – 29,6 lat. Do najstarszych należał tabor budowy specjalnej – 33,1 lat oraz wagony pozostałe, nie wymienione w ww. grupach – 35,3 lat.

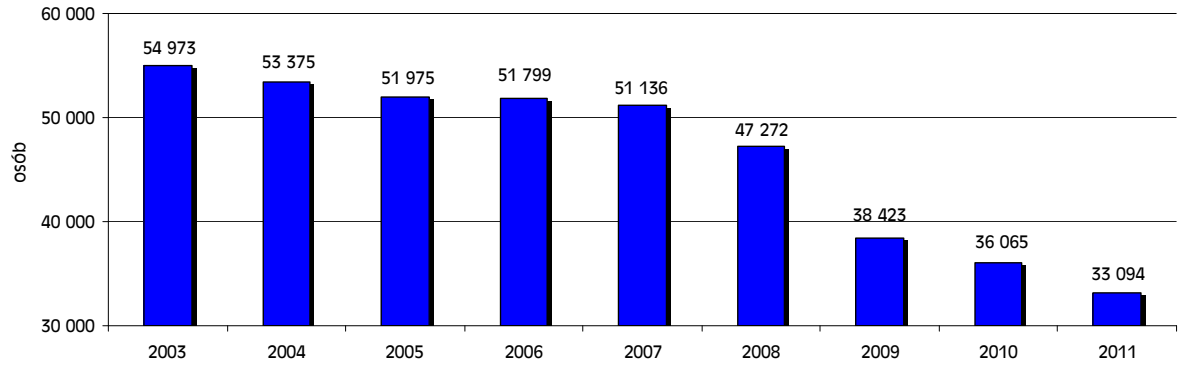
Wielkość, struktura oraz wskaźniki efektywności rynku kolejowego

W 2011 roku w dalszym ciągu następował proces redukcji liczby pracowników zatrudnionych przez sektor przewozów towarowych. Na koniec 2011 roku liczba zatrudnionych pracowników wyniosła 33 094 osób, o 8,2% mniej niż w 2010 roku. Spadek liczby zatrudnionych pracowników w 2009 roku spowodowany był przejęciem przez spółkę Przewozy Regionalne, a następnie PKP Intercity części pracowników zatrudnionych przez przewoźnika towarowego PKP Cargo (głównie maszynistów). Spadek mający miejsce w kolejnych latach to dalsza redukcja zatrudnienia w trwającym procesie restrukturyzacji, mającym na celu zminimalizować koszty działalności przewoźników. Największy odsetek zatrudniała spółka PKP Cargo, łącznie 74% wszystkich pracowników sektora przewozów towarowych, grupa DB Schenker – 5,6%, grupa CTL – 2,65%, PKP LHS – 2,6%, Lotos Kolej 2,2% oraz Pol-Miedź Trans 1,9%. Udział pozostałych nie przekroczył 1%.

W 2011 roku przewoźnicy towarowi zanotowali dalszy wzrost przychodów z realizacji działalności kolejowej, w głównej mierze wynikający ze zwiększenia wolumenu przewozów (zarówno masy, jak i wykonanej pracy eksploatacyjnej oraz przewozowej). W porównaniu z 2010 rokiem, przychody przedsiębiorstw wzrosły o 11,8% (896 milionów złotych). Łączne przychody przewoźników towarowych zbliżyły się do poziomu 8,5 mld złotych. Przedsiębiorstwa wypracowały blisko 0,5 miliarda złotych zysków. Na wzrost przychodów oraz rentowności sektora towarowego, poza zwiększeniem wolumenu przewozów, mógł przełożyć się również wzrost cen za usługi transportowe głównie węgla kamiennego i kruszyw.

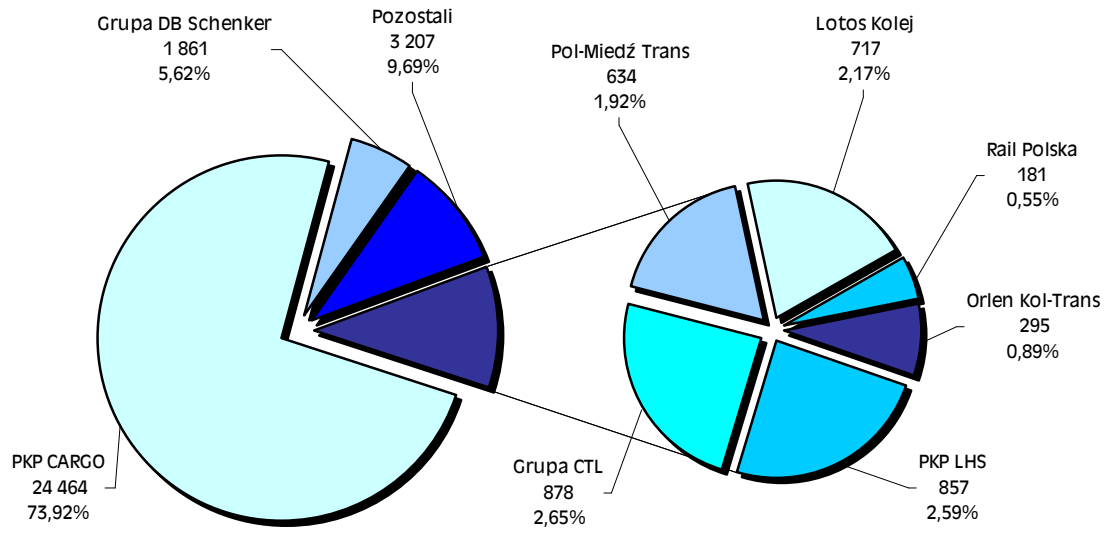
Znaczna część przewoźników osiągnęła w 2011 roku wzrost wydajności pracy mierzony jako przychód na jednego zatrudnionego pracownika. Współczynnik ten wyniósł 255 tysięcy zł/osobę, o 21,4% więcej niż w 2010

Zatrudnienie w sektorze przewozów towarowych w latach 2003-2011



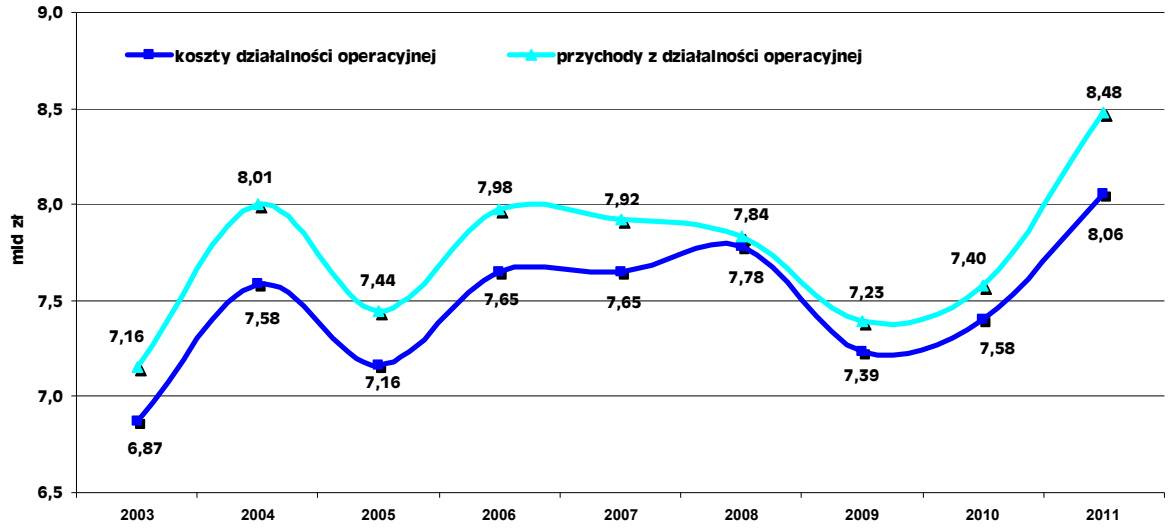
/Źródło: Opracowania własne UTK/

Struktura zatrudnienia wg przewoźników w 2011 roku



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Wyniki działalności przewoźników towarowych (mld zł) w latach 2003-2011



/Źródło: Opracowania własne UTK/

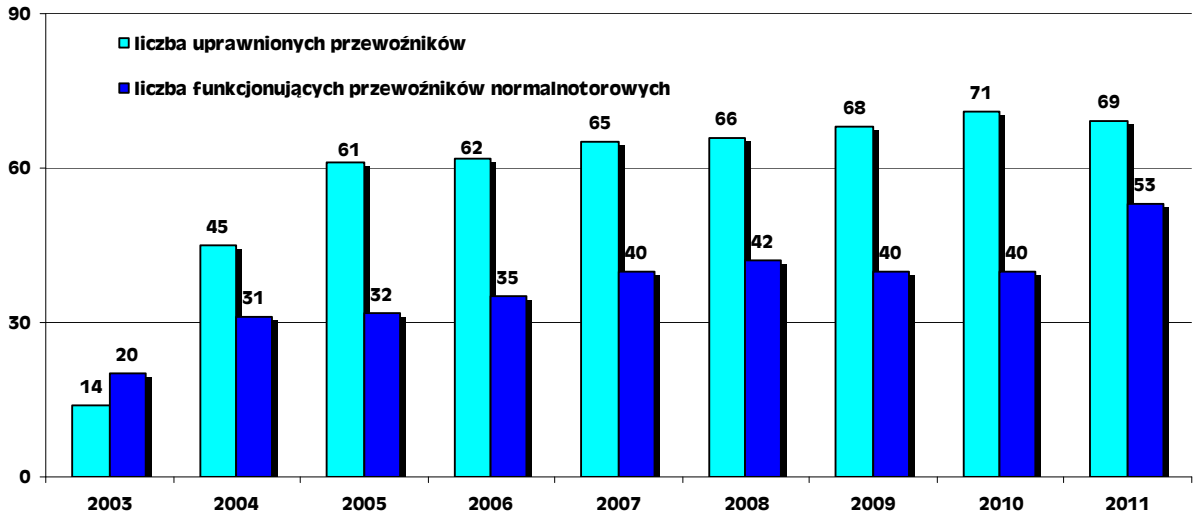
roku. Biorąc pod uwagę przychody przedsiębiorców w przeliczeniu na jedną przetransportowaną tonę towarów, w 2011 roku odnotowano odwrotną tendencję niż w roku poprzednim. Zakończenie tzw. „wojny cenowej" na rynku przyniosło wzrost przychodów, w przeliczeniu na tonę o blisko 16% do poziomu 33,99 złotych. Należy zaznaczyć, że poziom ww. wskaźnika uzależniony jest w znacznym stopniu od odległości na jakie realizowano przewozy. W 2011 roku przychody przedsiębiorców w przeliczeniu na 1 tonokilometr wzrosły tylko nieznacznie o 1,3% do poziomu 0,157 zł za tonokilometr. Znaczna część przewoźników zanotowała jednak spadek powyższego wskaźnika. Znacząco wzrósł średni koszt przewiezienia jednej tony towarów transportem kolejowym. W 2011 roku o ponad 12,5%, do poziomu 32,29 zł za tonę. W 2011 roku uległ zmniejszeniu średni koszt wykonania 1 tono-km przez przewoźników kolejowych. Na koniec roku wyniósł 0,149 zł i w stosunku do roku poprzedniego spadł o około 1%.

Licencjonowanie kolejowych przewozów towarowych

W 2011 roku, zgodnie treścią art. 10 ust. 1 pkt. 2 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK udzielił 5 licencji na wykonywanie kolejowych przewozów rzeczy, podobnie jak w latach poprzednich gdzie ich liczba oscylowała na poziomie 4-7 w skali roku. Na koniec ubiegłego roku aktywne licencje (z wyłączeniem zawieszonych) uprawniające do realizacji działalności posiadało 69 przewoźników kolejowych, w tym 5 licencji znajdowało się w posiadaniu przewoźników wąskotorowych. Od początku funkcjonowania Urzędu Transportu Kolejowego, Prezes UTK wydał 99 licencji uprawniających do realizacji tego rodzaju przewozów. Duża liczba licencji wydanych w latach 2003-2005 wiązała się z wdrożeniem postanowień tzw. Pierwszego Pakietu Kolejowego i wprowadzeniem w Polsce obowiązku licencjonowania towarowych przewozów kolejowych. W ubiegłych latach zaobserwowano proces licznych przemian własnościowych. Z tego względu pomimo pojawienia się na rynku nowych licencjonowanych przedsiębiorców, liczba uprawnionych jak i wykonujących działalność znacząco się nie zmieniała. W 2011 roku odnotowano natomiast znaczący wzrost liczby podmiotów rzeczywiście wykonujących przewozy kolejowe. Realizację licencjonowanej działalności rozpoczęło 13 przewoźników.

Przedział czasowy pomiędzy początkiem drugiego półrocza 2003, a końcem lutego 2004 roku był okresem przejściowym, kiedy stan prawny pozwalał przewoźnikom kolejowym wykonywać przewozy na podstawie koncesji wydanych przez ministra właściwego do spraw transportu lub licencji wydanej przez Urząd Transportu Kolejowego. W związku z powyższym w 2003 roku liczba przewoźników realizujących przewozy była wyższa od liczby uprawnionych przewoźników działających na podstawie otrzymanych licencji.

Liczba licencjonowanych przewoźników uprawnionych do realizacji przewozów i rzeczywiście funkcjonujących na rynku kolejowym w latach 2003-2011



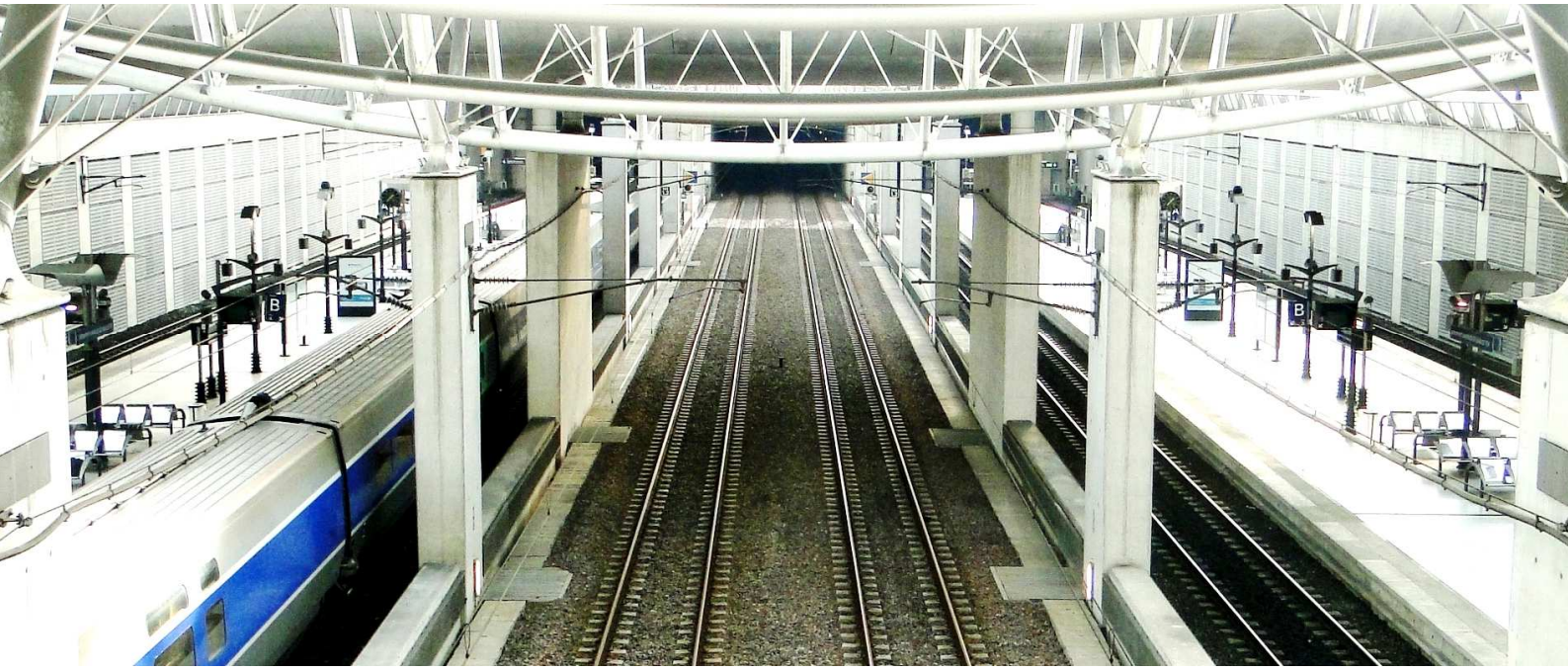
/Źródło: Opracowania własne UTK/

Infrastruktura kolejowa

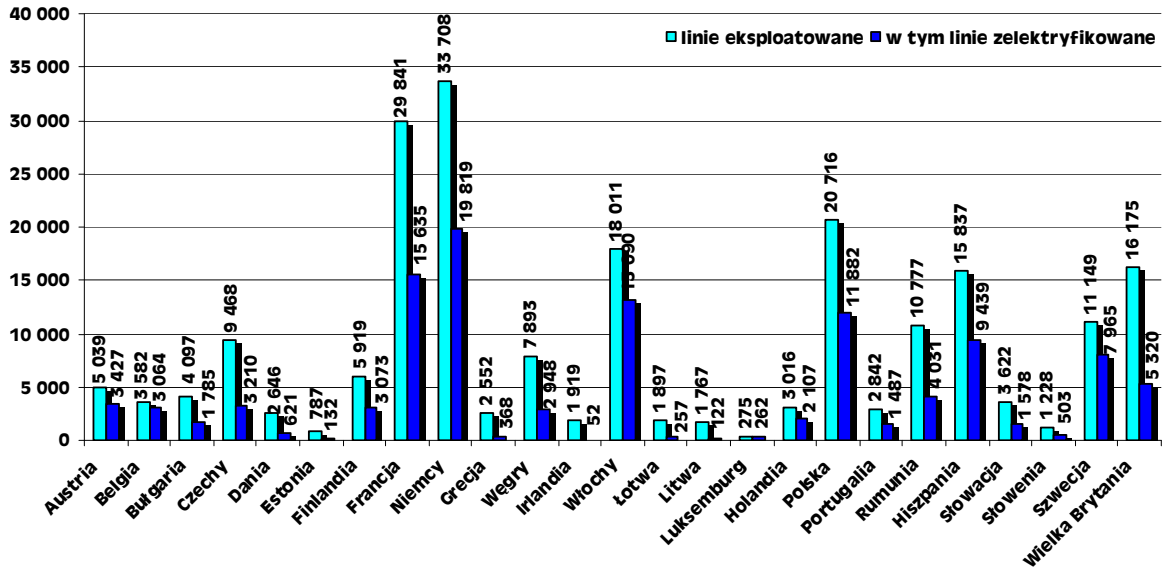
Europejska infrastruktura liniowa

Na koniec 2010 roku łączna długość infrastruktury kolejowej (liniowej) wszystkich krajów Unii Europejskiej wyniosła około 214,7 tysiąca kilometrów. W tej liczbie 112,2 tysiąca km wyposażonych było w sieć trakcyjną. Linie zelektryfikowane stanowiły 52,2% całej sieci infrastruktury. Polska posiadała jedną z najdłuższych sieci linii kolejowych w całej Unii Europejskiej. Linie eksploatowane w Polsce stanowiły blisko 10% sieci europejskiej. Udział linii zelektryfikowanych wyniósł 10,6%. Najdłuższą infrastrukturę posiadały Niemcy (33,7 tys. km) oraz Francja (29,8 tys. kilometrów). Najkrótszą długość linii kolejowych posiadał Luksemburg (275 km) oraz Estonia (787 kilometrów). Dane przedstawione na poniższym wykresie dotyczą stanu na dzień 31 grudnia 2010 roku. dla Polski przyjęto stan na dzień 31grudnia 2011 roku. Dane obejmujące pełny okres sprawozdawczy, Europejski Urząd Statystyczny „Eurostat" publikuje do 18 miesięcy od zakończenia pełnego roku kalendarzowego.

Biorąc pod uwagę wszystkie kraje członkowskie Unii Europejskiej, na przestrzeni lat 1990-2010, zanotowano spadek długości eksploatowanych linii kolejowych o blisko 10%. Największy zanotowały kraje o największej sieci infrastruktury tj. Francja, Niemcy i Polska. W krajach tych spadki wyniosły po kilka tysięcy kilometrów i przyczy-



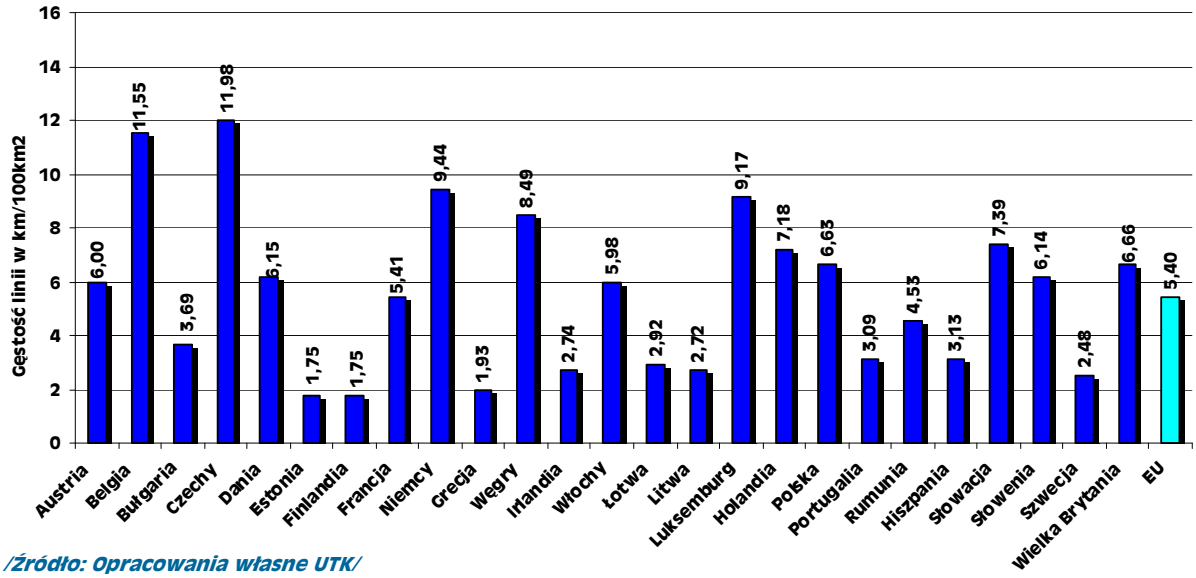
Długość linii kolejowych eksploatowanych w krajach UE na koniec 2010 roku (dane dla Polski - 2011 rok)



/Źródło: Opracowania własne UTK/

niły się w znacznym stopniu do spadku średniej europejskiej. Najbardziej znaczący wzrost długości eksploatowanej infrastruktury kolejowej, na przestrzeni dwóch dekad, zanotowały: Hiszpania (z 14,5 tys. km do 15,8 tys. km) oraz Włochy (z 16,1 tys. km do 17,0 tys. km), głównie dzięki budowie linii kolejowych dużych prędkości. W ostatnich dziesięcioleciach zaobserwowano znaczącą dynamikę wzrostową w długości linii pozwalających na realizację przewozów z prędkością przekraczającą 250 km/h. Od 1985 roku długość linii dużych prędkości wzrosła ponad dziesięciokrotnie: z 643 km do 6 830 km w 2011 roku. Najdłuższą infrastrukturę tego typu posiadała Hiszpania (2 144 km), Francja (2 036 km), Niemcy (1 285 km) oraz Włochy (923 km). Średnia gęstość sieci kolejowej w krajach UE w 2010 roku (włączając linie konwencjonalne i dużych prędkości) wyniosła 5,4km linii na 100km^2 powierzchni wszystkich krajów. Największą gęstość posiadały Czechy 11,98km/100km^2 oraz Belgia - 11,55km/100km^2. Siecią o najniższym poziomie gęstości dysponowała Finlandia i Estonia - 1,75km/100km^2. Gęstość infrastruktury kolejowej w Europie zależna jest między innymi od czynników geograficznych, ale również ekonomicznych i historycznych. Kraje w centralnej części Europy (np. kraje Beneluksu, Niemcy, Czechy i Węgry) posiadają dużo gęstszą sieć infrastruktury kolejowej, w porównaniu z krajami o położeniu peryferycznym (np. kraje skandynawskie, Półwyspu Iberyjskiego, Grecja i Bułgaria). Szczególnie duże zagęszczenie sieci kolejowej występuje w aglomeracjach stolic europejskich, np. Berlin (ok. 70 km/100 km^2) oraz Praga (ok. 50 km/100 km^2). Co do zasady szczególnie wysoką gęstość sieci linii kolejowych (przeznaczonych w głównej mierze pod transport towarów), obserwuje się w rejonach o tradycyjnie silnej pozycji przemysłu związanego z produkcją stali i wydobyciem węgla np. w Polsce w województwie śląskim (około 17,5 km/100 km^2).

Gęstość sieci kolejowej w państwach UE (km/100 km^2) w 2010 roku (dane dla Polski - 2011 rok)

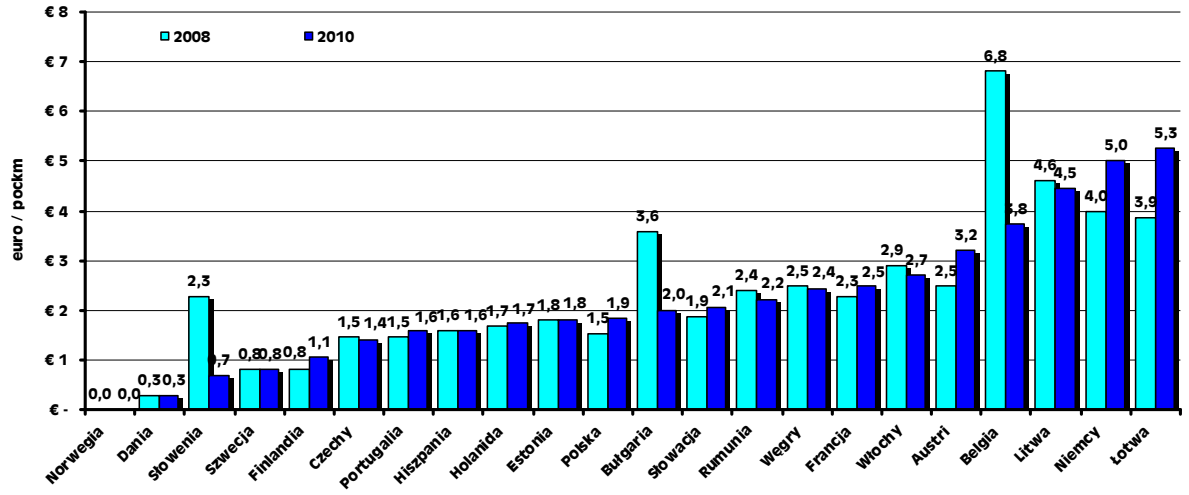


/Źródło: Opracowania własne UTK/

Opłaty za dostęp do infrastruktury liniowej w krajach europejskich

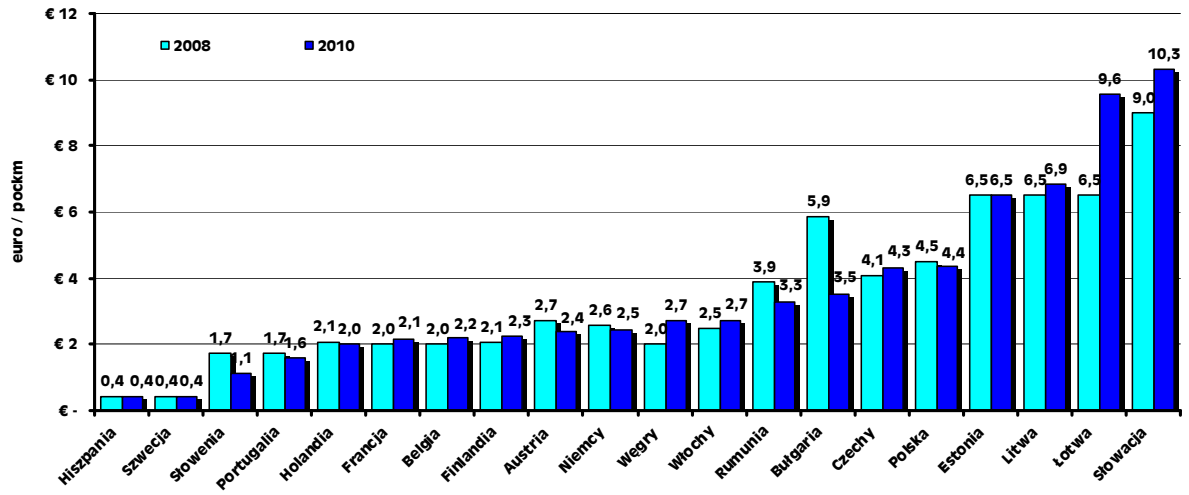
Z analizy porównawczej wynika, że poziom polskich stawek w ruchu towarowym sytuował Polskę w strefie powyżej średniej europejskiej. Dla porównania wysokość średniej stawki jednostkowej opłaty podstawowej w Polsce była ponad dwukrotnie wyższa niż we Francji i o około 75% wyższa niż w Niemczech (w krajach o dużym wolumenie przewozów towarowych). Najwyższy poziom stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej występował w takich krajach jak 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. 0,4 euro za 1 pociągokilometr. Poziom stawek dla ruchu pasażerskiego (około 1,9 euro) sytuował Polskę w strefie średnich poziomów krajów europejskich. Wysokość średniej stawki jednostkowej opłaty podstawowej dla pociągów pasażerskich w Polsce była ponad dwukrotnie niższa niż w Niemczech (około 5 euro za pociągokilometr). Należy zaznaczyć, że decydującymi elementami wpływającymi na popyt usług kolejowych, oprócz ceny za dostęp, są parametry jakościowe udostępnianej infrastruktury, zakres świadczonych usług przewozowych, szybkości przemieszczania, punktualność oraz terminowość w przewozach. Należy zaznaczyć, że w przewozach kolejowych w Polsce przewoźnicy towarowi ponoszą dużo wyższe koszty dostępu do infrastruktury, w porównaniu z przewoźnikami pasażerskimi. Współczynnik wysokości stawki dla pociągów towarowych względem pasażerskich był jednym z najwyższych w Euro-

Wysokość przeciętnych stawek jednostkowych opłat dla pociągów pasażerskich w krajach UE



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

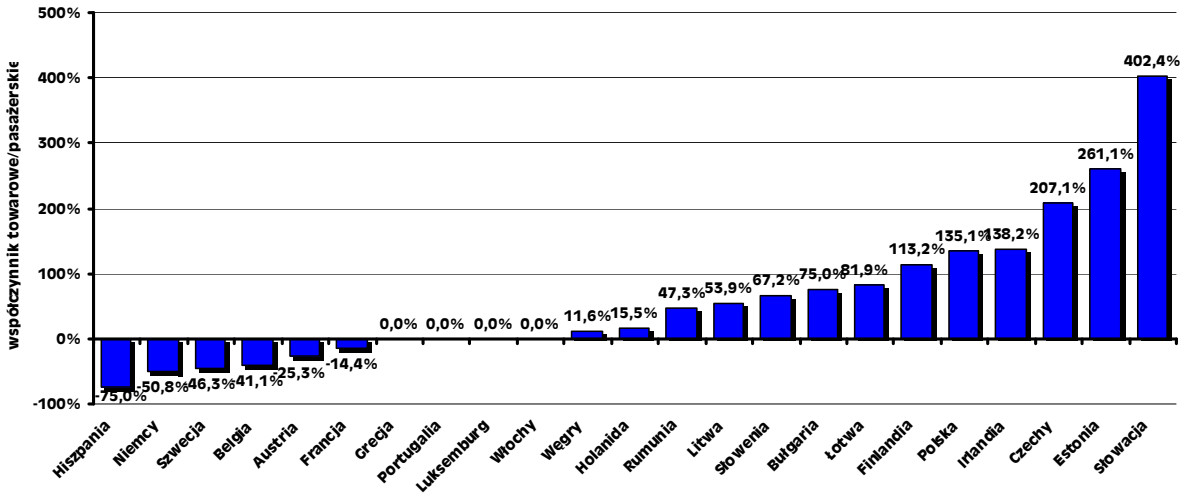
Wysokość przeciętnych stawek jednostkowych opłat dla pociągów towarowych w krajach UE



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

pie. Biorąc pod uwagę polski poziom stawek za dostęp dla pociągów towarowych należy stwierdzić, że był on ponad dwukrotnie wyższy niż dla pociągów pasażerskich. W krajach wysoko rozwiniętych, głównie Europy Zachodniej (np. Niemcy, Francja), wysokość stawek dla przewozów kolejowych była zbliżona do transportu drogowego - polityka równoważenia transportu (odciążenie infrastruktury drogowej). Ważnym aspektem jest również relacja cena-jakość, w tym: jakość techniczna udostępnianej infrastruktury oraz szybkość przemieszczania (prędkość na linii), które przekładają się na regularność, punktualność i terminowość w przewozach. Należy zaznaczyć, że pod tym względem polska infrastruktura znacząco odbiegała od większości krajów, głównie tych o wysokim poziomie liberalizacji rynku kolejowego. Biorąc pod uwagę współczynnik jakości (cena za dostęp do infrastruktury – średnia prędkość w przewozach kolejowych), powyższy wskaźnik w Polsce był ponad trzykrotnie niższy niż w Niemczech.

Współczynnik wysokości stawek dla pociągów towarowych i pasażerskich w krajach UE

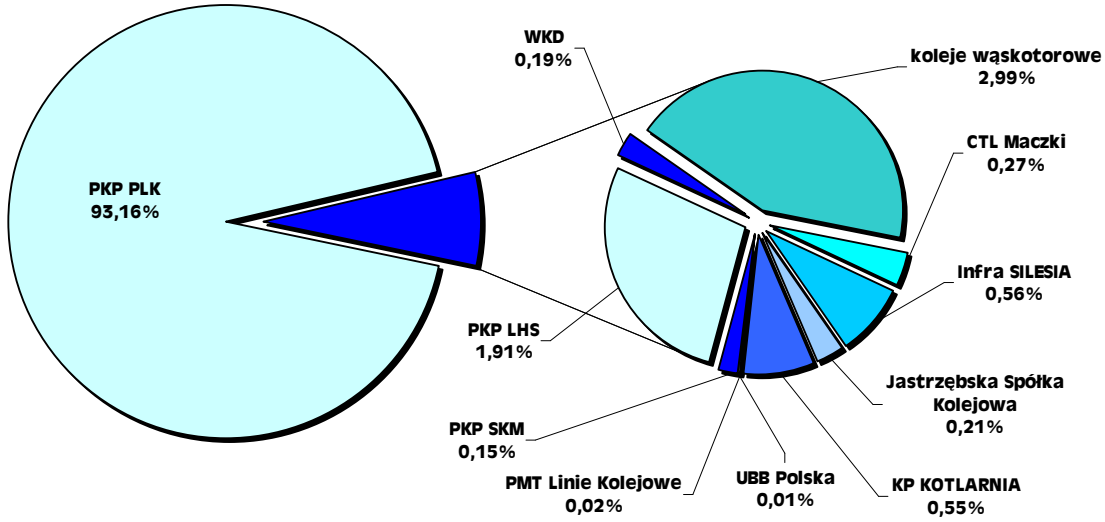


/Źródło: Opracowania własne UTK na podstawie RMMS questionnaire i Rail Liberalisation Index 2011/

Struktura podmiotowa polskiego rynku kolejowego

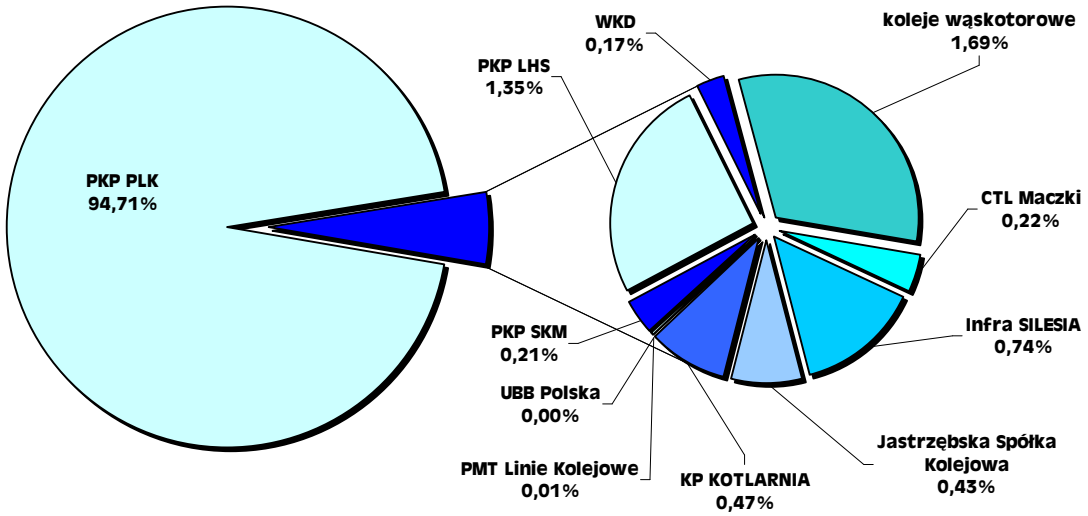
Na koniec 2011 roku działalność polegającą na zarządzaniu liniową infrastrukturą kolejową realizowało 10 przedsiębiorców, w tym 7 świadczyło wyłącznie takie usługi, w tym: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Infra SILESIA S.A., Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe Sp. z o.o., Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o., CTL Maczki-Bór S.A., UBB Polska Sp. z o.o., PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. 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 Warszawska Kolej Dojazdowa 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 przewozy realizowało 22 operatorów, którzy łączyli funkcję usług (w głównej mierze przewozów pasażerskich) oraz funkcję użytkownika/właściciela infrastruktury. Biorąc pod uwagę długość eksploatowanej infrastruktury kolejowej, największy udział na koniec 2011 roku posiadała spółka PKP PLK – 93,16%. Udział pozostałych zarządców był nieznaczny, wyłączając koleje wąskotorowe (z udziałem 2,99%), największy posiadała spółka PKP LHS – 1,91% (wyłącznie linia szerokotorowa) oraz Infra Silesia i KP Kotlarnia – około 0,55%. Analogiczna struktura udziałowa występuje biorąc pod uwagę całkowitą długość eksploatowanych torów, PKP PLK – 94,71%, PKP LHS – 1,35%, Infra Silesia – 0,74% oraz KP Kotlarnia – 0,47%.

Udział zarządców wg długości eksploatowanych linii, stan na dzień 31 grudnia 2011 roku

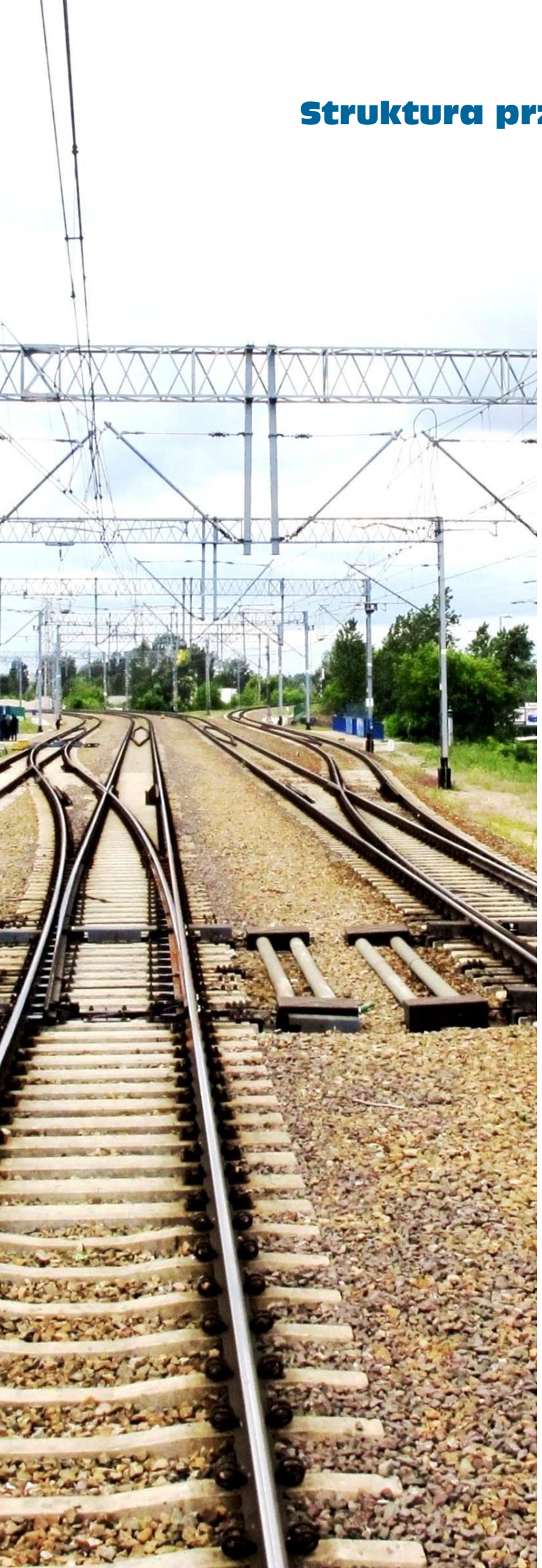


/Źródło: Opracowania własne UTK/

Udział zarządców wg długości eksploatowanych torów, stan na dzień 31 grudnia 2011 roku



/Źródło: Opracowania własne UTK/

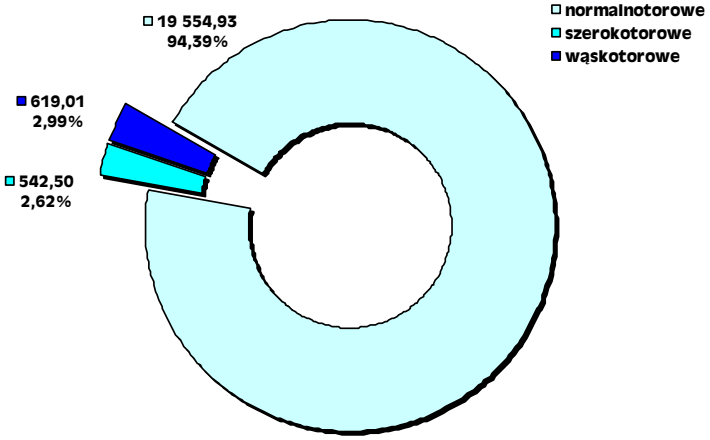


Struktura przedmiotowa polskiego rynku kolejowego

Długość linii kolejowych w 2011 roku, eksploatowanych przez wszystkich zarządców infrastruktury, włączając koleje szeroko i wąskotorowe, wyniosła 20 716,44 kilometra. W porównaniu z rokiem poprzednim łączna długość sieci kolejowej zmalała o 54 kilometry. W łącznej liczbie 619 kilometrów stanowiły linie wąskotorowe, o prześwicie torów do 1435 milimetrów. Ich długość w porównaniu z rokiem poprzednim spadła o 10,7% (74 kilometry). Łączna długość linii kolejowych eksploatowanych przez głównego zarządcę infrastruktury PKP PLK nieznacznie wzrosła o 0,12% i na koniec 2011 roku wyniosła 19 298,93 kilometrów. W łącznej długości polskiej infrastruktury (wszystkich zarządców) – 542,5 km stanowiły linie o prześwicie 1520 milimetrów. W ogólnej wielkości polskiej sieci kolejowej 94,39% stanowiły linie normalnotorowe. Podobnie jak w roku 2010, linie kolejowe o prześwicie 1520 mm stanowiły około 2,6%. Na ich długość składały się linie kolejowe dwóch zarządców: PKP LHS Sp. z o.o. - 394,6 km oraz PKP PLK – 147,8 kilometra. Linie kolejowe wąskotorowe posiadały łączną długość 619 km (73,9 km mniej niż w roku ubiegłym), co stanowiło 2,99% ogółu linii eksploatowanych w Polsce.

W 2011 roku, w zarządzie spółki PKP PLK pozostawało 21 735 km linii kolejowych, o 267 km mniej niż w 2010 roku. W tej liczbie 2 436,4km (11,2%) stanowiły linie wyłączone z eksploatacji. Spółka jako jedyna zarządzała infrastrukturą o znaczeniu państwowym, która na koniec 2011 roku stanowiła 59,6% wszystkich eksploatowanych linii. Ich długość nieznacznie wzrosła i na koniec 2011 roku wyniosła 11 496 kilometrów. Spółka PKP SKM realizująca przewozy w aglomeracji trójmiejskiej, realizowała zarówno usługi przewozowe, jak i zadania polegające na zarzą-

Eksploatowane linie kolejowe stan na dzień 31 grudnia 2011

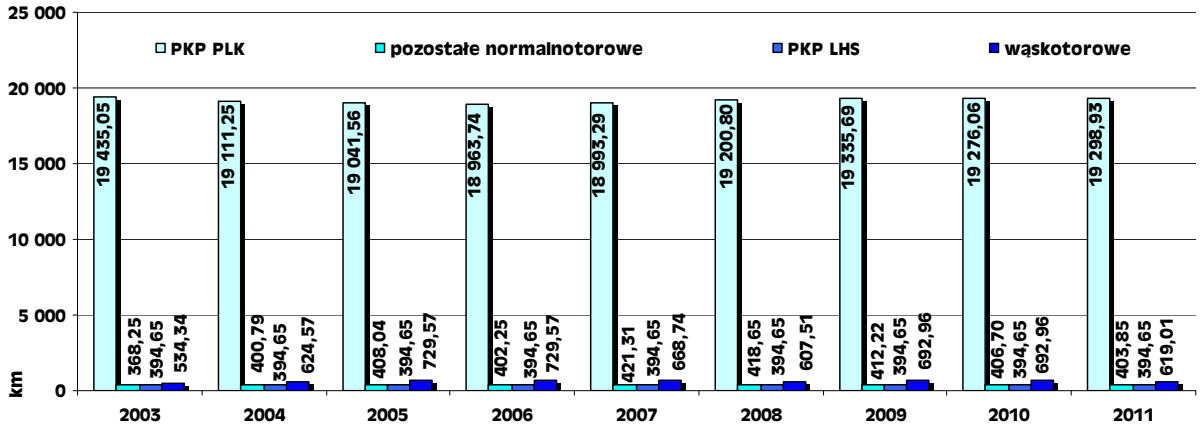


/Źródło: Opracowania własne UTK/

dzaniu i udostępnianiu infrastruktury kolejowej przewoźnikom. Spółka eksploatowała i zarządzała 31,1 kilometrowym odcinkiem linii normalnotorowej. Sieć zarządcy jest w całości zelektryfikowana. Spółka PKP LHS eksploatowała 394,65 km linii o prześwicie 1520 milimetrów. Infrastruktura będąca w posiadaniu tego zarządcy nie jest udostępniana innym przewoźnikom kolejowym.

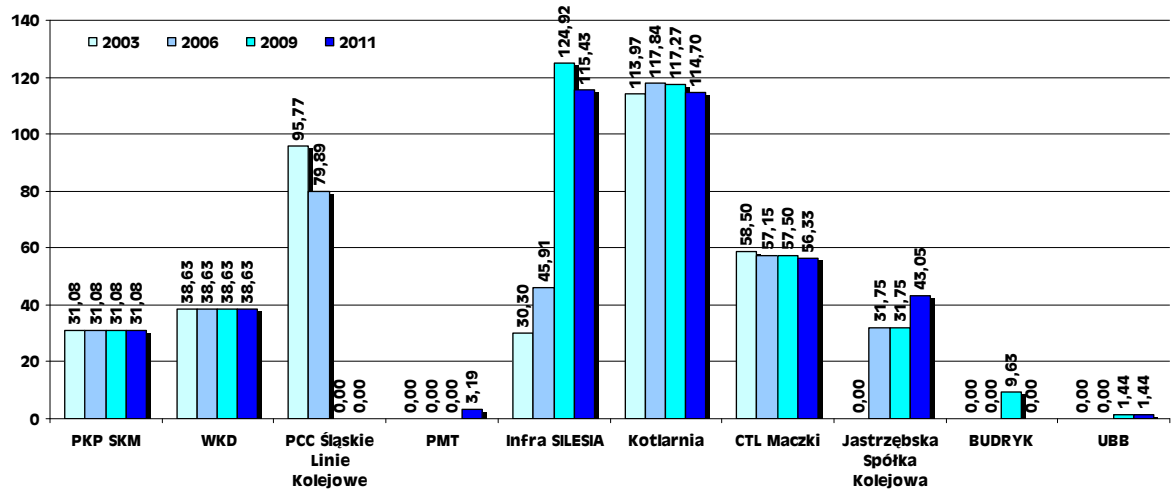
Pozostali zarządcy infrastruktury normalnotorowej (z wyłączeniem spółek PKP), w tym: Infra Silesia, KP Kotlarnia, Jastrzębska Spółka Kolejowa, CTL Maczki-Bór, UBB Polska, PMT oraz WKD zarządzali i eksploatowali łącznie 372,8 km linii kolejowych (o 2,8 km mniej niż 2010 roku). Największą długość infrastruktury liniowej posiadały spółki: Kopalnia Piasku „Kotlarnia" – Linie Kolejowe – 114,7 km oraz Infra Silesia - 115,4 kilometrów. Długość linii kolejowych wąskotorowych będących w zarządzie wyniosła 969,5 kilometra. Długość linii kolejowych zelektryfikowanych, będących w eksploatacji wszystkich zarządców infrastruktury w Polsce, wyniosła 11 882km (o 32 km mniej

Długość eksploatowanych linii kolejowych



/Źródło: Opracowania własne UTK/

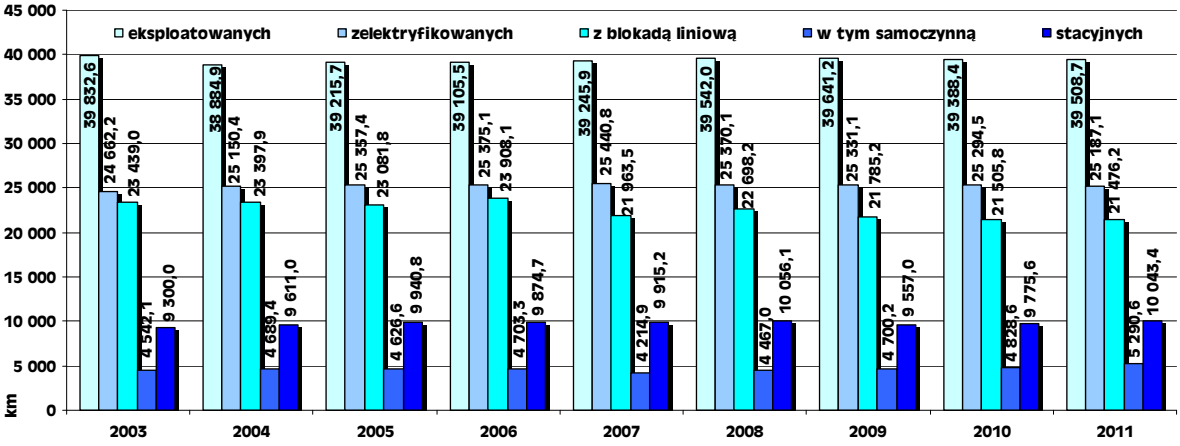
Długość eksploatowanych linii kolejowych wg zarządców infrastruktury (z wyłączeniem PKP PLK)



/Źródło: Opracowania własne UTK/

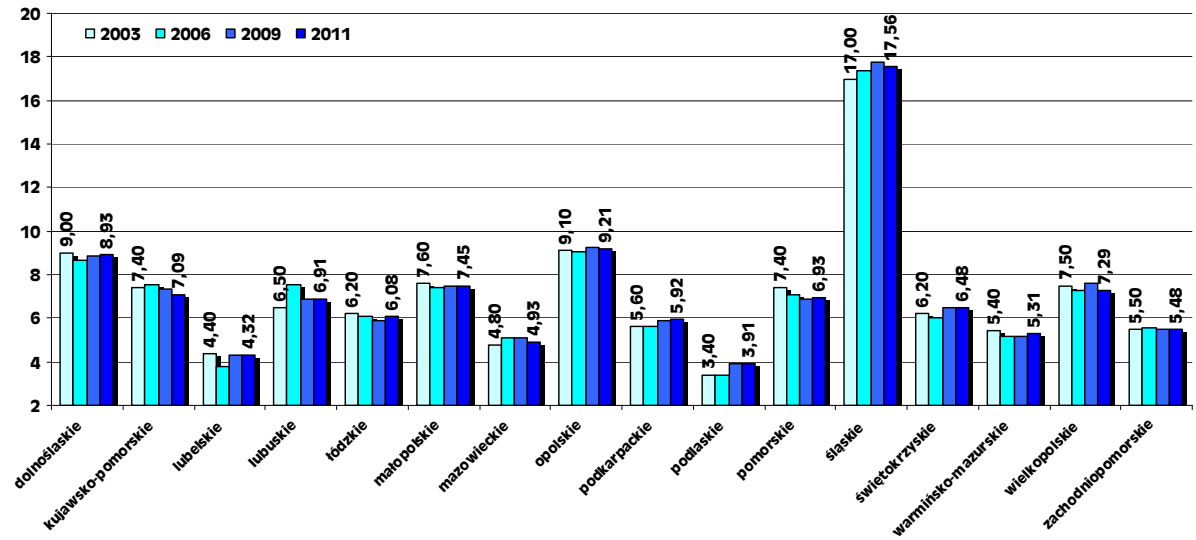
niż przed rokiem), co stanowiło 57,3% łącznej długości linii. Blisko 99,5% stanowiła infrastruktura będąca w zarządzie spółek Grupy PKP (w tym PKP PLK oraz PKP SKM w Trójmieście). Łączna długość eksploatowanych torów na liniach wszystkich zarządców infrastruktury w 2011 roku wyniosła 39 509 km (o 120 km mniej), w tym zelektryfikowane stanowiły 25 187 kilometrów (spadek o 107 km). Łączna długość torów stacyjnych wyniosła 10 043 km, torów z blokadą liniową 21 476 km, w tym blokadą samoczynną 5 290 kilometrów. Ogólna liczba torów stacyjnych wszystkich zarządców infrastruktury wyniosła 20 640 sztuk. Liczba okręgów nastawczych - 2 529. Gęstość sieci kolejowej w poszczególnych województwach mierzona w km linii na 100 km^2 powierzchni na przestrzeni lat 2003-2011 znacząco się nie zmieniła. W 2011 roku kształtowała się na poziomie od 3,91 km/100 km^2 w województwie podlaskim do 17,56 km/100 km^2 w śląskim. Na koniec 2010 roku średnia krajowa wyniosła 6,63 km/100 km^2.

Długość torów kolejowych



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Gęstość sieci kolejowej w Polsce (km/100 km²)



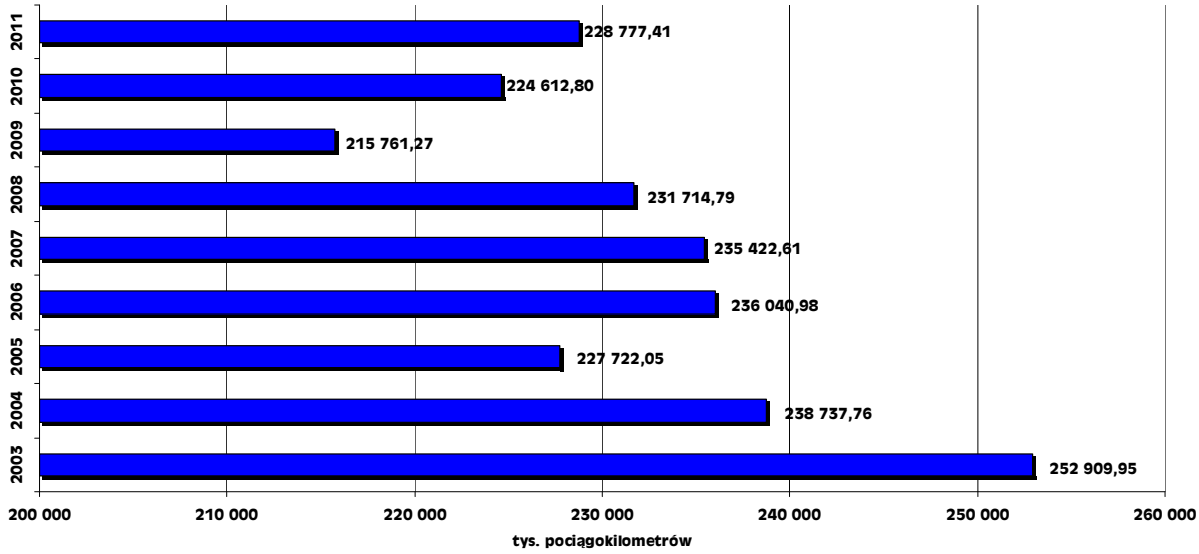
/Źródło: Opracowania własne UTK/

Udostępnianie polskiej infrastruktury przewoźnikom kolejowym

W 2011 roku usługi polegające na udostępnianiu przewoźnikom infrastruktury kolejowej świadczyło ośmiu zarządców infrastruktury. Wyłącznie tą działalność realizowało siedmiu przedsiębiorców. PKP SKM w Trójmieście, jako jedyny pełnił jednocześnie rolę przewoźnika i zarządcy ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej. Głównym i największym zarządcą na rynku udostępniania infrastruktury kolejowej pozostaje spółka PKP PLK.

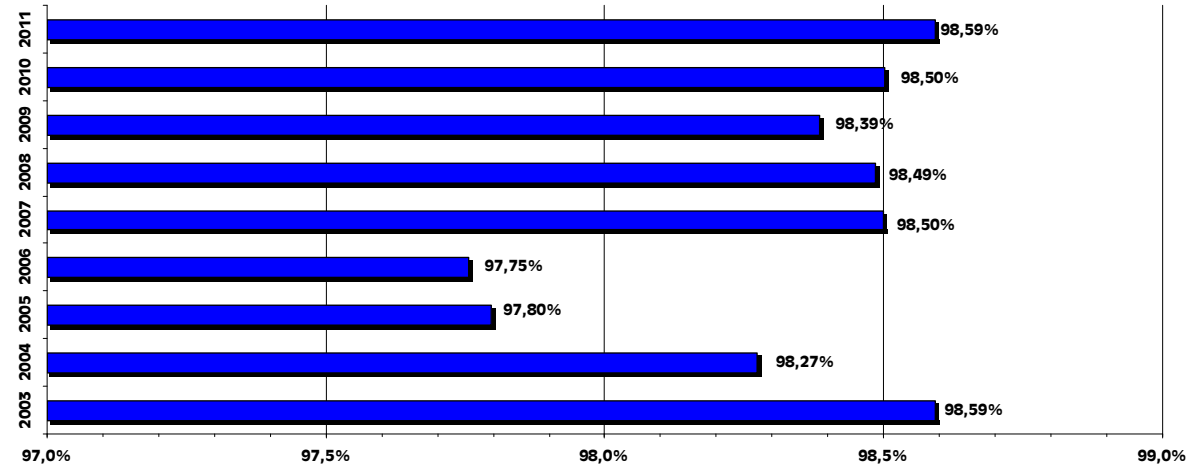
W 2011 roku wszyscy zarządcy infrastruktury sprzedali łącznie 2,784 miliona sztuk tras, o łącznej długości 228,8 miliona kilometrów. Ich łączna długość wzrosła o około 4,2 mln kilometrów (1,9%). Dominującą pozycję na rynku zarządców infrastruktury posiadała spółka PKP PLK. Zarządca sprzedał 2,5 mln tras, o łącznej długości 225,5 mln kilometrów. Większość zrealizowanych tras stanowiły zgłoszone do rocznego rozkładu jazdy, które w PKP PLK stanowiły 71,6% wszystkich uruchomionych. Niespełna 1,5% stanowiły trasy zrealizowane „ad-hoc", tzn. nie zgłaszane do rocznego lub indywidualnego rozkładu jazdy. Na koniec 2011 roku udział spółki PKP PLK w rynku udostępniania infrastruktury i sprzedaży tras, mierzony wykonaną na sieci kolejowej pracą eksploatacyjną, wyniósł 98,6%. Należy zaznaczyć, że w ostatnich latach udział PKP PLK znacząco się nie zmienił i oscylował na podobnym poziomie 97,5-98,5%. Biorąc pod uwagę pozostałych zarządców infrastruktury największą liczbę tras zrealizowała

Długość sprzedanych tras przez zarządców infrastruktury



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Udział w rynku zarządcy PKP PLK wg długości zrealizowanych tras

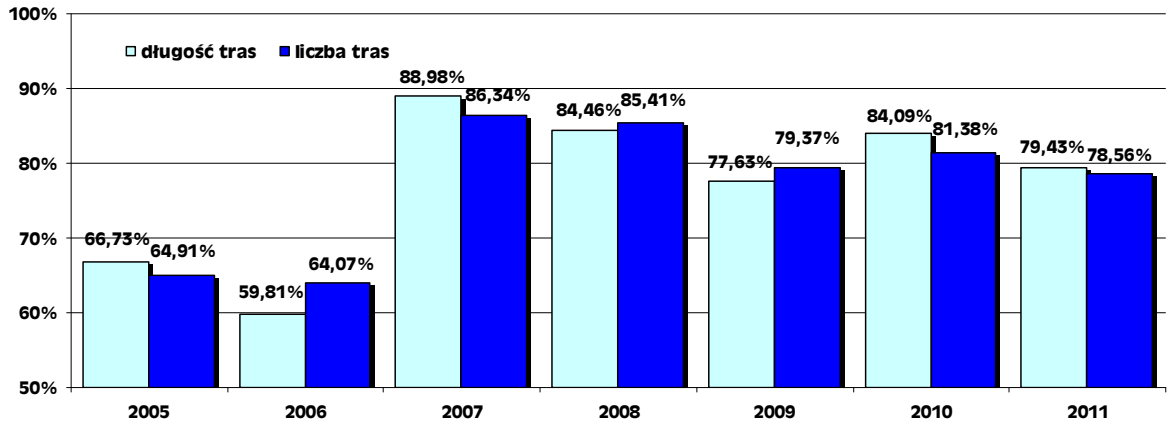


/Źródło: Opracowania własne UTK/

spółka PKP SKM w Trójmieście, łącznie 104,2 tysiąca (10,5% więcej niż w 2010 roku). Należy zaznaczyć, że w tej liczbie 82,5 tysiąca stanowiły trasy zrealizowane dla własnych potrzeb przewozowych. Łączna długość tras wyniosła 2,1 mln kilometrów, o 0,8% mniej niż w roku poprzednim. Na koniec 2011 roku udział spółki w rynku udostępniania infrastruktury wyniósł 0,94%. Udział pozostałych zarządców, mierzony długością sprzedanych tras, był nieznaczny, łącznie wyniósł 0,47%.

W 2011 roku przewoźnicy zamówili zgłaszając do rocznych oraz indywidualnych rozkładów jazdy 3,4 mln tras (4,6% więcej niż w roku poprzednim) o łącznej długości 289 mln kilometrów (wzrost o 7,8%). W porównaniu z łączną liczbą oraz długością tras zakupionych, współczynnik wykorzystania wyniósł odpowiednio 78,6% i 79,4%. Porównując z rokiem poprzednim współczynnik wykorzystania tras zmniejszył się analogicznie o 2,8 i 4,6%. Zdecydowany wzrost realizacji, mający miejsce w 2007 roku, spowodowany był w głównej mierze wprowadzeniem przez zarządców infrastruktury opłaty rezerwacyjnej za zamówione i niewykorzystane przez przewoźników trasy. Spadek współczynnika w 2011 roku spowodowany był zmianą dynamiki wzrostowej w przewozach towarowych w drugiej połowie roku.

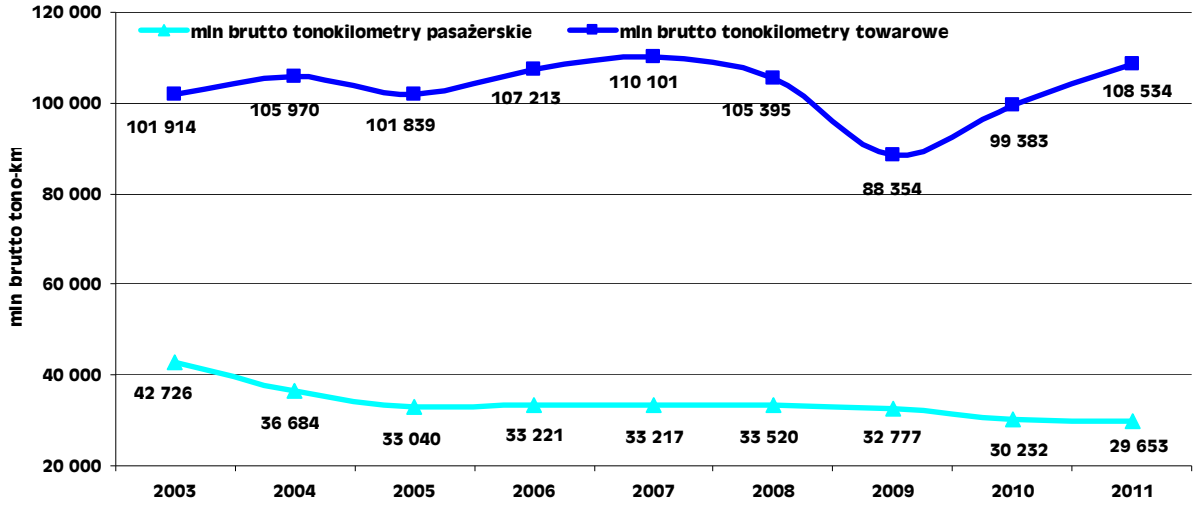
Udział tras sprzedanych w ogólnej liczbie zamówionych przez przewoźników



/Źródło: Opracowania własne UTK/

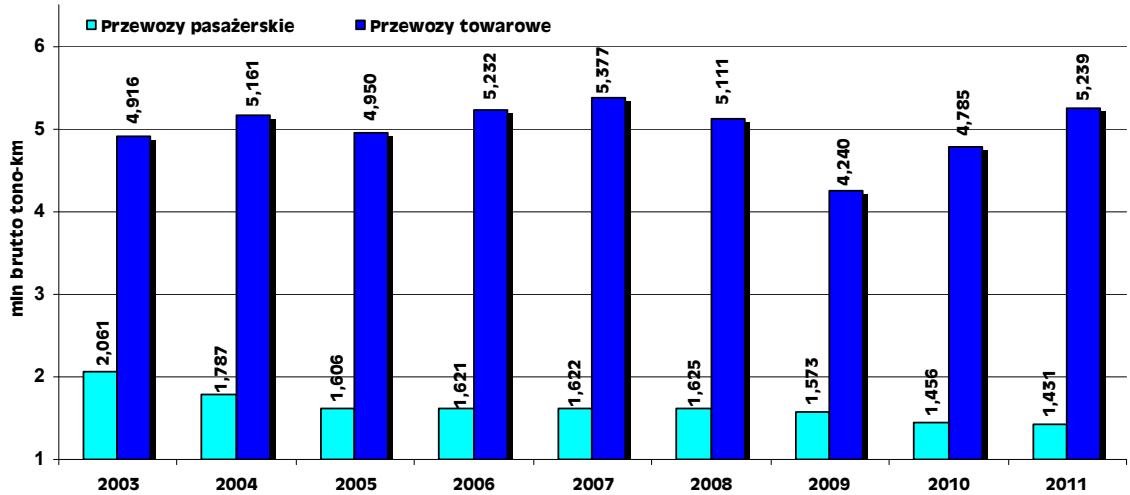
W 2011 roku na sieci infrastruktury kolejowej wykonano pracę przewozową brutto równą 138,2 mld tonokilometrów, co w porównaniu z rokiem poprzednim stanowiło wzrost rzędu 8,6 mld tonokilometrów (6,6%). Praca brutto wykonana w przewozie towarów stanowiła 78,5% (1,8% więcej niż w 2010), pozostałą część zrealizowali przewoźnicy pasażerscy – łącznie 29,6 mld brutto tonokilometrów (21,5%). Średnie obciążenie kilometra linii w 2011 roku wyniosło około 6,7 mln ton brutto, o 0,5 mln więcej niż w 2010 roku. Wzrost dotyczył głównie przewozów towarowych. W przeliczeniu na jeden kilometr linii przewoźnicy wykonali pracę przewozową brutto większą o 454 tysiące ton. W 2011 roku średnie obciążenie dla tego typu przejazdów wyniosło 5,239 mln ton brutto na jeden kilometr linii. W przewozach pasażerskich współczynnik ten wyniósł 1,431 mln ton na kilometr. Należy zaznaczyć, że w ostatnich latach występuje niewielka tendencja spadkowa wskaźnika dla przewozów pasażerskich, głównie za sprawą uruchamiania mniejszej liczby i lżejszych składów pociągów np. w relacjach regionalnych (z wykorzystaniem szynobusów oraz lekkich zespołów trakcyjnych) oraz krótszych składów w relacjach międzywojewódzkich.

Obciążenie infrastruktury - wielkość pracy przewozowej (mln brutto tonokilometrów)



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Obciążenie km linii kolejowej pracą przewozową (mln brutto tonokilometrów/na 1 km linii)



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Opłaty za dostęp do polskiej infrastruktury kolejowej

Na koniec 2011 roku zarządzaniem infrastrukturą kolejową zajmowało się 10 przedsiębiorców, z czego wyłącznie tą działalnością – siedmiu. Spółka PKP LHS, która eksploatowała linię o prześwicie 1520 mm, nie udostępniała własnej infrastruktury innym przewoźnikom kolejowym. Spółka PKP SKM w Trójmieście jako jedyna pełniła jednocześnie rolę przewoźnika i zarządcy ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej. Na koniec 2011 roku ośmiu zarządców zobowiązanych było do przedkładania do zatwierdzenia, Prezesowi UTK, stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej.

Opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej, które przewoźnicy wnoszą na rzecz zarządców infrastruktury w zamian za umożliwienie korzystania ze znajdującej się w ich zarządzie infrastruktury, naliczane są zgodnie z zapisami ustawy jako iloczyn ilości wykonanych usług i stawki jednostkowej. Projekt stawek jednostkowych opłat (podstawowych i dodatkowych) przedkładany jest przez zarządcę do zatwierdzenia Prezesowi UTK w terminie 9 miesięcy przed wejściem rozkładu jazdy pociągów.

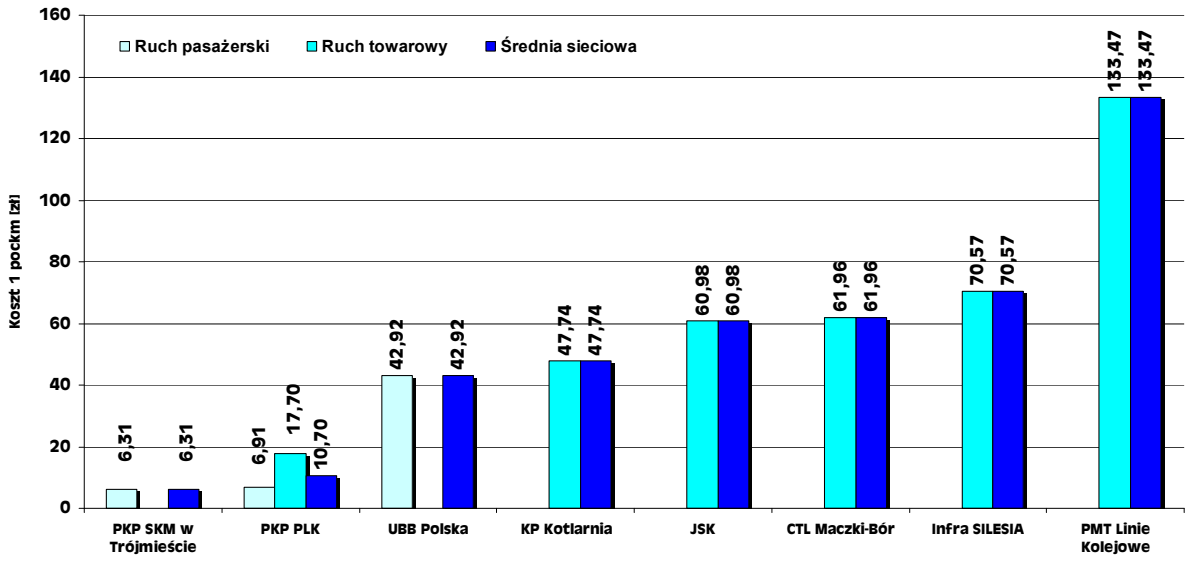
System kalkulacji stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej na 2011 rok został oparty na przepisach ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej. Stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej kalkulowane są na zasadzie „ex ante", tj. w oparciu o dane planowane na okresy przyszłe – planowane koszty udostępniania infrastruktury kolejowej.

Prezes UTK bada zgodność kalkulacji stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, w przedłożonym przez zarządcę projekcie, z zasadami określonymi w ustawie i rozporządzeniu. Po tym etapie wydaje decyzję administracyjną zatwierdzającą lub odmawiającą zatwierdzenia stawek. Należy zatem podkreślić, że zgodnie z zapisami art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK odmawia zatwierdzenia przedłożonego projektu jedynie w przypadku, gdy został on sporządzony z naruszeniem przepisów, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6, art. 34 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 ustawy. Urząd Transportu Kolejowego może weryfikować stosowanie stawek jednostkowych „ex post", poprzez kontrolę prawidłowości naliczania na ich podstawie opłat. Korzysta z tego uprawnienia dokonując okresowych kontroli u zarządców infrastruktury lub wszczynając z urzędu postępowania administracyjne.

Poniżej zobrazowano wielkości średniego kosztu za dostęp do linii kolejowych zarządców infrastruktury w 2011 roku (tzw. opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury).

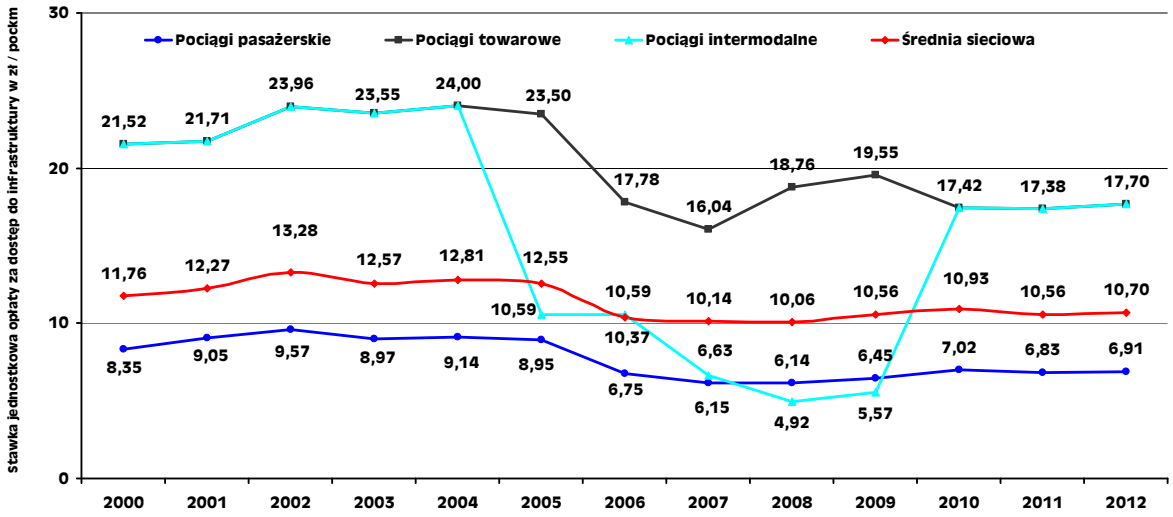
W rozkładzie jazdy 2011/2012 średnia wysokość stawek za minimalny dostęp do infrastruktury PKP PLK nieznacznie wzrosła z 10,56 zł do 10,70 zł (1,3%) za pociągokilometr. Dla pociągów towarowych średni koszt wyniósł 17,70 zł (wzrost o około 1,8%), dla pociągów pasażerskich 6,91 zł (wzrost o około 1,2%). W przewozach towarowych głównym czynnikiem wpływającym na wielkość przewozów jest koniunktura na ogólnoświatowych ryn-

Średni koszt pociągokilometra za minimalny dostęp do infrastruktury na rozkład jazdy pociągów 2011/2012



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Średni koszt pociągokilometra za minimalny dostęp do infrastruktury PKP PLK w latach 2000-2012



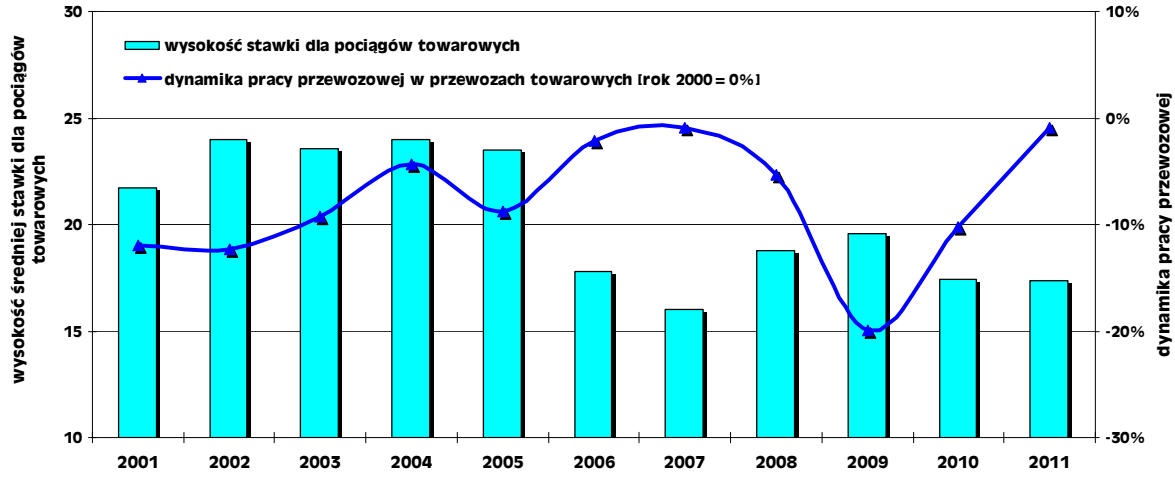
/Źródło: Opracowania własne UTK/

kach, w tym poziom wymiany handlowej pomiędzy krajami oraz wewnętrzne zapotrzebowanie na przewozy towarów masowych np. węgla lub kruszyw. W przewozach towarowych, w latach 2006 i 2007 nastąpił dynamiczny wzrost przewozów przy jednoczesnym spadku wysokości stawek, ale spowodowany był głównie dużym wzrostem wymiany handlowej (wzrost przewozów w komunikacji międzynarodowej wyniósł blisko 16%). Pomimo utrzymania opłat na podobnym poziomie nieprzekraczającym 20 złotych za kilometr, w latach 2008-2009 nastąpił spadek przewozów spowodowany ogólnoświatowym kryzysem gospodarczym.

W latach 2010–2011 dynamiczny wzrost przewozów to głównie zasługa zapotrzebowania na kruszywa, piasek, żwir generowany przez liczne inwestycje infrastrukturalne. W przewozach towarowych najbliższe lata mogą przynieść nieznaczny spadek wolumenu masy towarowej. Od kilku lat widać wyraźną tendencję spadku zapotrzebowania na przewozy węgla koleją. Najbliższe lata to również mniejsza liczba inwestycji w infrastrukturę drogową i kolejową, a co za tym idzie spadek przewozów towarów wykorzystywanych podczas ich budowy. Należy zaznaczyć, że pomimo braku znaczącej korelacji wysokości stawek i wolumenu przewozów w ujęciu rocznym lub kilkuletnim, w dłuższej perspektywie czasu spadek cen za dostęp może spowodować wzrost znaczenia i udziału transportu kolejowego względem pozostałych gałęzi transportu.

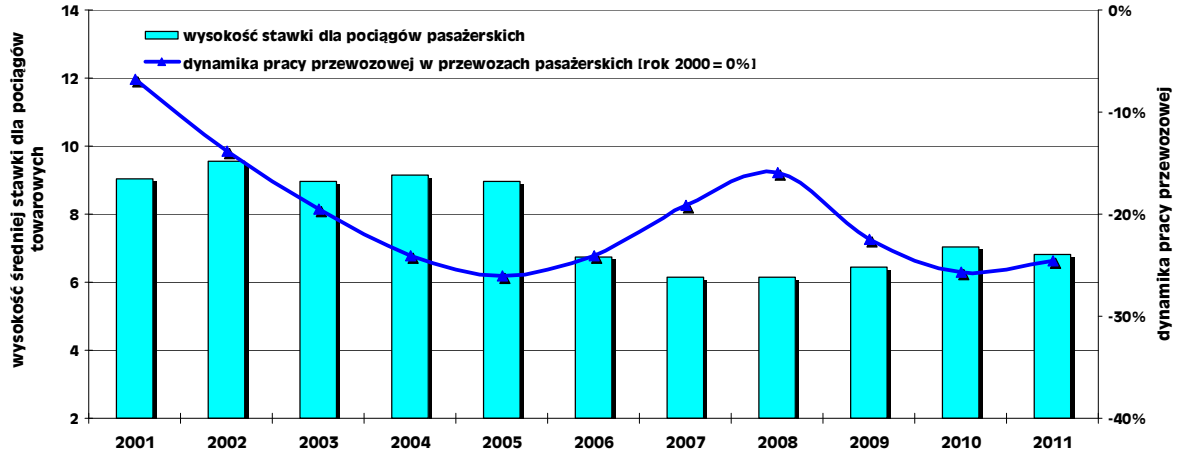
W przewozach pasażerskich spadek wielkości przewozów, mający miejsce do połowy ubiegłego dziesięciole-

Wysokość stawek za dostęp do infrastruktury na tle dynamiki przewozów towarowych w latach 2001-2011



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Wysokość stawek za dostęp do infrastruktury na tle dynamiki przewozów pasażerskich w latach 2001-2011



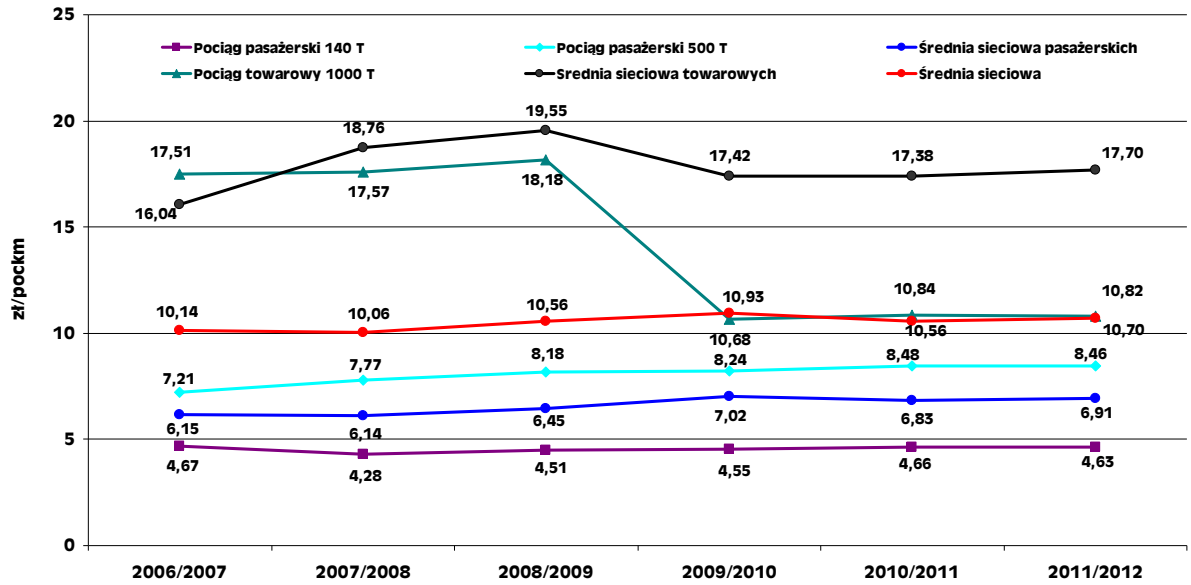
/Źródło: Opracowania własne UTK/

cia, to w głównej mierze efekt rozwoju transportu indywidualnego. Najważniejszymi czynnikami wpływającymi na wolumen przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym to głównie czynniki ekonomiczne, w tym między innymi rozwój gospodarki, poziom stopy bezrobocia, czy wysokość cen paliw.

Zgodnie z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przez zarządcę przy uwzględnieniu kosztów jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozu pociągami. Zarządca pomniejsza wysokość łącznego planowanego kosztu udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym o przewidywane nakłady na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzące z budżetu państwa, jednostek samorządu terytorialnego i Funduszu Kolejowego. Planowany na 2011 rok całkowity koszt udostępniania infrastruktury kolejowej zarządca PKP PLK pomniejszył o przewidywaną dotację w wysokości około 1,070 mld zł, w tym 1,029 mld zł na minimalny dostęp do infrastruktury i 41,35 mln zł dla usług dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, pochodzącą z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego.

W 2011 roku, względem roku poprzedniego, nastąpił spadek o 3,39% (z 10,93 na 10,56 zł/pockm), średniego kosztu pociągokilometra za minimalny dostęp do infrastruktury zarządcy PKP PLK. Średnia stawka dostępu do infrastruktury zmalała dla pociągów pasażerskich o 2,71 % (z 7,02 do 6,83 zł/pockm), a dla pociągów towarowych o 0,23 % (z 17,42 na 17,38 zł/pockm).

Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na sieci PKP PLK w latach 2007–2012

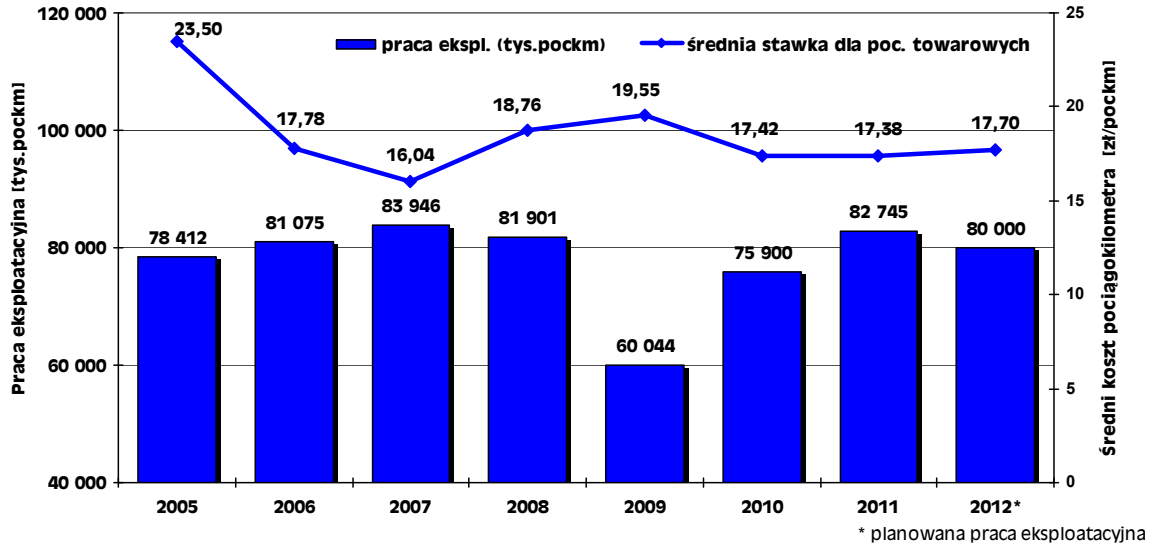


/Źródło: Opracowania własne UTK/

W 2011 roku zarządca PKP PLK S.A. przyznał, analogicznie jak w roku poprzednim, 25% ulgę w stawkach dla pociągów realizujących przewozy intermodalne. Zasady udzielania przedmiotowej ulgi określone zostały w „Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na rozkład jazdy pociągów 2010/2011". Należy zaznaczyć, że ulga była udzielona wyłącznie w przypadku realizacji przewozów w zwartych składach całopociągowych, w których wszystkie wagony były ładowne. Przejazd w składzie pociągu choćby jednego wagonu próżnego wykluczał możliwość udzielenia przez zarządcę ulgi przewoźnikowi. Z tego powodu uzyskanie przez przewoźników ulgi dla części pociągów intermodalnych zostało mocno ograniczone. W „Regulaminie na rozkład jazdy 2011/2012" zarządca zmienił zasady przyznawania ulgi dopuszczając udzielenie jej także dla zwartych składów całopociągowych realizujących przewozy intermodalne, w których występowały wagony próżne przystosowane do realizacji przewozów jednostek intermodalnych. Ulga udzielana jest od opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury w części przypadającej na wagony z jednostkami intermodalnymi.

Poniżej przedstawiono kształtowanie się średniego kosztu pociągokilometra na sieci zarządcy PKP PLK dla pociągów pasażerskich i towarowych, na tle długości udostępnionych tras w latach 2005–2011 oraz planów na rok 2012.

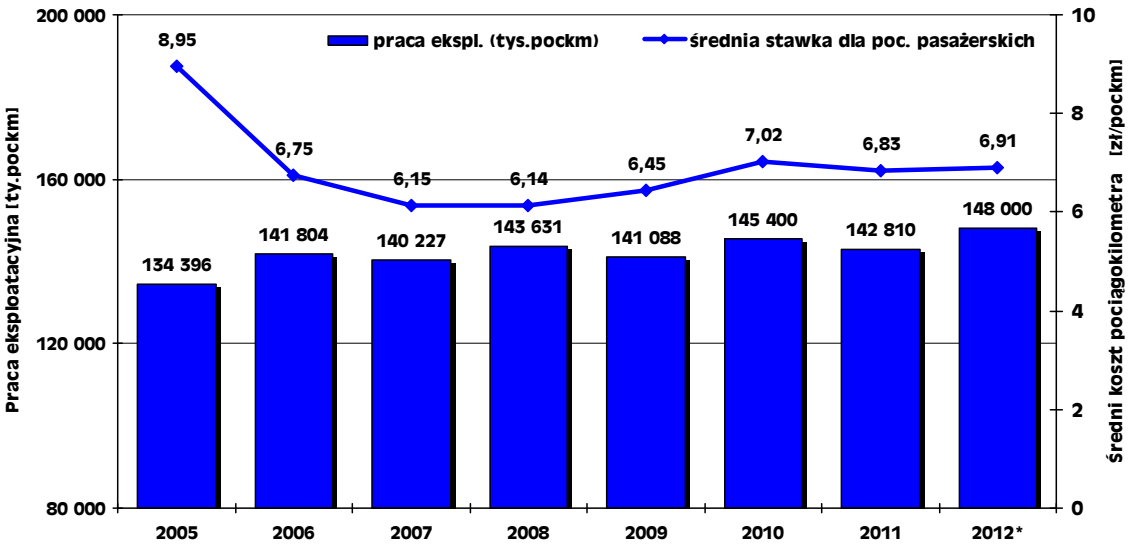
Średni koszt pociągokilometra na tle długości udostępnionych tras dla pociągów towarowych na sieci PKP PLK w latach 2005–2011



* planowana praca eksploatacyjna

/Źródło: Opracowania własne UTK/

Średni koszt pociągokilometra na tle długości udostępnionych tras dla pociągów pasażerskich na sieci PKP PLK w latach 2005–2011



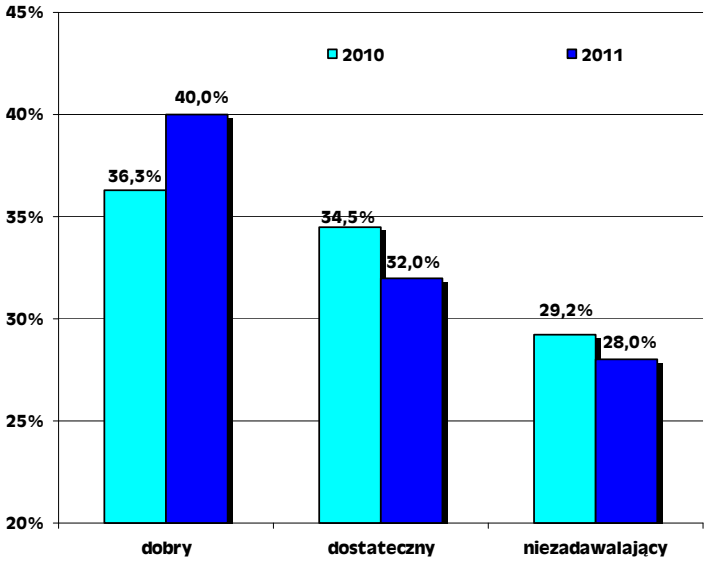
* planowana praca eksploatacyjna

/Źródło: Opracowania własne UTK/

Ocena jakości polskiej infrastruktury kolejowej

W dalszym ciągu stan polskiej infrastruktury liniowej jest niezadowalający. Na koniec 2011 roku zaledwie 40% linii znajdowało się w stanie dobrym, względem 36,3% w 2010 roku. Pozostała część linii wymagała przeprowadzenia bieżących napraw lub kompleksowej modernizacji. Około 32% linii, 2,5% mniej niż w 2010 roku, znajdowało się w stanie dostatecznym, a 28% w stanie niezadowalającym (1,2% mniej). Niestety jakość infrastruktury przekłada się bezpośrednio na prędkość przewozową pociągów pasażerskich i towarowych, która obecnie jest dużo niższa niż w większości krajów europejskich. W 2011 roku w przewozach towarowych średnia prędkość handlowa na liniach wszystkich zarządców wynosiła 25 km/h. Do oceny jakości infrastruktury (stanu technicznego torów) przyjęto trzy kryteria. Jakość „dobra" oznacza linie kolejowe eksploatowane z założonymi parametrami eksploatacyjnymi wymagające jedynie robót konserwacyjnych. Jako jakość „dostateczną" uważa się eksploatowane linie kolejowe ze zmniejszonymi parametrami eksploatacyjnymi, np.: obniżonymi prędkościami rozkładowymi, wprowadzonymi punktowymi ograniczeniami prędkości, wymagających oprócz robót konserwacyjnych dla utrzymania parametrów eksploatacyjnych, napraw bieżących, polegających na wymianie uszkodzonych elementów toru. Jako „niezadowalające" traktowane są linie o znacznie ograniczonych parametrach np.: o niskich prędkościach rozkładowych, znacznych ograniczeniach prędkości lub obniżonych dopuszczalnych naciskach osi, kwalifikujące się do kompleksowej wymiany nawierzchni.

Stan i jakość infrastruktury kolejowej PKP PLK



/Źródło: Opracowania własne UTK/

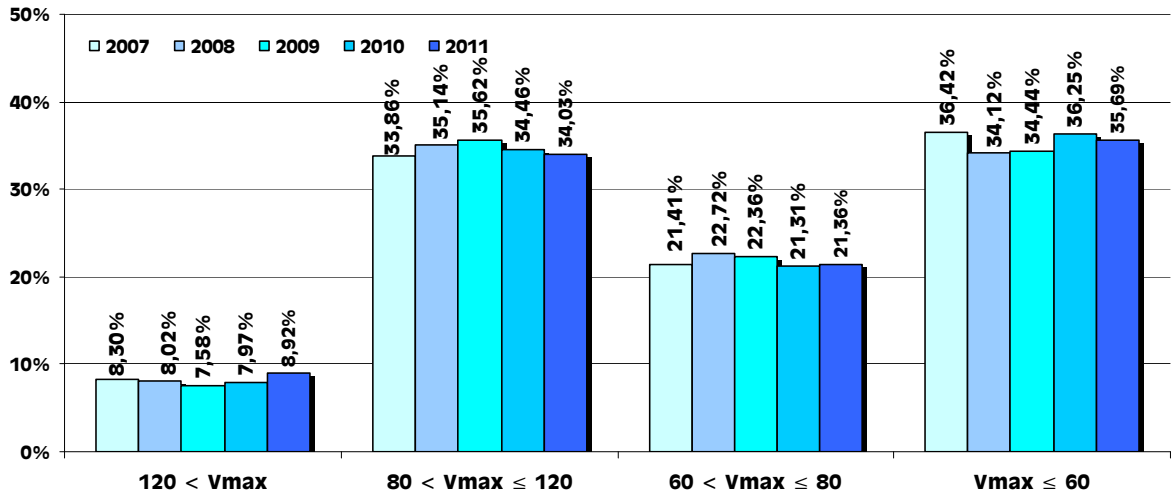
Na koniec 2011 roku blisko 9% linii, o 1% więcej niż przed rokiem, dostosowanych było do realizacji przewozów powyżej 120 km/h. Spadła długość linii na których dopuszczalna prędkość nie przekraczała 60 km/h, z 36,2% do 35,7%. Nieznacznie zwiększyła się natomiast długość linii, na których prędkość przewozowa wynosiła w przedziale 60-80 km/h. W 2011 roku ich udział wyniósł 21,4%, względem 21,3% w 2010 roku. Udział linii kolejowych posiadających dopuszczalną prędkość mieszczącą się w przedziale 80–120 km/h, wyniósł 34%.

W 2011 roku o 3,5% zwiększył się udział linii kolejowych o dopuszczalnym nacisku osi powyżej 221 kN (kilonewtonów) – większej lub równej 22,5 tony na oś. Na koniec roku stanowiły ponad 45%. Udział linii o dopuszczalnym nacisku do 200 kN na oś nieznacznie spadł i wyniósł 26,1%, około 2% mniej niż w roku poprzednim. Najniższy udział stanowiły linie o nacisku pomiędzy 210 a 221 kN – 12,2%.

W 2011 roku ze względu na dynamiczny wzrost przewozów towarowych, głównie ciężkich składów z surowcami, znacząco wzrósł udział linii których obciążenie roczne przewozami było wyższe niż 25 mln ton na rok. Linie te stanowiły 17,4%, o 4,3% więcej niż w 2010 roku. W dalszym ciągu najwyższy udział stanowią linie kolejowe, na których obciążenie przewozami nie przekraczało 3 mln ton w ciągu roku. Stanowiły one podobnie jak w latach poprzednich około 34%. Należy przyjąć, że na tych liniach maksymalna liczba pociągów nie przekraczała 3-4 par w ciągu doby. Świadczy to o bardzo dużych rezerwach i niskim poziomie wykorzystania polskiej infrastruktury kolejowej.

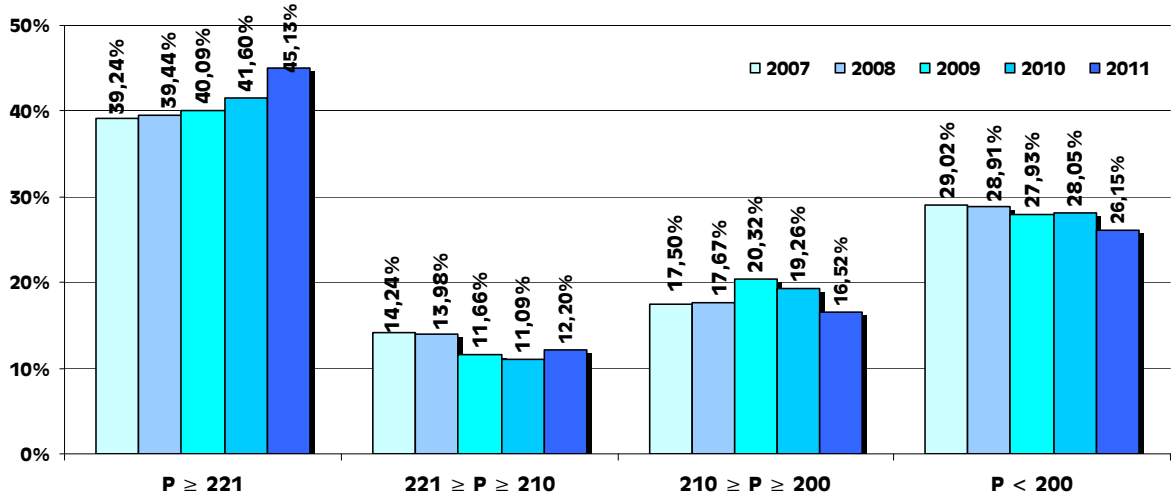
W dalszym ciągu polska infrastruktura kolejowa nie umożliwia realizacji przewozów z prędkością przekraczającą 160 km/h. Zaledwie 9% stanowią linie na których prędkość przewozowa oscyluje na poziomie 120-160 km/h. Obecnie trwają prace polegające na przystosowaniu wy-

Udział długości linii kolejowych wg dopuszczalnych prędkości maksymalnych



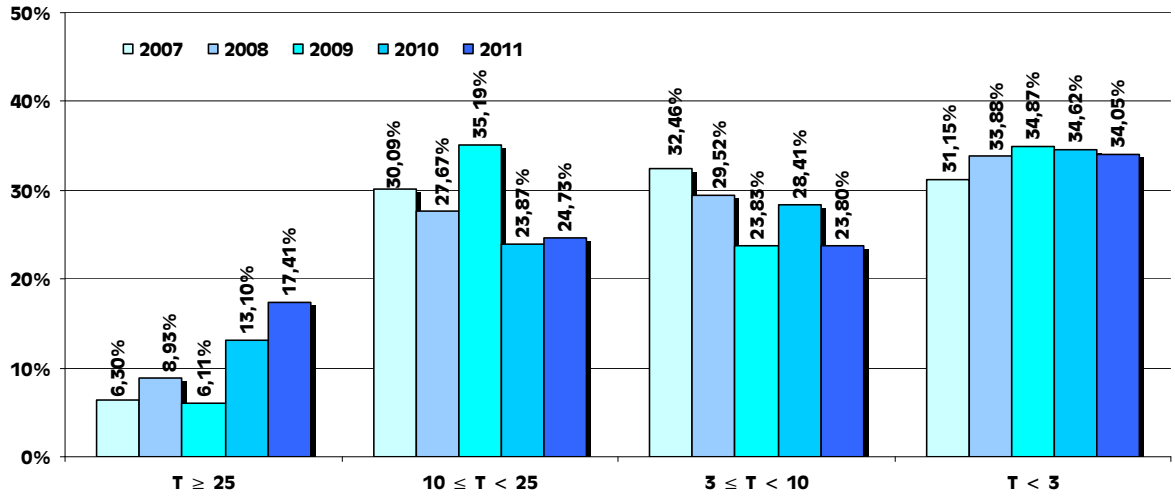
/Źródło: Opracowania własne UTK/

Udział długości linii kolejowych wg dopuszczalnego nacisku osi



/Źródło: Opracowania własne UTK/

Udział długości linii kolejowych wg średniego rocznego obciążenia przewozami



/Źródło: Opracowania własne UTK/

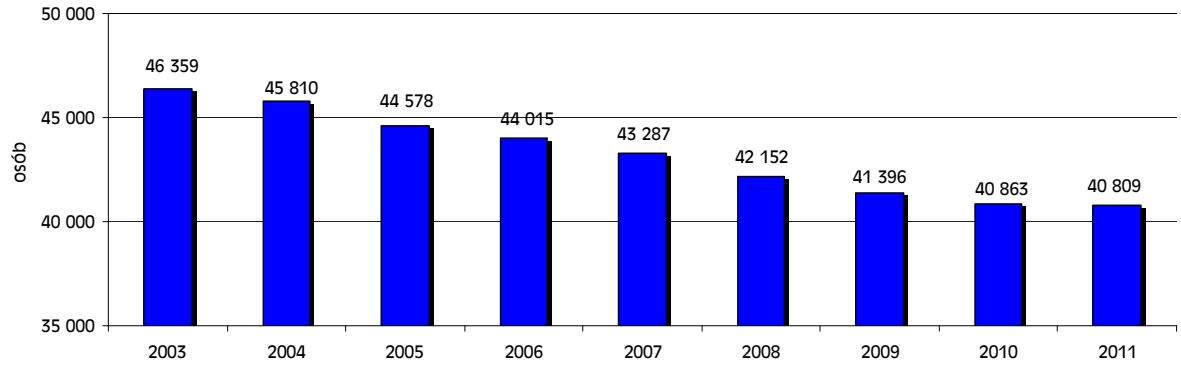
branych odcinków linii do prędkości przewozowej przekraczającej 160km/h. Zgodnie z planami zarządcy infrastruktury PKP PLK na wybranych odcinkach Centralnej Magistrali Kolejowej, a docelowo na całej linii (do 2015 roku) dla pociągów pasażerskich zostanie podniesiona prędkość maksymalna do poziomu 200-220 km/h. Wymaga to między innymi likwidacji wszystkich przejazdów w poziomie szyn oraz wdrożenia systemu ERTMS (Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym). W dalszym ciągu stan infrastruktury punktowej, w tym terminali z dostępem dla transportu kolejowego jest niezadowalający. Polskie terminale znacząco odbiegają od infrastruktury europejskiej, głównie pod względem wielkości placów składowych, magazynów i przepustowości. Nie bez znaczenia pozostaje ich stan techniczny, niska jakość nawierzchni płyt terminali i placów składowych, sprzętu przeładunkowego oraz dróg dojazdowych. Obecnie większość terminali wymaga natychmiastowej rozbudowy, modernizacji i unowocześnienia, w tym w zakresie transportu kolejowego np. rozbudowy układu torowego za i wyładunkowego umożliwiającego obsługę składów całopociągowych o długości 600 metrów. Mankamentem wpływającym znacząco na wolumen przewozów kolejowych jest również brak wystarczającej liczby krajowych i regionalnych centrów logistycznych z dostępem dla kolei, kilku - kilkunastu zlokalizowanych w obrębie największych ośrodków aglomeracyjnych. Powoduje to w chwili obecnej znaczne rozproszenie potoku transportowanych ładunków, a co za tym idzie utrudnia możliwości ich pozyskania przez kolej (np. uruchamianie stałych połączeń całopociągowych). Niskie parametry techniczne oraz brak specjalistycznego wyposażenia infrastruktury punktowej, powodują marginalizację przewozów z wykorzystaniem kolei, w tym przewozów kontenerowych. Transport intermodalny staje się zatem dużo mniej konkurencyjny niż w pozostałych krajach europejskich, gdzie jakość infrastruktury punktowej i liniowej jest znacząco wyższa np.: szybsza obsługa w terminalu, większa prędkość handlowa na linii oraz dużo niższa stawka za dostęp do infrastruktury kolejowej (np. we Francji dwukrotnie).

Wielkość, struktura oraz wskaźniki efektywności rynku kolejowego

W 2011 roku w dalszym ciągu następował powolny proces redukcji zatrudnienia w sektorze zarządców infrastruktury. Na koniec 2011 roku liczba zatrudnionych wyniosła 40 809 osób, o 0,13% mniej niż w 2010 i 12% mniej niż w 2003 roku. Ponad 97% stanowili pracownicy głównego zarządcy infrastruktury PKP PLK (39,6 tysiąca osób).

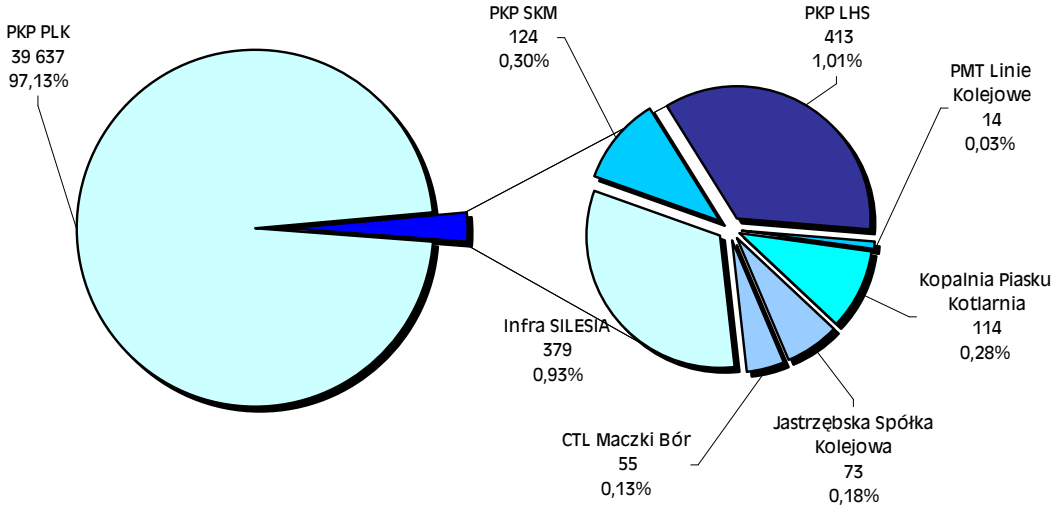
W 2011 roku wraz ze wzrostem wykonanej na sieci pracy eksploatacyjnej zarządcy zanotowali wzrost przychodów z udostępniania infrastruktury kolejowej. W porównaniu z 2010 rokiem, przychody przedsiębiorstw wzrosły o 6,4% (232 miliony złotych). W tym samym okresie koszty operacyjne działalności wzrosły o 11% (blisko

Zatrudnienie - zarządcy infrastruktury w latach 2003-2011



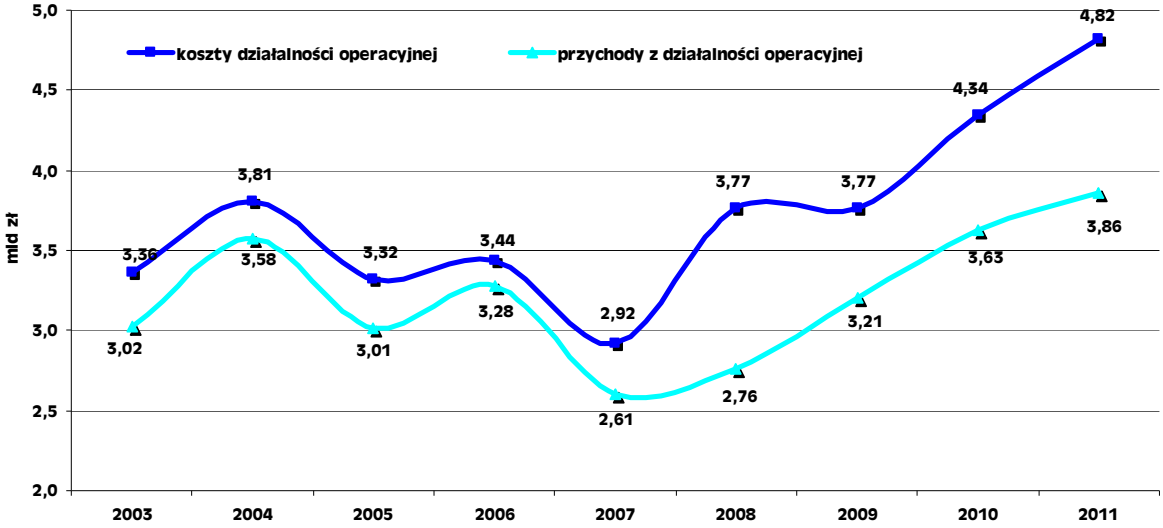
/Źródło: Opracowania własne UTK/

Struktura zatrudnienia wg zarządców infrastruktury w 2011 roku



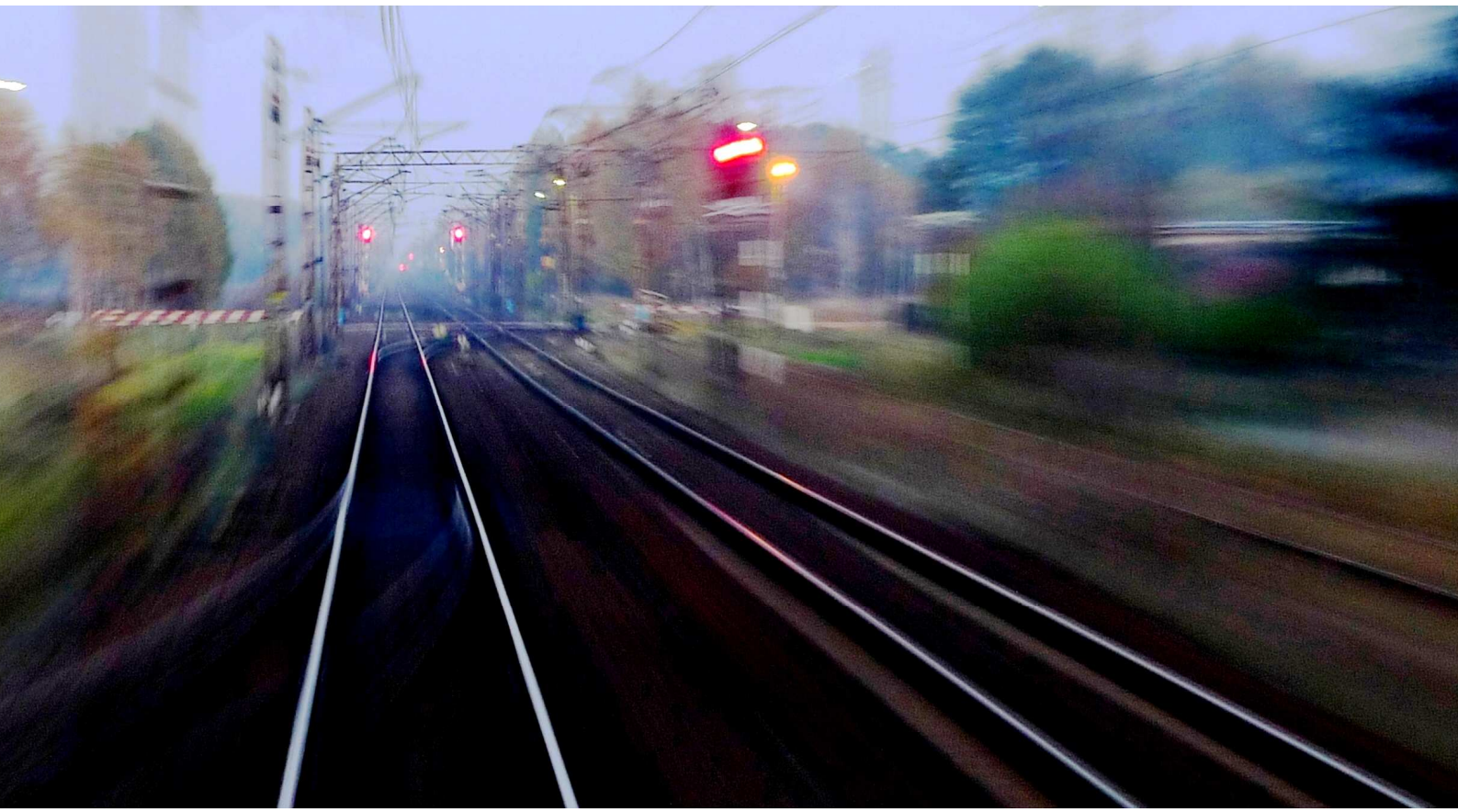
/Źródło: Opracowania własne UTK/

Wyniki działalności zarządców infrastruktury (mld zł) w latach 2003-2011



/Źródło: Opracowania własne UTK/

0,5 mld złotych). W 2011 roku zanotowano nieznaczny wzrost współczynnika charakteryzującego wydajność pracy zarządców infrastruktury, obliczany jako wielkość pracy eksploatacyjnej przypadającej na jednego zatrudnionego. Wielkość tego wskaźnika wzrosła w porównaniu z 2010 rokiem o około 2,3%, głównie dzięki zwiększeniu wykonanej na sieci pracy, przy jednoczesnej dalszej redukcji zatrudnienia. W 2011 roku wzrosła efektywność poszczególnych zarządców infrastruktury i całego segmentu rynku. Poziom przychodów na jednego zatrudnionego zwiększył się z 89 do 95 tysięcy złotych. Biorąc pod uwagę wskaźnik zatrudnienia przypadającego na kilometr eksploatowanej linii należy zaznaczyć, że w dalszym ciągu jest bardzo wysoki. Ogółem wyniósł 1,97 osób na km linii. Najwyższy dotyczył spółek PKP SKM w Trójmieście oraz PMT (3,99 i 4,39 osób/km).



Podsumowanie

Przez ostatnie lata obserwowano spadek roli kolei w polskim systemie transportowym. Kraj, który ze względów geopolitycznych został wyposażony w jedną z najgęstszych sieci kolejowych w Europie przeszedł transformacje systemową, która w naturalny sposób spowodowała szczególnie widoczny w latach dziewięćdziesiątych, dynamiczny spadek udziału kolei względem transportu drogowego. Równolegle obserwowano największy w Europie stopień likwidacji i degradacji infrastruktury kolejowej, w tym w głównej mierze infrastruktury liniowej. Tego typu zjawiska nie sprzyjały wzrostowi znaczenia transportu kolejowego tym bardziej, że odwrotną tendencję obserwowano przez lata w przypadku infrastruktury drogowej. Dynamiczny rozwój tej gałęzi transportu był atrakcyjną alternatywą dla kolei, między innymi z powodu lepszej dostępności, czy możliwości dostarczenia usług w systemie od drzwi do drzwi. Pomimo, że konkurencyjność transportu drogowego nie opierała się zawsze na czynniku ceny, to czynnik funkcjonalności wygrywał. Rozwój gospodarki warunkowany był bowiem transportem szybkim i niezawodnym, podczas gdy transport kolejowy nie zawsze mógł się pochwalić takimi cechami, głównie ze względów jakościowych, niskiej prędkości handlowej i licznych opóźnień wynikających m.in. z przepustowości np. występowania „wąskich gardeł". Kolej traciła zarówno towary jak i pasażerów, marginalizując na przestrzeni lat ten środek transportu.

Na tle dynamiki spadkowej wolumenu przewozów pasażerskich, która miała miejsce w kilku ostatnich latach, optymizmem może napawać fakt, że w 2011 roku zaobserwowano odwrócenie tendencji i nieznaczny – 1% wzrost liczby pasażerów. Na tą tendencję przełożył się w głównej mierze zwiększony ruch regionalny, na krótkie odległości (około 1,4% pasażerów więcej w porównaniu z rokiem poprzednim), co świadczy o tym, że kolej odgrywa coraz ważniejszą rolę w dojazdach do pracy i szkół w aglomeracjach oraz w obrębie dużych miast. Nie bez znaczenia pozostaje też poprawa jakości, punktualności, dostępności oraz intra i intermodalności transportu kolejowego. W aglomeracjach gdzie sprawnie włączono kolej w system komunikacji miejskiej, postawiono na zwiększenie liczby parkingów zlokalizowanych w pobliżu stacji i przystanków kolejowych (w systemie parkuj i jedź) oraz przygotowano ofertę wspólnego biletu łączącego różne formy transpor-

tu. Na uwagę zasługuje również, mający miejsce kolejny rok z rzędu, dynamiczny (11%) wzrost liczby pasażerów w komunikacji międzynarodowej. Należy natomiast zaznaczyć, że w dalszym ciągu udział tego segmentu w całym rynku kolejowym jest nieznaczny. Na koniec 2011 roku, podobnie jak rok wcześniej, wyniósł zaledwie 0,9%. W tym samym okresie przewozy w komunikacji międzywojewódzkiej, mierząc liczbą pasażerów, odnotowały spadek rzędu 1,3%, co odzwierciedla sytuację która miała miejsce w większości krajów europejskich (np. w Niemczech 2% spadek przewozów dalekobieżnych, względem 5% wzrostu przewozów na krótkie odległości w ruchu regionalnym). Spadek przewozów w tym segmencie rynku odbywał się w głównej mierze przy jednoczesnym wzroście przewozów transportem lotniczym oraz indywidualnym samochodowym. Należy zwrócić uwagę, że na dynamikę spadku ogólnej liczby pasażerów w segmencie przewozów na duże odległości, miały wpływ liczne prace modernizacyjne infrastruktury kolejowej, co w znacznym stopniu przełożyło się na wydłużenie czasów przejazdu pomiędzy największymi miastami w Polsce. W Polsce przy obecnej strukturze, kolej musi postawić na atrakcyjną ofertę cenową oraz dużo wyższą jakość usług, w tym na bardzo ważny czynnik jakim jest punktualność.

Pomimo spadku znaczenia kolei w przewozach na duże odległości, tendencja wzrostowa ogólnego wolumenu mająca miejsce w 2011 roku, powinna zostać podtrzymana. Na koniec 2012 roku liczba pasażerów, względem roku poprzedniego może zwiększyć się nawet o 10 mln (około 4-5%) i wynieść 275 milionów. Wzrost wykonanej pracy przewozowej może być nieznacznie niższy niż w 2011 roku i wynieść około 1%.

Z roku na rok zauważalna jest poprawa jakości obsługi pasażerów w ruchu kolejowym. Począwszy od 2010 roku zmieniła się rola Prezesa UTK, który nie jest wyłącznie regulatorem rynku, ale stoi również na straży przestrzegania praw pasażerów w ruchu kolejowym. Z inicjatywy Prezesa UTK podejmowane są działania zmierzające w sposób pośredni i bezpośredni do poprawy bezpieczeństwa i jakości świadczonych przez przewoźników usług przewozowych. Prowadzone są na szeroką skalę przedsięwzięcia zmierzające do poprawy obsługi pasażerów z niepełnosprawnością oraz o ograniczonych możliwościach poruszania się. W zakres tych działań wpisuje się powołany w 2011 roku Zespół ds. Osób z Niepełnosprawnością, który w swych uprawnieniach posiada możliwość podejmowania autonomicznych działań. Prace Zespołu obejmowały m. in. egzekucję praw osób niepełnosprawnych oraz poruszały problematykę dostosowania dworców i budowli kolejowych do ich potrzeb. W najbliższym czasie podejmowane będą przez Prezesa UTK dalsze działania celem poszerzenia świadomości wśród pasaże-

rów, co do przysługujących im praw, jak i obowiązków nałożonych na podmioty biorące udział w kolejowym transporcie pasażerskim. Kwestią priorytetową jest zmiana świadomości przewoźników kolejowych i zarządców dworców, tak aby mieli na względzie fakt, że przepisy prawa obowiązujące w krajowym porządku prawnym stanowią jedynie niezbędne do respektowania minimum. Należy bowiem podejmować wszelkie działania usprawniające przewóz pasażerów, jak również zapewniające im najwyższe standardy komfortu, bezpieczeństwa, higieny i obsługi.

W przewozach towarowych, podobnie jak w roku poprzednim, rynek zanotował dynamiczny wzrost wolumenu przewiezionej masy towarowej oraz wykonanej przy jej przewozie pracy. Względem roku poprzedniego wyniósł on odpowiednio 5,9% i 10,5%. W 2010 roku na wzrost przełożyła się głównie zwiększona wymiana handlowa pomiędzy krajami, a co za tym idzie duże zapotrzebowanie na przewozy w komunikacji międzynarodowej. W 2011 roku na całkowity wolumen przewozów koleją oddziaływały głównie przewozy realizowane wewnątrz kraju. Największą, 50% dynamikę zanotowały przewozy minerałów wykorzystywanych podczas realizacji inwestycji infrastrukturalnych, głównie kruszyw, piasku i żwiru. W dalszym ciągu, w odróżnieniu od krajów europejskich, polski transport kolejowy opiera się na przewozach masowych. Najwyższy udział w rynku posiadały przewozy węgla kamiennego, ale jego wolumen od kilku lat dynamicznie spada. Względem roku poprzedniego zmniejszył się o 5,5%, a względem 2006 roku o blisko 34%. W dalszym ciągu i to pomimo dynamicznego wzrostu, udział przewozów towarów wysokoprzetworzonych w rynku jest nieznaczny. Na uwagę zasługuje natomiast dynamiczny, ponad 30%, wzrost wolumenu przewozów intermodalnych. W 2011 roku przetransportowano rekordową liczbę jednostek ładunkowych, łącznie blisko 500 tysięcy sztuk, ponad 40% więcej niż w roku poprzednim. Udział tego segmentu rynku w przewozach kolejowych (mierząc wykonaną pracą przewozową) wzrósł, w porównaniu z 2010 rokiem, o blisko 0,7%, uzyskując łączny wynik równy 4,5%. W tego rodzaju przewozach w dalszym ciągu nie jest wykorzystywany potencjał jakim jest tranzytowe położenie kraju, w tym w głównej mierze w realizacji przewozów wschód-zachód, w tym całych zestawów kołowych oraz naczep i wymiennych nadwozi samochodowych. Spowodowane jest to głównie brakiem specjalistycznego taboru oraz nieprzystosowaną do tego rodzaju przewozów infrastrukturą punktową, w tym przeładunkową na granicy wschodniej. W tym wypadku niezbędne są długoletnie programy równoważenia oraz wsparcia transportu, np. w postaci bezpośrednich dopłat do wykonanego koleją tonokilometra lub przetransportowanej jednostki (pojazdu) w przewozie kombinowanym. Dla rozwoju rynku intermodalnego niezwykle istotne będzie zwiększenie liczby terminali oraz centrów logistycznych z dostępem do infrastruktury kolejowej. W chwili obecnej występują znaczne dysproporcje w różnych regionach Polski, zwłaszcza ich niedostateczna liczba i jakość w województwach Polski wschodniej. W transporcie kolejowym najbliższe lata przyniosą nieznaczną redukcję poziomu przewozów towarowych. Zakończenie realizacji większości projektów infrastrukturalnych (kolejowych i drogowych) przełoży się na znaczący spadek zapotrzebowania na transport towarów masowych wykorzystywanych w budownictwie (np. kruszyw). Tylko w tej grupie towarowej spadek wolumenu masy może wynieść kilkadziesiąt procent. Na koniec 2012 roku, ogólna wielkość rynku może oscylować na poziomie 230 mln ton. Spadek wartości przetransportowanej masy oraz wykonanej pracy przewozowej może wynieść nawet 10%. W związku z powyższym należy podjąć działania zmierzające w kierunku wykorzystywania sieci do realizacji przewozów towarów wysokoprzetworzonych np. w kontenerach, w tym przejęciu części ładunków z transportu drogowego. Jednym ze sposobów osiągnięcia tych celów jest za-

pewnienie długoletniej stabilności i przewidywalności stawkowej za dostęp do infrastruktury liniowej i punktowej. Nie bez znaczenia pozostanie dalsze utrzymanie preferencji dla przewozów intermodalnych, w tym ulgi za dostęp do infrastruktury w wysokości 25%. Ważnym czynnikiem będzie również zwiększenie tempa inwestycji infrastrukturalnych przy szybkim i efektywnym wykorzystaniu środków unijnych. Pomimo spadku ogólnego wolumenu przewozów, rynek intermodalny w dalszym ciągu charakteryzował się będzie znaczną dynamiką wzrostową. Na koniec 2012 roku, względem roku poprzedniego, wzrost może wynieść nawet 30-40%. Według prognoz, przewoźnicy kolejowi mogą przetransportować ponad 600 tysięcy jednostek ładunkowych. Łączna masa przetransportowanych w systemie intermodalnym towarów może się zbliżyć, lub nieznacznie przekroczyć 7 mln ton. Do 2020 roku, biorąc pod uwagę wykonaną pracę przewozową, udział tego segmentu rynku może przekroczyć poziom 10%. Tempo wzrostu w dużej mierze będzie zależeć od podjętych działań wspierających finansowo rozwój przewozów kontenerowych.

Największym problemem mającym istotny wpływ na rozwój polskiego transportu kolejowego jest niezadawalający stan infrastruktury, będący wynikiem wieloletniego niedofinansowania, co w konsekwencji doprowadziło do znaczącej marginalizacji zarówno przewozów pasażerskich, jak i towarowych względem pozostałych gałęzi transportu. Ponadto brak odpowiednich inwestycji taborowych i pogarszający się stan techniczny używanych pojazdów powoduje, że jakość oferowanych usług znacznie odbiega od standardów europejskich. Kolej nie jest w stanie sprawnie konkurować i w większości przypadków przegrywa walkę o klienta. Należy podkreślić, że pomimo nieznacznej poprawy jakości infrastruktury w 2011 roku, w dalszym ciągu 60% linii kolejowych wymaga przeprowadzenia bieżących napraw lub kompleksowej modernizacji. Problemem poza niską jakością, jest również ograniczona przepustowość infrastruktury wynikająca m.in. z zamknięć torowych oraz licznych „wąskich gardeł". W sytuacji gdy znaczna część transportu odbywa się na infrastrukturze o niskiej jakości przekłada się to na prędkość przewozową, która jest znacznie niższa niż w większości krajów europejskich. Średnia prędkość handlowa dla pociągów towarowych nie uległa zmianie i wyniosła na koniec 2011 roku około 25 km/h. Do dalszego rozwoju przewozów przyczynić się może nie tylko modernizacja linii kolejowych poprzez podnoszenie parametrów technicznych (w tym prędkości maksymalnych), ale w głównej mierze likwidacja „wąskich gardeł" infrastrukturalnych np. w obrębie Górnego Śląska. Liczne inwestycje w infrastrukturę kolejową, powinny być uzależnione od rozwoju pozostałych gałęzi transportu w tym: morskiego, drogowego i lotniczego. Nadal słabe powiązania międzygałęziowe mogą być zagrożeniem dla kolei. Należy zapewnić jej intra oraz intermodalność, na poziomie odpowiadającym potrzebom rynku. Długość istniejącej sieci linii kolejowych stawia Polskę w czołówce krajów Unii Europejskiej. Dodatkowo położenie kraju stwarza ogromne szanse na rozwój transportu kolejowego. Zarówno koszty poniesione przez Państwo jak i wysiłki w dobre zagospodarowanie środków unijnych przyniosą zyski i oszczędności zarówno krótkoterminowe (w postaci zwiększonego wolumenu przewozów) oraz długoterminowe (ochrona środowiska naturalnego). W przeciwnym razie, koszty zewnętrzne nieekologicznych gałęzi transportu, z powodzeniem konkurującego obecnie z koleją, będą docelowo ponoszone przez Państwo i społeczeństwo. Koszty te, oprócz czynnika ekologicznego, generowane będą również przez wypadkowość oraz niedostosowanie infrastruktury do przewozu dużych mas towarowych. Kolej jako środek transportu, który zapewnia przewóz pasażerów i towarów wyłącznie na ściśle odkreślonych trasach, jest zawsze silnie zależna od pozostałych gałęzi rynku. Kolej powinna być częścią ogólnej struktury transportu, która zawsze powinna stanowić zespół naczyń połączonych. Taki system możliwy jest do zapewnienia tylko przez skuteczną i efektywną politykę Państwa.

Opracowanie merytoryczne i graficzne:
Wydział Analiz w Departamencie Regulacji Rynku Kolejowego
Urząd Transportu Kolejowego

Fotografie:
Paweł Bedyński
Piotr Cukierski
Andrzej Gibek
Radosław Pacewicz
Piotr Sieczkowski
Łukasz Trzak

Elektroniczna wersja dokumentu dostępna również na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego
www.utk.gov.pl

PRZYJAZNY REGULATOR RYNKU KOLEJOWEGO

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Urząd Transportu Kolejowego
ul. Chałubińskiego 4
00-928 Warszawa

mail: utk@utk.gov.pl
tel. 22 630-18-30
Fax. 22 630-18-90

www.utk.gov.pl
www.pasazer.utk.gov.pl