

dr inż. Adam Marcysiak¹
dr inż. Agata Marcysiak²

Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach
Wydział Nauk Ekonomicznych i Prawnych

Zmiany na rynku przewozów kolejowych w Polsce

Changes on the rail transport market in Poland

Streszczenie: Transport kolejowy stanowi istotny element łańcucha dostaw. Celem opracowania jest ukazanie zakresu zmian, jakie dokonują się na rynku przewozów kolejowych w Polsce. Analizie poddano zarówno rynek przewozów towarowych, jak i uwarunkowania występujące w przewozie osób. W latach 2009-2017 miał miejsce systematyczny wzrost wielkości kolejowych przewozów intermodalnych. Pozytywne zmiany dotyczyły tutaj wszystkich parametrów przewozowych. Analiza zmian na rynku kolejowym w Polsce wykazała w 2017 roku także wzrost wielkości przewiezionych ładunków, jak również pracy przewozowej i eksploatacyjnej. Istotną sferą działalności w transporcie kolejowym jest przewóz osób. W Polsce z usług przewoźników kolejowych skorzystało w 2017 r. 303,6 mln pasażerów. W porównaniu z 2014 rokiem jest to wzrost o ponad 34 miliony podróżnych.

Słowa kluczowe: transport kolejowy, przewóz ładunków, zmiany na rynku, praca przewozowa

Abstract: Rail transport is an important element of the supply chain. The aim of the study is to show the scope of changes that are taking place on the railway transport market in Poland. Both the freight transport market and conditions in the transport of people were analyzed. In 2009-2017 there was a systematic increase in the volume of intermodal rail transport. Positive changes concerned all transport parameters here. The analysis of changes on the rail market in Poland also showed in 2017 an increase in the volume of transported loads, as well as transport and operational work. The transport of people is an important sphere of activity in railway transport. In Poland, 303.6 million passengers used the services of railway carriers in 2017. In comparison with 2014, this is an increase of over 34 million travellers.

Keywords: railway transport, cargo transport, changes on the market, transport work

¹ Adres do korespondencji: Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach, Wydział Nauk Ekonomicznych i Prawnych, ul. Żytnia 17/19, 08-110 Siedlce, e-mail: adam.marcysiak@uph.edu.pl

² Adres do korespondencji: Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach, Wydział Nauk Ekonomicznych i Prawnych, ul. Żytnia 17/19, 08-110 Siedlce, e-mail: agata.marcysiak@uph.edu.pl

Wstęp

Jednym z najważniejszych obszarów działania transportu jest przewóz osób i towarów. Dostawy towarów odbywają się za pomocą różnych środków transportu. Przy ich wyborze bierze się pod uwagę szybkość, częstotliwość, niezawodność, dostęp oraz koszt³. Jeżeli w transporcie najważniejsza jest szybkość, to najlepszym rozwiązaniem będzie transport lotniczy lub drogowy. Jeśli głównym kryterium jest niezawodność i niski koszt, to wyborem godnym rozważenia jest transport kolejowy.

Usługodawca transportowy, który na rzecz firmy świadczy usługę przewozową, ma wpływ na sprawność funkcjonowania należących do niej obiektów w łańcuchu dostaw. Od usługodawcy zależy konkurencyjność firmy oraz popyt na jej produkty. Wybór środka transportu ma duży wpływ na cenę produktów, terminową dostawę do odbiorcy oraz na stan towarów po prze-transportowaniu⁴.

Transport kolejowy jest tą sferą działalności, która w XX wieku przyczyniła się do rozwoju przemysłu, handlu i kształtowania się współczesnych gospodarek. Na początku XXI transport kolejowy znalazł się jednak na etapie, w którym musi konkurować i walczyć o przetrwanie⁵. Udział tej gałęzi transportu w latach 2002-2016 w ogólnej masie przewożonych ładunków zmniejszył się z 21,4% do 12,1%. Presja pojawiła się głównie ze strony transportu drogowego. Jego udział w tym samym okresie zwiększył się z 72,2% do 84,2%⁶.

Przewozy wykonywane transportem kolejowym są zdominowane przez ładunki masowe. Przeważają tutaj tradycyjne towary, takie jak: węgiel, ruda żelaza, zboża, nawozy, wyroby stalowe, materiały budowlane, produkty przetwarzania ropy naftowej. Stanowią one ponad 90% wszystkich ładunków obsługiwanych przez transport kolejowy⁷.

Kwestie związane z prowadzeniem ruchu kolejowego w Polsce reguluje Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. z późniejszymi zmianami o transporcie kolejowym⁸. Według niej działalność gospodarcza polegająca na wykonywaniu przewozów kolejowych podlega licencjonowaniu. Licencja taka jest ważna również na terenie innych państw Unii Europejskiej i wydawana jest bezterminowo. Przedsiębiorca ubiegający się o taką licencję musi posiadać kompetencje zawodowe, wiarygodność finansową oraz dysponować odpowiednim tabo-

³ E. Mendyk, *Ekonomika transportu*, WSL, Poznań 2009, s. 123-134.

⁴ E. Golemska, *Logistyka w gospodarce światowej*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2009, s. 85-94.

⁵ I. Fechner, G. Szyszka (red.), *Logistyka w Polsce, Raport 2015*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2016, s. 41-43.

⁶ *Transport – wyniki działalności 2016*, GUS, Warszawa 2017, s. 46-48.

⁷ J. Najder, *Transport międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2015, s. 66-73.

⁸ *Ustawa o transporcie kolejowym* DzU z 2003 r., nr 86, poz. 789.

rem kolejowym. W Polsce organem wydającym tego typu licencje jest Urząd Transportu Kolejowego. Ponadto zajmuje się on także nadzorem technicznym prowadzonym nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz kwestiami związanymi z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. W lutym 2018 roku aktywne licencje towarowego przewoźnika kolejowego wydane przez UTK posiadały 62 podmioty.

Celem opracowania jest ukazanie zakresu zmian, jakie dokonują się na rynku przewozów kolejowych w Polsce. Analizie poddano zarówno rynek przewozów towarowych, jak i uwarunkowania występujące w przewozie osób. Materiałem wykorzystanym w analizie były dane Głównego Urzędu Statystycznego, zestawienia i sprawozdania przygotowywane przez Urząd Transportu Kolejowego, jak również raporty roczne opracowywane przez Grupę PKP. Przy opracowaniu wyników zastosowano metodę tabelaryczno-opisową z elementami analizy pionowej i poziomej oraz metodę graficzną.

Transport ładunków koleją

Poziom przewozów ładunków mierzony wielkością pracy przewozowej lokuje polski transport kolejowy na drugim miejscu wśród krajów UE za Niemcami, a przed Francją. Polski rynek kolejowych przewozów towarowych różni się od rynków innych krajów w Europie. Obecnie funkcjonuje na nim ponad 60 przewoźników. Mimo że jest on w znacznym stopniu zdywersyfikowany, to udział trzech największych przewoźników - PKP Cargo, DB Cargo Polska i Lotos Kolej w 2015 roku wyniósł łącznie blisko 90%. Dominacja tych spółek zmalała w kolejnym roku do około 80% rynku, a w 2017 posiadały one łącznie już tylko 68% rynku. Wynikało to z faktu pozyskania zleceń na transport ładunków koleją przez mniejsze firmy.

Spółka PKP Cargo jest największym w Polsce, oraz czwartym największym w Unii Europejskiej, operatorem kolejowych przewozów towarowych. Jest ona europejską firmą kolejową notowaną na giełdzie papierów wartościowych. Jej głównym akcjonariuszem pozostaje PKP S.A⁹. Udział PKP Cargo w rynku przewozu towarów koleją w zestawieniu według masy ładunków wynosił w 2017 roku 44,2%. Jeszcze korzystniej przedstawiała się sytuacja pod względem wykonanej pracy przewozowej. Tutaj udział spółki wyniósł 51,4%. Tak mocna pozycja na rynku wynika z tego, iż zapewnia ona profesjonalne zarządzanie zintegrowanym łańcuchem usług logistycznych.

Analizując wielkość masy przewiezionych ładunków można stwierdzić, iż w latach 2010-2011 nastąpił ich wzrost. Dotyczyło to także pracy przewozowej i eksploatacyjnej (tabela 1). Lata 2012-2016 to okres redukcji masy przewiezionych ładunków. Znaczącą poprawę przyniósł dopiero rok 2017.

⁹ Raport roczny Grupy PKP-2016, Warszawa 2017, s. 42-46.

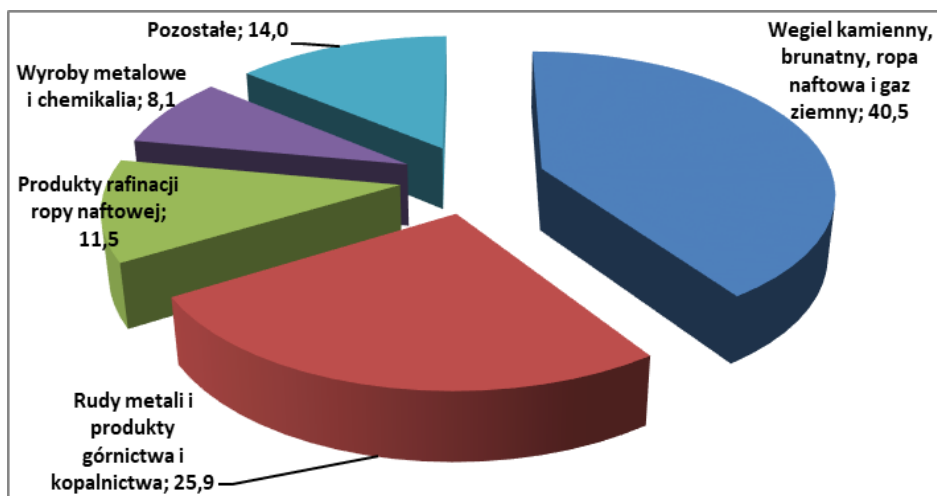
W sposób wyraźny (o około 8%) wzrosła wówczas w porównaniu do roku poprzedniego zarówno wielkość przewiezionych ładunków, jak również praca przewozowa i eksploatacyjna. Pozytywne zmiany w tym zakresie nastąpiły za sprawą korzystnej sytuacji gospodarczej, wzrostu wolumenu produkcji oraz realnego uruchomienia inwestycji infrastrukturalnych w ramach funduszy unijnych z nowej perspektywy finansowej 2014-2020.

Strukturę przewozów kolejną ładunków według grup asortymentowych przedstawia rysunek 1.

Tabela 1. Zmiany w kolejowych przewozach towarów w Polsce w latach 2009-2017

Rok	Masa przewiezionych ładunków [w mln ton]	Praca przewozowa [w mld tkm]	Praca eksploatacyjna [w mln poc-km]
2010	235,3	48,8	71,5
2011	249,2	54,0	79,3
2012	234,3	51,1	74,4
2013	233,2	50,9	74,3
2014	228,9	50,1	74,9
2015	224,8	50,6	74,8
2016	222,2	50,6	74,0
2017	239,9	54,8	80,0

Źródło: obliczenia własne na podstawie: *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2016 roku*. UTK 2017, s. 47-49 oraz zestawienia *Statystyka przewozów towarowych. Dane eksploatacyjne w 2017 roku* dokonanego przez UTK www.utk.gov.pl (dostęp 14.02.2018).



Rys. 1. Udział procentowy poszczególnych grup towarowych wg pracy przewozowej w 2017 r.

Źródło: obliczenia własne na podstawie zestawienia *Statystyka przewozów towarowych. Dane eksploatacyjne w 2017 roku* dokonanego przez UTK www.utk.gov.pl (dostęp 14.02.2018).

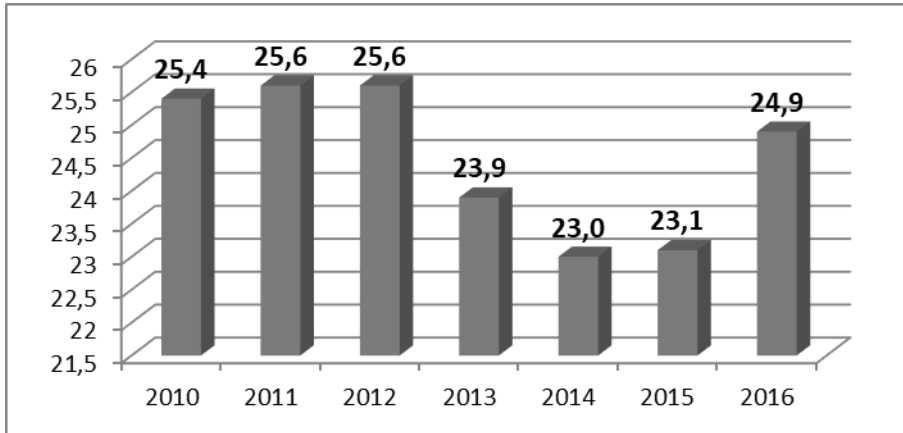
Postępująca zmiana struktury przewozów powodowała, że wielu przewoźników przewoziło lżejsze ładunki, ale na większe odległości. Średnia odległość przewozu jednej tony ładunku zwiększyła się w latach 2016-2017 z 222 km do 229 km. Na rynku nadal dominowały przewozy ładunków takich, jak węgiel kamienny, ropa naftowa, rudy metali oraz produkty górnictwa i kopalnictwa. W 2017 roku łączny ich udział wyniósł 66,4% ogólnej masy przewozowej. Udział węgla kamiennego, jako najczęściej przewożonego surowca, podlega jednak redukcji. W latach 2004-2016 jego przewozy zmniejszyły się o 40,8%. Jest to spowodowane m.in. zmianą struktury zapotrzebowania na surowce energetyczne. Czynnikiem istotnie oddziałującym na przewozy węgla jest zmiana zapotrzebowania na wytwarzanie energii elektrycznej przez elektrownie opalane węglem. Uregulowania prawne dokonujące się w energetyce wymuszają bowiem zastosowanie innych surowców energetycznych.

Zmniejszenie przewozów w 2016 roku widoczne było zarówno w komunikacji krajowej, jak i w międzynarodowej. W ramach komunikacji międzynarodowej zmniejszyły się przewozy ładunków importowanych oraz eksportowanych przy wzroście przewozów ładunków będących w tranzycie. Spadek przewozów w komunikacji międzynarodowej notowano tylko w relacji z portami morskimi, natomiast w przewozach drogą lądową obserwowano niewielki wzrost. W przewozach ładunków eksportowanych największy udział miały przewozy do Niemiec, Czech, na Ukrainę oraz do Austrii, zaś w przewozach ładunków importowanych – z Rosji, Ukrainy oraz z Niemiec, Białorusi i Czech¹⁰.

Ważnym problemem ograniczającym wzrost wielkości przewozów towarowych koleją jest szybkość, z jaką przemieszczają się ładunki. Zmiany średniej prędkości handlowej pociągów towarowych w latach 2010-2016 ukazano na rysunku 2.

Do wyliczenia prędkości handlowej podzielono długości trasy (w kilometrach) przez czas, w jakim ta trasa została przebyta (w godzinach). Wielkość średniorocznej prędkości handlowej podawana przez poszczególnych przewoźników została zindeksowana ich udziałem w rynku obliczonym na podstawie wykonanej pracy przewozowej. W 2014 r. nastąpiło obniżenie prędkości handlowej do 23 km/h. Miało to związek z kumulacją prac modernizacyjnych sieci pod koniec poprzedniej perspektywy budżetowej Unii Europejskiej i powstającymi tu utrudnieniami. W 2015 r. zakończył się okres rozliczeniowy perspektywy 2007-2013. Liczba koniecznych ograniczeń i objazdów zmalała. Rok 2016 przyniósł poprawę średniej prędkości, która jednak wciąż była niższa niż w 2012 r. Niska prędkość handlowa wpływa negatywnie na konkurencyjność transportu kolejowego i sprawia, że wielu operatorów logistycznych wybiera inną gałąź transportu.

¹⁰ *Transport - wyniki działalności 2016*, GUS, Warszawa 2017, s. 49-50.



Rys. 2. Średnia prędkość handlowa pociągów towarowych w latach 2010-2016 w km/h

Źródło: obliczenia własne na podstawie: *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2016 roku* UTK 2017, s.56.

Wzrost znaczenia kolejowych przewozów w transporcie intermodalnym

Funkcjonowanie w ramach transportu intermodalnego pozwala tworzyć nowoczesne łańcuchy transportowe, które łączą dwa lub więcej rodzajów transportu w jeden zwarty system. Transport intermodalny odbywa się w oparciu o terminale stanowiące punkty styku różnych gałęzi transportu¹¹. Przemieszczanie towarów następuje bez zmiany jednostki ładunkowej. Im większa liczba terminali lądowych i lądowo-morskich, tym łatwiejszy jest dostęp do sieci połączeń¹². Terminal intermodalny umożliwia szybkie i bezpieczne dokonanie przeładunku jednostek ładunkowych pomiędzy środkami transportowymi dwóch różnych rodzajów transportu¹³.

Analiza danych wskazuje, iż w latach 2009-2017 miał miejsce systematyczny wzrost wielkości kolejowych przewozów intermodalnych. Pozytywne zmiany dotyczyły wszystkich parametrów przewozowych (tabela 2).

W przypadku przewozów intermodalnych realizowanych koleją rozwój tego segmentu rynku widać również na przykładzie liczby przewoźników świadczących takie usługi. W 2007 roku przewozami intermodalnymi zajmowało się jedynie 6 przewoźników. W 2012 liczba ta wzrosła do 9 podmiotów. W roku 2016 na tym rynku funkcjonowało już 13 przedsiębiorców, a rok później 18. Udział poszczególnych przewoźników był jednak zróżnicowany (rysunek 3).

¹¹ W. Rydzkowski i K. Wojewódzka-Król, *Transport*, PWN, Warszawa 2016, s. 77-84.

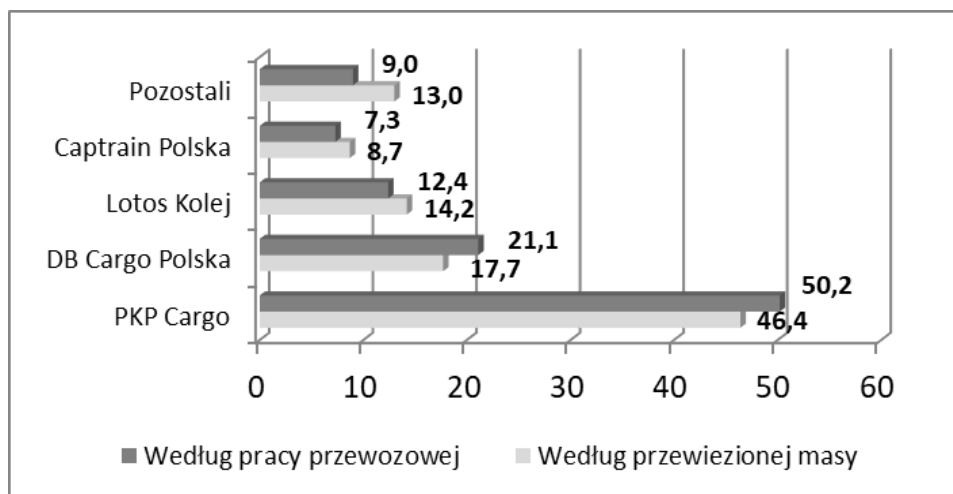
¹² W. Rydzkowski, *Przewozy intermodalne*, ILiM Poznań 2015, s. 80-83.

¹³ J. Stokłosa, *Transport intermodalny. Technologia i organizacja*, Wyższa Szkoła Ekonomii i Innowacji, Lublin 2011, s. 10-17.

Tabela 2. Zmiany w kolejowych przewozach intermodalnych w Polsce w latach 2009-2017

Rok	Masa przewożonych ładunków [w mln ton]	Praca przewozowa [w mld tkm]	Liczba jednostek ładunkowych [w tys. sztuk]	Liczba TEU [w tys. sztuk]
2009	3,3	1,4	267	430
2010	4,4	1,9	345	570
2011	5,9	2,4	489	799
2012	8,1	3,0	645	1054
2013	8,6	3,1	689	1123
2014	9,6	3,4	700	1114
2015	10,4	3,7	745	1152
2016	12,8	4,4	951	1436
2017	14,7	5,4	1081	1667

Źródło: obliczenia własne na podstawie: *Przewozy intermodalne w 2017 roku*, Raport UTK Warszawa 2018.



Rys. 3. Udział procentowy przewoźników w rynku kolejowym przewozów intermodalnych wg masy w 2017 r.

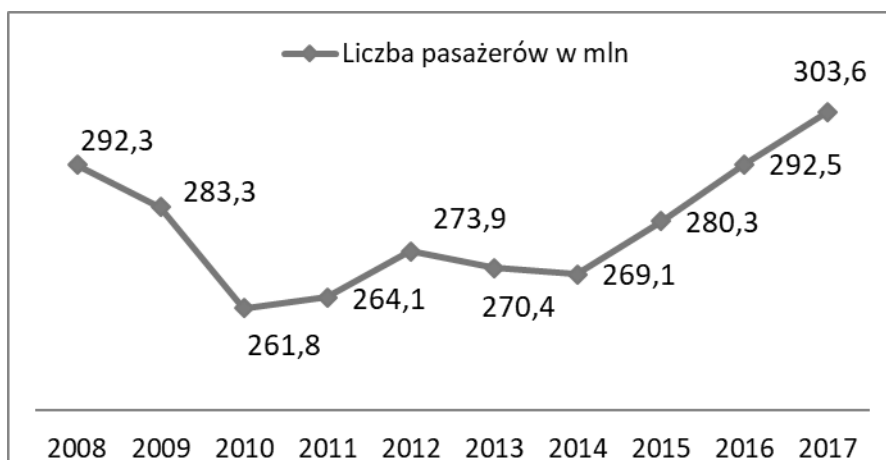
Źródło: obliczenia własne na podstawie: *Przewozy intermodalne w 2017 roku*, Raport UTK, Warszawa 2018.

W 2017 r. przewozy intermodalne na największą skalę pod względem przewiezionej masy i wykonanej pracy przewozowej wykonała spółka PKP Cargo, odpowiednio 46,4% i 50,2% udziału w rynku. Znaczącą pozycję na rynku pod względem wielkości transportu intermodalnego w 2017 r. posiadały również spółki DB Cargo Polska oraz Lotos Kolej. Ich udział w rynku, biorąc pod uwagę przewiezioną masę, wyniósł 17,7% oraz 14,2%. Pod względem wykonanej pracy przewozowej udział tych spółek wyniósł odpowiednio 21,1% i 12,4%. Zwraca

uwagę również rosnący udział w rynku pozostałych spółek. Przewoźnik Captrain Polska na koniec 2017 r. osiągnął 8,7% udziału w przewiezionej masie oraz 7,3% w wykonanej pracy przewozowej.

Uwarunkowania występujące w kolejowym transporcie pasażerów

Kolejną sferą działalności w transporcie kolejowym jest przewóz osób. W Polsce z usług przewoźników kolejowych skorzystało w 2017 r. 303,6 mln pasażerów. Oznacza to kontynuację wzrostu zapoczątkowanego w roku 2015, po spadkach liczby pasażerów w latach 2013 i 2014. W 2017 roku liczba pasażerów wzrosła o ponad 11 milionów, tj. o 3,8% w porównaniu z rokiem poprzednim. Porównanie z 2014 rokiem jest jeszcze korzystniejsze - w tym przypadku wzrost wynosi ponad 34 miliony podróży (rysunek 4).



Rys. 4. Liczba pasażerów przewiezionych transportem kolejowym w latach 2009-2017 [w mln osób]

Źródło: obliczenia własne na podstawie: *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2016 roku*, Raport UTK 2017, s. 15-17 oraz zestawienia *Statystyka przewozów pasażerskich. Przewozy pasażerskie w 2017 roku* dokonanego przez UTK www.utk.gov.pl (dostęp 14.02.2018).

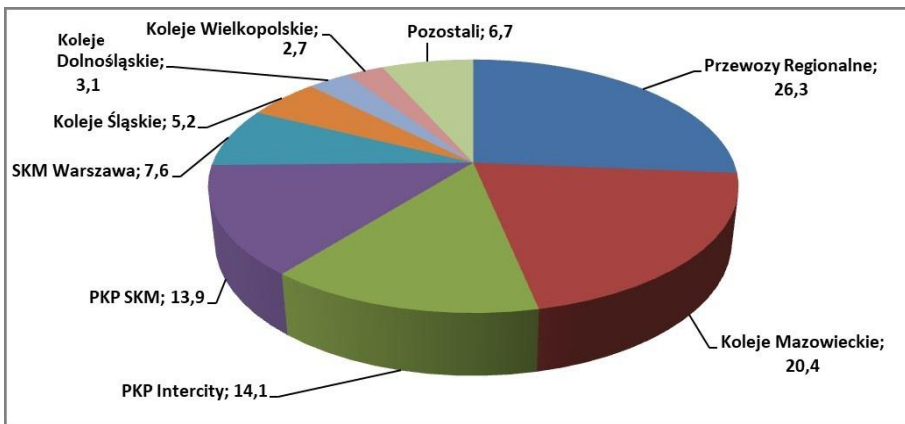
Wynik z 2017 r. jest najlepszy od 2002 roku. Wówczas to z usług kolejowych przewoźników skorzystało 304,1 mln pasażerów. W 2017 r. wykonano pracę przewozową o 5,9% większą niż w roku poprzednim. Wyniosła ona 20,3 mld pasażerokilometrów. Wyraźnie większa dynamika wzrostu pracy przewozowej niż liczby pasażerów świadczy, że największy wzrost wystąpił w przypadku przejazdów dalekobieżnych. i to właśnie one zyskiwały na znaczeniu.

Wielkość przewozów kolejowych wykazuje znaczne zróżnicowanie regionalne. W 2016 r. w województwie mazowieckim odprawiono 101,1 mln

pasażerów. Mimo iż na skutek remontów infrastruktury, po raz pierwszy od wielu lat, nastąpił spadek liczby przewożonych pasażerów o 1,4 mln, to udział tego województwa w rynku przewozów pasażerskich wyniósł 34,6%. Na drugim miejscu w strukturze przewozów znalazło się województwo pomorskie (18,3%). Odprawiono tutaj 53,7 mln pasażerów.

Porównując lata 2015-2016, można zauważyć, że największą skalę wzrostu liczby pasażerów odnotowano w województwie małopolskim. Liczba pasażerów wzrosła tutaj o 5 mln. Wynikało to z uruchomienia na przełomie 2014/2015 roku działalności Kolei Małopolskich. Wzrost przewozów w tym okresie miał miejsce także w województwie dolnośląskim i wielkopolskim (odpowiednio o 3,3 mln oraz 1,8 mln osób).

Zakres wykorzystania kolei w poszczególnych regionach kraju charakteryzuje również liczba przejazdów przypadająca na 1 mieszkańca województwa. W Polsce wielkość tego wskaźnika w 2016 roku wyniosła 7,6 przejazdów na mieszkańca. Najwyższy poziom osiągnął on w województwie pomorskim (23,3), mazowieckim (18,9) i wielkopolskim (8,2). Na czwartym miejscu znalazło się województwo dolnośląskie ze wskaźnikiem 7,7 przejazdów na jednego mieszkańca. Najwyższy poziom tego wskaźnika charakteryzowała województwa posiadające dobrze rozwiniętą sieć kolei aglomeracyjnych i regionalnych. Pasażerowie decydowali się tutaj na transport kolejowy odciążając indywidualny transport samochodami osobowymi. Miało to bezpośredni wpływ na zmniejszenie zjawiska kongestii transportowej.



Rys. 5. Udział przewoźników kolejowych według liczby pasażerów w 2017 roku [w %]

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych pochodzących z zestawienia *Statystyka przewozów pasażerskich. Przewozy pasażerskie w 2017 roku* dokonanej przez UTK www.utk.gov.pl (dostęp 14.02.2018).

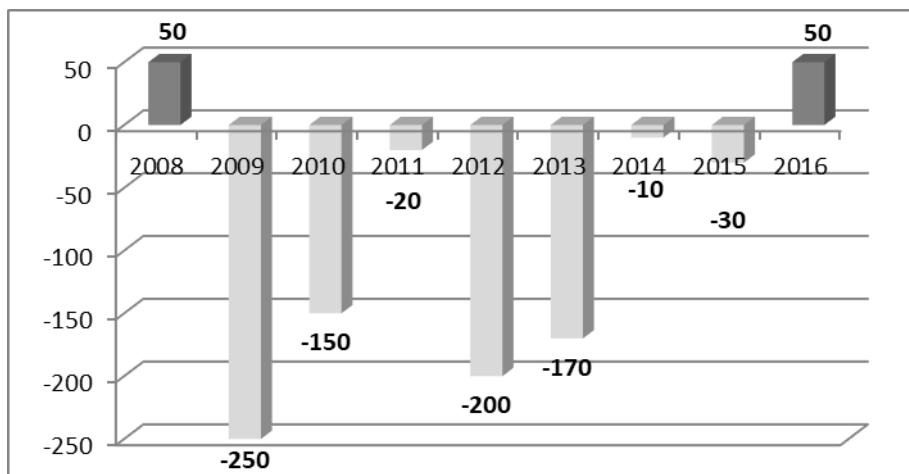
Wśród przewoźników kolejowych pozycję dominującą pod względem liczby przewiezionych pasażerów w roku 2017 posiadała spółka samorządowa Przewozy Regionalne (26,3%). Jej udział w rynku zmniejszył się w stosunku do roku poprzedniego o 0,9 pkt procentowego. Na drugim miejscu w strukturze przewozów znalazły się Koleje Mazowieckie. Ich udział w rynku wyniósł 20,4% (rysunek 5). Także tutaj w stosunku do roku poprzedniego udział zmniejszył się o 0,4 pkt procentowego. Spadek liczby przewiezionych pasażerów obserwowany również w SKM Warszawa oraz WKD dotyczył całej aglomeracji warszawskiej i był związany m.in. z licznymi ograniczeniami w ruchu na niektórych odcinkach spowodowanymi remontami i modernizacją sieci.

Spółką, której udział w strukturze przewozów pasażerów podlegał systematycznym wzrostom, jest PKP Intercity. W latach 2014-2017 zwiększył się on z 9,5 do 14,1%. Liczba przewożonych pasażerów w tym okresie zwiększyła się z 25,5 mln do 42,8 mln. Spółka PKP Intercity to największy polski operator kolejowy, specjalizujący się w krajowych i międzynarodowych przewozach dalekobieżnych. Pociągi PKP Intercity kursują głównie między dużymi miastami oraz dowożą pasażerów do najbardziej popularnych ośrodków turystycznych. Spółka umożliwia również komfortowe podróże do europejskich metropolii. W 2014 roku stan zatrudnienia w Spółce wynosił 7138 osób. Na koniec 2016 roku zatrudnienie wyniosło 7867 osób i było wyższe w porównaniu z rokiem poprzednim o 413 osób. W 2016 roku wzrosła liczba pracowników w grupie 26-35 lat o 258 osób, w grupie do 25 lat o 204 osoby¹⁴. Rekrutacja nowych pracowników jest odpowiedzią Spółki na obniżenie wieku emerytalnego. Stara się ona na bieżąco zapewnić ciągłość wykonywanych działań.

PKP Intercity posiada także dominującą pozycję wśród przewoźników Grupy PKP pod względem pracy przewozowej. Udział spółki w strukturze przewozów wg pracy przewozowej wzrósł z poziomu 44,5% w 2015 roku do 49,4% w 2016 roku. Dominująca pozycja PKP Intercity wynika z faktu, iż jest jedynym przewoźnikiem realizującym w Polsce przez cały rok przewozy dalekobieżne. Średnia odległość przejazdu jednego pasażera w tej spółce wyniosła 245,7 km. Drugą w kolejności spółką pod względem pracy przewozowej okazały się Przewozy Regionalne. Udział w rynku w 2016 roku wyniósł tutaj 22,2%. W Przewozach Regionalnych średnia odległość przejazdu pasażera wyniosła 53,6 km. W sumie te dwie spółki zatrudniały ponad dwie trzecie ogółu pracowników we wszystkich spółkach wykonujących regularne przewozy pasażerskie.

Analizując wielkość uzyskanych przychodów i poniesionych kosztów w kolejowej działalności transportowej można stwierdzić, iż rok 2016 był pierwszym od 2008 roku z dodatnim wynikiem finansowym. Poziom przychodów w 2016 roku o ok. 50 mln przekroczył poziom kosztów (rysunek 6).

¹⁴ *Raport roczny Grupy PKP-2016*, Warszawa 2017, s. 58-61.



Rys. 6. Wynik finansowy działalności przewoźników pasażerskich w latach 2008-2016 [mln zł]

Źródło: obliczenia własne na podstawie: *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2016 roku*, Raport UTK, Warszawa 2017, s. 25.

Wśród przychodów głównym elementem dla przewoźników była sprzedaż biletów. Uzupełnienie przychodów z tego źródła stanowiły również dotacje z budżetu Państwa oraz z samorządów, przeznaczone na świadczenie usług publicznych oraz na pokrycie deficytu z tytułu przyznawania ulg ustawowych.

Do kosztów ponoszonych przez przewoźników można zaliczyć koszty dostępu do infrastruktury kolejowej oraz wydatki na energię elektryczną lub paliwo. Koszty udostępnienia tras przez zarządców infrastruktury w 2016 roku wyniosły 1,13 mld zł. Stanowiły one 20,6% kosztów działalności przewoźników pasażerskich. Całkowite koszty paliw i energii wyniosły 800 mln zł (14,6% ogółu kosztów). W skład pozostałych kosztów wchodziły między innymi koszty wynagrodzeń pracowników, utrzymania budynków i budowli oraz zakupu i remontów taboru.

Bariery hamujące rozwój rynku usług kolejowych

Zakres czynników hamujących rozwój rynku usług kolejowych jest różnicowany. W obszarze kolejowych przewozów towarowych, a wśród nich także przewozów intermodalnych, brak jest realnego działania w kierunku stworzenia równych warunków konkurencji z transportem drogowym¹⁵. Oferowana od kilku lat tzw. ulga intermodalna nie spełnia w pełni oczekiwań przewoźników. Wynika to z faktu, iż ogłaszana jest co roku, w zależności od bieżących finansowych możliwości spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Skuteczność

¹⁵ W. Rydzkowski, op. cit., s. 70-76.

tej ulgi zależy bowiem od jej przewidywalności. Właściwym działaniem jest określenie jej skali i wysokości z co najmniej 5-letnim wyprzedzeniem. W 2016 r. PLK uzyskały dofinansowanie w postaci ulgi intermodalnej wynoszącej 29 mln zł. W porównaniu do 2015 roku była ona wyższa o 4,7 mln zł.

Negatywnie wśród przewoźników działających na rynku przewozów kolejowych oceniane są także działania w zakresie obniżki wysokich kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej. Kształtujące się na względnie niskim poziomie ceny paliw nie sprzyjają bowiem równym zasadom konkurencji z transportem samochodowym. Brak jest, oczekiwanego przez środowisko transportowe, wieloletniego, spójnego programu rozwoju transportu intermodalnego w Polsce. Dokumentu takiego nie zastąpią bowiem środki unijne przyznane na wsparcie transportu intermodalnego na lata 2014-2020 w wysokości 1 mld zł (w poprzedniej perspektywie była to kwota 500 mln). Oczekiwanym działaniem ze strony administracji państwowej jest budowa sprawnej i efektywnej sieci transportowej z optymalną prędkością handlową oraz sprzyjanie lokalizacji terminali przeładunkowych wpływających na rozwój regionów. Należy uwzględnić w pełnym zakresie potrzeby o charakterze publicznym i kryteria makroekonomiczne i na tej podstawie budować system transportowy.

Opóźnień i zaniedbań, jakie powstały w zakresie modernizacyjnym na polskiej kolei nie jest też w stanie nadrobić realizowany obecnie przez PKP PLK wieloletni program inwestycyjny, mający na celu poprawę efektywności operacji przeładunkowych i zwiększenie przepustowości infrastruktury kolejowej w rejonach przygranicznych. Jego budżet wynosi ok. 250 mln zł. Problem ten jest o tyle istotny, że przez wschodnie przejścia graniczne i terminale przeładunkowe prowadzi kontenerowy Nowy Jedwabny Szlak. Stanowi on bowiem dla przewoźników ogromne szanse rozwoju. Bez właściwej przepustowości i infrastruktury nadzieje te mogą okazać się jednak nie w pełni możliwe do realizacji.

Głównym problemem operatorów kolejowych realizujących przewozy towarowe i intermodalne są prace modernizacyjne prowadzone na sieci przez Polskie Linie Kolejowe. Ich konieczność jest zrozumiała, natomiast skoncentrowanie ich na kilku newralgicznych liniach kolejowych powoduje konieczność kosztownych objazdów. W pierwszym półroczu 2016 r. liczba zamknięć o charakterze planowanym wynosiła 22 610, a nieplanowanym – 32 258. Gorszy okazał się jeszcze rok 2017 r. (25 045 zamknięć planowanych i 32 862 – nieplanowanych). Taka sytuacja sprawia, iż koszty transportu towarów realizowane objazdami rosną.

Nadal, mimo wielu planów i obietnic, nie udało się zrównać warunków konkurencji międzygałęziowej pomiędzy transportem kolejowym a drogowym. Przy istniejących uwarunkowaniach wyjazd ciężarówką z portu jest łatwiejszy i logistycznie bardziej sprawny niż przejazd koleją. Sytuacji nie poprawia także remont na jednej z najbardziej obciążonych linii – E20 – po której realizowane są m.in. transporty intermodalne z i do Chin w ramach korytarza Wschód –

Zachód. Prace torowe w rejonie Małaszewicz ograniczają przepustowość przejścia nawet o 30%. Dzieje się to przy braku zapewnienia przez zarządcę (PLK) przejść alternatywnych. Mimo iż w perspektywie długookresowej modernizacja sieci kolejowej z pewnością przyniesie korzyści, to jednak w średnim okresie może stanowić duże utrudnienie.

Powstawanie problemów z przepustowością dotyczy także obsługi terminali zlokalizowanych w portach Trójmiasta. Plany rozbudowy terminala DCT Gdańsk wskazują, że za kilka lat wielkość przeładunków osiągnie tutaj ponad 4 mln TEU. Już dzisiaj przy wykorzystaniu dwóch terminali kontenerowych w Gdyni dodatkowe 4-5 mln TEU rocznie od strony morza nie stanowi większego wyzwania. Problem pojawia się z przepustowością trójmiejskich portów od strony lądu. Chodzi tu głównie o efektywną obsługę wzrastającego wolumenu towarów w ruchu lądowym zarówno w transporcie drogowym, jak i kolejowym. Rozwiązaniem tej sytuacji może okazać się budowa przez spółkę PCC intermodalnego suchego portu Intermodal Container Yard (ICY) w Zajączkowie Tczewskim. Zakończenie pierwszego etapu planowane jest w 2020 r., a zakończenie całej inwestycji i oficjalne otwarcie w 2022 r. Docelowo terminal obsługiwać ma ok. 50% ruchu kolejowego do i z trójmiejskich terminali morskich i ok. 20% ruchu drogowego generowanego przez porty Trójmiasta¹⁶. Pozwoliłoby to w przyszłości pozyskać wielu skandynawskich operatorów zainteresowanych przewozami na trasie północ – południe Europy. Inwestycja ta wzmocniłaby realne funkcjonowanie korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk.

Podsumowanie

Jednym z podstawowych powodów utraty przez kolej pozycji konkurencyjnej na europejskim rynku transportowym stały się problemy wynikające z zasady terytorialności. Obowiązujące w kolejnych państwach różne systemy zasilania, sygnalizacji, sterowania ruchem ograniczają interoperacyjność w transporcie kolejowym. System deregulacji i liberalizacji rynku kolejowego ma na celu stworzenie warunków do swobodnego świadczenia usług kolejowych.

Lista czynników hamujących rozwój transportu kolejowego jest obszerna. Należą do nich wysokie koszty dostępu do infrastruktury kolejowej, brak przewidywalnej i stabilnej polityki stymulującej tę gałąź transportu, stan infrastruktury kolejowej w rejonach przygranicznych. Na poprawę konkurencyjnej pozycji kolei nie wpływa także zakres realizowanych prac modernizacyjnych w infrastrukturze liniowej i punktowej. Jazda objazdami wiąże się bowiem ze wzrostem kosztów transportu i pogorszeniem punktualności.

¹⁶ D. Stefański, *Intermodalny suchy port*, TSL Biznes nr 9/2017, s. 40-41.

Analiza wielkości przewozów na rynku kolejowym w Polsce wykazała także aspekty pozytywne. W 2017 roku w zakresie przewozów towarowych nastąpiła znacząca poprawa. W sposób wyraźny (o około 8%) wzrosła wówczas w porównaniu do roku poprzedniego zarówno wielkość przewiezionych ładunków, jak również praca przewozowa i eksploatacyjna. Średnia odległość przewozu jednej tony ładunku zwiększyła się w latach 2016-2017 z 222 km do 229 km. W latach 2009-2017 miał miejsce systematyczny wzrost wielkości kolejowych przewozów intermodalnych. Pozytywne zmiany dotyczyły tutaj wszystkich parametrów przewozowych. Liczba przewoźników działających na tym rynku w latach 2007-2017 potroiła się.

Istotną sferą działalności w transporcie kolejowym jest przewóz osób. W Polsce z usług przewoźników kolejowych skorzystało w 2017 r. 303,6 mln pasażerów. W porównaniu z 2014 rokiem jest to wzrost o ponad 34 miliony podróży. Dominującą pozycję wśród przewoźników Grupy PKP pod względem pracy przewozowej zajmuje spółka PKP Intercity. Liczba przewożonych pasażerów w latach 2014-2017 zwiększyła się tutaj z 25,5 mln do 42,8 mln. Średnia odległość przejazdu jednego pasażera w tej spółce wyniosła ponad 245 km. Dzięki takim, ukazany tutaj, dokonaniom transport kolejowy ma szansę stać się w przyszłości znaczącym operatorem logistycznym w przewozach osób i ładunków.

Bibliografia

- Fechner I., Szyszka G. (red.), *Logistyka w Polsce, Raport 2015*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2016.
- Gołomska E., *Logistyka w gospodarce światowej*, Wydawnictwo C.H. Beck, 2009.
- Mendyk E., *Ekonomika transportu*, WSL, Poznań 2009.
- Najder J., *Transport międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2015.
- Raport roczny Grupy PKP-2016*, Warszawa 2017.
- Rydzkowski W., *Przewozy intermodalne*, ILiM Poznań 2015,
- Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K., *Transport*, PWN, Warszawa 2016.
- Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2016 roku*, Raport UTK, Warszawa 2017
- Statystyka przewozów pasażerskich. Przewozy pasażerskie w 2017 roku* UTK, www.utk.gov.pl (dostęp 14.02.2018).
- Stefański D., *Intermodalny suchy port*, TSL Biznes nr 9/2017.
- Stokłosa J., *Transport intermodalny. Technologia i organizacja*, Wyższa Szkoła Ekonomii i Innowacji. Lublin 2011.
- Transport – wyniki działalności 2016*, GUS, Warszawa 2017.
- Ustawa o transporcie kolejowym* Dz.U. z 2003 r., nr 86, poz. 789.