

Koleje europejskie w 2001 r. w statystyce UIC

W 2001 r. doszło do kolejnego dużego zmniejszenia kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce. Już kolejny rok z rzędu przewozy te zmniejszyły się o prawie 10%. Co gorsze, nie widać nawet końca tej, bezprecedensowej w dziejach polskich kolei, tendencji spadkowej. Od 1989 r. przewozy te zmniejszyły się ponad dwukrotnie. Kontrastuje to z tendencjami rozwojowymi tego sektora gospodarki w krajach Unii Europejskiej, do której aspirujemy i chcemy realizować jej wspólną politykę transportową. W krajach UE przewozy zwiększyły się o 0,3%, ale po doliczeniu krajów kandydackich wynik jest ujemny i wynosi 0,6%.

Rok 2001 nie był dobry dla transportu na świecie. Niewątpliwym wpływem na to miała ogólnoswiatowa dekonjunkcja gospodarcza osłabiająca popyt na usługi transportowe. Jednak kolejowe przewozy pasażerskie w krajach Unii Europejskiej nadal wykazują tendencję wzrostową, aczkolwiek w 2001 r. w stosunku do 2000 r. liczba pasażerów zwiększyła się o 0,6% do 5315 mln, a całkowita praca przewozowa o 0,3% do 283 146 mln pasażerokilometrów. W 1999 r. i 2000 r. wskaźniki te wynosiły odpowiednio 1,8% i 2,7%. O ile jednak w latach 1999–2000 tendencje wzrostowe zanotowały wszystkie kraje UE poza Portugalią, to w latach 2000–2001 jednoznaczne tendencje wzrostowe zanotowano tylko we Francji, Hiszpanii, Danii i Belgii. Brak wzrostu liczby pasażerów zanotowano w Wielkiej Brytanii, przy spadku pracy przewozowej liczonej w milionach pasażerokilometrów o 0,7% w stosunku do roku poprzedniego. Jest to wyraźna zadyszka prywatnych operatorów brytyjskich niezwykle wysoko subsydiowanych z budżetu państwa (ponad 1 mld funtów rocznie), a wykazujących w poprzednich latach kilkuprocentowe roczne zwiększenie liczby pasażerów. Czy wpływ na to miały kłopoty z utrzymaniem w stanie sprawności technicznej brytyjskiej infrastruktury kolejowej, czy jest to już nasycenie rynku pokażą najbliższe lata. Faktem jest, że oferta kolei brytyjskich nie budzi zachwytu pasażerów, a punktual-

ność pociągów Intercity spadła w 2001 r. do 50%. Obecnie rząd brytyjski przygotowuje pakiet inwestycyjny na najbliższe 10 lat z dotacją budżetową w wysokości 33,5 mld funtów. Ma to umożliwić zwiększenie przewozów pasażerskich w ciągu najbliższych 10 lat o 40–50%. W pozostałych krajach UE przewozy pasażerskiej zmniejszyły się minimalnie w granicach do 1,6%.

Bardzo dobry wynik zanotowano w kategorii przewozów pociągami dużej prędkości – nastąpił wzrost aż o 7,8%. Decydujący wpływ na to miało otwarcie francuskiej linii TGV Meditarréene, ale najbliższe lata także będą obfitować w nie mniejszej rangi otwarcia nowych linii.

Gorsze wyniki zanotowano w transporcie towarowym. Po bardzo dobrym 2000 r. przyszedł znacznie gorszy 2001 r. Zarówno w ilości przewożonych ładunków, jak i w wykonanej pracy przewozowej w miliardach tonokilometrów zanotowano prawie 3,5% spadek. Kontrastuje to z okresem porównawczym 2000/1999, gdy zanotowano wzrosty tych wskaźników – 4,5 i 5,9%. W tym sektorze przewozów dekonjunkcja gospodarcza w 2001 r. była najsilniej odczuwana. Nie lepiej było też w Stanach Zjednoczonych – zanotowano minimalny wzrost przewozów o 1%, ale wyniki kolei amerykańskich z I kwartału tego roku są już znacznie gorsze – notowane są kilkuprocentowe spadki w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku.

Koleje polskie – co roku kolejny krok w dół

O ile koleje Unii Europejskiej wykazują ogólny stabilny rozwój, to sytuacja kolei w Polsce budzi coraz większy niepokój. Coraz bardziej zmniejszające się przewozy kolejowe zarówno pasażerskie, jak i towarowe trudno wytłumaczyć obecnym kryzysem gospodarczym. Tak duże zmniejszenie liczby przewożonych pasażerów i towarów nie ma żadnego odbicia w zmniejszeniu produkcji przemysłowej, ani w zwiększeniu bezrobocia. Trudno znaleźć też winnego po stronie krajowych przewoźników – kolejne restrukturyzacje przedsiębiorstwa PKP, wynikające z programów rządowych, nie wpłynęły na poprawę sytuacji, a zdaniem członków Sejmowej Komisji Infrastruktury jeszcze pogorszyły jego kondycję finansową.

W 2001 r. koleje w Polsce odnotowały zmniejszenie przewozów o 8,8% do wielkości 266,3 mln pasażerów. W pracy przewozowej, liczonej w pasażerokilometrach, spadek wyniósł tylko 7,6% do wielkości 18 208 mln. Wynika z tego, że przewozy InterCity i międzyregionalne, mimo że stanowią około 30% rynku, ciągle trzymają się mocno. W samej tylko relacji Łódź – Warszawa nastąpiło zwiększenie liczby pasażerów o ponad 50%. Świadczy to o tym, że popyt w tym segmencie usług jest ciągle bardzo wysoki, mimo pogarszającej się oferty przewozowej. Warto więc dbać, aby nie spadał. Niestety przykład zamiany pociągu Kraków – Łódź ze względów oszczędnościowych (?) na zespoły trakcyjne znane z tras podmiejskich, który wywołał nieprzychylną reakcję podróżnych, także w postaci rezygnacji z tej oferty, nie wróży nic dobrego.

Od 1990 do 2001 r. podróże koleją w Polsce uległy zmniejszeniu o 64%. W tym samym czasie kolejowe prze-

Koleje w krajach UE i kandydackich w statystyce

Kraj	Kolej	Przewozy pasażerskie						Przewozy towarowe						Długość linii krajowych [km]
		2001 [mln pas.]	2001/ /2000 [%]	2000/ 1999 [%]	2001 [mln pas.km]	2001/ /2000 [%]	2000/ /1999 [%]	2001 [mln t]	2001/ /2000 [%]	2000/ /1999 [%]	2001 [mln tkm]	2001/ /2000 [%]	2000/ /1999 [%]	
Kraje Unii Europejskiej														
Niemcy	DB AG	1701,3	-0,7	2,5	73 925	-0,1	2,1	277,0	-3,6	2,9	74 449	-3,1	7,4	36 558
Francja	SNCF	874,3	1,5	6,7	71 531	2,4	5,5	126,3	-10,9	3,7	50 396	-8,0	3,8	32 515
Wielka Brytania	-	961,0	0,0	6,1	38 700	-1,5	7,4	95,4	3,0	5,2	19 200	4,9	12,6	17 167
Hiszpania	RENFE	486,8	6,6	4,5	19 190	3,5	2,2	25,2	-0,4	2,0	11 666	1,1	1,0	12 310
Portugalia	CP	146,1	-1,7	-2,1	3 692	0,5	-7,3	9,1	0,4	-2,4	2 138	-2,1	0,2	2 814
Luksemburg	CFL	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	17,0	-7,2	5,2	585	-7,4	5,3	274
Holandia	NS.NV/Railion	288,9	2,9	-6,9	12 814	-6,1	3,0	24,6	-3,2	9,2	3 834	0,4	7,6	2 802
Belgia	SNCB/NMBS	160,3	4,6	4,1	8037	3,9	5,5	57,0	-6,9	3,6	7 080	-7,7	3,8	3 471
Włochy	FS	474,2	-3,2	2,7	46 675	-1,0	0,8	77,5	-2,6	7,8	21 763	-4,6	6,0	16 178
Szwecja	SJ	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	5,9	b.d.	b.d.	4,3	9 946
Dania	DSB	155,3	1,4	2,6	5 501	3,5	3,4	7,2	-9,2	8,3	2 068	-2,1	11,3	2 047
Finlandia	VR	55,0	0,4	3,0	3 282	-0,8	-0,3	41,7	3,0	1,3	9 857	-2,5	3,6	5 854
Austria	ÖBB	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	86,4	2,0	8,6	17 387	1,6	10,0	5 683
Irlandia	CIE	34,3	9,0	0,9	b.d.	b.d.	b.d.	2,6	-3,2	-5,5	516	6,2	-5,9	1 915
Grecja	CH	b.d.	b.d.	-0,9	b.d.	b.d.	7,2	b.d.	b.d.	1,5	b.d.	b.d.	46,0	2 299
Kraje kandydujące do UE														
Polska	PKP	266,3	-8,8	-10,1	18 208	-7,6	-8,4	165,7	-10,6	0,1	47 656	-11,8	-1,9	22 580
Czechy	CD	188,3	3,1	4,3	7 262	-0,1	4,8	87,4	-2,0	8,6	16 558	-3,8	4,6	9 365
Słowacja	ZSR	63,5	-3,0	-3,8	2 809	-2,9	-2,7	53,6	-1,1	10,3	10 930	-2,7	13,9	3 662
Węgry	MAV	125,6	4,5	3,2	7 261	4,5	3,2	43,4	0,4	0,2	7 367	-4,6	4,6	7 784
Słowenia	SZ	14,5	-3,5	9,1	713	1,6	-2,7	13,6	-0,6	4,9	2 600	-0,6	1,8	1 202
Litwa	LG	7,7	-12,9	-23,2	533	-12,8	-18,0	29,2	-5,0	8,3	7 741	-13,2	13,6	1 905
Łotwa	LDZ	21,0	10,7	-26,8	706	-1,4	-27,2	37,2	4,0	9,6	14 179	6,5	9,0	2 331
Estonia	EVR	5,5	-24,6	7,5	183	-30,1	8,7	39,0	-2,0	6,4	8 222	5,6	10,9	968
Bułgaria	BDZ	41,8	-16,4	-5,8	2 989	-13,9	-9,1	19,3	-8,5	0,0	4 904	-11,4	4,5	4 320
Rumunia	CFR	113,7	-3,2	-9,2	10 966	-5,7	-5,5	71,7	0,5	13,6	15 902	-2,6	11,4	11 364

Źródło: UIC

wozy pasażerskie w krajach Unii Europejskiej zwiększały się średnio po kilka procent rocznie, co jest zmartwieniem Komisji Europejskiej, gdyż są to za małe wielkości, aby utrzymać odpowiednio wysoki udział kolei w rosnącym rynku przewozów pasażerskich. Udział ten w tym czasie zmniejszył się z 6,4 do 6%. Wspólnie wytyczona europejska polityka transportowa zakłada znaczne zwiększenie tych przewozów. Od 2004 r. polityka ta będzie obowiązywać także Polskę.

Nie lepiej wygląda sytuacja w przewozach towarowych. Po dobrym 2000 r., który dawał nadzieję na stabilizację w tym segmencie transportu, wyniki 2001 r. stanowią powrót do tendencji spadkowych. Ilość przewiezionych towarów w milionach ton zmniejszyła się o 10,6%, a praca przewozowa wyrażona w brutto tonokilometrach – o 11,8%, czyli znacznie więcej niż średnia w krajach Unii Europejskiej.

Wyniki Polski rzutują na uśrednione wyniki dla grupy państw kandydujących do UE, gdyż stanowimy 50% jej potencjału przewozowego. Przewozy zarówno pasażerskie, jak i towarowe wykazały w całej grupie tendencje spadkowe. Ale dobre wyniki, a nawet w niektórych przypadkach lepsze od średniej krajów, wykazują zrestrukturyzowane i odłużone koleje czeskie i węgierskie. Dotyczy to zwłaszcza przewozów pasażerskich. To dobre prognozy dla pogoni tych krajów za standardami UE.

Na pocieszenie pozostaje nam fakt, że są jeszcze koleje o gorszych wynikach. Nadal nie mogą sobie poradzić ze swoimi kolejami Litwa i Estonia. W tym ostatnim kraju rekordowy spadek przewozów pasażerskich wynika zapewne z prywatyzacji – sieć kolejowa należy obecnie do przewoźnika towarowego.

Wnioski

Postępujące zmniejszenie przewozów kolejowych w Polsce staje się coraz większym problemem gospodarczym. Udział transportu drogowego, a więc droższego od kolejowego, po

uwzględnieniu kosztów zewnętrznych, rośnie. Nie jest to obojętne dla konkurencyjności naszej gospodarki. W tym przypadku idziemy prosto pod prąd wspólnej unijnej polityce transportowej – polityki, która będziemy musieli już wkrótce realizować. Zrozumiałe jest, że przy obecnym kryzysie gospodarczym, gdy prognozowany przyrost PKB oscyluje w granicach wielkości błędu statystycznego, trudno przezorsować nakłady na rozwój kolejnictwa, zwłaszcza w obliczu bardziej medialnych programów budowy autostrad. Ale zatrzymanie degradacji polskich kolei zaczyna być potrzebą chwili. Nie rozwiążą tego problemu żadne pomysły prywatyzacyjne. Prywatny inwestor nie będzie dokładał do przewozów pasażerskich w zastępstwie budżetu. Jeżeli uwzględnić konieczność inwestycji odtworzeniowych dla taboru, to realne subwencje dla samorządów do przewozów regionalnych powinny wynosić prawie 2 mld zł rocznie, nie uwzględniając przewozów międzyregionalnych, których przyszłość wymaga rozwiązania. Pilna jest sprawa opracowania ustawy o transporcie publicznym zgodna z przygotowanym rozporządzeniem UE w tym zakresie. Bez określenia źródeł i zasad finansowania transportu regionalnego nie ma mowy o rozwoju tego segmentu przewozów i wchodzenia nowych operatorów na rynek kolejowy.

Uważane za dochodowe przewozy towarowe też nie będą konkurencyjne w stosunku do przewozów drogowych, jeżeli opłaty za dostęp do zdegradowanej infrastruktury kolejowej będą kilka razy wyższe niż w UE. Sumy 4 mld zł potrzebnej na pilne prace przy naprawie zniszczonych 7 tys. km linii kolejowych nie pokryją dochody z przewozów towarowych, nie wspominając już o modernizacji linii do standardów unijnych. Po wydzieleniu infrastruktury kolejowej w oddzielną spółkę, jej status w zakresie finansowania rozwoju został zrównany z siecią drogową, a więc odpowiedzialność za nią przejęło państwo – na razie bez efektów. □

II Międzynarodowa Konferencja Naukowa

Telematyka Systemów Transportowych – 2002

Katowice – Ustroń, 7–9 listopada 2002 r.

Informacje:

Instytut Transportu

Politechnika Śląska

Katowice, ul. Krasińskiego 8

tel./fax (32) 255 21 79 ■ e-mail: tst@zeus.polsl.gliwice.pl ■ www.zeus.polsl.gliwice.pl/~tst