

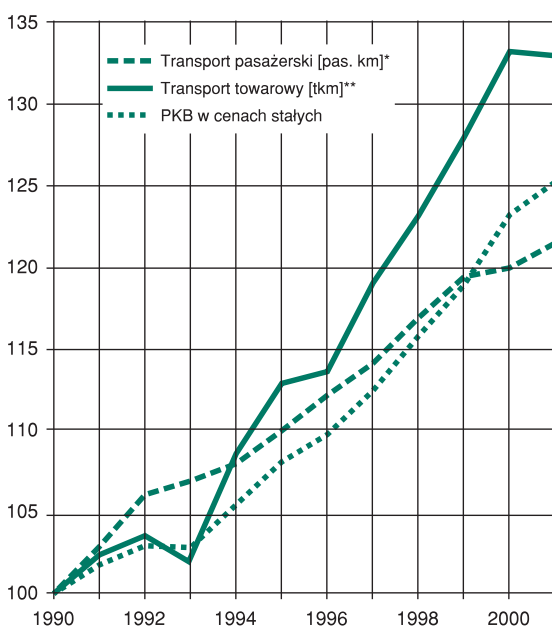
Jan Raczyński

Transport w Unii Europejskiej po rozszerzeniu – bilans otwarcia

Wejście Polski do Unii Europejskiej jest okazją do dokonania porównań stanu naszych polskich kolei z kolejami innych państwa Unii. Polskie koleje należą do największych w Unii, przede wszystkim pod względem długości sieci, ale ich udział w wielkości przewozów jest już znacznie mniejszy i w ostatnich 10 latach zmniejsza się w tempie zagrażającym konkurencyjności naszej gospodarki. Kolej ciągle bowiem należy do najtańszych środków transportu.

Transport w Unii Europejskiej odgrywa dużą rolę w gospodarce stanowiąc 10% produktu brutto (PKB). Udział wydatków gospodarstw domowych na transport wynosi około 14% ich budżetów, przy czym około 20% udział w nich mają wydatki na transport zbiorowy.

W 2001 r. w Unii w transporcie było zatrudnionych 7 mln osób. Transport ładunków osiągnął 3102 mld tkm a przewóz pasażerów – 4834 mld pkm. Zapotrzebowanie na transport w ostatnich kilkunastu latach zwiększało się średnio rocznie o 2,7% w przewozie ładunków i 1,7% w przewozach pasażerskich (rys. 1). Wiązało się to z szybkim rozwojem gospodarczym, w którym zapotrzebowanie na transport jest silnie skorelowane ze wzrostem produktu krajowego brutto. W ostatnich latach ta niezbyt korzystna korelacja została złagodzona, do czego zapewne przyczyniła



* Samochody osobowe, autobusy i autokary, tramwaj i metro, koleje, samoloty.

** Drogowy, kolejowy, wodny śródlądowy, rurociągowy, morski.

Rys. 1. Wzrost zapotrzebowania na transport w Unii Europejskiej w latach 1990–2001 [1]

się szeroko rozumiana polityka transportowa i zwiększający się udział nowych technologii w gospodarce.

Transport pociąga za sobą także inne koszty, tzw. zewnętrzne. W 2001 r. na drogach Unii zginęło prawie 40 tys. osób, ale w wypadkach kolejowych tylko 70 pasażerów. Jednocześnie transport miał 29% udział w zanieczyszczeniu środowiska dwutlenkiem węgla, ale prawie w całości (24%) od ruchu drogowego. W emisji tlenków azotu transport zaznaczył swój udział w wysokości 65% (drogowy 49%).

Według szacunków udział kolei nowych państw w Unii będzie wynosił we wskaźnikach ilościowych do 20%, ale ze względu na konieczność doganiania najbardziej rozwiniętych państw Unii rola transportu będzie w nowych państwach szczególnie duża.

Infrastruktura kolejowa

Unia Europejska to światowa potęga kolejowa. Koleje Unii (23 państwa; Malta i Cypr kolei nie mają) pod względem długości stanowią około 20% światowej sieci kolejowej (tabl. 1). Europejskie koleje wyróżniają się jednak znacznie spośród kolei z innych kontynentów pod względem nowoczesności oraz dużego udziału linii zelektryfikowanych i wielotorowych.

Tablica 1

Koleje Unii Europejskiej na tle kolei na świecie [1, 2]

		Unia Europejska	Świat	Udział kolei Unii [%]
Długość linii	[tys. km]	197,3	930	21
Linie zelektryfikowane	[tys. km]	97,7	239	41
	[%]	50	26	
Linie 2- i więcej i torowe	[tys. km]	69,1	187	37
	[%]	35	20	

Zasadnicza część sieci kolejowej w Unii Europejskiej jest zbudowana według wspólnych standardów dla toru szerokości 1435 mm. Standardy te są określone w kartach UIC. Inne szerokości torów sieci głównej to:

- 1520 mm (Litwa, Łotwa, Estonia, a także niektóre linie w Polsce i w Słowacji) według standardów OSŽD;
- 1668 mm (Hiszpania i Portugalia);
- 1600 mm (Irlandia);
- 1524 mm (Finlandia).

Sieć kolejowa Europy jest wykorzystywana bardzo intensywnie zarówno w ruchu towarowym, jak i pasażerskim. Stawia to duże wymagania w zakresie budowy i utrzymania i linii kolejowych. Dla porównania koleje w Stanach Zjednoczonych to prawie w całości jednotorowe i nieelektryfikowane linie wykorzystywane zasadniczo tylko do ruchu towarowego. Udział kolejowych przewozów pasażerskich na rynku transportowym wynosi tam ułamek procenta. Większość mieszkańców Stanów nigdy w życiu nie podróżowała koleją, a jeżeli już to na innych kontynentach. Silne lobby motoryzacyjne i lotnicze działa skutecznie na korzyść swoich branż i mimo oczywistych argumentów za restytucją kolei pa-

sażerskich projekty ich rozwoju pozostają w planach. Wymagają one ogromnych nakładów finansowych, bo aktualnie sieć kolejowa w Stanach nie jest przystosowana poziomem technicznym do ruchu pasażerskiego.

Na drugim biegunie znajdują się koleje japońskie, gdzie z kolei udział rynkowy kolejowych przewozów towarowych wynosi około kilku procent. Ogromne zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie w gęsto zaludnionej Japonii spowodowało przekształcenie linii kolejowych w linie dla ruchu pasażerskiego o bardzo dużej gęstości ruchu. Są to linie w swojej zasadniczej części bardzo nowoczesne, oparte na głównej sieci linii dużych prędkości, w których Japonia była prekursorem.

Mieszany ruch na kolejach uniijnych stanowi w wielu regionach duży problem dla przewoźników towarowych, którzy muszą ustępować w kolejce na przejazd przewoźnikom pasażerskim. Poważnie ogranicza to rozwój kolejowych przewozów towarowych. Coraz częściej podkreśla się konieczność wydzielania linii specjalnie dla ruchu towarowego, który uzyskałby na nich warunki do oszczędnej i sprawnej organizacji ruchu (program OPERA). Ułatwia to forsowanie decyzji o budowie nowych linii dużych prędkości dla ruchu pasażerskiego. Stan przepięnienia linii ma w Polsce obecnie abstrakcyjny charakter przy obecnej zapaści gospodarczej. Jednak nieunikniony w przyszłości wzrost przewozów pasażerskich w pobliżu dużych aglomeracji uczyni nawet zmodernizowaną linię E-20 nieprzejezdnią dla pociągów towarowych przez dużą część dnia. Planowana w latach 90. budowa nowej linii dużej prędkości z Warszawy na zachód kraju nie ma więc abstrakcyjnego charakteru.

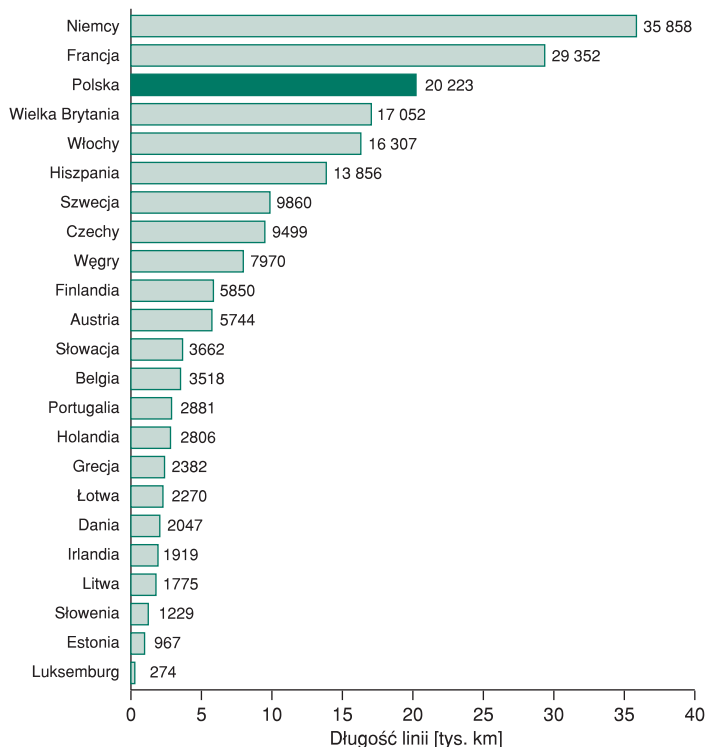
Tablica 2

Długość sieci kolejowej w największych gospodarczo państwach

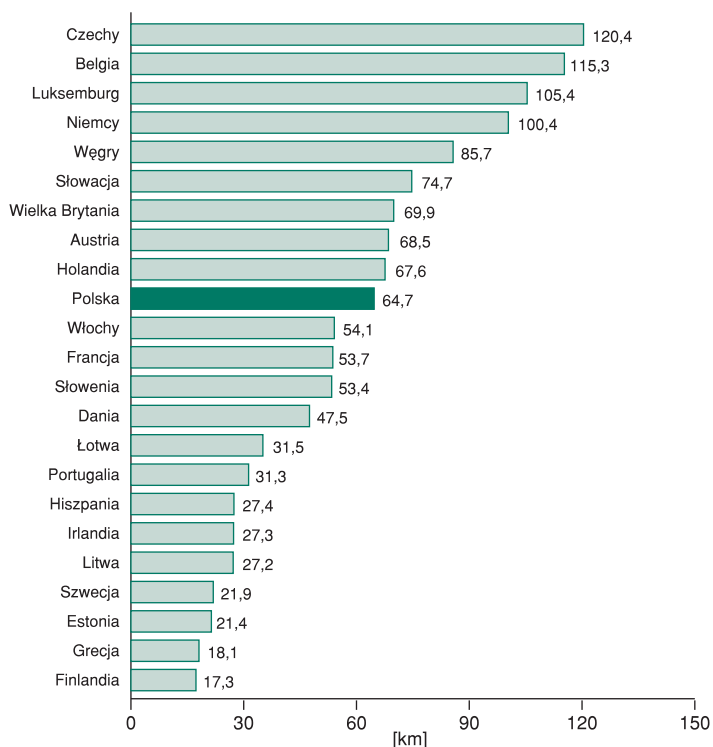
	Długość linii kolejowych [tys. km]
Stany Zjednoczone	315,3
Unia Europejska (25)	197,3
Rosja	86,0
Chiny	58,6
Japonia	20,2

Polska sieć kolejowa pod względem długości linii jest trzecią w Europie po Niemczech i Francji (rys. 2). Jest to jednak bogactwo pozorne. Kilka tysięcy kilometrów linii jest nieużywanych lub już prawie nieużywanych. Plany ich likwidacji są odkładane z przyczyn politycznych. Gdyby zostały zrealizowane, Polska spadłaby na dalsze miejsce, ale jeszcze w pierwszej szóstce, ale nie na długo, bo sieć kolejowa Hiszpanii szybko się zwiększa, głównie na skutek budowy nowych linii dużych prędkości. Gdyby zrealizować postulaty doradców mających za zadanie uzdrowić polskie koleje, to długość linii byłaby niewiele większa niż 10 tys. km i zrównalibyśmy się ze Szwecją i Czechami.

Pod względem gęstości sieci kolejowej pozycja Polski nie jest zbyt dobra, jak na kraj o równinnych ukształtowaniu – idealnym dla rozwoju kolei (rys. 3). Jeżeli wziąć po uwagę poważne różnice w gęstości sieci kolejowej w Polsce między zachodnią a centralną i wschodnią częścią kraju oraz likwidację linii kolejowych w tej pierwszej, to pod względem gęstości sieci kolejowej już obecnie sytuacja w Polsce nie jest najlepsza. Także pod względem długości linii kolejowych przypadających na 1 mln mieszkańców znajdujemy w środku tablicy (rys. 4).



Rys. 2. Długość linii kolejowych w krajach UE w 2002 r. Źr. UIC [2]

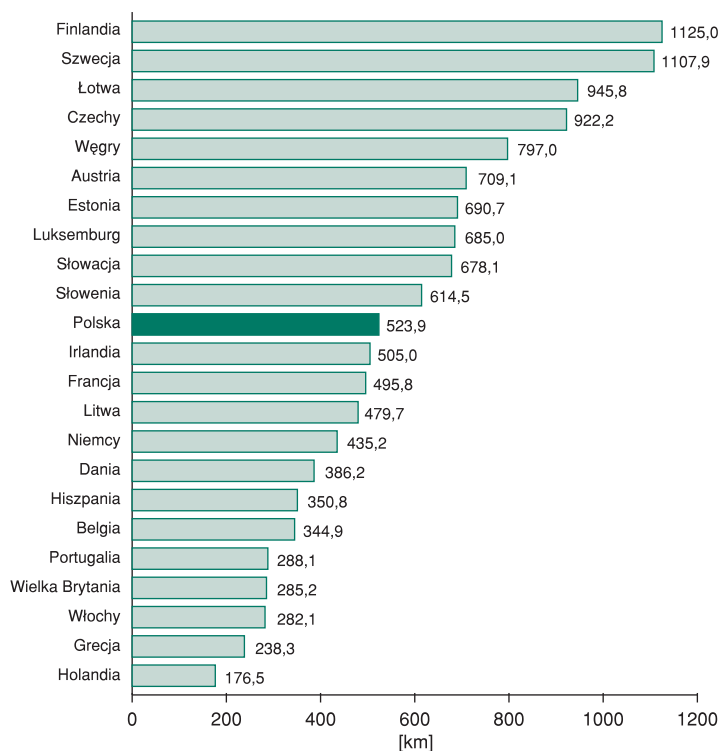


Rys. 3. Długość linii kolejowych na 1000 km² w krajach UE w 2002 r. Źr. UIC [2]

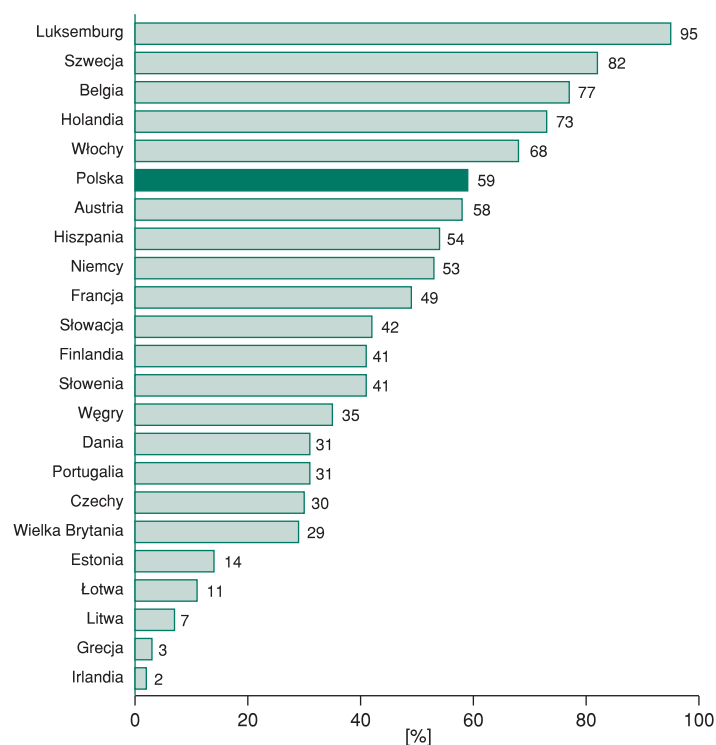
Polska sieć kolejowa w swojej zasadniczej części składa się z linii dwutorowych i zelektryfikowanych. W tych wskaźnikach zajmujemy dobre miejsca (rys. 5). Pod względem stopnia zelektryfikowania linii kolejowych wyprzedzamy nieznacznie Niemcy i Francję. Jest bogactwo, które korzystnie wpływa na koszty eksploatacji, z tym większym zdziwieniem należy przyjąć obecną akcję wprowadzania spalinowych autobusów na linie zelektryfikowa-

ne, wynikającą z luk w systemie opłat za infrastrukturę, który nie preferuje bardziej ekologicznych pojazdów, np. elektrycznych zespołów trakcyjnych, mających bardzo małe naciski na osie.

Pod względem udziału linii dwu- i więcej torowych ustępujemy nieznacznie Niemcom i Francji, ale biorąc pod uwagę, że zasadnicza część przewozów koncentruje się właśnie na tych li-



Rys. 4. Długość linii kolejowych na 1 mln mieszkańców w krajach UE w 2002 r. Źr. UIC [2]



Rys. 5. Udział linii zelektryfikowanych w krajach UE w 2002 r. Źr. UIC [2]

niach, stwarza to dogodny warunk dla płynnej i wydajnej organizacji ruchu (rys. 6).

Polskie koleje wypadają za to znacznie gorzej pod względem obecnych i planowanych inwestycji. W Polsce nie buduje się nowych linii, a modernizacja istniejących jest dalece niewystarczająca. Jeśli nie zostaną podjęte w najbliższym czasie odpowiednie decyzje polityczne, luka technologiczna między kolejami Polski i Unii będzie gwałtownie się zwiększać, uniemożliwiając polskiemu przewoźnikowi wypracowanie atrakcyjnej dla klientów i konkurencyjnej oferty. W pierwszej kolejności gwałtownie zmniejszą się przewozy międzyregionalne [4]. Bez budowy nowych linii dużych prędkości, nowych łączników i obwodnic nie ma szans na konkurencję kolei z transportem drogowym [5, 6]. Słaba sieć kolejowa będzie jednym z głównych hamulców rozwoju Polski i jej słabej atrakcyjności inwestycyjnej, o czym można było się przekonać po spektakularnych porażkach w lokalizacji inwestycji motoryzacyjnych. Takie argumenty, jak położenie przy autostradzie czy drodze szybkiego ruchu są zbyt słabe, bo surowce, a także wyroby wielkoprzemysłowe zawsze będą dostarczane koleją, a sprawny i tani dowóz pracowników może zapewnić tylko transport publiczny. Kolejnym zagrożeniem jest możliwość omijania Polski w tranzyście towarów wschód–zachód i północ–południe.

W tabelicy 3 przedstawiono plany inwestycje 15 państw Unii.

Tablica 3

Długość linii budowanych i modernizowanych średnio rocznie w latach 1999–2020 [6]

Państwo	1999-2010			1999-2020		
	Linie [km]					
	nowe	moderni- zowane	razem	nowe	moderni- zowane	razem
Austria	22	38	60	18	55	72
Belgia	10	8	18	5	4	9
Dania	1	22	23	1	22	23
Francja	102	16	119	123	24	147
Finlandia	7	61	68	4	80	84
Niemcy	56	108	163	54	127	181
Grecja	0	46	46	9	58	67
Irlandia	0	0	0	0	17	17
Włochy	92	60	151	51	136	187
Luksemburg	0	1	1	0	1	1
Holandia	13	14	26	9	7	16
Norwegia	0	2	2	0	76	76
Portugalia	0	0	0	18	0	18
Hiszpania	161	17	177	104	92	196
Szwecja	17	95	112	41	55	95
Wlk. Brytania	8	70	79	4	41	45

Przewozy pasażerskie

Kolejowe przewozy pasażerskie w Unii Europejskiej stanowią znaczny udział w rynku przewozowym na świecie (tabl. 4). Mimo ekspansji motoryzacji indywidualnej od 1970 r. zwiększyły się one w 15 dotychczasowych państwach Unii prawie o 40%, licząc je w pasażerokilometrach. Dobre wyniki kolei uniijnych nie pozwoliły jednak na utrzymanie udziału kolei na rynku transportu pasażerskiego. Przewozy zwiększyły się co prawda z 219 mln pkm w 1970 r. do ponad 300 mld pkm w 2003 r., ale udział rynkowy kolei zmniejszył się z 10,1% w 1970 r. do 6,1% w 1999 r., by w 2002 r. zwiększyć się do 6,8%. Przewozy samochodami oso-

bowymi zwiększyły się bowiem w tym czasie znacznie bardziej, niemal o 140%, powodując zwiększenie udziałów rynkowych tego sektora z 74% do 79% (tabl. 5).

Tablica 4

Kolejowe przewozy pasażerów w największych gospodarstwach państwach w 2000 r. [1]

	Przewozy	
	kolejowe	tramwajem i metrem
	[mld pkm]	
Unia Europejska (25)	328	46
Rosja	167	71
Chiny	449	b.d.
Japonia	385	33
Stany Zjednoczone	24	24

Tablica 5

Udziały rynkowe w [%] poszczególnych gałęzi transportu w przewozach pasażerskich w UE (15) [1]

	Samochody osobowe	Autobusy i autokary	Tramwaj + metro	Koleje	Lotnictwo
1970	73,8	12,7	1,6	10,4	1,6
1980	76,1	11,8	1,2	8,4	2,5
1990	79,0	9,3	1,0	6,7	4,0
1991	78,8	9,3	1,1	6,8	4,1
1995	79,5	8,7	0,9	6,2	4,6
1996	79,3	8,8	0,9	6,3	4,7
1997	79,2	8,7	0,9	6,3	4,9
1998	79,1	8,6	0,9	6,2	5,2
1999	78,8	8,5	0,9	6,2	5,5
2000	78,1	8,6	1,0	6,4	5,9
2001	78,2	8,6	1,0	6,4	5,9

Tempo wzrostu przewozów samochodami osobowymi w ostatnich latach jednak szybko się zmniejsza i zbliża się do 1% wzrostu w skali rocznej. Roczne przyrosty przewozów kolejowych po przypadku w latach 80. poniżej 1% ponownie osiągają wartości powyżej 1% (tabl. 6 i rys. 7).

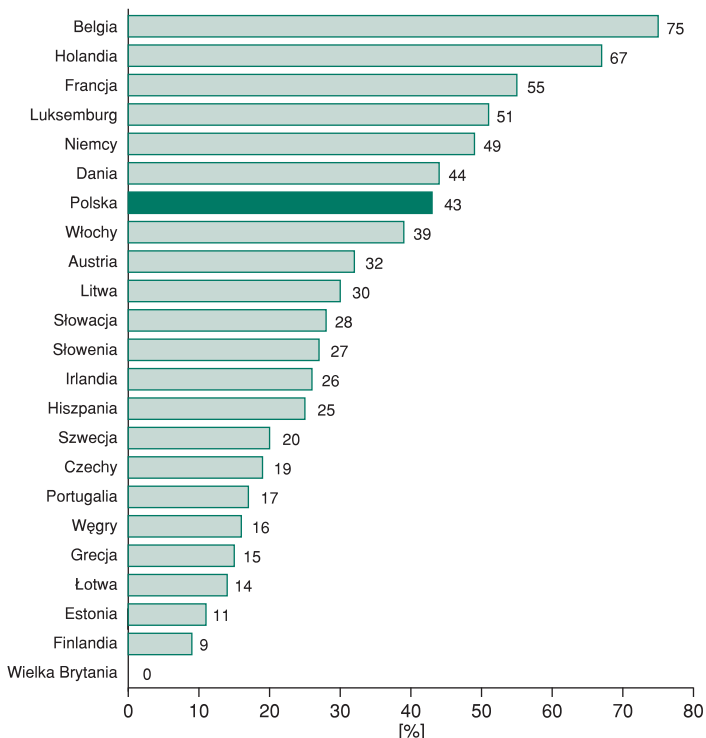
Aby utrzymać obecny udział rynkowy kolei w 2010 r., konieczne jest jednak zwiększenie przewozów do 364 mld pkm. Prognozy przewidują, że bez dalszej aktywizacji polityki transportowej nastąpi tylko zwiększenie o 12%, do wielkości 327 mld pkm, jest to za mało w stosunku do zadań wyznaczonych dla kolei.

Tablica 6

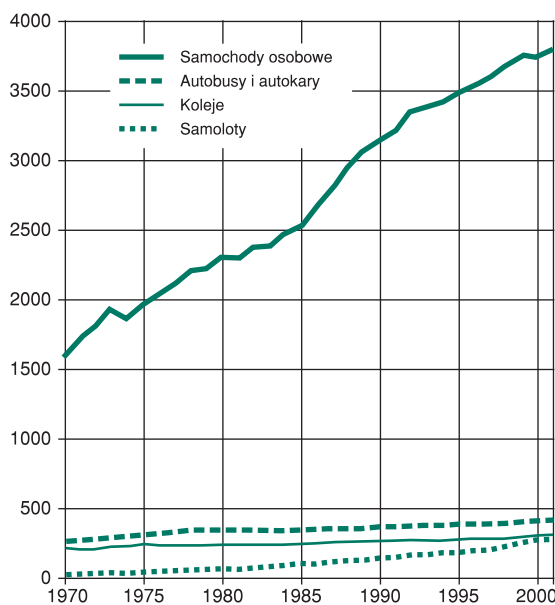
Średnio roczne zmiany przyrostu przewozów pasażerskich w latach 1970–2001 w UE (15) [1]

	Samochody osobowe	Autobusy i autokary	Tramwaj + metro	Koleje	Lotnictwo	Razem
	[%]					
1970–1980	+3,7	+2,6	+0,4	+1,2	+8,4	+3,4
1980–1990	+3,4	+0,6	+1,6	+0,8	+7,8	+3,0
1991–2000	+1,7	+0,9	+0,6	+1,1	+6,1	+1,8
2001	+1,2	+0,8	+2,9	+1,0	+0,9	+1,1

Udziały kolei w przewozach pasażerskich są bardzo rozbieżne w różnych krajach Unii. Najniższe są oczywiście w krajach o słabo rozwiniętej sieci kolejowej i trudnych warunkach geograficznych, takich jak: Grecja – 1,3%, Irlandia 3,5%, Finlandia 4,7%,



Rys. 6. Udział linii dwu- lub więcej torowych w krajach UE w 2002 r. Źr. UIC [2]



Rys. 7. Zwiększenie przewozów pasażerskich w krajach Unii (15) w latach 1970–2001 [1]

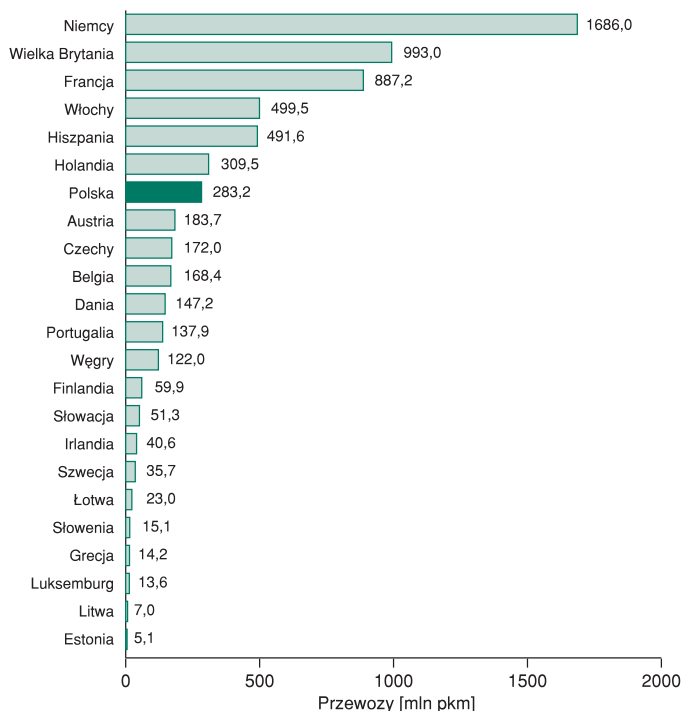
ale z tendencją wzrostową. Najwyższe udziały rynkowe ma kolej w Niemczech – 8,5% i we Francji 8,3%.

Niestety nie ma danych o udziałach rynkowych kolei w Polsce. Stan polskiej statystyki w dziedzinie transportu jest fatalny. Jest to obecnie zbiór niespójnych danych, na podstawie których nie można dokonać rzetelnej analizy polskiego rynku transportowego. Zapewne dlatego dokument o polskiej polityce transportowej ma niewielką objętość i składa się głównie z haseł o konieczności rozwoju transportu. Jedynie solidnie prowadzona jest statystyka kolejowa, ponieważ w całości jest w gestii PKP. Nie ma za to szczegółowych danych o przewozach samochodowych re-

gionalnych i lokalnych. Nie ma też kompletnych danych o przewozach tramwajami i autobusami komunikacji miejskiej, poza pojazdokilometrami. Brak takich informacji uniemożliwia opracowanie racjonalnej polityki transportowej i jej kreowanie zgodnie z unijnymi standardami.

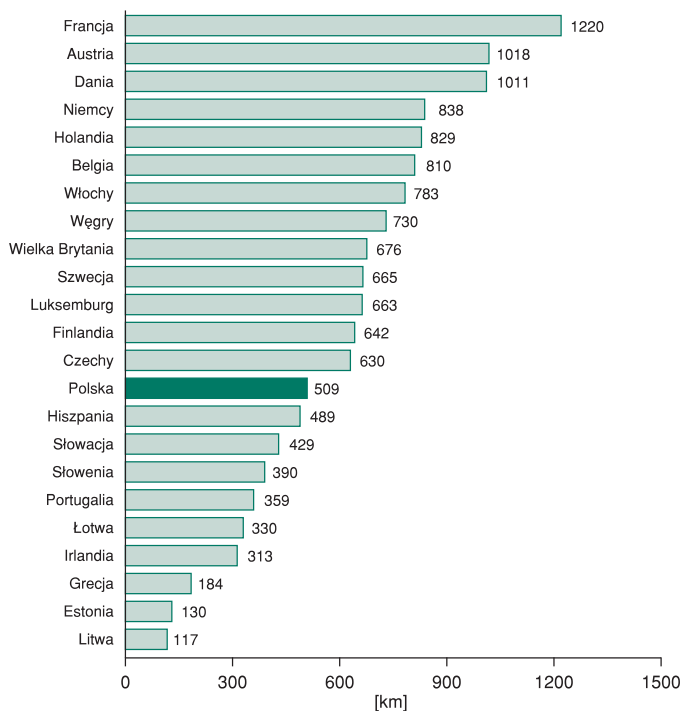
Z porównań z innymi krajami można wywnioskować, że udziały rynkowe kolei w Polsce są obecnie stosunkowo małe, prawdopodobnie znacznie poniżej 6%. Wykazują one ponadto tendencję

malejącą z powodu zmniejszenia przewozów kolejowych średnio rocznie 5–10% oraz jednoczesnego wzrostu rozwoju motoryzacji indywidualnej. Pod względem liczby przewożonych pasażerów zostaliśmy wyprzedzeni przez Hiszpanię (udział kolei wynosi tam około 5,2%), o zbliżonej do Polski liczbie ludności (rys. 8), ale mniejszej sieci kolejowej. Stosunkowo niezłe miejsce w zestawieniu w przewozach liczonych w pasażerokilometrach wynika z faktu, że ze względu na duży obszar Polski jeździ się stosunkowo



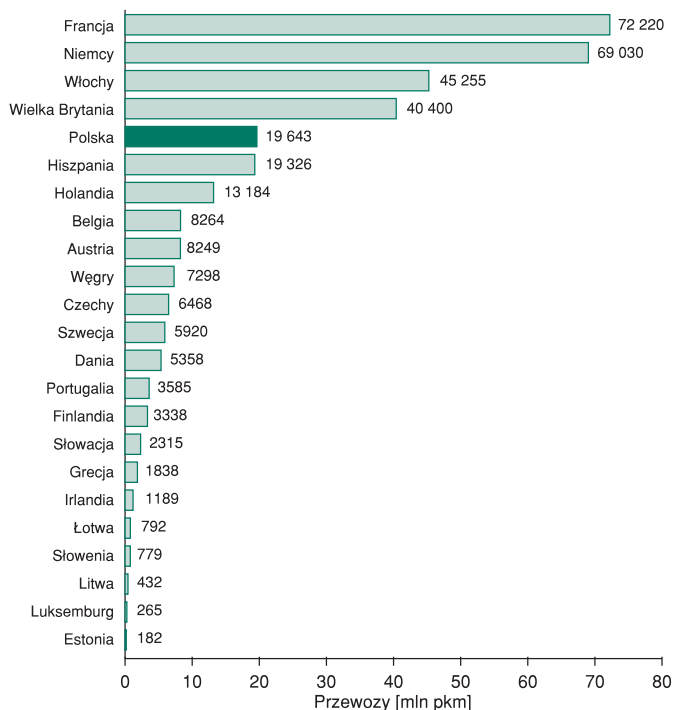
Rys. 8. Liczba pasażerów w krajach UE w 2003 r.

Źr. UIC [3]



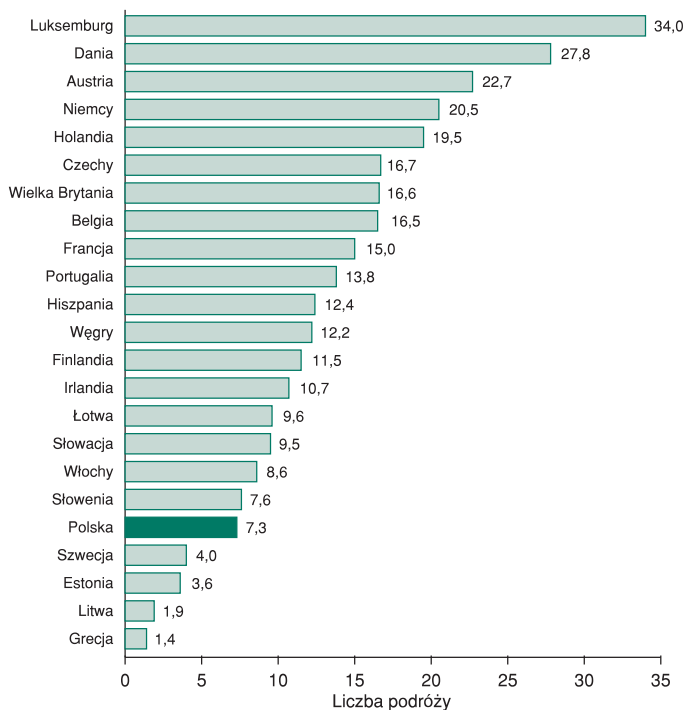
Rys. 10. Średnia odległość podróży na 1 mieszkańca w krajach UE w 2003 r.

Źr. UIC [3]



Rys. 9. Przewozy pasażerów w krajach UE w 2003 r.

Źr. UIC [3]



Rys. 11. Liczba podróży na 1 mieszkańca w krajach UE w 2003 r.

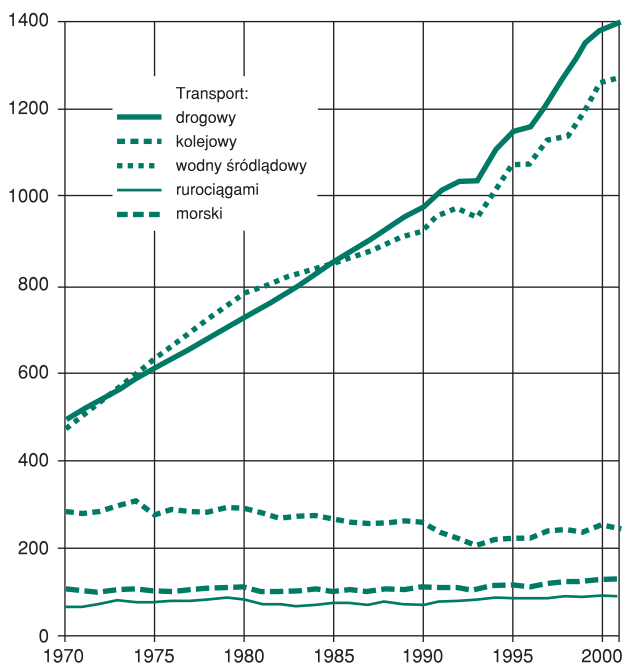
Źr. UIC [3]

Udziały podróży na odległości ponad 100 km różnymi środkami transportu [1]

	Odległość [km]					
	100-149	150-199	200-249	250-299	300-499	500 i więcej
	[%]					
Samochód	81,8	78,2	74,9	66,5	60,2	29,2
Autobus	4,9	6,6	6,0	7,9	7,8	5,9
Koleje	9,9	11,9	13,1	17,0	18,2	8,7
Lotnictwo	0,4	0,8	2,1	4,8	10,6	53,2
Statki	0,8	0,6	1,4	1,9	1,5	1,7
Motocykle	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4	0,2
Inne	1,8	1,6	2,2	1,6	1,3	1,1

Przewozy towarowe

Stan kolei towarowych w Unii Europejskiej nie jest już tak zadowalający jak kolei pasażerskich. W latach 1970–2001 zmniejszyły się nie tylko udziały rynkowe kolei z 30,2% do 13,1% (a wliczając w to transport morski z 20% do 7,8%), ale także wielkość przewozów (rys. 14). Intensywne działania spowodowały jednak zahamowanie tego niekorzystnego trendu w połowie lat 90. i nieznaczne zwiększenie przewozów, ale koleje towarowe w Europie stoją obecnie przed wielkim wyzwaniem. Przyrost wielkości przewozów w ruchu drogowym jest ciągle wyższy niż w kolejowym (tabl. 8).



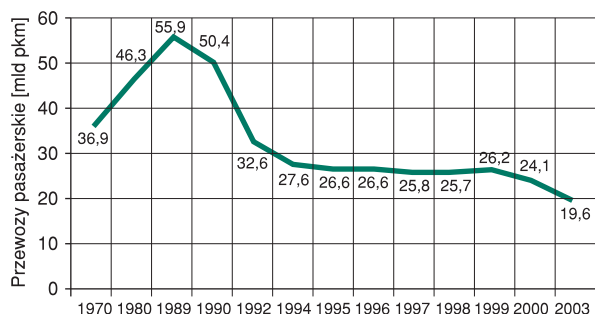
Rys. 14. Wzrost przewozów towarowych w krajach Unii (15) w latach 1970–2001 [1]

Tablica 8

Średnie zwiększenie wielkości przewozów towarowych w UE (15) [1]

	Transport					
	drogowy	koleje	wodny śródląd.	rurociągami	morski	razem
1970–1980	+4,0	+0,3	+0,4	+2,9	+5,2	+3,5
1980–1990	+3,1	-1,3	+0,1	-1,9	+1,7	+1,6
1991–2000	+3,5	+0,7	+1,9	+0,9	+3,2	+3,0

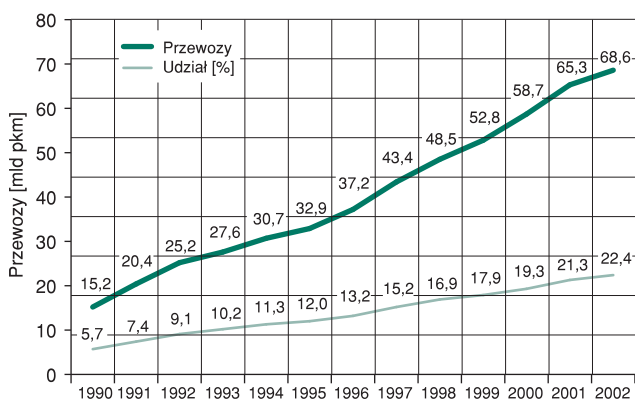
wo na duże odległości (rys. 9), ale średnia roczna odległość podróży przeciętnego Polaka jest już niewielka (rys. 10). Także liczba podróży rocznie na mieszkańca plasuje Polskę na końcu zestawienia (rys. 11). Z potęgi przewozowej Polska spadła do roli outsidera w Unii Europejskiej (rys. 12).



Rys. 12. Przewozy pasażerskie w Polsce w latach 1970–2003 Źr. [1, 3]

Nowe państwa, oprócz dużych potrzeb, nie wniosą do Unii dużego wkładu do rynku przewozów pasażerskich. Ich udział w całym rynku przewozowym UE będzie wynosił około 7%.

Zwiększenie przewozów kolejowych w ostatnich latach w Unii Europejskiej opiera się jednak głównie na rozwoju segmentu pociągów dużej prędkości (rys. 13). Ich udział, liczony w pasażerokilometrach, szybko się zwiększa i w 2002 r. osiągnął już 22,4% wielkości całego rynku kolejowego. 54% przewozów pociągami dużej prędkości ma miejsce we Francji, a 22% w Niemczech. Jednak udziały innych krajów zwiększają się szybko, najszybciej w Hiszpanii.



Rys. 13. Wzrost udziału przewozów pociągami dużej prędkości w latach 1980–2002 [1]

Analizy wykazują, że największą konkurencyjność w stosunku do innych środków transportu koleje wykazują na odległości rzędu kilkuset kilometrów, pod warunkiem, że jest to oferta konkurencyjna pod względem czasu przejazdu (tabl. 7). Analizy wykazują, że w najbliższej przeszłości przewozy pociągami klasycznymi będą się zmniejszać, a luka ta będzie wypełniana przez koleje dużej prędkości [7]. W Polsce należy również liczyć się z podobnymi tendencjami spadkowymi, a jedynym warunkiem utrzymania wielkości przewozów międzyregionalnych na obecnym poziomie jest rozwój oferty opartej na wykorzystaniu linii dużej prędkości [8].

Trendy te są nie tylko udziałem krajów piętnastki, lecz także nowych państw członkowskich, z tym, że te ostatnie stoją dopiero przed decydującym starciem z transportem samochodowym, wzmocnionym przez sieć przyszłych autostrad.

Unijne koleje towarowe, w przeciwieństwie do pasażerskich, są słabo doinwestowane. Średni wiek wagonu towarowego wynosi w Unii ponad 20 lat (prawie tyle samo, co w Polsce), a średni

wiek lokomotyw także ponad 20 lat, ale ze znaczną liczbą taboru wyprodukowanego przed 1960 r. Nawet tak nowoczesne koleje, jak francuskie, austriackie czy belgijskie eksploatują do 10% lokomotyw w tym wieku. Z tego porównania wynika, że tabor trakcyjny w Polsce jest znacznie nowszy, bowiem najstarsze eksploatowane w Polsce lokomotywy zostały wyprodukowane na początku lat 70.

Z drugiej strony konkurent samochodowy dysponuje taborom nowoczesnym i zarządzanym z wykorzystaniem najnowocześniejszych technologii telematycznych zarządzania, który po likwidacji granic zewnętrz Unii nabral nowego impulsu. Kolej natomiast oferuje wąskie gardła na przejściach granicznych, odprawy handlowe i techniczne i niespójne standardy techniczne będące domeną narodowych systemów dopuszczających do ruchu.

Tablica 9

Udziały rynkowe kolei w przewozie towarów w państwach Unii (25) – stan na w 2000 r. [1]

		Transport			
		drogowy	kolejowy	wodny śródlądowy	rurociągami
UE (15)	[mld tkm]	1378,0	250,0	125,0	85,0
	[%]	75,5	13,1	6,8	4,7
UE (25)	[mld tkm]	1532,6	379,6	129,2	120,8
	[%]	71,1	17,5	5,9	5,6

Tablica 10

Udziały poszczególnych gałęzi transportu w zależności od odległości przewożonych towarów [1]

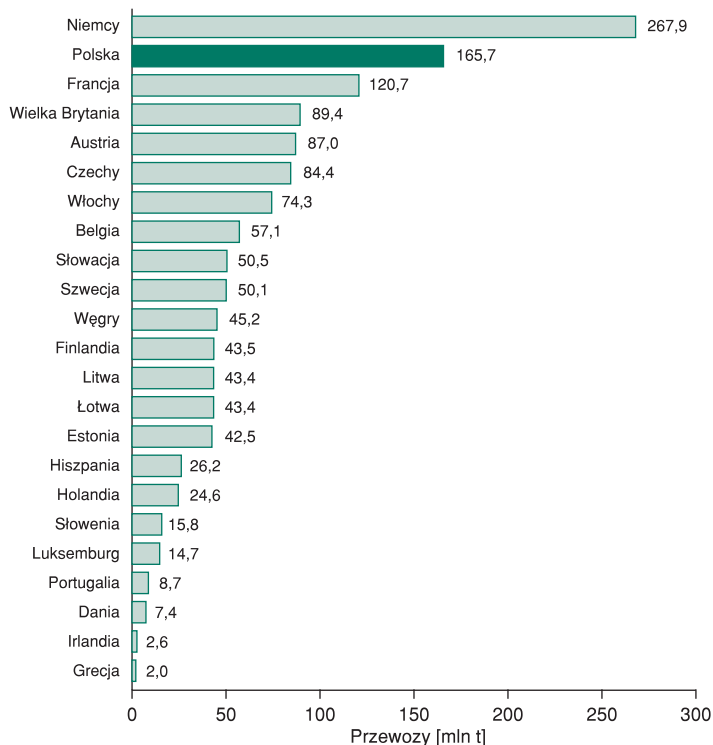
Odległość [km]	Transport drogowy		Transport kolejowy		Żegluga śródlądowa	
	[tkm]	[t]	[tkm]	[t]	[tkm]	[t]
0–49	5,1	53,7	2,3	24,1	5,3	29,2
50–149	16,4	22,8	9,3	22,7	29,0	39,6
150–499	41,9	18,4	49,1	40,4	54,1	28,9
>500	36,5	5,1	39,2	12,8	11,5	2,3
Razem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

W zestawieniach unijnych podawany jest przykład kolei amerykańskich, które utrzymały udziały rynkowe na niezmiennym poziomie około 40% od kilkudziesięciu lat. Operują one jednak na znacznym obszarze, wielokrotnie większym niż Europa, przy którym przewaga transportu kolejowego jest wyraźna. Mimo, że praca przewozowa kolei amerykańskich jest około 8-krotnie większa niż kolei unijnych, to wielkość przewożonych ładunków jest tylko około 2,5 razy większa niż w Unii, a więc o pierwszym miejscu decydują tylko odległości wynikające z wielkości kontynentu. Ponadto gospodarka Stanów Zjednoczonych, porównywalna z unijną pod względem PKB, jest bardzo energo- i materiałochłonna (tabl. 11).

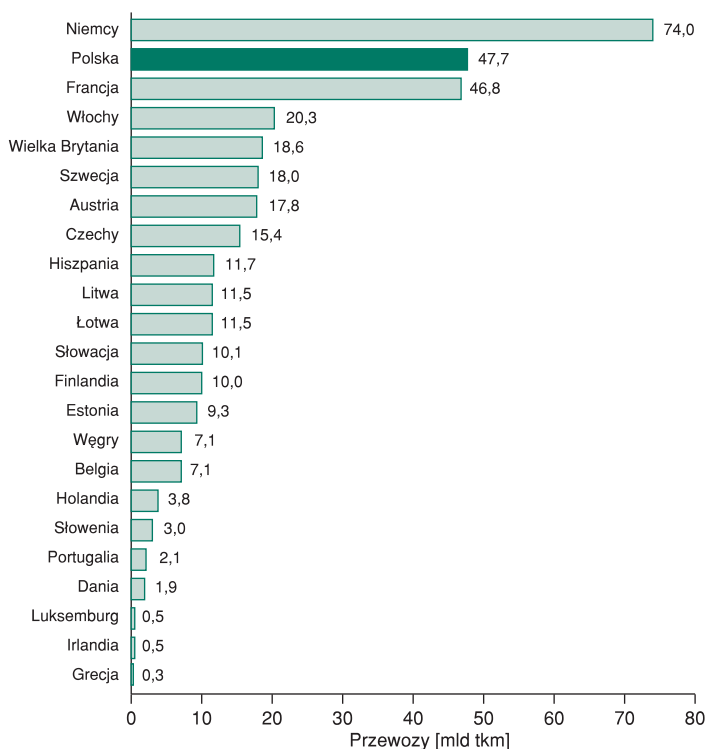
Tablica 11

Przewozy towarowe w [mld tkm] w największych gospodarkach świata [1]

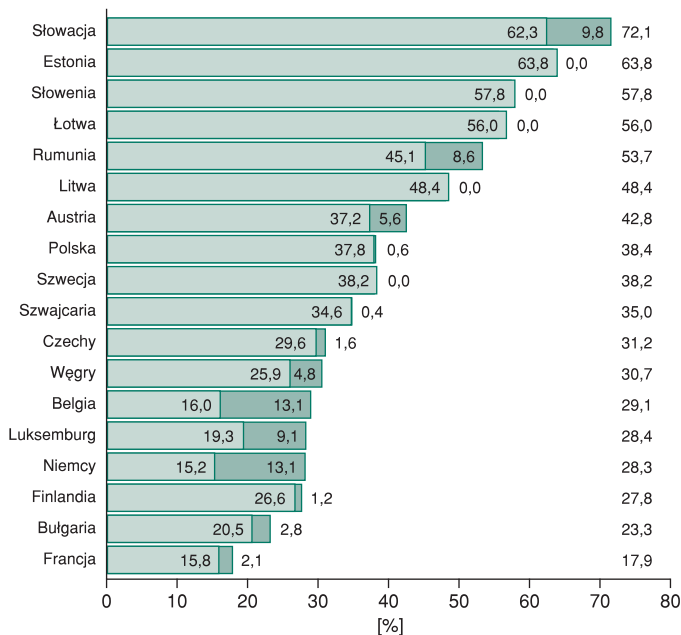
	UE (25)	USA	Japonia	Chiny	Rosja
Drogowy	1378	1667	313	597	23
Koleje	250	2140	22	1362	1373
Wodny śródlądowy	125	527	–	b.d.	65
Rurociągi	85	843	–	b.d.	1916
Morski	1270	414	242	b.d.	165



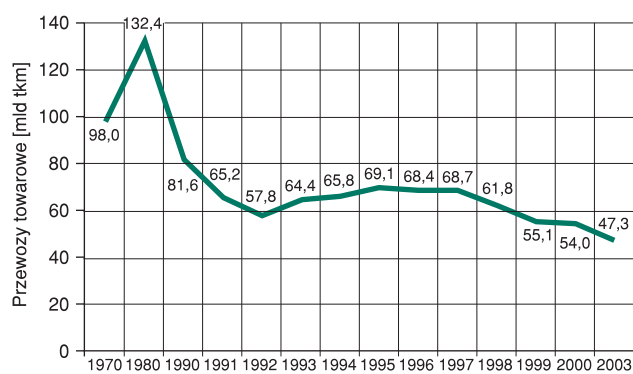
Rys. 15. Przewozy towarów w krajach UE w 2003 r. Źr. UIC [3]



Rys. 16. Przewozy towarów w krajach UE w 2003 r. Źr. UIC [3]



Rys. 17. Udziały rynkowe kolei i śródlądowego transportu wodnego w przewozach towarowych w państwach UE (25) w 2003 r. [1]



Rys. 18. Przewozy towarowe koleją w Polsce w latach 1970-2003

Źr. [1, 3]

Udziały rynkowe kolei w poszczególnych państwach członkowskich Unii wykazują znaczną rozpiętość w zależności od położenia geograficznego kraju i jego gęstości sieci kolejowej oraz polityki transportowej państwa. Najniższe są w Grecji – 2%, Holandii – 4%, Irlandii – 6,7% i Hiszpanii – 7,5%, a najwyższe w Szwecji – 39,5%, Austrii – 30,8% i Finlandii – 25,9%. Dobre wyniki wnoszą do Unii nowe państwa, zwłaszcza kraje bałtyckie, w których tranzyt z Rosji do portów osiąga bardzo duże wielkości, przy jednoczesnym słabo rozwiniętym wewnętrznym transporcie drogowym. Nowe państwa poprawią wynik unijnych kolei w zakresie ich udziału rynkowego o kilka procent.

Na tle kolei Unii nie najgorzej wypadają koleje polskie, szczególnie pod względem wielkości przewozów. Wynik ten jednak należy rozpatrywać ostrożnie, gdyż jedynymi pewnymi danymi w polskiej statystyce transportowej są przewozy PKP CARGO S.A. Ciągłe nie ma pełnych publicznych danych od nowych prywatnych przewoźników kolejowych, a dane transportu drogowego należy traktować ostrożnie, biorąc pod uwagę niemający segment małych przewoźników drogowych mało uchwytne w statystyce. Koleje polskie wspomagane są też przez duże przewozy węgla (około 50% wolumenu), co jest zrozumiałe przy wyjątkowej pozycji Polski w zakresie udziału węgla w energetyce, które mimo

spadku udziału w ostatnich latach wynosi około 70%, czyli 2 razy więcej niż następne w tej statystyce inne państwa. Drugim elementem wpływającym na dobry wynik polskich kolei jest szcążkowy udział, równie taniej i ekologicznej co koleje, żeglugi śródlądowej w Polsce, mimo korzystnego układu rzek. Dlatego zestawienie udziałów rynkowych kolei w Unii zostało wykonane wspólnie z transportem wodnym.

Nowe państwa członkowskie

Nowe państwa członkowskie wniósł do Unii stosunkowo dużą sieć kolejową, która będzie stanowić 24% całej unijnej sieci kolejowej. Sieć ta jednak ustępuje standardami technicznymi kolejom dotychczasowych państw członkowskich. Polska sieć kolejowa będzie stanowić nieco ponad 10% kolei całej Unii.

Z porównania (tabl. 12) wynika, że w przewozach pasażerskich sieć kolejowa w nowych państwach jest słabiej wykorzystana do przewozów pasażerskich niż w dotychczasowych państwach Unii. Lepsze jest wykorzystanie tej sieci do przewozów towarowych, na co ma niewątpliwie wpływ tranzytowy charakter tej sieci w nowych państwach oraz duże przewozy ładunków masowych na ich obszarach. Na pewno wielkim atutem kolei w nowych państwach jest słaba sieć drogowa, a samochód jako konkurent nie jest jeszcze tak groźny, jak w Europie Zachodniej; słaby jest też, albo w ogóle go nie ma, inny konkurent – transport wodny.

Tablica 12

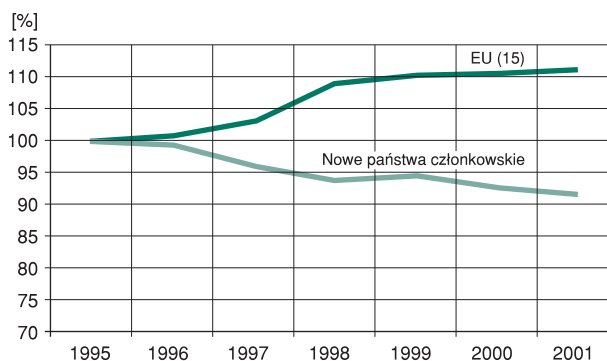
Nowe państwa członkowskie na tle Unii Europejskiej

		UE(25)	Nowi członkowie	Polska
Długość linii kolejowych*	[km]	197 302	47 595	20 223
	[%]		24	10,25
Przewozy pasażerskie*	[mln pkm]	335 081	37 925	19 643
	[%]		11,3	5,9
Przewozy towarowe*	[mld tkm]	349,1	115,6	47,7
	[%]		33,1	13,7
Produkt narodowy brutto**	[mld euro]	9588	427	200,2
	[%]		4,5	2
Ludność**	[mln]	452,76	74,06	38,638
	[%]		16,3	8,5

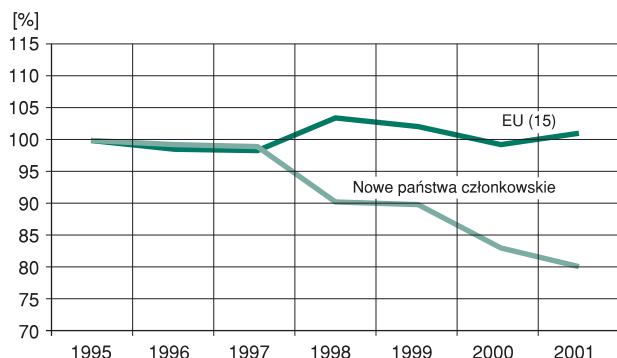
* Źr. [3] – 2003 r.

** Źr. [1] – 2001 r.

Poważną słabością nowych państw jest zmniejszający się udział przewozów kolejowych. O ile w Europie Zachodniej tendencje spadkowe zostały zasadniczo powstrzymane, to w nowych państwach nie widać takiej tendencji (rys. 19, 20). Utrzymanie



Rys. 19. Tendencje w przewozach pasażerskich w latach 1996-2001 (1996 r. – 100%)



Rys. 20. Tendencje w przewozach towarowych w latach 1996–2001 (1996 r. – 100%)

w nich stosunkowo dużych udziałów kolei w przyszłości jest w takiej sytuacji problematyczne. Udział nowych państw w produkcji narodowym brutto całej Unii jest obecnie marginalny (4%). Spodziewany szybki wzrost gospodarczy nowych członków będzie więc generował duże zapotrzebowanie na transport. Pytaniem jest, czy zapotrzebowanie to napotka odpowiednio atrakcyjną

oferotę ze strony kolei? Doświadczenia obecnych członków wskazują, że zależy to tylko od polityki transportowej państwa.



Literatura

- [1] *European Union Energy & Transport in Figures 2003*. European Commission Directorate-General for Energy and Transport.
- [2] *Railway statistics*. UIC 2002.
- [3] *Railway statistics (provisional data)*. UIC 2003.
- [4] Massel A., Raczyński J.: *Czy kolejowe przewozy międzyregionalne mają przyszłość w Polsce?* Technika Transportu Szynowego 10/2003.
- [5] *Passenger Traffic Study 2020*. Poland and Czech. Final Report. INTRA-PLAN, IMTrans INRETS. 2003.
- [6] *EU Passenger Rail Liberalisation: Extended Impact Assessment*. Steer Davies Gleave. Draft Final Report. January 2004. London.
- [7] *Study of the financing of and public budget contributions to railways*. A Final Report for European Commission, DG TREN. Prepared by NE-RA. January 2004. London.

Austriackie Towarzystwo Naukowe Transportu
członek Europejskiego Stowarzyszenia Naukowego Transportu
zaprasza na

IV Europejski Kongres Transportowy

Przyszłość mobilności w Europie – transport osób i rzeczy przedmiotem badań

Salzburg, 5–8 czerwca 2005 r.

Organizatorzy kongresu oczekują dialogu pomiędzy orędownikami i krytykami mobilności, przy czym nauka – przy prezentowanych scenariuszach mobilności – musi odgrywać rolę czynnika neutralizującego i obiektywizującego.

Pytanie o dalszy rozwój mobilności społeczeństw jest, względnie może być, jednym z podstawowych, oczekujących pilnej odpowiedzi we wszystkich państwach europejskich. Może też być przedmiotem wielu interesujących referatów.

Austriackie Towarzystwo Naukowe Transportu

Adres

Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft
1090 Wien, Kolingasse 13/2/2/7
tel. +43 1 587 97 27, fax +43 1 585 36 15