

Jan Raczyński

Koleje europejskie w 2004 r. w statystyce

Analiza wyników przewozowych kolei europejskich za 2004 r. wskazuje, że po dwóch latach słabych wyników wróciły one z powrotem na drogę szybkiego rozwoju. Dotyczy to zarówno przewozów pasażerskich, jak i towarowych. Nie dotyczy to kolei polskich, które znajdują się obecnie w głębokim regresie. O ile w przewozach towarowych udało się zahamować tendencje spadkowe a nawet w 2004 r. uzyskać minimalne zwiększenie pracy przewozowej o około 1%, to w przewozach pasażerskich nie widać żadnych oznak poprawy. Przewozy pasażerskie zmniejszają się w Polsce w tempie najszybszym w Unii – ponad 5% rocznie – i to łącznie z sektorem pociągów międzyregionalnych ekspresowych i InterCity.

Szybko zwiększają się też przewozy kolejowe w państwach nie należących do Unii. Bez wątplenia ma na to wpływ ożywienie gospodarcze, jakie trwa od 2 lat w Europie. Co ciekawe dynamika wzrostów przewozów kolejowych zasadniczo zrównała się, a nawet w ostatnich latach w przewozach pasażerskich w państwach Unii, przewyższyła dynamikę wzrostu przewozów drogowych. Czy unijna polityka transportowa przyniosła już trwałe efekty? Zestawienie dynamiki wzrostu przewozów kolejowych w tablicy 1 wskazuje, że z takim trwałymi tendencjami należy się już liczyć. Dane pochodzące ze statystyk UIC, które wykorzystano w tablicy 1 pochodzą od dużych kolei członków UIC. Jednak koleje te mają około 97% udział w rynku Unii Europejskiej, a w innych państwach jeszcze większy, i to one decydują o trendach na nim. Nawet duże wahania w pracy przewozowej małych kolei nie mają istotnego wpływu na interpretacje trendów na europejskim rynku kolejowym. Analizowana statystyka UIC za 2004 r. ma charakter wstępny, ale ostateczne wyniki, które są podawane w drugiej połowie roku, nie różnią się w trendach od wstępnych z początku roku (tabl. 1).

Przewozy towarowe

Mimo, że dynamika wzrostu przewozów towarowych dla kolei Unii w 2004 r. wyniosła 1,6% w porównaniu do 2003 r., to jednak sytuacja kolei w poszczególnych państwach jest znacznie zróżnicowana (tabl. 2). Bardzo wysokie wskaźniki wzrostu w Grecji (18,4%) i Portugalii to efekt znacznych inwestycji kolejowych, realizowanych od wielu lat ze środków unijnych i budżetowych nie tylko w infrastrukturę, lecz także w tabor. Co ciekawe, postępy w liberalizacji kolei w tym państwach są znikome. Duże zwiększenie przewozów kolei duńskich i holenderskich, wchodzących w skład grupy Railion, to także sygnał, że mogą odgrywać tu pozytywną rolę czynniki związane z konsolidacją na rynku międzynarodowym, jak np. poszerzenie rynku odbiorców. Równie wysoki wzrost odnotowały też koleje niemieckie, odgrywające w Railionie zasadniczą rolę, aczkolwiek wielkość wewnętrznego rynku niemieckiego powoduje, że czynniki międzynarodowe odgrywają w tym

Tablica 1

Trendy wzrostu w [%] przewozów kolejowych w państwach Unii Europejskiej (UE-25) i w Europie w latach 2000–2004

Rok	Obszar	Przewozy pasażerskie		Przewozy towarowe		Wzrost PKB
		[mln pas.]	[mln pas.km]	[mln t]	[mln tkm]	
2004/2003	Europa	1,8	0,8	1,7	2,7	
	UE	1,8	1,1	0,8	1,6	–
2003/2002	Europa	1,4	1,8	6,7	9,1	
	UE	1,0	–0,3	4,2	0,4	0,9
2002/2001	Europa	–0,5	–1,7	1,0	4,4	
	UE	0,7	0,5	–2,0	–2,7	1,1
2001/2000	Europa	–2,0	–1,5	–1,2	2,0	
	UE	–0,4	1,3	–3,7	–3,1	1,7
2000/1999	Europa	1,1	6,0	7,3	9,0	
	UE	1,5	2,7	6,4	5,7	3,6

Źr: UIC

Tablica 2

Kolejowe przewozy towarowe w Unii Europejskiej i Europie

Państwo	Koleje	Zmiana do 2003		Zmiana do 2003	
		[mln t]	[mln tkm]	[mln t]	[mln tkm]
Austria	ÖBB	91,3	4,9	19 026	6,7
Belgia	SNCB/NMBS	58,5	4,9	7 690	5,4
Czechy	CD	72,5	–6,2	13 353	–5,7
Dania	RAILION DK	5,8	4,1	1 520	6,1
Estonia	EVR	43,3	1,8	9 567	3,1
Finlandia	VR	42,7	–1,8	10 105	0,6
Francja	SNCF	117,4	–2,7	45 121	–3,7
Grecja	CH	2,8	8,7	540	18,4
Hiszpania	RENFE	24,0	–1,0	10 594	–2,2
Holandia	RAILION NL	17,5	5,8	2 804	9,9
Irlandia	CIE	1,3	–9,1	250	–10,4
Litwa	LG	45,6	4,9	11 637	1,6
Luksemburg	CFL	11,8	6,9	419	7,2
Łotwa	LDZ	51,1	5,6	16 877	–4,1
Niemcy	DB AG	248,0	0,4	71 510	4,7
Polska	PKP	163,5	1,1	47 847	1,0
Portugalia	CP	9,7	10,8	2 280	10,0
Słowenia	SZ	16,2	2,2	3 147	4,4
Słowacja	ZSSK	49,8	–1,5	9 675	–4,3
Węgry	MAV/GySEV/RÖEE	42,1	–2,6	7 155	7,4
Wielka Brytania	GB Freight Railways	66,6	–1,2	15 201	8,5
Włochy	FS SpA	75,5	1,6	21 046	3,7
Razem UE		1 256,6	0,8	327 364	1,6
Razem Europa		2 031,3	1,7	648 460	2,4

Źr: UIC

przypadku mniejszą rolę. Wyniki oscylujące na poziomie lub powyżej wskaźnika wzrostu produktu narodowego brutto w swoich krajach osiągnęły też koleje austriackie, belgijskie, Luksemburga, Słowenii, Węgier, Wielkiej Brytanii i Włoch. Przy ogólnej tenden-

cji jak ma miejsce w Unii w ostatnich latach, że przewozy towarowe wszystkimi środkami transportu zwiększają się w tempie niższym niż produkt narodowy brutto, to dla 13 państw można już powiedzieć o odbudowie udziałów kolei kosztem transportu drogowego. Minimalne przyrosty (do 1%) osiągnęły koleje w Finlandii, na Litwie i w Polsce. Wyniki dla Polski dotyczą PKP CARGO i PKP LHS łącznie. PKP CARGO zanotowało zwiększenie przewozów o 0,1% (tabl. 3), co i tak jest dużym sukcesem przy utracie części przewozów masowych całopociągowych węgla na korzyść prywatnych przewoźników. Jednak ubytki zostały zrekomensowane nowymi rodzajami ładunków i zwiększeniem przewozów intermodalnych. Ile zyskali nowi przewoźnicy będzie możliwe do oszacowania w terminie późniejszym po splotywie danych, jednak ich udziały na rynku polskim szacuje się na poziomie paru procent. Istotne zwiększenie przewozów zanotowała PKP LHS – aż o 18,6%, co wpłynęło w sposób zasadniczy na wielkość wskaźnika wzrostu dla całej grupy PKP.

Tablica 3

Przewozy towarowe w 2004 r. w grupie PKP

Spółka	Wzrost [%]		Wzrost [%]	
	[mln t]	2004/2003	[mln t]	2004/2003
PKP CARGO.	156,3	0,4	45 295	0,1
PKP LHS	7,3	19,7	2 564	18,3

Źr. PKP S.A

Zmniejszenie przewozów zanotowały koleje słowackie, czeskie, tatarskie, hiszpańskie, francuskie i irlandzkie. Te ostatnie miały rekordowy, jak na warunki europejskie, spadek – o 10,4%.

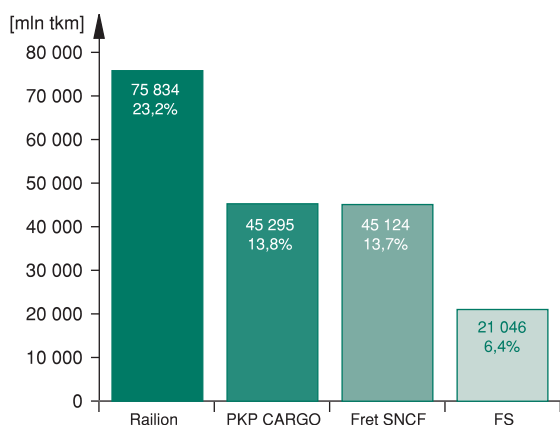
Największym problemem jest jednak zmniejszenie przewozów wykonywanych przez koleje SNCF. Sektor towarowy Fret SNCF ma znaczący udział na unijnym rynku kolejowych i wszelkie jego negatywne wyniki w sposób istotny wpływają na całość unijnego rynku kolejowego.

Tablica 4

Wyniki eksploatacyjne Fret SNCF

Rok	Wzrost [%] w stosunku do roku poprzedniego	
	[mln t]	[mln tkm]
2004	-2,7	-3,7
2003	-5,5	-6,4
2002	1,1	-0,7
2001	-11,0	-9,1
2000	3,7	3,8

Źr. UIC



Rys. 1. Największe przedsiębiorstwa kolejowe na rynku towarowym w Unii Europejskiej w 2004 r.

łącznie z ambitnym planem wymiany taboru na nowy, w tym prawie 1000 lokomotyw elektrycznych i spalinowych, zamówionych na najbliższe 10 lat. Średnia wieku lokomotyw SNCF jest obecnie wyższa niż dla PKP CARGO. Aby sfinansować tak znaczne przedsięwzięcia inwestycyjne Fret SNCF otrzyma 1,5 mld euro pomocy publicznej, która została już zaakceptowana przez Komisję Europejską. Dobrze prosperujące do 2000 r. przedsiębiorstwo to jest przykładem, że osiąganie dobrych wyników poprzez wykorzystanie prostych rezerw jest ograniczone do pewnego etapu. Należy jednak zaznaczyć, że Fret SNCF działa na bardzo trudnym i silnie konkurencyjnym rynku drobnych przewozów, np. energetyka francuska jest oparta tylko w minimalnym stopniu na węglu.

Efektom trudności Fret SNCF jest utrata drugiego miejsca na unijnym rynku na korzyść PKP CARGO. Z wykresu 1 wynika, że o wynikach unijnego rynku kolejowych przewozów towarowych decydują zasadniczo cztery przedsiębiorstwa, mające na nim prawie 60% udziałów.

Dla całej Europy wzrost przewozów towarowych jest jeszcze wyższy. Dobre wyniki uzyskały w 2004 r. koleje państw bałkańskich, wychodzące ze zniszczeń wojennych. Ale decydujący wpływ na dobre wyniki całej Europy miały koleje białoruskie (40 mld tkm – wzrost o 5%) i ukraińskie (231 mld tkm – wzrost o 3,9%). Dobre wyniki kolei ukraińskich to przede wszystkim rezultat szybko rozwijającej się w ostatnich latach gospodarki ukraińskiej, w tempie przekraczającym nawet 10% wzrostu PKB.

Przewozy pasażerskie

Równie dobre wyniki zanotowano w 2004 r. w przewozach pasażerskich. W tym przypadku o wynikach tych zdecydowały koleje starej 15 Unii, mające ponad 60% udziału w przewozach w Europie. O tak wysokim udziale i rozwoju w tych państwach decyduje rozwiązanie problemu finansowania przewozów regionalnych i wysoki poziom techniczny infrastruktury dla przewozów międzyregionalnych. Już ponad 20% pracy przewozowej, liczonej w pasażerokilometrach, w państwach UE-15 jest wykonywanych obecnie przez pociągi dużych prędkości. Dynamika wzrostu przewozów w tym sektorze jest większa, niż dla całości rynku przewozów pasażerskich, co prowadzi to wniosku, że bez rozwoju sieci szybkich połączeń przewozy kolejowe by się zmniejszały.

Zasadnicze trendy na unijnym rynku kolejowych przewozów pasażerskich to:

- 1) duże, bo kilkuprocentowe zwiększenie przewozów we Francji, w Belgii i Wielkiej Brytanii, osiągnięte nie bez wpływu wieloletnich dużych inwestycji w infrastrukturę, tabor i zaplecze dworcowe do obsługi podróżnych;
- 2) przerwanie wieloletniej tendencji spadkowej w państwach bałtyckich;
- 3) pogłębiający się kryzys w przewozach pasażerskich w Polsce.

Polska jest państwem, gdzie od wielu lat notuje się największe spadki przewozów kolejowych w Unii. Bez wątpliwości ma na to wpływ brak dostatecznych regulacji w zakresie płynnego finansowania przewozów regionalnych świadczonych na zasadach zobowiązań publicznych i katastrofalny stan infrastruktury kolejowej uniemożliwiający przygotowanie atrakcyjnej oferty przewozowej, zwłaszcza w przewozach międzyregionalnych. Coroczne, duże zmniejszenie przewozów spółki PKP Intercity, mimo szerokich działań marketingowych, jest właśnie tego efektem. Sytuacja będzie się pogarszać w miarę oddawania do eksploatacji kolejnych odcinków autostrad, które umożliwią osiągnięcie atrakcyjnych

X Wystawa Komunikacji Miejskiej i Transportu Regionalnego

5-7.05.2005


Hala Expo - Łódź, ul. Stefanowskiego 30

Transport Drogowy

II SALON Sprzętu
i Usług Motoryzacyjnych

Nasi Partnerzy:

 MPK - Łódź Spółka z.o.o.

 Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników
Międzynarodowych i Spedytorów

Patronat Branżowy:

Transport i Komunikacja

**NOWOCZESNY
warsztat**
OGÓLNOPOLSKI MIESIĘCZNIK DLA FACHOWCÓW BRANŻY MOTORYZACYJNEJ

**Radio
Classic**
99.6 FM ŁÓDŹ



MTŁ

Międzynarodowe Targi Łódzkie

Szczegółowe informacje:

Zespół Marketingu:

Brygida Fortuniak

tel 42 638 62 75; 637 29 36

fax 42 637 29 35

e-mail b.fortuniak@mtl.lodz.pl

Zespół Promocji i Reklamy:

Ewa Dębowska

tel. 42 638 62 85; 638 62 84

e-mail e.debowska@mtl.lodz.pl



III Forum Transportu Publicznego

Z udziałem Przedstawicieli Samorządu Terytorialnego w Polsce

Konferencja:

"Zastosowania sprężonego gazu ziemnego CNG w pojazdach komunikacji miejskiej"

Organizator:

Izba Gospodarcza Gazownictwa

Współpraca:

Fundacja na Rzecz Rozwoju Regionu Łódzkiego.

Tablica 5

Kolejowe przewozy pasażerskie w państwach Unii Europejskiej i w Europie w 2004 r.

Państwo	Koleje	[mln pas.]	Zmiana do 2003	
			[mln pas.]	[mln pas.km]
Austria	ÖBB	188,1	2,4	8 295
Belgia	SNCB/NMBS	178,4	6,0	8 676
Czechy	CD	165,0	3,6	6 042
Dania	DSB	150,9	1,9	5 492
Estonia	EVR	5,2	2,5	192
Finlandia	VR	59,3	-1,0	3 352
Francja	SNCF	941,4	4,7	74 037
Grecja	CH	9,2	3,5	1 576
Hiszpania	RENFE	445,4	-1,5	17 468
Holandia	NS N.V.	257,1	-1,5	11 699
Irlandia	CIE	25,6	-5,8	1 176
Litwa	LG	7,0	-0,3	443
Luksemburg	CFL	10,0	1,9	196
Łotwa	LDZ	23,9	3,9	810
Niemcy	DB AG	1 576,2	2,4	63 592
Polska	PKP	272,0	-4,0	18 626
Portugalia	CP	133,6	0,5	3 316
Słowenia	SZ	14,9	-1,4	769
Słowacja	ZSSK	50,3	-2,0	2 226
Węgry	MAV/GySEV/RÖEE	103,7	-1,5	6 110
Wielka Brytania	ATOC/NIR	767,1	3,0	31 104
Włochy	FS SpA	504,1	1,2	45 716
Razem UE		5 888,5	1,8	310 913
Razem Europa		7 097,8	1,8	408 914

Źr. UIC

czasów przejazdu samochodem między największymi miastami w Polsce. Rozwiązanie problemów przewozów międzyregionalnych w Polsce leży nie w działaniach doraźnych w postaci restrukturyzacji przedsiębiorstw, czy w ich dokapitalizowaniu, lecz w czynnikach zewnętrznych, np. w stanie infrastruktury kolejowej. Atrakcyjna oferta w tym segmencie powinna opierać się kompleksowym systemie połączeń obejmującym cały kraj, o czasach przejazdów między dużymi aglomeracjami krótszymi o co najmniej 20% od czasów przejazdu samochodem. A tego nie da się dokonać w kraju o tak dużym obszarze jak Polska opierając się na obecnej niedoinwestowanej sieci kolejowej, nawet po realizacji skromnych planów modernizacyjnych wybranych kilku linii do prędkości maksymalnych 160 km/h, czy też na kilku odcinkach – 200 km/h.

Do zahamowania upadku przewozów międzyregionalnych w Polsce, a w perspektywie do ich rozwoju na miarę XXI w., niezbędna jest sieć kolejowa oparta na kilku liniach dużej prędkości. Pokazały to doświadczenia innych państw Unii, zwłaszcza w Hiszpanii, porównywalnej pod wieloma względami z Polską. Jeżeli jednak nie będzie funkcjonować sprawna sieć połączeń regionalnych, to rynek potencjalnych pasażerów pociągów międzyregionalnych też będzie ograniczony.



Tablica 6

Przewozy pasażerskie w 2004 r. w grupie PKP

Spółka	[mln pas.]	Wzrost [%] 2004/2003	[mln pas.km]	Wzrost [%] 2004/2003
PKP Przewozy Reg.	221,3	-5,2	14 809,5	-7,2
PKP Intercity	8,0	-6,4	2 783,3	-5,3
PKP SKM	35,43	0,1	594,3	-7,2
PKP WKD	6,19	1,5	112,8	6,6

Źr. PKP S.A.

Tablica 7

Tabor kolei Unii

Państwo	Koleje	Lokomotywy	Zespoły trakcyjne	Wagony	
				pasażerskie	towarowe
Austria	ÖBB GKE SLB	1 288	326	3 195	16 179
Belgia	SNCB NMBS	762	760	3 358	14 616
Czechy	CD	2 311	969	5 085	35 615
Dania	DSB	63	395	1 538	-
Estonia	EVR	178	63	251	3 648
Finlandia	VR	612	119	1 060	11 324
Francja	SNCF	4 836	2 404	15 553	37 522
Grecja	CH	148	89	457	3 473
Hiszpania	RENFE Euskotren	900	1 015	4 408	17 232
Holandia	NS N.V. Railion NL	279	1 927	2 758	1 807
Irlandia	CIE	97	171	405	1 574
Litwa	LG	245	126	480	9 308
Luksembourg	CFL	102	39	150	3 132
Łotwa	LDZ	227	159	579	5 348
Niemcy	DB AG AAE GVG	5 624	3 909	20 992	120 256
Polska	PKP	3 778	1 197	8 818	79 679
Portugalia	CP	218	288	1 233	3 509
Słowacja	ZSSK	1 116	325	1 984	17 470
Słowenia	SZ	159	114	432	4 315
Szwecja	GREEN CARGO SJ AB	535	238	1 251	8 500
Węgry	MÁV Rt. GYSEV RÖEE	1 094	364	3 015	18 404
Wielka Brytania	ATOC Freight operators Eurotunnel NIR	1 017	3 282	16 982	19 106
Włochy	FS SpA FNME FNC Railtraction	3 396	1 529	9 553	49 175
UE		28 985	19 808	103 537	481 213
Europa		51 719	28 499	169 921	1 356 248

Źr. UIC 2003 r.