URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Konkurencja w połączeniach pasażerskich na wybranych relacjach w Europie

Analiza porównawcza oferty kolejowych przewoźników pasażerskich w wybranych krajach Europy

NASZA MISJA

Kreowanie bezpiecznych i konkurencyjnych warunków świadczenia usług transportu kolejowego

NASZA WIZJA

Nowoczesny i otwarty urząd dbający o wysokie standardy wykonywania usług na rynku transportu kolejowego

Urząd Transportu Kolejowego
Al Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa
www.utk.gov.pl

dr inż. Ignacy Góra

Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

Szanowni Państwo,

kilkunastu funkcjonujących przewoźników pasażerskich w Polsce stara się tworzyć atrakcyjną sieć połączeń na krajowych liniach, pozwalającą podróżować koleją w różne zakątki naszego kraju. Planując podróż w niektórych relacjach pasażerowie mogą skorzystać z alternatywnej oferty różnych przewoźników. Taką możliwość przez kilka lat mieli np. pasażerowie udający się latem na urlop – z Warszawy na wybrzeże, którzy mogli wybrać pociągi PKP Intercity lub konkurencyjną ofertę sezonowego połączenia Kolei Mazowieckich. W 2020 r. sytuacja zmieniła się ze względu na epidemię SARS-CoV-2.

W przygotowanym przez Urząd Transportu Kolejowego raporcie znajdą Państwo nie tylko zestawienie i porównanie tego typu konkurencyjnych połączeń na terenie Polski, ale także w innych krajach europejskich. W ramach współpracy niezależnych regulatorów rynku kolejowego zrzeszonych w IRG-Rail, UTK otrzymał dane na temat konkurencyjności z innych rynków. Na tej podstawie powstał raport dotyczący konkurencji na wybranych liniach kolejowych na poszczególnych rynkach w Europie. Na jednolitym rynku europejskim pasażer ma alternatywę w wyborze operatora na wybranej trasie tylko w kilku krajach. Większość rynków jest w dalszym ciągu zmonopolizowana przez zasiedziałych operatorów państwowych.

Otwarty rynek i liberalizacja - w tym kierunku zmierzają przewozy pasażerskie w Polsce i w Europie. Rozwój konkurencji na torach stanowić będzie korzyść dla pasażerów, dając im możliwość wyboru oferty – na oczekiwanym poziomie komfortu, w odpowiedniej cenie, zapewniając atrakcyjny czas przejazdu, dogodne przesiadki, dostosowany rozkład jazdy itp. Wskazane przykłady z wybranych krajów, takich jak Wielka Brytania, Niemcy, Włochy, Czechy czy Austria pokazują, że liberalizacja i niski stopień koncentracji rynku sprzyja rozwojowi konkurencyjnej oferty i utrzymuje wskaźnik wykorzystania kolei na wysokim poziomie.

Z wyrazami szacunku

Spis treści

1. Wstęp **5**
2. Analiza konkurencji w krajach zrzeszonych w IRG-Rail **6**
2.1. Austria 10
2.2. Czechy 12
2.3. Francja 14
2.4. Niemcy 16
2.5. Polska 18
2.6. Rumunia 20
2.7. Szwecja 22
2.8. Wielka Brytania 24
2.9. Włochy 26
3. Badanie konkurencyjności w sektorach PSO i NON PSO **28**
4. Podsumowanie **30**
5. Spis skrótów i pojęć **32**
6. Spis rysunków **33**

1. Wstęp

Urząd Transportu Kolejowego w ramach współpracy z międzynarodowym zrzeszeniem niezależnych regulatorów rynku kolejowego (Independent Regulators' Group – Rail, IRG-Rail) przeprowadził badanie w zakresie konkurencji w przewozach pasażerskich na głównych liniach kolejowych w krajach zrzeszonych w IRG-Rail. Badanie przeprowadzone zostało na podstawie danych za 2018 r. oraz częściowych danych z 2019 r. Główne linie kolejowe obejmują linie kolei dużych prędkości i / lub ważne główne linie kolei konwencjonalnej określone przez władze krajowe lub międzynarodowe (np. TEN-T).

W ramach grupy IRG-Rail zrzeszonych jest 31 regulatorów rynku kolejowego reprezentujących następujące kraje: Austrię, Belgię, Bułgarię, Chorwację, Czechy, Danię, Estonię, Finlandię, Francję, Grecję, Hiszpanię, Holandię, Irlandię, Kosowo, Litwę, Luksemburg, Łotwę, Macedonię Północną, Niemcy, Norwegię, Polskę, Portugalię, Rumunię, Serbię, Słowację, Słowenię, Szwajcarię, Szwecję, Węgry, Wielką Brytanię i Włochy.

Niniejsze opracowanie składa się z dwóch części i zawiera wyniki badania ankietowego przeprowadzonego w ramach prac nad raportem IRG–Rail 2018 oraz badania konkurencji przeprowadzonego przez IRG–Rail.

Skierowane do regulatorów pytania ankietowe obejmowały informację o dostępne konkurencyjne połączenia i o przewoźników, których pociągi konkurowały ze sobą na poszczególnych liniach. Wśród danych, które były zbierane można wymienić:

- nazwy przewoźników;
- dane o strukturze właścicielskiej podmiotu (publiczny, prywatny);
- relację, na której występuje konkurencja;
- rodzaj przewozu z punktu widzenia realizacji usługi publicznej;
- rodzaj pociągu (międzynarodowy, krajowy międzyregionalny, regionalny oraz KDP i konwencjonalny);
- tabor jakim obsługiwane jest połączenie (elektryczny zespół trakcyjny, lokomotywa z wagonami);
- parametry przewozu, takie jak maksymalna prędkość na liniach, odległość i średni czas przejazdu w relacjach;
- informacja o konkurencji międzygałęziowej (transport lotniczy oraz drogowy).

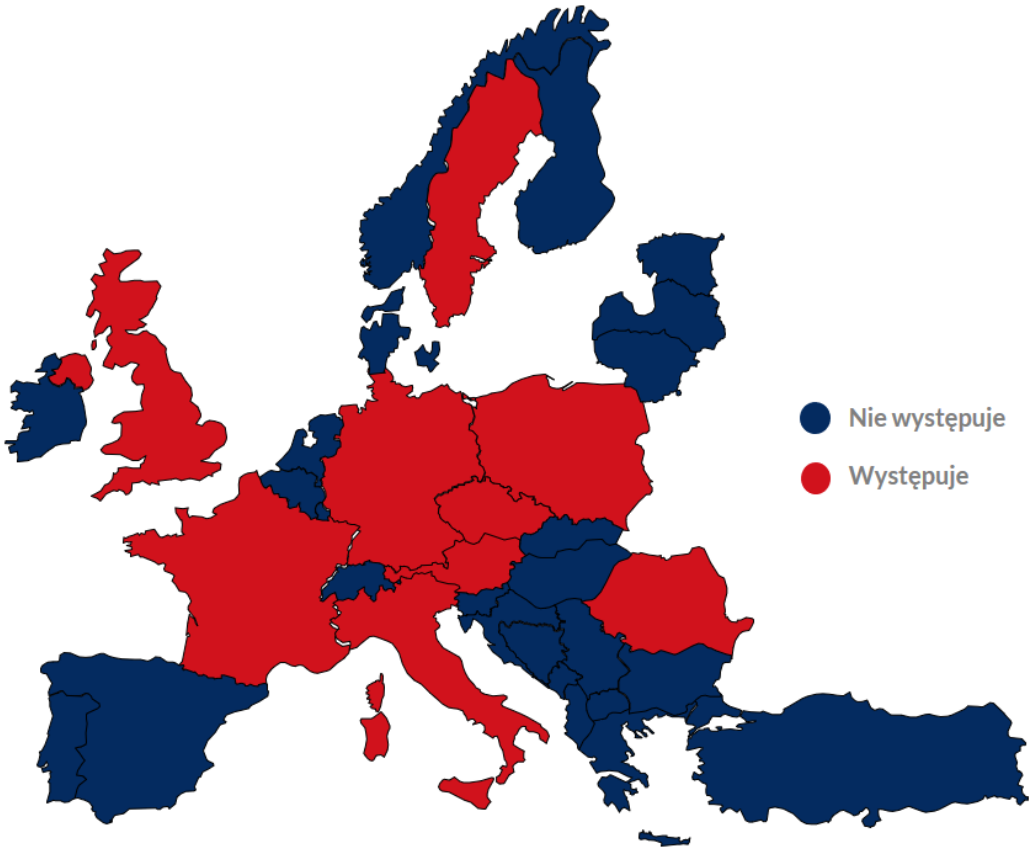
W opracowaniu zaprezentowane są ogólne wskaźniki i wnioski dotyczące konkurencji oraz w sposób szczegółowy opisane kraje, w których istnieje konkurencja w sektorze kolejowych przewozów pasażerskich. Przedstawiono podstawowe dane o rynku kolejowym (długość i gęstość linii kolejowych, liczba konkurentów na badanych liniach, wskaźnik wykorzystania kolei, prędkość i odległość). Opisano sektory w zakresie: relacji przewozowych i liczby uruchamianych pociągów w relacjach wraz z podaniem podmiotów, które na tych relacjach konkurują. Zawarto też informacje o przewozach wykonywanych w ramach świadczenia przez przewoźników usług publicznych wraz z identyfikacją rodzajów taboru realizujących przewozy.

W części drugiej opracowania przedstawiono wyniki badania konkurencji w krajach zrzeszonych w IRG-Rail, które zostało przeprowadzone na podstawie analizy wskaźnika Herfindahla-Hirschmana (HHI). Badaniem tym objęto kraje, w których funkcjonuje system świadczenia usług przewozów pasażerów koleją na podstawie świadczenia usług publicznych (PSO) oraz komercyjnych.

2. Analiza konkurencji w krajach zrzeszonych w IRG-Rail

Z przeprowadzonego przez UTK badania wynika, że konkurencja w przewozach pasażerskich istnieje w 9 krajach (Polska, Austria, Czechy, Francja, Niemcy, Rumunia, Szwecja Wielka Brytania, Włochy) z 29 objętych badaniem. W pozostałych 20 państwach oferta przewozów pasażerskich zmonopolizowana jest przez jeden podmiot realizujący wszystkie pasażerskie połączenia kolejowe, konkurencja wewnątrzgałęziowa nie istnieje. Pasażer może ewentualnie skorzystać z oferty przewoźników drogowych lub lotniczych.

Rys. 1. Wyszczególnienie krajów, w których wykazano istnienie konkurencji na poszczególnych liniach

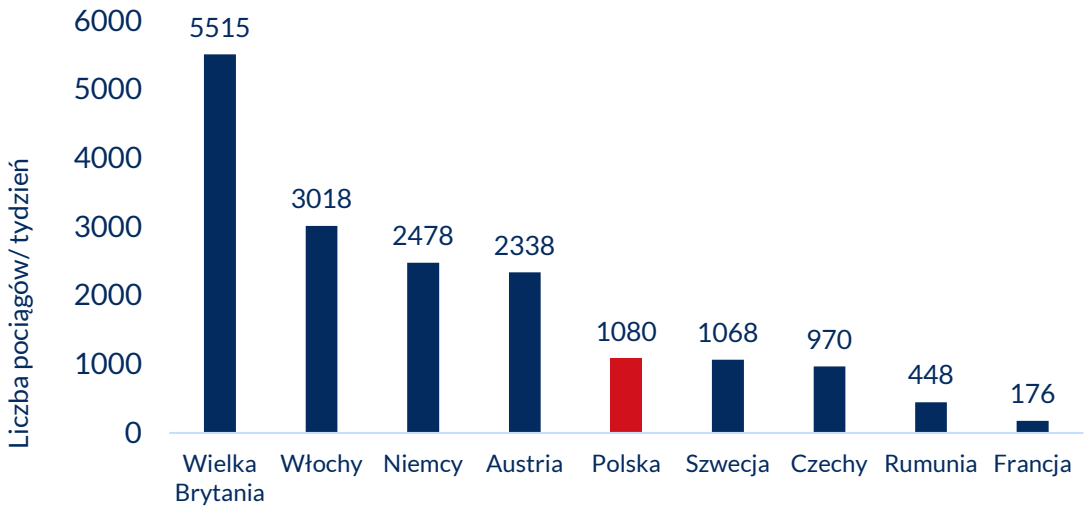


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

Wszyscy przewoźnicy wskazani w badaniu uruchamiają tygodniowo ok. 17 100 pociągów w relacjach, na których konkurencja została wykazana. Pociągi te generują w sumie pracę przewozową na poziomie 4,6 miliona pociągokilometrów, z czego 6% realizowana jest sezonowo. Zdecydowana większość (94%) to połączenia realizowane w ramach rocznych rozkładów jazdy. Pod względem liczby uruchamianych pociągów przoduje Wielka Brytania z wynikiem ponad 5500 składów tygodniowo na 4 kluczowych relacjach. Drugim pod tym względem państwem są Włochy z wynikiem ponad 3000 pociągów tygodniowo uruchamianych w 6 relacjach, następnie Niemcy z prawie 2500 pociągami w pięciu relacjach. W Austrii ponad 2300 pociągów tygodniowo konkuruje ze sobą na dwóch relacjach. Kolejne miejsca zajmują Polska, Szwecja i Czechy z bardzo podobną liczbą uruchomień na poziomie ok. 1000 pociągów tygodniowo. Najmniej pociągów konkurujących na poszczególnych liniach kursuje we Francji, gdzie konkurencja istnieje tylko na jednej relacji łączącej Marsylię z Niceą, na której

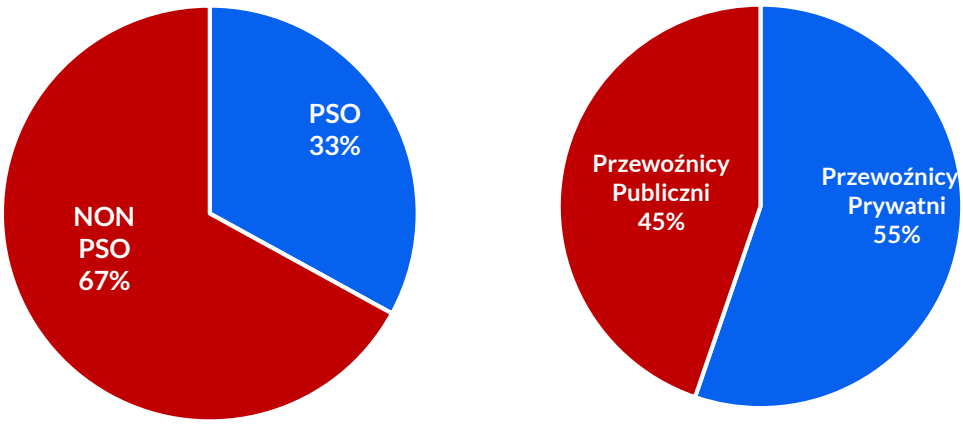
uruchamianych jest 176 pociągów tygodniowo, a konkurentami są dwie spółki publiczne. Szwecja jest jedynym krajem spośród rynków skandynawskich, na którym funkcjonuje konkurencja wśród przewoźników pasażerskich. W naszej części Europy oprócz Polski z oferty konkurencyjnej skorzystać mogą pasażerowie podróżujący w Rumunii i w Czechach. Konkurencja wewnątrzgałęziowa nie istnieje w takich krajach jak: Belgia, Holandia, Hiszpania, Portugalia, Szwajcaria, Dania oraz w całym regionie Europy południowo wschodniej (z wyjątkiem Rumunii), poczynając od Słowacji poprzez Węgry, Bułgarię, Słowenię, Chorwację.

Rys. 2. Liczba uruchamianych w tygodniu pociągów realizujących konkurencyjne połączenia w badanych krajach IRG-Rail



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

Rys. 3. Udział przewozów uruchamianych z pomocą publiczną (PSO) oraz komercyjnie (NON PSO) oraz udział przewoźników prywatnych i przewoźników publicznych w realizacji konkurencyjnych połączeń w badanych krajach IRG-Rail na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu



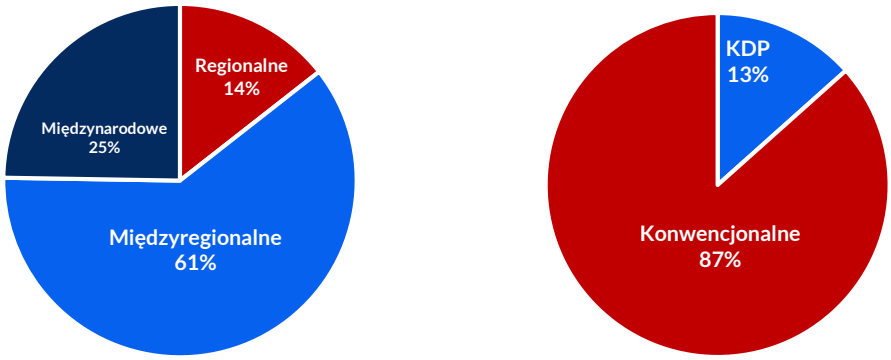
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

W badanych 9 krajach funkcjonuje 38 przewoźników pasażerskich konkurujących na głównych liniach kolejowych. 21 z nich określanych jest jako przewoźnicy prywatni, 17 natomiast stanowią podmioty publiczne. 33% przewozów wykonywana jest w ramach usługi publicznej (PSO), 67% bez wsparcia

ze środków publicznych (NON PSO). Jedynym krajem, w którym wszystkie usługi są wykonywane komercyjnie jest Wielka Brytania. Na drugim biegunie znajduje się Rumunia, gdzie wszystkie pociągi realizują przewozy w ramach usług publicznych. Dość duży udział pociągów realizujących przewozy bez wsparcia środków publicznych odnotowany jest w Szwecji (78%).

Pod względem zasięgu konkurencja funkcjonuje głównie w relacjach międzyregionalnych (61%), a 25% stanowią przewozy międzynarodowe (głównie w Niemczech, Czechach, Austrii i Włoszech). 14% wszystkich relacji stanowią pociągi regionalne. Z drugiej strony pod względem prędkości 87% pociągów stanowią koleje konwencjonalne, a 13% są to koleje dużych prędkości (w Szwecji, Austrii i Włoszech). Zaznaczyć należy, że KDP w Szwecji porusza się z maksymalną prędkością 200 km/h, w Austrii 230 km/h, a we Włoszech 300 km/h.

Rys. 4. Struktura przewozów pod względem zasięgu i udziału pociągów KDP w realizacji analizowanych konkurencyjnych połączeń w badanych krajach IRG-Rail na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

Przewoźnicy wykorzystują do realizacji przewozów elektryczne zespoły trakcyjne oraz pociagi zestawione z lokomotyw i wagonów. Pociągi złożone z elektrycznych zespołów trakcyjnych stanowią 60% wszystkich składów uruchamianych tygodniowo, natomiast pozostałe 40% to pociągi zestawione z wagonów i lokomotywy. Bardzo ciekawie przedstawia się zakres prędkości maksymalnych jakimi poruszać mogą się pociągi po poszczegolnych sieciach. Najszybsze trasy funkcjonują w Niemczech i Włoszech – pociągi osiągają prędkości w przedziale od 250 do 300 km/h, przy czym prędkość handlowa na tych trasach wynosi od około 100 do około 140 km/h.

Rys. 5. Struktura przewozów według prędkości maksymalnych i według rodzajów pociągów w realizacji analizowanych konkurencyjnych połączeń w badanych krajach IRG-Rail na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

Ważniejsze z punktu widzenia czasu jazdy pasażerów są realizowane prędkości handlowe, które w 6 krajach wynoszą poniżej 100 km/h. Te kraje to Polska (66 km/h), Rumunia (78 km/h), Niemcy (84 km/h), Francja (85 km/h), Austria (92 km/h) i Wielka Brytania (78 km/h). Średnią prędkość powyżej 100 km/h osiagają pociagi we Włoszech (102 km/h), w Czechach (103 km/h) i Szwecji (122 km/h).

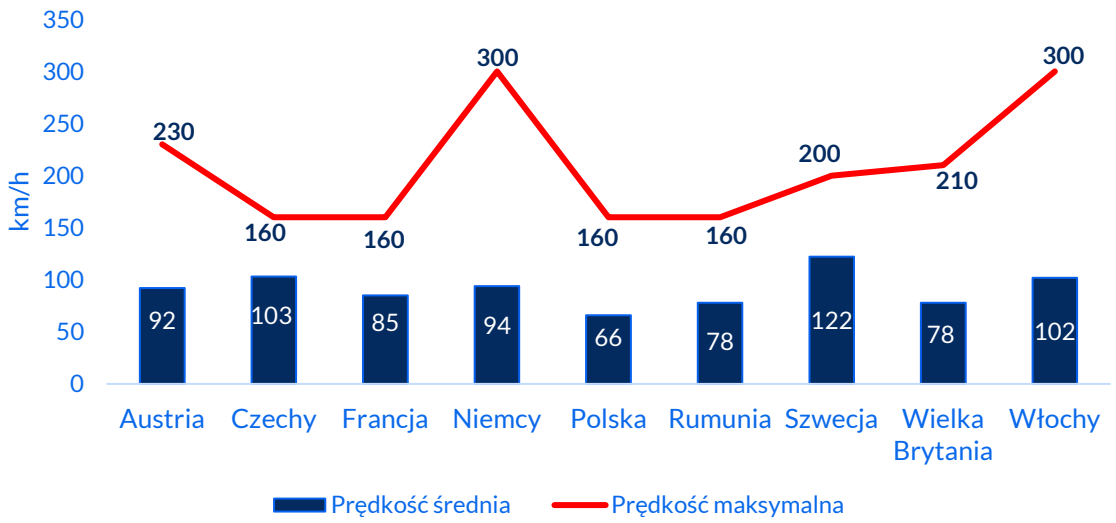
Tab. 1. Podstawowe parametry w badanych krajach

kraj	liczba konkurentów	prędkość [km/h]		średnia odległość [km]	średni czas podróży [godz.]
		maks.	średnia		
Austria	3	230	92	250	2,7
Czechy	3	160	103	348	3,4
Francja	2	160	85	224	2,6
Niemcy	4	300	94	314	3,3
Polska	5	160	66	191	2,9
Rumunia	4	160	78	181	2,3
Szwecja	4	200	122	432	3,5
Wielka Brytania	8	210	78	190	2,4
Włochy	4	300	102	392	3,8

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

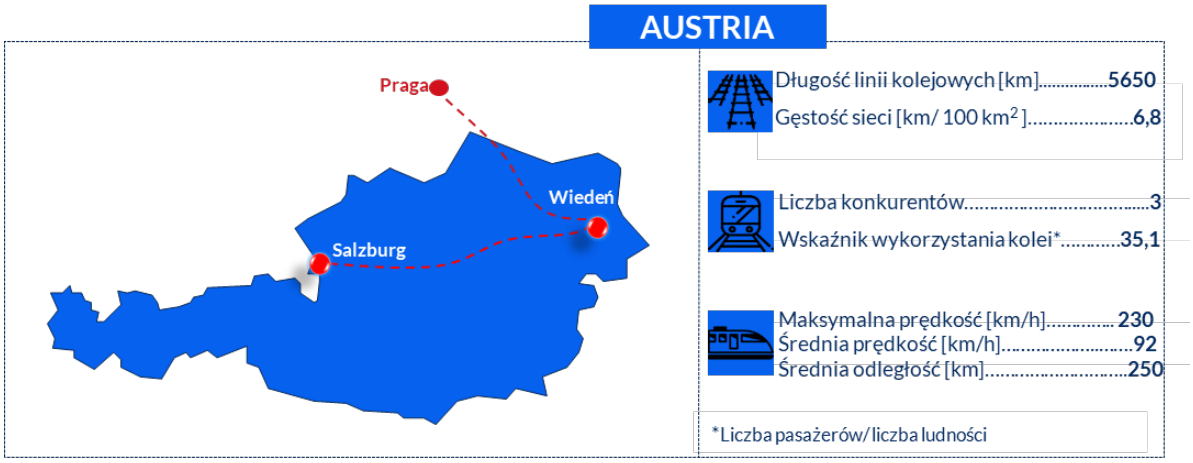
Średni czas przejazdu na badanych trasach wynosi 3 godziny. Średnia długość trasy to około 280 kilometrów. Najdłuższa relacja, na jakiej istnieją konkurencyjne oferty, obsługiwana jest we Włoszech pomiędzy Solerno a Torino. Dystans 951 kilometrów pociąg pokonuje w 7,5 godziny poruszając się ze średnią prędkościa 127 km/h. Najkrótszymi badanymi trasami są Essen-Kolonia w Niemczech, Katowice-Zebrzydowice w Polsce i Edynburg-Glasgow w Wielkej Brytani. Dokładnie 3 godziny zajmie przejazd pomiędzy Wiedniem i Salzburgiem w Austrii, Pragą i Breclavem w Czechach czy Bukaresztem i Brasov w Rumuni.

Rys. 6. Prędkość maksymalna oraz średnia na badanych liniach w poszczególnych krajachSS



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

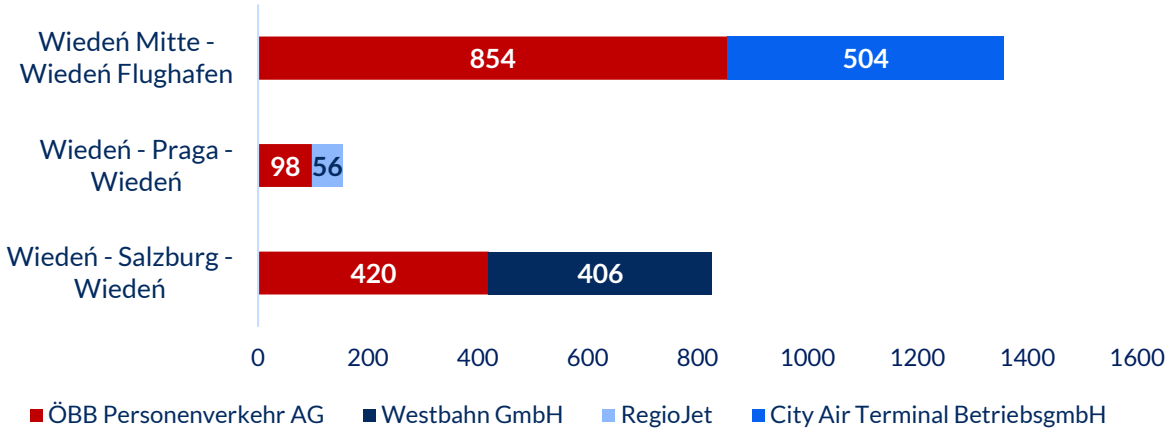
2.1. Austria



W Austrii znajduje się ogółem 5650 km linii kolejowych. Sieć kolejowa charakteryzuje się największą gęstością (ok. 7 km na 100 km^2 powierzchni) ze wszystkich krajów zrzeszonych w IRG–Rail. Sieć TEN -T obejmuje 1201 km. Główne linie kolejowe znajdują się w korytarzach RCF 5 i 9. Konkurencja w przewozach pasażerskich występuje w trzech wariantach:

- w relacji międzynarodowej pomiędzy Wiedniem i Pragą Czeską na odległości 380 km istnieje możliwości wyboru pomiędzy przewoźnikami państwowym ÖBB Personenverkehr AG (ÖBB) a prywatnym RegioJet;
- w relacjach wewnątrz kraju Wiedeń – Salzburg konkurują publiczny przewoźnik ÖBB z prywatnym Westbahn GmbH;
- w przewozach regionalnych w relacji Wien Mitte - Wien Flughafen.

Rys. 7. Liczba uruchamianych pociągów w tygodniu w badanych relacjach w Austrii



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

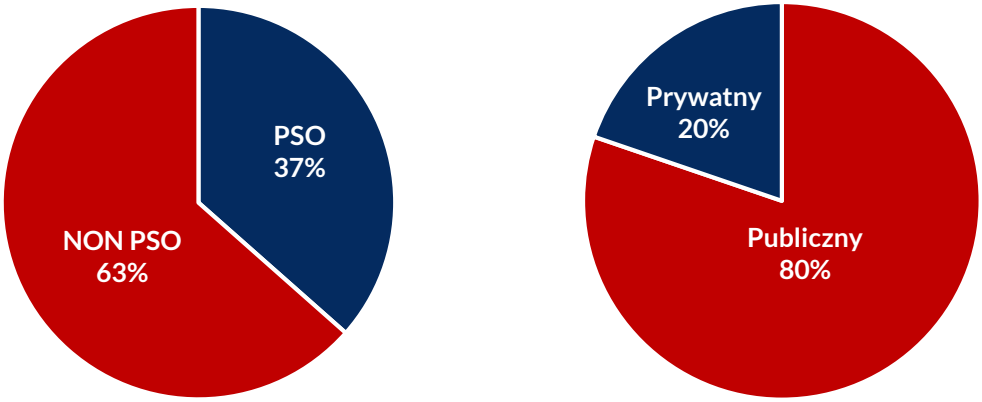
Przewozy we wskazanych 3 relacjach realizowane są w 80% przez przewoźników publicznych. W Austrii funkcjonuje dwóch przewoźników prywatnych: Westbahn GmbH realizujący przewozy z Wiednia do Salzburga oraz RegioJet oferujący przejazd w relacji międzynarodowej z Wiednia do Pragi. W przewozach regionalnych i krajowych transport realizowany jest elektrycznymi zestawami trakcyjnymi w komunikacji międzynarodowej pociągami zestawionymi z wagonów. W relacji Wiedeń – Salzburg obsługiwanej przez ÖBB maksymalna prędkość wynosi 230 km/h. Reszta połączeń realizowana jest pociągami z maksymalną prędkością 200 km/h.

Rys. 8. Pociąg prywatnego przewoźnika Westbahn GmbH.

Fot. David Gubler, https://bahnbilder.ch/picture/8381, CC 3.0

Jedną z relacji przyjętych do analizy jest wskazane przez austriackiego regulatora połączenie lotniskowe ze stacji Wiedeń Mitte do Wiedeń Flughafen. Pasażer może wybrać z ofert dwóch przewoźników ÖBB oraz City Air Terminal Betriebs. Pierwszy z nich realizuje przewozy w ramach usługi publicznej, drugi komercyjnie. Dystans 19 kilometrów na linii o maksymalnej prędkości 120 km/h pasażerowie pokonują w czasie od 17 do 23 minut. Łączna liczba pociągów uruchamianych tygodniowo wynosi 1358. Warto wspomnieć o tym, że przewoźnik City Air Terminal Betriebs należy częściowo do operatora wiedeńskiego lotniska Schwechat.

Rys. 9. Udział przewozów uruchamianych z pomocą publiczną (PSO) i komercyjnie (NON PSO) oraz udział przewoźników prywatnych i przewoźników publicznych w realizacji konkurencyjnych połączeń w Austrii na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu



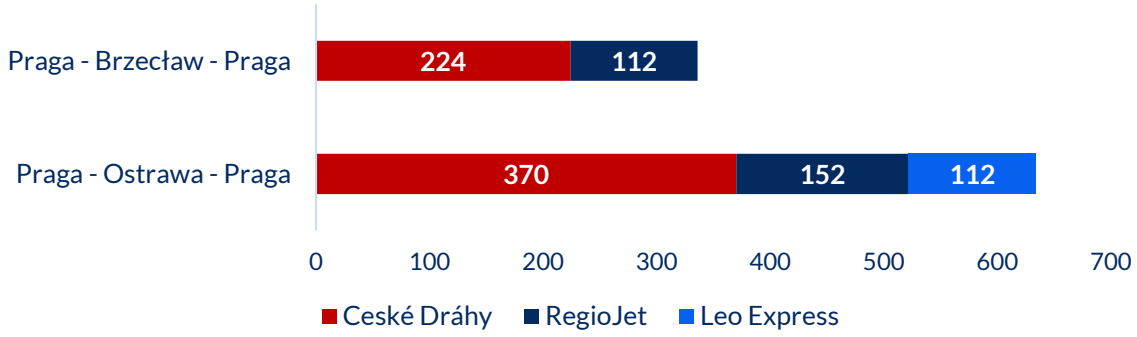
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

Na sieci austriackiej 63% przewozów na badanych relacjach wykonywanych jest bez wsparcia środków publicznych, 37 % natomiast w ramach świadczenia usług publicznych. Przewoźnicy prywatni realizują 20%, publiczni 80% wszystkich badanych przejazdów. W przewozach obsługujących lotnisko wiedeńskie istnieje konkurencja autobusowa. W relacji Praga – Wiedeń i Wiedeń – Salzburg podróżny może skorzystać z alternatywnej oferty lotniczej. Z Pragi do Wiednia lub w przeciwnym kierunku istnieje także wiele połączeń autobusowych.

2.2. Czechy

W Republice Czeskiej znajduje się ponad 9 560 kilometrów linii kolejowych, z czego ok. 692 km (7%) stanowią linie objęte siecią TEN–T. Gęstość sieci naszych południowych sąsiadów kształtuje się na poziomie 12,39 km/100km^2 i plasuje ten kraj na 3 pozycji wśród badanych. W sektorze kolejowych przewozów pasażerskich na głównych liniach funkcjonuje 3 przewoźników, z czego dominującym jest przedsiębiorstwo państwowe České Dráhy. Pozostali dwaj to RegioJet i Leo Express. Konkurencja istnieje w przewozach międzyregionalnych oraz międzynarodowych. Ze wsparcia środków publicznych w ramach PSO korzysta jedynie przewoźnik państwowy realizujący usługi przewozu pasażerów na relacjach Praga – Ostrawa (łącznie 370 pociągów tygodniowo z czego 98 w ramach PSO i 272 jako NON PSO) oraz Praga – Brzecław (224 pociągi tygodniowo w ramach usługi publicznej). Na pierwszej z tych relacji ofertę konkurencyjną świadczy zarówno RegioJet z 152 pociągam uruchamianymi tygodniowo jak i Leo Express uruchamiający 112 pociągów tygodniowo. W relacji Praga-Brzecław pasażer może skorzystać z konkurencyjnej oferty przewoźnika RegioJet, który realizuje 112 przejazdów tygodniowo.

Rys. 10. Liczba uruchamianych pociągów w tygodniu w badanych relacjach w Czechach



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

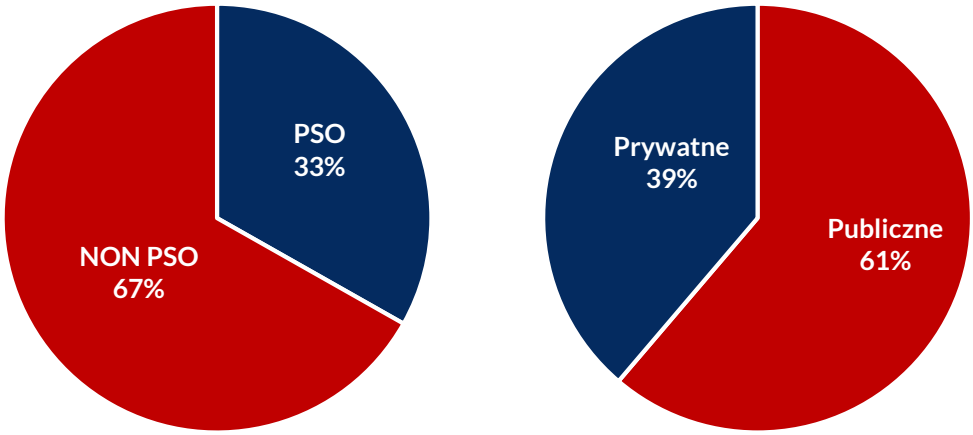
Maksymalne prędkości na obydwu relacjach wynoszą 160 km/h. Czas przejazdu pomiędzy Pragą a Ostrawą kształtuje się w zależności od przewoźnika w przedziale od 3 godzin 15 minut do 3 godzin 45 minut. Przewoźnicy realizują przewozy zarówno elektrycznymi pojazdami trakcyjnymi, jak i składami wagonowymi.

Rys. 11. Pociąg prywatnego przewoźnika Leo Express

Fot. Leo Express – materiały prasowe

W relacji Praga – Ostrawa klient ma możliwość skorzystania z oferty lotniczej, w relacji Praga – Breclav natomiast funkcjonują równolegle połączenia autobusowe.

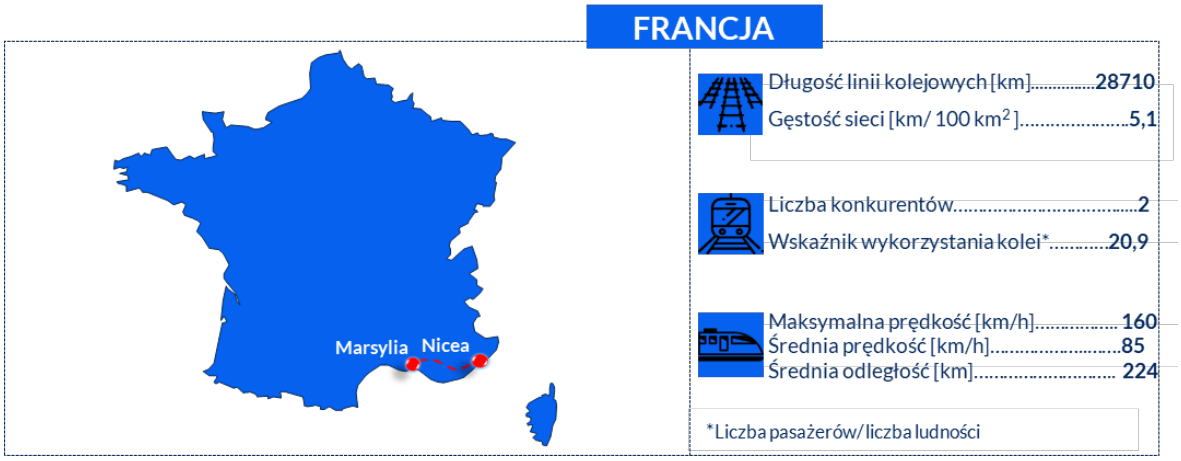
Rys. 12. Udział przewozów uruchamianych z pomocą publiczną (PSO) i komercyjnie (NON PSO) oraz udział przewoźników prywatnych i przewoźników publicznych w realizacji konkurencyjnych połączeń w Czechach na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

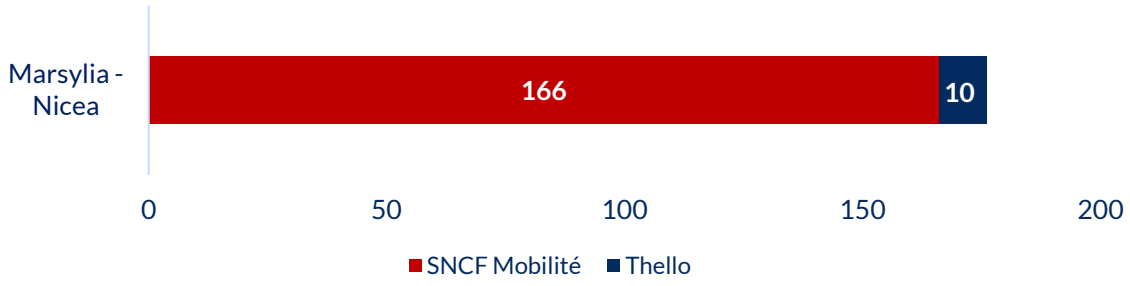
W Republice Czeskiej 61% badanych pociągów uruchamianych jest przez narodowego przewoźnika České Dráhy, pozostałe 39% pociągów uruchamiają prywatni przewoźnicy: Leo Express oraz RegioJet.

2.3. Francja



Francja z ponad 28,7 tys. kilometrów linii kolejowych plasuje się na drugim miejscu wśród badanych krajów pod względem długości sieci. Jeśli chodzi o gęstość sieci, zajmuje pozycję 15. Rynek przewozów pasażerskich charakteryzuje się niską konkurencyjnością, bowiem jedynie dwaj przewoźnicy na jednej relacji oferują pasażerom konkurencyjne usługi: SNCF Mobilité i Thello, które są spółkami publicznymi. Przewozy realizowane są zarówno ze wsparciem środków publicznych jak i bez nich. Beneficjentem wsparcia jest SNCF Mobilité. Jedyna relacja, na której istnieje konkurencja, znajduje się w południowej części kraju łącząc Marsylię i Niceę i obsługiwana jest w ramach realizacji przewozów międzyregionalnych (SNCF) oraz międzynarodowych (Thello). Thello jest przewoźnikiem obsługującym połączenia międzynarodowe pomiędzy Francją a Włochami.

Rys. 13. Liczba uruchamianych pociągów w tygodniu w badanych relacjach we Francji



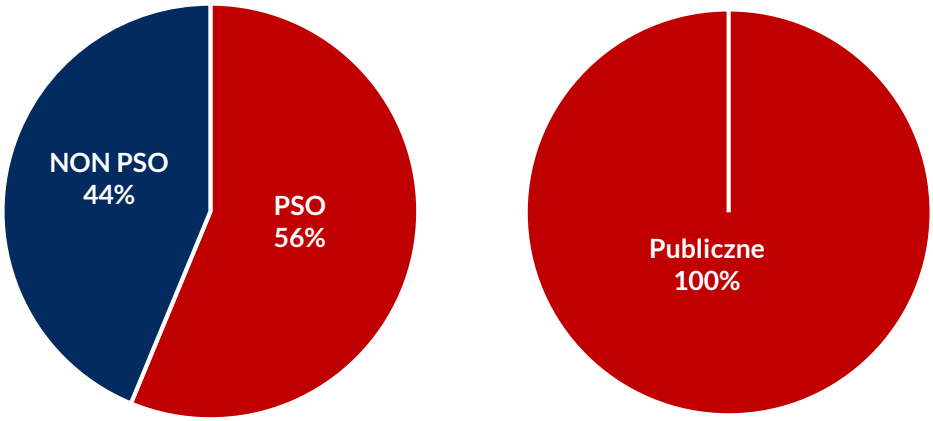
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

Maksymalna prędkość w relacji wynosi 160 km/h. Trasa obsługiwana jest przez elektryczne zespoły trakcyjne oraz składy wagonowe. Czas podróży na odcinku 224 km wynosi ok. 2,5 godziny.

Rys. 14. Pociąg przewoźnika Thello

Fot. Thello – materiały prasowe

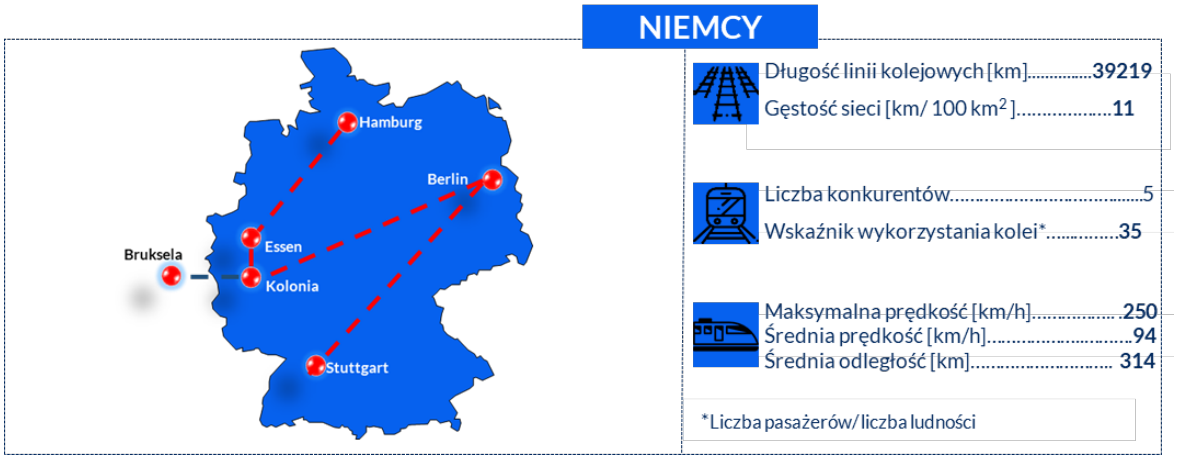
Rys. 15. Udział przewozów uruchamianych z pomocą publiczną (PSO) i komercyjnie (NON PSO) oraz udział przewoźników prywatnych i przewoźników publicznych w realizacji konkurencyjnych połączeń we Francji na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

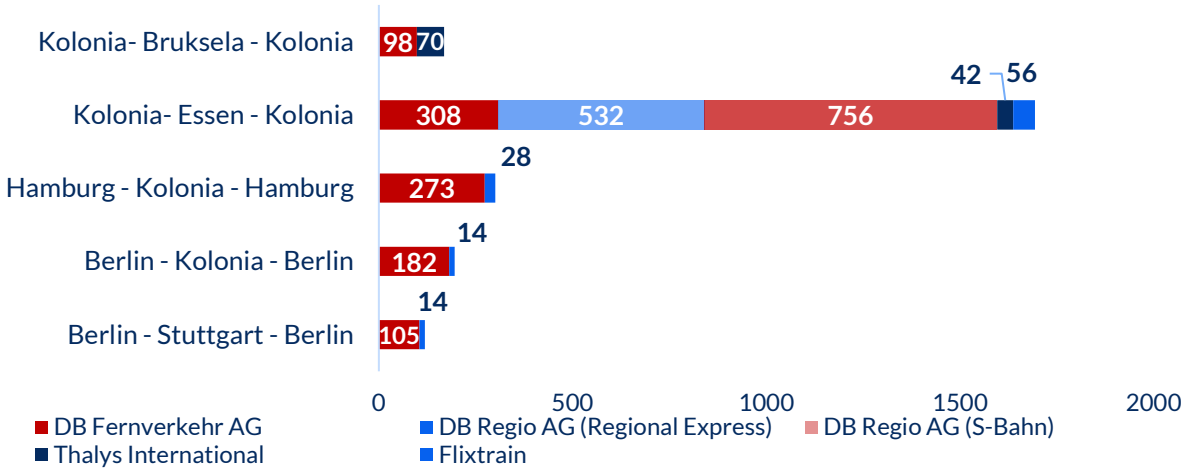
Wszystkie z badanych połączeń realizowane są przez przewoźników publicznych. 56% uruchamianych pociągów realizuje przewozy w ramach usługi publicznej, 44% nie korzysta ze wsparcia państwa. Pasażerowie na tej relacji mają również możliwość odbycia podróży autobusem.

2.4. Niemcy



Niemiecka sieć kolejowa (ponad 39 tys. kilometrów) jest największa pod względem długości w Europie, pod względem gęstości natomiast zajmuje 4 miejsce. W zakresie liczby konkurujących przewoźników na głównych liniach Niemcy zajmują drugą pozycję. Konkurencja istnieje na 5 głównych liniach i obsługiwana jest przez pięciu przewoźników, będących spółkami skarbu państwa lub powiązanymi kapitałowo ze spółkami państwowymi. W ramach realizacji usług publicznych spółki DB Regio AG (Regional Express) oraz DB Regio AG (S-Bahn) oferują pasażerom przejazdy pomiędzy Essen i Kolonią uruchamiając łącznie 1288 pociągów w tygodniu. Pozostałe połączenia realizowane są bez wsparcia środków publicznych. Konkurencja w przewozach krajowych odbywa się pomiędzy Berlinem i Stuttgartem, Berlinem i Kolonią oraz Hamburgiem i Kolonią, a pasażer może skorzystać z oferty dwóch przewoźników: publicznego DB Fernverkehr AG i prywatnego Flixtrain.

Rys. 16. Liczba uruchamianych pociągów w tygodniu w badanych relacjach w Niemczech.

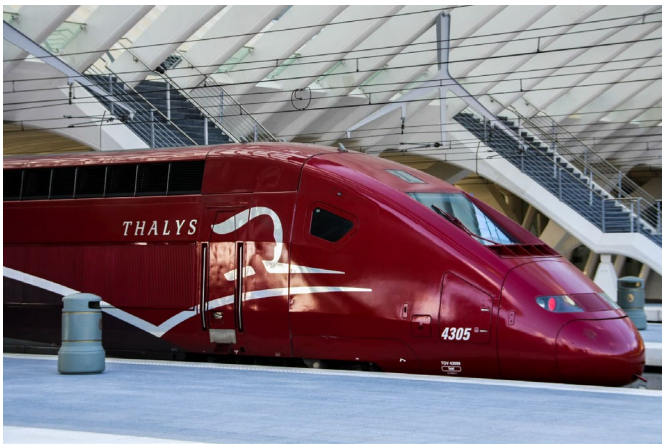


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

Pasażer jadący w relacji Berlin – Stuttgart pociągiem DB podróżuje elektrycznym zespołem trakcyjnym z maksymalną prędkością 250 km/h w czasie ok. 5,5 godziny, korzystając natomiast z usług Flixtrain podróżował będzie klasycznym zestawem wagonowym z maksymalną prędkością 160 km/h, co zajmie ok. 7 godzin. Dystans pomiędzy miastami wynosi 650 km, a tygodniowo uruchamianych jest łącznie 119 pociągów. Pomiędzy Berlinem a Kolonią dystans 550 km pasażer pokona elektrycznym zespołem trakcyjnym z maksymalna prędkością 250 km/h w czasie ok. 4,5 godziny lub klasycznym składem wagonowym z maksymalną prędkością 160 km/h w czasie ok. 6 godzin. W relacji Hamburg – Kolonia przejazd składem wagonowym z Flixtrain lub elektrycznym zestawem trakcyjnym DB zajmie ok 4 godzin. Na terytorium Niemiec istnieje również konkurencja w przewozach międzynarodowych

pomiędzy Kolonią i Brukselą. Pasażer planujący podróż z Niemiec do stolicy Belgii lub w odwrotnym kierunku może wybrać między dwiema ofertami Thalys International oraz DB Fernverkehr AG. W obu przypadkach dystans 220 kilometrów pokona w ok. 2 godziny poruszając się z maksymalną prędkością 300 km/h. Tygodniowo obaj przewoźnicy uruchamiają 168 pociągów, a podróż odbywa się koleją dużych prędkości w elektrycznych zespołach trakcyjnych.

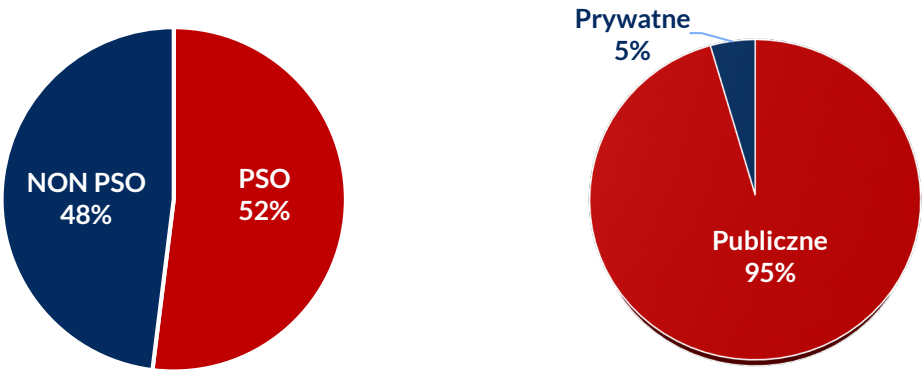
Rys. 17. Pociąg przewoźnika Thalys



Fot. Antonio Ponte, https://commons.wikimedia.org/wiki/, CC 4.0

Największa konkurencja występuje w przewozach pomiędzy Essen i Kolonią obsługiwanych przez wszystkich pięciu przewoźników: DB Fernverkehr AG, Thalys International, DB Regio AG (Regional Express), DB Regio AG (S-Bahn), Flixtrain. W zależności od podmiotu relacja obsługiwana jest w ramach realizacji przewozów regionalnych, krajowych oraz międzynarodowych. Łącznie tygodniowo uruchamiane są 1694 pociągi. Dystans ok. 80 kilometrów pokonać można w czasie ok. 1 godziny.

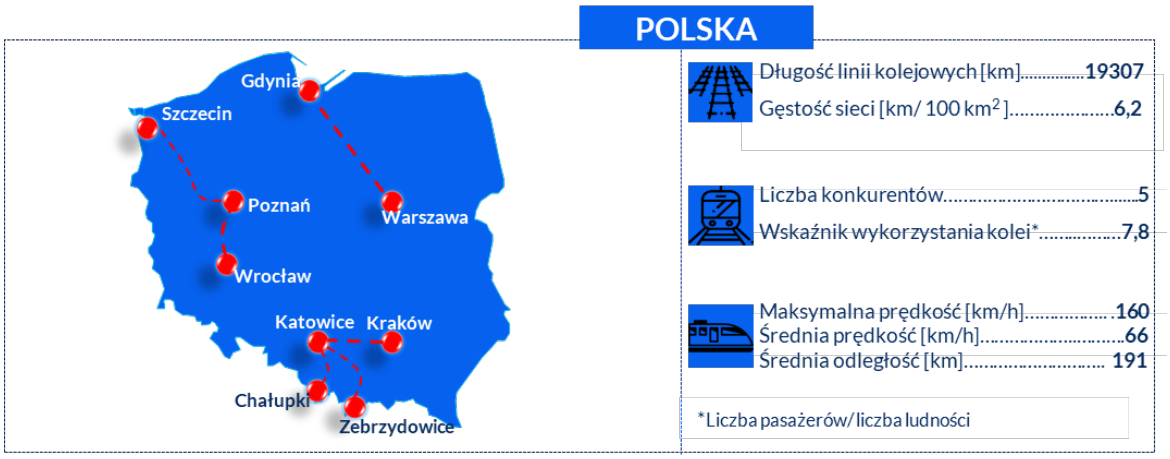
Rys. 18. Udział przewozów uruchamianych z pomocą publiczną (PSO) i komercyjnie (NON PSO) oraz udział przewoźników prywatnych i przewoźników publicznych w realizacji konkurencyjnych połączeń w Niemczech na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

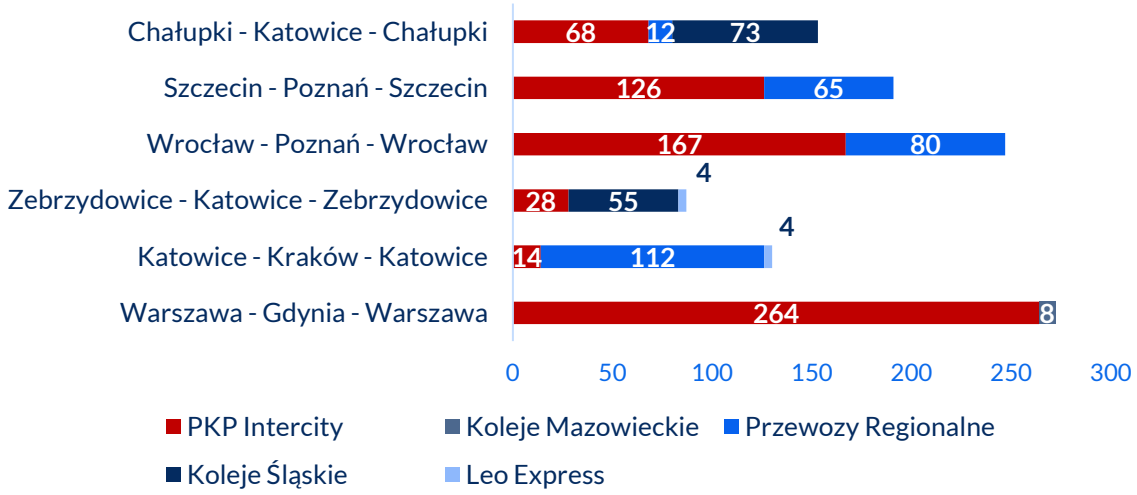
Na sieci niemieckiej 95% pociągów konkurujących ze sobą na poszczególnych liniach uruchamianych jest przez podmioty publiczne, pozostałe 5% pociągów obsługuje prywatny przewoźnik. Na wszystkich ze wskazanych relacji pasażer ma możliwość skorzystania z transportu autobusowego. Pomiędzy Kolonią i Hamburgiem, Berlinem i Kolonią oraz Stuttgartem i Berlinem funkcjonują również połączenia lotnicze.

2.5. Polska



Polska sieć kolejowa o długości ponad 19 tysięcy kilometrów i gęstości 6,3 km/100 km^2 plasuje nasz kraj na trzeciej pozycji pod względem długości oraz 11 odnośnie do gęstości linii kolejowej. Konkurencja istnieje na 6 relacjach obsługiwanych przez 5 przewoźników. Pozycjonuje to Polskę pod względem liczby konkurentów na 3 miejscu wśród badanych krajów. W relacji Warszawa–Gdynia funkcjonuje sezonowa konkurencja pomiędzy narodowym przewoźnikiem pasażerskim PKP Intercity, obsługującym relację pociągami międzynarodowymi oraz międzywojewódzkimi zarówno przy wsparciu środków publicznych jak i bez ich wsparcia a Kolejami Mazowieckimi, które uruchamiają sezonowe połączenie w okresie od czerwca do sierpnia. Łączna liczba pociągów PKP Intercity wynosi 264 tygodniowo. Koleje Mazowieckie uruchamiają w ramach usługi publicznej w sezonie 8 pociągów na tydzień. Przejazd pomiędzy miastami realizowany jest zarówno elektrycznymi zestawami trakcyjnymi (składy ED250 „Pendolino") jak i składami wagonowymi. Dystans 351 kilometrów można pokonać w czasie od 3,5 do 5 godzin.

Rys. 19. Liczba uruchamianych pociągów w tygodniu w badanych relacjach w Polsce



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

Kolejne dwie relacje, na których pasażer może skorzystać z więcej niż jednej oferty znajdują się pomiędzy Poznaniem a Szczecinem i Poznaniem a Wrocławiem. Konkurencyjne przewozy oferują PKP Intercity oraz Polregio. Prawie wszystkie świadczone są w ramach pomocy publicznej. Podróż

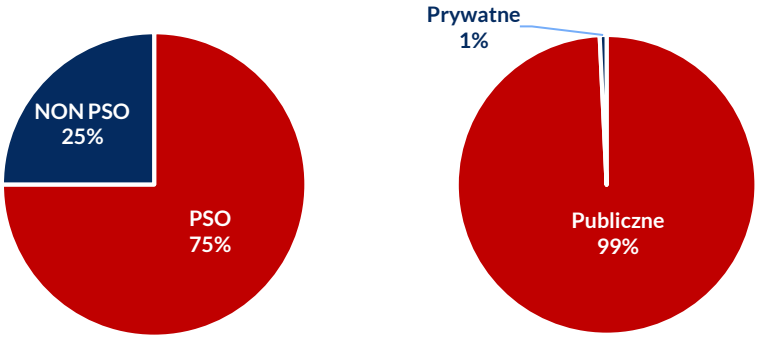
z Poznania do Wrocławie zajmuje ok. 3 godzin, a pasażer w zależności od wybranej pory i przewoźnika zostanie przewieziony EZT lub składem wagonowym. Łączna liczba tygodniowych uruchomień wynosi 247 pociągów. Pomiędzy Szczecinem i Poznaniem podróż trwa od 3 do 3,5 godziny, a łączna liczba uruchomionych pociągów wynosi 191.

Rys. 20. Pociąg przewoźnika PKP Intercity

Fot.: Lichen99, https://commons.wikimedia.org, CC 3.0

Kolejne relacje, na których pasażer może wybrać spośród konkurencyjnych ofert łączą Górny Śląsk z granicą czeską poprzez dwie stacje graniczne: Zebrzydowice i Chałupki. Z Katowic do Zebrzydowic pasażer może wybrać podróż pociągami jednego z trzech przewoźników (PKP Intercity, Kolei Śląskich lub Leo Express). Około godzinny przejazd na dystansie 71 kilometrów odbywa się w każdym przypadku elektrycznym zespołem trakcyjnym. Do wyboru jest 87 połączeń tygodniowo. Na trasie z Katowic do Chałupek można również skorzystać z trzech konkurencyjnych ofert tych samych przewoźników uruchamiających tygodniowo 153 połączenia. Dystans blisko 75 km pokonać można w czasie ok. półtorej godziny.

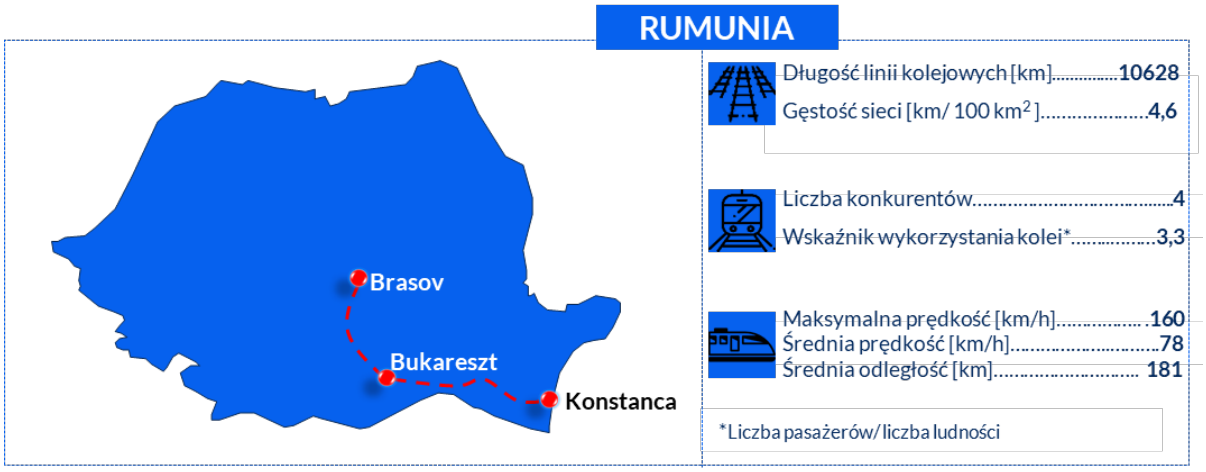
Rys. 21. Udział przewozów uruchamianych z pomocą publiczną (PSO) i komercyjnie (NON PSO) oraz udział przewoźników prywatnych i przewoźników publicznych w realizacji konkurencyjnych połączeń w Polsce na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

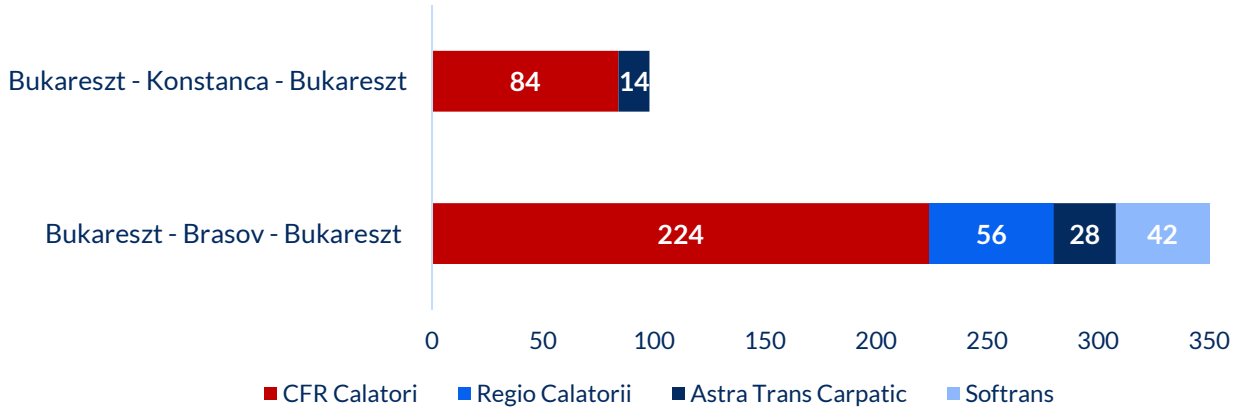
Dla pasażerów kolei na trasie pomiędzy Krakowem a Katowicami ofertę konkurencyjną świadczą również trzy wyżej wymienione podmioty. Dystans 76 kilometrów przejechać można w czasie dwóch godzin. W ramach usługi publicznej w Polsce realizowanych jest 75% przejazdów, 25% to przewozy nie korzystające ze wsparcia środków publicznych. 99% pociągów uruchamianych jest przez przewoźników publicznych. Zaledwie 1 % realizuje prywatny przewoźnik Leo Express.

2.6. Rumunia



Rumunia pod względem długości sieci kolejowej plasuje się na 8 miejscu, a odnośnie do gęstości sieci na 17 pozycji. W sektorze kolejowych przewozów pasażerskich konkurują czterej przewoźnicy operujący na dwóch relacjach: 3 podmioty prywatne (Regio Calatori, Astra Trans Carpatic, Softrans) oraz jeden przewoźnik publiczny (CFR Calatori). W relacji Bukareszt – Brasov pasażerowie mają możliwość wyboru spośród ofert wszystkich czterech przewoźników. Dystans 160 km w każdym przypadku pokonać można w ok. 2 godziny jadąc elektrycznym zespołem trakcyjnym lub składami wagonowymi z maksymalną prędkością 160 km/h. Dla pasażerów podróżujących ze stolicy do miasta portowego Konstanca znajdującego się nad Morzem Czarnym narodowy przewoźnik CFR Calatori oferuje przejazd przez cały rok uruchamiając 84 pociągi tygodniowo. Pokonanie dystansu 225 km składem wagonowym zajmuje ok. 3 godzin. Uzupełnieniem oferty CFR są sezonowe pociągi uruchamiane w okresie od czerwca do września przez Astra Trans Carpatic w liczbie jednej pary dziennie od poniedziałku do piątku.

Rys. 22. Liczba uruchamianych pociągów w tygodniu w badanych relacjach w Rumuni

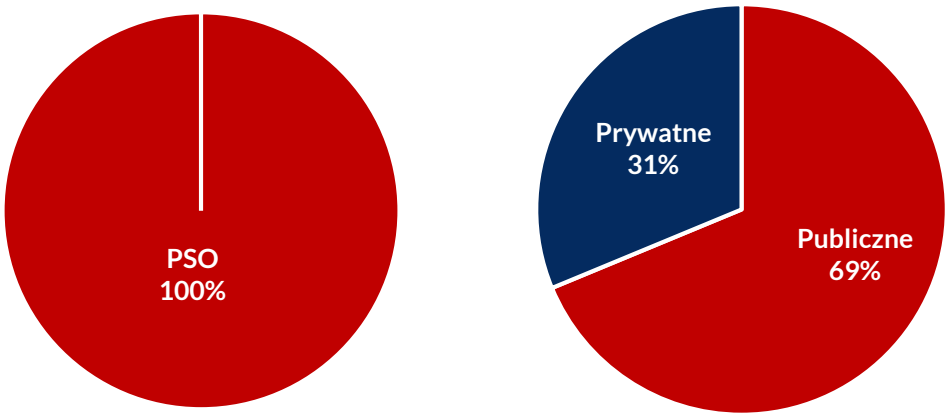


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

Rys. 23. Pociąg przewoźnika AstraTransCarpatia

Fot. TrainSimFan, https://commons.wikimedia.org, CC 4.0

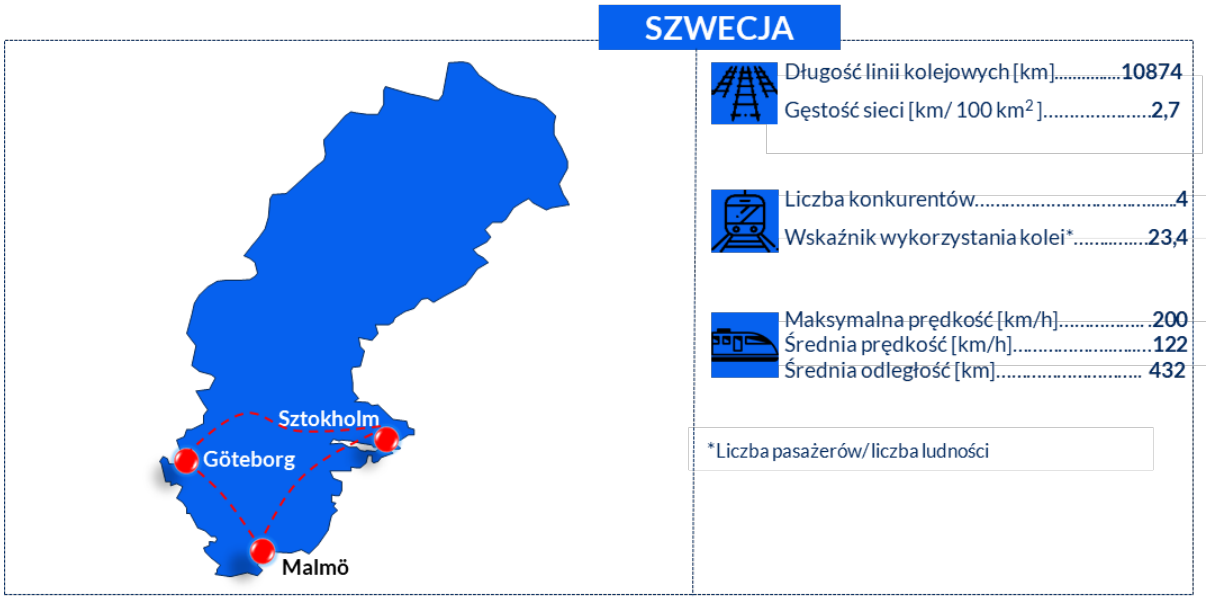
Rys. 24. Udział przewozów uruchamianych z pomocą publiczną (PSO) i komercyjnie (NON PSO) oraz udział przewoźników prywatnych i przewoźników publicznych w realizacji konkurencyjnych połączeń w Rumunii na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

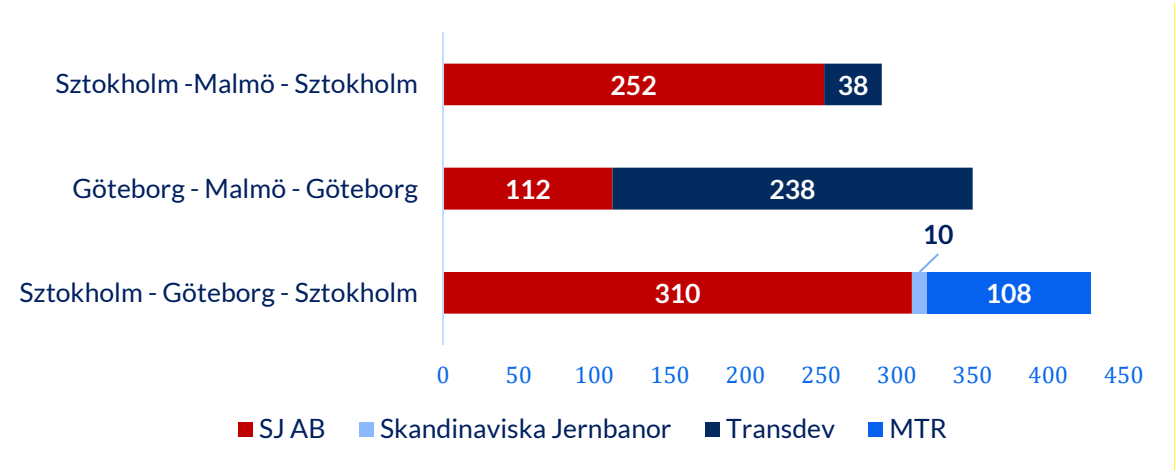
W Rumuni 69% pociągów uruchamianych jest przez podmioty publiczne, a 31% przez prywatne. Jest to jedyny kraj, w którym wszystkie przewozy na głównych liniach realizowane w ramach konkurencji wewnątrzsektorowej odbywają się ze wsparciem środków publicznych. We wskazanych relacjach pasażer może skorzystać z połączeń autobusowych.

2.7. Szwecja



Szwedzka sieć kolejowa zajmuje 7 miejsce pod względem długości linii oraz 26 pod względem gęstości sieci. Biorąc pod uwagę liczbę uruchamianych tras na głównych liniach z wynikiem 1068 kilometrów plasuje się na 6 miejscu. W 3 kluczowych relacjach, na których występuje konkurencja, funkcjonuje 4 przewoźników pasażerskich, w tym dwóch prywatnych (Skandinaviska Jernbanor, Transdev) oraz dwóch publicznych (SJ AB, MTR). Chcąc zrealizować podróż ze Sztokholmu do Göteborga lub z powrotem, pasażerowie mogą skorzystać z usług czterech przewoźników. W zależności od wybranej oferty podróż będzie trwała od 3 do 5 godzin. Pociągi uruchamiane przez przewoźników SJ AB i MTR przewiozą pasażerów elektrycznymi zespołami trakcyjnymi dużych prędkości w ok. 3 godziny. Pasażerowie mogą też wybrać podróż pięciogodzinną wagonami oferowaną przez Skandinaviska Jernbanor lub SJ AB.

Rys. 25. Liczba uruchamianych pociągów w tygodniu w badanych relacjach w Szwecji



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

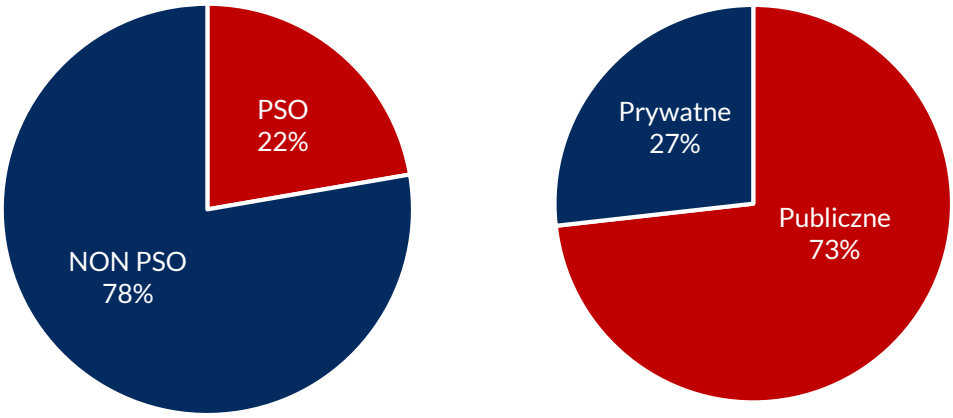
Tygodniowo pomiędzy miastami uruchamiane są 344 pociągi dużych prędkości i 84 pociągi poruszające się z maksymalną prędkością 160 km/h.

Rys. 26. Pociąg przewoźnika MTR EXPRESS

Fot. Bahnfrend, https://commons.m.wikimedia.org/, CC 4.0

Podróż pomiędzy Göteborgiem a Malmö realizowana jest w czasie od 2,5 do 3 godzin. Przejazd na dystansie 300 kilometrów oferują dwa podmioty z wykorzystaniem elektrycznych zespołów trakcyjnych: Transdev i SJ AB. Łącznie tygodniowo obaj przewoźnicy uruchamiają 350 pociągów. Najmniej rozbudowana jest oferta przewozowa pomiędzy Sztokholmem a Malmö. Dystans 480 kilometrów pasażerowie mogą pokonać w czasie od 4,5 do 5 godzin. Usługi przewozu oferuje dwóch przewoźników – prywatny Transdev realizujący przejazdy składami wagonowymi z maksymalną prędkością 160 km/h i publiczny SJ AB dający możliwość przejazdu EZT z maksymalną prędkością 200 km/h. Łącznie tygodniowo uruchamianych jest 290 pociągów w obu kierunkach.

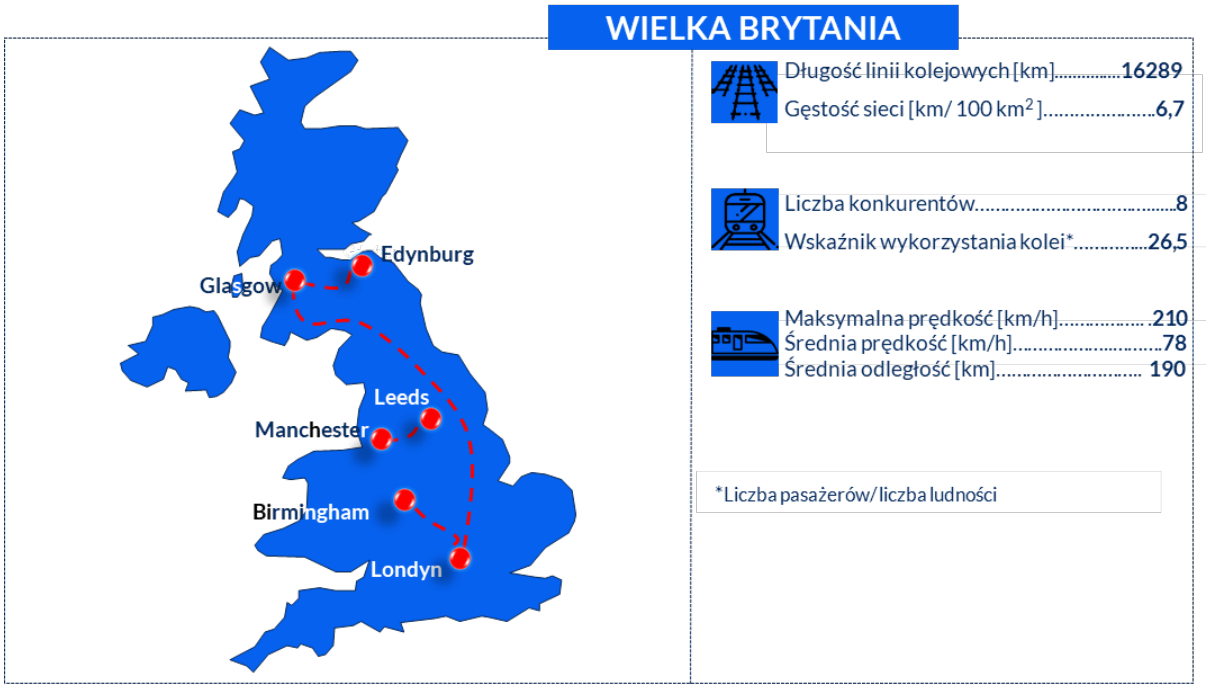
Rys. 27. Udział przewozów uruchamianych z pomocą publiczną (PSO) i komercyjnie (NON PSO) oraz udział przewoźników prywatnych i przewoźników publicznych w realizacji konkurencyjnych połączeń w Szwecji na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

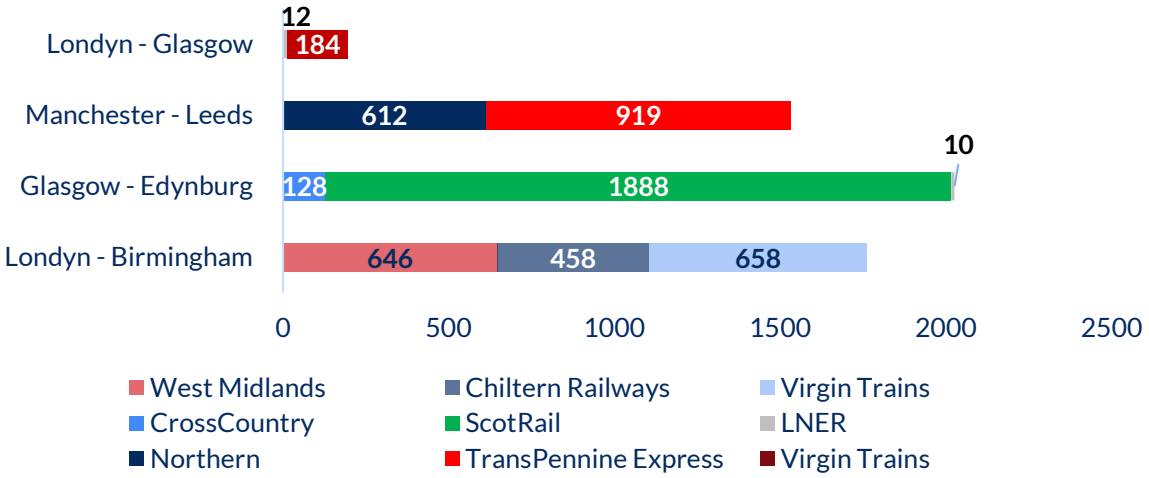
W Szwecji 73% przewozów realizują podmioty prywatne, a 27% publiczne. W ramach realizacji usługi publicznej uruchamianych jest 22% pociągów, natomiast 78% bez wsparcia środków publicznych. Na wszystkich relacjach oprócz Malmö-Göteborg klient może wybrać połączenie lotnicze lub autobusowe.

2.8. Wielka Brytania



Wielka Brytania pod względem długości linii kolejowych plasuje się na 5 miejscu, a odnośnie do gęstości sieci na 11 pozycji. Kraj ten jest liderem pod względem konkurencji funkcjonującej w badanych 29 krajach. Konkurencja istnieje na 4 kluczowych relacjach obsługiwanych przez 8 przewoźników pasażerskich będących podmiotami prywatnymi. Największa konkurencja pod względem liczby uruchamianych pociągów istnieje w relacji Glasgow – Edynburg na której tygodniowo 3 przewoźników uruchamia łącznie 2026 pociągów w obu kierunkach. Pasażerowie mogą wybrać spośród ofert przewoźników: Cross Country (128 pociągów), ScotRail (1888 pociągów) i LNER (10 pociągów). Podróż na dystansie 67 kilometrów trwa około godziny. Przewozy realizowane są elektrycznymi zespołami trakcyjnymi. Drugą relacją pod względem liczby uruchamianych pociągów tygodniowo jest Londyn – Birmingham. Relacja obsługiwana jest przez 3 przewoźników West Minlands, Chiltren Railways i Virgin Trains. Dystans 160 kilometrów pokonamy w czasie od 1,5 do 2 godzin.

Rys. 28. Liczba uruchamianych pociągów w tygodniu w badanych relacjach w Wielkiej Brytanii



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

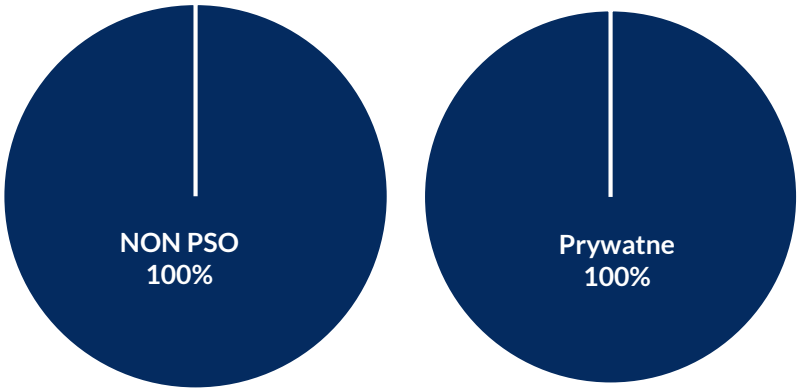
Trzecią pod względem liczby uruchamianych pociągów relacją jest Manchester – Leeds. Tygodniowo dwóch przewoźników Northen i TransPennine uruchamia 1531 pociągów w obu kierunkach. Dystans 57 kilometrów pasażerowie przejadą w czasie od 1 do 1,5 godziny.

Rys. 29. Pociąg przewoźnika TransPenning Express

Fot.: Bananaman28, https://commons.wikimedia.org, CC 4.0

W relacji Londyn – Glasgow uruchamianych jest tygodniowo 97 pociągów. Dwóch przewoźników oferuje przewozy na dystansie 555 kilometrów elektrycznymi pojazdami trakcyjnymi w czasie od 4,5 do 6 godzin.

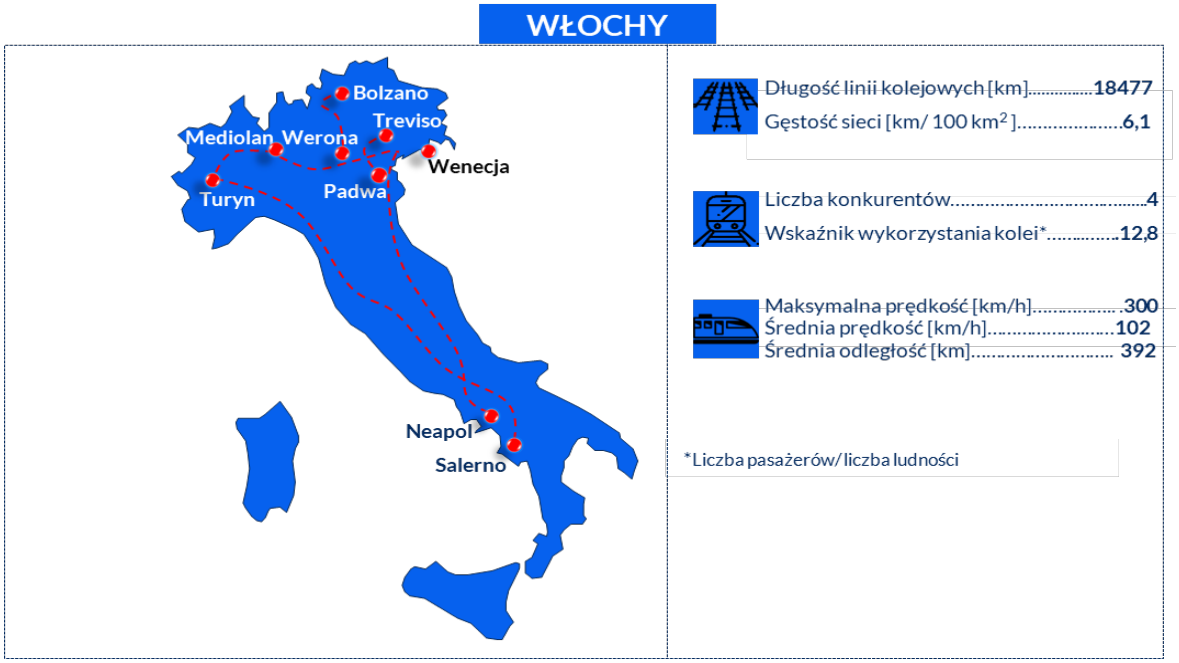
Rys. 30. Udział przewozów uruchamianych z pomocą publiczną (PSO) i komercyjnie (NON PSO) oraz udział przewoźników prywatnych i przewoźników publicznych w realizacji konkurencyjnych połączeń w Wielkiej Brytanii na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

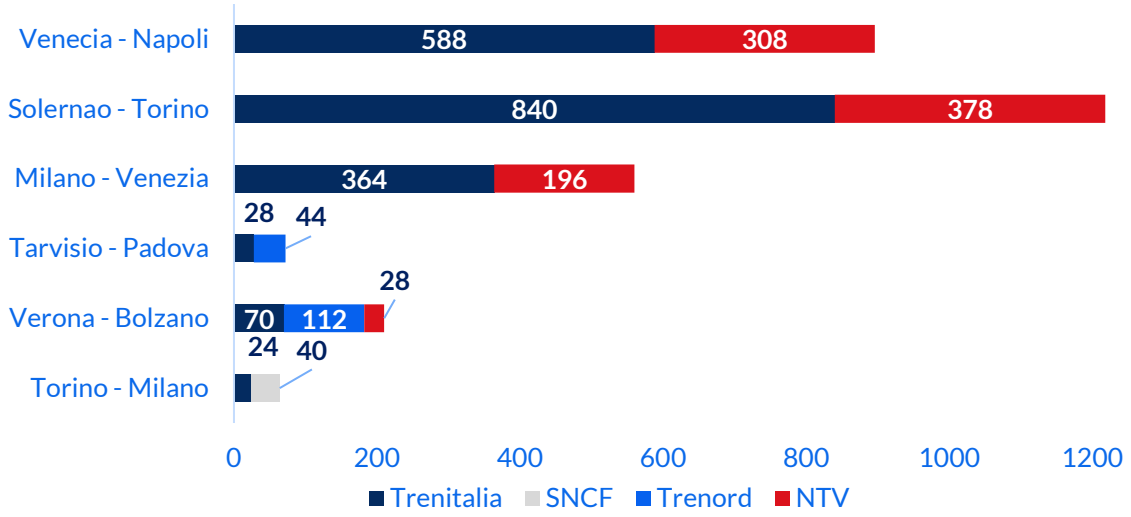
W Wielkiej Brytanii wszyscy przewoźnicy są podmiotami prywatnymi, a pociągi uruchamiane są bez wsparcia ze środków publicznych. Pasażerowie mają również do wyboru oferty transportu lotniczego oraz autobusowego.

2.9. Włochy



Włochy pod względem długości linii kolejowych zajmują 3 pozycję, natomiast pod względem gęstości sieci plasują się na miejscu 10. Na rynku przewozów pasażerskich na głównych liniach funkcjonują 4 podmioty wykonujące przewozy w 6 relacjach. Spośród 4 konkurentów, 3 spółki są podmiotami publicznymi (Trenitalia, SNCF, Trenord), natomiast jedna prywatną (NTV). W relacji pomiędzy Turynem a Mediolanem pasażerowie mogą wybrać podróż składem wagonowym uruchamianym przez przewoźnika Trenitalia w ramach usługi PSO lub elektrycznymi zespołami trakcyjnymi spółki SNCF w ramach przewozu komercyjnego. Łącznie w relacji uruchamiane są 64 pociągi w obu kierunkach. Dystans 153 kilometrów pokonywany jest w ok. 2 godziny. W relacji Verona – Bolzano pasażerowie mogą skorzystać z oferty trzech przewoźników (Treintalia, Trenord, NTV), którzy w ramach przewozów komercyjnych przewiozą klientów elektrycznymi zespołami trakcyjnymi lub składami wagonowymi na dystansie 155 kilometrów w czasie od 1,5 do 2,5 godziny. Łącznie w relacji uruchamianych jest tygodniowo 210 pociągów w obu kierunkach.

Rys. 31. Liczba uruchamianych pociągów w tygodniu w badanych relacjach we Włoszech



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

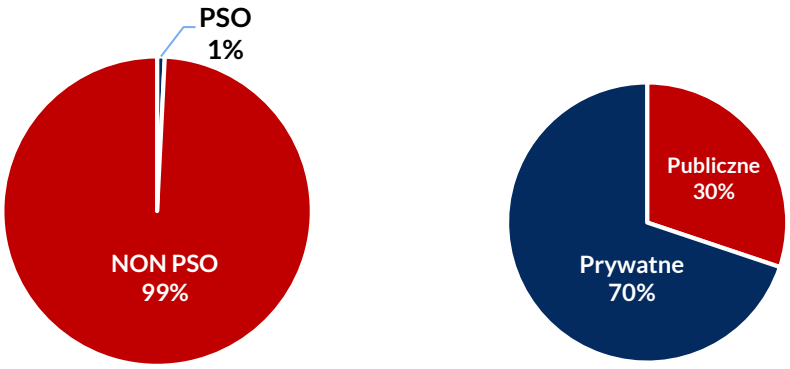
Z Tarvisio do Padwy przewozy oferuje dwóch przewoźników publicznych Trenord i Trenitalia. Przewoźnicy uruchamiają łącznie 70 pociągów w tygodniu, a dystans 220 kilometrów można pokonać w czasie od 2 godzin 45 minut do 3 godzin 45 minut. Przewozy w obu przypadkach realizowane są składami wagonowymi.

Rys. 32. Pociąg przewoźnika NTV

Fot. Hoff1980, https://commons.wikimedia.org, CC 3.0

Pomiędzy Mediolanem a Wenecją ofertę przewozową realizuje również dwóch przewoźników – publiczna Trenitalia oraz prywatny NTV. Podróż elektrycznym zespołem trakcyjnym na dystansie 267 km odbywa się w czasie od 2 godzin 15 minut do 3 godzin 15 minut. Łącznie przewoźnicy uruchamiają 560 pociągów tygodniowo. Przewoźnicy Trenitalia oraz NTV oferują również przewozy na długich dystansach. Dla pasażerów chcących skorzystać z usług kolei i przejechać ponad 900 km pomiędzy Turynem a Salerno przewoźnicy oferują możliwość podróży od 6,5 do 7,5 godzin kolejami dużych prędkości. Druga pod względem długości relacja łączy znajdujący się na południu kraju Neapol z Wenecją. Trenitalia oraz NTV oferuje podróż KDP z maksymalna prędkością 300 km/h pozwalającą pokonać dystans 725 kilometrów w czasie od 5 do 6 godzin.

Rys. 33. Udział przewozów uruchamianych z pomocą publiczną (PSO) i komercyjnie (NON PSO) oraz udział przewoźników prywatnych i przewoźników publicznych w realizacji konkurencyjnych połączeń we Włoszech na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zebranych w badaniu.

We Włoszech 70% przewozów realizują podmioty prywatne, 30% publiczne. Natomiast prawie 100% przewoźników realizuje przewozy bez wsparcia środków publicznych. We wszystkich relacjach pasażer ma możliwość skorzystania z transportu autobusowego. Na długich dystansach pomiędzy Wenecją i Neapolem oraz Salerno i Turynem istnieją połączenia lotnicze.

3. Badanie konkurencyjności w sektorach PSO i NON PSO

Grupa IRG-Rail w raporcie rocznym (Eight Annual Market Monitoring Report) z marca 2020 r., na podstawie danych za 2018 r., przeprowadziła badanie konkurencyjności na rynku kolejowym przewozów pasażerskich (PSO i NON PSO) W badaniu użyto wskaźnika Herfindahla-Hirschmana (HHI), który określa szacunkowy poziom zagęszczenia w branży oraz poziom konkurencji na danym rynku.

Wskaźnik HHI jest obliczany poprzez zsumowanie kwadratów udziałów w rynku wszystkich firm działających na danym rynku. Im większy udział w rynku mają duże spółki, tym większy jest wskaźnik HHI, którego wzrost jest geometryczny. Im więcej podmiotów funkcjonuje na rynku i mają istotny udział w rynku, tym mniejszy jest jego poziom HHI. Przy liczeniu poziomu wskaźnika lepiej jest uwzględnić wszystkie firmy, jednak podmioty o bardzo niewielkich udziałach w rynku nie wpływają znacząco na HHI.

Wartość tego wskaźnika może znajdować się w zakresie od 0 (na rynku działa duża liczba podmiotów, co wskazuje na skuteczną konkurencję) do 10000 w przypadku jednego monopolisty:

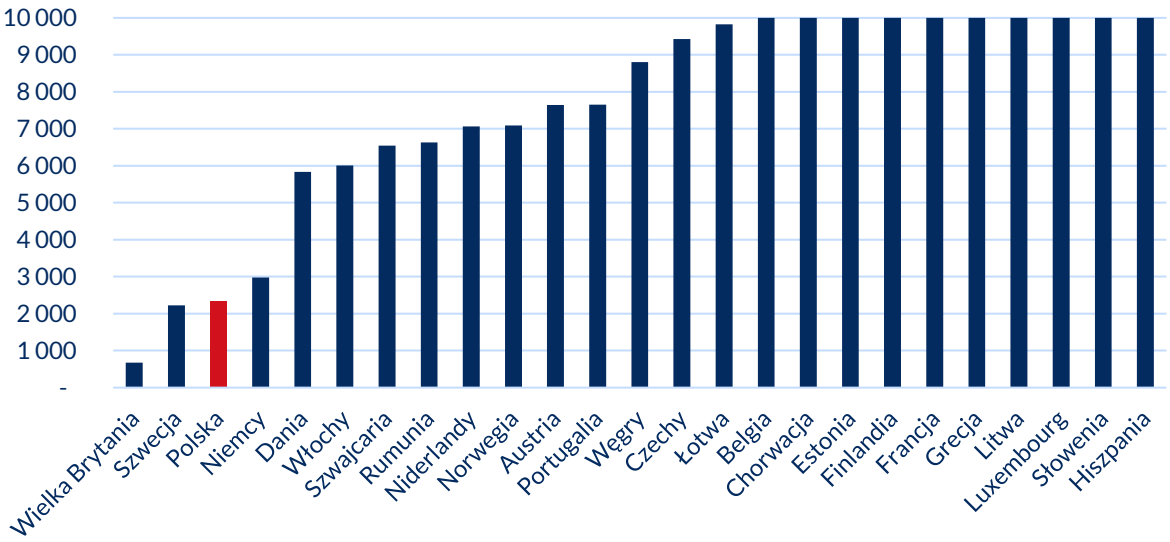
- HHI < 1500 wskazuje na rynek nieskoncentrowany i konkurencyjny
- HHI 1500 – 2500 wskazuje na rynek umiarkowanie skoncentrowany
- HHI > 2500 wskazuje na rynek wysoce skoncentrowany

Dla ułatwienia, przyjęto następujące przedziały:

W zakresie sektora PSO IRG-Rail opublikował wyniki na podstawie badania 25 krajów, w sektorze NON PSO w przewozach nie podlegających dotacjom wyniki reprezentowane są przez 23 kraje.

Poniżej przedstawiono wykresy obrazujące poziom HHI w poszczególnych krajach na rynkach przewozów pasażerskich świadczących usługi PSO oraz usługi komercyjne. Badanie przeprowadzone zostało na podstawie analizy pracy eksploatacyjnej wykonanej w 2018 r. w badanych krajach.

Rys. 33. Konkurencja w sektorze kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach usługi publicznej (PSO) wg wskaźnika Herfindahla-Hirschmana (HHI) obliczonego na podstawie pracy eksploatacyjnej (poc-km)



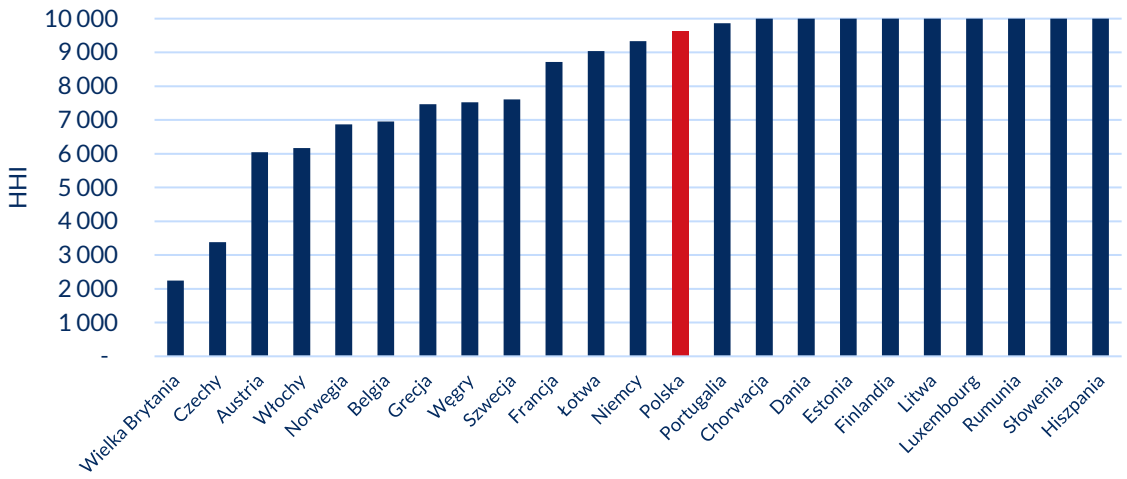
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Raportu IRG –RAIL.

Jedynie Wielka Brytania prezentuje poziom HHI poniżej 1500, co pokazuje jak niewiele europejskich kolejowych rynków pasażerskich PSO można określić jako nieskoncentrowane i konkurencyjne. Ponadto, w 10 z 25 krajów wciąż funkcjonuje monopol faktyczny. W pozostałych 15 krajach sytuacja jest zróżnicowana, na co wskazują umiarkowane poziomy wskaźnika HHI. W przypadku krajów o najniższych poziomach HHI udziały w rynku są często bardziej zrównoważone między przedsiębiorstwami, mimo że każde z nich może świadczyć odrębne usługi na różnych obszarach geograficznych.

Polska plasuje się na trzecim miejscu w zestawieniu, po Wielkiej Brytanii i Szwecji, i podobnie jak w przypadku Szwecji, polski wskaźnik HHI wynosi poniżej 2500. Może to świadczyć o umiarkowanie skoncentrowanym poziomie rynku.

W Polsce w badanym okresie w ramach PSO przewozy realizowało 12 przewoźników. Największe udziały w pracy eksploatacyjnej miały spółki: Przewozy Regionalne – 33,2%, PKP Intercity – 31,9 %, Koleje Mazowieckie 11,1 %. Bezpośrednia konkurencja na polskiej sieci kolejowej występuje na kilku trasach PSO, np. w województwie mazowieckim, gdzie warszawski SKM świadczy usługi podmiejskie i regionalne, które często pokrywają się z trasami Kolei Mazowieckich. Taka sytuacja ma również miejsce między Kolejami Mazowieckimi, Łódzką Koleją Aglomeracyjną i Polregio na trasie Warszawa - Łódź. Ponadto Polregio konkuruje niekiedy z innymi przewoźnikami w poszczególnych regionach, np. w województwie kujawsko-pomorskim, gdzie w przetargu na operatora transportu publicznego wybrano dwa przedsiębiorstwa – Arriva RP (spółka zależna od niemieckiego DB) i Polregio.

Rys. 34. Konkurencja w sektorze kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach usługi publicznej (NON PSO) wg wskaźnika Herfindahla-Hirschmana (HHI) obliczonego na podstawie pracy eksploatacyjnej (poc-km)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Raportu IRG –RAIL.

W żadnym kraju poziom HHI nie wynosi mniej niż 1500, co może świadczyć o tym, że bardzo niewiele europejskich rynków przewozów pasażerskich NON PSO można określić jako nieskoncentrowane i konkurencyjne. W 2018 r. monopol faktyczny nadal funkcjonował w 9 z 23 krajów. Na rynkach w większości krajów, w wybranych miejscach sieci, działają zarówno przewoźnicy PSO, jak i NON PSO. Przewoźnicy NON PSO konkurujący z przewoźnikami PSO zapewniają w wielu przypadkach jedynie przewozy sezonowe i/lub turystyczne, a zatem mają jedynie niewielki udział w rynku. Tymczasem niektóre usługi międzynarodowe, które zostały zliberalizowane we wszystkich krajach, realizowane są w ramach partnerstwa między zainteresowanymi przedsiębiorstwami.

Polska w tym zestawieniu znajduje się na 13 miejscu, a poziom HHI powyżej 7500 wskazuje na wysoce skoncentrowany rynek. W tym segmencie dominował 1 przewoźnik PKP Intercity z udziałem 98% w pracy eksploatacyjnej.

4. Podsumowanie

Opracowanie ma na celu pokazanie sytuacji pod względem konkurencji na rynkach kolejowych przewozów pasażerskich znajdujących się w krajach Europy zrzeszonych w Grupie IRG - Rail. Z analizy danych wynika, że w 20 krajach konkurencja dwóch lub więcej przewoźników na tych samych relacjach nie występuje bądź nie została wykazana. Dziewięć krajów wykazało, że pasażer ma szansę skorzystać z ofert konkurencyjnych na niektórych relacjach znajdujących się na głównych liniach kolejowych. Wyniki badania konkurencji wskaźnikiem HHI w sektorach pasażerskich przewozów kolejowych funkcjonujących w ramach usług publicznych lub komercyjnych pozwoliły na spojrzenie na problem konkurencji z trochę innej strony.

Całkowita długość linii kolejowych w wymienionych krajach zrzeszonych w IRG-Rail wynosi 230 551 km. Przez terytorium krajów zrzeszonych w Grupie przebiegają wszystkie europejskie korytarze transportowe sieci TEN-T (RCF). Liczba ludności zamieszkująca tereny badanych krajów wynosi ponad 336 milionów.

Korelacja informacji uzyskanych z badania ankietowego z wynikami powstałymi w badaniu konkurencji wskaźnikiem HHI pokazuje, że w Europie konkurencja na rynkach pasażerskich przewoźników kolejowych nie jest zjawiskiem powszechnym. W badaniu ankietowym analizie poddano główne trasy, na których pasażer może skorzystać z oferty co najmniej dwóch przewoźników kolejowych. W badaniu wskaźnikiem HHI natomiast analizie zostały poddane sektory przewozów pasażerskich funkcjonujące w ramach usług publicznych oraz komercyjnych.

Korelacja wyników dwóch badań wskazuje na to, że krajem o najbardziej rozwiniętej konkurencji jest Wielka Brytania. Zarówno pod względem wartości wskaźnika HHI jak i wskaźników uzyskanych w wyniku badania głównych tras. Z drugiej strony, jeżeli w danym kraju funkcjonuje jeden przewoźnik, to w sektorze usług publicznych oraz komercyjnych konkurencja nie występuje.

Cieszy fakt, że zarówno w badaniu ankietowym jak i wskaźnikiem HHI, Polska w sektorze przewozów w ramach świadczenia usługi publicznej wypada bardzo dobrze, plasując się na 3 miejscu i osiągając ocenę sektora o umiarkowanej koncentracji. Wśród wszystkich badanych krajów w sektorze przewozów komercyjnych żaden, oprócz Wielkiej Brytanii, nie osiągnął wskaźnika HHI poniżej 2500 pkt, co oznacza, że w tych państwach sektory te są silnie skoncentrowane.

Pragniemy zwrócić uwagę na fakt, że UTK obserwuje ciągłe zainteresowanie aplikantów uruchamianiem usług na zasadach komercyjnych. Do Urzędu wpływają zarówno wnioski o umożliwienie wykonywania przejazdów na trasach krajowych (stanowią one większość), jak i międzynarodowych.

W 2018 r. wydano łącznie 22 decyzje przyznające otwarty dostęp. Zostały one wydane na rzecz następujących przewoźników kolejowych:

- PKP Intercity – 15 decyzji;
- Arriva RP – 1 decyzja (Wejherowo – Warszawa Lotnisko Chopina);
- Koleje Dolnośląskie – 1 decyzja (Wrocław Główny – Berlin Hbf i współpraca z niemieckim przewoźnikiem – inicjatywa pn. Pociąg do kultury);
- Przewozy Regionalne – 5 decyzji.

Natomiast w 2019 r. decyzje przyznające otwarty dostęp otrzymali następujący przewoźnicy kolejowi:

- POLREGIO (uprzednio Przewozy Regionalne) – 4 decyzje na trasach:
  - Przemyśl Główny – Lublin;
  - Katowice – Gdynia Główna;

  - Kraków Główny – Przemyśl Główny;
  - Wieliczka Rynek-Kopalnia – Kraków Główny – Kraków Lotnisko.
- Leo Express Global – 2 decyzje:
  - Praha hl. n. – Medyka (gr. państwa);
  - Praha hl. n. - Terespol (gr. państwa).

Ponadto cztery decyzje wydano na rzecz PKP Intercity w przedmiocie zmiany decyzji o otwartym dostępie.

W 2020 r. wydano, do chwili obecnej, 2 decyzje na rzecz spółek wchodzących w skład grupy Leo Express (Leo Express Global a.s. i Leo Express s.r.o.) na trasę międzynarodową Wrocław Główny – Praha hl. n.

Powyższe wskazuje na dążenie do zwiększania konkurencyjności na polskim rynku, który stopniowo otwiera się na nowe podmioty albo umożliwia istniejącym podmiotom uruchamianie nowych relacji i połączeń. Jeżeli ta tendencja zostanie utrzymana w kolejnych latach, przyniesie korzyści dla pasażerów, którzy z większą świadomością różnorodności ofert będą mogli uwzględniać kolej planowaniu podróży.

5. Spis skrótów i pojęć

1.	PSO	Realizacja przewozów w ramach świadczenia usług publicznych (Public Service Obligations) – przewozy dotowane ze środków publicznych.
2.	NON PSO	Realizacja przewozów bez dotacji.
3.	IRG - RAIL	Międzynarodowe zrzeszenie niezależnych regulatorów rynku kolejowego (Independent Regulator's Group – Rail)
4.	KDP	Kolej Dużych Prędkości
5.	EZT	Elektryczny Zespół Trakcyjny
6.	POLREGIO	Przewoźnik kolejowy, byłe Przewozy Regionalne

6. Spis rysunków

Rys. 1. Wyszczególnienie krajów, w których wykazano istnienie konkurencji na poszczególnych liniach 6
Rys. 2. Liczba uruchamianych w tygodniu pociągów realizujących konkurencyjne połączenia w badanych krajach IRG-Rail. 7
Rys. 3. Udział przewozów uruchamianych z pomocą publiczną (PSO) oraz komercyjnie (NON PSO) oraz udział przewoźników prywatnych i przewoźników publicznych w realizacji konkurencyjnych połączeń w badanych krajach IRG-Rail na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu. 7
Rys. 4. Struktura przewozów pod względem zasięgu i udziału pociągów KDP w realizacji analizowanych konkurencyjnych połączeń w badanych krajach IRG-Rail na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu. 8
Rys. 5. Struktura przewozów według prędkości maksymalnych i według rodzajów pociągów w realizacji analizowanych konkurencyjnych połączeń w badanych krajach IRG-Rail podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu. 8
Rys. 6. Prędkość maksymalna oraz średnia na badanych liniach w poszczególnych krajach. 9
Rys. 7. Liczba uruchamianych pociągów w tygodniu w badanych relacjach w Austrii 10
Rys. 8. Pociąg prywatnego przewoźnika Westbahn GmbH. 11
Rys. 9. Udział przewozów uruchamianych z pomocą publiczną (PSO) i komercyjnie (NON PSO) oraz udział przewoźników prywatnych i przewoźników publicznych w realizacji konkurencyjnych połączeń w Austrii na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu. 11
Rys. 10. Liczba uruchamianych pociągów w tygodniu w badanych relacjach w Czechach. 12
Rys. 11. Pociąg prywatnego przewoźnika Leo Express. 13
Rys. 12. Udział przewozów uruchamianych z pomocą publiczną (PSO) i komercyjnie (NON PSO) oraz udział przewoźników prywatnych i przewoźników publicznych w realizacji konkurencyjnych połączeń w Czechach na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu. 13
Rys. 13. Liczba uruchamianych pociągów w tygodniu w badanych relacjach we Francji 14
Rys. 14. Pociąg przewoźnika Thello. 15
Rys. 15. Udział przewozów uruchamianych z pomocą publiczną (PSO) i komercyjnie (NON PSO) oraz udział przewoźników prywatnych i przewoźników publicznych w realizacji konkurencyjnych połączeń we Francji na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu. 15
Rys. 16. Liczba uruchamianych pociągów w tygodniu w badanych relacjach w Niemczech. 16
Rys. 17. Pociąg przewoźnika Thalys. 17
Rys. 18. Udział przewozów uruchamianych z pomocą publiczną (PSO) i komercyjnie (NON PSO) oraz udział przewoźników prywatnych i przewoźników publicznych w realizacji konkurencyjnych połączeń w Niemczech na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu. 17
Rys. 19. Liczba uruchamianych pociągów w tygodniu w badanych relacjach w Polsce. 18
Rys. 20. Pociąg przewoźnika PKP Intercity. 19
Rys. 21. Udział przewozów uruchamianych z pomocą publiczną (PSO) i komercyjnie (NON PSO) oraz udział przewoźników prywatnych i przewoźników publicznych w realizacji konkurencyjnych połączeń w Polsce na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu. 19
Rys. 22. Liczba uruchamianych pociągów w tygodniu w badanych relacjach w Rumuni. 20
Rys. 23. Pociąg przewoźnika AstraTransCarpatia. 21
Rys. 24. Udział przewozów uruchamianych z pomocą publiczną (PSO) i komercyjnie (NON PSO) oraz udział przewoźników prywatnych i przewoźników publicznych w realizacji konkurencyjnych połączeń w Rumunii na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu. 21
Rys. 25. Liczba uruchamianych pociągów w tygodniu w badanych relacjach w Szwecji. 22
Rys. 26. Pociąg przewoźnika MTR EXPRESS. 23
Rys. 27. Udział przewozów uruchamianych z pomocą publiczną (PSO) i komercyjnie (NON PSO) oraz udział przewoźników prywatnych i przewoźników publicznych w realizacji konkurencyjnych połączeń w Szwecji na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu. 23
Rys. 28. Liczba uruchamianych pociągów w tygodniu w badanych relacjach w Wielkiej Brytanii. 24
Rys. 29. Pociąg przewoźnika TransPenning Express. 25
Rys. 30. Udział przewozów uruchamianych z pomocą publiczną (PSO) i komercyjnie (NON PSO) oraz udział przewoźników prywatnych i przewoźników publicznych w realizacji konkurencyjnych połączeń w Wielkiej Brytanii na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu. 25
Rys. 31. Liczba uruchamianych pociągów w tygodniu w badanych relacjach we Włoszech. 26
Rys. 32. Pociąg przewoźnika NTV. 27
Rys. 33. Udział przewozów uruchamianych z pomocą publiczną (PSO) i komercyjnie (NON PSO) oraz udział przewoźników prywatnych i przewoźników publicznych w realizacji konkurencyjnych połączeń we Włoszech na podstawie liczby tras uruchamianych przez przewoźników w tygodniu. 27
Rys. 34. Konkurencja w sektorze kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach usługi publicznej (NON PSO) wg wskaźnika Herfindahla-Hirschmana (HHI) obliczonego na podstawie pracy eksploatacyjnej (poc-km) 29

Urząd Transportu Kolejowego
Al Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa
www.utk.gov.pl