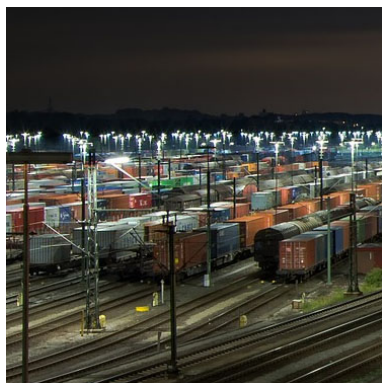




Rok 2017

w przewozach pasażerskich i towarowych.

Podsumowanie Prezesa UTK



Warszawa 2018

Misja:

Kreowanie bezpiecznych i konkurencyjnych warunków świadczenia usług transportu kolejowego

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

NIP: 526-26-95-081

W dokumencie użyto ikon
ze strony www.flaticon.com
stworzonych przez Freepik

Ignacy Góra

Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego



Szanowni Państwo,

rok 2017 był wyjątkowo udany dla kolei. Można powiedzieć, że od wielu lat pracownicy kolei nie mieli tylu powodów do zadowolenia. Świadczą o tym dane zbierane przez Urząd Transportu Kolejowego. Statystyki pozwalają mi powiedzieć, że 2017 rok był jednym z najlepszych w ostatnich latach, jeśli chodzi o liczbę przewiezionych pasażerów i masę przewiezionych towarów.

Rekord padł w przewozach pasażerskich. Wynik prawie 304 mln przewiezionych podróżnych jest najlepszy od ponad 15 lat. To świadczy o tym, że Polacy wracają chętnie do podróżowania pociągami. Oferta kolei odpowiada coraz lepiej na potrzeby pasażerów. Wygodne, nowe lub zmodernizowane pociągi, krótsze czasy przejazdu, odpowiednie ułożenie rozkładu – to zachęca do podróżowania. Dane z ostatnich lat pokazują, że w porównaniu do innych krajów, takich jak Szwajcaria, mamy jeszcze dużo do zrobienia. Ale najnowsze statystyki wskazują, że kierunek jest dobry.

Rok 2017 był wyjątkowy także w przewozach towarowych. Zanotowano wzrost masy przewiezionych towarów o prawie 8% w porównaniu z rokiem poprzednim. Przewoźnicy realizowali usługi transportowe na potrzeby najważniejszych inwestycji, grup energetycznych, ale również uruchamiali coraz bardziej popularne połączenia intermodalne. Widać wyraźnie, że intermodal odgrywa coraz większe znaczenie w całej gospodarce.

Krótkie podsumowanie roku 2017, które Państwu przedstawiam, powstało z danych dostępnych na koniec stycznia tego roku. Zgodnie z przepisami wiele szczegółowych statystyk przekazywanych jest do Urzędu w późniejszym czasie. Dlatego pełne dane zostaną przedstawione w szerszej publikacji - „Sprawozdaniu z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2017 r.”

Z wyrazami szacunku

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'I. Góra', written over a horizontal line.

1. Przewozy pasażerskie

Po dobrych wynikach przewozowych w roku 2016, dane statystyczne za 2017 r. wskazują na ciągły wzrost liczby pasażerów. Ma to miejsce zarówno w przypadku przewozów dalekobieżnych, jak również przewozów regionalnych i w obrębie dużych miast.

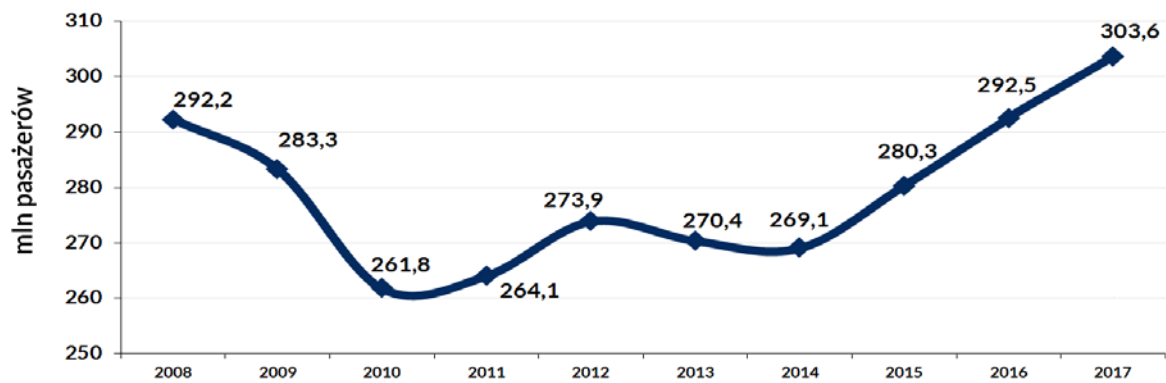
W roku 2017 UTK odnotował wzrost na rynku przewozów pasażerskich, zarówno w liczbie przewiezionych pasażerów, jak i w wykonanej pracy przewozowej. Z usług przewoźników skorzystało blisko **303,6 mln** pasażerów to jest o prawie **3,8% więcej** niż w roku poprzednim. Po raz ostatni zbliżona do tego wyniku liczba pasażerów skorzystała z kolei w 2002 r., a więc 15 lat wcześniej.

W porównaniu z rokiem ubiegłym udziały w rynku zarówno pod względem liczby pasażerów i pracy przewozowej w większości spółek pozostały na zbliżonym poziomie. Warto zauważyć, że blisko 75% pasażerów podróżowało Przewozami Regionalnymi, Kolejami Mazowieckimi, PKP Intercity bądź PKP SKM w Trójmieście. Udział trzeciej co do wielkości spółki w rynku, PKP Intercity, wzrósł o blisko 1 pkt proc. i wyniósł 14,1% w porównaniu do 13,2% w 2016 r. Porównując rok 2017 do 2016 wzrosły też udziały Kolei Dolnośląskich, WKD, Kolei Małopolskich i Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej.

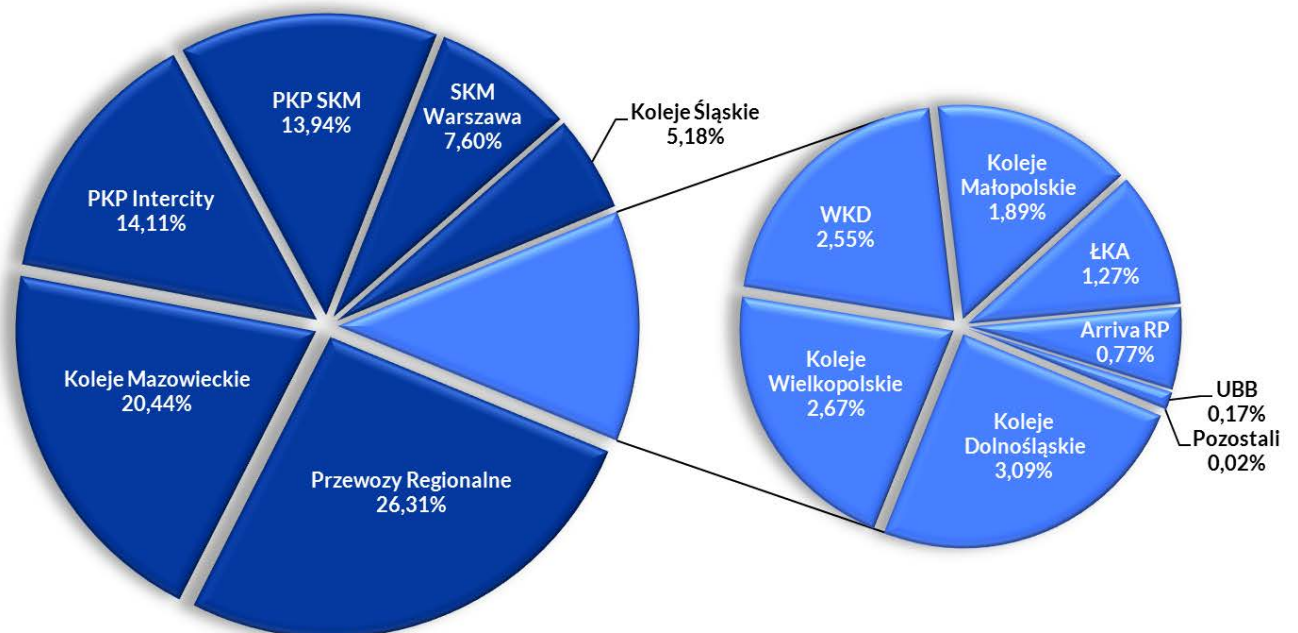
Dane pokazują, że spółka PKP Intercity, będąca największym przewoźnikiem realizującym przewozy długodystansowe odnotowała wzrost liczby pasażerów o ponad 11,2% (ponad 4,3 mln pasażerów) w porównaniu do 2016 r.

Największym przewoźnikiem regionalnym pozostały Przewozy Regionalne działające pod marką konsumencką Polregio. W przypadku tego przewoźnika liczba pasażerów wzrosła przez rok o blisko 400 tysięcy i jest najwyższym wynikiem spółki w ciągu ostatnich trzech lat. Wśród przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych największe wzrosty zanotowały spółki: Koleje Dolnośląskie (o blisko 2,1 mln), Łódzka Kolej Aglomeracyjna (o ponad 1,3 mln), Koleje Mazowieckie (o niecałe 1,2 mln) oraz Koleje Małopolskie (o prawie 0,9 mln). Największy procentowy wzrost zainteresowania ofertą w porównaniu z rokiem ubiegłym wystąpił dla przewoźników obsługujących województwa łódzkie, dolnośląskie oraz małopolskie. Wśród przewoźników samorządowych realizujących przewozy w aglomeracji warszawskiej wzrost wyniósł blisko 1,3 mln pasażerów, tj. 1,4% w stosunku do danych za 2016 r.

Rys. 1 Liczba pasażerów w kolejowych przewozach pasażerskich w latach 2008 – 2017 (przewozy normalnotorowe)

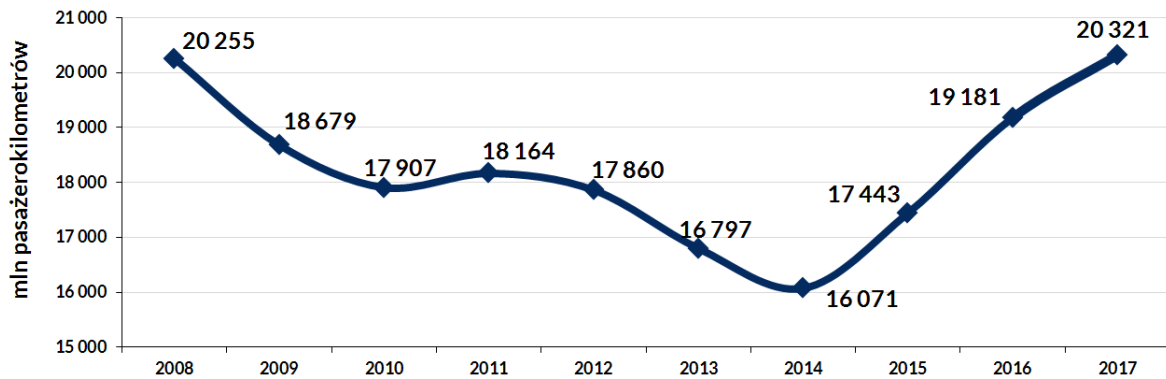


Rys. 2 Udział przewoźników pasażerskich wg liczby pasażerów w 2017 r.



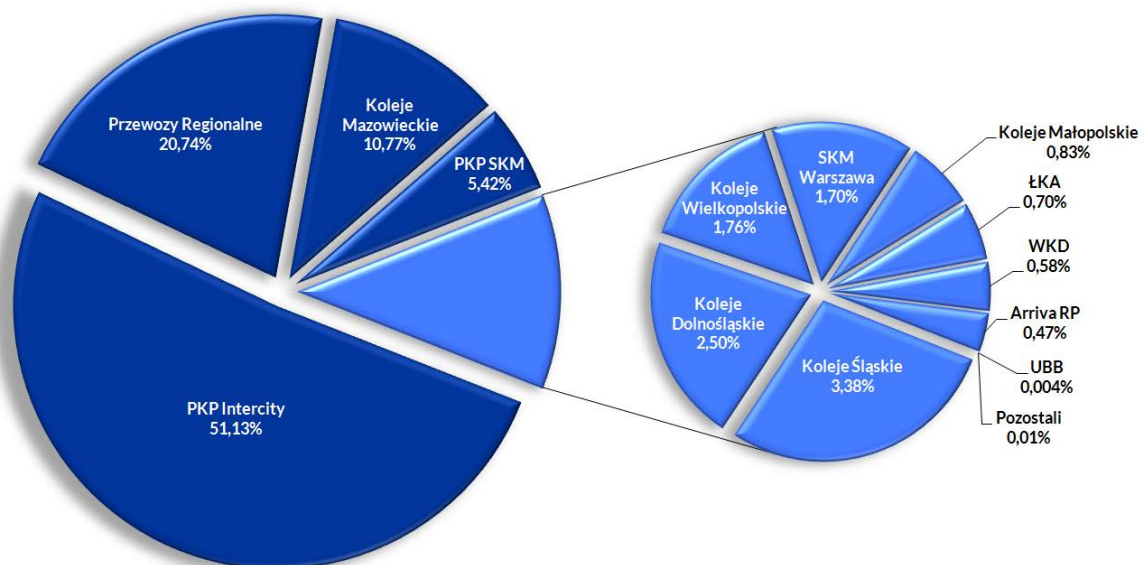
W 2017 r. wykonano pracę przewozową o blisko 6% większą niż w roku poprzednim. Wyniosła ona 20,3 mld pasażerokilometrów.

Rys. 3 Praca przewozowa w kolejowych przewozach pasażerskich w latach 2008 – 2017 (przewozy normalnotorowe)



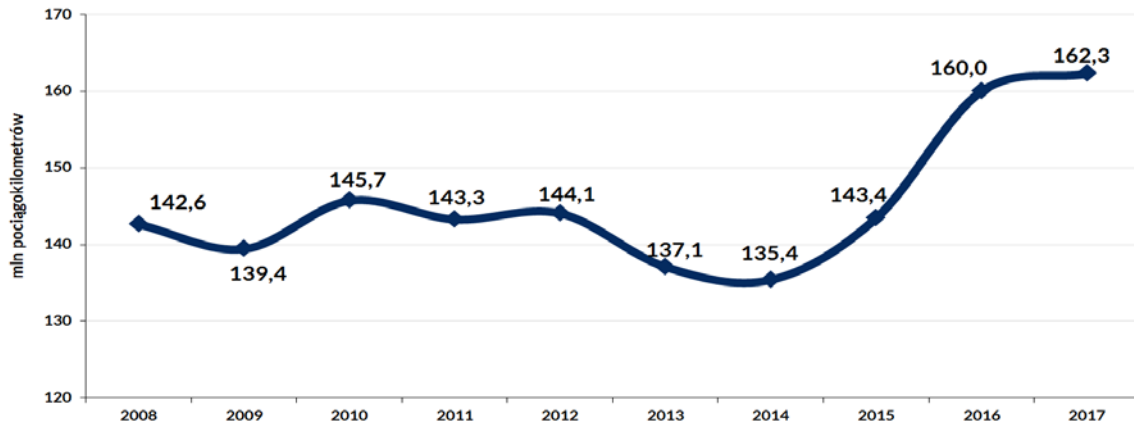
Niekwestionowanym liderem w zakresie pracy przewozowej jest PKP Intercity. Przewoźnik wykonał ponad połowę pracy przewozowej ogółu przewoźników pasażerskich. Na drugim miejscu z udziałem prawie 21% są Przewozy Regionalne. Trzecie miejsce i prawie 11% udziału należy do Kolei Mazowieckich.

Rys. 4 Udział przewoźników wg pracy przewozowej w 2017 r.



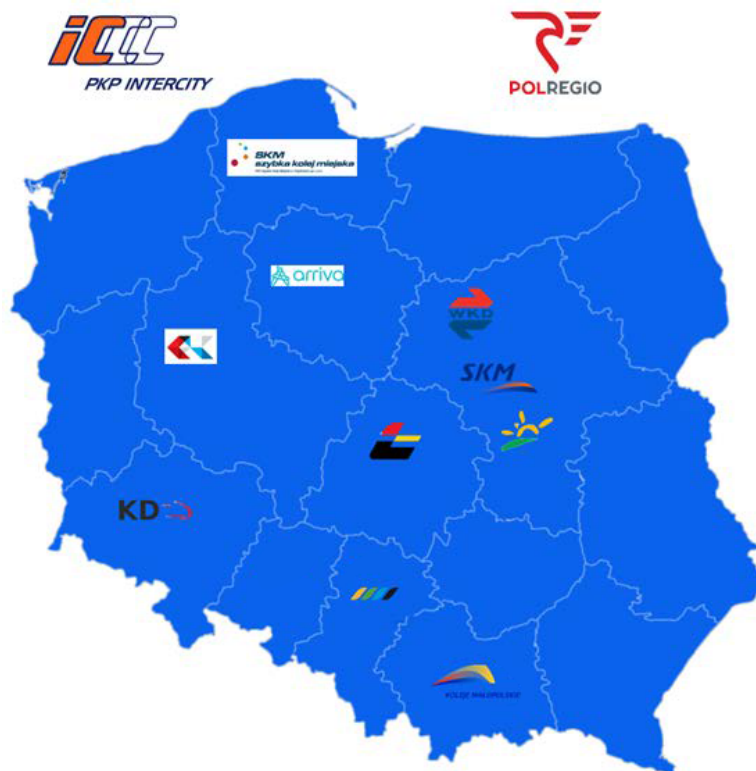
Przewoźnicy pasażerscy wykonali pracę eksploatacyjną na poziomie 162,3 mln pociągokilometrów. W porównaniu z 2016 r. wartość ta wzrosła o 1,4%, co oznacza, że pociągi przewoźników pasażerskich przejechały o ok. 2,3 mln km więcej.

Rys. 5 Praca eksploatacyjna w kolejowych przewozach pasażerskich w latach 2008 – 2017 (przewozy normalnotorowe)



Rok 2017 stał pod znakiem kolejnych inwestycji taborowych i zmian jakościowych wśród przewoźników pasażerskich. Nowy tabor został zakupiony przez kilku przewoźników, na bieżąco modernizowany był też tabor używany (m.in. modernizacja EN57). Co ważne, przewoźnicy i zamawiający poświęcają większą uwagę wymaganiom interoperacyjności. Warto zaznaczyć, że znaczna część nowego taboru eksploatowanego w naszym kraju została wyprodukowana w Polsce. Inwestycje taborowe są planowane przez wszystkich przewoźników również w następnych latach, a wśród nich przedstawiane są plany taborowe, w których inwestycje sięgają kilku miliardów złotych.

W 2017 r. oprócz nowego taboru przewoźnicy zaproponowali pasażerom rozwiązania w zakresie ofert biletowych nawiązujących do idei wspólnego biletu, takich jak przygotowany przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa oraz PKP Pakiet Podróżnika czy Wspólny Bilet Samorządowy. Rozwijane były także oferty, w których kolej jest wykorzystywana jako ważna część transportu miejskiego. Wielu przewoźników rozwijało inicjatywy, które miały na celu zachęcenie podróżnych do korzystania z usług kolei. Wśród nich były oferty promocyjne czy uruchamianie pociągów specjalnych. W drugiej połowie 2017 r. na wielu odcinkach rozpoczęły się inwestycje infrastrukturalne, które wymagają właściwej koordynacji działań zarządców oraz przewoźników. Tylko wtedy, gdy uda się zminimalizować utrudnienia dla pasażerów podczas remontów, można myśleć o unikaniu trendu odwracania się pasażerów od kolei.



**303,6 mln
pasażerów**



**20,3 mld
pas-km**



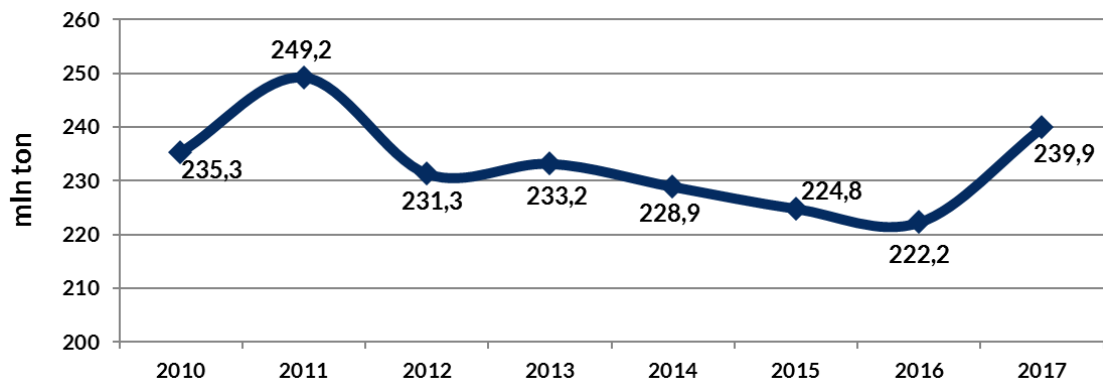
**162,3 mln
poc-km**

2. Przewozy towarowe

Wyniki w przewozach towarowych w 2017 r. wskazują, że przełamana została tendencja spadkowa. Na wyższe wartości danych statystycznych wpływ miały wyniki wszystkich przewoźników.

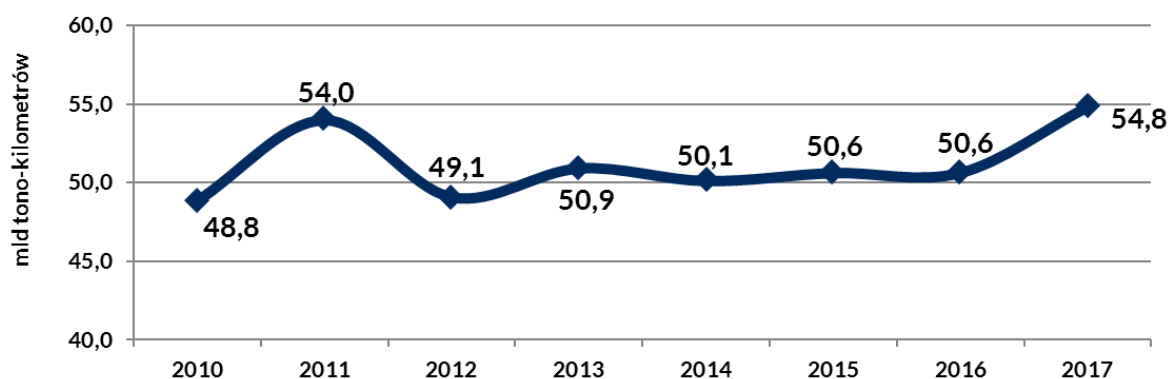
Przewoźnicy przetransportowali **239,9 mln ton ładunków**, co stanowiło wzrost o ponad 7,9% w porównaniu do 2016 r. W roku 2011 - ostatnim rekordowym na rynku przewozów - wzrost osiągnięto w związku z inwestycjami realizowanymi w ramach EURO 2012. Wzrost masy przewiezionych ładunków w 2017 r. związany był z ogólnym ożywieniem wielu gałęzi gospodarki i szeregiem nowych inwestycji.

Rys. 6 Masa ładunków w kolejowych przewozach towarowych w latach 2010 – 2017 (przewozy normalnotorowe)



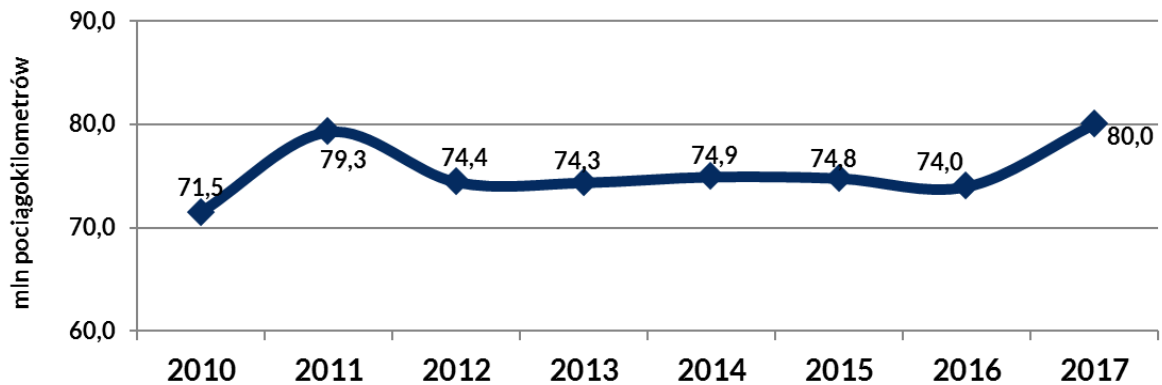
Praca przewozowa w 2017 r. wyniosła 54,8 mld ton-km i była wyższa niż w 2016 r. o 4,2 mld ton-km, tj. 8,3%. Minimalnie zwiększyła się średnia odległość przewozów z 227,8 km w 2016 r. do 228,5 km w 2017.

Rys. 7 Praca przewozowa w kolejowych przewozach towarowych w latach 2010 – 2017 (przewozy normalnotorowe)



W 2017 r. przewoźnicy towarowi wykonali pracę eksploatacyjną na poziomie 80 mln pociągokilometrów – o 8,2% więcej niż rok wcześniej.

Rys. 8 Praca eksploatacyjna w kolejowych przewozach towarowych w latach 2010 – 2017 (przewozy normalnotorowe)



W oparciu o szczegółowe dane za trzy kwartały 2017 r. widać, że na wyniki wpłynęły większa ilość przewozów intermodalnych oraz ładunków masowych, takich jak węgiel czy kruszywo.

Pomimo że dane za 2017 r. wskazują na lepszą sytuację przewozów towarowych niż w ostatnich latach, koniecznym wydaje się stworzenie odpowiednich warunków do wspólnego, jak najbardziej uzasadnionego ekonomicznie wykorzystania sieci kolei i dróg podczas przewozu ładunków. Konieczność zwiększenia roli kolei podkreślana jest od wielu lat. Porównując pracę przewozową w transporcie towarów koleją i w transporcie drogowym można zauważyć, że w ostatnich latach transport drogowy odnotowuje systematyczny wzrost, natomiast transport kolejowy pozostawał właściwie na stałym poziomie i dopiero w ubiegłym roku zanotował wzrost.

W celu zrównoważenia pozycji obu gałęzi transportu powinny zostać podjęte odpowiednie działania związane z funkcjonowaniem całego systemu. Wśród działań równoważących znaczenie kolei w przewozie towarów znajduje się funkcjonująca dotychczas ulga intermodalna. Przewoźnicy towarowi widzą potencjał tego segmentu wskazując m.in. w prognozach taborowych chęć zakupu lokomotyw wielosystemowych oraz wagonów platform dostosowanych do przewozów intermodalnych. Zdaniem Prezesa UTK, ulga intermodalna powinna być zapewniona na wiele lat, a dodatkowo może być rozszerzana tak, by na przykład promować przewoźników posiadających tabor zgodny z TSI i wyposażony w sygnalizację kabinową.

Przewoźnicy starają się sami zwiększać swoją konkurencyjność m.in. uruchamiając liniowe pociągi rozkładowe czy organizując przewozy rozproszone. Istotnym jest właściwe wykorzystanie potencjału geograficznego Polski, na który wskazują m.in. operatorzy morskich terminali intermodalnych.

Powinny zostać również podjęte działania mające na celu rozwiązanie pozostałych problemów związanych z infrastrukturą i obsługą pociągów, które pomimo dobrych wyników przewozowych były poruszane przez opinię publiczną – m.in. problem obsługi pociągów na terenie Małaszewicz i dużych opóźnień w realizacji przewozów.

Szczegółowe wyniki dotyczące przewozów pasażerskich i towarowych znaleźć można na stronie internetowej www.utk.gov.pl w dziale Dane eksploatacyjne w 2017 r. w zakładkach:

[Statystyka przewozów pasażerskich](#)

[Statystyka przewozów towarowych](#)

Zachęcamy również do zapoznania się z dokumentem:

[Zwiększenie roli kolei w równoważeniu transportu towarów w Polsce](#)

