

Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego

2020



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

ISBN 978-83-65709-63-9



dr inż. Ignacy Góra
Prezes Urzędu
Transportu Kolejowego

Szanowni Państwo,

rok 2020 był dla sektora transportowego niezwykle trudny. Pandemia koronawirusa spowodowała, że kolej również odczuła skutki spowolnienia gospodarczego. Znaczne spadki większości parametrów obrazują, z jak wieloma wyzwaniami musiała zmierzyć się kolej w dobie światowego kryzysu, którego wpływ odczuwamy nadal. Analizując dane statystyczne trudno jest ten rok porównywać do jakiegokolwiek od początków zbierania danych przez UTK.

W 2020 r. pociągi przewiozły nieco ponad 209 mln pasażerów, wobec 335 mln w 2019 r. Tak znaczny spadek spowodowany był wprowadzonymi ograniczeniami w przemieszczaniu i w korzystaniu z komunikacji publicznej. W przypadku przewozów towarowych w 2020 r. przetransportowano ponad 223 mln ton towarów. O 13 mln ton mniej niż rok wcześniej. Dla przewozów towarowych szczególnie trudny był zwłaszcza II kwartał 2020 r., kiedy to gospodarki na całym świecie odczuwały ograniczenia dotyczące zapobiegania rozprzestrzenianiu się COVID-19. Oznaczało również dużo mniejszy popyt na usługi transportu towarów. Kolej jednak była cały czas pewnym środkiem transportu towarów. Pociągi gwarantowały swobodny przepływ towarów w komunikacji krajowej, ale, co bardziej istotne, także w międzynarodowej.

Na szczęście miniony rok to nie tylko spadki. Pozytywnie należy oceniać utrzymujący się od lat rosnący trend w transporcie intermodalnym. Miniony rok był rekordowy. W 2020 r. w transporcie intermodalnym przewieziono blisko 23,8 mln ton ładunków, podczas gdy w 2019 r. było to ok. 19,5 mln ton (wzrost o 21,9%). Rośnie tym samym udział kolejowych przewozów intermodalnych w transporcie towarów. W 2020 r. już 10,7% masy towarów na kolei stanowiły ładunki przewiezione głównie w kontenerach. Transport intermodalny to przyszłość kolei. Ten segment należy bacznie obserwować i wspierać jego rozwój.

Koniec roku 2020 nie wiązał się niestety z zakończeniem stanu epidemii. Kolej pasażerska i towarowa stoją teraz przed nowym zadaniem – przekonaniem społeczeństwa i rynku do tego, że również w tych czasach podróżowanie jest bezpieczne, a przewóz towarów efektywny i opłacalny.

Przekazuję Państwu do rąk sprawozdanie z funkcjonowania rynku kolejowego w 2020 r. Mam nadzieję, że zebrane w tym raporcie dane oraz zaprezentowane analizy będą cennym źródłem informacji o rynku kolejowym w Polsce. Pokażą realia, w jakich funkcjonują interesariusze rynku pasażerskiego, towarowego czy też zarządcy infrastruktury. Zapraszam również do korzystania z aktualnych danych statystycznych dostępnych na stronie <https://dane.utk.gov.pl>.

Życzę inspirującej lektury!

Z wyrazami szacunku



Marcin Trela
Wiceprezes Urzędu
Transportu Kolejowego

Szanowni Państwo,

rok 2020 to nie tylko restrykcje spowodowane pandemią, ale również pozytywne zmiany, które wskazują, że proces otwierania rynku kolejowego nadal trwa. Z pewnością pozytywnie można ocenić utrzymujące się zainteresowanie wykonywaniem przewozów na podstawie decyzji o otwartym dostępie. W 2020 r. do Prezesa UTK wpłynęło łącznie 6 wniosków dotyczących przyznania otwartego dostępu, z czego 2 dotyczyły tras międzynarodowych. Natomiast, łącznie z wnioskami z poprzedniego roku, przed Prezesem UTK toczyło się 21 postępowań w sprawie przyznania otwartego dostępu. Na podstawie wydanych decyzji podróżni będą mogli skorzystać z połączeń uruchamianych przez POLREGIO, Koleje Dolnośląskie, Koleje Mazowieckie, ale również z połączeń do Pragi obsługiwanych przez czeskich przewoźników - Leo Express Global, Leo Express i RegioJet. Jestem przekonany, że rozszerzenie oferty w przewozach pasażerskich będzie zachętą do powrotu podróżnych do kolei.

O rosnącym zainteresowaniu wykonywaniem usług przewozowych może świadczyć również liczba wniosków o wydanie licencji na wykonywanie przewozów. Prezes UTK udzielił 10 licencji na działalność polegającą na wykonywaniu przewozów towarowych oraz świadczenie usługi trakcyjnej. Nowe podmioty na rynku to większa konkurencja. Mam nadzieję, że przyczyni się ona do nieustannej poprawy jakości świadczonych usług.

Rok 2020 to również istotne zmiany w przepisach dotyczących funkcjonowania transportu kolejowego. Z perspektywy organu regulacyjnego, na szczególną uwagę zasługuje nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym wdrażająca filar rynkowy IV pakietu kolejowego. Wprowadziła ona szereg zmian obejmujących przewoźników, aplikantów, zarządców infrastruktury czy operatorów obiektów infrastruktury usługowej. Zmieniły się zasady dotyczące licencjonowania przewoźników, otwartego dostępu, zwiększyły się również kompetencje nadzorcze Prezesa UTK. Wzmocniono zasady gwarantujące niezależność zarządców infrastruktury kolejowej, pojawiły się też nowe, ciekawe rozwiązania takie jak możliwość zawierania umów między przewoźnikami a zarządcami, których celem jest zapewnienie korzyści klientom przewoźników. Wprowadzone narzędzia są kolejnym krokiem do utworzenia jednolitego europejskiego rynku kolejowego.

Sygnaty płynące z rynku kolejowego pozwalają wierzyć, że mimo trudności transport kolejowy powinien być przyszłością gospodarki. Rosnące zainteresowanie świadczeniem usług przewozu osób i rzeczy świadczy o potencjale kolei, który – mam nadzieję – będzie dostrzegany również przez pasażerów i nadawców ładunków.

Zachęcam do lektury naszego opracowania.

Z wyrazami szacunku

Spis treści

1	Przewozy pasażerskie	9
1.1	Funkcjonowanie rynku przewozów pasażerskich w Polsce	10
1.2	Podstawowe parametry rynku przewozów pasażerskich	15
1.3	Znaczenie stacji kolejowych w ruchu pasażerskim w Polsce	19
1.4	Licencjonowanie przewoźników pasażerskich	28
1.5	Rynek przewoźników pasażerskich	29
1.6	Zatrudnienie przewoźników pasażerskich	34
1.7	Wyniki finansowe przewoźników pasażerskich	37
1.8	Oferta handlowa przewoźników	39
1.9	Sprzedaż i dystrybucja biletów	43
1.10	Punktualność przewoźników pasażerskich	45
1.11	Przewozy pasażerskie w Polsce na tle innych krajów Europy	50
2	Przewozy towarowe	55
2.1	Podstawowe parametry rynku przewozów towarowych	56
2.2	Główne grupy towarowe	58
2.3	Prędkości pociągów towarowych	70
2.4	Licencjonowanie przewoźników towarowych	72
2.5	Rynek przewoźników towarowych	74
2.6	Zatrudnienie u przewoźników towarowych	77
2.7	Wyniki finansowe przewoźników towarowych	80
2.8	Przewozy towarowe w komunikacji międzynarodowej	81
2.9	Przewozy towarów niebezpiecznych	86
2.10	Przewozy towarowe w Polsce na tle Europy	88

3

Przewozy intermodalne w Polsce 93

3.1	Przewozy intermodalne	94
3.2	Przeładunki kontenerów w portach w Europie	100
3.3	Terminale i relacje intermodalne w Polsce	101
3.4	Struktura taboru do przewozów intermodalnych	105

4

COVID-19 107

4.1	Funkcjonowanie rynku przewozów pasażerskich w 2020 r.	108
4.1.1	Podstawowe parametry rynku przewozów pasażerskich	108
4.1.2	Liczba uruchamianych pociągów pasażerskich	109
4.1.3	Zatrzymania pociągów na stacjach pasażerskich	110
4.1.4	Limity liczby pasażerów w uruchamianych pociągach	111
4.1.5	Sytuacja w połączeniach międzynarodowych i punktach granicznych	112
4.2	Funkcjonowanie rynku przewozów towarowych w 2020 r.	114
4.2.1	Podstawowe parametry rynku przewozów towarowych	114
4.2.2	Liczba uruchamianych pociągów towarowych	115
4.2.3	Sytuacja w połączeniach międzynarodowych	116
4.3	Działania w czasie epidemii na rzecz kolei	119
4.3.1	Instrumenty wsparcia przewozów kolejowych w dobie pandemii COVID-19	119
4.3.2	Działania UTK	120

5

Infrastruktura

121

5.1	Funkcjonowanie zarządców infrastruktury	122
5.2	Zatrudnienie u zarządców infrastruktury	124
5.3	Wyniki finansowe zarządców infrastruktury	127
5.4	Parametry linii kolejowych	128
5.5	Obiekty infrastruktury usługowej	131
5.6	Inwestycje infrastrukturalne a interoperacyjność systemu kolei	136
5.7	Wdrażanie ERTMS na polskiej sieci kolejowej	139
5.7.1	Europejski System Sterowania Pociągami (ETCS) – urządzenia przytorowe	139
5.7.2	Europejski System Sterowania Pociągami (ETCS) – urządzenia pokładowe	142
5.7.3	GSM-R	143
5.7.4	Grupa Użytkowników ERTMS	144
5.8	Przepustowość infrastruktury kolejowej	145
5.9	Inwestycje PKP PLK w 2020 r.	151
5.10	Opłaty za dostęp do infrastruktury	153
5.11	Infrastruktura kolejowa w Europie	155

6

Tabor

161

6.1	Struktura taboru przewoźników pasażerskich	162
6.2	Realizacja wymogów interoperacyjności w zakresie taboru pasażerskiego	167
6.3	Struktura taboru przewoźników towarowych	168
6.4	Realizacja wymogów interoperacyjności w zakresie taboru towarowego	171
6.5	Rynek właścicieli i dysponentów wg danych NVR	173

7	Spis skrótów i pojęć	175
8	Spis rysunków	187
9	Spis tabel	190



1

Przewozy
pasażerskie

1.1 Funkcjonowanie rynku przewozów pasażerskich w Polsce¹

Kolejowe przewozy pasażerskie w Polsce wykonują licencjonowani przewoźnicy kolejowi. Mogą one być prowadzone w ramach:

- ▶ służby publicznej;
- ▶ przewozów komercyjnych;
- ▶ przewozów okazjonalnych.

Kolejowe przewozy pasażerskie realizowane w ramach służby publicznej w 2020 r. były wykonywane na zlecenie 18 organizatorów publicznego transportu zbiorowego na podstawie umów o świadczenie usług publicznych (umów PSC; ang. Public Service Contract), tj.: ministra właściwego ds. transportu (Ministra Infrastruktury), marszałków województw i Prezydenta m.st. Warszawy. Zakres i czas obowiązywania umów jest ustalany przez poszczególnych organizatorów indywidualnie.

Część organizatorów zawiera z operatorami umowy wieloletnie, następnie aneksuje i aktualizuje je w trakcie ich obowiązywania (np. w zakresie zmian rozkładu jazdy). Pozostali podpisują z przewoźnikami – obok wieloletnich umów ramowych – umowy roczne (porozumienia wykonawcze). W nielicznych przypadkach określony zakres przewozów (np. sezonowych) regulowany jest wyłącznie umową roczną albo krótszą (okres sezonu).

W 2020 r. podpisanych zostało aż 18 umów wieloletnich dotyczących świadczenia kolejowych usług publicznych. Należą do nich: podpisana przez Ministra Infrastruktury i PKP Intercity umowa na przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe na okres 2021-2030; dziewięć umów dziesięcioletnich do 2030 r. zawartych przez województwa – dolnośląskie, lubelskie, lubuskie, opolskie, świętokrzyskie, wielkopolskie i zachodniopomorskie z POLREGIO oraz przez województwo małopolskie z Kolejami Śląskimi i województwo wielkopolskie z Kolejami Wielkopolskimi; trzy sześcioletnie umowy do 2026 r. między województwem małopolskim, pomorskim i warmińsko-mazurskim a POLREGIO; dwie umowy na okres 2021-2025 zawarte przez województwo podkarpackie i podlaskie z POLREGIO; umowa pięcioletnia województwa pomorskiego z SKM w Trójmieście na okres od 12 grudnia 2021 r.; umowa na lata 2021-2028 między województwem łódzkim a POLREGIO oraz umowa województwa dolnośląskiego z Kolejami Dolnośląskimi na lata 2027-2030. Województwo kujawsko-pomorskie zdecydowało się na podpisanie na 2021 r. z Arriva i POLREGIO wyłącznie umów rocznych.

Jedynie województwo podkarpackie wybrało operatora w trybie przetargowym. Pozostali

organizatorzy skorzystali z możliwości zawarcia umowy w trybie bezpośredniego powierzenia. W związku z regulacjami IV pakietu kolejowego umowy o świadczenie usług wojewódzkiego transportu kolejowego, na okres obowiązywania nie dłuższy niż do 14 grudnia 2030 r., mogły być zawierane bezpośrednio do 12 grudnia 2020 r. Po tym terminie – co do zasady – wybór operatorów musi być już prowadzony w trybie konkurencyjnym (przetargowym).

Podmioty, które zamierzają uruchomić regularny przewóz kolejowy osób na zasadach komercyjnych, powinny wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej albo międzynarodowej. Po przeprowadzeniu przez organ regulacyjny niezbędnych czynności w postępowaniu administracyjnym wydawana jest decyzja:

- ▶ o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie;
- ▶ o odmowie przyznania otwartego dostępu;
- ▶ o przyznaniu ograniczonego dostępu.

Na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu możliwe jest wykonywanie nowych kolejowych przewozów pasażerskich na odcinku przebiegającym przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W celu skorzystania z tego uprawnienia konieczne jest złożenie do zarządcy infrastruktury wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej na trasie objętej decyzją Prezesa UTK oraz podpisanie umowy o przydzielenie zdolności przepustowej.

Prezes UTK przed wydaniem decyzji może zbadać wpływ nowych połączeń na już funkcjonujące kursy innych pociągów w zbieżnych relacjach. Badany jest wpływ na równowagę ekonomiczną zawartej umowy PSC. Takie badanie następuje jednak wyłącznie na wniosek tzw. podmiotu uprawnionego, m.in. przedsiębiorstwa kolejowego lub organizatora publicznego transportu zbiorowego, będących stronami umów o świadczenie usług publicznych transportu kolejowego.

Podczas analizy organ regulacyjny zwraca uwagę na to, czy uruchomienie nowej usługi może powodować zakłócenie regularności przewozów w stosunku do stanu istniejącego oraz wpływać na skomunikowania pomiędzy pociągami uruchamianymi na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Podstawowym założeniem jest to, że nowe połączenia powinny mieć charakter uzupełniający, a nie konkurencyjny wobec istniejącej oferty przewozowej dofinansowanej ze środków publicznych na podstawie

¹ Opracowanie nie obejmuje kolei wąskotorowych.

umów PSC. Nowa usługa powinna więc stanowić wartość dodaną.

Prezes UTK analizuje również szereg informacji dotyczących szczegółowych parametrów nowej usługi, takich jak docelowa grupa podróżnych, zasady dystrybucji biletów, dane dotyczące szacowanego zapętnienia składów oraz

sumarycznej, w ciągu każdego roku kalendarzowego wykonywania przewozów, liczby podróży. Ocenie podlega to, czy wskazane czynniki mogą pozytywnie wpłynąć na rozwój sektora transportu kolejowego oraz spowodować wzrost zainteresowania podróżnych tym rodzajem transportu w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia.

▼ Tab. 1. Wieloletnie umowy o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego podpisane w 2020 r. (z uwzględnieniem umów rocznych województwa kujawsko-pomorskiego)

organizator publicznego transportu zbiorowego	okres, na który zawarto umowę	operator publicznego transportu zbiorowego
Przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe		
Minister właściwy ds. transportu	01.01.2021 – 14.12.2030	PKP Intercity
Województwa		
Dolnośląskie	01.01.2021 – 14.12.2030	POLREGIO
	01.01.2027 – 14.12.2030	Koleje Dolnośląskie
Kujawsko-Pomorskie	13.12.2020 – 11.12.2021	Arriva RP
	13.12.2020 – 11.12.2021	POLREGIO
Lubelskie	01.01.2021 – 14.12.2030	POLREGIO
Lubuskie	13.12.2020 – 14.12.2030	POLREGIO
Łódzkie	01.01.2021 – 31.12.2028	POLREGIO
Małopolskie	13.12.2020 – 12.12.2026	POLREGIO
	13.12.2020 – 14.12.2030	Koleje Śląskie
Opolskie	13.12.2020 – 14.12.2030	POLREGIO
Podkarpackie	01.01.2021 – 31.12.2025	POLREGIO
Podlaskie	01.01.2021 – 31.12.2024	POLREGIO
Pomorskie	13.12.2020 – 12.12.2026	POLREGIO
	12.12.2021 – 12.12.2026	PKP SKM w Trójmieście
Świętokrzyskie	13.12.2020 – 14.12.2030	POLREGIO
Warmińsko-Mazurskie	01.01.2021 – 31.12.2026	POLREGIO
Wielkopolskie	13.12.2020 – 14.12.2030	POLREGIO
	01.01.2021 – 14.12.2030	Koleje Wielkopolskie
Zachodniopomorskie	13.12.2020 – 14.12.2030	POLREGIO

▼ Tab. 2 Wykaz organizatorów i operatorów posiadających zawarte z nimi umowy

organizator	operatorzy		
Ministerstwo Infrastruktury	PKP Intercity		
Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	POLREGIO	Koleje Dolnośląskie	
Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu	Arriva RP	POLREGIO	
Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego	POLREGIO		
Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego	POLREGIO		
Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	POLREGIO	Łódzka Kolej Aglomeracyjna	
Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego	POLREGIO	Koleje Małopolskie	Koleje Śląskie
Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	Koleje Mazowieckie		WKD
Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego	POLREGIO		
Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego	POLREGIO		
Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego	POLREGIO		
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	POLREGIO	PKP SKM	
Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego	POLREGIO	Koleje Śląskie	
Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego	POLREGIO		
Urząd Marszałkowski Województwa Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie	POLREGIO		
Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego	POLREGIO	Koleje Wielkopolskie	
Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego	POLREGIO		
Urząd Miasta Stołecznego Warszawy	SKM w Warszawie		

W 2020 r. do Prezesa UTK wpłynęło 6 wniosków dotyczących przyznania otwartego dostępu: 3 od RegioJet, 2 od Kolei Mazowieckich oraz 1 od Kolei Dolnośląskich, z czego 4 wnioski dotyczyły tras krajowych, a 2 tras międzynarodowych. Ponadto PKP Intercity złożyło w 2020 r. 3 wnioski o zmianę decyzji przyznającej otwarty dostęp. Część wniosków jest procedowana w 2021 r.

Wszystkie wnioski o przyznanie otwartego dostępu złożone w 2020 r., w których zakończone zostało postępowanie administracyjne (3) zostały rozpatrzone pozytywnie. Nie wydano decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu albo odmawiających przyznania otwartego dostępu. Uwzględniając wnioski złożone w roku poprzednim, w 2020 r. przed Prezesem UTK toczyło łącznie się 21 postępowań administracyjnych w sprawie przyznania przewoźnikom kolejowym otwartego dostępu i zmiany decyzji na trasach krajowych i międzynarodowych.

Decyzje przyznające otwarty dostęp w 2020 r. otrzymali następujący przewoźnicy kolejowi:

- ▶ POLREGIO – 8 decyzji na trasach:
 - ▶ Łódź Kaliska – Kraków Główny i w relacji powrotnej;
 - ▶ Olsztyn Główny – Kołobrzeg i w relacji powrotnej;
 - ▶ Gdynia Główna – Wrocław Główny i w relacji powrotnej;
 - ▶ Gdynia Główna – Poznań Główny i w relacji powrotnej;
 - ▶ Gdańsk Główny – Kołobrzeg i w relacji powrotnej;
 - ▶ Wrocław Główny – Świnoujście i w relacji powrotnej;
 - ▶ Wrocław Główny – Kołobrzeg i w relacji powrotnej;
 - ▶ Białystok – Zielona Góra Główna i w relacji powrotnej;
- ▶ Leo Express Global – 1 decyzja na trasie:
 - ▶ Wrocław Główny – Praha hl.n. i w relacji powrotnej;
- ▶ Leo Express – 1 decyzja na trasie:
 - ▶ Wrocław Główny – Praha hl.n. i w relacji powrotnej;
- ▶ Koleje Dolnośląskie – 1 decyzja na trasie:
 - ▶ Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej;

- ▶ Koleje Mazowieckie – 1 decyzja na trasie:
 - ▶ Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna i w relacji powrotnej;
- ▶ RegioJet – 1 decyzja na trasie:
 - ▶ Praha hl.n. – Przemyśl Główny i w relacji powrotnej.

Ponadto na wniosek PKP Intercity została wydana 1 decyzja w sprawie zmiany decyzji Prezesa UTK przyznającej otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie:

- ▶ Przemyśl Główny – Kołobrzeg i w relacji powrotnej.

W decyzjach o przyznaniu otwartego dostępu wydanych w 2020 r., tak jak w poprzednich latach, Prezes UTK wprowadził klauzule określające warunki oraz zakres korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej. Wśród nich znalazł się obowiązek informowania Prezesa UTK o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia w niepełnej relacji lub w innej częstotliwości i terminie niż wprost wynikających z decyzji. Klauzula ta ma na celu uzyskiwanie na bieżąco wiedzy na temat faktycznie realizowanych przewozów i ich zgodności z treścią postanowień zawartych w decyzji. Określony w decyzji obowiązek ma także zagwarantować, że nie dojdzie do pogorszenia oferty przewozowej realizowanej w ramach nowych kolejowych przewozów pasażerskich. Dodatkowo ustawa o transporcie kolejowym przyznaje Prezesowi UTK uprawnienie do okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących przewozy w ramach otwartego albo ograniczonego dostępu w zakresie spełniania warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej.

Operatorzy kolejowi realizują także przewozy okazjonalne, czyli jednorazowy transport pasażerski wykonywany na danej linii poza obowiązującymi umowami o świadczenie usług publicznych lub poza połączeniami oferowanymi na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. Realizacja takiego przewozu powinna wynikać z potrzeby zapewnienia komunikacji związanej z wydarzeniem, takim jak festiwal, mecz, koncert, zjazd lub inna impreza masowa. Może wynikać także z realizacji umowy transportowej związanej z wyjazdem biznesowym, integracyjnym, kolonijnym itp. Przewóz okazjonalny różni się od regularnego tym, że ma precyzyjnie określony, jednorazowy konkretny cel, w jakim jest realizowany. Przewozem okazjonalnym może zatem być transport kibiców na mecz. Nie będzie nim jednak uruchomienie dodatkowych pociągów w sezonie letnim.

W 2020 r. pasażerowie przewiezieni w ramach przewozów okazjonalnych stanowili jedynie ok. 0,1% ogólnej liczby pasażerów na polskiej kolei.

W 2020 r. łączna liczba przewiezionych na kolei w Polsce pasażerów wyniosła 209,4 mln. 98% pasażerów podróżowało w pociągach uruchamianych w ramach usług publicznych (bez zmian w stosunku do 2019 r.).

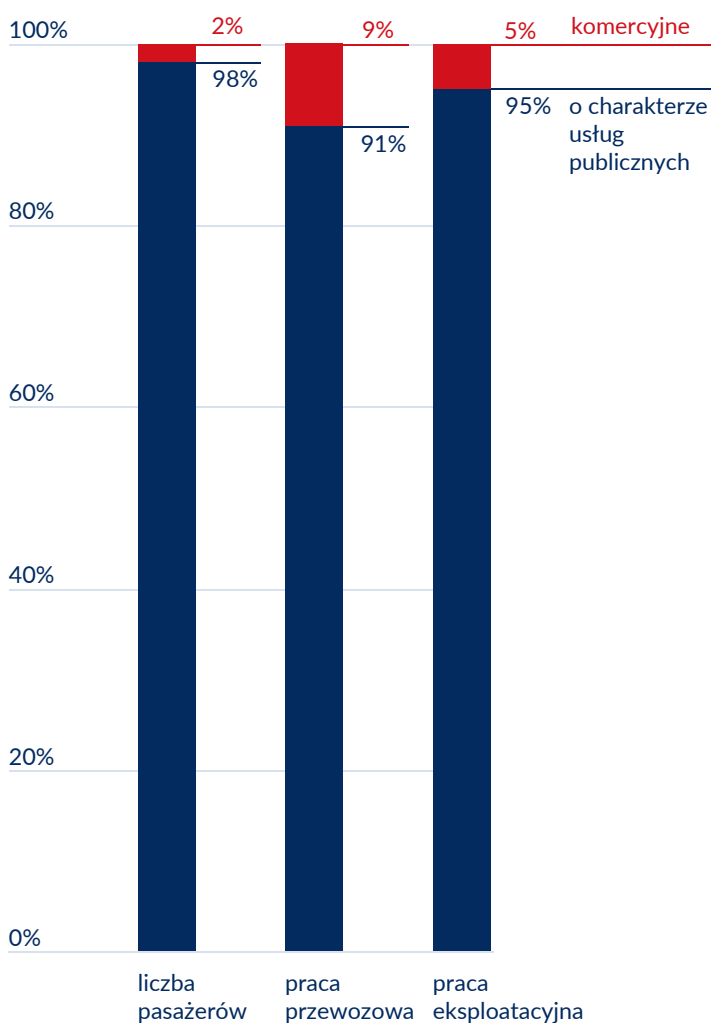
Posiadając podpisaną umowę o świadczenie usług publicznych lub decyzję o przyznaniu otwartego dostępu, licencjonowany przewoźnik lub aplikant składa wnioski o przydzielenie trasy pociągów (zdolności przepustowej) w terminie określonym w regulaminie sieci. Następnie zarządca infrastruktury kolejowej przydziela zdolność przepustową na podstawie ustaleń pierwszeństwa i na odpowiednich zasadach ujętych w rozporządzeniu w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej.

Oprócz przestrzegania powyższych zasad uruchamiania pociągów, które obowiązują dla konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, przewoźnicy mogli wnioskować o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach aktualizacji rozkładu jazdy od 14 czerwca 2020 r. albo w ramach indywidualnego rozkładu jazdy w przypadku wolnej zdolności przepustowej.

Zarządzająca infrastrukturą kolejową PKP PLK wprowadziła w trakcie rocznego rozkładu jazdy 2019/2020 cztery korekty, które spowodowały jego podział na następujących pięć okresów (cykli zamknięciowych):

- ▶ 15 grudnia 2019 r. – 14 marca 2020 r.;
- ▶ 15 marca 2020 r. – 13 czerwca 2020 r.;
- ▶ 14 czerwca 2020 r. – 29 sierpnia 2020 r.;
- ▶ 30 sierpnia 2020 r. – 17 października 2020 r.;
- ▶ 18 października 2020 r. – 12 grudnia 2020 r.

Terminy obowiązywania zmian rocznego rozkładu jazdy wynikały z Załącznika nr 5.2 do Regulaminu sieci 2019/2020. Rozkład jazdy 2019/2020 wszedł w życie 15 grudnia 2019 r., a pierwszy Zastępczy Rozkład Jazdy obowiązywał do 14 marca 2020 r. Taka organizacja funkcjonowania transportu kolejowego wynikała z prowadzonych prac remontowych, modernizacyjnych i utrzymaniowych, które finansowane są zarówno ze środków unijnych, jak i krajowych.



◀ Rys. 1 Udziały przewozów o charakterze usług publicznych i komercyjnych w liczbie przewiezionych pasażerów, w pracy przewozowej i w pracy eksploatacyjnej w 2020 r.

1.2 Podstawowe parametry rynku przewozów pasażerskich

W 2020 r. z usług kolei skorzystało 209,4 mln pasażerów. Rok wcześniej kolej przewiozła 335,9 mln osób. Spadek o blisko 37,7% (126,5 mln pasażerów) nastąpił po kilku latach, w których notowano sukcesywny wzrost. Z uwagi na ogłoszenie stanu epidemii i ograniczenia spowodowane koronawirusem rok 2020 charakteryzował się bardzo dużym zróżnicowaniem wyników oraz oferty przewozowej w poszczególnych miesiącach.

W 2020 r. wykonano pracę przewozową o 42,7% mniejszą niż w 2019 r. Osiągnęła ona poziom ponad 12,6 mld pasażerokilometrów. W porównaniu do lat poprzednich widoczny jest spadek udziału głównego przewoźnika dalekobieżnego PKP Intercity. Sytuacja epidemiczna spowodowała znaczne ograniczenie przemieszczania się na większe odległości.

W 2020 r. przewoźnicy pasażerscy wykonali pracę eksploatacyjną na poziomie 160,2 mln pociągokilometrów. W porównaniu z 2019 r. wartość ta spadła o 10,8 mln pociągokilometrów (-6,3%).

W czasie trwania pandemii koronawirusa bardzo ważnym wyznacznikami stała się liczba uruchamianych pociągów oraz związana z nią wielkość pracy

Liczba pasażerów

209,4 mln

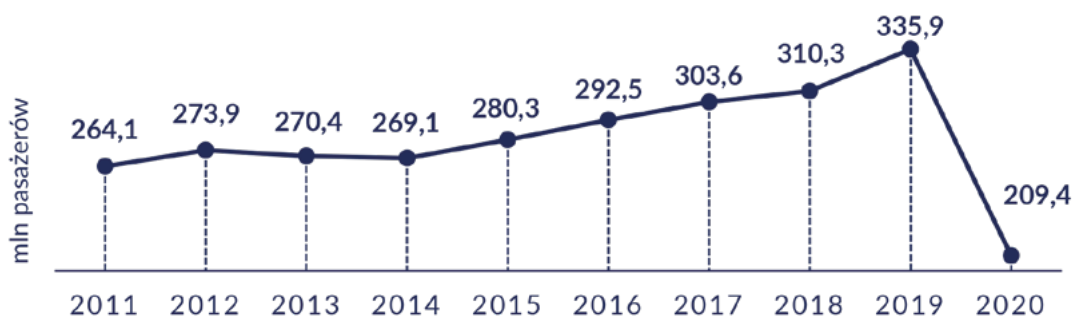
w 2020 roku

5,5

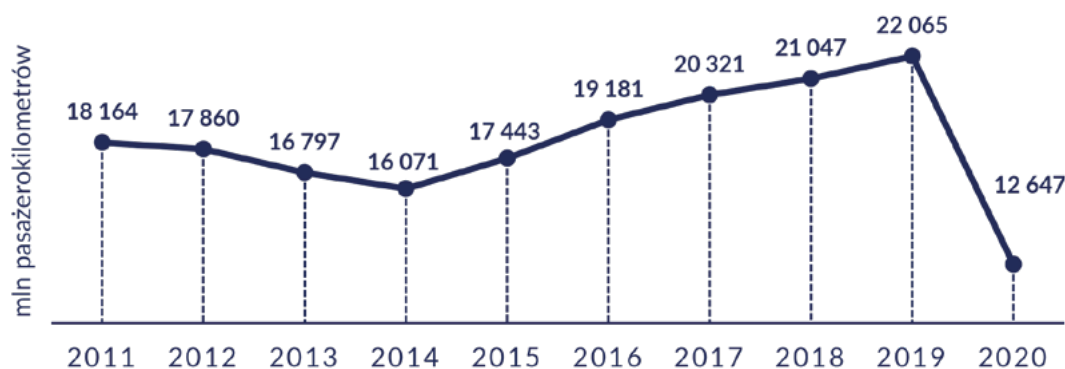
statystycznie tyle razy każdy Polak podróżował koleją w 2020 roku

eksploatacyjnej. W porównaniu do liczby pasażerów i pracy przewozowej parametr ten w najmniejszym stopniu zmienił się w stosunku do 2019 r. i jako jedyny charakteryzował się większą wartością odnotowaną we wrześniu w porównaniu do roku poprzedniego.

W 2020 r. wskaźnik wykorzystania kolei² na 1 mieszkańca wyniósł w Polsce 5,5. W 2019 r. każdy Polak podróżował koleją statystycznie 8,7 razy w roku, czyli wskaźnik wykorzystania spadł o 3,2. W 2020 r. wskaźnik powyżej średniej krajowej został odnotowany jedynie w województwach: dolnośląskim (przeciętnie

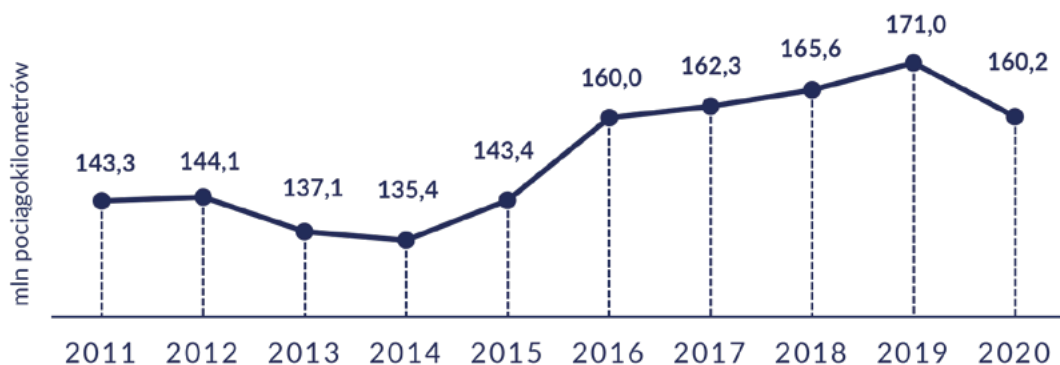


Rys. 2 Liczba pasażerów kolei w Polsce w latach 2011 – 2020



Rys. 3 Praca przewozowa w kolejowych przewozach pasażerskich w latach 2011 – 2020

² Iloraz liczby mieszkańców województw (dane GUS) oraz dane o liczbie odprawionych pasażerów w danym województwie wg sprawozdań przekazywanych przez przewoźników pasażerskich.



Rys. 4 Praca eksploatacyjna w kolejowych przewozach pasażerskich w latach 2011 – 2020

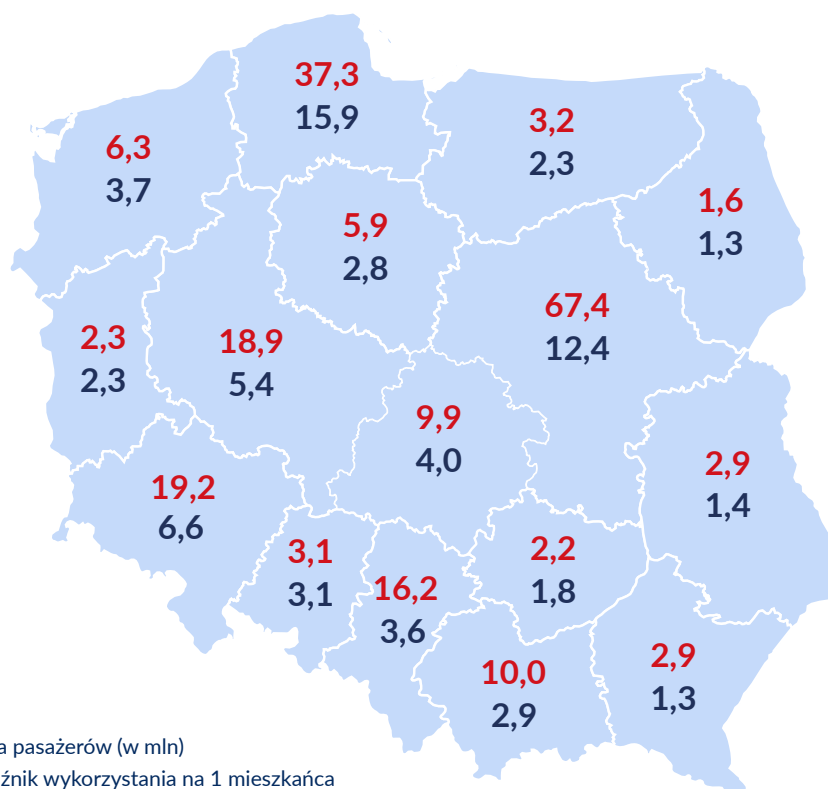
6,6 przejazdu na 1 mieszkańca województwa), mazowieckim (12,4) i pomorskim (15,9). Najniższy wskaźnik wykorzystania kolei odnotowano w województwach podlaskim i podkarpackim (po 1,3 podróży na 1 mieszkańca tych województw).

Pomimo tego, że lider – województwo pomorskie miało wyższy wskaźnik wykorzystania kolei niż województwo mazowieckie, to w tym drugim liczba odprawionych pasażerów była większa prawie dwukrotnie (37,3 mln w województwie pomorskim, zaś w mazowieckim 67,4 mln).

Wpływ na różnice ma kilka czynników. Przede wszystkim liczba mieszkańców województwa mazowieckiego jest prawie dwukrotnie wyższa (5,4 mln w 2020 r.) niż w województwie pomorskim (2,3 mln), co przekłada się na wartość wskaźnika.

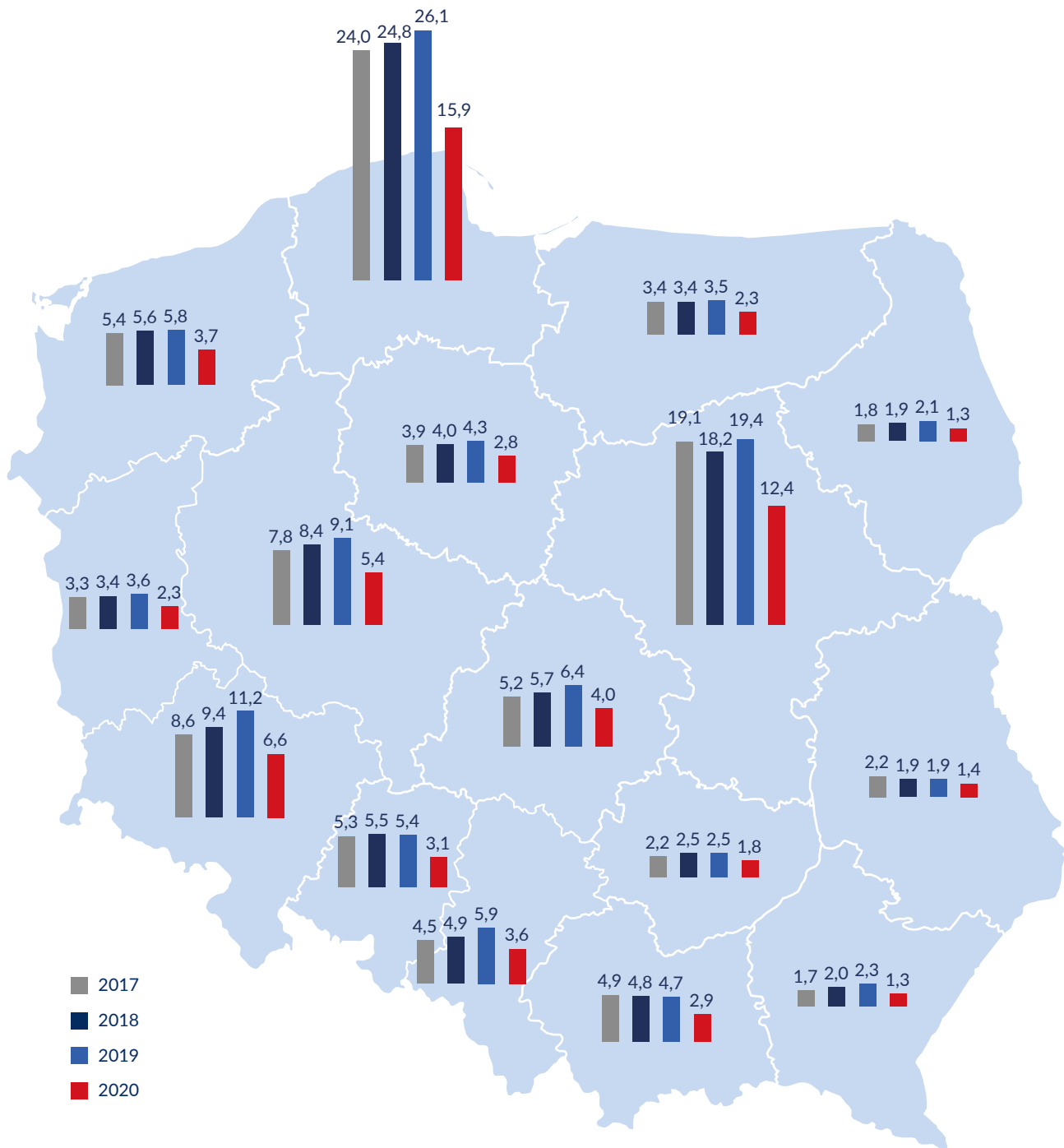
Po drugie wynika to z ważnej roli kolei, zwłaszcza przewoźnika PKP SKM w obszarze terenów aglomeracji tego województwa. Wzdłużne położenie Trójmiasta sprzyja wykorzystaniu pociągów jako naturalnej części transportu miejskiego. Nie bez znaczenia jest, że składy PKP SKM poruszają się w przeważającym stopniu po wydzielonej, niezależnej linii kolejowej i charakteryzuje je duża częstotliwość kursowania dostosowana do potrzeb korzystających. To wpływa na efektywne wykorzystanie kolei w województwie, zwłaszcza w obszarze aglomeracji trójmiejskiej. Dodatkowym czynnikiem jest funkcjonująca już od kilku lat Pomorska Kolej Metropolitalna, która w jeszcze większym stopniu zwiększa atrakcyjność połączeń kolejowych na Pomorzu.

W województwie opolskim liczba przewiezionych pasażerów jest jedną z mniejszych w kraju. Jednak



■ Liczba pasażerów (w mln)
■ Wskaźnik wykorzystania na 1 mieszkańca

Rys. 5 Wskaźnik wykorzystania kolei na 1 mieszkańca i liczba pasażerów w 2020 r.



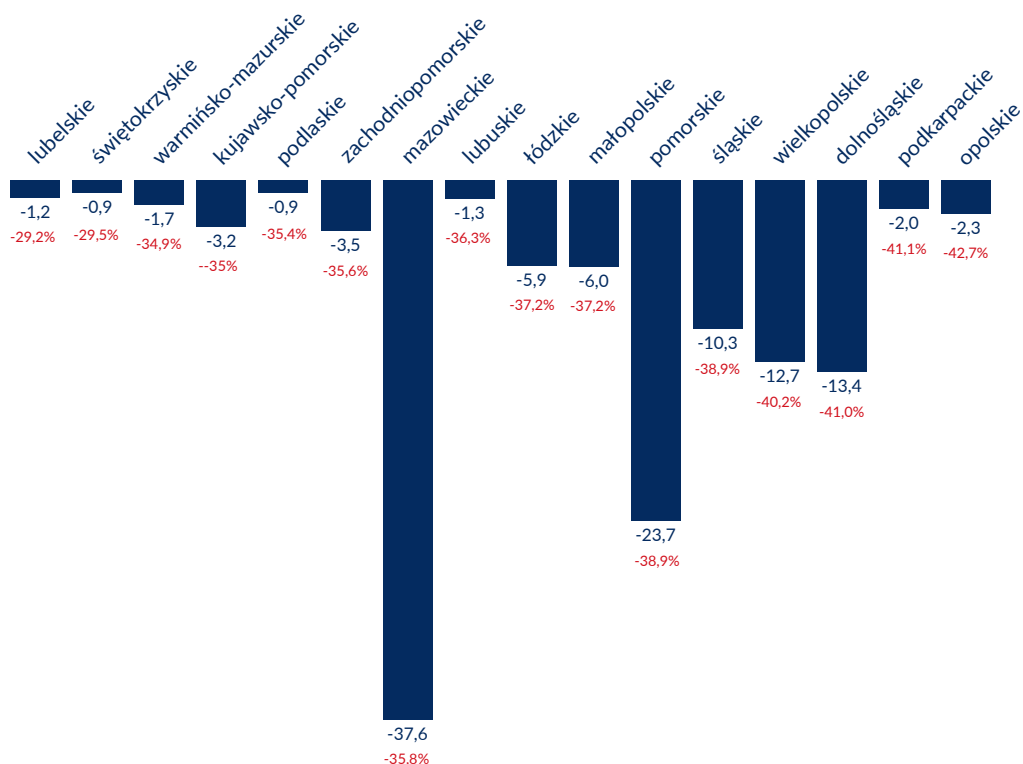
▲ Rys. 6 Wskaźnik wykorzystania kolei w województwach w latach 2017 – 2020

poczynając od 2010 r. właśnie to województwo we wskaźniku wykorzystania kolei wyprzedzało przez wiele lat województwa łódzkie, małopolskie i śląskie, w których podróżuje zdecydowanie więcej osób.

Liczba pasażerów odprawionych w województwach w 2020 r. znacząco odbiegała od lat poprzednich. Pomimo że województwo mazowieckie odnotowało największy w wartościach bezwzględnych spadek liczby pasażerów – o 37,6 mln, oznaczało to o 35,8% podróżnych mniej niż w 2019 r., podczas gdy w wartościach procentowych większy spadek odnotowały województwa opolskie, podkarpackie, dolnośląskie, wielkopolskie, śląskie, pomorskie, małopolskie, łódzkie oraz lubuskie.

Najmniejszy spadek procentowy liczby pasażerów w stosunku do 2019 r. miał miejsce w województwie lubelskim, jednakże trzeba zaznaczyć, że kolej w tym województwie w ostatnich latach funkcjonuje w ograniczonym zakresie m.in. w związku z pracami modernizacyjnymi na ważnych szlakach, co też spowodowało, że oddziaływanie pandemii nie było tam tak widoczne jak w innych województwach.

Wyniki przewozowe w 2020 r. w bardzo dużym stopniu były uwarunkowane przez sytuację pandemiczną. Ograniczenia połączeń międzynarodowych, a w czasie kilku miesięcy ich całkowite zawieszenie, wprowadzenie zdalnej pracy i edukacji na masową skalę oraz zmniejszenie potrzeb konsumpcyjnych miało



Rys. 7 Zmiana odprawionych pasażerów w województwach 2020 i 2019 r. (w mln pasażerów)
Dynamika zmiany w procentach

odzwierciedlenie w mniejszym popycie na usługi transportu kolejną. Sytuacja znacząco zmieniła się w poszczególnych miesiącach 2020 r.

Pierwsze dwa miesiące 2020 r. wskazywały na dalszy trend wzrostu liczby pasażerów kolei. Jednakże trend ten został znacząco spowolniony w marcu. W połowie tego miesiąca widoczny był już wpływ działań mających zapobiegać rozpowszechnianiu się COVID-19. Zaczęto wtedy wprowadzać także ograniczenia w funkcjonowaniu połączeń międzynarodowych, które zostały zawieszane lub skrócone tylko do obszaru

Polski. U wszystkich przewoźników największe spadki wystąpiły w II kwartale. Najlepsze wyniki przewozowe w 2020 r. odnotowano w kwietniu. Pociągami podróżowało wtedy niewiele ponad 6 mln pasażerów – co stanowiło spadek o ponad 20 mln w stosunku do kwietnia 2019 r. W bardzo dużym stopniu zmniejszyła się liczba podróży dalekobieżnych. Okres od lipca do września był dla przewozów pasażerskich czasem pewnej stabilizacji. W tym okresie funkcjonowały m.in. wakacyjne połączenia sezonowe, został przywrócony ruch międzynarodowy. Wynik wrześniowy – blisko 22 mln pasażerów był najlepszym od początku pandemii.

1.3 Znaczenie stacji kolejowych w ruchu pasażerskim w Polsce

Wymiana pasażerska to parametr określający liczbę osób wsiadających i wysiadających na danej stacji. W 2020 r. wymiana pasażerska na wszystkich stacjach w Polsce wyniosła ponad 417 mln. Wartość ta spadła w stosunku do 2019 r. o 37,6%, co jest tożsame z danymi dotyczącymi spadku liczby pasażerów rok do roku.

Największą wymianę pasażerską odnotowano na stacji Wrocław Główny, na której obsługiwano średnio 1,4 tysiąca pasażerów na godzinę, a w całym 2020 r. obsłużono 12,4 mln pasażerów. W porównaniu z 2019 r. oznacza to spadek wymiany na tej stacji o 41%. Średnia liczba zatrzymań pociągów wyniosła 15,2 w ciągu godziny, co przekłada się na wymianę w wysokości 93 osób na każde zatrzymanie danego pociągu.

Z punktu widzenia wielkości wymiany pasażerskiej na terenie miast wojewódzkich najwięcej pasażerów skorzystało ze stacji i przystanków w Warszawie. W 2020 r. wsiadło lub wysiadło na nich łącznie blisko 69 mln pasażerów, co odpowiadało 16,5% ogółu wymiany pasażerskiej wykazanej przez przewoźników realizujących stałe roczne połączenia rozkładowe³. Oznacza to spadek udziału o 1,3 pkt procentowego w stosunku do 2019 r. Łączna wartość wymiany na warszawskich stacjach spadła o 42,6% w porównaniu z rokiem 2019, który zakończył się wynikiem 119,20 mln.

Największa stacja pasażerska

Wrocław Główny

stacja o największej wymianie pasażerskiej w 2020 r.

12,4 mln osób

3% ogólnej wymiany pasażerskiej w kraju

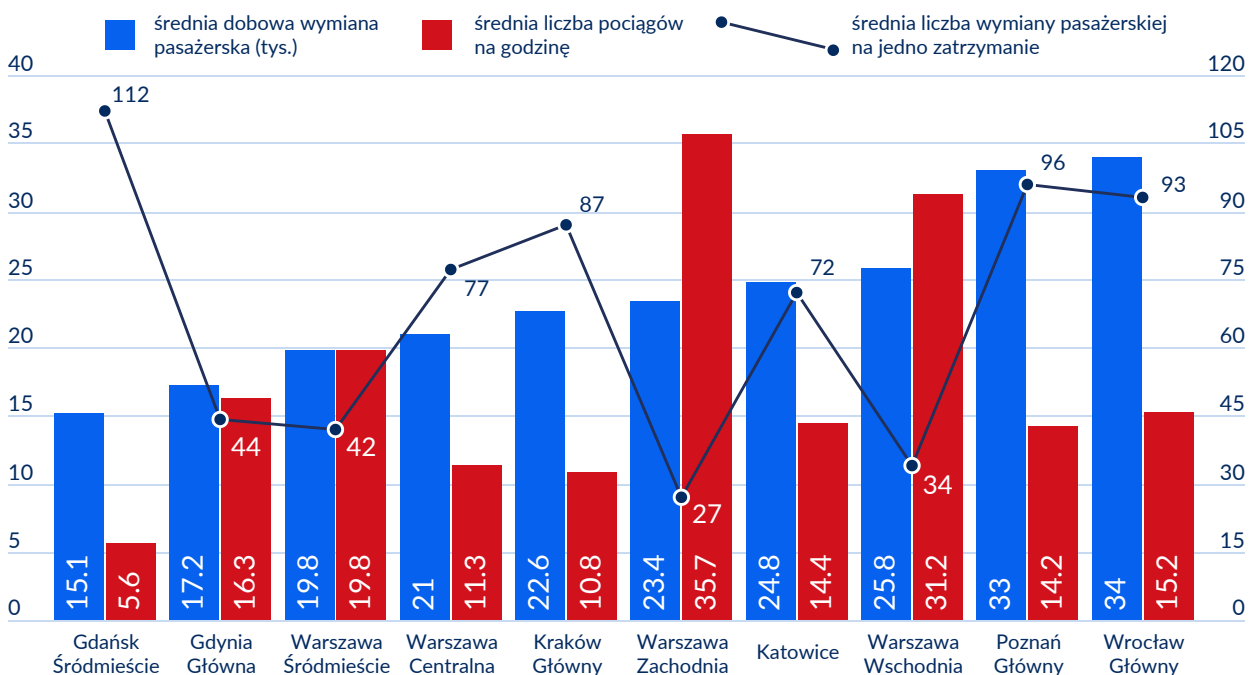
Certyfikowani przewoźnicy kolejowi są zobowiązani do przedstawiania informacji o liczbie pasażerów korzystających z danej stacji (tzn. wsiadających oraz wysiadających).

Każdy pasażer liczony jest dwukrotnie, przy wsiadaniu oraz wysiadaniu z pociągu, pod warunkiem, że pasażer realizuje podróż na odcinku krajowym.

Część przewoźników o znaczeniu regionalnym przypisuje pasażerów podróżujących w relacjach przygranicznych do ostatniej stacji lub punktu granicznego na terytorium Polski. Dane te nie są jednak uwzględniane w tym rozdziale.

³ Dane nie uwzględniają przejazdów realizowanych przez certyfikowanych przewoźników kolejowych Cargo Master, Leo Express, Parowozownia Wolsztyn, PKP Cargo oraz SKPL Cargo

▼ Rys. 8 Największe stacje pasażerskie pod względem wymiany w 2020 r.



▼ Tab. 3 Wymiana pasażerska na 10 największych stacjach w Polsce w 2020 r.

stacja	średnia dobowa wymiana pasażerska (w tys. osób)	średnia liczba pociągów na godzinę	średnia wymiana pasażerska na jedno zatrzymanie
Wrocław Główny	34,0	15,2	93
Poznań Główny	33,0	14,2	96
Warszawa Wschodnia	25,8	31,2	34
Katowice	24,8	14,4	72
Warszawa Zachodnia	23,4	35,7	27
Kraków Główny	22,6	10,8	87
Warszawa Centralna	21,0	11,3	77
Warszawa Śródmieście	19,8	19,8	42
Gdynia Główna	17,2	16,3	44
Gdańsk Śródmieście	15,1	5,6	112

Udział stacji zlokalizowanych w 18 ośrodkach wojewódzkich (Białymstoku, Bydgoszczy, Gdańsku, Gorzowie Wielkopolskim, Katowicach, Kielcach, Krakowie, Lublinie, Łodzi, Olsztynie, Opolu, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie, Toruniu, Warszawie, Wrocławiu i Zielonej Górze) stanowił 42,7% wymiany pasażerskiej ogółem. Pomimo spadku znaczenia udziału głównych miast w całości wymiany pasażerskiej funkcjonowanie kolei w najważniejszych ośrodkach województw odpowiada w bardzo dużym stopniu za funkcjonowanie transportu kolejowego w Polsce.

Największy spadek wymiany pasażerskiej w głównych ośrodkach miejskich odnotowano w Krakowie, Opolu oraz Rzeszowie. W przypadku dwóch miast: Lublina oraz Kielc spadek wymiany pasażerskiej w stosunku do 2019 r. był najniższy i nie przekroczył 35%.

W zależności od regionu kraju istnieje poważna rozbieżność pomiędzy czasem

województwo	miasto	wymiana pasażerska (w mln osób)		dynamika zmiany 2020/2019	udział procentowy w wymianie w 2020 r.
		2019	2020		
dolnośląskie	Wrocław	30,07	18,22	-39,41%	4,36%
kujawsko-pomorskie	Bydgoszcz	5,79	3,67	-36,70%	0,88%
	Toruń	3,97	2,31	-41,78%	0,55%
lubelskie	Lublin	2,01	1,37	-32,06%	0,33%
lubuskie	Gorzów Wielkopolski	1,04	0,66	-36,87%	0,16%
	Zielona Góra	1,78	1,05	-40,96%	0,25%
łódzkie	Łódź	12,10	7,50	-38,02%	1,80%
małopolskie	Kraków	18,93	10,11	-46,61%	2,42%
mazowieckie	Warszawa	119,20	68,83	-42,26%	16,49%
opolskie	Opole	4,67	2,50	-46,59%	0,60%
podkarpackie	Rzeszów	3,24	1,82	-43,91%	0,44%
podlaskie	Białystok	2,72	1,63	-39,98%	0,39%
pomorskie	Gdańsk	43,82	25,73	-41,27%	6,16%
śląskie	Katowice	17,56	10,39	-40,81%	2,49%
świętokrzyskie	Kielce	2,10	1,41	-32,78%	0,34%
warmińsko-mazurskie	Olsztyn	3,47	2,08	-40,01%	0,50%
wielkopolskie	Poznań	25,75	13,94	-45,87%	3,34%
zachodniopomorskie	Szczecin	6,87	4,09	-40,46%	0,98%

▼ Tab. 4 Wymiana pasażerska w miastach stanowiących ośrodek władzy wojewódzkiej

oczekiwania na przyjazd najbliższego pociągu. Na wielu stacjach pasażerskich średnia częstotliwość zatrzymania pociągu wyniosła w skali całego 2020 r. poniżej jednego pociągu na godzinę. Istnieją również stacje pasażerskie, na których pociągi zatrzymują się średnio co najmniej raz na 10 minut.

Wśród stacji o tak dobrym wskaźniku znajdują się obiekty zarządzane przez PKP PLK, PKP SKM oraz WKD. Dwóch ostatnich zarządców wykorzystuje infrastrukturę do realizacji własnych przewozów, co wpływa na wysoki współczynnik jej wykorzystania. Wśród nich należy wyróżnić:

- ▶ 27 stacji pasażerskich na terenie Warszawy (w tym siedem obiektów w zarządzie spółki WKD);
- ▶ 7 stacji pasażerskich na terenie Gdyni (w tym sześć stacji wyłącznie w zarządzie spółki PKP SKM oraz trzy obiekty w zarządzie spółek PKP SKM oraz PKP PLK);
- ▶ 6 stacji pasażerskich na terenie Gdańska (w tym sześć stacji wyłącznie w zarządzie spółki PKP SKM oraz trzy obiekty w zarządzie spółek PKP SKM oraz PKP PLK);
- ▶ 3 stacje pasażerskie na terenie Sopotu (w tym dwie stacje wyłącznie w zarządzie spółki PKP SKM oraz jeden obiekt w zarządzie spółek PKP SKM oraz PKP PLK);
- ▶ 3 stacje pasażerskie na terenie Katowic;
- ▶ pozostałe 25 stacji pasażerskich na terenie kraju (w tym 11 stacji w zarządzie spółki WKD).

Wymiana pasażerska

Warszawa

miasto o największej wymianie pasażerskiej w 2020 r.

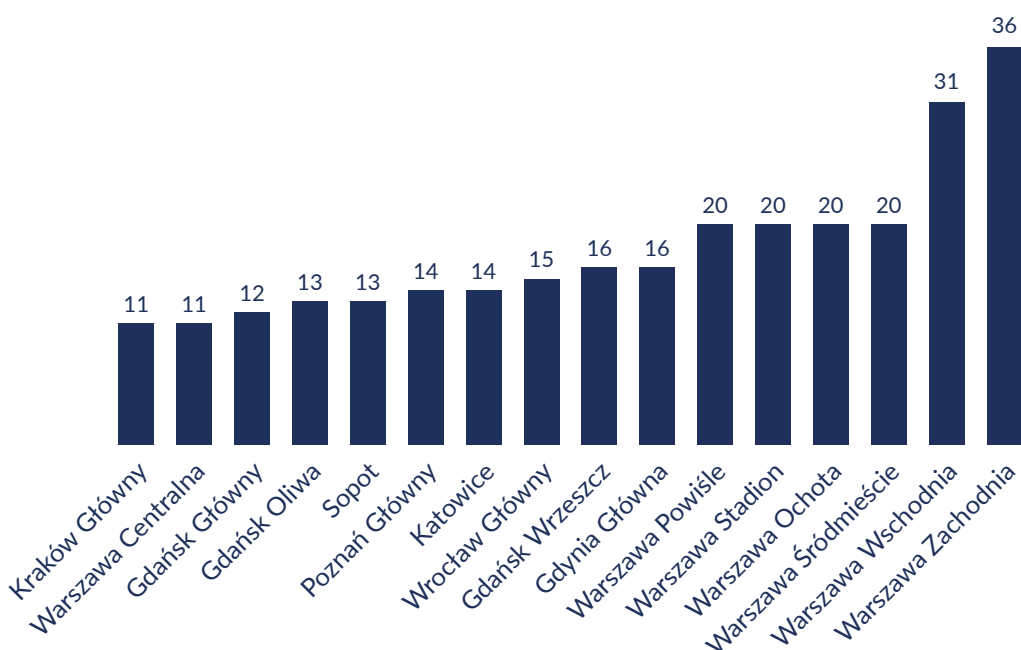
16,5%

ogólnej wymiany pasażerskiej w kraju

Średnia liczba zatrzymań została określona ilorazem łącznej liczby zatrzymań na stacji pasażerskiej oraz liczby godzin przypadającej na dany rok kalendarzowy.

Na 71 stacjach i przystankach w Polsce istnieje możliwość skorzystania z pociągu częściej niż raz na 10 minut.

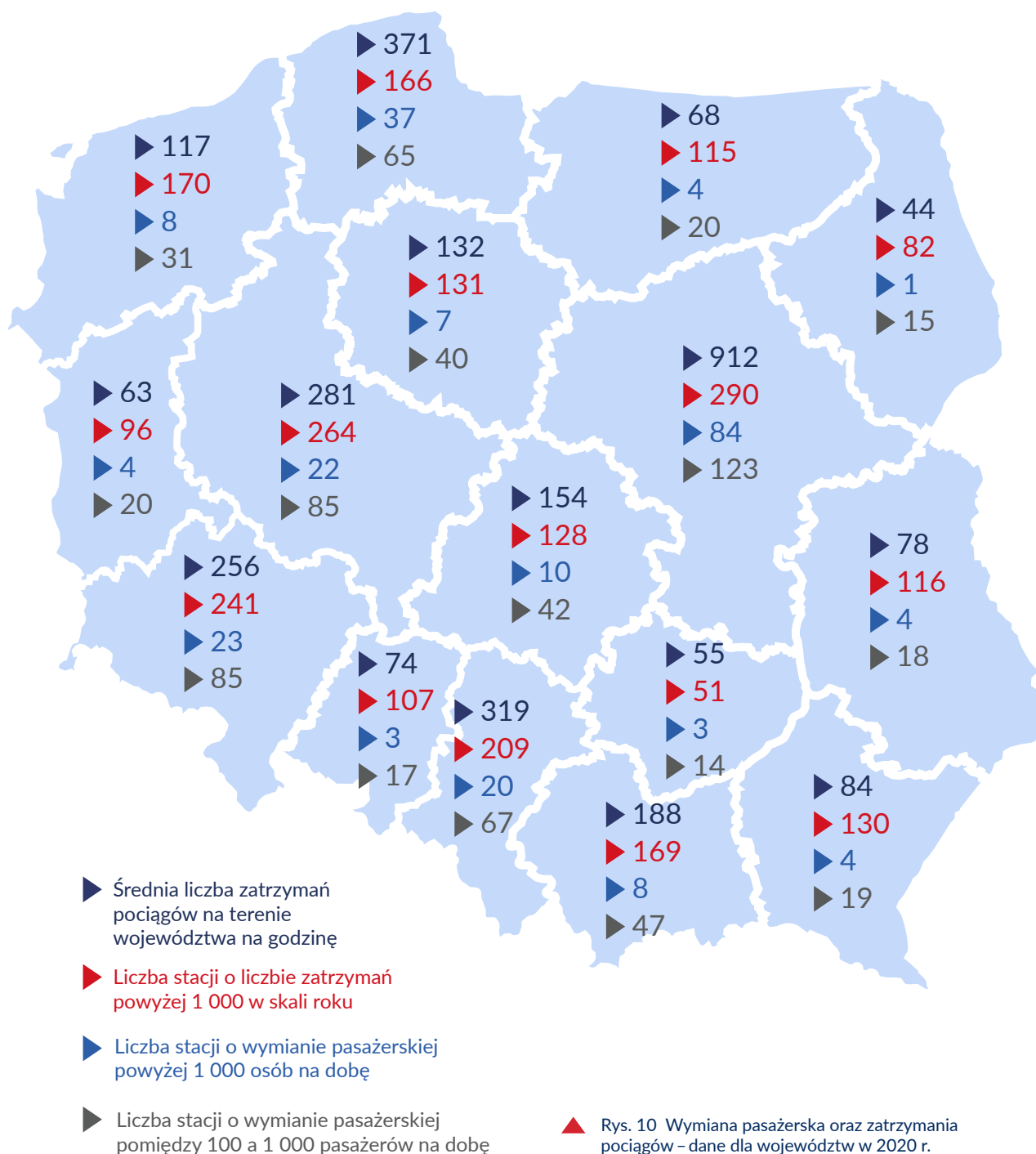
Najczęściej do pociągu można było wsiąść na stacji Warszawa Zachodnia – średnio co 1,5 minuty. Wśród mniejszych miejscowości największą częstotliwością charakteryzowała się stacja Legionowo.



◀ Rys. 9 Stacje o średniej liczbie zatrzymań większej niż 10 w ciągu godziny w 2020 r.

W 2020 r. oferta połączeń kolejowych w dużym stopniu została ograniczona. Znaczące spadki dotknęły m.in. jedyne przewoźnika obsługującego stację pasażerską Świnoujście Centrum - UBB. Odnotowano również spadki związane z obsługą stacji pasażerskich zlokalizowanych przy lotniskach, gdzie przekroczyły one 50%. Na wyniki pasażerskie wpływ mają również zamknięcia wybranych połączeń. Przykładem są stacje znajdujące się w ramach rozkładowej linii S6 Katowice - Wiśła Głębce przewoźnika Koleje Śląskie.

Jednakże w 2020 r. widoczne były także wzrosty spowodowane nowymi połączeniami. Jeden z największych wynikał z wydłużenia sieci połączeń SKM Warszawa, dzięki czemu pociągi zaczęły docierać do takich miejscowości jak Nieporęt, Dąbkowizna, Radzymin. Bardzo duże wzrosty dotyczyły również stacji, uruchomionych w drugim tygodniu grudnia 2019 r. jak między innymi Mokronos Górny czy Jelenia Góra Zaborze.



Rys. 10 Wymiana pasażerska oraz zatrzymania pociągów – dane dla województw w 2020 r.

▼ Tab. 5 Wymiana pasażerska na terenie województw w 2020 r. (dane oraz liczba zatrzymań wyszczególniona dla pięciu miast z największym udziałem w wymianie pasażerskiej w danym województwie)

miasto	wymiana pasażerska (w mln osób)	liczba zatrzymań	udział w wymianie	udział w liczbie zatrzymań
województwo dolnośląskie				
Wrocław	18,2	480 876	49,1%	29,8%
Legnica	1,4	40 704	3,9%	2,5%
Oborniki Śląskie	0,7	18 583	1,8%	1,2%
Jelenia Góra	0,7	45 099	1,8%	2,8%
Wałbrzych	0,7	45 980	1,8%	2,8%
pozostałe	37,1	1 615 090	41,6%	60,9%
województwo kujawsko-pomorskie				
Bydgoszcz	3,7	168 895	29,3%	14,5%
Toruń	2,3	120 650	18,5%	10,4%
Inowrocław	0,6	23 894	4,9%	2,1%
Włocławek	0,6	26 906	4,9%	2,3%
Grudziądz	0,4	35 847	3,4%	3,1%
pozostałe	4,9	784 910	39,1%	67,6%
województwo lubelskie				
Lublin	1,4	65 059	22,6%	9,5%
Dęblin	1,0	33 726	16,8%	4,9%
Łuków	0,6	31 306	10,3%	4,6%
Chełm	0,4	25 753	6,5%	3,8%
Biała Podlaska	0,4	9 408	6,2%	1,4%
pozostałe	2,3	520 129	37,6%	75,9%
województwo lubuskie				
Zielona Góra	1,1	47 413	20,7%	8,5%
Gorzów Wielkopolski	0,7	38 370	12,9%	6,9%
Zbąszynek	0,6	30 021	11,4%	5,4%
Kostrzyn nad Odrą	0,4	27 156	8,6%	4,9%
Nowa Sól	0,3	11 361	5,2%	2,0%
pozostałe	2,1	403 169	41,2%	72,3%

miasto	wymiana pasażerska (w mln osób)	liczba zatrzymań	udział w wymianie	udział w liczbie zatrzymań
województwo łódzkie				
Łódź	7,5	354 086	40,5%	26,1%
Skierniewice	3,1	79 612	16,8%	5,9%
Łowicz	0,9	29 991	4,9%	2,2%
Koluszki	0,8	51 455	4,3%	3,8%
Zgierz	0,6	38 975	3,2%	2,9%
pozostałe	5,6	800 877	30,3%	59,1%
województwo małopolskie				
Kraków	10,1	409 471	51,7%	24,8%
Tarnów	1,7	59 872	8,8%	3,6%
Zakopane	0,6	10 742	3,1%	0,6%
Bochnia	0,5	28 665	3,0%	2,5%
Krzeszowice	0,4	18 822	2,7%	1,7%
pozostałe	6,0	1 102 971	30,8%	66,7%
województwo mazowieckie				
Warszawa	68,8	3 623 658	50,8%	45,2%
Pruszków	6,1	118 052	4,5%	1,5%
Grodzisk Mazowiecki	4,3	124 698	3,1%	1,6%
Mińsk Mazowiecki	3,3	53 698	2,4%	0,7%
Żyrardów	2,8	48 645	2,0%	0,6%
pozostałe	50,1	4 041 426	37,0%	50,5%
województwo opolskie				
Opole	2,5	104 429	36,6%	16,1%
Brzeg	0,9	31 945	12,5%	4,9%
Kędzierzyn-Koźle	0,5	35 672	7,7%	5,5%
Lewin Brzeski	0,3	11 777	4,4%	1,8%
Kluczbork	0,3	17 501	4,0%	2,7%
pozostałe	2,4	448 677	34,7%	69%

miasto	wymiana pasażerska (w mln osób)	liczba zatrzymań	udział w wymianie	udział w liczbie zatrzymań
województwo podkarpackie				
Rzeszów	1,8	68 647	31,2%	9,3%
Przemyśl	1,0	40 183	17,4%	5,5%
Jarosław	0,4	20 954	7,7%	2,8%
Dębica	0,4	25 707	6,6%	3,5%
Przeworsk	0,3	23 983	5,4%	3,3%
pozostałe	1,9	557 790	31,8%	75,7%
województwo podlaskie				
Białystok	1,6	50 879	48,8%	13,0%
Łapy	0,4	18 304	12,7%	4,7%
Szepietowo	0,2	11 573	4,7%	3,0%
Sokółka	0,1	8 301	3,6%	2,1%
Suwałki	0,1	4 271	3,3%	1,1%
pozostałe	0,9	297 105	26,8%	76,1%
województwo pomorskie				
Gdańsk	25,7	943 189	35,0%	29%
Gdynia	14,5	637 875	19,8%	19,6%
Sopot	4,8	231 026	6,5%	7,1%
Wejherowo	3,7	90 564	5,1%	2,8%
Rumia	3,5	103 008	4,7%	3,2%
pozostałe	21,3	1 251 183	28,9%	38,4%
województwo śląskie				
Katowice	10,4	438 006	32,1%	15,6%
Częstochowa	2,5	96 322	7,7%	3,4%
Bielsko-Biała	1,7	103 897	5,4%	3,7%
Gliwice	1,6	70 064	5,1%	2,5%
Tychy	1,1	144 298	3,5%	5,1%
pozostałe	14,9	1 950 671	46,2%	69,6%

miasto	wymiana pasażerska (w mln osób)	liczba zatrzymań	udział w wymianie	udział w liczbie zatrzymań
województwo świętokrzyskie				
Kielce	1,4	72 234	32,0%	15,0%
Skarżysko-Kamienna	0,8	27 839	17,4%	5,8%
Sędziszów	0,5	19 810	11,6%	4,1%
Starachowice	0,2	21 480	5,4%	4,5%
Jędrzejów	0,2	12 080	4,7%	2,5%
pozostałe	1,3	328 157	28,9%	68,1%
województwo warmińsko-mazurskie				
Olsztyn	2,1	71 319	29,5%	12,0%
Iława	0,9	35 958	12,2%	6,1%
Elbląg	0,7	14 180	9,7%	2,4%
Działdowo	0,5	23 313	7,4%	3,9%
Ostróda	0,3	12 463	4,9%	2,1%
pozostałe	2,6	436 766	36,2%	73,5%
województwo wielkopolskie				
Poznań	13,8	342 118	37,6%	13,9%
Gniezno	1,4	28 185	3,7%	1,1%
Leszno	1,0	34 016	2,6%	1,4%
Piła	1,0	39 824	2,6%	1,6%
Ostrów Wielkopolski	0,9	32 389	2,5%	1,3%
pozostałe	18,7	1 990 055	50,9%	80,7%
województwo zachodniopomorskie				
Szczecin	4,1	189 624	31,3%	18,5%
Stargard	1,1	23 459	8,7%	2,3%
Świnoujście	0,9	35 551	6,7%	3,5%
Koszalin	0,8	17 681	6,0%	1,7%
Kołobrzeg	0,7	20 737	5,3%	2%
pozostałe	5,5	737 695	42,1%	72%

Warto zauważyć, że w wyniku pandemii udział głównych ośrodków miejskich w wymianie pasażerskiej zmalał w stosunku do poprzednich lat. Dane wskazują, że wśród przyczyn można wymieniać mniejsze zainteresowanie wykorzystaniem kolei np. do przemieszczania się wewnątrz tego samego miasta, zmniejszenie liczby pasażerów podróżujących z najbliższych miejscowości, które w bardzo dużym stopniu generowały wymianę dla kluczowych stacji największych wojewódzkich miast.

Porównanie udziału największych miast w stosunku do liczby zatrzymań wskazuje na bardzo duże różnice między województwami pod względem współzależności tych dwóch parametrów. W wielu miastach jak np. w Białymstoku, Przemyślu, Zakopanem duży udział w wymianie pasażerskiej jest generowany w wyniku podróży dalekobieżnych realizowanych przez pasażerów PKP Intercity pomiędzy miastami także innych województw. W wynikach ogólnych województw w przypadku trzech z nich - lubelskiego, małopolskiego oraz warmińsko-mazurskiego średnia liczba zatrzymań pociągów w stosunku do 2019 r. wzrosła, na co wpływ miały między innymi zakończone modernizacje części linii i ponowne rozpoczęcie kursowania pociągów.

We wszystkich województwach, z wyjątkiem świętokrzyskiego, liczba stacji o wymianie dobowej powyżej 1000 osób spadła. Największy procentowo spadek pod względem tego kryterium miał miejsce w województwie opolskim, gdzie w 2019 r. takich stacji było 9, zaś w 2020 r. tylko 3. W wartościach całkowitych spadek ten był oczywiście najwyższy w województwie mazowieckim, gdzie w 2019 r. takich stacji było 106, a w 2020 r. 84. W większości województw spadek wymiany dobowej oznaczał zmniejszenie się także liczby stacji o wymianie od 100 do 1000

pasażerów. Z wyjątkiem województw mazowieckiego, podlaskiego i pomorskiego, gdzie wartość stacji w tym przedziale była większa niż w 2019 r.

W przypadku województwa mazowieckiego jest to związane zwłaszcza z przesunięciem do tego przedziału stacji, dla których wymiana pasażerska kształtowała się wcześniej na poziomie powyżej 1000 osób. Dane o wymianie pasażerskiej i zatrzymaniach na stajach w 2020 r. wskazują, że w poszczególnych województwach nie zmieniły się miasta o największej wymianie pasażerskiej. Cztery miejscowości stanowią wyjątek. W pierwszej piątce w swoich województwach nie znalazły się miasta, które były w pierwszej piątce w 2019 r.:

- ▶ Kuźnica Białostocka (woj. podlaskie), z powodu ograniczenia ruchu międzynarodowego,
- ▶ Siedlce (woj. mazowieckie), wzrost znaczenia Mińska Mazowieckiego w przewozach lokalnych,
- ▶ Wieliczka (woj. małopolskie), wzrost znaczenia Krzeszowic w przewozach lokalnych,
- ▶ Kutno (woj. łódzkie), wzrost znaczenia Zgierza w przewozach lokalnych.

Wiele z miast odnotowało spadki wynoszące kilkadziesiąt procent pasażerów, co też przełożyło się na inną kolejność w wielu zestawieniach.

Trudno traktować dane z 2020 r. jako wyznacznik trendu, są one bardziej wskazaniem, gdzie znaczenie podróży dalekobieżnych, pracy i nauki zdalnej szczególnie wpłynęło na sytuację pod względem zainteresowania koleją oraz gdzie oferta przewozowa została w większym lub mniejszym stopniu ograniczona.

1.4 Licencjonowanie przewoźników pasażerskich

Przewoźnikiem kolejowym, zgodnie z treścią ustawy o transporcie kolejowym jest:

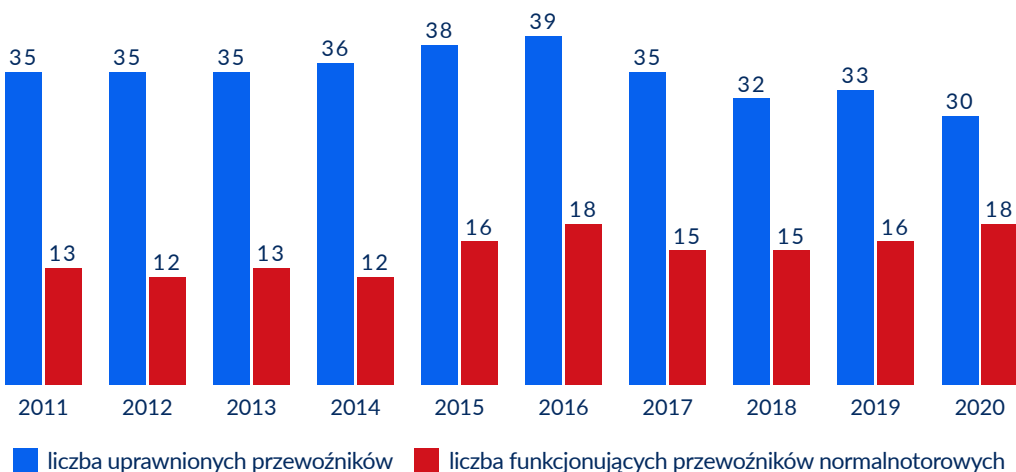
- ▶ przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych;
- ▶ przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do świadczenia usługi trakcyjnej;
- ▶ podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej.

W zakresie licencjonowania przewozów pasażerskich Prezes UTK w 2020 r.:

- ▶ nie udzielił licencji na działalność polegającą na wykonywaniu przewozów pasażerskich;
- ▶ dwóm przewoźnikom wygasił licencję: Muzeum Ziemi Pałuckiej, Stowarzyszenie Górnośląskich Kolei Wąskotorowych;
- ▶ cofnął jednemu przewoźnikowi licencję: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne we Wrocławiu.

Na koniec 2020 r. aktywne licencje na wykonywanie przewozów kolejowych osób (z wyłączeniem zawieszonych) posiadało 30 przewoźników kolejowych, z czego 18 sprawozdawało o wykonywaniu przewozów osób na infrastrukturze normalnotorowej.

Wszyscy przewoźnicy kolejowi spełnili minimum dotyczące poziomu sumy gwarancyjnej ubezpieczenia OC⁴ wymagane rozporządzeniem w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego⁵. Wśród przewoźników posiadających licencję na przewozy pasażerskie zobowiązanych do posiadania ubezpieczenia na minimalną sumę gwarancyjną stanowiącą w złotych polskich równowartość 2 500 000 euro, średnia suma gwarancyjna ubezpieczenia wyniosła 79 319 898 zł. W grupie przewoźników posiadających ubezpieczenie na sumę gwarancyjną mieszczącą się w przedziale od 10 642 750 zł lub 2 500 000 euro do 50 000 000 zł średnia wartość wyniosła 23 946 774 zł, w grupie przewoźników posiadających ubezpieczenie na sumę gwarancyjną mieszczącą się w przedziale powyżej 50 000 000 zł do 100 000 000 zł łącznie wartość ta wyniosła 73 547 583 zł, natomiast w przedziale powyżej 100 000 000 zł średnia suma gwarancyjna przyjęła wartość 383 908 100 zł.



◀ Rys. 11 Liczba licencjonowanych przewoźników pasażerskich w latach 2011 – 2020

4 Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia, w okresie ubezpieczenia nie dłuższym niż 12 miesięcy, wynosi równowartość w złotych:

1) 100 000 euro dla przewoźnika kolejowego posiadającego licencję na wykonywanie przewozów kolejowych, wykonującego przewozy wyłącznie po liniach kolejowych wąskotorowych;

2) 250 000 euro dla przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, której jest zarządcą;

3) 2 500 000 euro dla pozostałych przewoźników.

5 Dz. U. z 2017 r. poz. 1033 z 25 maja 2017 r.

1.5 Rynek przewoźników pasażerskich

Wybuch epidemii koronawirusa utrudnił utrzymanie pozytywnego trendu wzrostowego liczby podróży. Liczba pasażerów w 2020 r. wyniosła 209,4 mln (spadek o 126,5 mln osób względem poprzedniego roku).

Liderem rynku kolejowych przewozów pasażerskich pozostało POLREGIO. Przewoźnik odnotował jednak poważny spadek liczby pasażerów o 33,1 mln osób, co stanowi 1/3 pasażerów, którą przewiózł w 2019 r. Pomimo mniejszej liczby podróżujących, spółka odnotowała wzrost udziałów w rynku o 0,1 pkt procentowego w stosunku do poprzedniego roku, utrzymując swoją dominującą pozycję.

Koleje Mazowieckie przewiozły w 2020 r. o 20,3 mln pasażerów mniej niż w 2019 r. (spadek o 32,7%). Spółka uzyskała jednak duży wzrost udziałów w rynku o 1,5% pkt procentowego.

PKP Intercity, które realizowało krajowe oraz międzynarodowe przewozy dalekobieżne, odnotowało spadek liczby pasażerów r/r na poziomie 45,4%. Przewoźnik lepsze wyniki odnotował w miesiącach letnich.

Liczba pasażerów przewiezionych w 2020 r. była

niższa o 37,7%

w stosunku do 2019 r.

Trwający stan epidemiczny wpłynął w znaczącym stopniu na rentowność kolejowych przewozów pasażerskich. Spadek zainteresowania przewozami pasażerskimi nie wpłynął jednak znacząco na zmniejszenie pracy eksploatacyjnej wykonywanej przez certyfikowanych pasażerskich przewoźników kolejowych.

Kolejowe przewozy pasażerskie stanowią jeden z najbardziej istotnych czynników determinujących rozwój społeczny oraz gospodarczy kraju, dlatego ważne jest utrzymanie realizowanych połączeń kolejowych, by system ten mógł w sposób nieprzerwany pełnić swoją rolę.

przewoźnik	2017	2018	2019	2020
ogółem	303,6	310,3	335,9	209,4
POLREGIO	79,9	81,2	88,9	55,7
Koleje Mazowieckie	62,0	59,7	62,1	41,8
PKP Intercity	42,8	46,1	48,9	26,7
PKP SKM	42,3	42,2	43,1	25,5
SKM Warszawa	23,1	18,9	22,0	14,9
Koleje Śląskie	15,7	17,0	20,4	13,0
Koleje Dolnośląskie	9,4	11,7	14,1	9,2
Koleje Wielkopolskie	8,1	11,0	12,2	7,6
WKD	7,7	8,6	8,0	4,6
ŁKA	3,9	4,7	6,0	4,6
Koleje Małopolskie	5,7	6,4	6,5	3,9
Arriva	2,3	2,1	2,3	1,5
UBB	0,5	0,5	0,5	0,3
pozostali	0,2	0,2	0,1	0,1

Tab. 6 Liczba pasażerów wg przewoźników w latach 2017 - 2020 (w mln osób)

Pięciu największych przewoźników przewiozło w 2020 r.

100,4 mln mniej

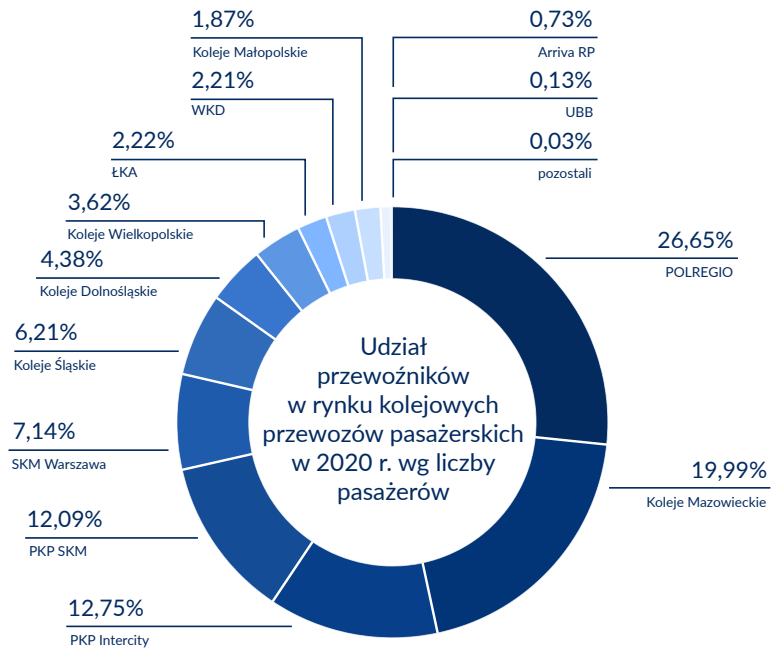
pasażerów niż w 2019 r.

Dominujący udział w rynku pasażerskich przewozów kolejowych posiadają przewoźnicy nadzorowani przez organy władzy państwowej oraz samorządowej.

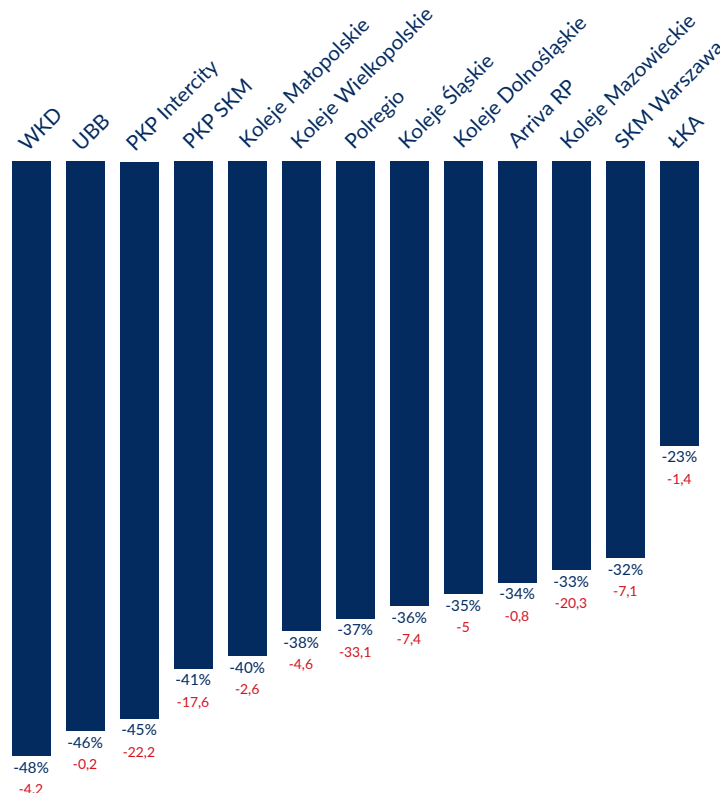
Największym niezależnym operatorem jest

Arriva, spółka zależna od niemieckiego koncernu Deutsche Bahn, która osiągnęła 4,77% udziałów w rynku przewozów pasażerskich w 2020 r.

Zaledwie 0,05% pasażerów w 2020 r. zrealizowało przejazd w ramach usługi oferowanej przez w pełni prywatnych przewoźników.

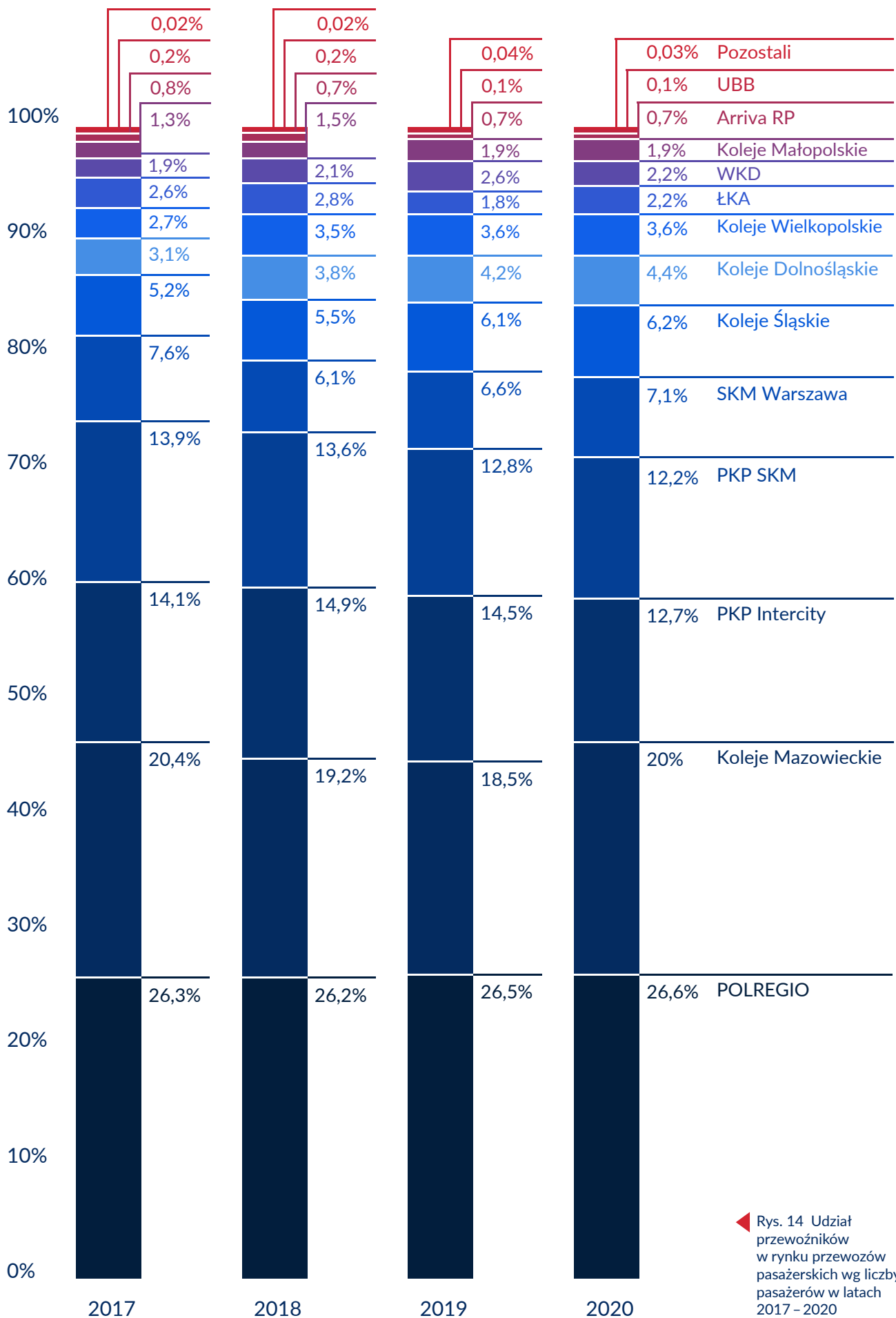


▲ Rys. 12 Udział przewoźników w rynku kolejowych przewozów pasażerskich w 2020 r. wg liczby pasażerów



▲ Rys. 13 Dynamika zmian w liczbie pasażerów kolejowych przewoźników pasażerskich w latach 2019/2020

Dynamika zmian liczby pasażerów przewiezionych przez poszczególnych przewoźników w 2020 r. w mln



◀ Rys. 14 Udział przewoźników w rynku przewozów pasażerskich wg liczby pasażerów w latach 2017 - 2020

Zahamowana przez stan epidemiczny tendencja wzrostowa nie przeszkodziła niektórym przewoźnikom w umacnianiu pozycji na krajowym rynku kolejowym.

Większość udziałów na rynku kolejowych przewozów pasażerskich posiadają przedsiębiorstwa POLREGIO, PKP Intercity oraz PKP SKM. Ich łączny udział w rynku w liczbie pasażerów wyniósł 51,49%.

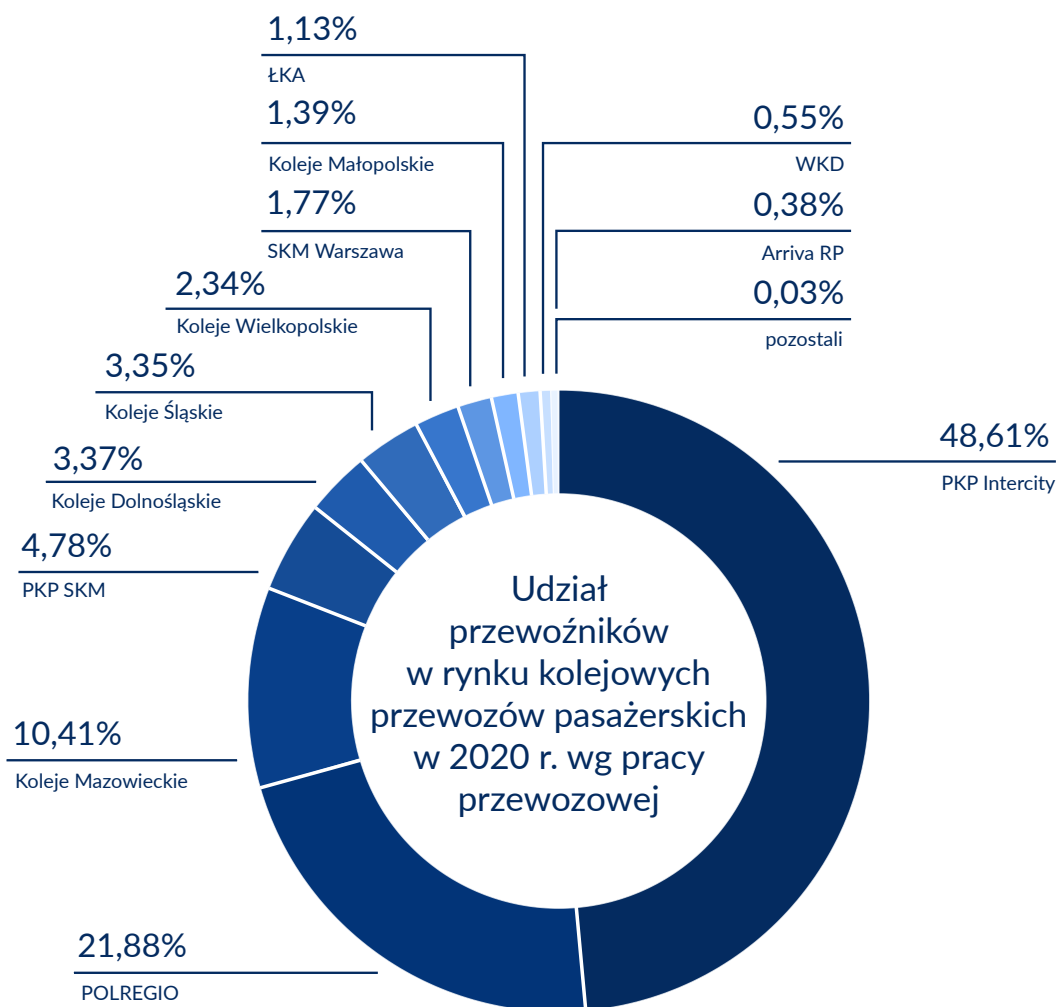
Najmniejszy spadek procentowy liczby pasażerów w 2020 r. odnotowała ŁKA. Przewoźnik w grudniu 2019 r. rozszerzył znacząco swoją ofertę przewozową, co miało wpływ na mniej odczuwalne skutki stanu epidemicznego.

Wielkość realizowanej przez przewoźników pracy przewozowej zależy od relacji pociągów oraz długości trasy pokonywanej przez pasażerów. Największy udział w pracy przewozowej osiągnęło PKP Intercity. Był on jednak najniższy w perspektywie czterech ostatnich lat. Udziały przewoźnika dalekobieżnego

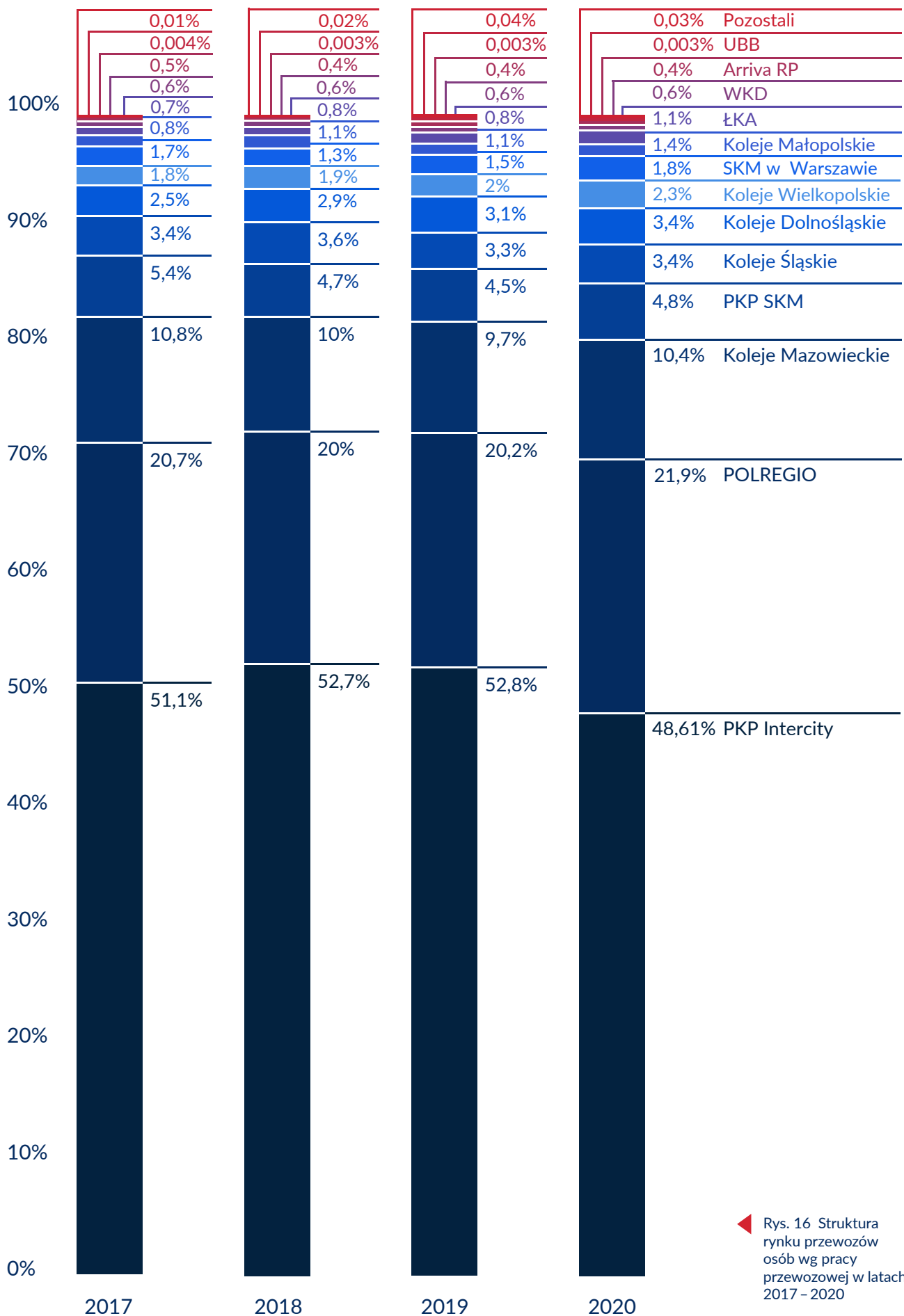
w pracy przewozowej spadły z 52,8% w 2019 r. do 48,6% w 2020 r.

Druga pod względem udziałów w pracy przewozowej spółka - POLREGIO osiągnęła udział na poziomie 21,9%, zwiększając go o 1,7 pkt procentowych względem poprzedniego roku. Trzecim przewoźnikiem są Koleje Mazowieckie, które odnotowały wzrost z 9,7% udziałów w 2019 r. do 10,4% w 2020 r. Pozostałe spółki także odnotowały wzrosty w udziałach lub utrzymały status quo z poprzedniego roku.

Średnia odległość przejazdu 1 pasażera w całym 2020 r. wyniosła 60,4 km, co w porównaniu z niemal 66 km w 2019 r. dało odległość mniejszą o prawie 5,5 km. W przypadku PKP Intercity średnia odległość przejazdu to 231 km – o 7 km mniej niż w 2019 r. U pozostałych przewoźników średnia odległość przejazdu nie przekraczała 50 km. W trakcie roku nie notowano także takich wahań jak w przypadku PKP Intercity.



◀ Rys. 15 Udział przewoźników w rynku kolejowych przewozów pasażerskich w 2020 r. wg pracy przewozowej

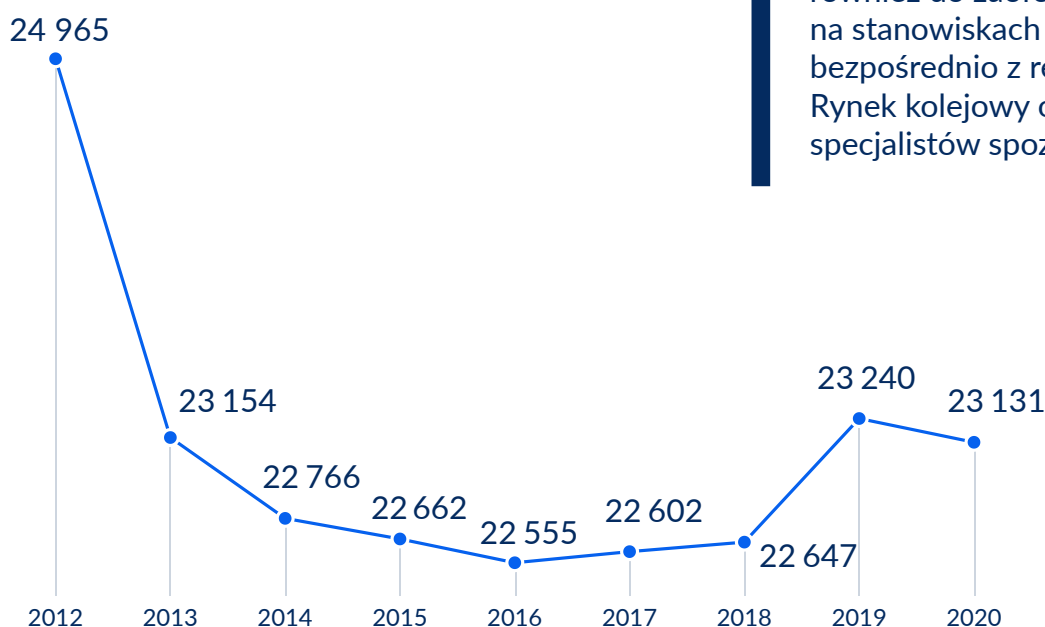


◀ Rys. 16 Struktura rynku przewozów osób wg pracy przewozowej w latach 2017 - 2020

1.6 Zatrudnienie przewoźników pasażerskich

Wielkość zatrudnienia w sektorze przewozów pasażerskich na koniec 2020 r. kształtowała się na poziomie 23 131 osób. W porównaniu do 2019 r. liczba pracowników zmniejszyła się zatem o 109 osób (spadek o 0,5%). Jest to pierwszy odnotowany spadek zatrudnienia od 2016 r.

Największym pracodawcą wśród certyfikowanych kolejowych przewoźników pasażerskich była spółka PKP Intercity, która zatrudniała 35,8% wszystkich pracowników w sektorze przewozów pasażerskich. Znaczący udział mają również POLREGIO (28,5%) oraz Koleje Mazowieckie (12,5%). Ich wspólny udział w stosunku do 2019 r. zmniejszył się o 1 pkt procentowy.



◀ Rys. 17 Zatrudnienie w sektorze przewozów pasażerskich w latach 2012 – 2020

Praca w sektorze pasażerskim

W 2020 r. odnotowano spadek zatrudnienia w przewozach pasażerskich

o 0,5%

Największą grupę pracowników wśród kolejowych przewoźników pasażerskich stanowią maszyniści oraz kierownicy pociągu. Typowymi zawodami w przewozach pasażerskich są również rewidenci taboru, dyspozytorzy, kasjerzy biletowi oraz konduktorzy.

Przewoźnicy pasażerscy mają również do zaoferowania pracę na stanowiskach niezwiązanych bezpośrednio z realizacją przewozów. Rynek kolejowy otwarty jest na specjalistów spoza branży.

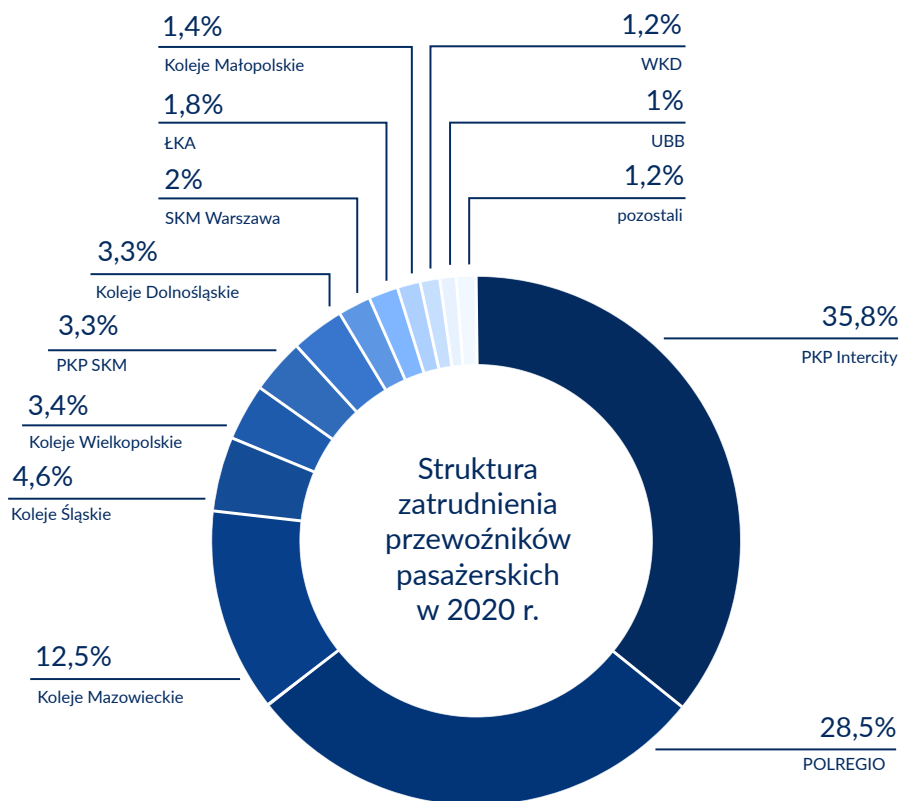
Stanowiska regulowane stanowią

47,07%

całego zatrudnienia w przewozach pasażerskich

Na stanowisku kolejowym można zatrudniać wyłącznie osoby pełnoletnie posiadające odpowiednie wykształcenie oraz przygotowanie zawodowe (potwierdzone egzaminem kwalifikacyjnym), spełniające odpowiednie wymagania zdrowotne (fizyczne oraz psychiczne) potwierdzone orzeczeniem lekarskim.

Dokumentem opisującym stanowiska kolejowe jest **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych pojazdów kolejowych.**



Rys. 18 Struktura zatrudnienia przewoźników pasażerskich w 2020 r.

stanowisko pracy	2018	2019	2020
stanowiska regulowane	10 380	10 676	10 887
automatyk	1	1	1
dróżnik przejazdowy	0	0	0
dyżurny ruchu	52	45	55
manewrowy	130	132	190
maszynista	5 025	5 093	5 276
nastawniczy	46	52	54
kierownik pociągu	3 942	4 052	4 019
prowadzący pojazdy kolejowe	34	45	123
rewident taboru	852	872	809
toromistrz	15	14	17
ustawiacz	282	297	282
zwrotniczy	brak danych	73	61
stanowiska nieregulowane	Urząd Transportu Kolejowego nie posiada danych dotyczących zatrudnienia na tych stanowiskach w latach 2018-2019		3 117
dyspozytor			629
kasjer biletowy			1 190
konduktor			1 298

Tab. 7 Zatrudnienie na stanowiskach pracy w latach 2018 - 2020

▼ Tab. 8 Przedział wiekowy pracowników zatrudnionych w przewozach pasażerskich w latach 2019 – 2020⁶

przedział wiekowy	2019	2020
ekwiwalent czasu pracy		
do 30 lat	3 341	3 069
udział procentowy	14,6%	14,3%
od 31 do 50 lat	9 959	9 347
udział procentowy	43,6%	43,6%
powyżej 50 lat	9 564	9 026
udział procentowy	41,8%	42,1%

▼ Tab. 9 Przedział wiekowy maszynistów zatrudnionych w przewozach pasażerskich w latach 2019 – 2020⁶

przedział wiekowy	2019	2020
ekwiwalent czasu pracy		
do 30 lat	974	1 004
udział procentowy	17,6%	19,1%
od 31 do 50 lat	2 497	2 500
udział procentowy	45,2%	47,5%
powyżej 50 lat	2 055	1 758
udział procentowy	37,2%	33,4%

▼ Tab. 10 Płeć pracowników zatrudnionych w przewozach pasażerskich w latach 2019 – 2020⁷

płeć	2019	2020
ekwiwalent czasu pracy		
kobiety	6 253	5 799
udział procentowy	27,3%	27%
mężczyźni	16 611	15 643
udział procentowy	72,7%	73,0%

▼ Tab. 11 Płeć maszynistów zatrudnionych w przewozach pasażerskich w latach 2019 – 2020⁷

płeć	2019	2020
ekwiwalent czasu pracy		
kobiety	33	43
udział procentowy	0,6%	0,8%
mężczyźni	5 493	5 219
udział procentowy	99,4%	99,2%

Pod względem poziomu zatrudnienia 2020 r. był różnicowany wśród przewoźników pasażerskich. Dwie największe pod tym względem spółki odnotowały spadek liczby zatrudnionych: PKP Intercity o 1,6% (139 osób), a POLREGIO o 1,9% (126). Największy pod względem liczby pracowników wzrost zatrudnienia odnotowano w Kolejach Wielkopolskich – o 47 osób (6,4%). Największy wzrost procentowy miał natomiast miejsce w Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – 7,6% (29 osób) i w SKM Warszawa – 6,5% (29 osób).

W 2020 r. nastąpił spadek liczby pracowników we wszystkich grupach wiekowych. W grupie pracowników do 30 roku życia spadł również udział według ekwiwalentów czasu pracy i wyniósł 14,3% zatrudnionych. Pomimo spadku liczby zatrudnionych utrzymał się udział pracowników od 30 do 50 roku życia (43,6% udziału), a w niewielkim stopniu wzrósł w grupie powyżej 50 roku życia (z 41,8% do 42,1%).

W porównaniu z 2019 r., w którym udział według ekwiwalentu czasu pracy maszynistów do 30 roku życia zmalał, w 2020 r. wzrósł on o 3,1% (z 974 do 1004). Udział tej grupy wiekowej w stosunku do maszynistów we wszystkich grupach wiekowych wzrósł o 1,5 pkt procentowego i wyniósł 19,1%. Największą grupę według ekwiwalentu czasu pracy stanowią maszyniści pomiędzy 30 a 50 rokiem życia – 2500 pracowników, co stanowi 47,5%. Natomiast w grupie wiekowej pracowników powyżej 50 roku życia nastąpił zdecydowany spadek liczby zatrudnionych (o 14,5%). Według stanu na 31 grudnia 2020 r. maszyniści w tej grupie wiekowej stanowili 33,4%, czyli 1758 ekwiwalentów czasu pracy.

Zauważalna jest tutaj wymiennosc pokoleniowa. Część pracowników, którzy przeszli na emeryturę, została zastąpiona przez osoby w wieku do 30 roku życia.

W zawodzie maszynisty zdecydowanie przeważają mężczyźni - 99,2% zatrudnionych wg ekwiwalentu czasu pracy (5219 osób). Ich liczba spadła jednak o 5,0% w stosunku do 2019 r. Liczba kobiet jako maszynistów wg ekwiwalentu czasu pracy zwiększyła się o 10 (z 33 do 43).

W 2020 r. nieznacznie spadł udział kobiet wśród pracowników zatrudnionych w sektorze przewozów pasażerskich. W 2019 r. kobiety stanowiły 27,3% zatrudnionych przez przewoźników kolejowych. W 2020 r. odsetek ten wynosił 27,0% (spadek o 0,3 pkt procentowego). Według ekwiwalentów czasu pracy w 2019 r. zatrudnionych było 6253 kobiety, a rok później 5799 (spadek o 7,3%).

⁶ Struktura wiekowa obliczona w oparciu o kalkulację ekwiwalentu czasu pracy pracowników (etatów) w ramach działalności kolejowej od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 r. oraz od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 r. Jako ekwiwalent pełnego czasu pracy należy rozumieć całkowitą liczbę godzin (wraz z nadgodzinami) przepracowaną na stanowisku pracy, podzieloną przez średnią liczbę godzin przepracowanych rocznie na pełnoetatowym stanowisku.

⁷ Płeć pracowników obliczona w oparciu o kalkulację ekwiwalentu czasu pracy pracowników (etatów) w ramach działalności kolejowej od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 r. oraz od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 r. Jako ekwiwalent pełnego czasu pracy należy rozumieć całkowitą liczbę godzin (wraz z nadgodzinami) przepracowaną na stanowisku pracy, podzieloną przez średnią liczbę godzin przepracowanych rocznie na pełnoetatowym stanowisku.

1.7 Wyniki finansowe przewoźników pasażerskich

Przychody oraz koszty działalności przewoźników pasażerskich uległy zmniejszeniu w 2020 r., przy czym koszty funkcjonowania sektora przewyższyły przychody generowane przez przewoźników (wraz z przyznanymi subsydiami). Wpływy ze sprzedaży biletów, dotacje z budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego oraz pokrycie deficytu z tytułu przyznania ulg ustawowych wyniosły łącznie 6,24 mld zł, przy kosztach szacowanych na poziomie 6,33 mld zł.

W ubiegłym roku w znacznym stopniu zwiększyły się subsydia ze środków publicznych (z 3,1 mld zł w 2019 r. do ponad 4,1 mld zł w 2020 r.). Sektor przewozów pasażerskich otrzymuje corocznie wsparcie finansowe. W 2019 r. udział subsydiów w przychodach sektora kształtował się na poziomie około 47%, natomiast w kryzysowym 2020 r. osiągnął aż 66%.

W celu złagodzenia wpływu pandemii na sytuację w branży kolejowej i ograniczenia strat finansowych przewoźników kolejowych zdecydowano o wprowadzeniu instrumentów wsparcia. Minister Infrastruktury przekazywał przewoźnikom środki na finansowanie rekompensaty z tytułu umowy o świadczenie usług w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie, w jakim rekompensata ta nie została sfinansowana ww. dotacją oraz środkami pierwotnie zaplanowanymi w budżetach organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Środki pochodziły z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19.

Rentowność przewozów

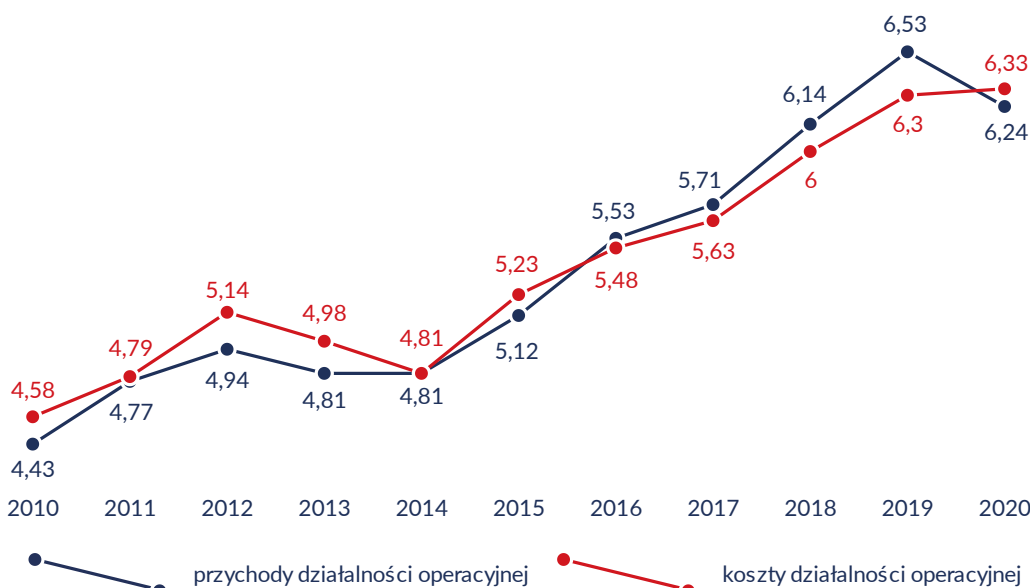
66%

przychodów przewoźników pasażerskich stanowiły w 2020 r. subsydia.

Przewozy komercyjne oraz okazjonalne stanowią zaledwie 1,78% wszystkich uruchamianych przewozów kolejowych, co ma wpływ na wskaźnik udziału subsydiów w ogólnych przychodach przewoźników z działalności operacyjnej.

Rekompensata za honorowanie ulg ustawowych przyznawana jest każdemu przewoźnikowi kolejowemu, który złoży stosowny dokument do Ministerstwa Infrastruktury. **Rekompensata jest jedyną formą subsydiów w przypadku pociągów komercyjnych uruchamianych na ryzyko przewoźnika.**

Pozostałe formy subsydiów trafiają wyłącznie do przewoźników wyłonionych w drodze przetargu lub wybranych bezpośrednio przez organizatora publicznego transportu zbiorowego.



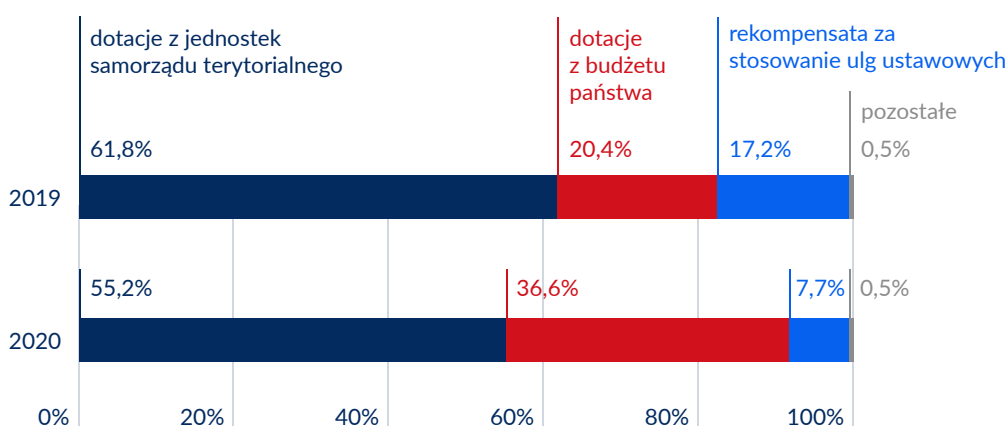
◀ Rys. 19 Wyniki działalności przewoźników pasażerskich (mld zł) w latach 2010 – 2020

Ze specustawy COVID-owej wynika, że na wsparcie pasażerskich przewozów kolejowych z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 zarezerwowane było łącznie 900 mln zł. Środki były systematycznie wypłacane przewoźnikom (po złożeniu odpowiednich wniosków do Ministra Infrastruktury) od kwietnia 2020 r. Ustawa przewidywała również wprowadzenie do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mechanizmu pozwalającego operatorowi na realizowanie przewozów w międzywojewódzkim i międzynarodowym transporcie kolejowym komunikacją zastępczą z wykorzystaniem transportu drogowego i zachowaniem prawa do rekompensaty (w tym rekompensat związanych ze stosowaniem ulg ustawowych). Obowiązanie tego mechanizmu przewidziano w okresie i na obszarze obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego, stanu epidemii albo stanu nadzwyczajnego.

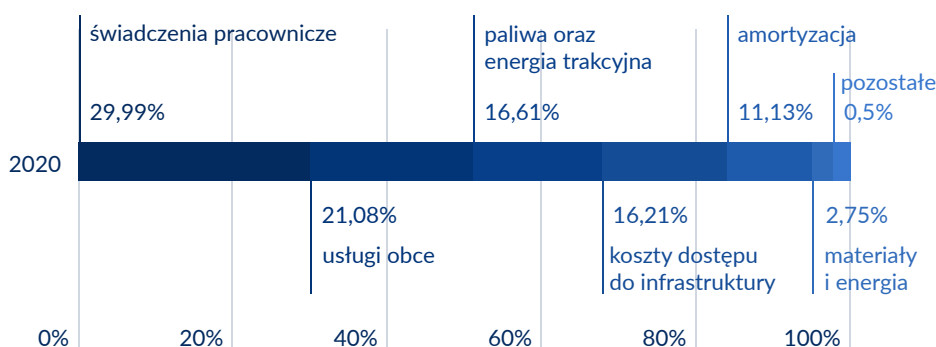
Na podstawie danych certyfikowanych przewoźników kolejowych skorelowano liczbę pasażerów z podstawowymi wskaźnikami finansowymi. Wskaźnik ten

przedstawia przychód oraz koszt generowany przez jednego pasażera w sektorze przewozów pasażerskich. Stan epidemii wpłynął bardzo negatywnie na rentowność pasażerskich przewozów kolejowych. Koszty przypadające na pasażera wzrosły w 2020 r. o 61% w stosunku do poprzedniego roku.

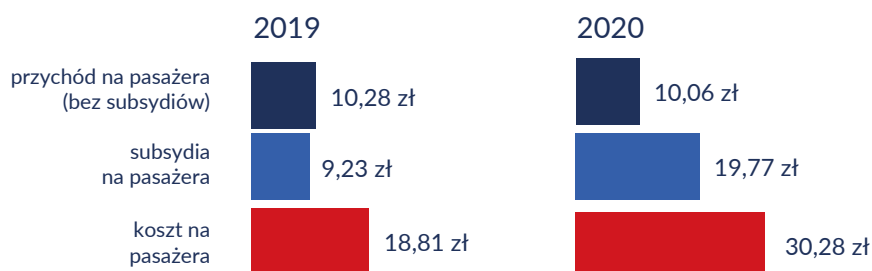
Wzrost kosztów spowodował konieczność zwiększenia subsydiów, aby utrzymać zaplanowaną przez sektor kolejowy pracę eksploatacyjną. Wielkość subsydiów przypadających na pasażera wzrosła w ciągu roku o ponad 114%. Podwojenie tego wskaźnika potwierdza, że organizatorzy publicznego transportu wraz z nadejściem epidemii musieli sprostać poważnemu wyzwaniu utrzymania pracy eksploatacyjnej nie tylko w 2020 r., ale również w kolejnych latach. Wzrost kosztów utrzymania przewozów kolejowych może powodować ryzyko rezygnowania przewoźników z realizowania usług na trasach charakteryzujących się bardzo niskim potokiem pasażerskim. Aby temu przeciwdziałać zwiększane są subsydia przeznaczone dla przewoźników na rynku pasażerskim.



Rys. 20 Wielkość subsydiów według źródła finansowania w latach 2019 – 2020



Rys. 21 Struktura kosztów przewoźników pasażerskich w 2020 r.



Rys. 22 Przychody oraz koszty generowane przez jednego pasażera w latach 2019 – 2020

1.8 Oferta handlowa przewoźników

Aktywność inwestycyjna przewoźników kolejowych ma znaczący wpływ na wizerunek kolei wśród osób, które do tej pory zdecydowanie preferowały środki transportu indywidualnego. Jednym ze sposobów podniesienia jakości usług przewozowych są inwestycje w nowy tabor oraz wzmocnienie częstotliwości przewozów.

Przykładem odpowiedniej strategii rozwoju publicznego transportu zbiorowego z wykorzystaniem kolei są połączenia uruchamiane na odcinku Poznań – Wągrowiec oraz Wieliczka-Rynek Kopalnia – Kraków Lotnisko, które wraz ze spójną ofertą połączeń dowozowych, tworzą atrakcyjną alternatywę dla przeciążonego transportu drogowego.

Negatywny wpływ kryzysu epidemiologicznego na liczbę pasażerów był w 2020 r. ogromny. Spadki zaobserwowano we wszystkich kategoriach przewozu, za wyjątkiem przewozów okazjonalnych, uruchamianych w szerszym stopniu niż do tej pory, odpowiadając m.in. na potrzeby pasażerów, w związku z wprowadzonymi obostrzeniami.

Przewozy wojewódzkie

Przewóz osób wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów oraz niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającą przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa.⁸

▶ Lider rynku przewozów wojewódzkich



30,4% pasażerów

▶ Lider rynku przewozów międzywojewódzkich



95,6% pasażerów

połączenia	2017	2018	2019	2020
ogółem	303 555	310 284	335 900	209 399
wojewódzkie	258 453	261 761	284 203	180 886
międzywojewódzkie	41 962	44 410	47 069	25 932
międzynarodowe	2 997	4 007	4 435	2 278
okazjonalne	143	106	194	302

◀ Tab. 12 Liczba pasażerów (w tys.) według kategorii przewozów w latach 2017 – 2020

⁸ Art. 4 pkt 1 ust. 25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

▼ Tab. 13 Oferta przewoźników pasażerskich w 2020 r.⁹

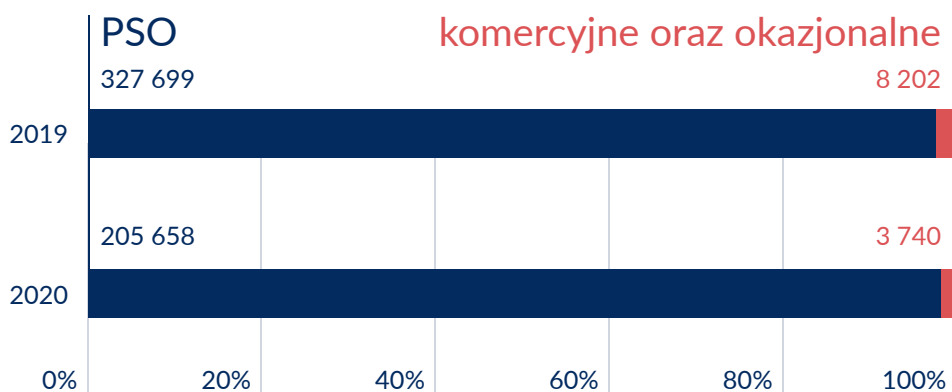
przewoźnik	dostępność usługi	liczba obsługiwanych stacji w Polsce	przewozy krajowe	przewozy międzynarodowe	kategorie pociągów uruchamianych w ramach służby publicznej (PSO)	kategorie pociągów komercyjnych uruchamianych na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu
Arriva	kujawsko-pomorskie mazowieckie pomorskie	94	■		osobowy osobowy przyspieszony	
Koleje Dolnośląskie	dolnośląskie lubuskie wielkopolskie	229	■	■	osobowy osobowy przyspieszony	osobowy przyspieszony
Koleje Małopolskie	małopolskie podkarpackie świętokrzyskie	120	■	■	osobowy osobowy przyspieszony	
Koleje Mazowieckie	lubelskie łódzkie mazowieckie podlaskie świętokrzyskie warmińsko-mazurskie	298	■		osobowy osobowy przyspieszony	
Koleje Śląskie	małopolskie opolskie śląskie	202	■	■	osobowy osobowy przyspieszony	
Koleje Wielkopolskie	dolnośląskie kujawsko-pomorskie lubuskie łódzkie wielkopolskie	219	■		osobowy osobowy przyspieszony	
Leo Express	dolnośląskie małopolskie śląskie	42		■		Leo Express
ŁKA	łódzkie mazowieckie wielkopolskie	122	■		ŁKA ŁKA Sprinter	
PKP Intercity	cały kraj	464	■	■	TLK IC	EIP EIC
PKP SKM	pomorskie	62	■		SKMT	
POLREGIO	cały kraj	1825	■	■	REGIO interREGIO	superREGIO
SKM Warszawa	mazowieckie	50	■		osobowy	
UBB	zachodniopomorskie	1		■		
WKD	mazowieckie	28	■		osobowy	

Niemal cała działalność przewozowa przewoźników pasażerskich jest finansowana ze środków publicznych. Przewozy komercyjne oraz okazjonalne stanowiły zaledwie 2,4% rynku przewozów pasażerskich w 2020 r.

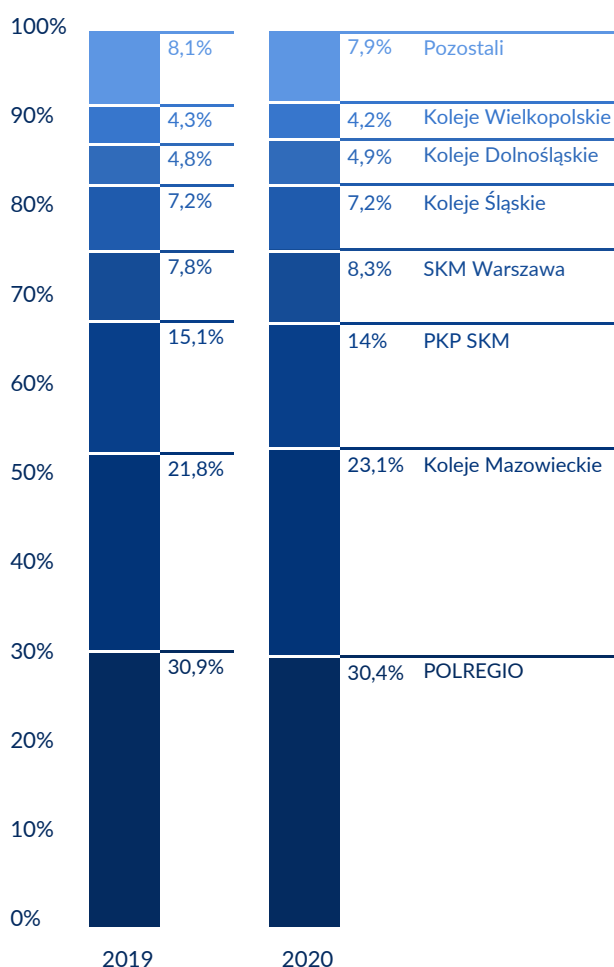
Głównym przewoźnikiem na rynku kolejowych przewozów wojewódzkich była spółka **POLREGIO**,

która w 2020 r. posiadała 30,4% udziałów w rynku pod względem liczby przewiezionych pasażerów (o 0,5 pkt procentowego mniej niż w 2019 r.). Przewoźnik ten realizował przewozy o charakterze służby publicznej na obszarze 15 województw. Wśród jego podstawowej oferty w segmencie przewozów wojewódzkich należy wyróżnić pociągi kategorii REGIO kursujące prawie w całym kraju.

⁹ Liczba przedstawia wszystkie stacje pasażerskie na sieci kolejowej w Polsce, na których odnotowano więcej niż 100 zatrzymań pociągów danego przewoźnika w 2020 r.



▲ Rys. 23 Liczba pasażerów (w tys.) według organizacji oraz finansowania przewozów w latach 2019 – 2020



▲ Rys. 24 Udział procentowy przewoźników w liczbie pasażerów w przewozach wojewódzkich w latach 2019 – 2020 r.¹⁰

Ponad 23% przewiezionych pasażerów w rynku przewozów wojewódzkich w 2020 r. należało do samorządowej spółki **Koleje Mazowieckie** wykonującej usługi na podstawie umowy z województwem mazowieckim. Przewoźnik uruchamia pociągi osobowe oraz osobowe przyspieszone. Koleje Mazowieckie stanowią jeden z filarów publicznego transportu zbiorowego w aglomeracji warszawskiej.

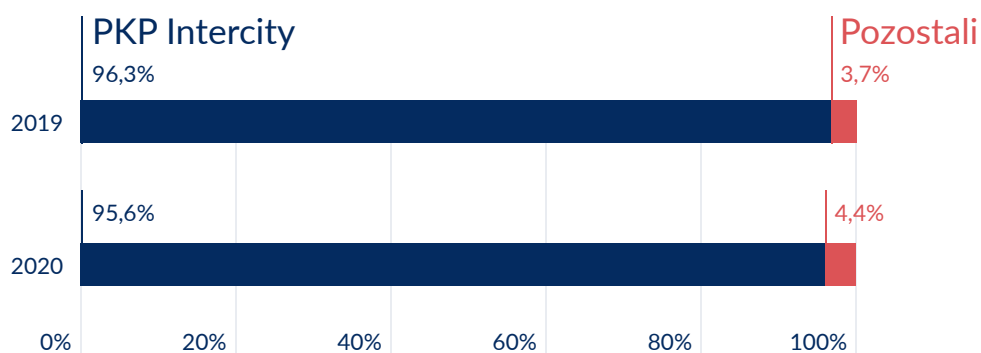
W 2020 r. 14% udziałów w rynku posiadał lokalny przewoźnik kolejowy **PKP SKM** realizujący pracę przewozową na podstawie umowy z województwem pomorskim. Przewoźnik uruchamia pociągi kategorii SKMT na dziewięciu liniach regularnych w ramach Szybkiej Kolei Miejskiej oraz Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

Udział w rynku przewozów wojewódzkich powiększyła w 2020 r. **SKM Warszawa**. Przewoźnik wykonuje zadania związane z obsługą lokalnych połączeń w ramach usług publicznego transportu zbiorowego na terenie stolicy oraz innych miast aglomeracji warszawskiej. SKM stanowi ważny element transportu miejskiego w Warszawie, integrując ze sobą ruch regionalny z komunikacją aglomeracyjną.

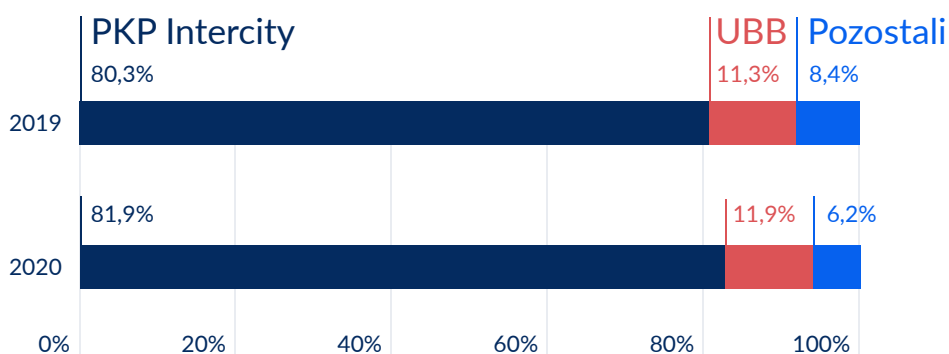
Piąte miejsce pod względem liczby przewiezionych pasażerów należało do spółki **Koleje Śląskie**. Jej udział – 7,2% nie uległ zmianie względem 2019 r. Przewoźnik wykonuje zadania na podstawie umowy z województwem małopolskim, opolskim oraz śląskim. Spółka uruchamia pociągi osobowe oraz osobowe przyspieszone.

Prawie 5% udziałów w rynku zachowała spółka **Koleje Dolnośląskie** wykonująca zadania przewozowe na terenie województwa dolnośląskiego. Przewoźnik w głównej mierze realizuje połączenia międzymiastowe, ale jego oferta stanowi również ważny element miejskiego systemu publicznego transportu zbiorowego we Wrocławiu. Spółka współpracuje również z przewoźnikami autobusowymi na terenie województwa, dbając w ten sposób o poprawę dostępności usług.

¹⁰ Przewoźnicy kolejowi będący operatorami publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z treścią umów na wykonywanie przewozów pasażerskich o charakterze służby publicznej, kwalifikują pociągi osobowe jako wojewódzkie, nawet jeśli przewóz wykonywany jest do lokalizacji poza województwem macierzystym danego organizatora publicznego transportu zbiorowego.



◀ Rys. 25 Udział procentowy przewoźników w liczbie pasażerów w przewozach międzywojewódzkich w latach 2019 – 2020



◀ Rys. 26 Udział procentowy przewoźników w liczbie pasażerów w przewozach międzynarodowych w latach 2019 – 2020

Wśród pozostałych przewoźników kolejowych należy wymienić **Koleje Wielkopolskie** (4,2% udziału w rynku, spadek względem 2019 r. o 0,1 pkt procentowego), **WKD** (2,6% udziału w rynku, spadek o 0,5 pkt procentowego), **ŁKA** (2,4% udziału w rynku, wzrost o 0,5 pkt procentowego), **Koleje Małopolskie** (2,2% udziału w rynku, spadek o 0,1 pkt procentowego) oraz **Arriva** (0,8% udziału w rynku, bez zmian w stosunku do 2019 r.).

W segmencie kolejowych przewozów międzywojewódzkich dominowało **PKP Intercity**. Spółka uruchamiała przewozy międzywojewódzkie pospieszne o charakterze służby publicznej oraz międzywojewódzkie ekspresowe na zasadach komercyjnych. Sieć połączeń przewoźnika obejmuje cały kraj. Oferta spółki w przewozach krajowych ograniczona jest do czterech marek handlowych, dwóch w pełni komercyjnych: Express InterCity Premium (EIP), Express InterCity (EIC) oraz dwóch o charakterze usług publicznych: InterCity (IC), Twoje Linie Kolejowe (TLK).

Pozostali przewoźnicy, którzy realizowali przewozy międzywojewódzkie, to: **POLREGIO** (2,4% udziałów w rynku, wzrost o 0,4 pkt procentowego względem 2019 r.), **ŁKA** (1,4% udziałów w rynku, wzrost o 0,3 pkt procentowego) oraz **Koleje Dolnośląskie** (0,6% udziałów w rynku, wzrost o 0,1 pkt procentowego). W 2020 r. pociągów międzywojewódzkich nie uruchamiały Koleje Mazowieckie oraz Arriva.

Trwający stan epidemii utrudnił w 2020 r. w znaczącym stopniu realizację regularnych kolejowych przewozów międzynarodowych. Choć spadek przewozów w tym segmencie jest wyraźny, zwłaszcza w przypadku przewoźników samorządowych, to udziały spółki **PKP Intercity** wzrosły względem 2019 r. o 1,6 pkt procentowego. Spółka realizowała przewozy międzynarodowe pospieszne o charakterze służby publicznej oraz ekspresowe uruchamiane na zasadach komercyjnych. Pociągi międzynarodowe są także dostępne dla pasażerów podróżujących na odcinkach krajowych.

Minimalny wzrost udziałów w rynku osiągnęła również niemiecka spółka **UBB** realizująca komercyjne przewozy międzynarodowe na trasie Świnoujście Centrum – Stralsund. Względem 2019 r. zanotowała wzrost udziału o 0,6 pkt procentowego.

Przewozy międzynarodowe realizowali również: **POLREGIO** (2,8% udziałów w rynku, spadek o 0,5 pkt procentowego względem 2019 r.), **Koleje Dolnośląskie** (2,7% udziałów w rynku, spadek o 1,4 pkt procentowego), **Leo Express** (0,6% udziałów w rynku, bez zmian), **Koleje Śląskie** (0,1% udziałów w rynku, spadek o 0,3 pkt procentowego) oraz **Koleje Małopolskie** (0,05% udziałów w rynku, spadek o 0,05 pkt procentowego).

1.9 Sprzedaż i dystrybucja biletów

Kryzys epidemiologiczny w pewnym stopniu wpłynął na zachowania dotychczasowych klientów kolei. Miał on wpływ na spadek sprzedaży biletów w stacjonarnych kasach biletowych. Udział tej grupy spadł z 46,5% w 2019 r. do 39,3% w 2020 r.

Sprzedaż biletów online pozwala na dotarcie do osób poszukujących usług przewozowych oraz wygodnego sposobu zakupu biletów z dowolnego miejsca. Sprzedaż biletów przez internet jest dzisiaj bardzo popularnym rozwiązaniem w przypadku przewozów dalekobieżnych. W przypadku podróży na krótszych odcinkach pasażerowie wciąż preferują bezpośredni kontakt z pracownikami przewoźników.

Udział sprzedaży biletów przez obsługę pokładową od 2018 r. rośnie, co może powodować zwiększenie obciążenia pracowników przewoźników kolejowych. W grupie pozostałe kanały dystrybucji ujęto m.in. bilety komunikacji miejskiej honorowane przez przewoźników samorządowych zgodnie ze współpracą zawartą z organizatorami publicznego transportu zbiorowego oraz podróże na podstawie międzynarodowych biletów InterRail.

Dystrybucja biletów

39,3%

biletów sprzedano w kasach biletowych

Stacjonarne kasy biletowe to wciąż najpopularniejsza opcja zakupu biletu na przejazd. Choć aplikacje mobilne kuszą klientów większą dostępnością, to wciąż nie brakuje osób chętnych do zakupu biletu w tradycyjny sposób.

Wśród stacjonarnych punktów należy wyróżnić centra obsługi klienta, gdzie poza prowadzeniem zwykłej sprzedaży biletów, pasażerowie mają możliwość złożyć reklamację, zgłosić potrzebę zapewnienia asysty w podróży koleją osobom z niepełnosprawności oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, a także poczekać na przyjazd pociągu.

kanal dystrybucji	2017	2018	2019	2020
stacjonarne kasy biletowe	54,2%	51,2%	46,5%	39,3%
aplikacje i internetowe systemy sprzedaży	7,7%	10,7%	14,3%	18,2%
obsługa pokładowa (drużyny konduktorskie)	14,5%	15,0%	16,2%	17,6%
automaty stacjonarne (na stacjach)	6,8%	7,4%	6,6%	7,5%
automaty mobilne (w pojazdach)	1,0%	1,0%	0,6%	0,7%
pozostałe	15,7%	14,8%	15,8%	16,7%

Tab. 14 Udział kanałów dystrybucji w latach 2017 - 2020

Na podstawie biletów jednorazowych zrealizowano w 2020 r. ponad 43,3% wszystkich podróży środkami transportu kolejowego. Prawie 47,2% podróży koleją wykonano na podstawie biletów okresowych znajdujących się w ofercie przewoźników. Pozostałe 9,5% podróży zrealizowano na podstawie biletów transportu miejskiego lub innych ofert handlowych.

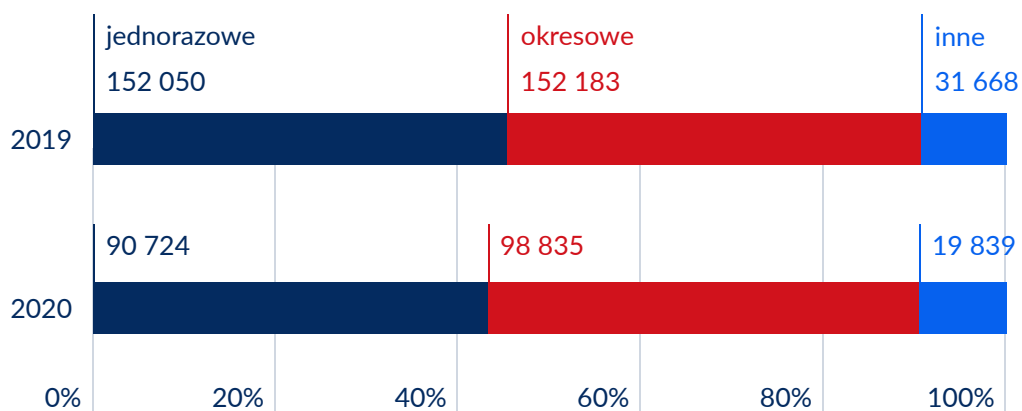
Ponad 41,4% wszystkich podróży koleją zrealizowano na podstawie biletów w taryfie normalnej. Przejazdy wykonane na podstawie ustawowych uprawnień do ulgowego przejazdu stanowiły ponad 30,6%, natomiast pozostałe 27,9% przejazdów odbyło się na podstawie ofert handlowych.

Aplikacje mobilne

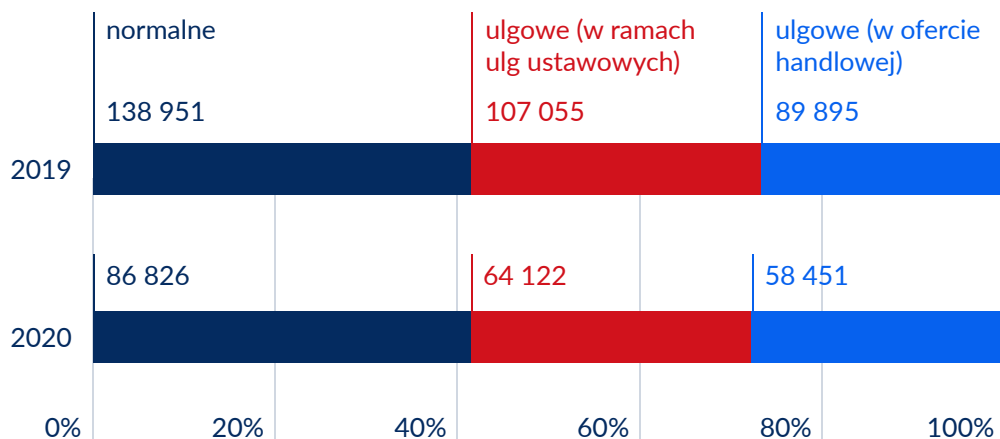
18,2%

biletów sprzedano za pośrednictwem aplikacji oraz systemów sprzedaży

Pierwsze internetowe systemy sprzedaży biletów były przystosowane w szczególności do obsługi z wykorzystaniem komputerów stacjonarnych oraz laptopów. Rozwój technologii, a przede wszystkim wzrost dostępności do szerokopasmowej sieci internetowej, wpływa na wypieranie klasycznych systemów sprzedaży przez **aplikacje mobilne**, które poza sprzedażą biletów kolejowych umożliwiają również zakup biletów miejskich oraz uiszczenie opłaty za parkowanie.



◀ Rys. 27 Liczba pasażerów (w tys.) według okresu ważności zakupionego biletu w latach 2019 – 2020



◀ Rys. 28 Liczba pasażerów (w tys.) według odpłatności zakupionego biletu w latach 2019 – 2020

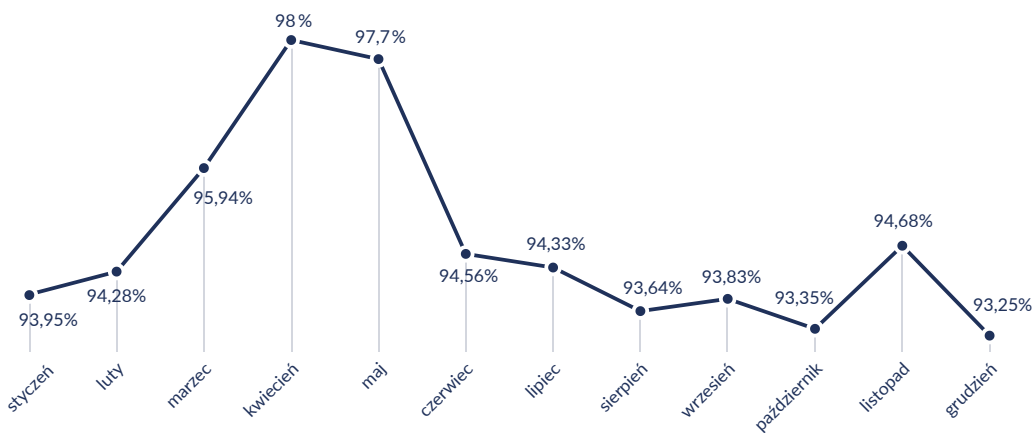
1.10 Punktualność przewoźników pasażerskich

Przewoźnicy pasażerscy uruchomili w 2020 r. ponad 1,5 mln pociągów pasażerskich, z czego 1,3 mln dotarła punktualnie do swojej stacji przeznaczenia. Każdego dnia uruchamiano średnio 4 319 pociągów, z czego 3 553 dojeżdżało punktualnie.

Trwający w 2020 r. ograniczenia związane z pandemią koronawirusa wpłynęły w istotny sposób na realizowaną przez przewoźników pracę eksploatacyjną oraz spadek liczby uruchomionych pociągów o 7,9% (niespełna 135 tys. pociągów) względem 2019 r.

Największy spadek liczby pociągów nastąpił w kwietniu oraz maju, odpowiednio o 31,7% oraz 28,9% względem analogicznego okresu w 2019 r.

Mniejsza liczba pociągów oraz wynikające z tego zwiększenie przepustowości i mniejsze prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzeń skutkujących wygenerowaniem opóźnień na trasie przejazdu pociągu przełożyła się na wyższy współczynnik punktualności. Najwyższą wartość wskaźnik punktualności osiągnął w kwietniu oraz maju.



◀ Rys. 29 Wskaźnik punktualności na przybyciu w 2020 r. dla pociągów pasażerskich

Wskaźnik punktualności

94,62%

w 2020 r.

100%

punktualności w 2020 r. osiągnął przewoźnik SKPL Cargo.

Przewoźnicy odpowiadali za

33,9%

łącnego czasu opóźnień w 2020 r.

Wskaźnik punktualności na przybyciu

przedstawiany w procentach stanowi ilorzaz sumy liczby wszystkich pociągów punktualnych i opóźnionych do 5 minut 59 sekund oraz liczby wszystkich pociągów uruchomionych na sieci zarządców infrastruktury kolejowej PKP PLK, PKP SKM, UBB oraz WKD.

Przyjęta metoda jest zgodna z rozliczeniami rekompensaty za opóźnienia pomiędzy zarządcą infrastruktury, a przewoźnikami.

Przyczyny oraz podmioty lub obszary odpowiedzialne za generowanie opóźnień pociągów określane są na podstawie Instrukcji o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych (Ir-14) narodowego zarządcy infrastruktury PKP PLK.

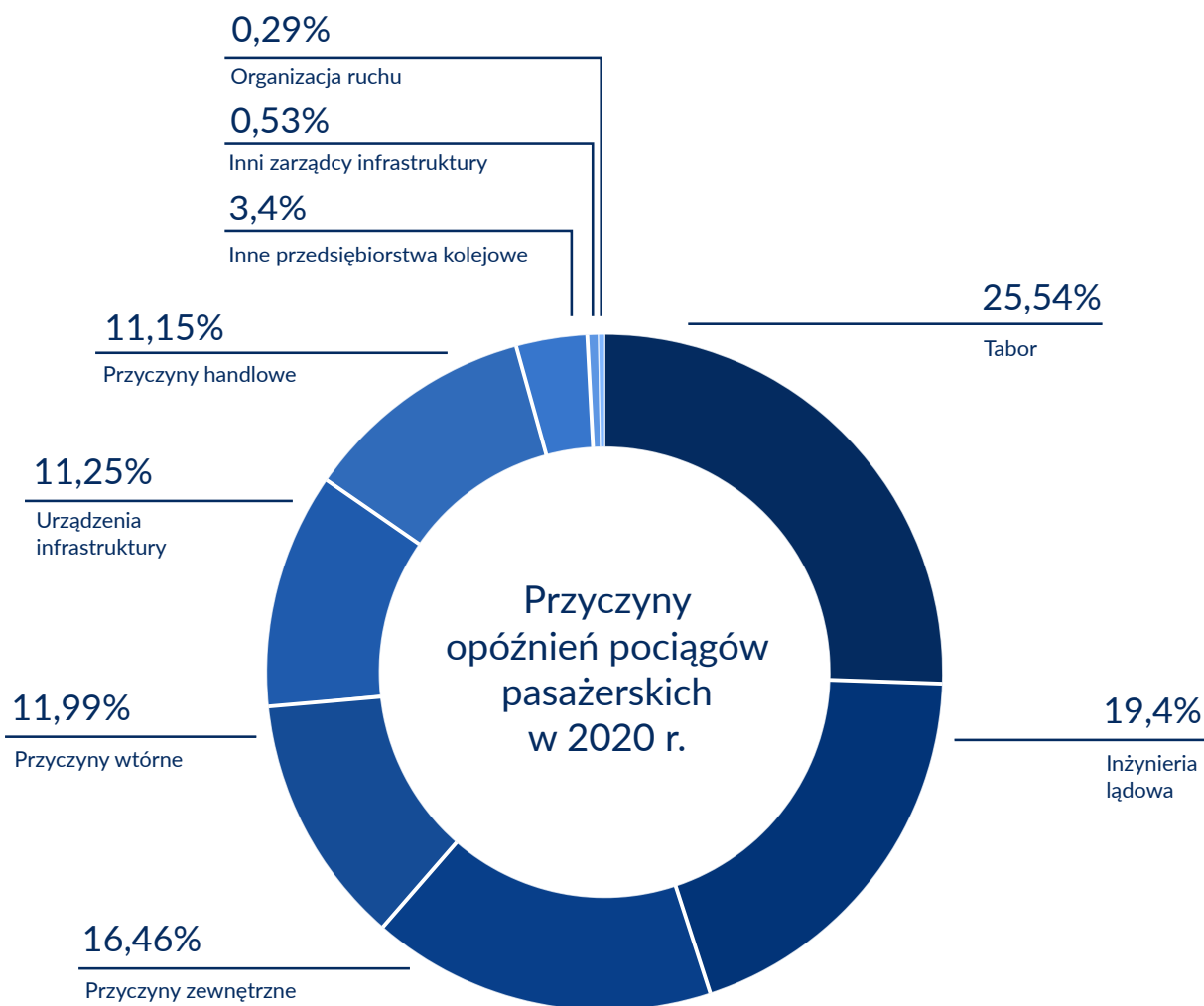
Stan epidemii przełożył się również w znaczącym stopniu na odwołania oraz rezygnację z realizacji wielu połączeń. Zgodnie z danymi przekazanymi przez zarządców infrastruktury kolejowej 18,5 tys. pociągów uznano za odwołane. Dane przekazane przez PKP PLK obejmują wyłącznie odwołania pociągów na poziomie operacyjnym, czyli pociągów zaplanowanych do realizacji, które zostały odwołane w całości lub na części trasy. Zakres tych danych nie obejmuje zatem wszystkich pociągów, które ze względu na kryzys epidemiologiczny zostały wycofane, lecz widniały w rozkładzie jazdy.

Wprowadzane na terenie kraju ograniczenia oraz zalecenia sanitarne wpłynęły w znacznym stopniu na powstawanie opóźnień pociągów związanych z lokowaniem podróżnych, zmianą rozkładu jazdy oraz podmianą drużyny trakcyjnej. Za powstawanie opóźnień pociągów w 2020 r. odpowiedzialni byli sami przewoźnicy pasażerscy (33,9% łącznego czasu

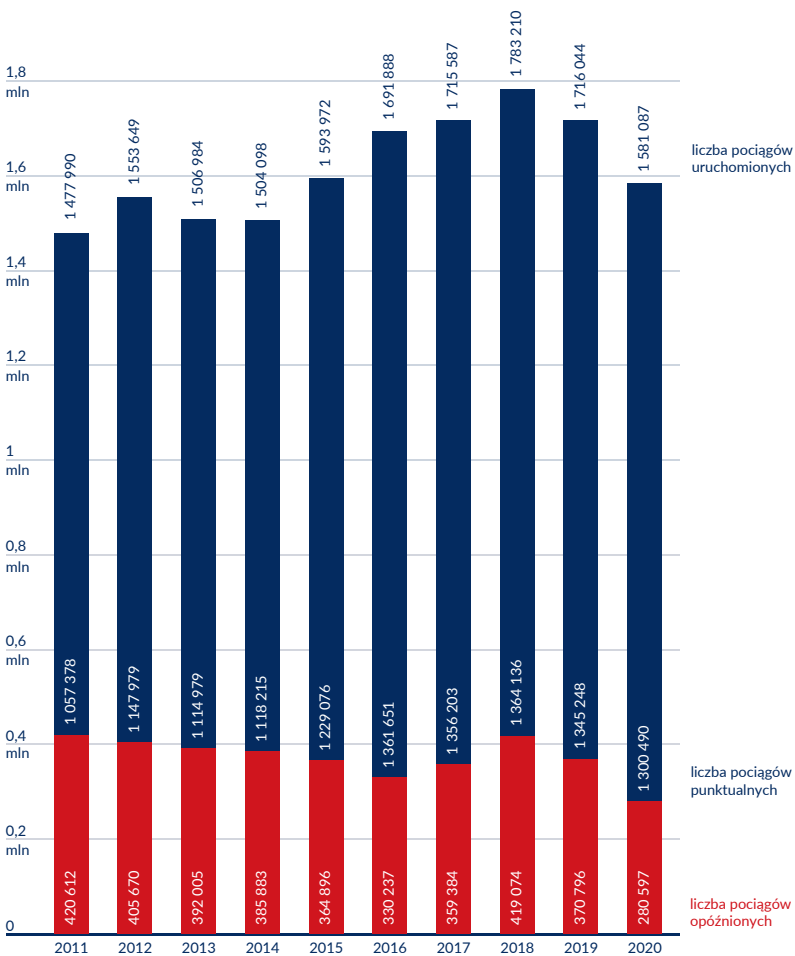
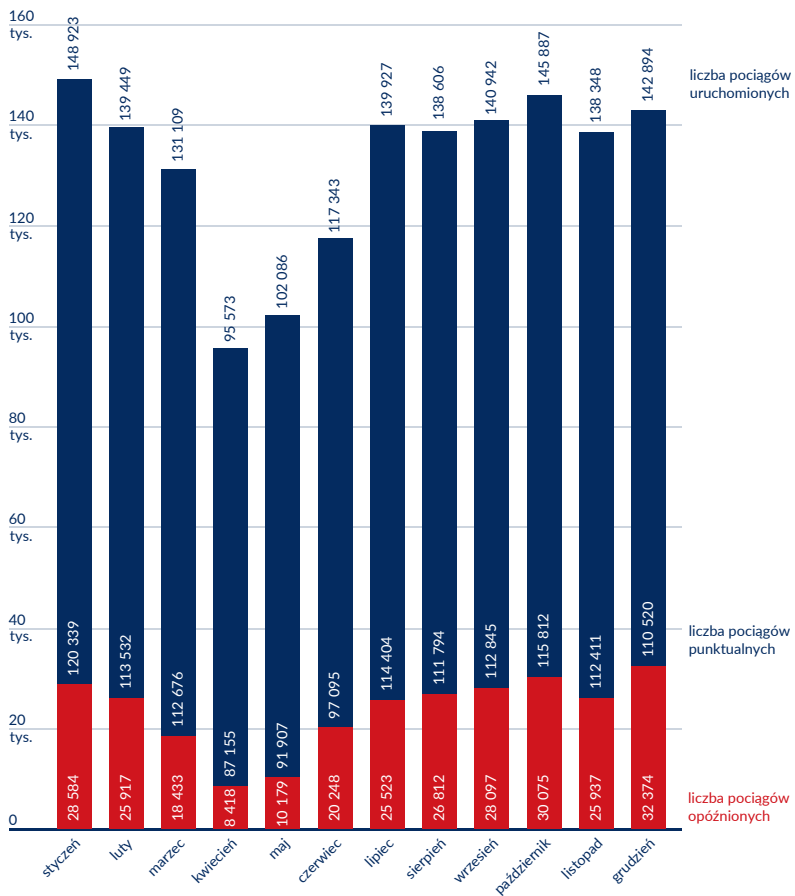
opóźnień) oraz zarządcy infrastruktury kolejowej (31,1% łącznego czasu opóźnień).

Na punktualność pociągów pasażerskich wpływ miał również stan taboru kolejowego (niespełna 26% łącznego czasu opóźnień) oraz inżynieria lądowa (19,4% łącznego czasu opóźnień).

Najwięcej pociągów pasażerskich uruchomiono w styczniu (148,9 tys.), jeszcze przed o pandemią COVID-19 i wprowadzeniem obostrzeń skutkujących zmniejszeniem zapotrzebowania na realizację przewozów. Wprowadzenie ograniczeń w czasie pierwszej fali epidemii koronawirusa przełożyło się na najniższą liczbę uruchomionych pociągów w kwietniu (niespełna 95,6 tys.). Trwający kryzys epidemiologiczny miał swoje odzwierciedlenie również w mniejszym zainteresowaniu przewozami pasażerskimi w sezonie letnim, podczas którego spodziewano się poprawy wyników.

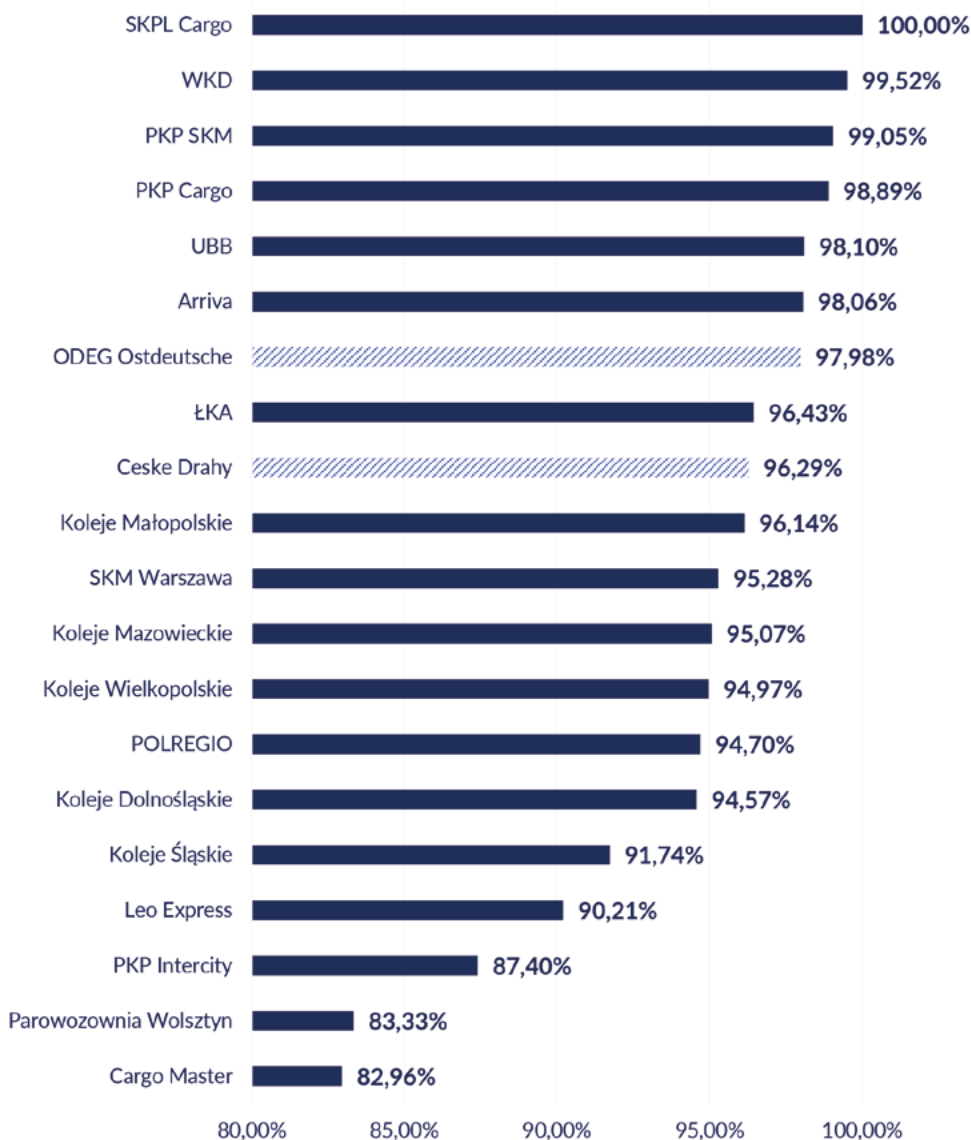


▲ Rys. 30 Przyczyny opóźnień pociągów pasażerskich w 2020 r.



▲ Rys. 31 Liczba pociągów uruchomionych, punktualnych oraz opóźnionych w 2020 r.

▲ Rys. 32 Liczba pociągów uruchomionych, punktualnych oraz opóźnionych w latach 2011 – 2020



Rys. 33 Wskaźnik punktualności w 2020 r. w podziale na przewoźników pasażerskich¹¹

Wpływ na ogólną liczbę uruchomionych pociągów w danym miesiącu ma liczba dni przypadająca w danym miesiącu, dlatego ważne jest uwzględnienie średniej dziennej liczby uruchomionych pociągów. Każdego dnia uruchamiano 4 319 pociągów, najwięcej pociągów dziennie uruchamiano w styczniu – 4 803, natomiast najmniej w kwietniu – 3083.

Liczba pociągów uruchomionych w 2020 r. pomimo trwającego kryzysu epidemiologicznego spadła do wartości zbliżonej do 2015 r. Warto zauważyć, że odnotowana w 2020 r. liczba pociągów opóźnionych (280 597) była najniższa na przestrzeni całej drugiej dekady XXI wieku.

Najwyższy współczynnik punktualności w 2020 r. dla przewozów pasażerskich osiągnęło SKPL Cargo, które realizowało niewiele przewozów. Przewoźnik w ciągu całego roku uruchomił zaledwie 353 pociągi, realizując połączenia okazjonalne na terenie województwa podkarpackiego, na trasach Sanok – Zagórz oraz Sanok – Łupków. Pociągi tego przewoźnika ani razu nie odnotowały opóźnienia powyżej 5 minut 59 sekund.

Wysokim współczynnikiem punktualności charakteryzują się również przewozy realizowane po własnej infrastrukturze, gdzie najwyższy współczynnik osiągnęło WKD – 99,52% w skali całego roku. Stanowi to jednocześnie drugi najlepszy wynik spośród wszystkich przewoźników pasażerskich.

¹¹ Pociągi przewoźników ODEG Ostdeutsche i České dráhy realizują ruch tranzytowy, ich punktualność mierzona jest na terenie Polski dla jednej stacji pasażerskiej na terenie kraju oraz stacjach zlokalizowanych zagranicą.

▼ Tab. 15 Liczba pociągów oraz pośrednich zatrzymań na stacjach pasażerskich w 2020 r. na sieci PKP PLK

przewoźnik	liczba uruchomionych pociągów	liczba zatrzymań pociągów na stacjach	średnia liczba zatrzymań na jeden pociąg	współczynnik punktualności na stacjach	średni czas opóźnień pow. 5 min 59 s
Arriva	35 740	481 287	13	97,58%	16 min
Koleje Dolnośląskie	97 504	1 497 939	15	92,09%	15 min
Koleje Małopolskie	40 509	675 469	17	96,16%	13 min
Koleje Mazowieckie	261 723	5 010 378	19	95,56%	19 min
Koleje Śląskie	120 572	2 255 834	19	90,72%	14 min
Koleje Wielkopolskie	70 711	1 362 074	19	94,24%	17 min
Leo Express	286	4 825	17	86,40%	24 min
ŁKA	53 696	709 762	13	96,81%	16 min
PKP Intercity	121 324	2 095 236	17	87,06%	23 min
PKP SKM	77 705	1 772 962	23	98,87%	12 min
POLREGIO	535 984	9 472 293	18	93,71%	17 min
SKPL Cargo	353	3 362	10	100,00%	0 min
SKM Warszawa	84 221	1 516 563	18	96,33%	15 min

Najniższy współczynnik punktualności spośród przewoźników realizujących regularne przewozy odnotowała spółka PKP Intercity, dla której średnia roczna punktualność wyniosła 87,4%. To o 6,3 pkt procentowego więcej niż w 2019 r. Realizacja przewozów dalekobieżnych przez przewoźnika skutkuje zwiększoną podatnością na wszelkie wydarzenia na krajowej sieci kolejowej, co wpływa bezpośrednio na większe zagrożenie wystąpieniem opóźnienia na trasie przejazdu.

Najwięcej pociągów pasażerskich w 2020 r. uruchomił przewoźnik POLREGIO zajmujący się w głównej mierze realizacją przewozów pasażerskich w ramach umów o świadczenie usług publicznych. Przewoźnik każdego dnia uruchamiał średnio 1 464 pociągów,

z czego na jeden uruchomiony pociąg przypadało 18 postojów na stacjach pasażerskich. Koleje Mazowieckie uruchamiały natomiast 714 pociągów dziennie.

Spośród wyszczególnionych w tabeli przewoźników, najmniej pociągów w całym ubiegłym roku uruchomił czeski prywatny przewoźnik Leo Express – 286. Wpływ na niewielką liczbę połączeń miał trwający stan epidemii w Polsce oraz zawieszenie przewozów międzynarodowych, co stanowi obecnie jedyny element działalności tego przewoźnika na polskiej sieci kolejowej. Leo Express odnotował również najwyższy spośród wszystkich przewoźników średni czas opóźnienia pociągu, wynoszący 24 minuty.

1.11 Przewozy pasażerskie w Polsce na tle innych krajów Europy

Spadki w przewozach pasażerskich w 2020 r. spowodowane pandemią koronawirusa nie dotknęły tylko Polski. Eurostat i IRG-Rail – grupa niezależnych regulatorów rynku, do których należy również UTK, zbadały jak wyglądała sytuacja na poszczególnych europejskich rynkach i jak pandemia wpłynęła na przewozy pasażerskie.

Każdy kraj ujęty w zestawieniu odnotował w 2020 r. spadek liczby pasażerów względem 2019 r. Największy odpływ pasażerów miał miejsce w Irlandii (-64%) i Wielkiej Brytanii (-61%). Spadki powyżej 50% odnotowały Macedonia Północna, Włochy, Holandia, Czarnogóra i Grecja. W pozostałych krajach spadek liczby podróżnych wybierających kolej był mniejszy, jednak w żadnym przypadku nie był mniejszy niż 20%. W Polsce liczba pasażerów zmniejszyła się w 2020 r. o 37,7%.

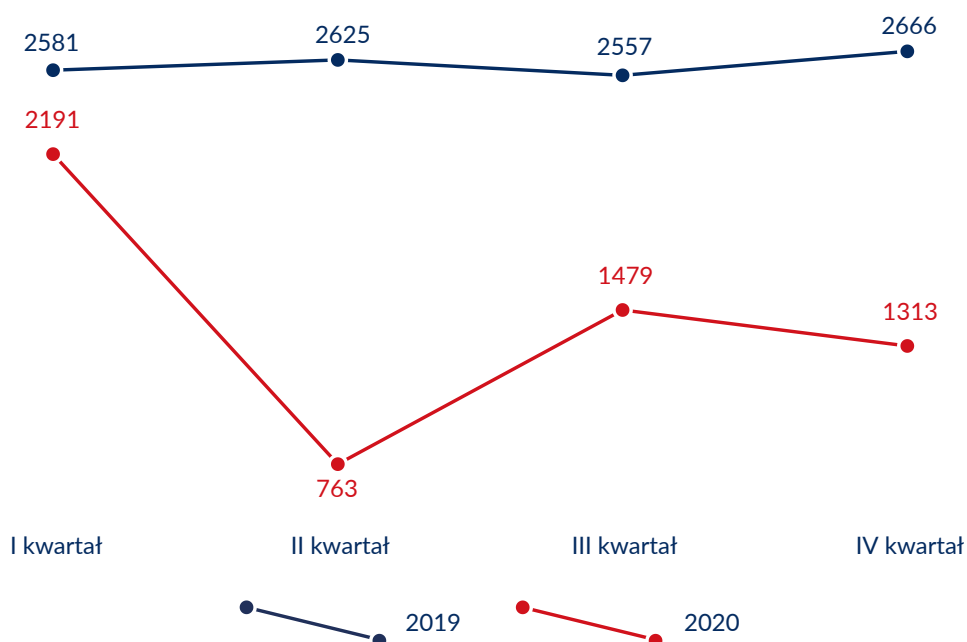
Biorąc pod uwagę bezwzględną liczbę przewiezionych pasażerów, największe spadki odnotowano w Wielkiej Brytanii – spadek o ponad 1,1 mld pasażerów (z 1,84 mld do 0,71 mld) i w Niemczech, gdzie liczba pasażerów również spadła o ponad 1,1 mld pasażerów (z 2,92 mld do 1,80 mld pasażerów). Zdecydowanie najwięcej pasażerów ubyło w tych krajach, w których transport kolejowy jest najbardziej rozwinięty. O 550 mln pasażerów mniej odnotowano we Francji, a o 470 mln we Włoszech. W Polsce pociągami podróżowało w 2020 r. aż o 126,5 mln pasażerów mniej.

Analizując porównanie liczby pasażerów w poszczególnych kwartałach 2019 i 2020 r. największy odpływ pasażerów nie tylko w Polsce, ale i w całej Europie

odnotowano w II kwartale 2020 r., gdy na sile przybrała pandemia koronawirusa i w większości krajów zostały wprowadzone ograniczenia w przemieszczaniu. Najmniej odczuwalny pod tym względem I kwartał był słabszy o 15% w porównaniu do tego samego okresu z 2019 r. W II kwartale spadek liczby pasażerów wyniósł 71%, w III kwartale 42%, a w IV kwartale blisko 51% pasażerów mniej podróżowało koleją w wybranych państwach.

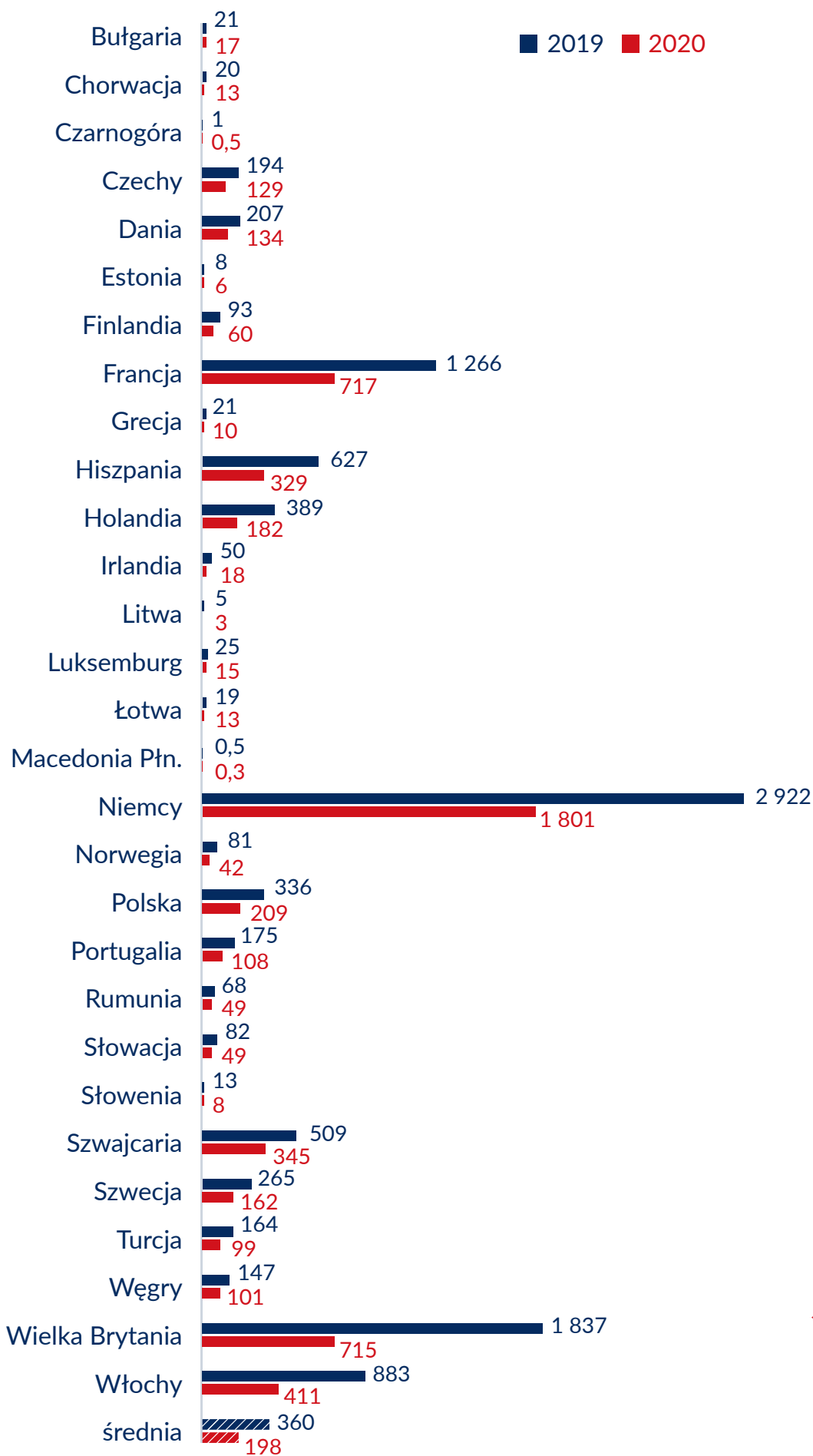
Sytuacja w poszczególnych miesiącach 2020 r. prezentowała się podobnie w wielu krajach. Zasadniczo w styczniu 2020 r. odnotowano spadek o 3%, a w lutym wzrost o 4% wykonanej pracy przewozowej w porównaniu do analogicznych miesięcy 2019 r. Widoczne spadki zaczęły się w marcu 2020 r., kiedy to z dnia na dzień wirus rozprzestrzeniał się coraz bardziej i kolejne kraje, w tym Polska, wprowadzały ograniczenia. W marcu spadek wykonanej pracy przewozowej wyniósł 16%. W Polsce, jako że ograniczenia wprowadzono dopiero od połowy miesiąca, spadek ten wyniósł 7% w porównaniu do marca 2019 r. Największe spadki na rynku europejskim odnotowano w kwietniu (42%) i w maju (29%). W Polsce było to odpowiednio 32% i 29%. W kolejnych miesiącach trudna sytuacja i ograniczenia w dalszym ciągu powodowały spadki, jednak były one stopniowo coraz mniejsze. Ostatecznie w grudniu 2020 r. odnotowano wzrost pracy przewozowej o 9%.

Z danych zebranych od 24 państw wynika, że praca przewozowa wykonana w ramach przewozów pasażerskich spadła średnio o 48%.



◀ Rys. 34 Skumulowana liczba pasażerów (w mln) w wybranych państwach europejskich w latach 2019 – 2020 w ujęciu kwartalnym

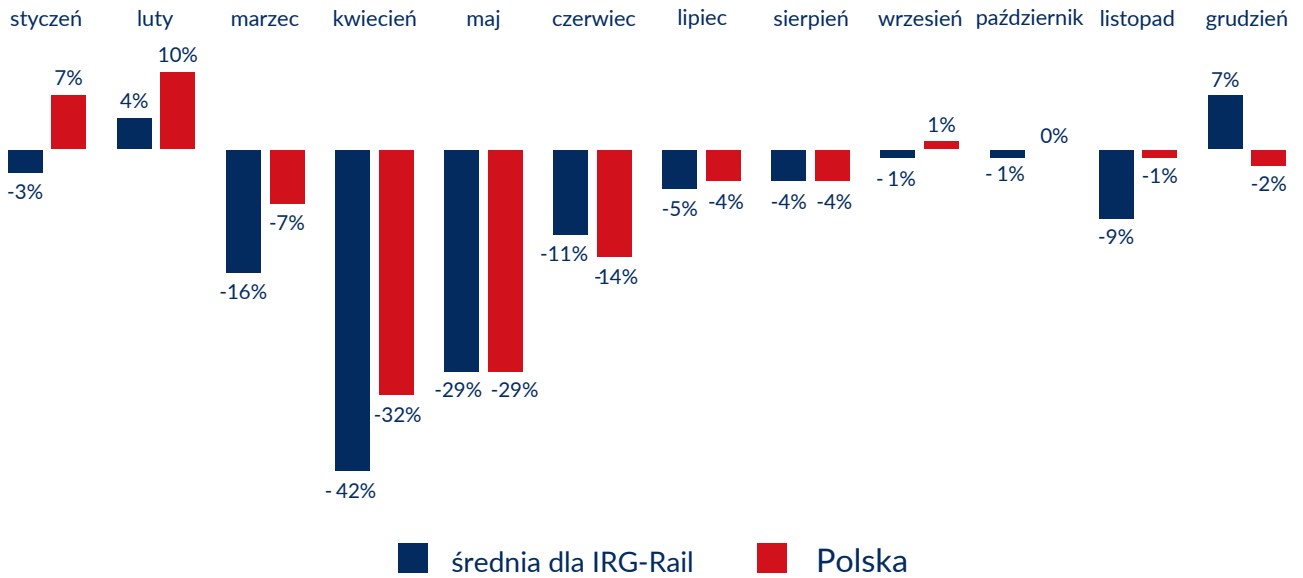
Źródło: Eurostat



◀ Rys. 35 Liczba pasażerów kolei (w mln) w poszczególnych państwach w latach 2019 – 2020

Źródło: Eurostat

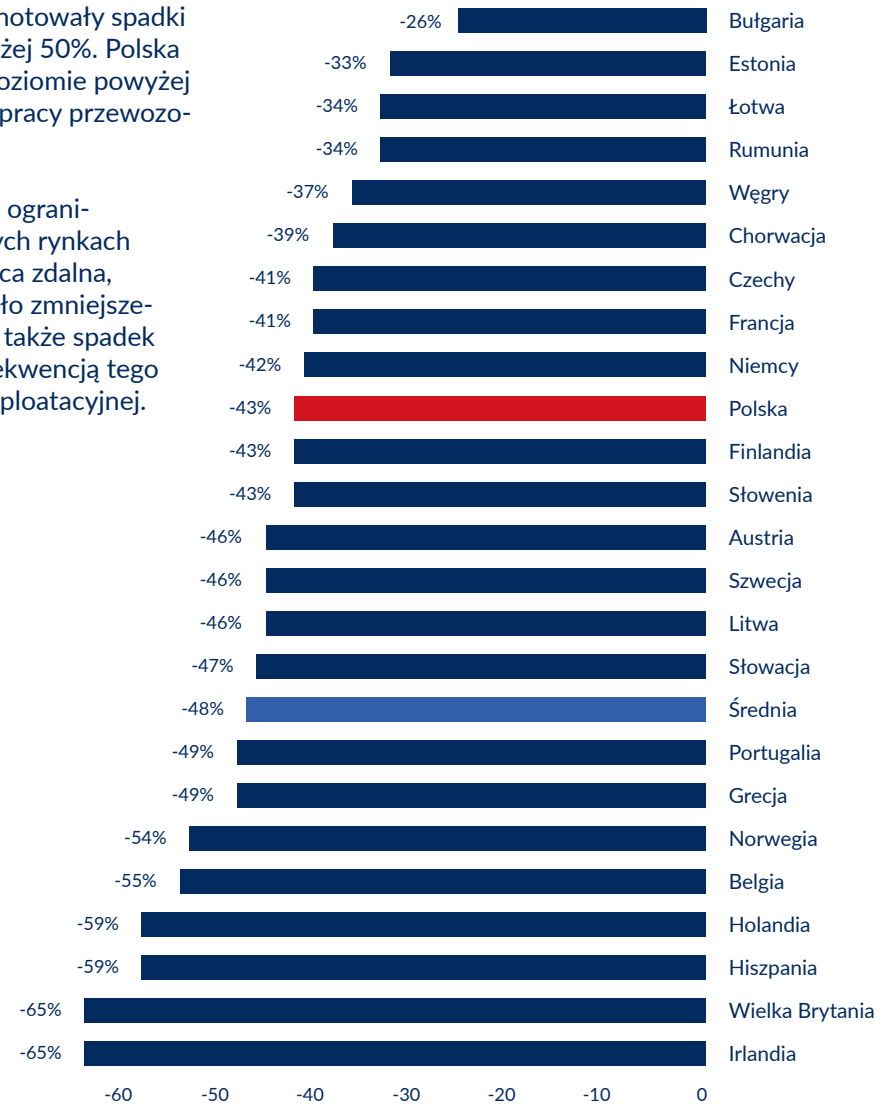
▼ Rys. 36 Dynamika zmian wielkości pracy przewozowej wykonanej w przewozach pasażerskich w poszczególnych miesiącach 2020 r. w porównaniu do 2019 r. – średnia dla IRG-Rail i dla Polski



Największy spadek wśród badanych państw miał miejsce w Irlandii oraz Wielkiej Brytanii (spadek o 65%). Hiszpania, Holandia i Belgia z kolei odnotowały spadki pracy przewozowej na poziomie powyżej 50%. Polska ze spadkiem o 43% kształtuje się na poziomie powyżej średniej. Najniższy spadek wykonanej pracy przewozowej odnotowano w Bułgarii (-26%).

Negatywne wyniki były konsekwencją ograniczeń wprowadzanych na poszczególnych rynkach w związku z pandemią. Lockdown, praca zdalna, zamknięcie szkół i uczelni spowodowało zmniejszenie liczby podróżujących pasażerów, a także spadek liczby zrealizowanych połączeń. Konsekwencją tego był także spadek wykonanej pracy eksploatacyjnej.

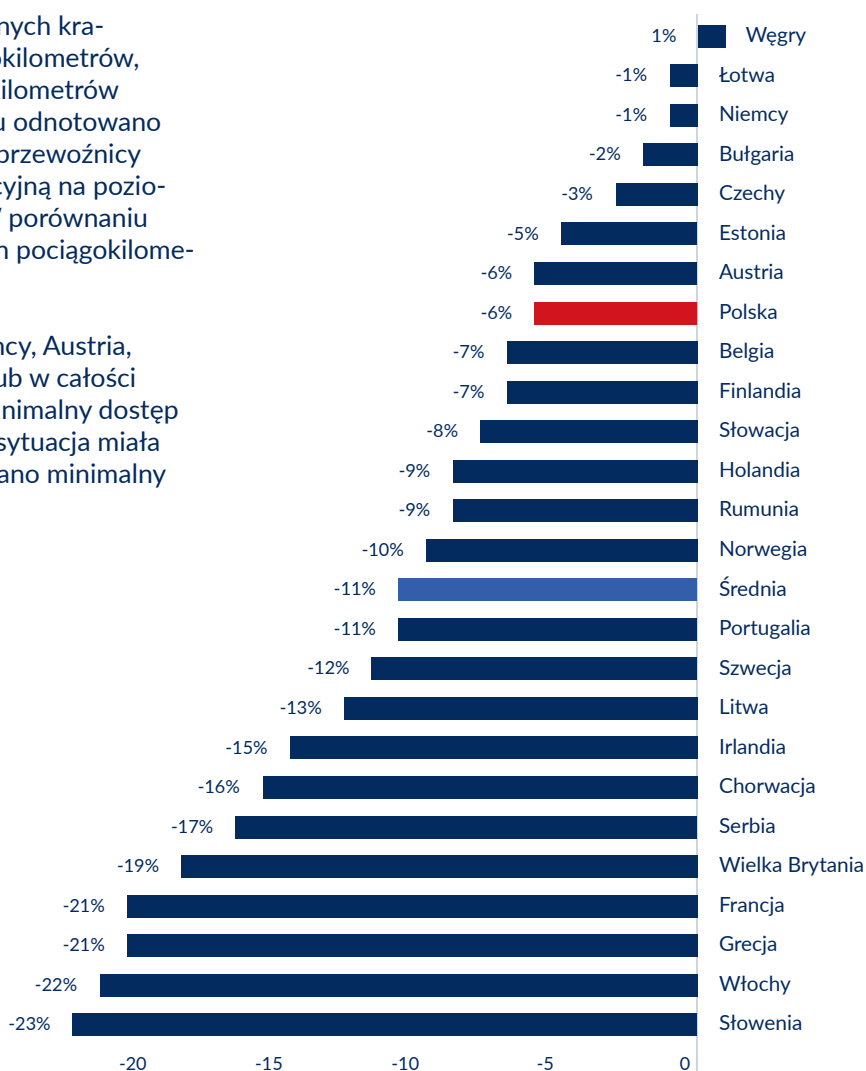
► Rys. 37 Dynamika zmiany pracy przewozowej w 24 państwach europejskich 2020/2019



W 2019 r. praca przewozowa w badanych krajach wyniosła łącznie 3,2 mld pociągokilometrów, w 2020 r. spadła do 2,9 mld pociągokilometrów (11%). Największy spadek rok do roku odnotowano w Słowenii (3%). W Polsce w 2020 r. przewoźnicy pasażerscy wykonali pracę eksploatacyjną na poziomie 160,2 mln pociągokilometrów. W porównaniu z 2019 r. wartość ta spadła o 10,8 mln pociągokilometrów (6,3%).

W niektórych krajach, takich jak Niemcy, Austria, Bułgaria usługi PSO były częściowo lub w całości utrzymywane, aby zagwarantować minimalny dostęp do transportu publicznego. Podobna sytuacja miała miejsce na Węgrzech, gdzie odnotowano minimalny wzrost pracy eksploatacyjnej (o 1%).

Rys. 38 Dynamika zmiany pracy eksploatacyjnej w 24 państwach europejskich 2020/2019



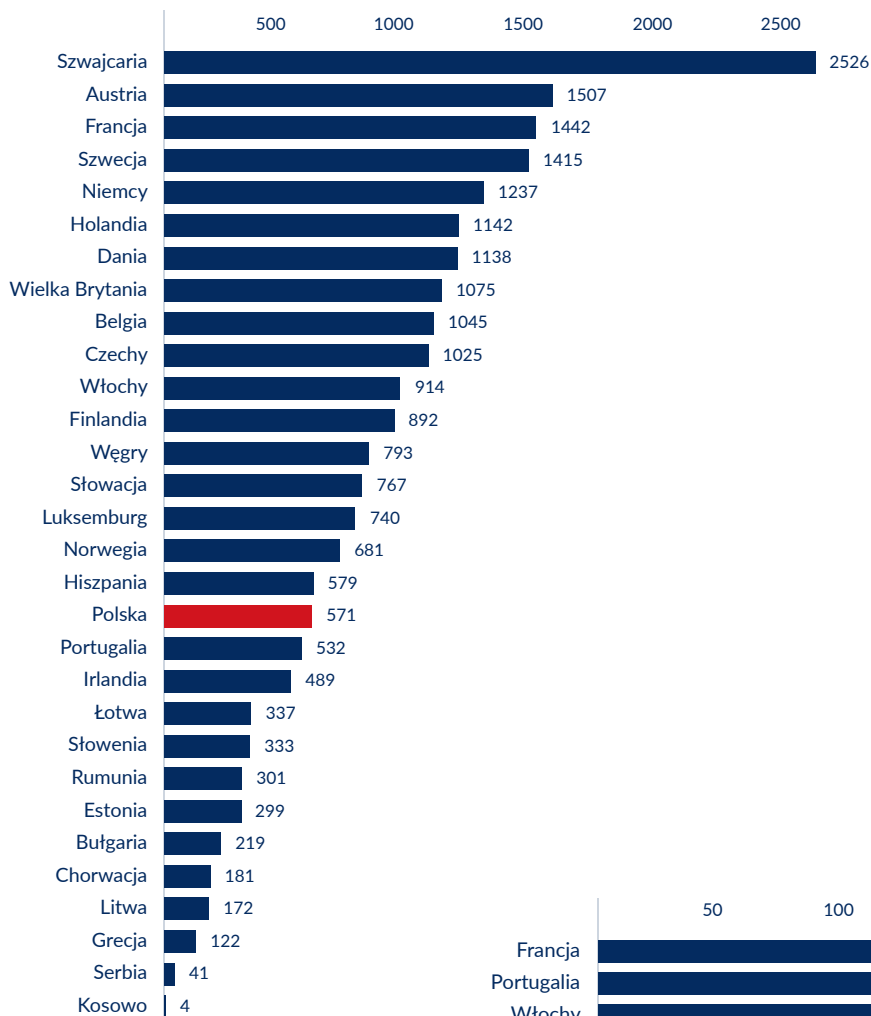
Pozostałe dane dotyczące europejskiego rynku transportu kolejowego opublikowane zostały w raporcie rynkowym obejmującym swoim zakresem rok 2019, a więc ostatni rok, w którym na dane nie miała jeszcze wpływu sytuacja pandemiczna w Europie. IRG-Rail w swoich raportach bada średnią wielkość pracy przewozowej na jednego mieszkańca w wybranych krajach w 2019 r. Praca przewozowa na mieszkańca różni się znacznie w całej Europie.

Szwajcaria, Austria i Francja to tradycyjnie kraje o największej wielkości pracy przewozowej (liczba pasażerokilometrów na mieszkańca). W Szwajcarii przeciętny obywatel przejechał pociągiem 2 526 km (wzrost w stosunku do 2 410 km w 2018 r.), w Austrii 1 507 km (1 502 km w 2018 r.), a we Francji 1 442 km (1 373 km w 2018 r.). Łączna odległość, jaką pokonał w 2019 r. pociągiem przeciętny mieszkaniec Polski, wynosiła 571 km

(wzrost w stosunku do 545 km odnotowanych w 2018 r.).

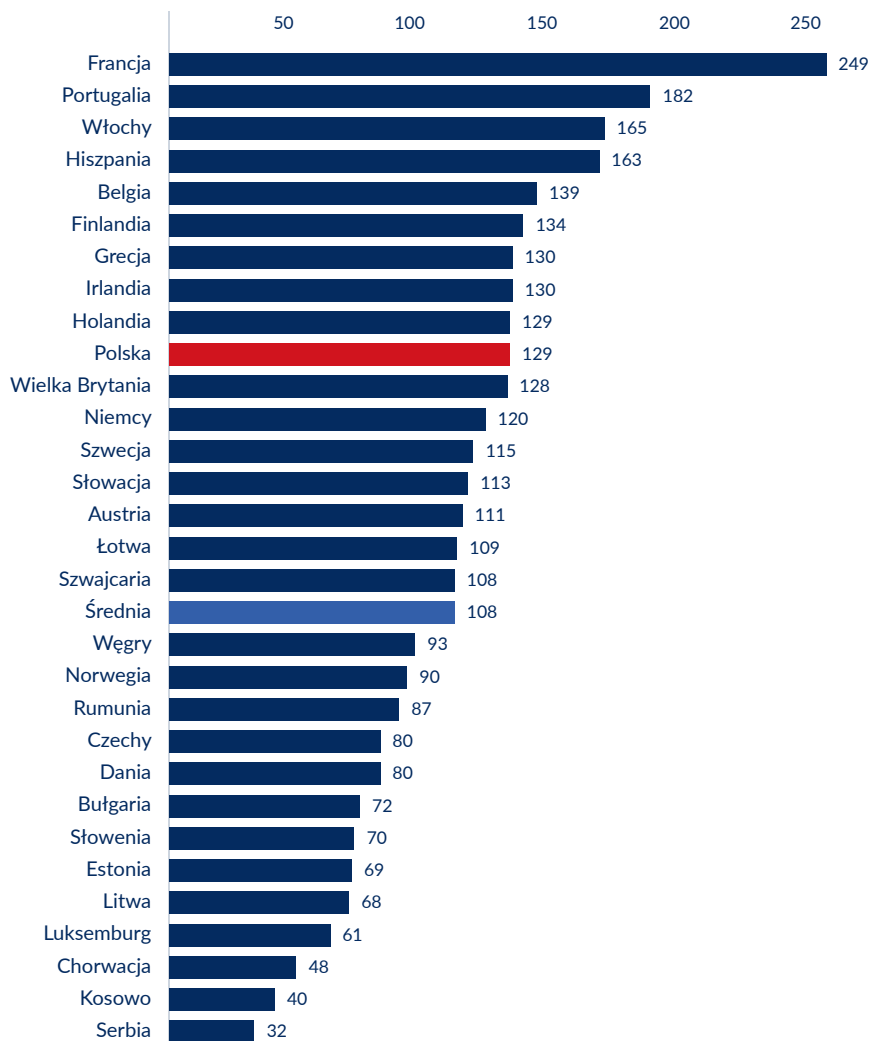
IRG-Rail badało również wskaźnik obłożenia pociągu, który liczony jest jako iloraz łącznej pracy przewozowej (wyrażonej w pasażerokilometrach) przez całkowitą pracę eksploatacyjną (wyrażoną w pociągokilometrach) i wskazuje średnią liczbę zajętych miejsc w pociągu (albo przeciętną liczbę pasażerów na 1 pociąg). Średnio wśród krajów, które przekazały swoje dane do IRG-Rail, było to 108 pasażerów na 1 pociąg. Najwyższy poziom wskaźnika w 2019 r. odnotowano we Francji, gdzie przeciętnie pociągiem podróżowało 249 pasażerów.

Wskaźnik obłożenia pociągu w Polsce w 2019 r. był wyższy od średniej i wynosi 129 pasażerów na pociąg (odnotowano wzrost w stosunku do 2018 r. o trzech pasażerów).



Rys. 40 Wskaźnik obłożenia pociągu w monitorowanych krajach w 2019 r. (liczba pasażerów/pociąg)

Rys. 39 Wskaźnik wykonanej pracy przewozowej na mieszkańca danego kraju w 2019 r. (pas km/1 mieszkańca)





ET22-836

850 kW

2

Przewozy
towarowe

2.1 Podstawowe parametry rynku przewozów towarowych

W transporcie towarów wpływ epidemii koronawirusa był mniej odczuwalny niż w przewozach pasażerskich. Przewiezienie 223,2 mln ton oznacza spadek o 5,6% (13,1 mln ton) w porównaniu z 2019 r. Wyniki za 2020 r., pomimo że słabsze niż w 2019 r. czy 2018 r., potwierdzają, że transport towarów kolejną w Polsce ma duży potencjał. W przewozach towarowych coraz większe znaczenie zyskuje transport intermodalny, którego udział w rynku kolejowym mierzony masą przewiezionych ładunków osiągnął 10,7% w 2020 r. Pomimo trudnej sytuacji spowodowanej pandemią przewozy towarów funkcjonowały sprawnie zarówno w wymiarze krajowym jak i międzynarodowym. W 2020 r. wyniki osiągnięte w drugim półroczu były lepsze w stosunku do pierwszego półroczu.

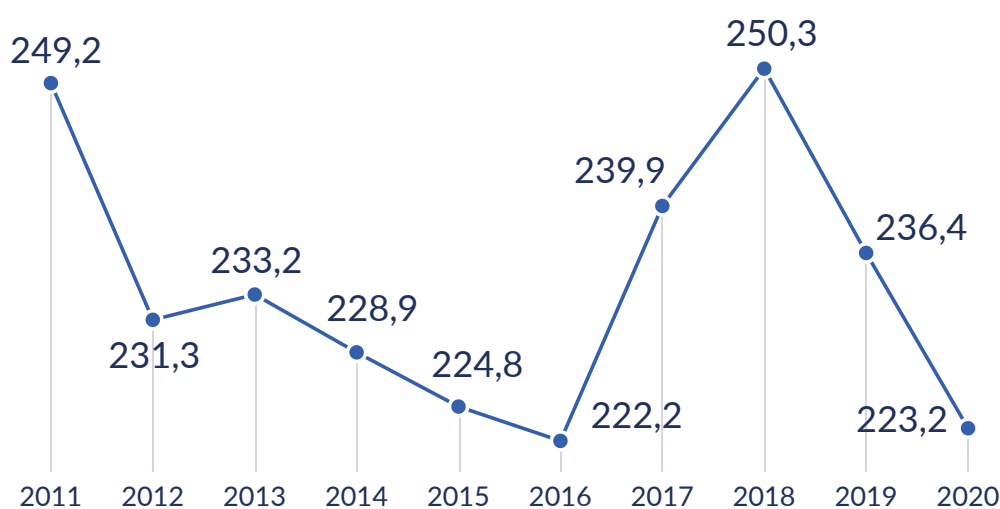
Masa przewiezionych towarów

223,2 mln ton

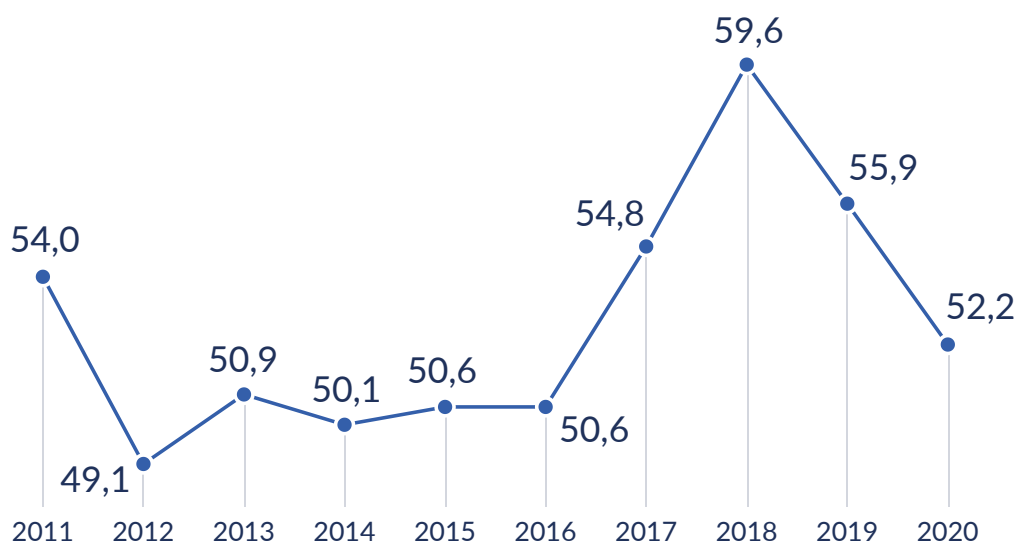
w 2020 r.

Spadek o 5,6% w stosunku do 2019 r.

Spadek masy przewiezionych towarów może mieć związek ze zmianą struktury przewożonych grup. Przy tej samej długości składów towarowych różnica masy pociągów intermodalnego i masowego jest diametralnie różna.



Rys. 41 Masa ładunków w kolejowych przewozach towarowych w latach 2011 - 2020



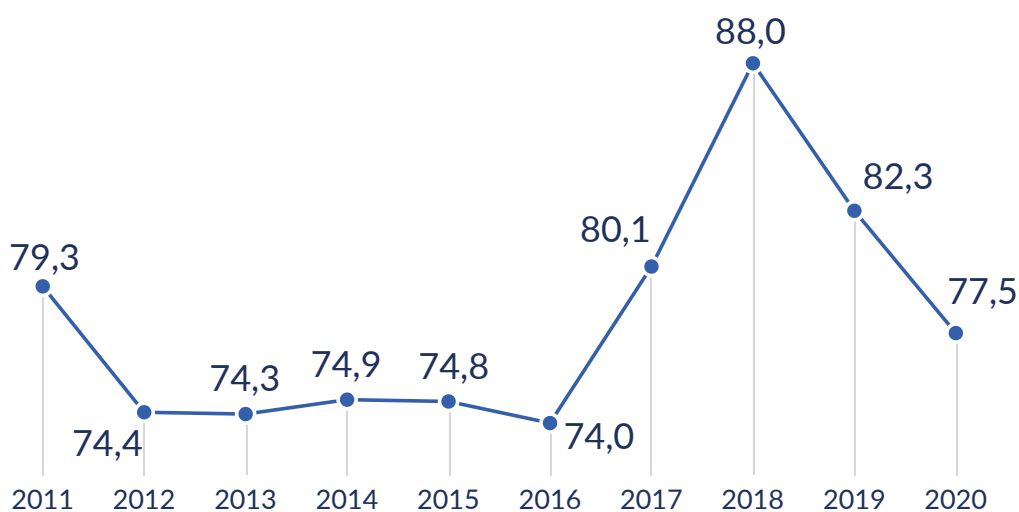
Rys. 42 Praca przewozowa w kolejowych przewozach towarowych w latach 2011 - 2020

Największe spadki w stosunku do 2019 r. odnotowano w kwietniu (16,7%) i maju (14,4%). Najlepszymi miesiącami były natomiast październik i listopad, kiedy to wartość masy przekroczyła 20 mln ton. Listopad był jedynym miesiącem 2020 r., kiedy wartość masy przewiezionych ładunków była wyższa niż w analogicznym miesiącu 2019 r.

W 2020 r. przewoźnicy towarowi wykonali pracę przewozową na poziomie 52,2 mld tonokilometrów, czyli o 6,6% (3,7 mld tonokilometrów) mniejszą niż w 2019 r. Największy spadek w pracy przewozowej miał miejsce w kwietniu, kiedy to praca przewozowa

była niższa o 1,1 mld tonokilometrów (22%) w stosunku do 2019 r. We wrześniu, listopadzie oraz grudniu wyniki pracy przewozowej były odpowiednio o 0,1 mld tonokilometra (2,4%), 0,2 mld tonokilometra (4,1%) i 0,5 mld tonokilometra (12,7%) wyższe w porównaniu z tymi samymi miesiącami w 2019 r.

W stosunku do 2019 r. dynamika zmian pracy eksploatacyjnej wynosiła od -20% w kwietniu do +11% w grudniu. Praca eksploatacyjna w 2020 r. osiągnęła poziom 77,5 mln pociągokilometrów i była niższa o 5,9% (4,8 mln pociągokilometrów) w stosunku do 2019 r.



◀ Rys. 43 Praca eksploatacyjna w kolejowych przewozach towarowych w latach 2011 – 2020

2.2 Główne grupy towarowe

Kluczową grupą ładunków w kolejowych przewozach towarowych wciąż pozostaje węgiel kamienny, węgiel brunatny, ropa oraz gaz ziemny, choć udział procentowy tej grupy w ogólnej strukturze przewozów towarowych kolejją spadał w ostatnich latach i osiągnął w 2020 r poziom 37,0% wg masy oraz 24,2% wg pracy przewozowej.

Drugą pod względem wielkości grupą ładunków pozostają rudy metali oraz produkty górnictwa – jej udział wyniósł 25,9% wg masy oraz 26,2% wg pracy przewozowej w 2020 r.

Masa dwóch największych grup to łącznie 62,9% masy transportowanej w 2020 r., zaś praca przewozowa tych dwóch grup stanowiła łącznie 50,4% całej wykonanej pracy przewozowej.

Węgiel kamienny, węgiel brunatny, ropa oraz gaz ziemny

Dla największej grupy ładunków w kolejowych przewozach towarowych, masa przewiezionych ładunków wyniosła 82,6 mln ton w 2020 r., co oznacza spadek o 9,4% względem 2019 r. Praca przewozowa wykonana w przewozach tej grupy ładunków wyniosła 12,6 mld tonokilometrów w 2020 r., czyli o 16,8% mniej niż w 2019 r. Węgiel kamienny był dominującym surowcem przewożonym w ramach tej grupy (97,9% wg masy i 96,4% wg pracy przewozowej w ramach wszystkich przewozów w tej grupie). W 2020 r. odnotowano najniższy udział węgla w transporcie kolejowym w ciągu ostatnich 10 lat. Było to związane z mniejszym zapotrzebowaniem energetycznym w okresie pandemii COVID-19, a także tendencją do zastępowania tego źródła energii innymi, w tym odnawialnymi. Według dostępnych informacji 2020 r. był rekordowy pod względem spadku wytwarzania energii z elektrowni węglowych na świecie.

Rudy metali oraz produkty górnictwa

Masa przewiezionych ładunków dla tej grupy wyniosła 57,8 mln ton w 2020 r., co oznacza spadek o 10,7% względem 2019 r. Zrealizowana w zakresie tej grupy ładunków praca przewozowa w 2020 r. wyniosła 13,7 mld tonokilometrów, czyli o 12,5% mniej niż w 2019 r. Na wyniki tej grupy największy wpływ mają kruszywa (79% wg masy i 71% wg pracy przewozowej).

Koks, brykiety, produkty rafinacji naftowej

W grupie produktów przetworzonych z surowców naturalnych, masa przewiezionych ładunków wyniosła 25,8 mln ton w 2020 r., co oznacza spadek o 7,2%

Udział dwóch największych grup ładunków wg masy

62,9%

spadek o 3 pkt procentowe względem 2019 r.

Udział dwóch największych wg pracy przewozowej

50,4%

spadek o 4,7 pkt procentowych względem 2019 r.

NST 2007 - Klasyfikacja w odniesieniu do towarów transportowanych pewnymi środkami transport na podstawie Rozporządzenia Komisji (WE) NR 1304/2007 z dnia 7 listopada 2007 r.¹²

względem 2019 r. Zrealizowana przez przewoźników praca przewozowa w 2020 r. wyniosła nieznacznie ponad 9,3 mld tonokilometrów, podczas gdy w 2019 r. stanowiła blisko 9,5 mld. Praca przewozowa w 2020 r. spadła o 1,9% w stosunku do 2019 r.

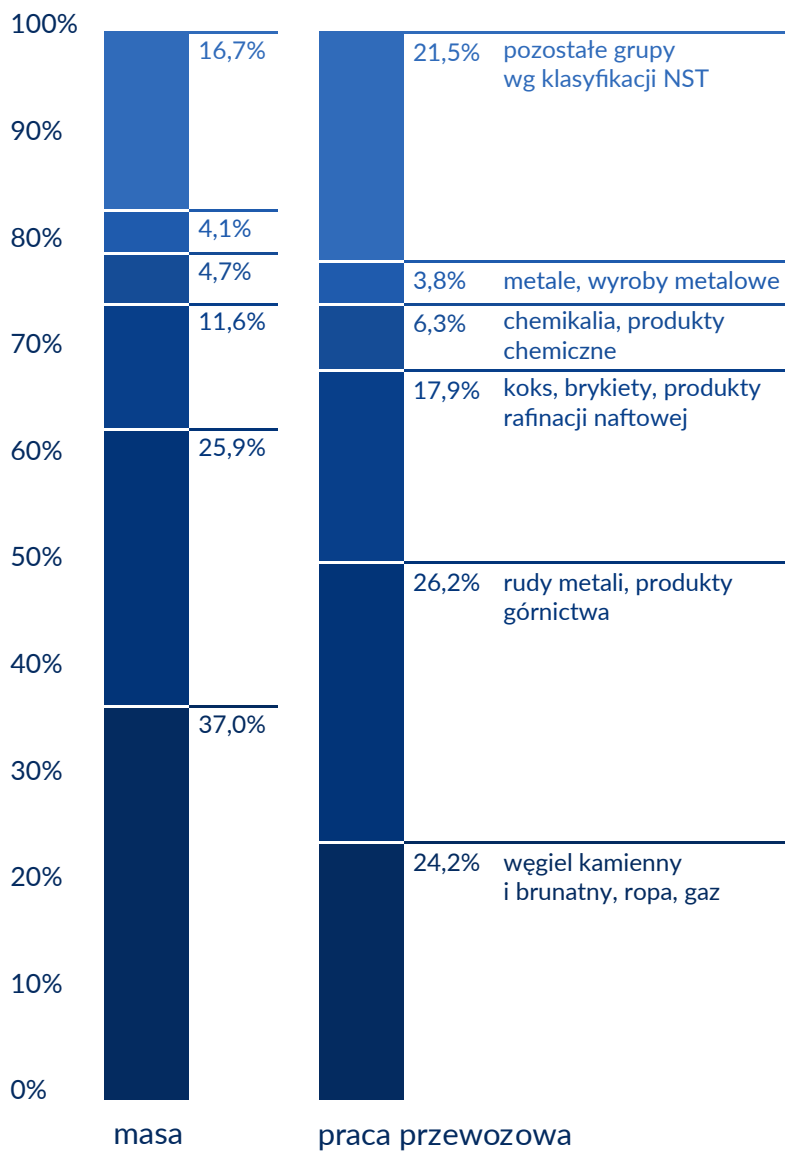
Chemikalia, produkty chemiczne

W przypadku przewozu chemikaliów i produktów chemicznych wielkość zrealizowanych przewozów jest wyjątkowo stabilna względem pozostałych grup ładunków. W 2020 r. certyfikowani przewoźnicy kolejowi przewieźli łącznie 10,5 mln ton ładunków, co oznacza wzrost o 5% w stosunku do 2019 r. Praca przewozowa w przypadku tej grupy ładunków wyniosła 3,3 mld tonokilometrów w 2020 r., czyli o 4,9% więcej niż w 2019 r.

Metale, wyroby metalowe

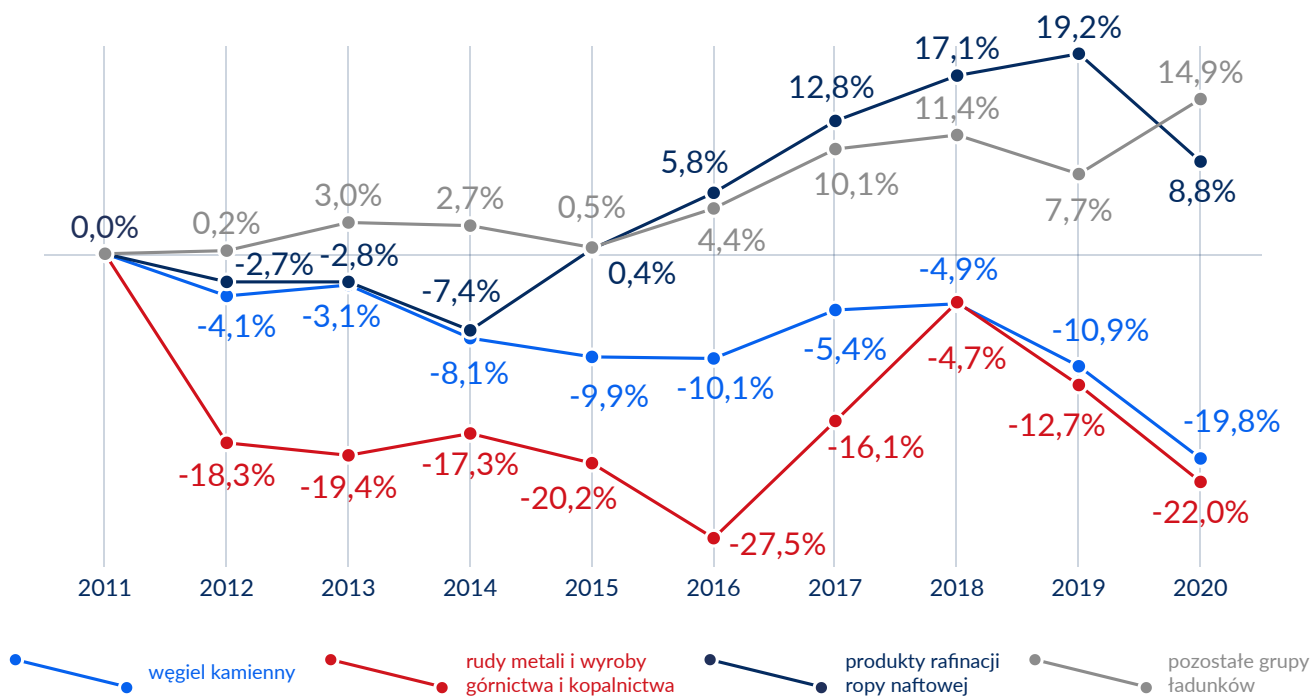
Ogólna masa ładunków z grupy metale, wyroby metalowe przewiezionych w 2020 r. kolejją wyniosła 9,1 mln ton, czyli o niecały 1% mniej niż w 2019 r. W 2020 r. dla metali oraz wyrobów metalowych zrealizowano pracę przewozową w wysokości blisko 2,0 mld tonokilometrów.

¹² https://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nomenclatures/index.cfm?TargetUrl=LST_CLS_DLD_NOHDR&StrNom=NST_2007&StrLanguageCode=PL



◀ Rys. 44 Udział wybranych grup towarowych wg masy i pracy przewozowej w 2020 r.

▼ Rys. 45 Dynamika przewozu surowców wg przetransportowanej masy w latach 2011 - 2020 (2011 r. = 0%)



Dane dla wszystkich grup

Sytuacja związana z pandemią koronawirusa spowodowała wiele zmian w funkcjonowaniu przewozów towarowych. Zmieniały się relacje pociągów, priorytety ładunków, niektóre towary wymagały szybkiego transportu czy dostarczenia na miejsce przeznaczenia. Wywołało to w wielu przypadkach zmiany w masie i pracy przewozowej sięgające od kilkudziesięciu

do nawet kilkuset procent w porównaniu z rokiem poprzednim. Dotyczyło to w większości grupy o stosunkowo małym udziale w rynku jak: wyroby włókiennicze i odzież, skóry czy meble oraz pozostałe wyroby gotowe.

W ostatnich latach na znaczeniu zyskuje transport związany z produktami przetworzonymi czy skonteneryzowanymi. Dane o udziale przewozów w masie

▼ Tab. 16 Dynamika zmian grup ładunków 2020/2019

grupa	masa	praca przewozowa
OGÓŁEM	-5,56%	-6,60%
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	0,65%	19,86%
w tym zboża	41,10%	68,60%
Węgiel kamienny, brunatny, ropa, gaz	-9,37%	-16,79%
w tym węgiel kamienny	-9,93%	-16,70%
Rudy metali, produkty górnictwa i kopalnictwa	-10,71%	-12,49%
w tym rudy żelaza	-32,80%	-22,77%
w tym kruszywo, piasek, żwir, gliny	-6,13%	-3,71%
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe	-6,21%	-7,70%
Wyroby włókiennicze i odzież, skóry	96,52%	420,27%
Drewno, wyroby z drewna i korka	-8,37%	31,71%
Koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowej	-7,2%	-1,93%
w tym produkty rafinacji ropy naftowej	-8,75%	-4,25%
Chemikalia, produkty chemiczne	4,99%	4,88%
Surowce niemetaliczne	12,11%	2,12%
w tym cement, wapno, gips	17,72%	10,76%
w tym pozostałe materiały budowlane	-24,98%	-61,92%
Metale, wyroby metalowe	-0,84%	-5,61%
Maszyny, urządzenia, sprzęt elektroniczny	36,88%	6,45%
Sprzęt transportowy	7,55%	-12,96%
Meble, pozostałe wyroby gotowe	231,99%	206,89%
Surowce wtórne, odpady komunalne	9,44%	-4,76%
Przesyłki listowe oraz paczki	-70,14%	346,05%
Puste opakowania	3,09%	-1,44%
Ładunki niebędące przedmiotem handlu	-100,00%	-100,00%
Towary mieszane, bez spożywczych	34,76%	-1,55%
Towary nieidentyfikowalne	15,79%	9,01%
Pozostałe towary	-12,17%	15,89%

i pracy przewozowej ogółu sektora kolejowych przewozów towarowych wskazują na ciągły wzrost znaczenia tego typu przewozów towarowych. Jedyną grupą, której wzrost przewiezioną masę w stosunku do roku ubiegłego przekroczył 1 milion ton, była grupa towarów nieidentyfikowalnych. Wzrost ten

wyniósł 15,8%, co oznaczało o 2,6 miliona ton więcej niż w 2019 r. Praca przewozowa dla tej grupy była wyższa o 9,0% - stanowiła blisko 520 mln tonokilometrów więcej niż w 2019 r. Duży wzrost zarówno w wartościach bezwzględnych, jak i procentowo miał miejsce w grupie meble, pozostałe wyroby gotowe,

▼ Tab. 17 Masa ładunków przewożonych w 2020 r. oraz udział w rynku

masa towarów		
grupy towarowe	ogółem (ton)	udział w rynku [%]
OGÓŁEM	223 241 889	100,00%
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	2 950 739	1,32%
w tym zboża	733 860	0,33%
Węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	82 553 341	36,98%
w tym węgiel kamienny	80 822 376	36,20%
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	57 840 505	25,91%
w tym		
rudy żelaza	6 638 457	2,97%
kruszywo, piasek, żwir, gliny	45 684 842	20,46%
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe	1 627 841	0,73%
Wyroby włókiennicze i odzież, skóry i produkty skórzane	28 307	0,01%
Drewno wyroby z drewna i korka, słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania	1 969 948	0,88%
Koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowej	25 806 507	11,56%
w tym produkty rafinacji ropy naftowej	16 517 286	7,40%
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	10 542 695	4,72%
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych	3 287 767	1,47%
w tym		
cement, wapno, gips	2 906 539	1,30%
pozostałe materiały budowlane	246 308	0,11%
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	9 141 722	4,09%
Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny	342 301	0,15%
Sprzęt transportowy	1 539 385	0,69%
Meble, pozostałe wyroby gotowe	933 349	0,42%
Surowce wtórne, odpady komunalne	3 096 608	1,39%
Przesyłki listowe oraz paczki i przesyłki kurierskie	43	0,00002%
Puste opakowania	1 332 807	0,60%
Ładunki przewożone w trakcie przeprowadzki, pozostałe ładunki niebędące przedmiotem handlu	0	0,00%
Towary mieszane, bez spożywczych	559 059	0,25%
Towary nieidentyfikowalne	19 070 098	8,54%
Pozostałe towary	618 866	0,28%

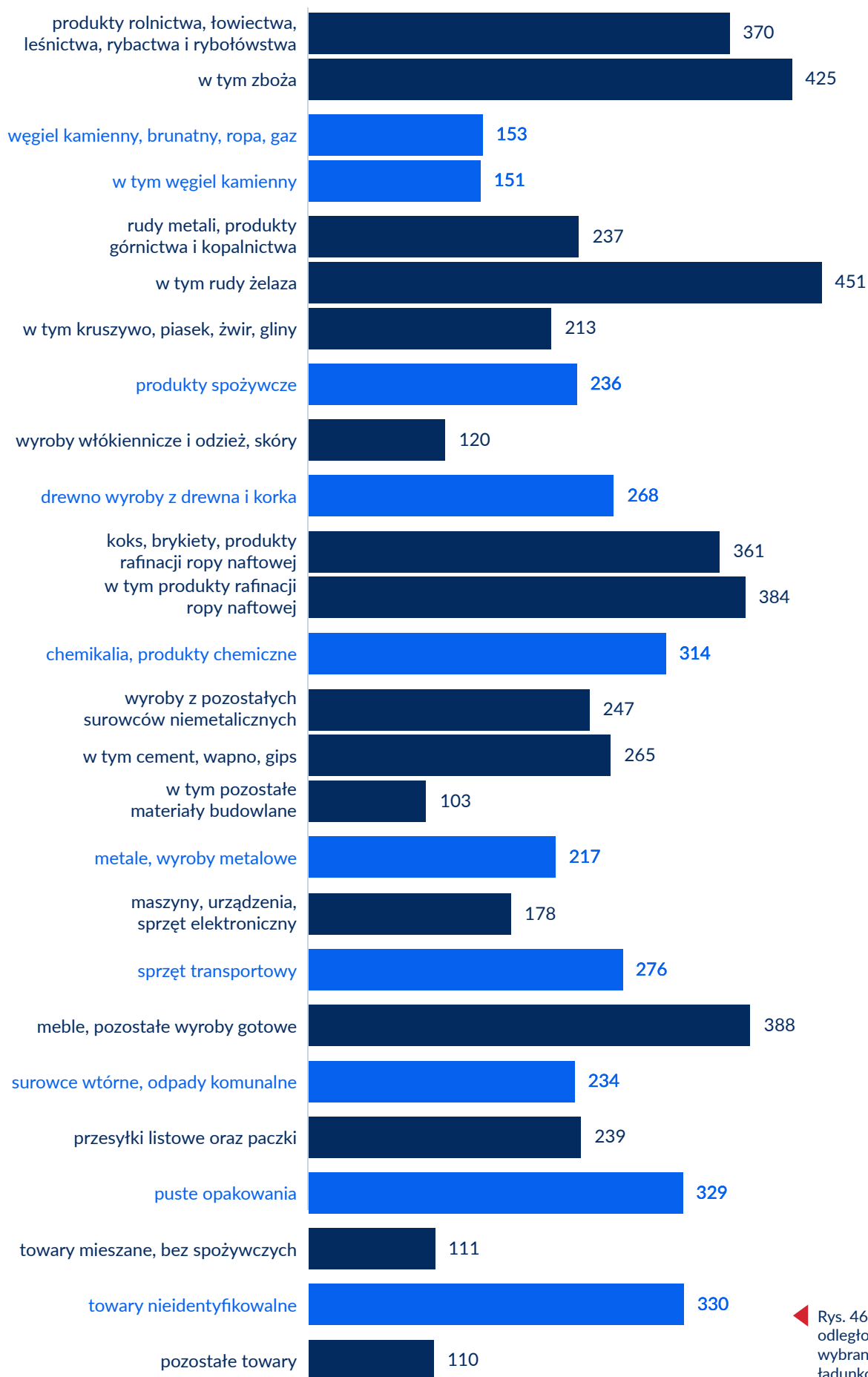
w której przewieziono ponad 650 tysięcy ton więcej niż w 2019 r. (wzrost o 232%).

Bardzo zróżnicowanym parametrem jest średnia odległość przewozu jednej tony ładunku w wybranych grupach. Średnia odległość, na jaką w transporcie kolejowym przewożony jest węgiel, wynosiła

151 km. Dla produktów rafinacji ropy naftowej dystans ten wynosił 384 km, zaś dla grupy towarów nieidentyfikowalnych - 330 km. Zbliżona odległość przewozu pustych opakowań związana jest z tożsamyymi lub podobnymi trasami przewożonych pustych kontenerów w stosunku do relacji dla grupy towarów nieidentyfikowalnych.

▼ Tab. 18 Praca przewozowa ładunków przewożonych w 2020 r. oraz udział w rynku

praca przewozowa		
grupy towarowe	ogółem [tys. tonokilometrów]	udział w rynku [%]
OGÓŁEM	52 217 929	100,00%
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	1 092 714	2,09%
w tym zboża	311 839	0,60%
Węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	12 636 596	24,20%
w tym węgiel kamienny	12 187 844	23,34%
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	13 705 503	26,25%
w tym		
rudy żelaza	2 996 776	5,74%
kruszywo, piasek, żwir, gliny	9 728 545	18,63%
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe	383 411	0,73%
Wyroby włókiennicze i odzież, skóry i produkty skórzane	3 403	0,01%
Drewno wyroby z drewna i korka, słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania	527 445	1,01%
Koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowej	9 327 995	17,86%
w tym produkty rafinacji ropy naftowej	6 345 757	12,15%
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	3 314 584	6,35%
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych	813 287	1,56%
w tym		
cement, wapno, gips	770 527	1,48%
pozostałe materiały budowlane	25 326	0,05%
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	1 984 651	3,80%
Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny	61 078	0,12%
Sprzęt transportowy	425 325	0,81%
Meble, pozostałe wyroby gotowe	361 901	0,69%
Surowce wtórne, odpady komunalne	724 890	1,39%
Przesyłki listowe oraz paczki i przesyłki kurierskie	10	0,00002%
Puste opakowania	438 889	0,84%
Ładunki przewożone w trakcie przeprowadzki, pozostałe ładunki niebędące przedmiotem handlu	0	0,00%
Towary mieszane, bez spożywczych	62 065	0,12%
Towary nieidentyfikowalne	6 285 976	12,04%
Pozostałe towary	68 207	0,13%



Rys. 46 Średnia odległość przewozu wybranych grup ładunków w 2020 r.

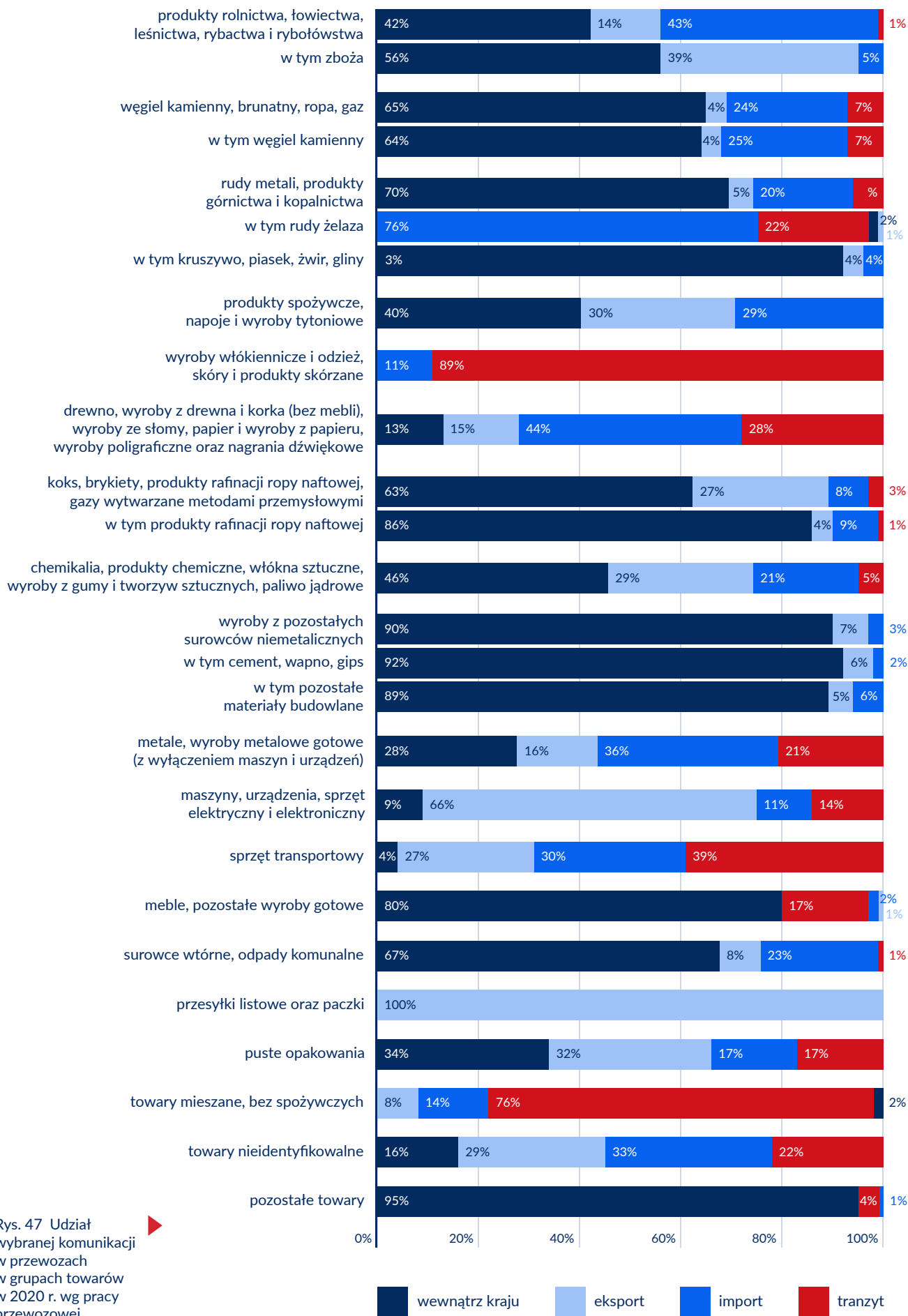
Stosunkowo duże odległości przewozów w transporcie kolejowym to wynik m.in. istotnego udziału pociągów realizujących przewozy w komunikacji międzynarodowej. Przewóz międzynarodowy odgrywa bardzo ważną rolę w przypadku grup związanych z transportem intermodalnym, w tym m.in. z ładunkami transportowanymi w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku, oraz z i do portów morskich w Gdańsku i Gdyni.

Udział komunikacji międzynarodowej dla wielu grup przekraczał 50%, a dla takich grup jak sprzęt transportowy czy maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny przekroczył 90%.

W tabeli 20 przedstawiono zestawienie wybranych grup ładunków przewożonych przez przewoźników w 2020 r.

▼ Tab. 19 Dane o udziale wybranej komunikacji w transporcie ładunków wg pracy przewozowej

grupy ładunków		udział procentowy wg pracy przewozowej w podziale na komunikację			
		wewnątrz kraju	eksport	import	transyt
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa		42%	14%	43%	1%
w tym zboża		56%	39%	5%	0%
Węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny		65%	4%	24%	7%
w tym węgiel kamienny		64%	4%	25%	7%
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa		70%	5%	20%	6%
w tym	rudy żelaza	2%	1%	76%	22%
	kruszywo, piasek, żwir, gliny	93%	4%	4%	0%
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe		40%	30%	29%	0%
Wyroby włókiennicze i odzież, skóry i produkty skórzane		0%	0%	11%	89%
Drewno, wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe		13%	15%	44%	28%
Koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowej, gazy wytwarzane metodami przemysłowymi		63%	27%	8%	3%
w tym produkty rafinacji ropy naftowej		86%	4%	9%	1%
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe		46%	29%	21%	5%
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych		90%	7%	3%	0%
w tym	cement, wapno, gips	92%	6%	2%	0%
	pozostałe materiały budowlane	89%	5%	6%	0%
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)		28%	16%	36%	21%
Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny		9%	66%	11%	14%
Sprzęt transportowy		4%	27%	30%	39%
Meble, pozostałe wyroby gotowe		80%	1%	2%	17%
Surowce wtórne, odpady komunalne		67%	8%	23%	1%
Przesyłki listowe oraz paczki i przesyłki kurierskie		0%	100%	0%	0%
Puste opakowania		34%	32%	17%	17%
Towary mieszane, bez spożywczych		2%	8%	14%	76%
Towary nieidentyfikowalne		16%	29%	33%	22%
Pozostałe towary		95%	0%	1%	4%



Rys. 47 Udział wybranej komunikacji w przewozach w grupach towarów w 2020 r. wg pracy przewozowej

▼ Tab. 20 Główne grupy towarowe przewożone przez przewoźników towarowych w 2020 r.

przewoźnik	węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowej	chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn oraz wyposażenia)
Alza Cargo	■	■			■
B.R.S.		■			
Barter	■	■	■	■	
Bartex Plus		■			
Bartex	■	■			
Budimex Kolejnictwo		■			
Captrain Polska	■	■	■	■	■
Cargo Master		■			■
Cargo Przewozy Towarowe, Transport		■			
CD Cargo Poland	■	■	■	■	■
CEMET		■			
CL Łosośna	■	■			
Ciech Cargo	■	■		■	
Colas Rail		■			
CTL Logistics	■	■	■	■	■
CTL Północ	■		■		■
DB Cargo Polska	■	■	■	■	■
DB Cargo Spedkol				■	
Depol		■			
Ecco Rail	■	■	■	■	■

przewoźnik	węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowej	chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn oraz wyposażenia)
EP Cargo	■	■		■	■
Eurasian Railway					
Eurotrans	■	■	■	■	■
Freightliner PL	■	■			■
Grupa Azoty „KOLTAR”	■	■		■	
HSL Polska	■	■	■	■	■
IGL		■		■	
Inter Cargo	■	■	■		■
IRT	■	■	■	■	■
JSW Logistics	■		■		
Karpiel		■			■
Kolej Bałtycka	■	■	■	■	■
KP Kotlarnia	■	■			
LTC		■			
Lotos Kolej	■	■	■	■	■
LTE Polska				■	■
LW Bogdanka	■				
Majkoltrans		■			
Moris					■
Olavion	■	■	■	■	■
Omniloko		■			
Orion Rail Logistics	■	■	■	■	■

przewoźnik	węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowej	chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn oraz wyposażenia)
Orlen KolTrans	■		■	■	
PKP Cargo International	■		■		
PKP Cargo	■	■	■	■	■
PKP Cargo Service	■	■			■
PKP Energetyka					
PKP LHS	■	■	■	■	■
PNUIK Kraków					
Pol-Miedź Trans	■	■	■	■	■
POZ BRUK		■			
PPMT		■			
PUK Kolprem	■	■	■		■
Rail Cargo			■	■	■
Rail Polska	■	■	■	■	■
Rail STM	■	■	■		■
Railpolonia		■			
Silva LS				■	
SKPL Cargo		■			
STK	■	■	■	■	■
Swietelsky Rail Polska		■			
Tabor Rail	■	■			

przewoźnik	węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowej	chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn oraz wyposażenia)
TKP Silesia		■			■
Torpol		■			■
Trakcja PRKil		■			■
Transchem			■	■	
Wiskol		■			■
ZIK Sandomierz		■		■	■
ZUE		■			
Agnieszka Dolata		■			

Towary kwalifikowane do grupy węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny były przewożone przez 36 przewoźników. W przypadku grupy „Rudy metali, produkty górnictwa i kopalnictwa” liczba przewoźników realizujących takie przewozy wyniosła 56. Produkty z grupy koksu,

brykietów oraz produkcji rafinacji ropy naftowej przewoziło łącznie 27 przewoźników, towary zakwalifikowane do grupy związanej z produktami takimi jak chemikalia – 29 przewoźników, natomiast metale, wyroby metalowe gotowe 35 przewoźników.

2.3 Prędkości pociągów towarowych

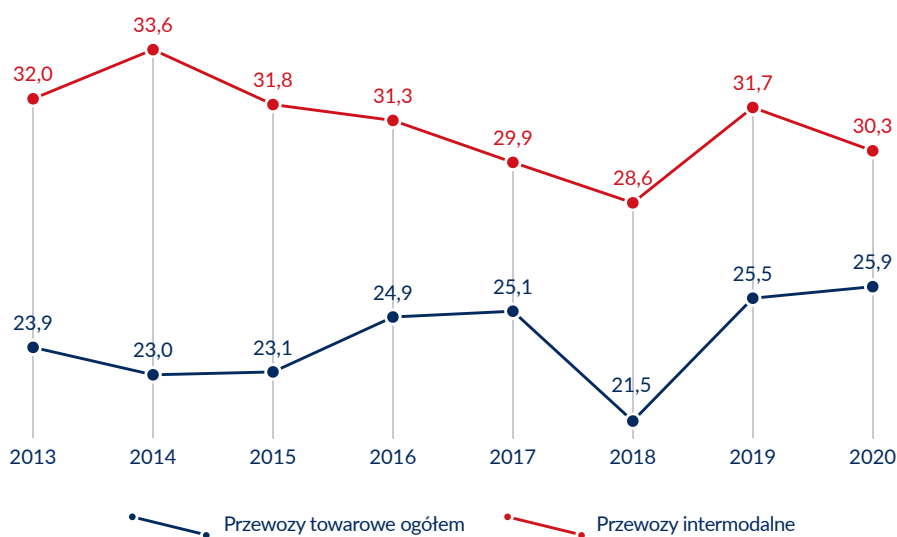
Do wyliczenia prędkości pociągów towarowych zastosowano metodę taką samą jak w sprawozdaniu za 2019 r. Średnia prędkość handlowa jest ilorazem długości trasy (liczonej w kilometrach) i czasu przejazdu (w godzinach). Prędkość średnioroczna wynikająca z deklaracji przewoźników kolejowych została zindeksowana udziałem poszczególnych podmiotów rynku pod względem pracy eksploatacyjnej.

W przypadku przewozów towarowych prędkość nieznacznie poprawiła się. W 2019 r. średnia prędkość liczona według przyjętej metody wyniosła 25,5 km/h, a w 2020 r. 25,9 km/h. W sektorze przewozów intermodalnych średnia prędkość w niewielkim stopniu spadła. Z uwagi na to, że 2020 r. był rokiem bardzo specyficznym pod względem przewozów kolejowych, w szczególności w sektorze przewozów pasażerskich zanotowano znaczne spadki podstawowych parametrów operacyjnych, w tym również liczby uruchamianych pociągów. To przełożyło się na zwiększenie przepustowości linii kolejowych i poprawę prędkości pociągów towarowych. W przypadku sektora kolejowych przewozów intermodalnych należy wziąć pod uwagę, że 2020 r. przyniósł duży wzrost przewozów na Nowym Jedwabnym Szlaku. To w korelacji z niedużą przepustowością na przejściach granicznych zlokalizowanych na wschodzie Polski wpłynęło na nieznaczne zmniejszenie prędkości pociągów przewożących kontenery.

Przy interpretacji średniej prędkości pociągów intermodalnych trzeba uwzględnić pewne zaburzenie statystyki rocznej spowodowane dość niskimi prędkościami, jakie osiągają pociągi realizujące przewozy graniczne czy pociągi obsługujące

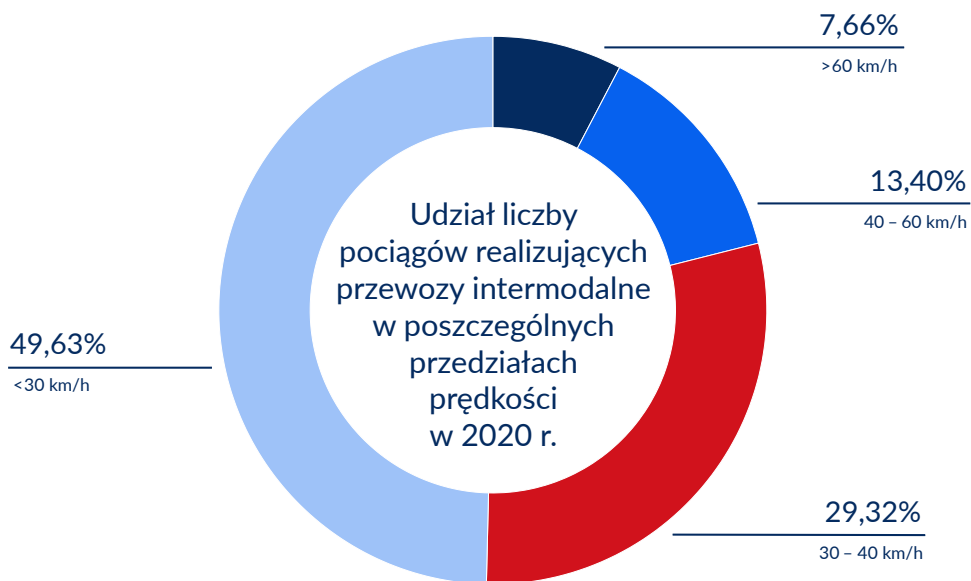
relatywnie krótkie trasy. W przypadku połączeń pomiędzy Małaszewiczami a Brześciem, czy też stacją Park Bug – Kobyłany w wielu wypadkach prędkość handlowa trasowanych pociągów nie przekracza 10 km/h. Jednakże długość tych tras na sieci PKP PLK wynosi kilkanaście kilometrów. Zarazem w trasowaniu pociągów trasy o długości poniżej 20 km w przypadku kategorii TC/TD (pociągi intermodalne wg wniosków o przydzielenie trasy pociągu) stanowią one blisko 38% pociągów. Trzeba zaznaczyć, że są to pociągi, których łączna wartość pracy eksploatacyjnej stanowi 2% ogółu tej kategorii. Średnia prędkość z relacji tych krótkich odcinków wynosi niecałe 21 km/h.

Dla wielu relacji pociągi towarowe odnotowują dobre średnie prędkości, np. Gdańsk – Radomsko (38 km/h) czy Zebrzydowice – Małaszewicze (51 km/h). Zdarzają się jednak przypadki pociągów opóźnionych nawet kilka dni. Tak też było m.in. w przypadku trasy Małaszewicze Centralne – Rzepin/Oderbruecke, dla której średnia z prędkości na relacjach wynosiła blisko 36 km/h, ale średnia z łącznego czasu przejazdu i długości relacji była o 4 km/h mniejsza i wyniosła 32 km/h. Pociągi pokonywały tę relację w czasie pomiędzy 48 h, w ekstremalnych przypadkach nawet aż do 101 h.



◀ Rys. 48 Średnia prędkość handlowa pociągów towarowych ogółem i pociągów intermodalnych w Polsce w latach 2013-2020

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK.

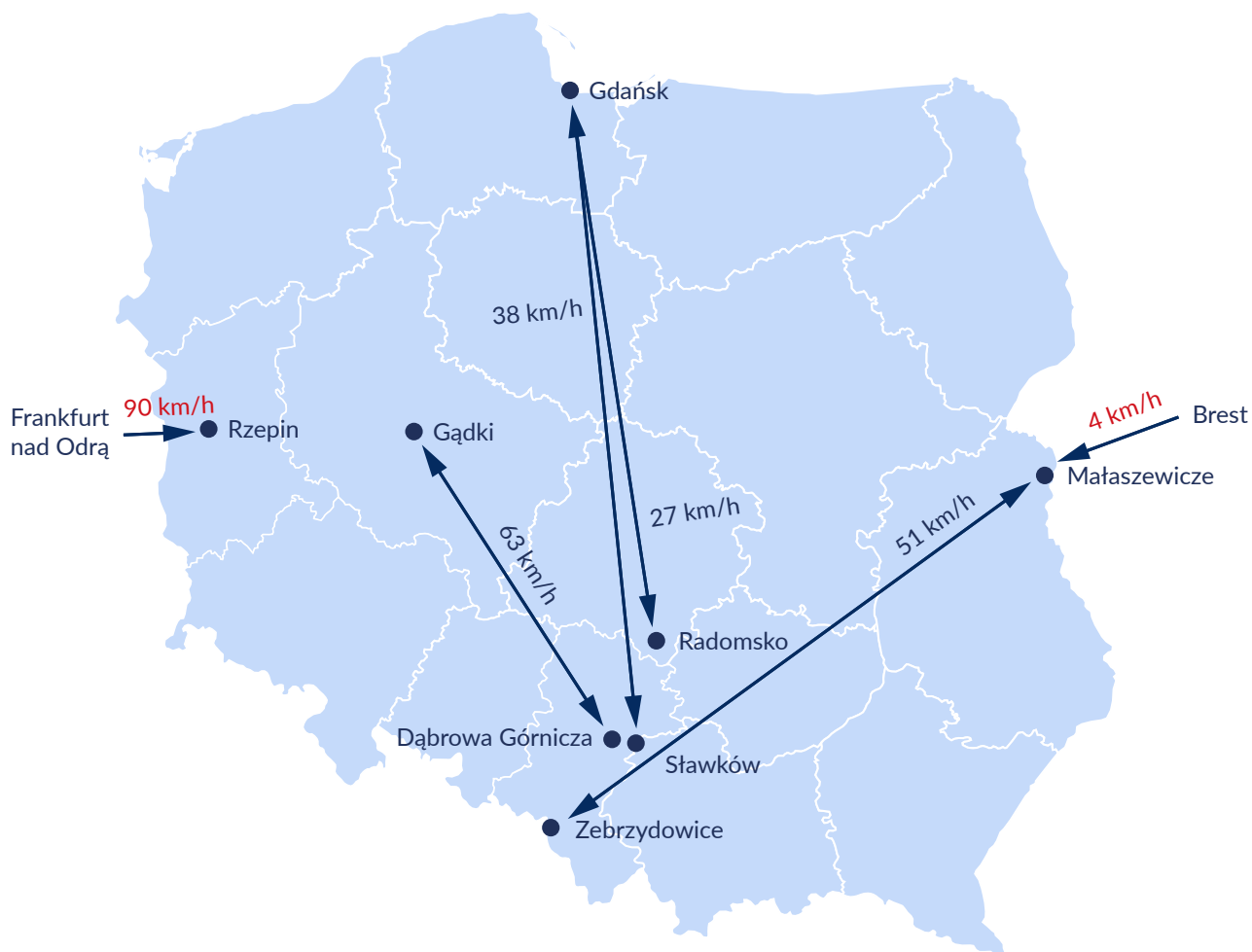


▼ Rys. 49 Udział liczby pociągów realizujących przewozy intermodalne w poszczególnych przedziałach prędkości w 2020 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK.

▼ Rys. 50 Najwyższe i najniższe prędkości pociągów intermodalnych w 2020 r. Przykładowe relacje z prędkościami w przedziałach (pow. 60 km/h, 40-60 km/h, 30-40 km/h, poniżej 30 km/h)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK.



2.4 Licencjonowanie przewoźników towarowych

Przewoźnikiem kolejowym, zgodnie z treścią ustawy o transporcie kolejowym jest:

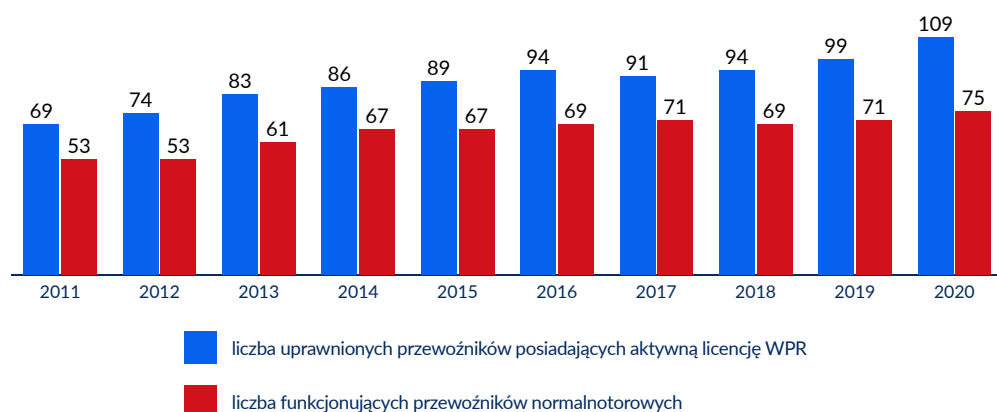
- ▶ przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych;
- ▶ przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do świadczenia usługi trakcyjnej;
- ▶ podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej.

W zakresie licencjonowania przewozów towarowych Prezes UTK w 2020 r.:

- ▶ udzielił dziesięciu licencji na działalność polegającą na wykonywaniu przewozów towarowych oraz świadczenie usług trakcyjnych (KUK, T&C,

IGL, CLIP Intermodal, Alusta, G&G Train Polska, GB Rail, Bahnoperator oraz Newag);

- ▶ udzielił jedną licencję na działalność polegającą na wykonywaniu przewozów towarowych (Ost-West Logistic Poland);
- ▶ jednemu przewoźnikowi zawiesił licencję na działalność polegającą na wykonywaniu przewozów towarowych, po czym została ona cofnięta (Andrex Logistics);
- ▶ dwóm przewoźnikom cofnął licencję na działalność polegającą na wykonywaniu przewozów towarowych (Agrostop oraz OT Rail);
- ▶ stwierdził wygaśnięcie licencji dla spółki CMC Poland.



Rys. 51 Liczba licencjonowanych przewoźników towarowych w latach 2011-2020

Na koniec 2020 r. aktywne licencje (z wyłączeniem zawieszonych) uprawniające do realizacji działalności posiadało 109 przedsiębiorstw. W całym 2020 r. 88 przewoźników wykazało realizację pracy eksploatacyjnej (czyli chociaż 1 przejazd luzem lub składem próżnym), z czego 75 wykazało przewóz masy.

W 2020 r. Prezes UTK przeanalizował sytuację przedsiębiorstw w Polsce, które otrzymały licencję przewoźnika kolejowego na przewóz rzeczy w latach 2013-2020. Do udziału w badaniu zaproszono 53 podmioty, z czego odpowiedzi udzieliło 43% ankietowanych przedsiębiorstw. W przypadku 67% odpowiedzi działalność kolejowa wskazana została jako dominująca. Wszyscy ankietowani, którzy wzięli udział w badaniu, przedstawiali również swoje plany co do rodzaju przewozów - 64% z nich planuje przewozić rzeczy, a 36% świadczyć usługi trakcyjne.

Motywacją dla wystąpienia o licencję w przypadku 57% wszystkich ankietowanych było doświadczenie w branży kolejowej – dla tych, u których ta działalność miała być dominująca, natomiast w przypadku przedsiębiorców, którzy wskazali ją jako pomocniczą (nie dominującą) przeważała chęć rozszerzenia działalności o usługi kolejowe oraz optymalizacja łańcucha dostaw. Przedsiębiorcy zgłosili kilka kluczowych barier w działalności przewozowej towarowej: silna konkurencja ze strony transportu drogowego, przepustowość, dostępność wykwalifikowanych pracowników, koszty dostępu do infrastruktury kolejowej oraz regulacje dotyczące sektora przewozów kolejowych. Z drugiej strony liczba licencji/przewoźników towarowych w Polsce na tle Europy jest bardzo dobra, więcej licencji udzielono tylko w Niemczech. Zdaniem 80% ankietowanych rynek kolejowy będzie się rozwijał w kierunku przewozów intermodalnych.

Rok 2020 przyniósł przedsiębiorcom dodatkowe utrudnienia dla prowadzenia działalności, związane ze stanem epidemicznym, dotyczące realizacji ubiegania się o licencję przewoźnika kolejowego lub wykonywania licencjonowanej działalności. Parlament Europejski i Rada Europejska ustanowiły tymczasowe środki zaradcze m.in. dla sektora transportu kolejowego, wynikiem czego były dwa rozporządzenia Komisji Europejskiej, Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 z dnia 25 maja 2020 r. ustanawiające szczególnie środki tymczasowe w związku z epidemią COVID-19 dotyczące odnawiania lub przedłużania ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń w niektórych obszarach prawodawstwa dotyczącego transportu oraz Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/267 z dnia 16 lutego 2021 r. ustanawiające szczególne środki tymczasowe w związku z utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 dotyczące odnawiania lub przedłużania ważności niektórych certyfikatów, świadectw, licencji i zezwoleń, przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń w niektórych obszarach ustawodawstwa dotyczącego transportu oraz przedłużenia niektórych okresów, o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2020/698.

Dla polskiego rynku kolejowego istotne były zmiany dotyczące wydłużenia terminu, w jakim Prezes UTK wydaje decyzję o udzieleniu lub odmowie udzielenia licencji. Dla wniosków złożonych między 12 stycznia 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. to termin 9 miesięcy

po otrzymaniu wszelkich wymaganych informacji, natomiast dla wniosków złożonych między 1 września 2020 r. a 30 czerwca 2021 r. to termin 10 miesięcy po otrzymaniu wszelkich wymaganych informacji. Równie ważne było wprowadzenie terminu, w jakim Prezes UTK może podjąć decyzję, że nie zawiesi lub nie cofnie licencji przedsiębiorstwa kolejowego, które nie jest już w stanie spełniać wymogów dotyczących zdolności finansowej. Decyzja ta może zostać podjęta pod warunkiem, że sytuacja nie zagraża bezpieczeństwu oraz istnieje realna szansa na zadowalającą restrukturyzację finansową tego przedsiębiorstwa kolejowego w ciągu następnych sześciu miesięcy (w przypadku kontroli prowadzonych w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r.) oraz w ciągu następnych siedmiu miesięcy (w przypadku kontroli prowadzonych w okresie między 1 września 2020 r. a 30 czerwca 2021 r.).

Od 2017 r. przewoźnicy kolejowi mają obowiązek posiadać zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej (OC). Wśród aktywnych przewoźników posiadających licencję na przewóz rzeczy, którzy spełnili wymagania dotyczące minimalnej wysokości sumy gwarancyjnej aż 66% ustanowiło sumę wyższą od minimalnej, która stanowiła 2 500 000 euro (10 642 750 zł); prawie 19% przewoźników wśród tych spełniających minimalne wymagania ubezpieczyło się na kwoty równe lub wyższe od 50 000 000 zł. Przewoźnicy towarowi ubezpieczeni na kwoty równe lub powyżej 50 000 000 zł wykonali łącznie ok. 62% pracy przewozowej. Wśród przewoźników posiadających licencje na przewóz rzeczy średnia suma gwarancyjna ubezpieczenia wyniosła 32 199 365 zł.

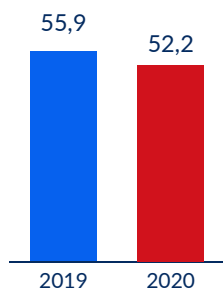
2.5 Rynek przewoźników towarowych

Dominującą pozycję na polskim rynku przewozów towarowych wciąż utrzymuje spółka PKP Cargo, która odnotowała 36,63% udziału według masy przewiezionych ładunków. Spółka przewiozła blisko 81,8 mln ton, co oznaczało spadek przewiezionej masy o 13,6 mln ton w stosunku do 2019 r.

W całym 2020 r. trzech największych przewoźników (PKP Cargo, DB Cargo oraz Lotos Kolej) posiadało 59% udziału w rynku pod względem przetransportowanej masy oraz 56% pod względem wykonanej pracy przewozowej. Swoją obecność coraz silniej zaznaczają mniejsi przewoźnicy. Wiele podmiotów korzystających do tej pory z usług czołowych przewoźników kolejowych podjęło decyzję o samodzielnej realizacji przewozów na podstawie własnej licencji oraz certyfikatów.

Zgodnie z wynikami badań przeprowadzonych przez UTK wśród przedsiębiorstw ubiegających się o licencje przewoźnika, główną przyczyną podjęcia samodzielnej działalności przewozowej jest konieczność optymalizacji procesów logistycznych. Uniezależnienie się od podmiotów zewnętrznych pozwala przewoźnikom na pełną kontrolę nad przepływem ładunków oraz taboru kolejowego.

Praca przewozowa (w mld tono-km)

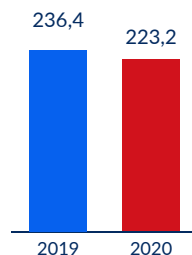


**Spadek
o 6,6%**
w stosunku
do 2019 r.

Dominujący udział w rynku przewozów towarowych posiadają przewoźnicy państwowi lub zależni od zagranicznych przedsiębiorstw. Świadczy to o wysokiej barierze wejścia dla nowych podmiotów, które nie dysponują sporym kapitałem.

Przewozy towarowe

Masa ładunków (w mln ton)



**Spadek
o 5,6%**
w stosunku
do 2019 r.

Trwający stan epidemii nie wpłynął krytycznie na rynek przewozów towarowych. Spadki zaobserwowano w 2019 r. i w 2020 r. Niektórzy certyfikowani przewoźnicy kolejowi zwiększyli jednak wolumen ładunków.

Jeszcze 18 lat temu węgiel był głównym surowcem przewożonym przez kolej. Dziś udział węgla w przewozach spada. Kolej towarowa poszukuje nowych zastosowań w transporcie, które mogłyby konkurować z transportem drogowym. **W ciągu ostatnich 10 lat obserwujemy bardzo duży wzrost znaczenia transportu intermodalnego.**

Aktywność państwowych oraz zagranicznych przedsiębiorstw nie zamyka jednak drogi dla małych przewoźników kolejowych. **Największą pracą przewozową w 2020 r. wśród prywatnych przewoźników z polskim kapitałem wykonała spółka Ecco Rail (1,4% udziału w rynku).**

przewoźnik	2017	2018	2019	2020
ogółem (w mln ton)	239,9	250,3	236,4	223,2
PKP Cargo	44,24%	43,57%	40,35%	36,63%
DB Cargo	17,88%	16,41%	16,91%	16,89%
Lotos Kolej	5,56%	5,00%	5,42%	5,62%
PUK Kolprem	2,87%	3,03%	3,32%	3,81%
PKP LHS	4,20%	4,28%	4,13%	3,68%
CTL Logistics	3,84%	4,12%	3,55%	3,55%
Orlen KolTrans	1,81%	2,08%	2,55%	2,92%
Freightliner PL	2,27%	2,47%	2,46%	2,46%
Pol-Miedź Trans	2,20%	1,82%	1,87%	1,84%
Rail Polska	1,68%	1,70%	1,61%	1,54%
CD Cargo Poland	1,33%	1,53%	1,33%	1,29%
PKP Cargo Service	0,54%	0,74%	1,29%	1,26%
PCC Intermodal	0,04%	0,68%	0,87%	1,23%
Captrain Polska	0,77%	1,18%	1,37%	1,15%
Ciech Cargo	1,26%	1,20%	1,19%	1,13%
Inter Cargo	0,78%	0,85%	0,98%	1,05%
pozostali	8,73%	9,34%	10,80%	13,97%

Tab. 21 Udział przewoźników w rynku przewozów towarowych wg masy ładunków w latach 2017 – 2020

Największe wzrosty w udziale przewiezionej masy w 2020 r. nastąpiły w spółce Karpień (o 0,6 pkt procentowego). Warto zauważyć, że innymi spółkami, w których zanotowano istotny wzrost były PUK Kolprem (0,5 pkt procentowego) oraz Orlen KolTrans (0,4 pkt procentowego).

Największy udział w pracy przewozowej utrzymała spółka PKP Cargo. Wyniósł on 40,64% - spadek o ponad 3 pkt procentowe w porównaniu z 2019 r. Ponad 10% udziałów w rynku osiągnął przewoźnik Lotos Kolej, który realizuje przewozy dla globalnych oraz krajowych kontrahentów. Trzecim przewoźnikiem kolejowym pod względem wykonanej pracy

przewozowej była spółka DB Cargo z udziałem blisko 5,1%, która względem 2019 r. utraciła prawie 0,6 pkt procentowego.

W przypadku przewoźników, u których udział pod względem pracy przewozowej przekroczył 0,5%, największy wzrost wystąpił w spółce Karpień (o ponad 0,7 pkt procentowego) oraz PUK Kolprem (o ponad 0,6 pkt procentowego). Ponadto zwiększenie udziałów zanotowano w Ecco Rail, Lotos Kolej i PCC Intermodal (blisko 0,6 pkt procentowego), Orlen KolTrans (o 0,5 pkt procentowego), CTL Logistics (blisko 0,4 pkt procentowego). Warto również zauważyć wzrost w spółce Metrans Polonia (prawie o 0,3 pkt procentowego).

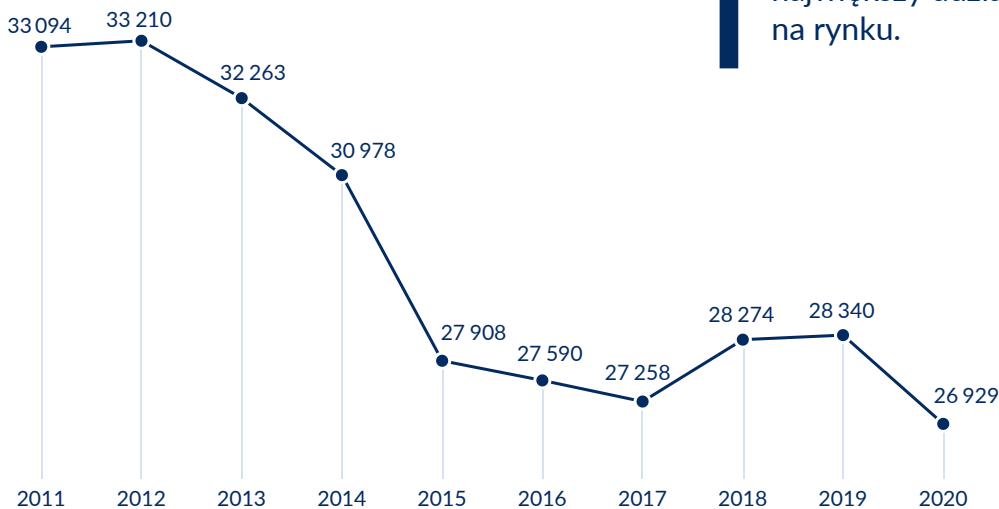
przewoźnik	2017	2018	2019	2020
ogółem (w mld tono-km)	54,8	59,6	55,9	52,2
PKP Cargo	51,43%	48,35%	43,92%	40,64%
Lotos Kolej	9,76%	8,94%	9,79%	10,36%
DB Cargo	5,32%	5,40%	5,66%	5,09%
PKP LHS	5,68%	5,69%	5,44%	4,94%
CTL Logistics	4,47%	4,65%	3,95%	4,31%
Orlen KolTrans	2,84%	3,27%	3,71%	4,21%
Freightliner PL	2,91%	3,21%	3,17%	3,30%
PUK Kolprem	1,30%	1,43%	1,89%	2,52%
Inter Cargo	1,50%	2,02%	2,33%	2,32%
PCC Intermodal	0,02%	0,83%	1,19%	1,77%
CD Cargo Poland	1,55%	2,18%	1,75%	1,76%
Captrain Polska	1,11%	1,72%	1,97%	1,62%
Rail Polska	1,74%	1,55%	1,75%	1,47%
Pol-Miedź Trans	1,89%	1,67%	1,80%	1,45%
Ecco Rail	1,00%	0,77%	0,82%	1,40%
LTE Polska	0,22%	0,69%	1,02%	1,03%
pozostali	7,26%	7,63%	9,84%	11,80%

Tab. 22 Udział przewoźników w rynku przewozów towarowych wg pracy przewozowej w latach 2017 - 2020

2.6 Zatrudnienie u przewoźników towarowych

W 2020 r. w sektorze przewozów towarowych zatrudnionych było 26 929 osób. Spadek zatrudnienia w 2020 r. miał związek z trudniejszą sytuacją rynkową, dlatego liczba pracowników w tym sektorze była najmniejsza w ostatniej dekadzie. Najwięksi pracodawcy na rynku zdecydowali się na redukcję etatów. Jednak spadek liczby zatrudnionych nie dotknął całej branży – byli przewoźnicy, którzy w 2020 r. odnotowali wzrost.

Udział pracowników zatrudnionych w zawodach regulowanych wobec wszystkich zatrudnionych w sektorze przewozów towarowych spadł z 56,9% w 2019 r. do 53,1% w 2020 r. (nie uwzględniając dyspozytorów, którzy nie podlegają regulowanym stanowiskom pracy). Spadki zatrudnienia miały miejsce wśród większości stanowisk. Wzrost zatrudnienia odnotowany został tylko wśród automatyków (+17,1%). Ten sam stan osobowy miał miejsce w przypadku zwrotniczych. W zestawieniu po raz pierwszy pojawiło się stanowisko dyspozytora, na którym w 2020 r. było zatrudnionych 1021 osób.



◀ Rys. 52 Zatrudnienie w sektorze przewozów towarowych w latach 2011 – 2020

Stanowiska regulowane stanowią

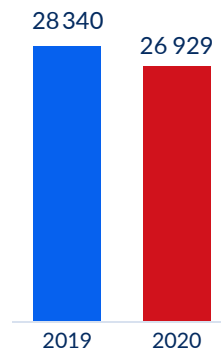
53,1%

całego zatrudnienia w przewozach towarowych.

Największą grupę pracowników wśród kolejowych przewoźników towarowych stanowią maszyniści oraz ustawiacze i rewidenci taboru.

Stanowisko automatyka jest jedynym, którego stan zatrudnienia w 2020 r. się zwiększył.

Praca w sektorze towarowym Liczba zatrudnionych pracowników



W 2020 r. odnotowano spadek zatrudnienia w przewozach towarowych
o 5%

Liczba pracowników w 2020 r. w sektorze przewozów towarowych była najmniejszą w drugiej dekadzie XXI w. Głównym powodem było znaczne ograniczenie stanowisk pracy w zawodach regulowanych.

Spadek zatrudnienia odnotowało większość spółek posiadających największy udział w tym segmencie na rynku.

stanowisko pracy	2018	2019	2020
stanowiska regulowane	16 292	16 121	14 298
automatyk	48	41	48
dróżnik przejazdowy	14	10	6
dyżurny ruchu	503	471	334
kierownik pociągu	1 286	1 303	835
manewrowy	886	925	808
maszynista	8 352	8 103	7 663
nastawniczy	92	89	67
prowadzący pojazdy kolejowe	579	610	528
rewident taboru	2 074	2 094	1 731
toromistrz	133	156	127
ustawiacz	2 325	2 303	2 124
zwrotniczy	brak danych	17	17
stanowiska nieregulowane	brak danych za lata 2018-2019		1 021
dyspozytor	brak danych za lata 2018-2019		1 021

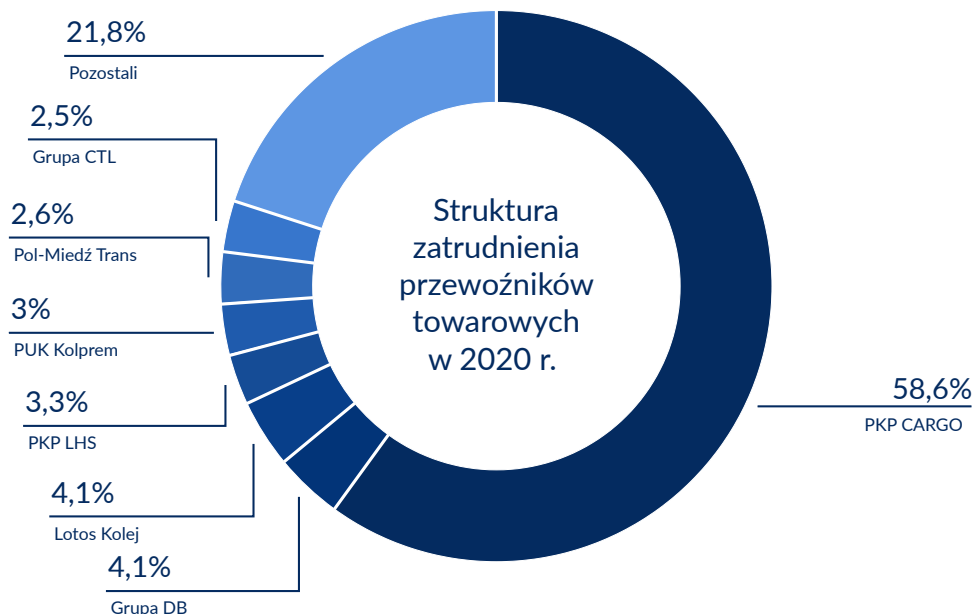
Tab. 23 Zatrudnienie na stanowiskach pracy w latach 2018 – 2020

PKP Cargo, które jest największym pracodawcą na rynku, odnotowało drugi rok z rzędu spadek zatrudnienia. W 2020 r. wynosił on 8% w porównaniu do 2019 r. Miało to wpływ na ogólny spadek liczby pracowników na rynku. Udział PKP Cargo w strukturze zatrudnienia zmniejszył się o 2 pkt procentowe - do 59%.

Pozostali najwięksi pracodawcy na rynku utrzymali udział w strukturze zatrudnionych w stosunku

do 2019 r. Z tej grupy wzrost zatrudnienia odnotowały Grupa DB Cargo (+0,7%) oraz Lotos Kolej (+1,6%). Wśród pozostałych spółek liczba zatrudnionych spadła: PKP LHS (-1,2%), PUK Kolprem (-6,9%), Pol-Miedź Trans (-2%), Grupa CTL (-15,3%). Nie uwzględniona powyżej reszta przewoźników składa się na 22% udziału w ogólnej liczbie zatrudnionych pracowników na rynku. Łączna liczba pracowników w tej grupie zwiększyła się o 2,5%.

Rys. 53 Struktura zatrudnienia przewoźników towarowych w 2020 r.



▼ Tab. 24 Przedział wiekowy pracowników zatrudnionych w przewozach towarowych w latach 2019 – 2020¹³

przedział wiekowy	2019	2020
ekwiwalent czasu pracy		
do 30 lat	3 351	2 818
udział procentowy	10,1%	9,4%
od 31 do 50 lat	13 622	12 120
udział procentowy	41,0%	40,3%
powyżej 50 lat	16 273	15 135
udział procentowy	48,9%	50,3%

▼ Tab. 25 Przedział wiekowy maszynistów zatrudnionych w przewozach towarowych w latach 2019 – 2020¹³

przedział wiekowy	2019	2020
ekwiwalent czasu pracy		
do 30 lat	955	595
udział procentowy	10,8%	7,6%
od 31 do 50 lat	3 897	3 382
udział procentowy	44,2%	43,1%
powyżej 50 lat	3 955	3 870
udział procentowy	44,9%	49,3%

▼ Tab. 26 Płeć pracowników zatrudnionych w przewozach towarowych w latach 2019 – 2020¹⁴

płeć	2019	2020
ekwiwalent czasu pracy		
kobiety	6 783	6 201
udział procentowy	20,4%	20,6%
mężczyźni	26 464	23 273
udział procentowy	79,6%	79,4%

▼ Tab. 27 Płeć maszynistów zatrudnionych w przewozach towarowych w latach 2019 – 2020¹⁴

płeć	2019	2020
ekwiwalent czasu pracy		
kobiety	3	3
udział procentowy	0,03%	0,04%
mężczyźni	8 766	7 844
udział procentowy	99,97%	99,96%

13 Struktura wiekowa obliczona w oparciu o kalkulację ekwiwalentu czasu pracy pracowników (etatów) w ramach działalności kolejowej od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 r. oraz od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 r. Jako ekwiwalent pełnego czasu pracy należy rozumieć całkowitą liczbę godzin (wraz z nadgodzinami) przepracowaną na stanowisku pracy, podzieloną przez średnią liczbę godzin przepracowanych rocznie na pełnoetatowym stanowisku.

14 Płeć pracowników obliczona w oparciu o kalkulację ekwiwalentu czasu pracy pracowników (etatów) w ramach działalności kolejowej od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 r. oraz od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 r. Jako ekwiwalent pełnego czasu pracy należy rozumieć całkowitą liczbę godzin (wraz z nadgodzinami) przepracowaną na stanowisku pracy, podzieloną przez średnią liczbę godzin przepracowanych rocznie na pełnoetatowym stanowisku.

Dane za 2020 r. pokazują, że w każdej grupie wiekowej nastąpiło zmniejszenie liczby pracowników. Struktura wiekowa wyliczona w oparciu o ekwiwalenty czasu pracy wskazuje, że nadal przeważającą grupą pracowników w sektorze są ci powyżej 50 roku życia, którzy stanowią 50,3% wszystkich zatrudnionych. Co więcej, w stosunku do 2019 r. ta grupa wiekowa jest jeszcze mocniej reprezentowana, pomimo że liczba pracowników zmniejszyła się w stosunku do poprzedniego roku. Zmniejszył się udział w strukturze zatrudnienia pracowników pomiędzy 30 a 50 rokiem życia (do 40,3%). Mniejsza była też liczba pracowników do 30 roku życia, która wyniosła 9,4% udziału.

W grupie maszynistów znaczący spadek odnotowano wśród pracowników do 30 roku życia. W 2020 r. na tym stanowisku było o 37,7% mniej zatrudnionych wg ekwiwalentów czasu pracy niż w 2019 r., co również miało wpływ na mniejszy udział tej grupy pracowników w ogólnej strukturze (7,6%). Wśród pracowników pomiędzy 30 a 50 rokiem życia także nastąpiło zmniejszenie udziału do 43,1%. Największą grupę stanowili pracownicy powyżej 50 roku życia (49,3%). W każdej grupie wiekowej nastąpiło jednak zmniejszenie liczby ekwiwalentów czasu pracy.

Mała liczba maszynistów do 30 roku życia może mieć wpływ na negatywne skutki w postaci zastępowalności tej grupy zawodowej, biorąc pod uwagę dominującą rolę pracowników powyżej 50 lat.

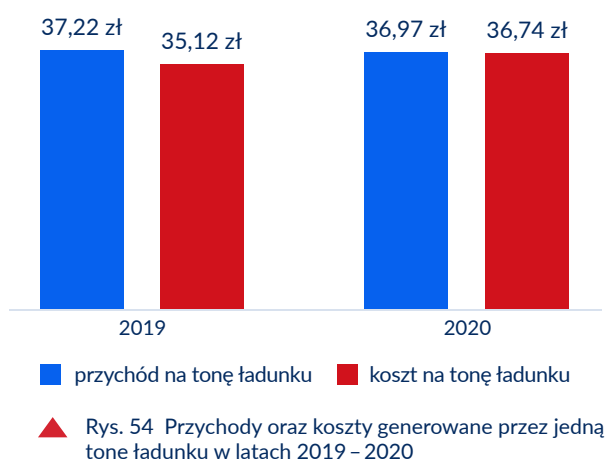
Podobnie jak w przypadku podziału ze względu na strukturę wiekową, uwzględnienie w oparciu o ekwiwalenty czasu pracy zatrudnienia według płci pokazało spadek zatrudnienia względem 2019 r. zarówno u kobiet, jak i u mężczyzn. Wśród kobiet spadek zatrudnienia był mniejszy i wg ekwiwalentów czasu pracy wyniósł -8,6%, co przełożyło się na wzrost udziału w zatrudnieniu o 0,2 pkt procentowego do 20,6%. W 2020 r. było zatrudnionych mniej mężczyzn, o 9,8% wg ekwiwalentów czasu pracy, a ich udział w ogóle zatrudnionych wyniósł 79,4%.

W grupie zawodowej maszynistów liczba kobiet nie uległa zmianie i wyniosła 3 ekwiwalenty czasu pracy. W związku ze spadkiem liczby mężczyzn, udział kobiet nieznacznie zwiększył się do poziomu 0,04%. W przypadku mężczyzn wśród maszynistów zatrudnienie spadło o 10,6%.

2.7 Wyniki finansowe przewoźników towarowych

Ubiegły rok był niezwykle trudny dla globalnej gospodarki. Sektor usług transportu kolejowego w przewozie ładunków nie zdołał obronić się przed kryzysem, o czym świadczy spadek o ponad 5,57% w przewiezionej masie ładunków. Certyfikowani przewoźnicy towarowi osiągnęli przychody na poziomie 8,24 mld zł, notując spadek o 6%. Koszty działalności osiągnęły poziom 8,2 mld zł. EBITDA dla sektora przewozów towarowych wyniosła w 2020 r. około 1,14 mld zł (spadek o 23%).

Analiza danych finansowych została przeprowadzona na podstawie informacji z grupy przewoźników generujących około 80% masy ładunków oraz pracy przewozowej. Wartości określono dla mediany. Zaobserwowano niewielkie zmiany w stosunku do 2019 r.



Rentowność przewozów

EBITDA

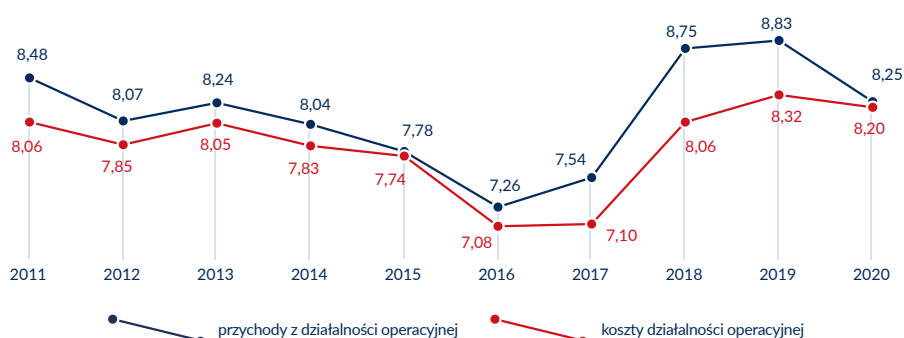
w sektorze kolejowych przewozów towarowych wyniosła w 2020 r.

1,14 mld zł

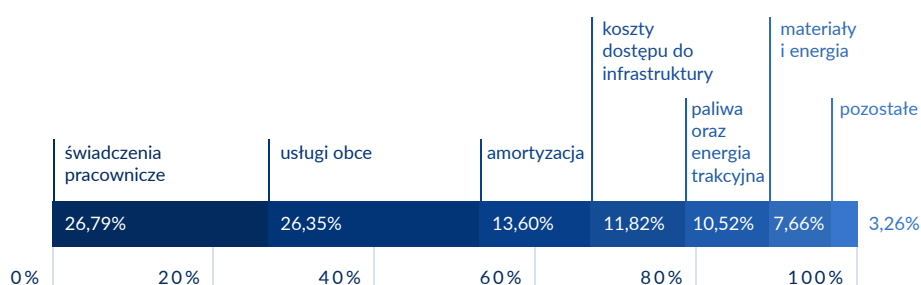
EBITDA stanowi zysk operacyjny przedsiębiorstwa przed potrąceniem odsetek od zaciągniętych zobowiązań oprocentowanych (kredytów, obligacji), podatków, amortyzacji wartości niematerialnych i prawnych oraz amortyzacji rzeczowych aktywów trwałych.

EBITDA prezentuje wynik z działalności operacyjnej przedsiębiorstwa przed odliczeniem kosztów finansowych oraz podatku dochodowego, a także kosztów amortyzacji majątku trwałego materialnego i niematerialnego.

EBITDA stosowana jest jako miernik operacyjny przepływów pieniężnych, czynnik analizy ryzyka kredytowego, czy uproszczonej analizy rentowności.



◀ Rys. 55 Wyniki działalności przewoźników towarowych (mld zł) w latach 2011 – 2020



◀ Rys. 56 Struktura kosztów przewoźników towarowych w 2020 r.

2.8 Przewozy towarowe w komunikacji międzynarodowej

W 2020 r. przewozy towarowe w komunikacji międzynarodowej wykonywało 38 licencjonowanych przewoźników, którzy przetransportowali ponad 75,4 mln ton i wykonali pracę przewozową na poziomie 23,2 mld tonokilometrów. Przewieziona masa w porównaniu z rokiem ubiegłym spadła o 3,5%, przy jednoczesnym spadku wykonanej pracy przewozowej o 7,6%.

W 2020 r. w imporcie odnotowano spadek przewiezionej masy towarowej o 6,8% oraz wykonanej pracy przewozowej o 13,3% rok do roku.

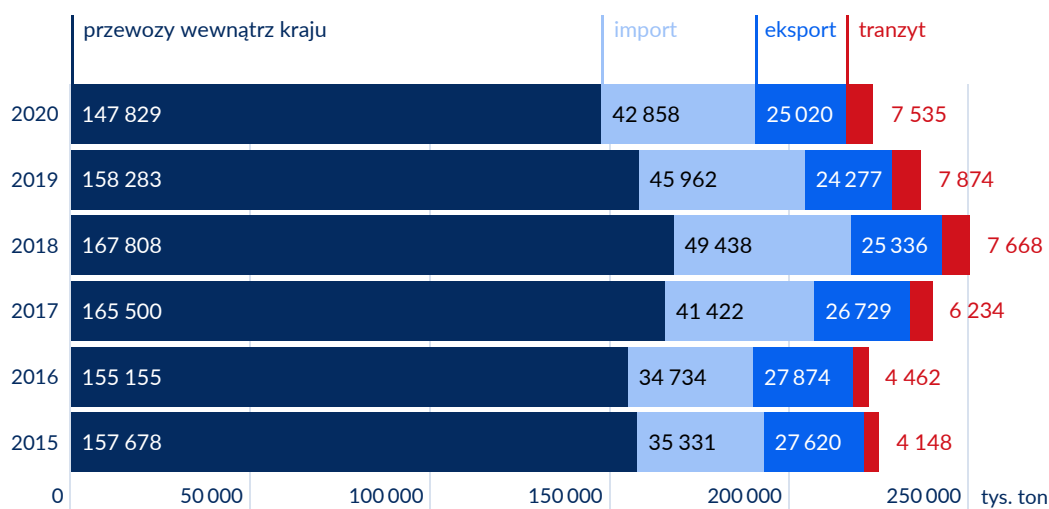
W eksporcie w porównaniu do 2019 r. wzrósł wolumen przewiezionej masy o 3,1%, przy jednoczesnym wzroście pracy przewozowej o 2,7%. Przewieziona masa to 25,0 mln ton, a praca przewozowa – 7,5 mld tono-km.

W tranzycie, porównując do 2019 r., nastąpił spadek w masie o 4,3%, przy jednoczesnym spadku wykonanej pracy przewozowej o 8,0%. W tranzycie przez Polskę przewieziono ponad 7,5 mln ton masy

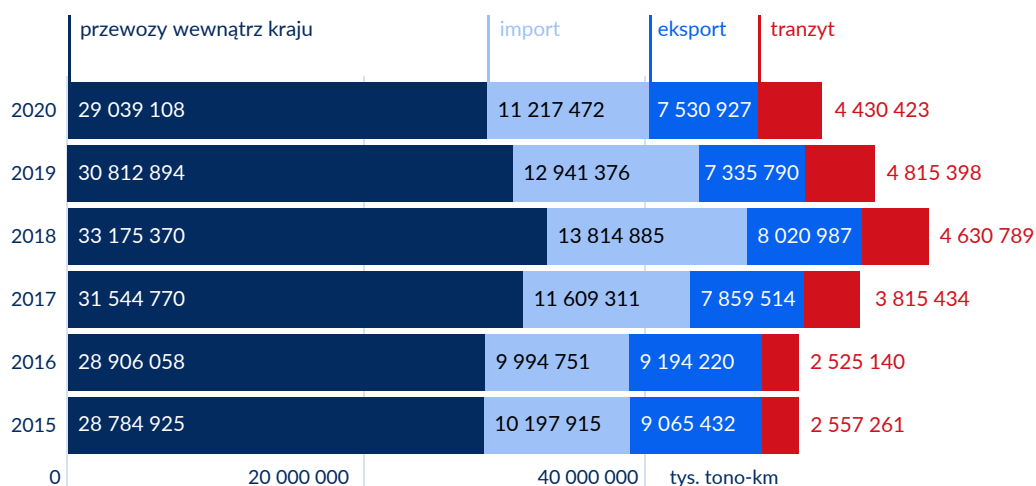
towarowej, a praca przewozowa wyniosła ponad 4,4 mld tono-km.

W przypadku przewozów wewnątrz kraju nastąpił spadek wolumenu przewiezionej masy w stosunku do 2019 r. W 2020 r. przetransportowano o blisko 10,5 mln ton towarów mniej niż rok wcześniej (spadek o 6,6%). W analizowanym okresie wykonano pracę mniejszą o blisko 1,8 mld tono-km (spadek o 5,8%).

Udział przewozów w komunikacji międzynarodowej mierzony przewiezioną masą jest w dalszym ciągu stosunkowo niski. W 2018 r. wyniósł niespełna 33%, w 2019 r. także osiągnął 33%, a w 2020 r. kształtował się na poziomie 33,8%. Ze względu na odległości, na jakie odbywają się przewozy w tej komunikacji (w 2020 r. średnio około 307 km), ich udział w rynku według wykonanej pracy przewozowej jest odpowiednio wyższy. Na koniec 2018 r. udział przewozów międzynarodowych w rynku według wykonanej pracy przewozowej osiągnął poziom 44,4%, w 2019 r. 44,9%, a w 2020 r. wyniósł 44,4%.



Rys. 57 Masa przewiezionych towarów w komunikacji krajowej i międzynarodowej w latach 2015 – 2020



Rys. 58 Praca przewozowa w transporcie towarów w komunikacji krajowej i międzynarodowej w latach 2015 – 2020

W 2020 r. średnia odległość przewozu jednej tony w imporcie wyniosła 261,7 km, o prawie 20 km mniej niż w roku 2019. Zmniejszyła się również odległość przewozów w tranzyście. Jednocześnie z racji tego, że tranzyt odbywa się przez terytorium całego kraju, charakteryzował się on najdłuższą średnią odległością wynoszącą 587,9 km. Oznacza to spadek o 23,6 km w porównaniu z rokiem wcześniejszym. W eksporcie nastąpiły najmniejsze zmiany - o niespełna 1,2 km zmniejszyła się odległość przewozów i wyniosła 301 km.

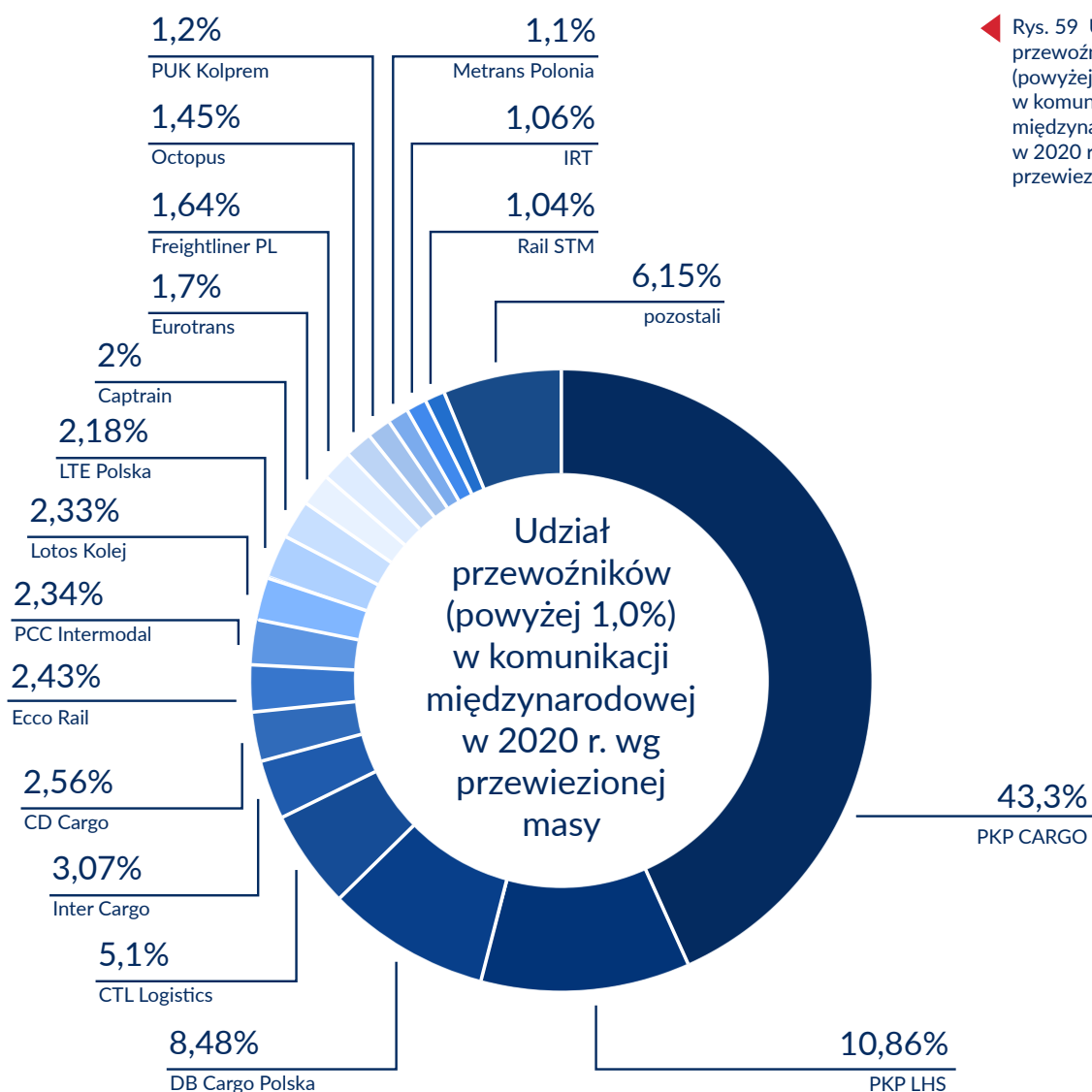
W przewozach w komunikacji międzynarodowej w dalszym ciągu największy udział posiadały spółki grupy PKP (PKP Cargo i PKP LHS). Ich łączny udział na koniec 2020 r. wyniósł: wg masy - 54,2%, wg pracy przewozowej - 54,4%.

Wśród spółek, których udział przekroczył 2%, DB Cargo Polska osiągnęła udział wg masy blisko 8,5% oraz wykonanej pracy przewozowej 9,2%, CTL Logistics 5,1% i 5,3%, Inter Cargo 3,1% i 5,25%,

CD Cargo 2,6% i 3,0%, Ecco Rail 2,4% i 2,9%, PCC Intermodal 2,3% i 2,7%, Lotos Kolej 2,3% i 2,8% oraz LTE Polska 2,2% i 2,0%.

Analizując strukturę przewożonych towarów w przewozach międzynarodowych, podobnie jak w latach poprzednich, pomimo spadku w stosunku do 2019 r., zwraca uwagę znaczący udział przewozów węgla kamiennego. W 2020 r. kształtował się na poziomie blisko 18 mln ton, a w 2019 r. wyniósł 20,8 mln ton. Udział importu w przewozie węgla kamiennego na koniec 2020 r. wyniósł 66,9% podczas gdy rok wcześniej kształtował się na poziomie 69,2%. Spadek związany jest z ogólną tendencją zmniejszania wykorzystania paliw kopalnianych w sektorze energetycznym. W 2020 r. zwiększył się udział eksportu węgla kamiennego z ok. 22% w 2019 r. do blisko 24,7% w 2020 r.

Wysoki udział w rynku, pomimo spadku w stosunku do ubiegłego roku, miały również przewozy ładunków zakwalifikowanych do grupy: rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa.



Rys. 59 Udział przewoźników (powyżej 1%) w komunikacji międzynarodowej w 2020 r. wg przewiezionej masy

wyszczególnienie	lata					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
import	288,64	287,75	280,27	279,44	281,57	261,74
eksport	328,22	329,85	294,04	316,58	302,17	301,00
tranzyt	616,57	565,88	612,03	603,90	611,54	587,94

◀ Tab. 28 Średnia odległość (w km) przewozu jednej tony ładunku w komunikacji międzynarodowej w latach 2015 – 2020

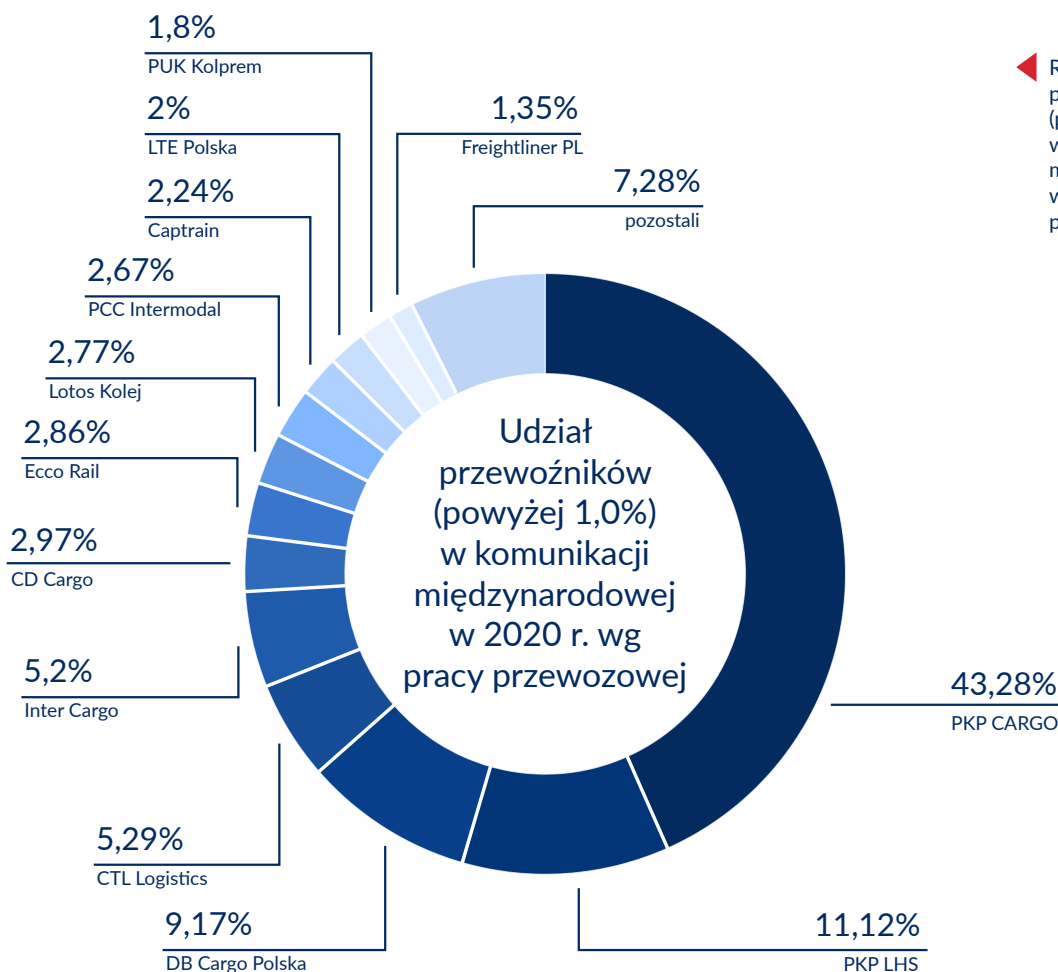
W 2020 r. ich przewóz kształtował się na poziomie ponad 10,6 mln ton, podczas gdy w 2019 r. wyniósł ponad 13,3 mln ton. W strukturze przewożonych ładunków w komunikacji międzynarodowej również dominowały przewozy surowców takich jak koks, brykiety i produkty rafinacji ropy naftowej, węgiel oraz ładunki kwalifikowane jako „towary nieidentyfikowalne” obejmujące towary niezidentyfikowane, takie których nie można przypisać do żadnej z grup ładunków oraz towary niezidentyfikowane przewożone głównie z wykorzystaniem kontenerów.

W 2020 r. głównymi partnerami międzynarodowej wymiany z Polską w eksporcie były Niemcy, Czechy, Chiny, Austria, Indie, Ukraina, Wielka Brytania oraz Hiszpania. Z tego powodu również udział przewozów kolejowych w tych kierunkach był najwyższy - łącznie blisko 68,1% przetransportowanej masy towarowej.

Udział pod względem wykonanej pracy przewozowej pomiędzy Polską a tymi krajami w 2020 r. osiągnął poziom powyżej 68,1%.

W przypadku importu głównymi partnerami międzynarodowej wymiany z Polską była Rosja, Ukraina, Białoruś, Niemcy, Czechy i Chiny. Udział w imporcie z tych krajów stanowił wg masy ładunków 75,6% a wg pracy przewozowej 69,3%.

Zgodnie z miejscem nadania i miejscem docelowym przesyłek (wg listów przewozowych), największy udział pod względem przetransportowanej masy ładunków stanowiły przewozy pomiędzy Polską i Rosją – 15,7% ogólnego wolumenu towarów (10,7 mln ton) oraz Polską i Niemcami - 14,0% (9,5 mln ton). Ważnym partnerem w wymianie handlowej jest również Ukraina. W 2020 r. udziały



◀ Rys. 60 Udział przewoźników (powyżej 1%) w komunikacji międzynarodowej w 2020 r. wg pracy przewozowej

▼ Tab. 29 Grupy towarów transportowanych w komunikacji międzynarodowej w 2020 r.

wyszczególnienie	eksport		import		tranzyt	
	masa [tys. ton]	praca przewozowa [tys. tono-km]	masa [tys. ton]	praca przewozowa [tys. tono-km]	masa [tys. ton]	praca przewozowa [tys. tono-km]
OGÓŁEM	25 019,7	7 530 927,2	42 858,0	11 217 471,8	7 535,4	4 430 422,8
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	470,9	148 743,9	1 385,0	475 130,5	9,9	6 174,8
w tym zboża	375,4	121 219,4	53,8	16 529,6	0,0	0,0
Węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	4 644,1	482 775,7	12 535,7	3 043 664,2	1 533,6	907 661,2
w tym węgiel kamienny	4 435,3	469 845,8	12 022,9	3 002 420,6	1 516,3	900 661,1
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	1 684,8	679 250,9	7 514,0	2 701 930,2	1 412,2	798 165,8
w tym rudy żelaza	50,0	26 315,0	5 203,6	2 263 596,0	1 140,5	661 159,0
kruszywo, piasek, żwir, gliny	832,1	360 495,7	1 452,8	364 595,4	0,0	0,0
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe	404,2	116 647,4	816,1	111 047,7	4,9	1 503,0
Wyroby włókiennicze i odzież, skóry i produkty skórzane	0,8	11,5	21,7	369,2	5,7	3 020,8
Drewno, wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe	304,3	77 535,7	1 111,7	233 408,4	247,4	145 820,4
Koks, brykiety, produkty rafinacji ropy naftowej	5 935,0	2 509 887,1	3 284,9	741 726,8	436,5	241 736,2
w tym produkty rafinacji ropy naftowej	580,0	243 565,3	2 049,8	540 165,3	117,9	73 543,0
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	2 927,3	962 095,5	2 749,8	694 134,9	333,9	149 179,2
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych	171,7	54 596,9	659,1	26 506,2	4,8	1 234,2
w tym cement, wapno, gips	123,0	47 675,3	474,9	15 025,6	0,0	0,0
pozostałe materiały budowlane	17,6	1 309,1	93,7	1 394,6	0,2	57,0
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	1 053,1	308 277,2	2 627,5	709 647,5	704,3	413 870,0
Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny	156,0	40 593,9	111,5	6 549,2	12,8	8 465,4
Sprzęt transportowy	562,5	113 917,1	542,2	126 625,5	285,4	167 249,3
Meble, pozostałe wyroby gotowe	41,7	3 995,2	113,9	8 511,4	89,4	60 541,3
Surowce wtórne, odpady komunalne	255,7	60 738,3	828,7	169 469,0	18,4	10 782,3
Przesyłki listowe oraz paczki i przesyłki kurierskie	0,0	10,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Puste opakowania	435,1	141 390,1	303,3	72 969,0	122,4	74 152,5
Ładunki przewożone w trakcie przeprowadzki, pozostałe ładunki niebędące przedmiotem handlu	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Towary mieszane, bez spożywczych	144,6	5 119,6	275,1	8 630,2	84,5	47 235,7
Towary nieidentyfikowalne	5 824,0	1 825 167,0	7 965,9	2 086 375,1	2 226,0	1 391 190,9
Pozostałe towary	3,7	173,9	12,0	776,7	3,3	2 439,9

w przewozach pomiędzy Polską i Ukrainą stanowiły wg masy 12,5% (8,5 mln ton). Ponadto warto zwrócić uwagę na wymianę handlową z: Czechami, gdzie zanotowano udziały w masie na poziomie 10,0% (6,8 mln ton), Białorusią 6,6% (9,7 mln ton) oraz Chinami 5,8% (4,0 mln ton). Dane statystyczne odnośnie wymiany międzynarodowej wskazują na systematyczny wzrost w przewozach pomiędzy Polską a Chinami. Polska jest dla Chin ważnym partnerem wymiany handlowej oraz krajem tranzytowym łączącym Azję z Europą Zachodnią. W 2020 r. w dobie pandemii koronawirusa wzrastał wolumen ładunków w tranzyście obrotowych w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku. Sytuacja w Chinach w pierwszej fazie pandemii

wpłynęła na wiele sektorów produkcji. Ograniczenia wyjścia statków z chińskich portów spowodowały wzrost zainteresowania koleją. Podmioty, które miały zawarte kontrakty i otrzymały informację, że ładunki nie dotrą drogą morską, szybko zareagowały i przemieściły je w miarę możliwości na kolej. Czas pandemii w 2020 r. pokazał, że kolej sprostała stawianym jej wyzwaniom i przewozy towarowe, zwłaszcza w segmencie intermodalnym, systematycznie się rozwijały. Polska ze względu na swoje położenie geograficzne (najłatwiejsza droga lądowa z Azji do Europy Zachodniej) ma szansę na wykorzystanie trendu światowego i dalszy wzrost transportu intermodalnego w kolejnych latach.

Przewozy w komunikacji międzynarodowej stanowią ważne ogniwo w polskim transporcie kolejowym. Dla dalszego sprawnego rozwoju wymiany handlowej istotne jest dążenie do zwiększania parametrów infrastruktury. Wobec rosnącego wolumenu ładunków wskazane jest modernizowanie infrastruktury stykowej na przejściach granicznych poprzez podniesienie parametrów przepustowości poszczególnych przejść. Ważne jest również dostosowanie torów do nacisku co najmniej 22,5 tony na oś. Obecnie na wielu przejściach ten standard nie został jeszcze

osiągnięty. Należy również zauważyć, że wiele przejść granicznych nie jest w stanie obsłużyć pociągów o długości 750 m. Obsługiwane są jedynie krótsze składy. Poprawa parametrów techniczno-eksploatacyjnych kolejowej infrastruktury punktowej i liniowej powinna uwzględniać poprawę przepustowości na odcinkach o ruchu mieszanym lub o wysokiej częstotliwości połączeń. Z punktu widzenia przewoźnika kluczowy jest czas przejazdu, gdyż sprawne i regularne połączenia wpływają na rentowność świadczonych usług.

2.9 Przewozy towarów niebezpiecznych

Przewóz towarów niebezpiecznych w 2020 r. realizowało 28 certyfikowanych przewoźników towarowych, o trzech mniej niż w 2019 r. Masa przewiezionych ładunków to 26,2 mln ton (wobec 28,7 mln ton w 2019 r.), natomiast praca przewozowa 8,9 mld tono-km (względem 9,4 mld tono-km w 2019 r.).

Udział przewozów towarów niebezpiecznych w rynku kolejowym osiągnął według masy 11,7% (12,2% w 2019 r.), a według wykonanej pracy przewozowej 17,0% (16,9% w 2019 r.). W 2020 r. wzrosła średnia odległość przewozu do 340 km (329 km w 2019 r.).

Przewozy towarów niebezpiecznych realizowane są głównie w komunikacji krajowej. W 2020 r. w transporcie krajowym przewieziono 68,6% masy ładunków niebezpiecznych (68,3% w 2019 r.) oraz wykonano 71,6% pracy przewozowej (73,7% w 2019 r.). W 2020 r. udział importu towarów niebezpiecznych przewożonych koleją kształtował się na poziomie 20,5%, udział eksportu 8,0%, a tranzytu 2,9%.

▼ Tab. 30 Klasy towarów zgodnie z klasyfikacją RID

klasa RID	nazwa
1.	materiały wybuchowe i przedmioty z materiałami wybuchowymi
2.	gazy
3.	materiały zapalne ciekłe
4.1.	materiały zapalne stałe, materiały samoreaktywne, materiały polimeryzujące i materiały wybuchowe odczulone stałe
4.2.	materiały podatne na samozapalenie
4.3.	materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne
5.1.	materiały utleniające
5.2.	nadtlenki organiczne
6.1.	materiały trujące
6.2.	materiały zakaźne
7.	materiały promieniotwórcze
8.	materiały żrące
9.	różne materiały i przedmioty niebezpieczne

Towary niebezpieczne

Udział towarów niebezpiecznych w masie wyniósł w 2020 r.

11,7%

Udział towarów niebezpiecznych w pracy przewozowej wyniósł w 2020 r.

17%

Przewóz kolejowy substancji stanowiących zagrożenie dla ludzi lub środowiska regulowany jest na podstawie **Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID)**. Jednym z postanowień tych przepisów jest właściwe oznaczenie jednostek transportowych przewożących materiały niebezpieczne zgodnie z ogólnie przyjętą klasyfikacją.

Materiały zapalne ciekłe stanowiły

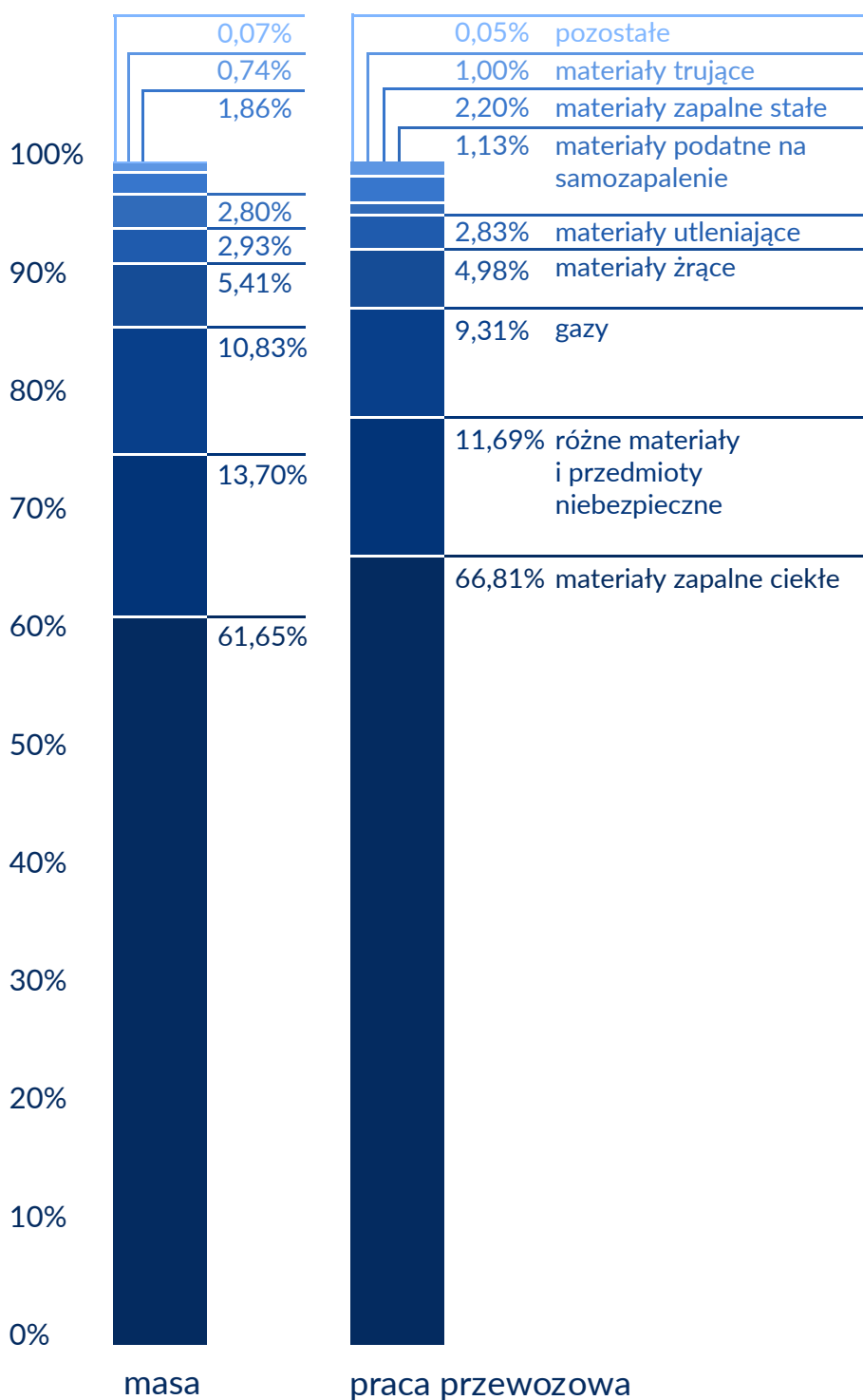
61,7%

wszystkich materiałów niebezpiecznych wg przewiezionej masy w 2020 r.

Kluczową klasą ładunków w 2020 r. pozostały materiały zapalne ciekłe (klasa 3.). Ich udział w rynku według przewiezionej masy wyniósł 61,7% (62,2% w 2019 r.), a według wykonanej pracy przewozowej 66,8% (64,1% w 2019 r.).

Zgodnie z klasyfikacją ładunków niebezpiecznych, poza materiałami zapalnymi ciekłymi, największy

udział w przewozie posiadały różne materiały i przedmioty niebezpieczne (klasa 9.) – 13,7% według masy oraz 11,7% według pracy przewozowej (13,8% i 15,1% w 2019 r.), gazy (klasa 2.) – 10,8% według masy oraz 9,3% według pracy przewozowej (11,3% oraz 9,6% w 2019 r.) oraz materiały żrące (klasa 8.) – 5,4% według masy oraz 5,0% według pracy przewozowej (5,8% oraz 4,7% w 2019 r.).



◀ Rys. 61 Udział przewozów poszczególnych klas ładunków niebezpiecznych w 2020 r. według masy i pracy przewozowej

2.10 Przewozy towarowe w Polsce na tle Europy

Pandemia koronawirusa spowodowała spadki na rynku przewozów towarowych nie tylko w Polsce, ale i w Europie. Eurostat i IRG-Rail zebrali dane odnoszące się do przewozu towarowych w poszczególnych państwach europejskich.

W przeciwieństwie do rynku przewozów pasażerskich 2020 r. rynek przewozów towarowych w Europie nie odnotował tak dużego regresu. Pandemia koronawirusa wprawdzie wpłynęła także na rynki dostaw, lecz spadki nie były tak znaczące porównując dane z lat 2019-2020, a w przypadku niektórych państw łączna masa przewiezionych ładunków okazała się większa niż w 2019 r. Do tej grupy należały: Irlandia (wzrost o 30%), Finlandia (blisko 4,5%), Chorwacja (4%), Szwecja (3%), Turcja (2,3%), Czarnogóra (2%) i Dania (1%).

Największe spadki odczuły Łotwa (-42,3%) i Estonia (-26%). Biorąc jednak pod uwagę największe spadki w masie przewiezionych towarów, na pierwsze miejsce wysunęły się Niemcy, na terenie których przewieziono w 2020 r. o 20,4 mln ton ładunków mniej niż w 2019 r. Łotwa zajęła w tym zestawieniu drugą pozycję ze spadkiem przewozów o 17,5 mln ton. Na trzecim miejscu znalazła się Polska, w której przetransportowano o 13,2 mln ton mniej. W przypadku naszego kraju był to jednak spadek w wartościach względnych na poziomie -5,6%, który był lepszym wynikiem od średniej europejskiej wynoszącej -6,7% masy przewiezionych towarów w porównaniu do 2019 r.

Pomimo zmniejszonej liczby przewiezionych ładunków Niemcy i Polska są zdecydowanymi liderami na rynku europejskim w tym segmencie. Łączna wartość przewiezionych na terenie tych dwóch państw towarów wyniosła blisko 35% wszystkich ładunków przewiezionych w 2020 r. w krajach uwzględnionych w zestawieniu.

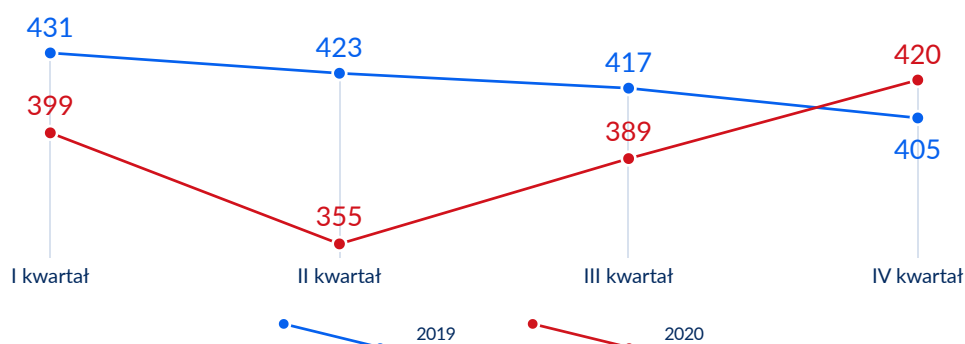
Pod względem masy przewiezionych towarów pierwsze trzy kwartały 2020 r. były słabsze od analogicznego okresu w 2019 r. W I kwartale odnotowano spadek o 7,4%. II kwartał, w którym wprowadzanie obostrzeń wpłynęło również na rynek dóbr, był słabszy o 16%, natomiast w III kwartale spadek wyniósł 6,7%. Tendencja odwróciła się w IV kwartale 2020 r., w którym łącznie w krajach ujętych w zestawieniu przewieziono o 3,7% towarów więcej, niż w tym samym okresie w 2019 r.

Największe spadki pracy przewozowej odnotowano w marcu, kwietniu i maju. Dla państw zrzeszonych w IRG-Rail było to -6%, -19% i -20%. Dla Polski było to odpowiednio -15%, -20% i -12%. W kolejnych miesiącach sytuacja zaczęła się stabilizować. Pod koniec roku – w listopadzie i w grudniu 2020 r. zarówno wśród członków IRG-Rail, jak i w Polsce, w transporcie towarowym odnotowano wzrost pracy przewozowej rok do roku.

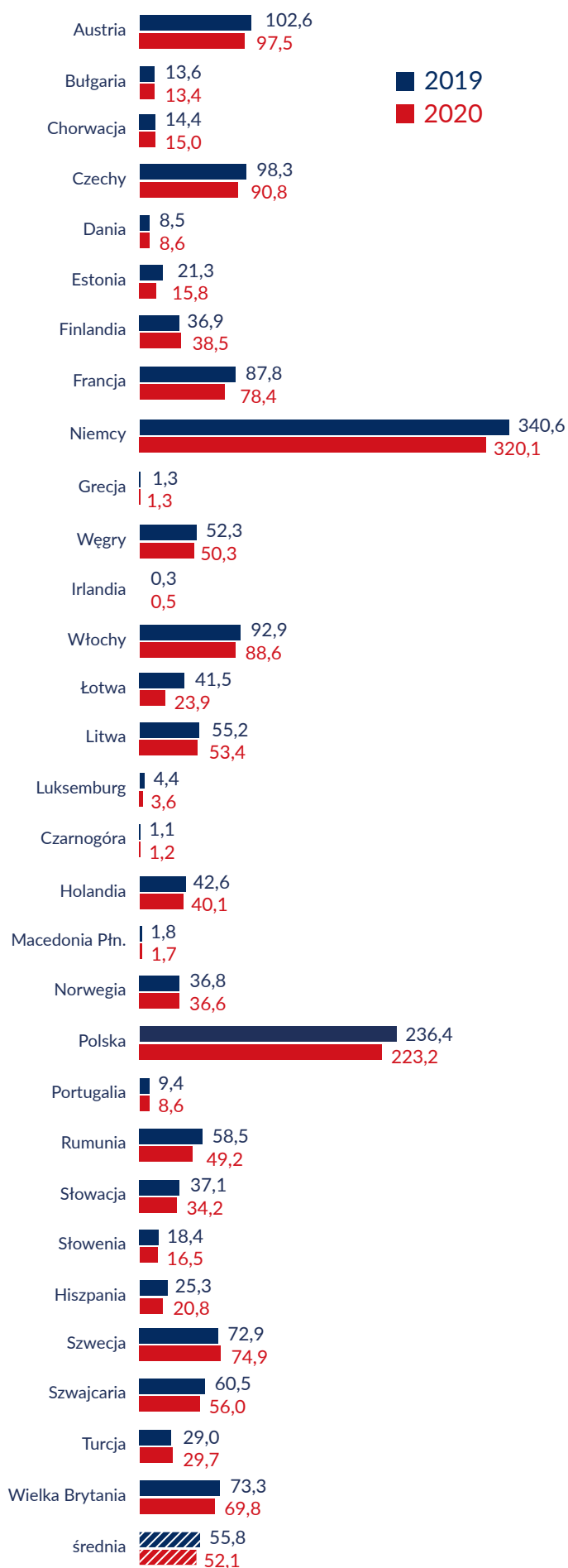
IRG-Rail przedstawiło również wyniki badania dynamiki zmian wielkości wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych państwach IRG-Rail w 2020 r. w porównaniu do 2019 r.

Na rynku europejskim, wśród 23 badanych państw zrzeszonych w IRG-Rail, odnotowano spadek wykonanej pracy przewozowej średnio o 7%. Taki sam spadek nastąpił w Polsce, gdzie praca przewozowa spadła z 55,9 mld tonokilometrów w 2019 r. do 52,2 mld tonokilometrów w 2020 r. (spadek o 6,6%). Największy spadek odnotowano na Łotwie – o 47%.

Gwałtowny spadek na Łotwie można wytłumaczyć tym, że w 2020 r. ponownie otwarto rosyjski terminal węglowy. Po jego zamknięciu w 2019 r. surowiec kierowano do innych portów, w tym przede wszystkim do portów na Łotwie. Ponowne otwarcie terminala



◀ Rys. 62 Skumulowana masa przewiezionych towarów (w mln ton) w wybranych państwach europejskich w latach 2019-2020 w ujęciu kwartalnym



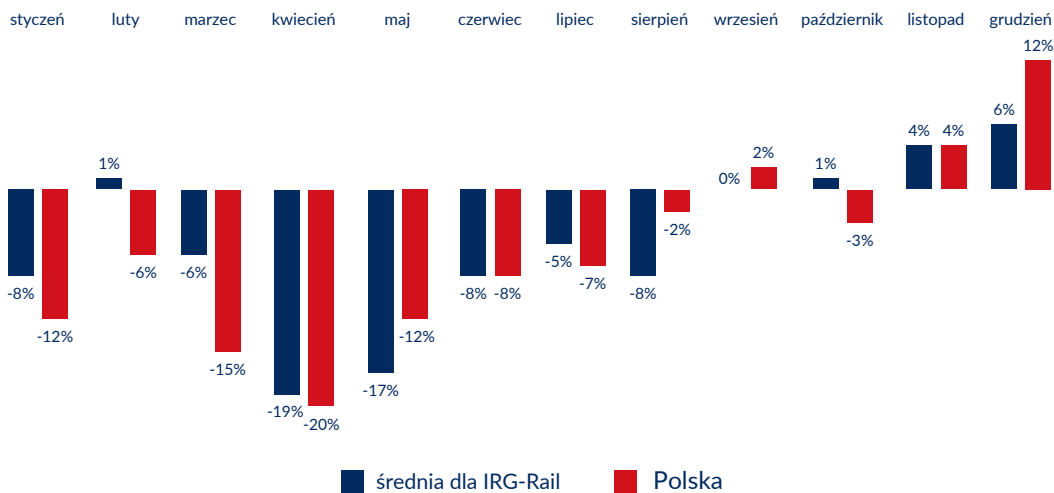
Rys. 63 Masa ładunków (w mln ton) przewożona w poszczególnych państwach w latach 2019-2020
Źródło: Eurostat

spowodowało, że praca przewozowa na Łotwie gwałtownie spadła. Dodatkowo rosyjskie transporty przez Łotwę zmniejszyły się z powodu sankcji nałożonych na Rosję.

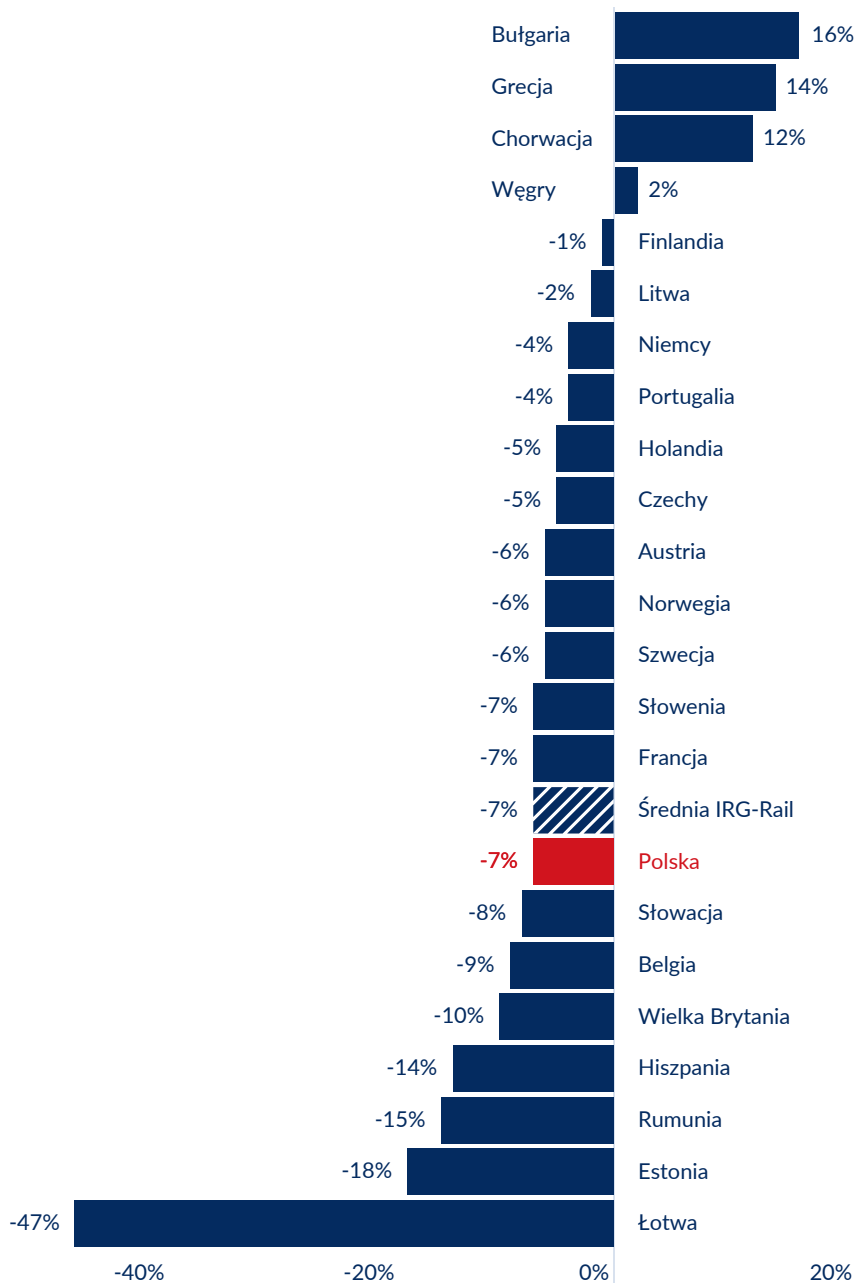
Spadek pracy przewozowej wynika z ograniczenia usług przewozowych podczas pandemii, a także z ograniczeń w wymianie handlowej między niektórymi krajami, zwłaszcza w II kwartale 2020 r. Na całym świecie międzynarodowy łańcuch dostaw został zakłócony z powodu wstrzymania produkcji i wydobywania surowców. Szczególnie dotyczyło to towarów importowanych drogą morską z Chin. Wstrzymanie wymiany handlowej miało istotny wpływ na transport kolejowy.

Chociaż w większości krajów nastąpiły spadki w wielkości wykonanej pracy przewozowej w transporcie towarowym, w kilku państwach (Bułgaria, Grecja, Chorwacja i Węgry) odnotowano wzrost liczony rok do roku.

Wzrost pracy przewozowej w Chorwacji wynika przede wszystkim z realizowanego przez ten kraj tranzytu zbóż z Węgier do Włoch. Dodatkowo do chorwackich portów przewożone były również drogą kolejową kontenery eksportowane z Węgier. Na rynku węgierskim ponadto funkcjonowanie rozpoczęły cztery nowe przedsiębiorstwa kolejowe, które zajmują się głównie transportem międzynarodowym. Wzrost w Grecji można również wytłumaczyć nowym przewoźnikiem kolejowym, który rozpoczął działalność w 2018 r. i od tego czasu stopniowo zwiększał realizowane przez siebie przewozy.



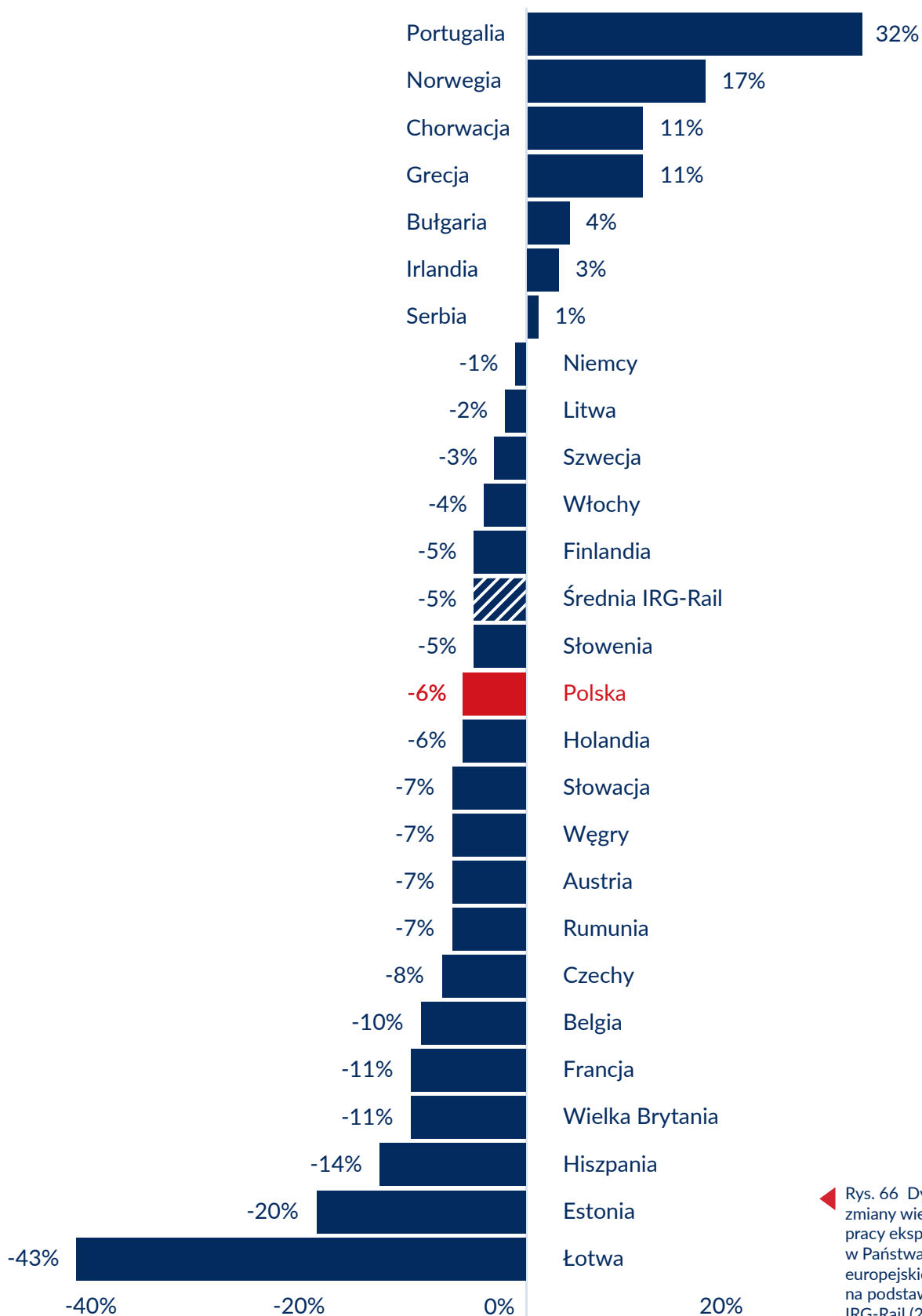
Rys. 64 Dynamika zmian wielkości pracy przewozowej wykonanej w kolejowym transporcie towarów w poszczególnych miesiącach 2020 r. w porównaniu do 2019 r. – średnia dla IRG-Rail i dla Polski



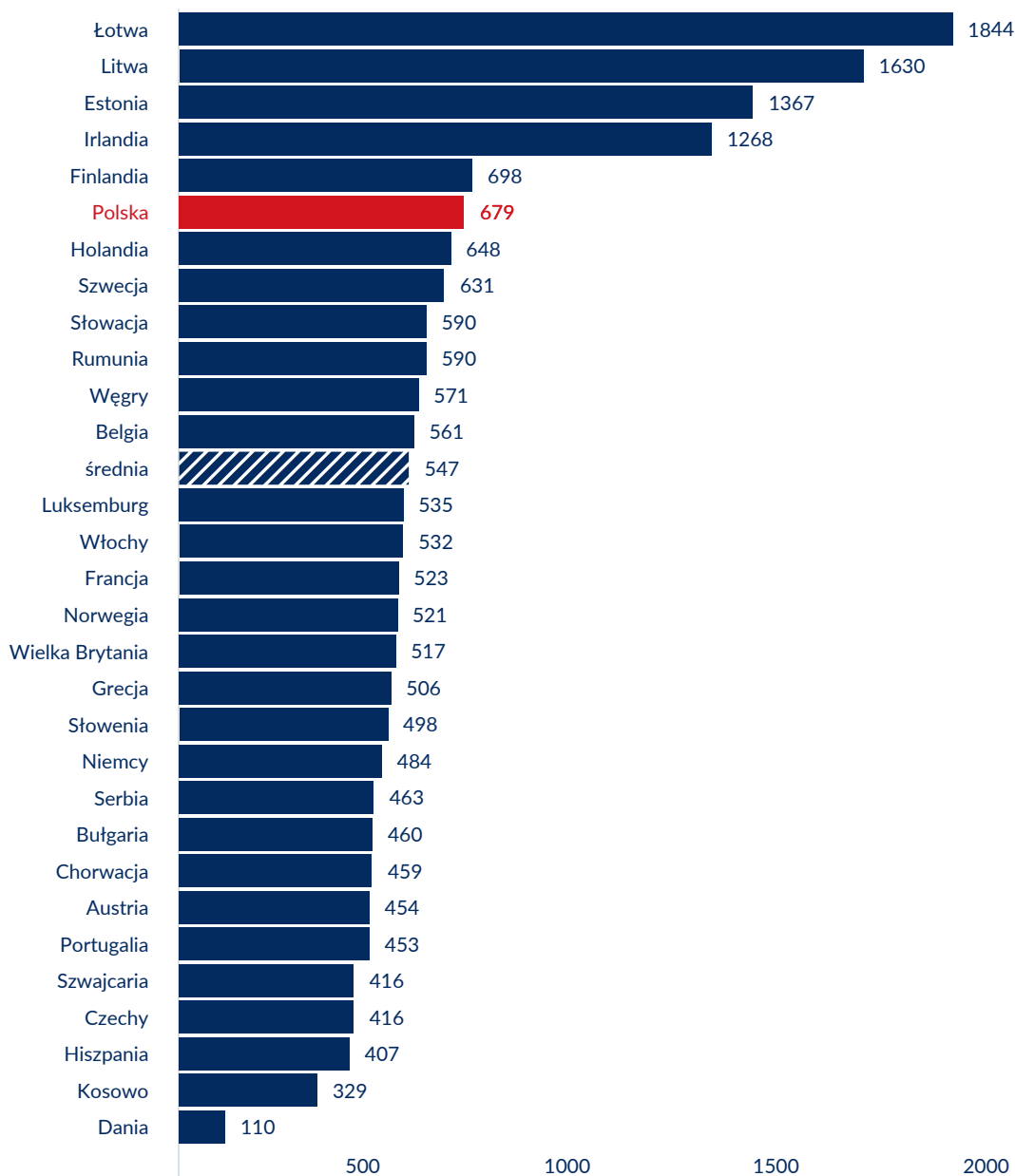
Rys. 65 Dynamika zmiany wielkości pracy przewozowej w państwach europejskich na podstawie danych IRG-Rail (2020/2019)

Praca eksploatacyjna w kolejowym transporcie towarowym wśród 26 państw zrzeszonych w IRG-Rail spadła średnio o 5%. W Polsce

wykonano o 5,9% mniejszą pracę eksploatacyjną (spadek z 82,3 mln pociągokilometrów w 2019 r. do 77,5 mln pociągokilometrów w 2020 r.).



Rys. 66 Dynamika zmiany wielkości pracy eksploatacyjnej w Państwach europejskich na podstawie danych IRG-Rail (2020/2019)



Rys. 67 Wskaźnik ładowności pociągu w wybranych państwach w 2019 r. (ton na pociąg)

Dane dotyczące wskaźnika ładowności pociągów wyliczone zostały dla 2019 r., a więc ostatniego okresu sprawozdawczego, który miał miejsce przed globalną pandemią koronawirusa. Wskaźnik ładowności pociągu wyliczony został dla każdego z krajów jako iloraz wykonanej pracy przewozowej w tono-km i wykonanej pracy eksploatacyjnej w poc-km. Wynik oznacza średnią masę netto pociągu i pozwala porównać, z jakimi średnimi obciążeniami realizowane są przewozy w Europie. W 2019 r. podobnie jak w latach

wcześniejszych państwa bałtyckie: Łotwa, Litwa i Estonia wyraźnie wykazywały najwyższy współczynnik obciążenia – 1 844 ton na pociąg na Łotwie, 1 630 ton na pociąg na Litwie i 1 367 ton na pociąg w Estonii. W Polsce średnia ładowność pociągu wynosiła w 2019 r. 679 ton (o 1 tonę więcej niż w 2018 r.). Średnia europejska w tym zakresie to 547 ton (spadek o 3 tony w stosunku do 2018 r.). Podobnie jak w 2018 r. najmniej obciążone pociągi uruchamiane są w Danii – średnio 110 ton na pociąg.



3

Przewozy intermodalne w Polsce

3.1 Przewozy intermodalne

W 2020 r. cały sektor transportu w Polsce znalazł się w trudnej sytuacji spowodowanej pandemią koronawirusa. Obawy dotyczyły także dalszego rozwoju segmentu przewozów intermodalnych. Sytuacja na początku 2020 r. nie dawała pewności czy uda się utrzymać dobrą koniunkturę na linii Azja – Europa. W szczególności kiedy doszło do zamknięcia znacznej części gospodarki chińskiej, wstrzymana została

produkcja w wielu fabrykach, a transport morski i lądowy z braku towaru nie realizowały przewozów do Europy. Wiosenny lockdown spowolnił prace w portach. Popyt na przewozy przewyższył podaż dostępnych kontenerów. Sytuacja dość szybko jednak wróciła do normy. Towary skonteneryzowane, wśród nich środki ochrony przeciwko zakażeniom oraz higieny osobistej, zaczęły masowo napływać

▼ Tab. 31 Wykaz przewoźników realizujących kolejowe przewozy intermodalne w latach 2011 – 2020

przewoźnik	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
PKP Cargo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
PKP LHS	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
DB Cargo Polska	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CTL Rail			■	■	■					
CTL Logistics	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CTL Express	■	■								
Alza Cargo									■	■
Captrain Polska			■		■	■	■	■	■	■
Cargo Master										■
CD Cargo Poland						■	■	■	■	■
Ecco Rail			■	■	■	■	■	■	■	■
EP Cargo										■
Eurasian Railway Carrier								■	■	■
Eurotrans				■	■	■	■	■	■	■
Freightliner PL				■	■	■	■			■
Inter Cargo								■		
Karpel				■			■	■	■	■
Kolej Bałtycka							■			
Lotos Kolej	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
LTE Polska							■	■	■	■
Majkoltrans		■					■	■		
Metrans Polonia				■	■	■	■	■	■	■
Orion Rail Logistics										■
PCC Intermodal							■	■	■	■
Pol-Miedź Trans							■	■		
Rail Cargo Carrier									■	■
Rail Polska		■	■	■	■	■	■	■	■	■
STK	■	■	■			■		■	■	
Transchem								■	■	
ZIK Sandomierz								■	■	■

do Europy. Transport intermodalny w 2020 r. rósł systematycznie, na co wpływ miało również zwiększenie znaczenia rynku e-commerce. Zamknięcie sklepów i centrów handlowych spowodowało, że rosła popularność zakupów przez internet, w tym portali zajmujących się wysyłką paczek z Chin bezpośrednio do odbiorców indywidualnych. Z danych zebranych przez UTK wynika, że przewozy intermodalne w 2020 r. rozwijały się dynamicznie i charakteryzowały się wzrostem wszystkich parametrów w stosunku do wyników z 2019 r. Sytuacja w 2020 r. pokazała, że pomimo niespodziewanego kryzysu na globalnym rynku wywołanego pandemią koronawirusa transport intermodalny ma przed sobą przyszłość i należy go rozwijać.

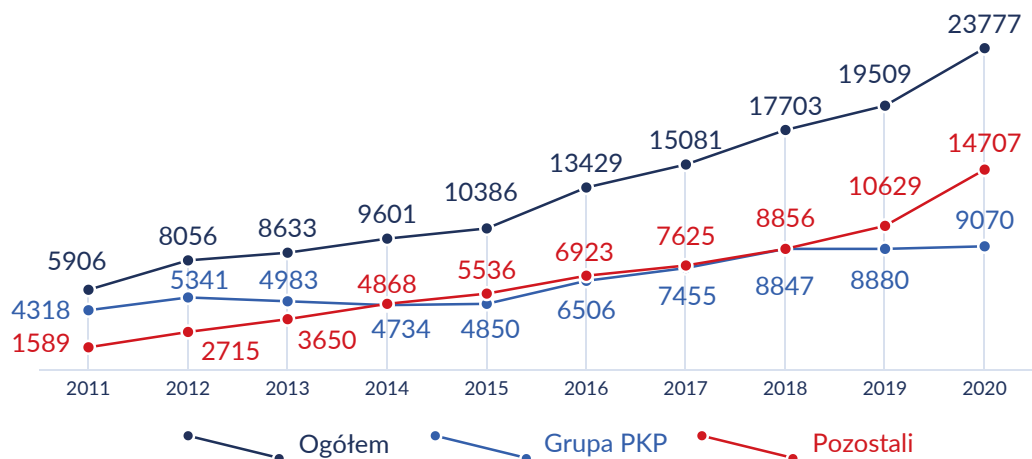
W 2020 r. przewozy intermodalne realizowane były przez 22 podmioty, a w 2019 r. było ich 20. Na tle ogółu spółek świadczących przewozy towarowe nie jest to wiele, jednak należy zauważyć, że jeszcze w 2016 r. było to jedynie 13 podmiotów, a w 2013 r. 10.

Rynek przewozów intermodalnych stwarza duże możliwości rozwoju, co powoduje zainteresowanie wejściem na ten rynek nowych podmiotów. Przedsiębiorcy uzyskując licencję przewoźnika kolejowego kierują się dążeniem do uniezależnienia się w łańcuchu dostaw od przewoźników i pośredników. W ostatnich latach na rynku przewozów intermodalnych następuje wzrost znaczenia podmiotów o mniejszym udziale w rynku. Rywalizacja pomiędzy przewoźnikami intermodalnymi stwarza konieczność przygotowania przez wszystkie podmioty konkurencyjnych ofert odpowiadających na potrzeby zlecających. Sytuacja ta wpływa na rozszerzenie oferty i bieżące dopasowanie jej pod kątem potrzeb klienta.

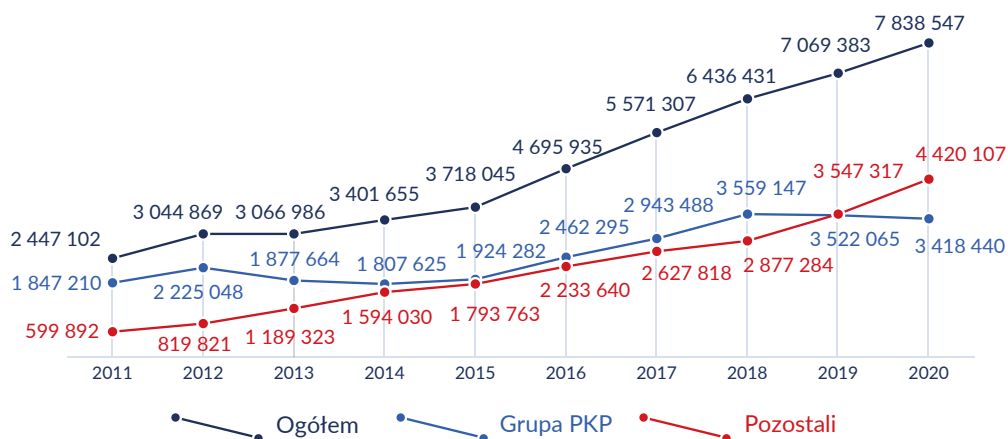
W 2020 r. w transporcie intermodalnym przewieziono blisko 23,8 mln ton ładunków, podczas gdy w 2019 r. było to ok. 19,5 mln ton. Oznacza to wzrost o 4,3 mln ton (ok. 21,9%). Tym samym udział przewozów intermodalnych w rynku przewozów kolejowych mierzony masą przewiezionych ładunków osiągnął poziom 10,7% i był wyższy o 2,4 pkt procentowego niż w 2019 r.

Praca przewozowa wykonana przy przewozie ładunków intermodalnych kształtowała się na poziomie ponad 7,8 mld tono-km. Porównując to z 2019 r. odnotowano wzrost o ponad 0,7 mld tono-km (10,9%). W 2020 r. udział przewozów intermodalnych w rynku przewozów kolejowych mierzony wykonaną pracą przewozową osiągnął poziom ponad 15% i był wyższy o ok. 2,4 pkt procentowego niż w roku poprzednim. Jest to najlepszy wynik odnotowany w historii kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce. W 2020 r. przewoźnicy kolejowi przetransportowali rekordową liczbę jednostek ładunkowych. Po raz pierwszy w historii rynek osiągnął poziom 1 663 tys. sztuk jednostek, z czego 1 591 tys. były to kontenery. W porównaniu z 2019 r. liczba przetransportowanych jednostek wzrosła o ok. 19,3%. W 2020 r. przewieziono kolejną 2 672 tys. TEU, co stanowiło wzrost o ponad 25% w porównaniu do 2019 r.

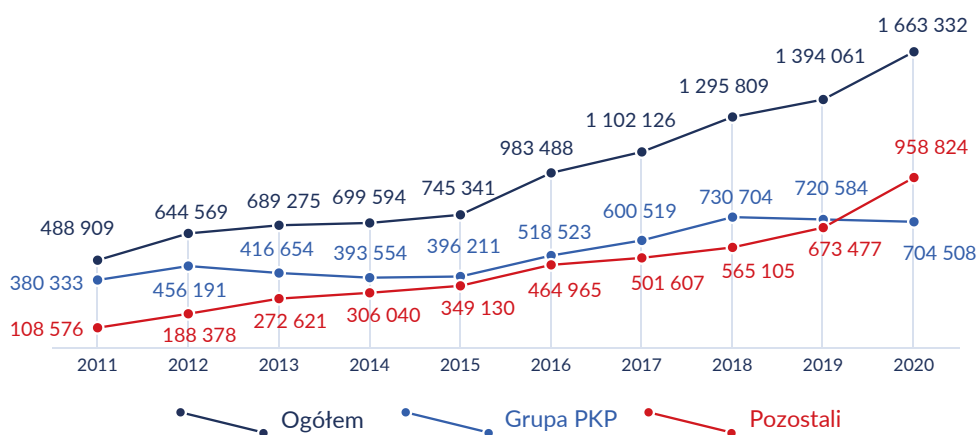
Przewoźnikiem, który w 2020 r. przewiózł największą masę towarów w ramach transportu intermodalnego oraz wykonał największą pracę przewozową w tym zakresie, był PKP Cargo. Udział w rynku tego przewoźnika wyniósł odpowiednio 35,9% wg przewiezionej masy i 42,7% wg wykonanej pracy przewozowej. Z roku na rok rośnie znaczenie innych spółek na rynku intermodalnym. Istotny udział wśród pozostałych przewoźników pod względem przewiezionej masy



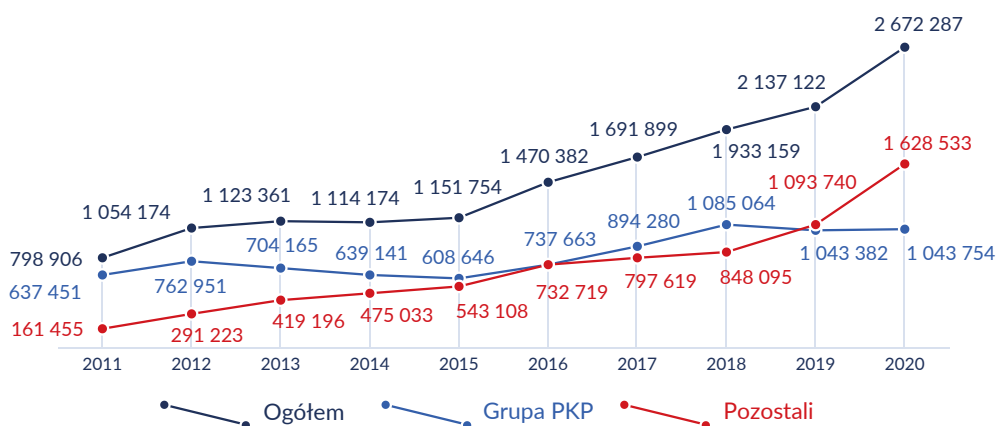
◀ Rys. 68 Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2011 – 2020 (w tys. ton)



Rys. 69 Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2011 – 2020 (w tys. tono-km)



Rys. 70 Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2011 – 2020 (w tys. sztuk)

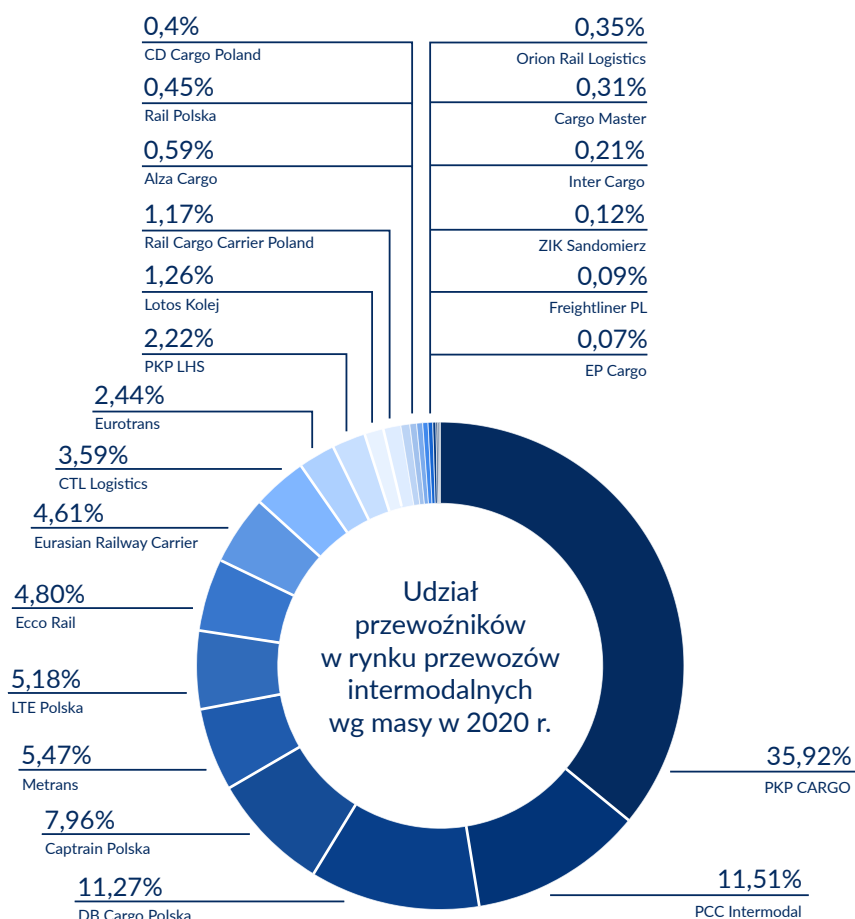


Rys. 71 Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2011 – 2020 (w tys. TEU)

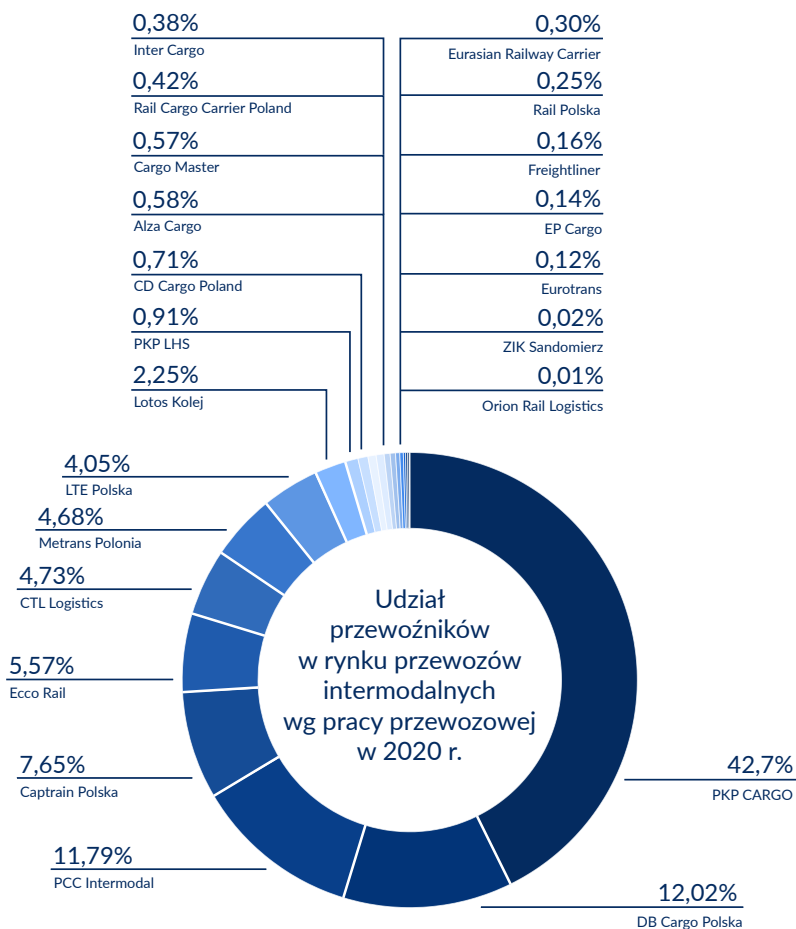
w transporcie intermodalnym w 2020 r. odnotowały: PCC Intermodal, DB Cargo Polska, Captrain Polska i Metrans Polonia. Ich łączny udział w rynku, biorąc pod uwagę przewiezioną masę, wyniósł ok. 36,3%. W 2020 r. w stosunku do roku poprzedniego zauważalny był wzrost udziału w rynku u trzech spółek: PCC Intermodal, DB Cargo Polska oraz Metrans Polonia. W przypadku PCC Intermodal i Metrans Polonia działalność ukierunkowana była na segment przewozów intermodalnych, a podmioty te łączyły z powodzeniem

działalność przewoźnika kolejowego i operatora logistycznego. Z kolei spółka Captrain Polska, która zajmowała czwarte miejsce w rynku pod względem udziału w przewiezionej masie, odnotowała w stosunku do 2019 r. spadek z 13,4% do 8,0%.

Sześć spółek, z których każda posiadała przynajmniej 5% udział w rynku wg masy towarów przewiezionych w transporcie intermodalnym, łącznie posiadało ponad ⅓ rynku.

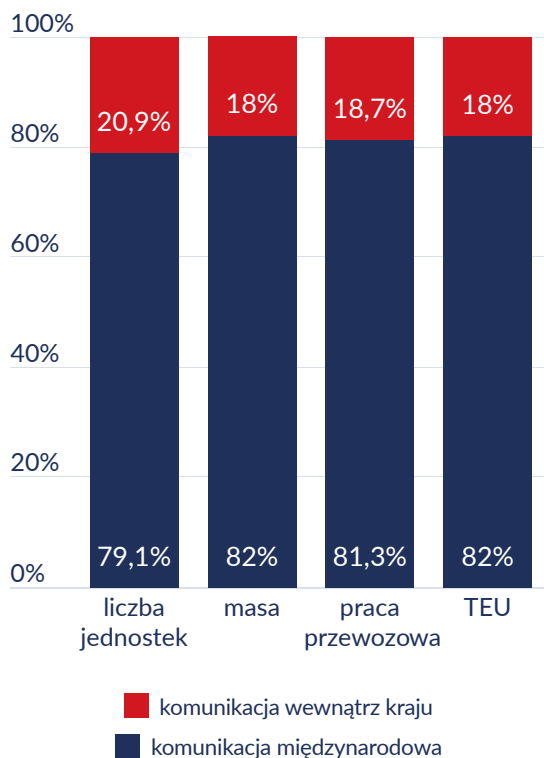


Rys. 72 Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych wg masy w 2020 r.

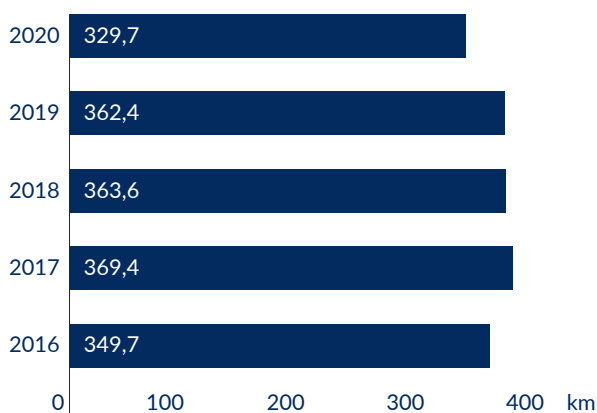


Rys. 73 Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych wg pracy przewozowej w 2020 r.

▼ Rys. 74 Udział przewozów w komunikacji międzynarodowej w transporcie intermodalnym w 2020 r.



▼ Rys. 75 Średnia odległość w przewozach intermodalnych w latach 2016 – 2020 (w km)



Udział przewozów krajowych w przewozach intermodalnych od lat pozostaje na niskim poziomie. Wg wykonanej pracy przewozowej transport krajowy wyniósł jedynie 18,7%, natomiast pozostałe 81,3% stanowiła praca przewozowa w komunikacji międzynarodowej (import, eksport i tranzyt). Przewieziona masa w komunikacji krajowej stanowiła w 2020 r. 18,0%, a za pozostałe 82,0% odpowiadała komunikacja międzynarodowa. Według liczby transportowanych jednostek import stanowił 35,4%, eksport 26,8%, a tranzyt 16,9% (łącznie to blisko 79,1%). Udział komunikacji krajowej wyniósł ok. 20,9%.

W latach 2016-2020 średnie odległości dla przewozów intermodalnych kształtowały się na poziomie od 330 do 369 km. W 2020 r. średnia odległość w przewozach intermodalnych spadła do 330 km w stosunku do 362 km w 2019 r. Spadek ten nie jest zjawiskiem negatywnym – oznacza, że realizacja transportu kontenerów na krótszych odcinkach jest w dalszym ciągu opłacalna. Warto zauważyć, że w 2020 r. zwiększyły się wolumeny przewozów u podmiotów realizujących transport na krótkich dystansach. W przewozach intermodalnych sprawne połączenia kolejowe powinny uzupełniać się z ofertą transportu drogowego. Kolej ze względu na predyspozycje oraz potencjał przewozowy powinna być wiodącym środkiem transportu w przewozach dalekobieżnych. Rentowność przewozów z wykorzystaniem kolei wzrasta wraz z odległością.

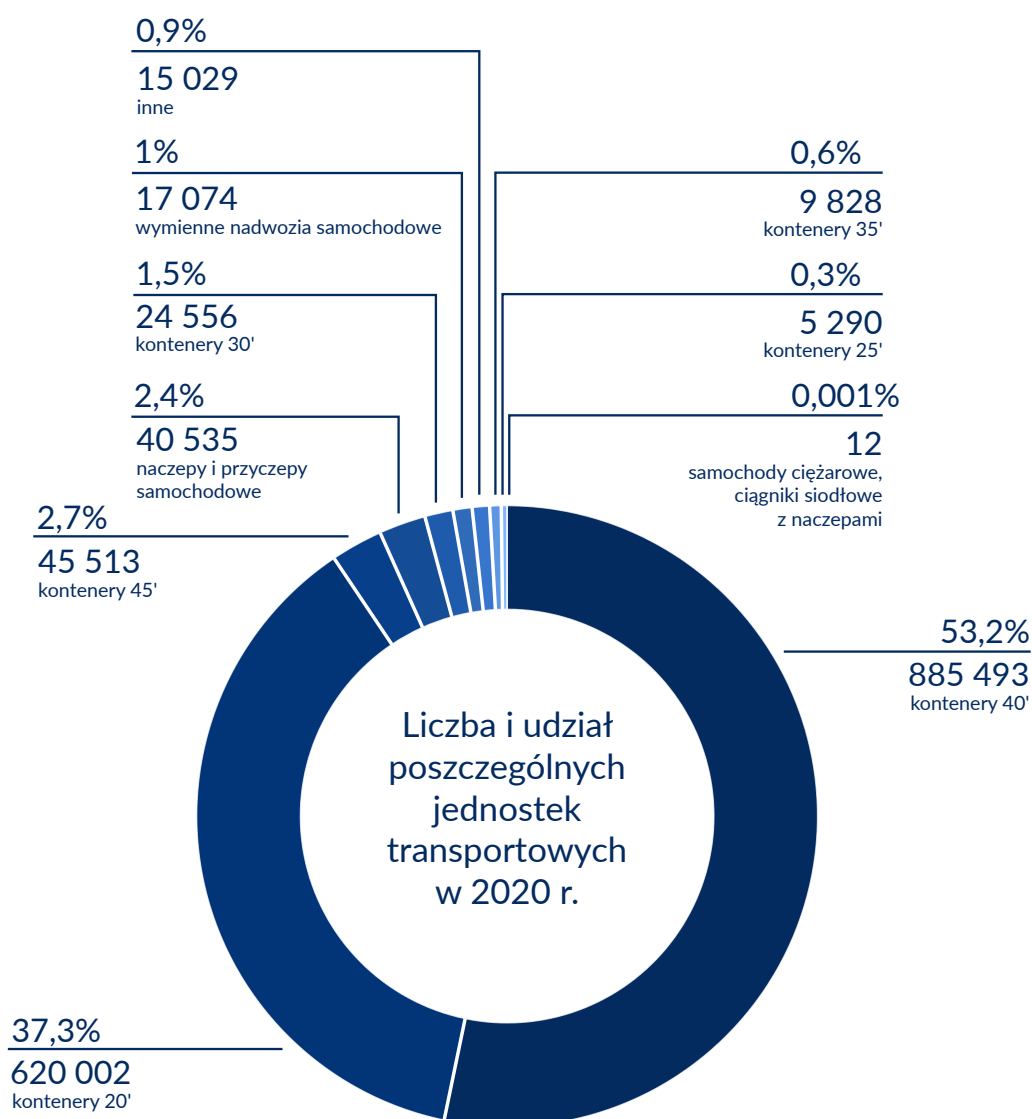
W transporcie intermodalnym przewozi się głównie kontenery. Ich udział w ogólnej liczbie jednostek na koniec 2020 r. wyniósł 95,6%. Najwięcej przewożono jednostek 20- i 40-stopowych, które stanowiły odpowiednio 37,3% i 53,2% ogólnej liczby. Udział pozostałych kontenerów wyniósł odpowiednio: 25-stopowych – 0,3%, 30-stopowych – 1,5%, 35-stopowych – 0,6% i 45-stopowych – 2,7%. Naczepy i przyczepy samochodowe stanowiły 2,4% wykorzystywanych jednostek, a wymienne nadwozia samochodowe 1%. Udział samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych z naczepami był marginalny i stanowił jedynie 0,001%.

Kolejowe przewozy intermodalne ze względu na predyspozycje i potencjał przewozowy powinny systematycznie się rozwijać. Dlatego istotne jest zapewnienie odpowiednich warunków do realizacji usług m.in. odpowiedniej przepustowości sieci kolejowej i umożliwienie realizacji szybkich połączeń. Należy pamiętać, że dla klientów czas dostawy jest silnie skorelowany z kosztem realizacji procesu przewozu. Czas realizacji usługi i związane z tym opłaty są czynnikami wpływającymi na podejmowanie decyzji biznesowych i wybór danego środka przewozowego.

Ważną rolę odgrywają porty morskie, dlatego istotna jest odpowiednia dostępność do nich. Należy zapewnić przepustowość linii kolejowych z i do portów.

Linie kolejowe powinny także umożliwiać swobodny przejazd z odpowiednią prędkością handlową. Dzięki zapewnieniu płynnego i sprawnego transportu towarów w relacji północ-południe polskie porty powinny być bardziej otwarte na rynki w Czechach i Słowacji.

Istotnym elementem wpływającym na efektywność przewozów intermodalnych jest również zapewnienie odpowiednich parametrów infrastruktury przeładunkowej. Terminale intermodalne jako element systemu logistycznego pod względem lokalizacyjnym i technicznym powinny być optymalnie projektowane i lokalizowane. Ważne jest zapewnienie właściwej dostępności do terminali, nie tylko dla transportu drogowego, ale też dla kolei.



◀ Rys. 76 Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych wg masy w 2020 r.

3.2 Przetładunki kontenerów w portach w Europie

W 2020 r. w 15 największych portach Europy przetładowanych zostało ok. 76,8 mln TEU. Rynek zanotował niewielki, ok. 3% spadek przetładunków w stosunku do 2019 r. Niemal wszystkie najważniejsze porty Europy notowały spadki przetładunków w pierwszym półroczu zeszłego roku. Na początku pandemii w przewozach z wykorzystaniem portów odnotowano spowolnienie w handlu międzynarodowym. Ograniczenia w produkcji w Chinach obejmujące wiele sektorów przemysłu, przy jednoczesnym wstrzymaniu operacji statków z i do chińskich portów miały niewątpliwie wpływ na roczne wyniki poszczególnych portów. W drugim półroczu 2020 r. porty stopniowo odbudowywały swoją pozycję

w przetładunkach. W rankingu największych portów w Europie pierwsze osiem pozycji pozostaje bez zmian w stosunku do 2019 r. Na 9. miejscu uplasował się port Gioia Tauro, który awansował z 13. pozycji w 2019 r. (wzrost przetładunków o ok. 27% rok do roku). Główną przyczyną takiego stanu rzeczy było przejęcie udziałów w porcie przez Terminal Investment Limited (TiL). Skutkiem czego wzrosło wykorzystanie portu przez jednego z największych armatorów świata MSC. Większość portów zachowała pozycje osiągnięte w 2019 r. Dwa największe porty morza bałtyckiego: St. Petersburg oraz DCT pozostały na tych samych miejscach co w 2019 r. – zajęły pozycję 14. i 15.

▼ Tab. 32 Przetładunki kontenerów w 15 największych portach Europy (w mln TEU)

pozycja	port	lokalizacja	przetładunek w mln TEU			pozycja w 2019 roku
			2018	2019	2020	
1	Rotterdam	Holandia	14,5	14,8	14,4	1
2	Antwerpia	Belgia	11,1	11,9	12,0	2
3	Hamburg	Niemcy	8,7	9,3	8,5	3
4	Pireus	Grecja	4,9	5,7	5,4	4
5	Valencia	Hiszpania	5,1	5,4	5,4	5
6	Algeciras	Hiszpania	4,8	5,1	5,1	6
7	Bremerhaven	Niemcy	5,5	4,9	4,8	7
8	Felixstowe	Wielka Brytania	4,2	3,8	3,8	8
9	Gioia Tauro	Włochy	2,3	2,5	3,2	13
10	Barcelona	Hiszpania	bd.	3,3	3,0	9
11	Le Havre	Francja	2,9	2,8	2,4	10
12	Marsaxlokk	Malta	3,3	2,7	2,4	11
13	Genoa	Włochy	2,6	2,6	2,4	12
14	St. Petersburg	Rosja	bd.	2,2	2,1	14
15	Gdańsk	Polska	1,9	2,1	1,9	15

3.3 Terminale i relacje intermodalne w Polsce

W 2020 r. na rynku w Polsce funkcjonowało 40 terminali intermodalnych. Ich łączna powierzchnia składowania wyniosła 197 499 TEU, a deklarowana przepustowość ponad 9,2 mln TEU. Największym terminalem w Polsce był terminal DCT w Gdańsku, którego roczna przepustowość stanowiła ponad

$\frac{1}{3}$ wartości całego potencjału wszystkich terminali. Jest on częścią globalnych łańcuchów dostaw obsługujących największe kontenerowce. W 2020 r. na rynku pojawił się nowy terminal przeładunkowy zlokalizowany w Łapach w województwie podlaskim. W 2020 r. we wszystkich polskich portach przeładowano

nazwa i miejsce położenia	powierzchnia całkowita terminalu [ha]	powierzchnia składowa [TEU]	roczna przepustowość [TEU]
Adampol - Małaszewicze	3	10 000	140 000
Agrostop Małaszewicze	6	10 000	100 000
Andrex Logistics - Siemianówka	6	3 000	180 000
BCT-Bałtycki Terminal Kontenerowy - Gdynia	66,2	20 000	1 200 000
Brzeski Terminal Kontenerowy	10,5	5 000	108 000
Cargosped Terminal Braniewo	13,6	0	40 000
Centrum Logistyczne Kontrast Intermodal - Łapy	6,5	1050	54 750
CLIP Logistics - Swarzędz	10	4 500	135 000
DB Port Szczecin	12,7	3 500	150 000
Deepwater Container Terminal DCT Gdańsk	74	64 000	3 250 000
Erontrans Terminal Kontenerowy w Radomsku	1,2	1 400	18 000
Erontrans Terminal Kontenerowy w Strykowie	1,6	2 000	32 000
Europort - Małaszewicze Duże	13	1 300	80 000
Euroterminal Sławków	91	3 500	284 810
Port Gdański Eksploatacja - Gdańsk	5,7	4 000	20 000
Gdynia Container Terminal	19,6	12 500	636 000
Loconi Intermodal Terminal Kontenerowy Radomsko	6,4	2 500	100 000
Loconi Intermodal Terminal Kontenerowy Warszawa	8	2 000	100 000
Lubelski Terminal Kontenerowy - Drzewce	2,5	2 500	13 000
Metrans Terminal Dąbrowa Górnicza	16	1 400	233 600
Metrans Terminal Kontenerowy Pruszków	4,5	1 500	96 000
Ostsped Intermodal - Terminal Kontenerowy Szamotuły	2	1 200	100 000
OT Port Świnoujście	20	2 000	70 000
PCC Intermodal - PCC Brzeg Dolny	9	2 464	110 000
PCC Intermodal - Terminal Kolbuszowa	1	400	16 000
PCC Intermodal - Terminal PCC Gliwice	5	2 900	150 000
PCC Intermodal - Terminal PCC Kutno	11	4 000	250 000
PKP CARGO Centrum Logistyczne Medyka - Żurawica	2	60	43 800
PKP Cargo Connect - Terminal Kontenerowy - Gliwice	6,5	1 800	128 000
PKP Cargo Connect - Terminal Kontenerowy - Poznań Franowo	2,1	1 000	40 000
PKP Cargo Connect - Terminal Kontenerowy Warszawa	6,8	3 000	100 000
PKP Centrum Logistyczne Małaszewicze	14,1	2 000	223 830
Rail Hub Terminal Gądkki - Metrans Polonia	32	1 500	385 400
Rail Terminal Rzepin	1,6	500	40 000
Schavemaker Kąty Wrocławskie	6,5	3 800	300 000
Spedcont -Terminal Kontenerowy Łódź Olechów	9,2	6 000	80 000
Terminal Centrostal Łódź	6,2	6 000	72 000
Terminal kontenerowy Siechnice - Baltic Rail	1	1 445	15 000
Terminal Kontenerowy Włosienica - Baltic Rail	10	780	50 000
Terminal w Ełku - Nelport	5,8	1 000	6 800
RAZEM	529,8	197 499	9 151 990

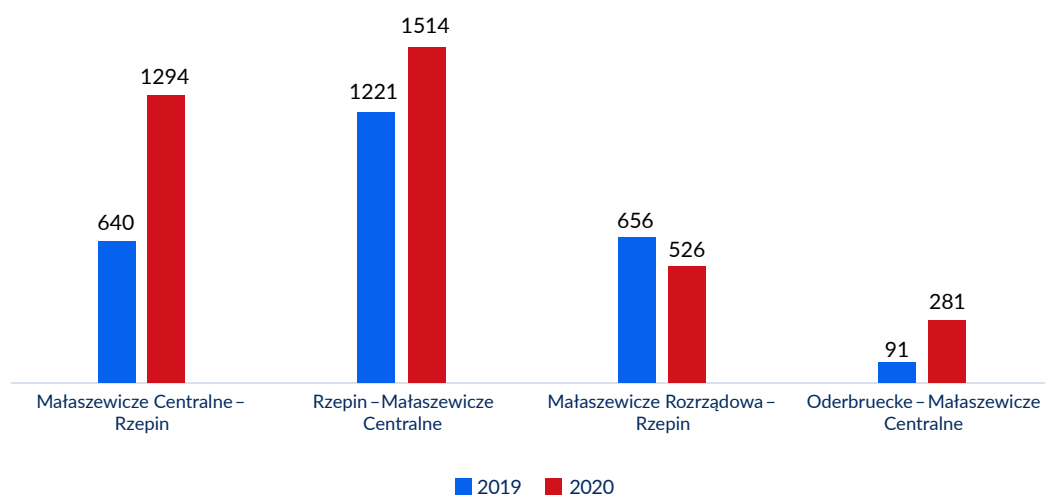
Tab. 33
Terminale intermodalne zlokalizowane w Polsce w 2020 r.



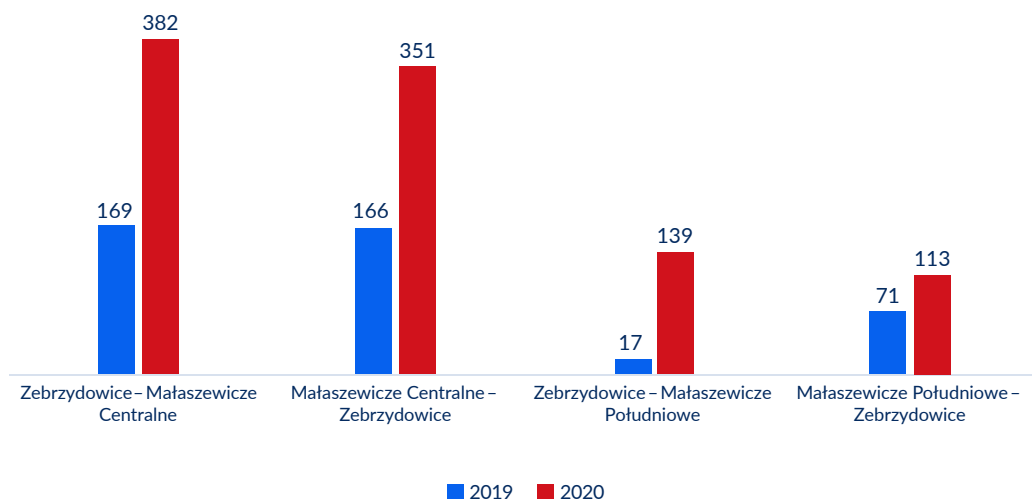
◀ Rys. 79 Główne połączenia intermodalne uruchamiane z Portu Gdynia

Dane za 2020 r. w porównaniu z rokiem ubiegłym wskazują na rosnące znaczenie połączeń na trasach ze wschodniej granicy, zarówno w połączeniach tranzytowych przez niemiecką granicę, jak i czeską.

Realizacja tras wschód – południe to także możliwości wykorzystania sieci połączeń nie tylko do Czech, ale także m.in. Węgier, czy Włoch.



◀ Rys. 80 Realizacja tras w kierunku wschód – zachód w latach 2019-2020



Rys. 81 Realizacja tras w kierunku wschód - południe w latach 2019 - 2020

W 2020 r. stacje Małaszewicze Centralne, Południowe oraz Rozrządowa były punktami początkowymi dla 7,1 tys. pociągów intermodalnych, zaś dla 7 tys. pociągów oznaczały stację końcową. Dla 2,5 tys. pociągów były to relacje graniczne Małaszewicze - Brest, a dla 2,7 tys. pociągów trasa Brest - Małaszewicze. Pociągi tranzytowe realizowały transport do takich ośrodków jak m.in.: Duisburg, Bremenhaven, Hamburg w Niemczech, Tilburg w Holandii oraz Ostrava w Czechach. Część pociągów realizuje połączenia także do innych państw np. Węgier czy Włoch.

Średnia odległość między Rzepinem a Małaszewiczami w transporcie kolejną wynosiła 652 km, zaś w przypadku tras z Małaszewicz do/z Zebrzydowic było to 537 km. W relacji Zebrzydowice - Małaszewicze średnia wartość uzyskana z prędkości handlowych wynosiła 31 km/h, należy przy tym pamiętać, że jest ona średnią zarówno dla relacji liczących 515 km, jak i 613 km, co wynika z trasowania pociągów po różnych liniach kolejowych w rozkładzie jazdy. W przypadku pociągów trasowanych z Małaszewicz do Rzepina średnia prędkość to blisko 33 km/h. W przypadku trasy tranzytowej do Niemiec odległość pokonywana przez przewoźników waha się od 636 km do 884 km.

W obrębie granicy polsko - białoruskiej, część pociągów, oprócz tych trasowanych do stacji Małaszewicze, kierowana jest do stacji Kobylany, gdzie znajdują się ważne punkty przeładunkowe. Umożliwiają one przeładunek na styku dwóch systemów kolejowych, czyli zachodnioeuropejskiego wykorzystującego tor o rozstawie 1435 mm i wschodnioeuropejskiego korzystającego z torów o szerokości 1520 mm.

Rejon przeładunkowy Małaszewicze, jako jeden z najważniejszych w zakresie transportu kolejowego

między krajami azjatyckimi a Europą, objęty jest licznymi projektami, których celem jest usprawnienie procesów sterowania ruchem kolejowym i zwiększenie parametrów prędkości. Jest to o tyle istotne, że ponad 23% pociągów trasowanych na symbolach TC/TD, uznawanych za intermodalne to pociągi w relacjach z/do stacji Małaszewicze Centralne, Małaszewicze Południowe, Małaszewicze Rozrządowa. Dane z terminali w Małaszewiczach za 2020 r. wskazują na bardzo duży potencjał rozwoju kolejowych przewozów z wykorzystaniem tego obszaru. Należy zaznaczyć, że rejon przeładunkowy Małaszewicze jest obszarem, który w ciągu najbliższych lat dzięki prowadzonym inwestycjom ma zwiększyć swoje możliwości. Środki wydatkowane m.in. z funduszy w ramach projektów europejskich wpłyną na wzrost ogólnej wymiany handlowej w relacji Azja - Europa.

Rejon Małaszewicz jest kluczowy, ale w 2020 r. uruchamiane były również pociągi z wykorzystaniem innych przejść na granicy wschodniej. W ramach tranzytowego połączenia Nowego Jedwabnego Szlaku uruchomiono relacje ze stacji Braniewo. W 2020 r. wytrasowano 165 pociągów w relacjach pomiędzy Rzepinem/Oderbruecke a Braniewem.

W przypadku granicy z Niemcami kluczowym punktem granicznym jest stacja Rzepin/Oderbruecke. Przy wykorzystaniu na odcinku Polska - Niemcy lokomotyw wielosystemowych istnieje możliwość skrócenia czasu przejazdu związanego z procedurami zmiany pojazdu trakcyjnego.

Oprócz połączeń tranzytowych idea Nowego Jedwabnego Szlaku rozwijana jest w oparciu o terminale krajowe zlokalizowane między innymi w takich lokalizacjach jak: Łódź (Olechów), Gądki, Poznań, Stara Wieś k/Kutna.

3.4 Struktura taboru do przewozów intermodalnych

W 2020 r. przewoźnicy wprowadzili do eksploatacji 922 zupełnie nowe wagony platformy przystosowane do przewozu kontenerów. Zakup wagonów był możliwy dzięki wsparciu z funduszy unijnych nadzorowanym przez CUPT. Przewoźnicy kolejowi mogą również liczyć na szerokie wsparcie ze strony przedsiębiorstw zajmujących się dzierżawą oraz utrzymaniem taboru kolejowego.

Aktywność przewoźników w zakresie transportu intermodalnego ma odzwierciedlenie w statystykach dotyczących struktury taboru kolejowego przystosowanego do przewozu kontenerów. W 2020 r. liczba wagonów platform posiadających trzpień mocujące wzrosła względem 2019 r. o ponad 1 000 pojazdów.

Czteroosiowe wagony platformy stanowią prawie 57% wszystkich przystosowanych do przewozu kontenerów. Względem 2019 r. wzrosła liczba wagonów sześciosiowych. Liczba najmniejszych wagonów dwuosiowych nie uległa zmianie. Prędkość wyższą niż 100 km/h może osiągać jedynie 23% wagonów platform.

▼ Tab. 34 Struktura pojazdów doczepnych w dyspozycji przewoźników pasażerskich normalnotorowych realizujących przewozy intermodalne w latach 2017 – 2020

pojazdy doczepne		2017	2018	2019	2020
wagon platformy		12 551	12 973	3 4531	13 239
do przewozu kontenerów		4 532	4 648	4 710	5 803
na osiach	K	298	298	298	298
	L	58	100	20	20
na wózkach	R	366	369	424	421
	S	3 810	3 881	3 968	5 064

Tabor intermodalny

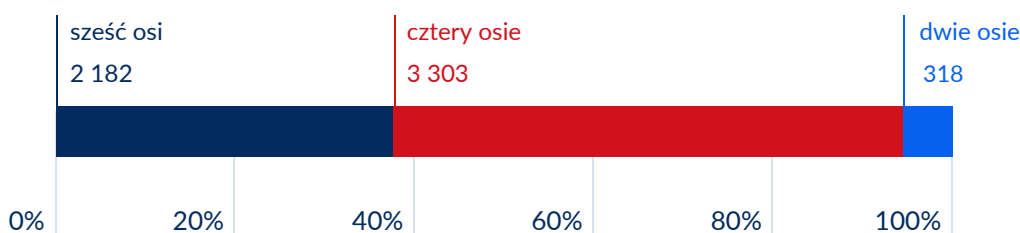
43,8%

wagonów platform przystosowanych jest do przewozu kontenerów

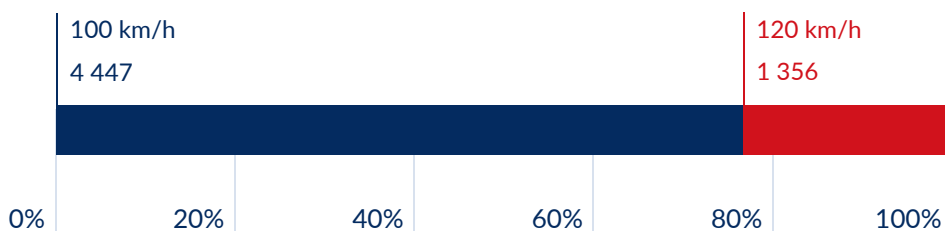
Rozwój transportu intermodalnego z wykorzystaniem środków transportu kolejowego zależy w głównej mierze od dostępności do infrastruktury oraz specjalistycznego taboru kolejowego umożliwiającego przewozy jednostek ładunkowych wykorzystywanych w tym procesie transportowym.

Wzmocnienie roli kolei w transporcie intermodalnym wymaga inwestycji po stronie zarządców infrastruktury oraz certyfikowanych przewoźników kolejowych.

W 2020 r. wszystkie nowe wagony platformy wprowadzone do eksploatacji przez polskich certyfikowanych przewoźników kolejowych zostały wyposażone w trzpień do mocowania kontenerów.



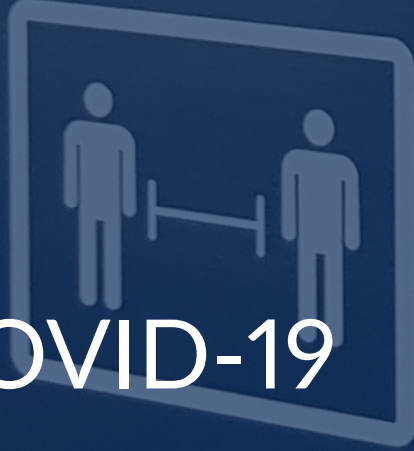
◀ Rys. 82 Długość wagonów platform przystosowanych do przewozu kontenerów w 2020 r.



◀ Rys. 83 Prędkość maksymalna wagonów platform przystosowanych do przewozu kontenerów w 2020 r.



SKM
szybka kolej miejska
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.



4

COVID-19

Pandemia koronawirusa miała wpływ na wszystkie aspekty życia, w sposób szczególny dotknęła i kolej. Danych za 2020 r. nie można analizować w oderwaniu od uwarunkowań spowodowanych ograniczeniami epidemicznymi. Lepszy obraz sytuacji może dać m.in. porównanie danych rok do roku z poszczególnych

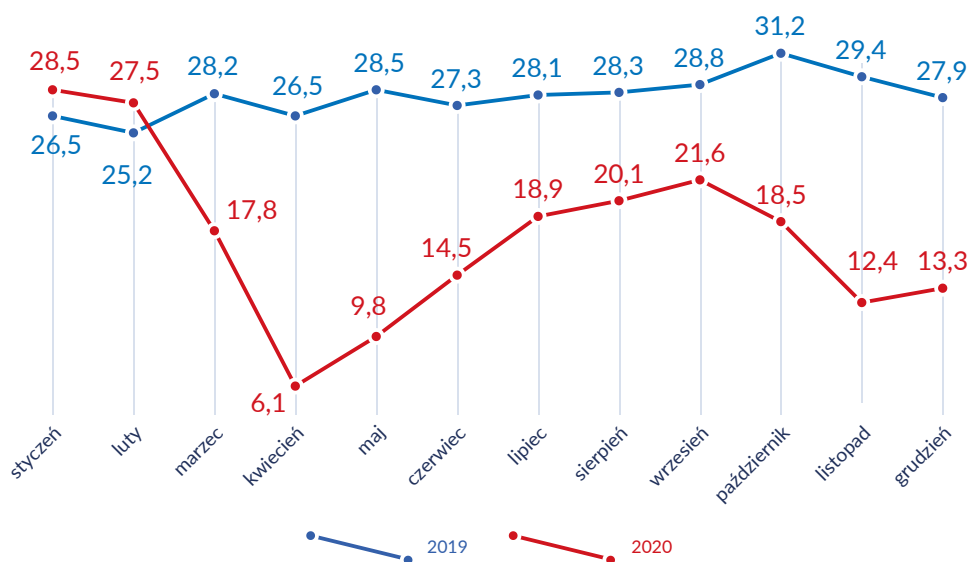
miesięcy. Odniesienia do sytuacji powodowanej przez COVID-19 pojawiają się we wszystkich rozdziałach opracowania. W części poświęconej pandemii zawarte zostały materiały dodatkowe, które do tej pory nie były publikowane w „Sprawozdaniu z funkcjonowania rynku kolejowego”.

4.1 Funkcjonowanie rynku przewozów pasażerskich w 2020 r.

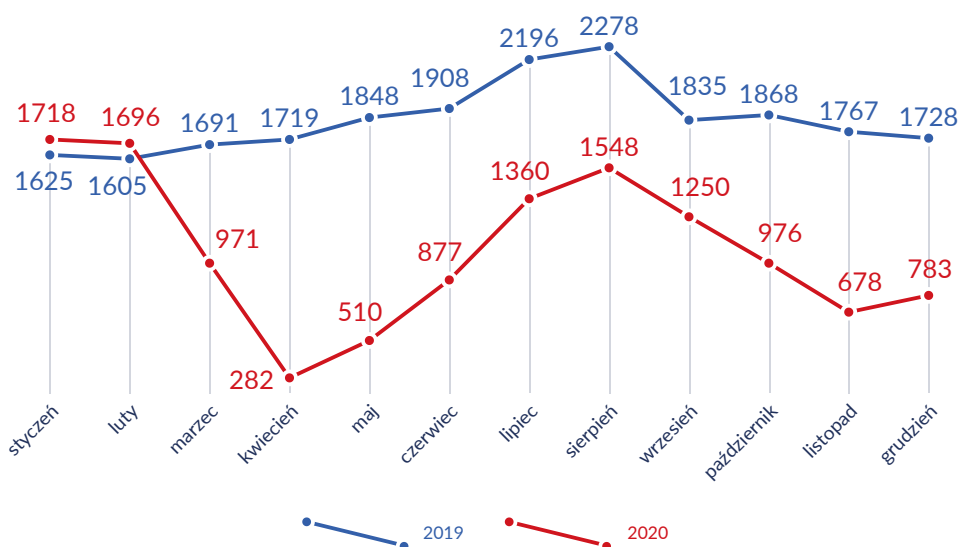
4.1.1 Podstawowe parametry rynku przewozów pasażerskich

W pierwszych dwóch miesiącach 2020 r. liczba pasażerów była wyższa niż w styczniu i lutym 2019 r. Spadek liczby podróżnych nastąpił w marcu, a najniższy poziom osiągnął w kwietniu.

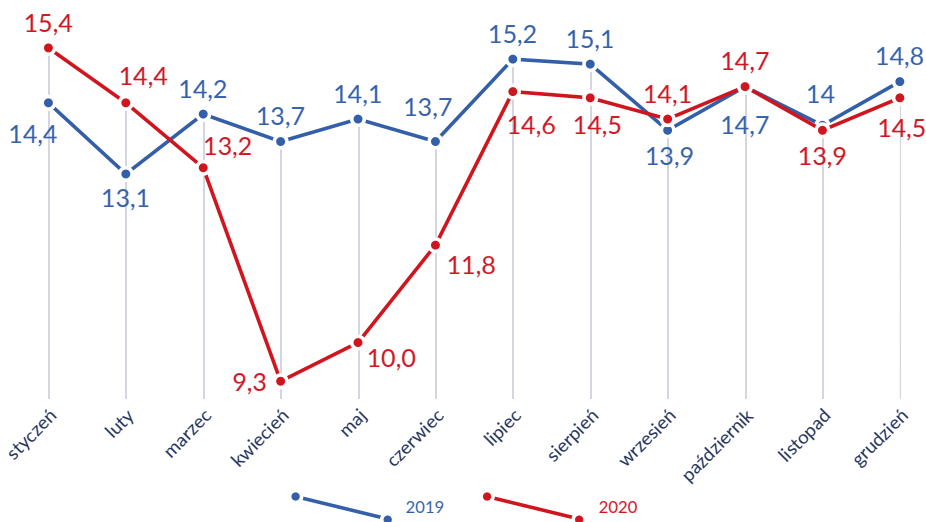
W kwietniu ze względu na obowiązujący stan pandemii liczba pasażerów w środkach publicznego transportu zbiorowego była ograniczona. Pociągami podróżowało niewiele ponad 6 mln pasażerów, co stanowiło ponad



◀ Rys. 84 Liczba pasażerów w latach 2019 – 2020 (w mln pasażerów)



◀ Rys. 85 Praca przewozowa w przewozach pasażerskich w latach 2019 – 2020 (w tys. pas-km)



Rys. 86 Praca eksploatacyjna w przewozach pasażerskich w latach 2019 – 2020 (w mln poc-km)

20 mln mniej niż przed rokiem. Wykonana praca eksploatacyjna kształtowała się na poziomie 9,3 mln poc-km (spadek o ok. 31,8% względem kwietnia 2019 r.).

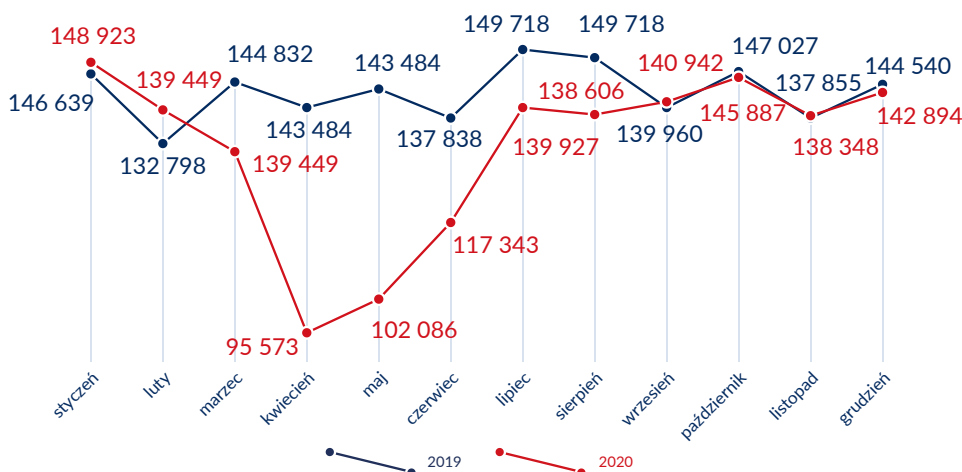
Wrzesień zakończył się najlepszymi wynikami przewozowymi od początku pandemii w Polsce. Wiele osób po okresie wakacji wróciło do korzystania z usług kolei w dojazdach do pracy i szkół. Wrzesień był miesiącem mniejszej intensywności epidemii koronawirusa, okresem, w którym pomiędzy pierwszą a drugą fazą pandemii rynek wrócił do względnej stabilności. We wrześniu szczególnie widoczny był powrót pasażerów korzystających z usług spółek realizujących przewozy o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym.

W październiku 2020 r. statystyki dotyczące zachorowań na koronawirusa wzrastały w stosunku do poprzedzającego miesiąca, co spowodowało, że wiele osób powróciło do świadczenia pracy w sposób zdalny. Wpłynęło to na spadek liczby pasażerów w porównaniu do września - pociągami podróżowało 18,5 mln osób, czyli 14% mniej. W listopadzie 2020 r. w stosunku do miesiąca poprzedzającego z usług kolei skorzystało jeszcze mniej podróżnych. Listopad zamknął się wynikiem 12,4 mln pasażerów, co stanowiło spadek o blisko 43% w stosunku do września, w którym odnotowano największą liczbę pasażerów od początku pandemii – 21,6 mln. W grudniu 2020 r. pociągi przewiozły 13,3 mln pasażerów.

4.1.2 Liczba uruchamianych pociągów pasażerskich

W 2020 r. nastąpił znaczny spadek liczby uruchamianych pociągów – w kwietniu było ich tylko 95,5 tys. zamiast planowanych pierwotnie około 150 tys.

Kolejne etapy „odmrażania” gospodarki oraz luzowanie obostrzeń w zakresie limitów przewozowych przyczyniły do poprawy sytuacji. W maju i czerwcu stopniowo



Rys. 87 Liczba uruchomionych pociągów pasażerskich w latach 2019 – 2020

uruchamiano więcej pociągów i następował powrót pasażerów na kolej. Kolejne miesiące, lipiec i sierpień, obejmujące okres wakacji, przyniosły dalsze wzrosty w liczbie uruchamianych tras. We wrześniu 2020 r. przewoźnicy uruchomili o blisko 1 tys. pociągów więcej niż w analogicznym okresie rok wcześniej. Wzrost dotyczył podróżnych korzystających z usług przewoźników

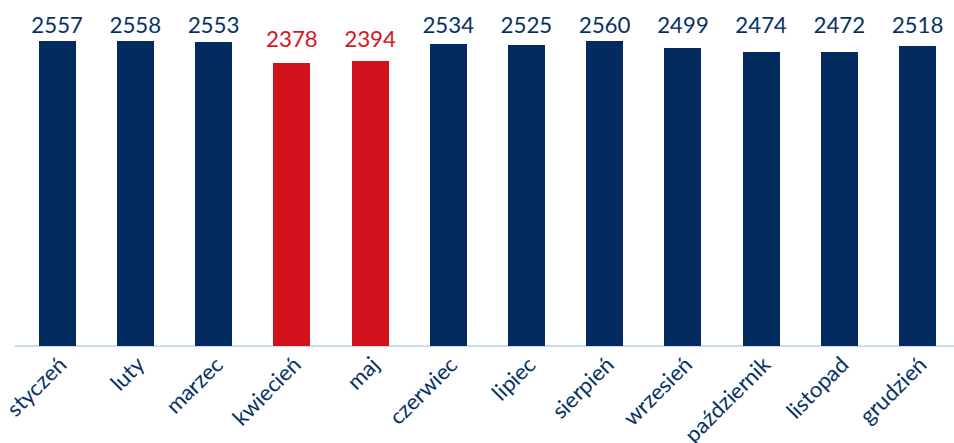
realizujących przewozy regionalne i aglomeracyjne. Koniec wakacji przełożył się natomiast na zmniejszenie liczby osób korzystających z pociągów dalekobieżnych. W ostatnich trzech miesiącach 2020 r. wyniki były niższe niż w analogicznym okresie ubiegłego roku i w zależności od miesiąca uruchomiono od 0,4% do 1,4% pociągów pasażerskich.

4.1.3 Zatrzymania pociągów na stacjach pasażerskich

W styczniu 2020 r. wg danych PKP PLK pociągi zatrzymywały się na blisko 2,6 tys. stacji, natomiast w kwietniu i maju liczba zatrzymań kształtowała się na poziomie mniejszym niż 2,4 tys. Wartości te wskazują, że transport kolejowy (z wyłączeniem komunikacji zastępczej) został ograniczony. Trzeba mieć na uwadze, że czas pandemii zbiegł się z okresem intensywnych prac na infrastrukturze głównego

zarządcy, co znacząco wpływało na kształtowanie się oferty przewozowej.

Warto podkreślić, że celem przewoźników i organizatorów publicznego transportu było utrzymanie jak największej oferty obsługiwanych stacji i przystanków, jednak ograniczenia w poruszaniu się wynikające z pandemii spowodowały konieczność optymalizacji oferty.



Rys. 88 Liczba stacji i przystanków obsługiwanych przez przewoźników (wg danych raportów PKP PLK)

przewoźnik	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Arriva RP	96	96	96	61	61	78	78	78	78	78	79	82
Koleje Dolnośląskie	222	222	222	210	210	211	223	225	216	214	222	221
Koleje Małopolskie	129	112	102	88	102	113	99	99	103	103	103	113
Koleje Mazowieckie	282	282	282	282	282	282	277	289	289	290	289	293
Koleje Śląskie	209	207	191	170	169	173	188	192	193	177	176	202
Koleje Wielkopolskie	204	201	201	189	189	197	197	203	201	201	201	214
LEO Express	37	37	11	0	0	0	37	37	37	26	26	12
Łódzka Kolej Aglomeracyjna	106	105	105	102	105	109	105	105	94	94	98	112
PKP INTERCITY	448	445	450	369	375	445	441	454	416	398	406	487
PKP SKM w Trójmieście	63	64	64	63	63	64	63	63	62	62	62	62
POLREGIO	1788	1788	1782	1658	1673	1807	1775	1792	1742	1715	1720	1763
SKM Warszawa	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53

Tab. 35 Liczba stacji/przystanków, na których w 2020 r. miało miejsce minimum jedno zatrzymanie pociągu

4.1.4 Limity liczby pasażerów w uruchamianych pociągach

Po ogłoszeniu 20 marca 2020 r. stanu epidemii na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się koronawirusa, 25 marca 2020 r. wprowadzono limit przewożonych pasażerów w środkach publicznego transportu zbiorowego. Limit wynosił 50% wszystkich miejsc siedzących określonych w dokumentacji technicznej lub dokumentacji techniczno-ruchowej dla danego typu pojazdu. Ponadto od 16 kwietnia 2020 r. wprowadzono dodatkowo obowiązek zakrywania ust i nosa w przestrzeni publicznej, w tym w środkach komunikacji zbiorowej.

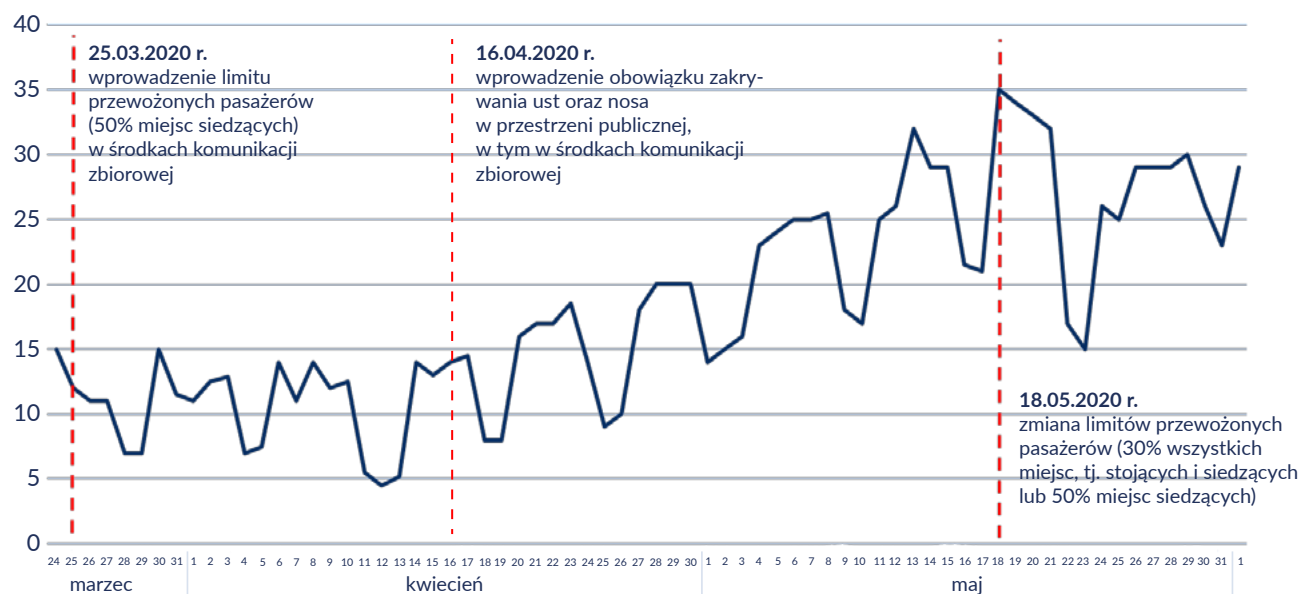
Podczas stopniowego luzowania obostrzeń po pierwszej fali epidemii koronawirusa, 18 maja 2020 r. zwiększono limit przewożonych pasażerów do liczby wynoszącej 30% wszystkich miejsc, tj. stojących i siedzących bądź 50% miejsc siedzących określonych w dokumentacji technicznej lub dokumentacji techniczno-ruchowej pojazdu. Następnie 1 czerwca 2020 r. zwiększono ten limit do 50% wszystkich miejsc bądź 100% miejsc siedzących. Każdy z przewoźników przyjmował zasady określania limitu pasażerów w zależności od użytkowanego taboru, mając na względzie zapewnienie dogodnych i bezpiecznych warunków podróży. Liczba dostępnych miejsc w danym środku transportu była podawana

do publicznej wiadomości m.in. poprzez zamieszczenie stosownego komunikatu.

17 października 2020 r., w związku z drugą falą epidemii COVID-19, kolejny raz wprowadzono zmianę limitu przewożonych pasażerów - 30% wszystkich miejsc bądź 50% miejsc siedzących określonych w dokumentacji technicznej lub dokumentacji techniczno-ruchowej pojazdu.

UTK w początkowym okresie pandemii zbierał dane o frekwencji pasażerów w uruchamianych pociągach na przestrzeni marca, kwietnia i maja 2020 r. W początkowym okresie frekwencja pasażerów była niska i nie przekraczała ok. 15%. Po wprowadzeniu obowiązku zakrywania ust i nosa w przestrzeni publicznej i w środkach komunikacji zbiorowej frekwencja rosła aż do 18 maja 2020 r., kiedy to wprowadzone zostały nowe limity przewożonych pasażerów. W miesiącach letnich (lipiec, sierpień oraz wrzesień) limity były łagodzone, dlatego liczba przewiezionych pasażerów osiągnęła najwyższe wartości od rozpoczęcia pandemii w 2020 r. (nie licząc stycznia i lutego – miesiące, w których jeszcze przypadków koronawirusa w Polsce nie odnotowano).

▼ Rys. 89 Średnia frekwencja pasażerów w uruchamianych pociągach w okresie 24 marca – 01 czerwca 2021 r.



4.1.5 Sytuacja w połączeniach międzynarodowych i punktach granicznych

Od 15 marca 2020 r.¹⁵ wstrzymane zostało przemieszczanie pasażerów w transporcie kolejowym wykonywanym z przekroczeniem granicy. Oznaczało to wstrzymanie kursowania pasażerskich pociągów międzynarodowych. Pierwszym przewoźnikiem, który wprowadził ograniczenia w kursowaniu pociągów, było PKP Intercity. Spółka zawiesiła połączenia komercyjne oraz połączenia międzynarodowe ze względu na zamknięte granice. PKP Intercity – z uruchamianych do 13 marca ponad 400 pociągów w ciągu doby – na koniec marca i w kwietniu zmniejszyło ich liczbę do ok. 170.

Działalność przewozową na obszarze Polski całkowicie zawiesili przewoźnicy:

- ▶ Leo Express (uruchamiający przewozy w relacji Praha Hl. N. – Kraków Główny na podstawie przyznanej decyzji o otwartym dostępie),
- ▶ České dráhy (uruchamiający połączenia na trasie Jindřichov ve Slezsku – Głuchołazy – Mikulovice w ramach umowy międzynarodowej) oraz

- ▶ ODEG Ostdeutsche (uruchamiający połączenia na trasie Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Hirschfelde w ramach umowy międzynarodowej).

Pozostali przewoźnicy wykonujący przewozy transgraniczne w ramach umów PSO ograniczyli liczbę połączeń oraz terminy kursowania wobec spadającego popytu na przewozy pasażerskie.

Analizując dane o zatrzymaniach na stacjach i przystankach można również wyodrębnić liczbę zatrzymań dla punktów granicznych między państwami. Wprowadzenie ograniczeń w funkcjonowaniu międzynarodowego ruchu pasażerskiego, głównie w II kwartale 2020 r. ma bardzo silnie odwzorowanie w liczbie zatrzymań pociągów regionalnych i transgranicznych na wybranych przejściach granicznych oraz wybranych stacjach ważnych dla ruchu międzynarodowego. Połączenia międzynarodowe w zakresie ruchu lokalnego (transgranicznego) są związane z codzienną egzystencją mieszkańców, stanowiąc często środek transportu do miejsc pracy.

▼ Tab. 36 Liczba zatrzymań pociągów regionalnych i transgranicznych na wybranych przejściach granicznych oraz wybranych stacjach ważnych dla ruchu międzynarodowego w 2020 r.

przewozy regionalne/ transgraniczne	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Ahlbeck (Niemcy)	1172	1102	515	0	0	964	1736	1736	1680	1 248	1 140	1 164
Bohumín (Czechy)	370	346	156	0	0	0	358	370	358	354	359	370
Brest-Centralny (Białoruś)	186	174	84	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cesky Tesin (Czechy)	554	522	230	0	0	0	544	554	540	556	540	542
Forst Lausitz (Niemcy)	130	133	59	0	0	4	126	129	130	131	107	108
Frankfurt/Oder (Niemcy)	168	162	84	0	0	0	122	146	165	186	138	138
Goerlitz (Niemcy)	1294	1199	584	0	0	0	844	874	1128	1170	1206	1234
Grambow (Niemcy)	519	470	232	0	0	284	520	511	499	518	255	321
Harrachov (Czechy)	504	474	214	0	0	0	588	598	348	356	76	0
Kustrin-Kietz (Niemcy)	1132	1054	504	0	0	551	1130	797	1101	1129	1079	429
Kuźnica Białostocka (Polska)	336	312	336	258	308	324	340	332	296	336	321	350
Lichkov (Czechy)	231	209	104	0	0	0	226	223	180	229	59	120
Medyka (Polska)	164	156	168	162	164	162	170	166	164	170	160	168
Mikulovice (Czechy)	247	232	111	0	0	71	248	247	240	56	81	245
Mockava (Litwa)	41	44	19	0	0	0	1	19	0	0	0	0
Przemysł Główny (Polska)	1002	941	956	732	730	817	890	878	859	1018	967	984
Skalite (Słowacja)	288	270	117	0	0	47	294	290	280	292	280	290
Tantow (Niemcy)	546	509	247	0	0	296	541	536	528	533	256	335
Trakiszkai (Litwa)	41	44	24	0	0	0	23	43	32	36	36	32

¹⁵ Nowelizacja przepisów rozporządzenia Rady Ministrów (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2020 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz. U. z 2020 r. poz. 1031)) umożliwiła polskim przewoźnikom kolejowym wznowienie od 13 czerwca 2020 r. kursowania połączeń międzynarodowych pomiędzy państwami strefy Schengen. Do odwołania obowiązywało jeszcze wstrzymanie kolejowego ruchu pasażerskiego z przekroczeniem granicy zewnętrznej Unii Europejskiej.

W przypadku połączeń transgranicznych część z nich po okresie największych obostrzeń (kwiecień, maj) została w ograniczonym zakresie przywrócona. Inaczej było w przypadku pociągów dalekobieżnych, gdzie od marca wybrane relacje zostały całkowicie zawieszane.

W wielu przypadkach ograniczenia w ruchu, jakie miały miejsce od połowy marca, trwały do końca roku. W największym stopniu sytuacja ta dotyczy państw, które nie należą do Unii Europejskiej. W przypadku części relacji międzynarodowych ich funkcjonowanie zostało ograniczone tylko do terytorium Polski.

▼ Tab. 37 Liczba zatrzymań pociągów przewoźników dalekobieżnych na wybranych przejściach granicznych oraz wybranych stacjach ważnych dla ruchu międzynarodowego w 2020 r.

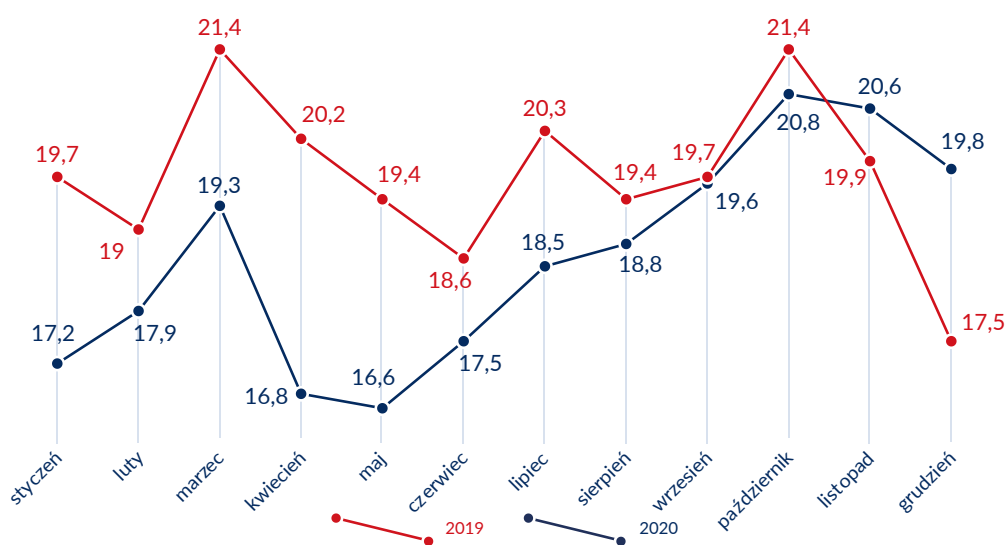
Przewoźnicy dalekobieżni ¹⁶	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Bohumín (Czechy)	565	530	225	0	0	149	671	720	539	538	540	564
Bohumín Vrbice (Czechy)	123	116	60	0	0	36	125	144	120	144	120	121
Brest-Centralny (Białoruś)	222	207	96	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chałupki (Polska)	679	638	284	0	56	225	796	864	659	681	660	685
Dorohusk (Polska)	62	58	29	0	47	60	62	62	60	62	13	0
Frankfurt/Oder (Niemcy)	389	362	173	0	0	55	304	413	404	416	303	310
Grodno (Białoruś)	62	58	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jagodín (Ukraina)	62	58	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kuźnica Białostocka (Polska)	62	58	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lichkov (Czechy)	25	25	0	0	0	0	25	29	22	27	9	0
Mockava (Litwa)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mostiska 2 (Ukraina)	280	250	129	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Petrovice u Karvine (Czechy)	80	79	33	0	0	18	80	81	77	62	60	62
Przemyśl Główny (Polska)	1211	1121	829	305	450	608	897	924	837	867	745	820
Skalité (Słowacja)	62	56	23	0	0	9	62	62	60	62	60	21

4.2 Funkcjonowanie rynku przewozów towarowych w 2020 r.

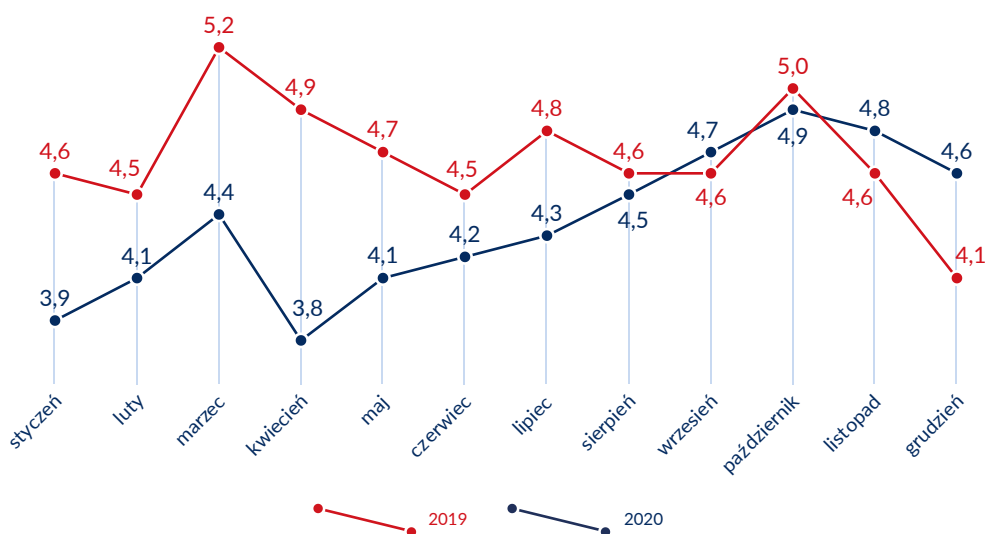
4.2.1 Podstawowe parametry rynku przewozów towarowych

W przewozach towarowych, podobnie jak w transporcie pasażerskim, kwiecień 2020 r. był najniższym miesiącem. Odnotowano spadek masy towarów przewiezionych w tym miesiącu w porównaniu do kwietnia 2019 r. na poziomie 16,6%, spadek wykonanej pracy przewozowej – 22,0%, a spadek pracy eksploatacyjnej – 19,9%.

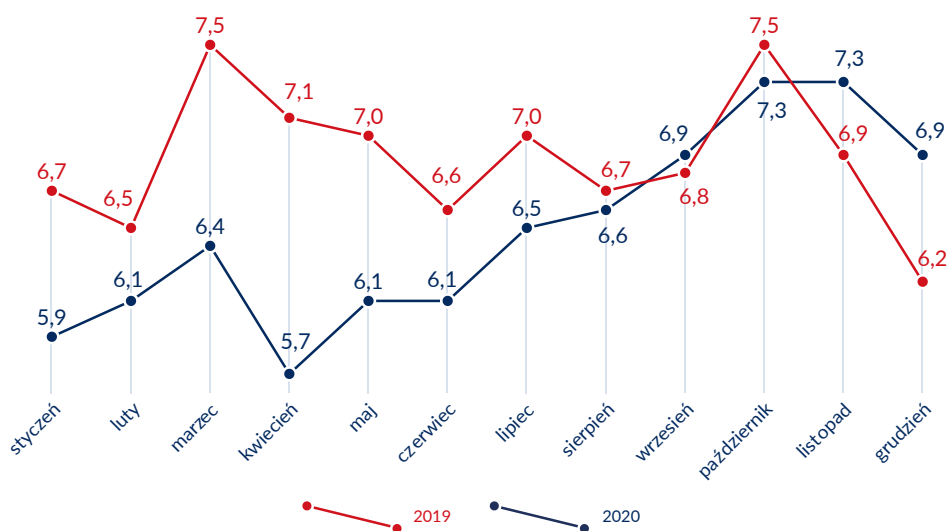
Najwyższy wynik od przewiezionej masy w 2020 r. odnotowano w październiku – przewieziono 20,8 mln ton ładunków, czyli ok. 6% więcej niż we wrześniu 2020 r. W listopadzie 2020 r. wielkość przetransportowanej masy była bliska wielkości odnotowanej w październiku. W grudniu 2020 r. przetransportowano 19,8 mln ton ładunków. Listopad i grudzień byłyby miesiącami z lepszymi wynikami niż w 2019 r.



◀ Rys. 90 Masa przewiezionych towarów w latach 2019 - 2020 (w mln ton)



◀ Rys. 91 Praca przewozowa w transporcie towarów w latach 2019 - 2020 (w mld tono-km)



◀ Rys. 92 Praca eksploatacyjna w transporcie towarów w latach 2019 – 2020 (w mln poc-km)

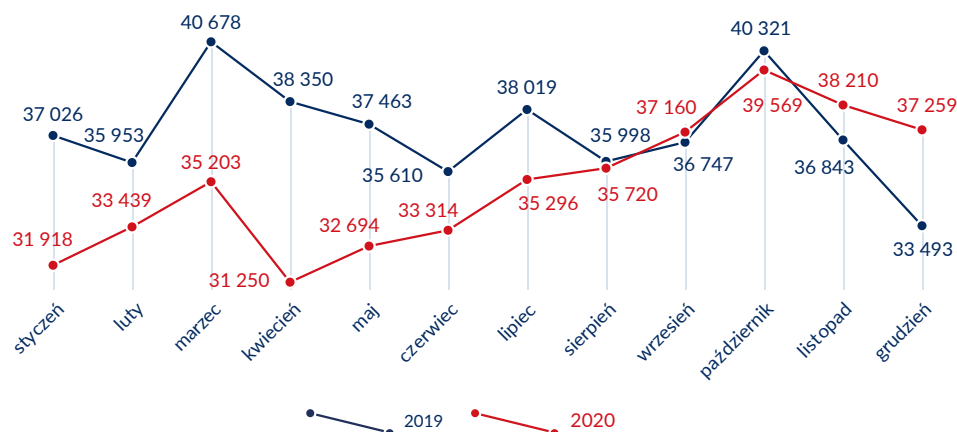
Po słabych wynikach w kwietniu, w kolejnych miesiącach przewozy towarowe kolejną sukcesywnie wzrosły. Rok 2020 zakończył się wynikiem mniejszym o około 5,6% pod względem masy przewiezionych towarów w porównaniu do 2019 r. Wyzwaniem na kolejne miesiące jest powrót do stanu i wielkości przewozów sprzed spowolnienia gospodarczego. Spadek w przewozach masowych częściowo związany był z ogólną tendencją zmniejszania wykorzystania paliw kopalnych w sektorze energetycznym. Zmniejszenie wielkości kolejowego transportu towarów odnotowano już w 2019 r. w porównaniu do 2018 r., dlatego też niższe wyniki podstawowych parametrów w 2020 r. mogą być efektem mniejszego zapotrzebowania na transport towarów masowych, jedynie wzmocnionego przez spowolnienie wywołane przez pandemię COVID-19.

Pomimo pandemii w 2020 r. i spadków w przewozach towarowych, przedsiębiorcy wykazywali wyższe niż dotychczas zainteresowanie działalnością na rynku przewozów kolejną i w związku z tym uzyskaniem licencji na przewozy towarów. W 2020 r. było prowadzonych 15 postępowań administracyjnych na udzielenie licencji, a wydanych zostało 11 uprawnień. Większe zainteresowanie uzyskaniem licencji miało też związek z wejściem w życie filaru technicznego IV pakietu kolejowego, czyli europejskich regulacji dotyczących wydawania dokumentów z obszaru bezpieczeństwa kolejowego. Przedsiębiorcy chcieli zdążyć z uzyskaniem certyfikatu bezpieczeństwa na dotychczasowych – krajowych warunkach. W związku z COVID-19 przedsiębiorcy informowali Prezesa UTK o odsuwaniu w czasie terminu rozpoczęcia działalności przewoźnika kolejowego.

4.2.2 Liczba uruchamianych pociągów towarowych

Liczba uruchomionych w 2020 r. pociągów kształtowała się na niższym poziomie w porównaniu do 2019 r. Od maja zaobserwować można sukcesywny wzrost, a we wrześniu 2020 r. liczba uruchomionych pociągów przekroczyła liczbę pociągów uruchomionych

we wrześniu 2019 r. Październik 2020 r. był miesiącem, w którym uruchomiono największą liczbę pociągów od początku roku. W listopadzie i grudniu nastąpił spadek liczby uruchamianych pociągów, jednak było ich więcej niż w tych miesiącach w 2019 r.



◀ Rys. 93 Liczba uruchomionych pociągów towarowych w latach 2019 – 2020

4.2.3 Sytuacja w połączeniach międzynarodowych

Funkcjonowanie przewozów kolejowych w ruchu międzynarodowym utrzymywane było na stabilnym poziomie, pomimo trwającego stanu epidemii. Spadek liczby pociągów pasażerskich wpłynął na zwiększenie przepustowości linii kolejowych, co pozwoliło zwiększyć punktualność na przybyciu, np. w maju 2020 r. do 46,38%. Nieznaczny wzrost liczby pociągów międzynarodowych oraz przywrócenie ruchu pociągów pasażerskich do wartości sprzed pandemii wpłynęły na spadek punktualności na przybyciu do 29,48% we wrześniu 2020 r. W związku z tym konieczne było wdrożenie działań związanych z poprawą

punktualności przewozów międzynarodowych, z uwzględnieniem oczekiwań Komisji Europejskiej. Komisja zwracała uwagę, aby zarządcy infrastruktury oraz przewoźnicy kolejowi skupiali się na minimalizowaniu opóźnień na granicach oraz zwiększaniu elastyczności przewozów kolejowych. Niezawodność kolejowego transportu towarowego powinni wspierać zarządcy infrastruktury poprzez zacieśnienie współpracy z przewoźnikami w zakresie alokacji zdolności przepustowej i zarządzania operacyjnego dla międzynarodowych usług kolejowych.

miesiąc	liczba uruchomionych pociągów międzynarodowych	punktualność na przybyciu (dla opóźnień powyżej 15 min 59 s)
styczeń	6 820	40,07%
luty	6 741	41,27%
marzec	7 055	39,99%
kwiecień	6 075	42,90%
maj	6 604	46,38%
czerwiec	6 959	38,34%
lipiec	7 687	32,22%
sierpień	7 594	31,09%
wrzesień	7 711	29,48%
październik	8 061	38,87%
listopad	7 892	40,91%
grudzień	8 038	44,66%

Tab. 38 Liczba uruchomionych w 2020 r. towarowych pociągów międzynarodowych, z uwzględnieniem pociągów ładunkowych i próżnych

Przewozy tranzytowe realizowane w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku w zakresie relacji przebiegającej przez graniczne przejście kolejowe w Rzepinie, pomimo pandemii odnotowały znaczący wzrost w stosunku do 2019 r. Połączenia tranzytowe realizowane z/do terytorium Niemiec i dalszych krajów zachodnich to w 2020 r. blisko 4,2 tys. pociągów, z czego 4 tys. pociągów przypadło na relację Terespol/Brest – Rzepin. W tym przypadku realizowane połączenia zapewniały funkcjonowania m.in. obszarów o kluczowym znaczeniu dla branży TSL na terenie Niemiec – Bremenhaven, Duisburg, Hamburg ale także innych krajów Europy Zachodniej jak połączenia zapewniające transport ładunków do terminali na terenie Holandii.

Dane za 2020 r. wskazują na znaczący wzrost intermodalnych połączeń tranzytowych. Liczba pociągów przejeżdżających w transycie przez Rzepin wzrosła w porównaniu do 2019 r. o tysiąc pociągów (ponad 31%). W przypadku połączeń tranzytowych Małaszewicze – Zebrzydowice liczba pociągów wzrosła o ponad 400 (42%).

W przypadku kierunku południowego, stanowiącego osobną odnogę korytarza transportowego Nowego Jedwabnego Szlaku, kluczowym przejściem jest obszar graniczny Polski i Czech – Zebrzydowice/Petrovice u Karviné. Znaczenie stacji Bohumin/Chałupki w ramach przewozów intermodalnych z obszaru Małaszewicz jest marginalne. Na tym przejściu kończą

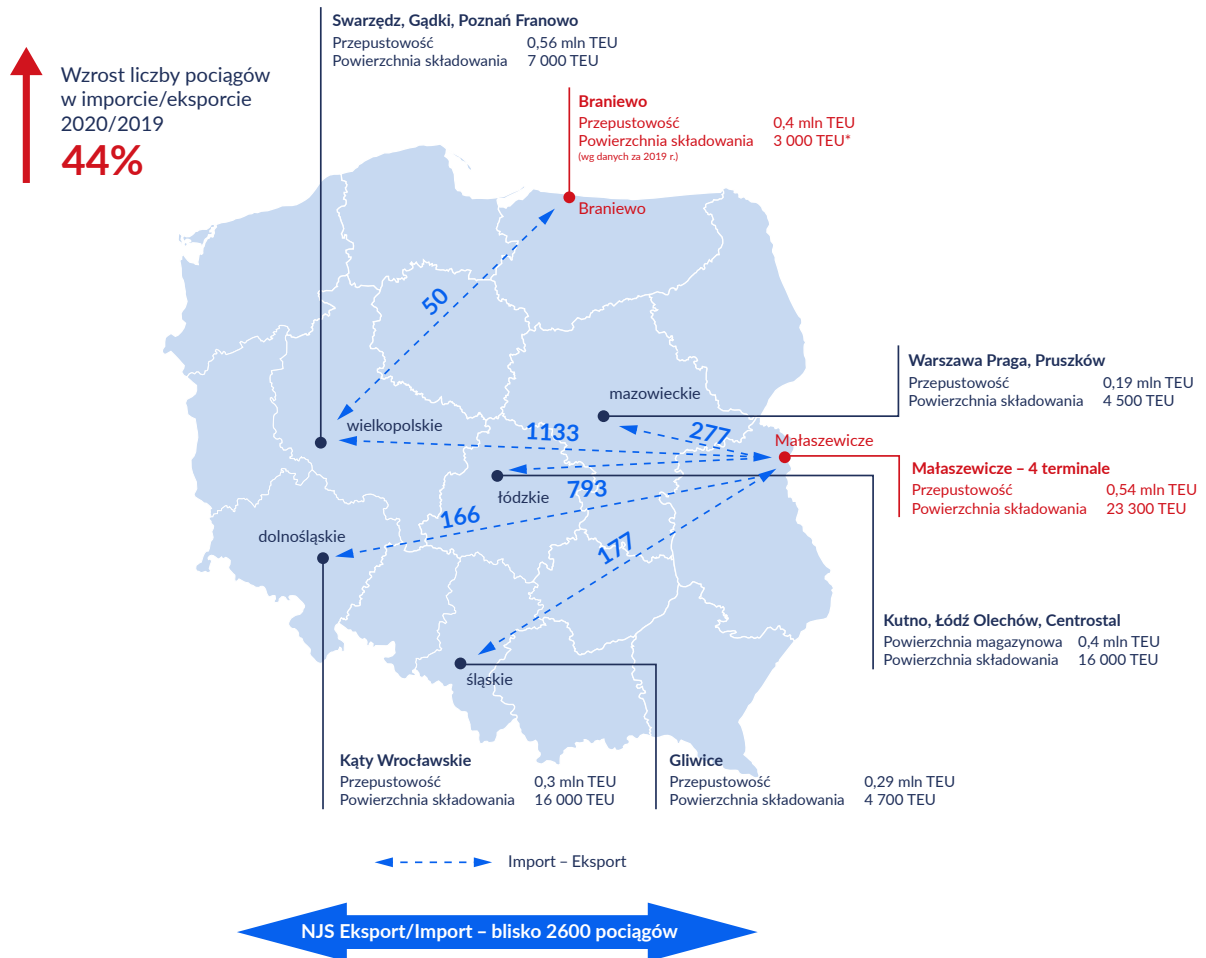
▼ Rys. 94 Liczba uruchomionych pociągów intermodalnych w ramach tranzytu w przebiegu korytarzy Nowego Jedwabnego Szlaku w 2020 r.



się trasy tranzytowe realizowane przez stacje obszaru Terespoła (Małaszewicze, Chotyłów) do/z obiektów logistycznych znajdujących się na między innymi terenie Czech, Słowacji, Węgier czy Włoch. W przypadku relacji w kierunku Czech, część z nich związana jest z branżą automotive, której zakłady produkcyjne

i montażowe znajdują się w sąsiednich państwach. Tak jest m.in. w odniesieniu do relacji Czechy – Obwód Kaliningradzki. Zmniejszenie produkcji tej gałęzi przemysłu w związku z pandemią odbiło się na spadku uruchomionych tras w tej relacji o 28%.

▼ Rys. 95 Liczba uruchomionych pociągów w ramach komunikacji międzynarodowej na Nowym Jedwabnym Szlaku w 2020 r.



Komunikacja międzynarodowa – import oraz eksport w relacjach intermodalnych – Nowy Jedwabny Szlak

Dla części pociągów uruchamianych w relacjach Azja-Europa zakończeniem relacji są terminale zlokalizowane na terytorium Polski. W tym obszarze istnieje kilka kluczowych lokalizacji. W ostatnim roku widoczny był duży wzrost liczby pociągów uruchamianych także do lokalizacji, których znaczenie w zakresie relacji Azja-Europa było dotychczas mniejsze. W 2020 r. uruchomiono łącznie ponad 340 pociągów w bezpośrednich relacjach z/do terminali w Kątach Wrocławskich i Gliwicach pomiędzy stacjami obszaru stacji Terespol w 2019 r. takich bezpośrednich pociągów było mniej niż 40. W części dużych ośrodków liczba pociągów uruchamianych w relacjach Azja - Polska utrzymały się na zbliżonym poziomie (obszar województwa łódzkiego i mazowieckiego), podczas gdy w przypadku relacji np. ze stacjami Gądkki czy Poznań wzrost liczby uruchomionych pociągów wyniósł 83%.

Transport intermodalny z wykorzystaniem w całości drogi lądowej zyskuje na znaczeniu.

Jednak w większości relacji intermodalnych w eksporcie/imporcie najistotniejszymi dla transportu intermodalnego są pociągi uruchamiane w ramach relacji portowych, zwłaszcza zaś związane z portami w Gdańsku i Gdyni.

W przypadku przewozów z użyciem kontenerów, jako jednostki ładunkowej oprócz relacji związanych z centrami logistycznymi stosowane są specjalistyczne kontenery umożliwiające transport danych grup ładunków z ich użyciem. Relacje te nie były uwzględniane na powyższych mapach i zestawieniach, jednakże stanowią duży udział w pociągach trasowanych jako pociągi intermodalne przez zarządcę infrastruktury PKP PLK. Stacje zlokalizowane w Małaszewiczach, Chotyłowice pełnią ważną rolę w tych relacjach, będąc początkiem tras przewozu biomasy do ważnych elektrowni i elektrociepłowni w Polsce, w tym warszawskich elektrociepłowni, jak też jednej z największych elektrowni w Polsce (woj. Świętokrzyskie). Łącznie pociągów do/z tych dwóch lokalizacji uruchomiono ponad 1,2 tysiąca. Przewozy te mają, jednakże zupełnie inny charakter niż te związane z przewozami w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku.

4.3 Działania w czasie epidemii na rzecz kolei

4.3.1 Instrumenty wsparcia przewozów kolejowych w dobie pandemii COVID-19

W celu złagodzenia wpływu pandemii na sytuację w branży kolejowej i ograniczenia strat finansowych przewoźników kolejowych, rząd wprowadził instrumenty wsparcia. Na początku epidemii narodowy zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK zawiesił pobieranie opłat rezerwacyjnych za rezygnację z przyznanej przepustowości oraz pobierania kar za uruchomienie przez przewoźników pociągów z innym pojazdem trakcyjnym niż zaplanowany lub zwiększoną masą brutto pociągu. Działania te miały pomóc przewoźnikom dotkniętym spadkiem popytu w przewozach pasażerskich.

Ograniczenia związane z pandemią COVID-19 doprowadziły do spadku przychodów pasażerskich przewoźników kolejowych. Aby zapewnić spółkom płynność finansową, w maju 2020 r. wprowadzono tzw. Tarczę 3.0, czyli zmiany do ustawy z 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19. Instrument ten umożliwił udzielanie wsparcia finansowego z budżetu państwa oraz z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 przewoźnikom realizującym umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich, międzywojewódzkich oraz międzynarodowych kolejowych przewozach pasażerskich. Wsparcie z budżetu państwa polega na wypłacaniu przewoźnikom kwot z limitu dotacji na wyrównanie przychodów utraconych w związku z honorowaniem ustawowych ulg biletowych analogicznie jak w odpowiednim miesiącu 2019 r.

Z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 Minister Infrastruktury przekazuje przewoźnikom wsparcie na finansowanie rekompensaty z tytułu realizacji umowy o świadczenie usług w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie, w jakim rekompensata ta nie zostanie sfinansowana ww. dotacją oraz środkami pierwotnie zaplanowanymi w budżetach organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Ze specustawy COVID-owej wynika, że na wsparcie pasażerskich przewozów kolejowych z Funduszu Przeciwdziałania COVID 19 zarezerwowane jest łącznie 900 mln zł. Środki systematycznie są wypłacane przewoźnikom.

Ustawa ta przewidywała również wprowadzenie do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

mechanizmu pozwalającego operatorowi na realizowanie przewozów w międzywojewódzkim i międzynarodowym transporcie kolejowym komunikacją zastępczą za pomocą transportu drogowego, z zachowaniem prawa do rekompensaty (w tym rekompensat związanych ze stosowaniem ulg ustawowych). Mechanizm ten miał obowiązywać w okresie i na obszarze obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego, stanu epidemii albo stanu nadzwyczajnego.

7 października 2020 r. przyjęte zostało Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające na poziomie unijnym przepisy na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z pandemią COVID-19 (COM/2020/260), w którym przewidziano m.in. możliwość zmniejszenia, uchylenia lub odroczenia opłat za minimalny pakiet dostępu oraz za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej, a także do zaprzestania pobierania opłaty rezerwacyjnej. Państwa członkowskie zostały zobowiązane do przyznania rekompensaty odpowiadającej stracie finansowej powstałej w wyniku zastosowania mechanizmów przewidzianych w rozporządzeniu.

W listopadzie 2020 r. wpłynął do Sejmu rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy w zakresie szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19 zakładający dalsze wsparcie finansowe przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym za miesiące obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii. Środki finansowe dla operatorów publicznego transportu zbiorowego będą przekazywane za okres nieprzekraczający dnia 30 września 2021 r. Projekt ustawy daje również możliwość w okresie obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii oraz do dnia upływu 30 dni od dnia odwołania stanu niepobierania przez zarządcę infrastruktury części opłaty podstawowej, jaką stanowi mark-up. Zarządca może również, po uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz ministrem właściwym do spraw transportu, pobierać opłatę podstawową za dostęp do infrastruktury obniżoną o nie więcej niż 50% wysokości. Zarządca infrastruktury będzie mógł również ubiegać się o pomoc finansową z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 w wysokości odpowiadającej wysokości przychodów utraconych z tytułu niepobrania albo obniżenia opłat.

4.3.2 Działania UTK

Prezes UTK od początku stanu epidemii zaangażowany był w zapewnienie bezpieczeństwa pasażerom i pracownikom kolei. Został wyznaczony na koordynatora działań związanych z COVID-19 w systemie kolejowym. Na początku marca zorganizował spotkanie dotyczące przygotowania kolei do zagrożenia związanego z koronawirusem. W rozmowach uczestniczyli przedstawiciele Niemiec, Czech, Słowacji, Ukrainy, Białorusi, Litwy i Rosji. Obecni byli także reprezentanci Głównego Inspektora Sanitarnego, Ministerstwa Infrastruktury, Rządowego Centrum Bezpieczeństwa, Straży Granicznej oraz przewoźników, zarządców infrastruktury i dworców. Prezes UTK przedstawił procedury stosowane na polskiej kolei oraz dodatkowe środki wdrożone zgodnie z zaleceniami Głównego Inspektora Sanitarnego.

Kontrole inspektorów UTK potwierdziły, że załogi pociągów międzynarodowych i tzw. lotniskowych, pracownicy kas i ochrony dworców znają wytyczne dotyczące działania w przypadku podejrzenia zarażenia koronawirusem. Drużyny konduktorskie w pociągach międzynarodowych wyposażone były w dodatkowe rękawiczki i maseczki, które mogły przekazać w sytuacji tego wymagającej osobie z podejrzeniem zakażenia koronawirusem. W trakcie niemal kilkudziesięciu działań nadzorczych sprawdzana była również dostępność w pociągach i na dworcach informacji GIS dla podróżnych wracających z rejonów zagrożonych zachorowaniem na COVID-19.

W 2020 r. w UTK przygotowano niemal 300 dziennych raportów na podstawie danych przekazywanych z rynku kolejowego, które dotyczyły zapełnienia pociągów, rezygnacji z przewidzianych w rozkładzie połączeń i stwierdzonych zachorowań wśród pracowników przedsiębiorstw kolejowych. Przygotowywane codziennie zbiorcze opracowania przekazywane były m.in. do Ministerstwa Infrastruktury i pozwalały na bieżącą ocenę sytuacji na sieci kolejowej.

Od początku epidemii UTK zaangażowany był w utrzymanie międzynarodowych połączeń towarowych i koordynował przekazywanie Straży Granicznej list pracowników kolei, którzy bez kwarantanny mogli przekraczać granice. W trakcie pierwszej fali pandemii odpowiadał również za żródzysponowanie do spółek kolejowych środków ochrony osobistej z zasobów Agencji Rezerw Materiałowych.

Zarówno przedsiębiorcy jak i pasażerowie kolei na stronie internetowej UTK znaleźli aktualne komunikaty dotyczące wytycznych, zaleceń i zmian w prawie związanych ze stanem epidemii. UTK włączyło się w akcję #zawszeNaSłużbie, a w ramach projektu Deklaracji Kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym powstało filmowe podziękowanie dla kolejarzy za ich nieprzerwaną pracę w czasie epidemii.



5

Infrastruktura

5.1 Funkcjonowanie zarządców infrastruktury

W 2020 r. wprowadzony został szereg zmian w przepisach, mających bezpośredni wpływ na funkcjonowanie zarządców infrastruktury kolejowej. Przede wszystkim zmianie uległa sama definicja zarządcy infrastruktury kolejowej. Zgodnie ze znowelizowanym brzmieniem definicji z ustawy o transporcie kolejowym zarządcą infrastruktury kolejowej jest podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora. Doprecyzowano więc kryteria uznania za zarządcę infrastruktury kolejowej takie jak eksploatacja, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju infrastruktury kolejowej.

Ponadto warto zwrócić uwagę na nowy rozdział 2aa wprowadzony do ustawy o transporcie kolejowej, który został poświęcony gwarancji niezależności i bezstronności zarządcy. Nowy rozdział wprowadził szereg nowych regulacji takich jak:

- ▶ ograniczenia w zlecaniu zadań zarządcy - zarządca nie może przekazać zadań jemu przypisanych podmiotowi, który jest przewoźnikiem kolejowym, sprawuje kontrolę nad przewoźnikiem kolejowym lub jest kontrolowany przez przewoźnika kolejowego;
- ▶ możliwości przekazania zadań zarządcy innemu podmiotowi - zarządca może zlecić wykonywanie zadań zarządcy w przedsiębiorstwie zintegrowanym pionowo - innemu podmiotowi wchodzącemu w skład tego przedsiębiorstwa, ale tylko wyłącznie w zakresie funkcji podstawowych;
- ▶ posiadanie odrębnej osobowości prawnej - zarządca jest obowiązany posiadać osobowość prawną odrębną od przewoźników kolejowych, a w przypadku przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo także od innych podmiotów wchodzących w skład tego przedsiębiorstwa;
- ▶ zakaz łączenia funkcji - te same osoby nie mogą pełnić jednocześnie u zarządcy i przewoźnika kolejowego funkcji członka zarządu i rady nadzorczej. Ponadto te same osoby nie mogą zajmować stanowisk kierowniczych u zarządcy i przewoźnika kolejowego wchodzących w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

Warto podkreślić również zmianę ustawy w zakresie likwidacji infrastruktury kolejowej, która jest następstwem prowadzonej w 2019 r. przez Prezesa UTK sprawy dotyczącej rozbiórki drogi kolejowej,

umożliwiającej przewóz wyrobów hutniczych transportem kolejowym. Spór dotyczył dwóch spółek i zwrócił uwagę na problem na rynku kolejowym, polegający na możliwości likwidowania fragmentów dróg kolejowych bez dochowania stosownych procedur, co może w konsekwencji ograniczać wykorzystanie transportu kolejowego oraz mieć negatywne skutki gospodarcze. W związku z działaniami Prezesa UTK przepisy dotyczące likwidacji infrastruktury kolejowej określone w art. 38ba ustawy o transporcie kolejowym zostały znowelizowane i obecnie procedurze tej podlega również bocznicą kolejowa. Zgodnie z nowymi przepisami procedura likwidacji rozpoczyna się od dokonania analizy możliwości zmniejszenia kosztów oraz zwiększenia przychodów z zarządzanej infrastruktury kolejowej. Zmieniono również przesłanki mogące wstrzymać planowaną likwidację, wskazując, że procedura może zostać wstrzymana gdy właściwa jednostka samorządu terytorialnego lub wskazany przez nią zarządca zawrze umowę o nieodpłatne przejęcie linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie w celu ich dalszej eksploatacji. Drugą możliwością wstrzymania procedury jest zapewnienie dofinansowania przez ministra właściwego do spraw transportu. Po nowelizacji minister właściwy do spraw transportu będzie każdorazowo wydawał decyzję o zgodzie na likwidację danej drogi kolejowej. Zarządca może wystąpić o taką zgodę po upływie 3 miesięcy od rozpoczęcia procedury. W przypadku linii kolejowych o znaczeniu państwowym decyzja ministra właściwego do spraw transportu jest wydawana po uprzednim usunięciu linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej z wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Wprowadzono również możliwość nałożenia kary na podstawie art. 66 ust. 1 pkt 2 lit. j, która dotyczy powyższej procedury likwidacyjnej. Zgodnie z nowymi przepisami **karze pieniężnej podlega zarządca, który bez zachowania procedury określonej w art. 38ba, w tym otrzymania zgody ministra właściwego ds. transportu dokonał likwidacji linii kolejowej (w tym jedynie jej odcinka), dokonał rozbiórki bocznic kolejowej lub jej odcinka.**

W 2020 r. nie odnotowano większych sporów w zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej między zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi. W zdecydowanej większości przypadków warunki dotyczące infrastruktury kolejowej ustalone w umowach o przydzielenie i o wykorzystanie zdolności przepustowej były uzgadniane pomiędzy stronami bez konieczności ingerencji organu regulacyjnego. Należy jednak zauważyć, że do Prezesa UTK docierały w 2020 r. informacje dotyczące zaległości w uiszczaniu opłat przez przewoźników na rzecz

zarządców infrastruktury kolejowej. Po wyznaczeniu ostatecznego terminu na spłatę należności przez zarządców infrastruktury opłaty były w większości przypadków uiszczane. Mimo tego przeprowadzone zostały 3 postępowania administracyjne dotyczące wyrażenia zgody na rozwiązanie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej. Prezes UTK wyraził zgodę na rozwiązanie jednej umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, która dotyczyła przewoźnika działającego na sieci PKP PLK.

W pozostałych obszarach zauważony został problem rozwiązywania z przewoźnikami umów na dostawę energii trakcyjnej. Prowadzone przez Prezesa UTK działania miały na celu wypracowanie nowych zasad zawierania oraz wypowiedzania umów chroniących interesy zarządcy, przewoźnika, jak i dostawcy energii trakcyjnej.

Prezes UTK analizował również wniosek PKP PLK o wyrażenie zgody na eliminację ruchu towarowego z CMK. Poza weryfikacją samego wniosku, przepisów krajowych i europejskich, analiza obejmowała również konsultacje z organami regulacyjnymi oraz organami ds. bezpieczeństwa innych krajów UE. Ostatecznie, po wezwaniu PKP PLK o sprecyzowanie treści żądania, z przyczyn formalnych spółka wycofała wniosek.

Jedną z ważniejszych zmian w wprowadzonych przez PKP PLK do Regulaminu Sieci jest opracowanie „planu wykonania”, mającego służyć poprawie punktualności przewozów i eliminacji zakłóceń na sieci. Plan wykonania opiera się na systemie premii i kar dla przewoźników kolejowych pozytywnie i negatywnie przyczyniających się do osiągnięcia punktualności na sieci. W dokumencie określono również oczekiwany udział pociągów przewoźników, które nie zostaną opóźnione z ich winy.

Większość prowadzonych przez Prezesa UTK spraw z zakresu nadzoru nad udostępnianiem infrastruktury kolejowej przez zarządców dotyczyła opiniowania zmian w regulaminie sieci, analizy przypadków rozbioru infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z przepisami, wyjaśnienia wątpliwości co do interpretacji przepisów oraz kwalifikacji statusu infrastruktury. Zadaniem Prezesa UTK jest monitorowanie rynku kolejowego oraz reagowanie w sytuacjach, kiedy zagrożone jest niedyskryminacyjne traktowanie przewoźników kolejowych przez zarządców infrastruktury kolejowej. Nadrzędnym celem jest zawsze bezpieczeństwo w ruchu kolejowym, dlatego tak ważna jest współpraca między przewoźnikami kolejowym, zarządcami infrastruktury kolejowej i organami państwa.

5.2 Zatrudnienie u zarządców infrastruktury

Zatrudnienie u zarządców infrastruktury było w 2020 r. niższe o 1,2% w porównaniu do 2019 r. Na koniec 2020 r. w sektorze było zatrudnionych 40 130 osób. Największe spadki odnotowali zarządcy: PKP PLK o 477 osób (-1,2%) oraz Infra Silesia o 39 osób (-13,7%). Największy wzrost zatrudnienia miał miejsce w spółkach: JSK o 32 osoby (+13,9%) i Cargotor o 15 osób (+9,7%).

Udział PKP PLK – największego zarządcy infrastruktury w ogólnym zatrudnieniu zarządców infrastruktury wyniósł 95%, co w porównaniu z 2019 r. oznacza spadek o 1,2 pkt procentowego. Do zestawienia nie były wliczane WKD i UBB Polska oraz użytkownicy bocznic kolejowych.

Stanowiska regulowane stanowią

52,4%

całego zatrudnienia u zarządców infrastruktury

Największą grupę pracowników wśród kolejowych przewoźników towarowych stanowią dyżurni ruchu i nastawniczcy.

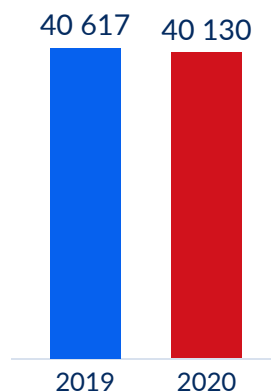
Znaczący wzrost zatrudnienia w zawodach regulowanych został odnotowany jedynie na stanowisku prowadzących pojazdy kolejowe.

Praca w sektorze zarządców infrastruktury

W 2020 r. odnotowano spadek zatrudnienia wśród zarządców infrastruktury

o 1,2%

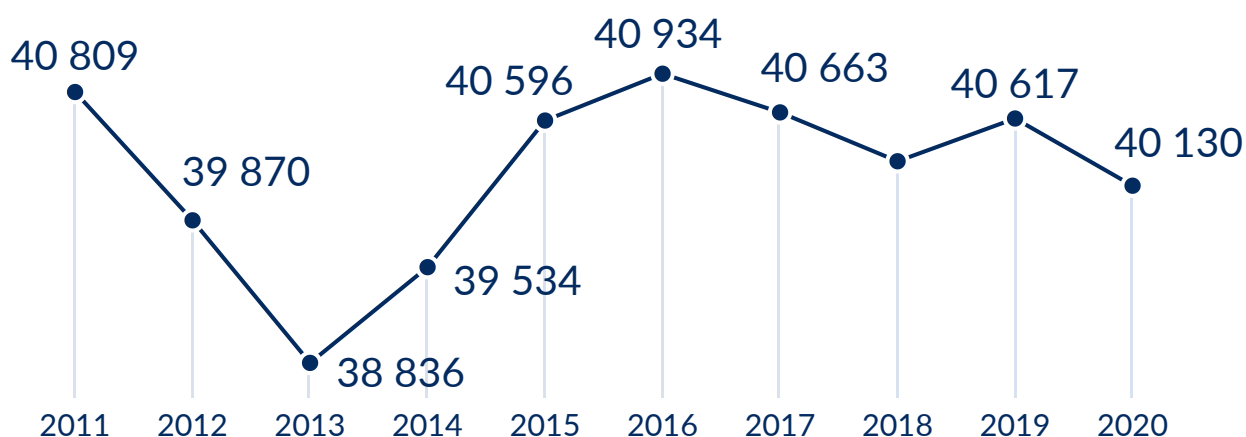
Liczba zatrudnionych pracowników



Liczba pracowników w 2020 r. w sektorze zarządców infrastruktury jest w głównej mierze uzależniona od poziomu zatrudnienia u największego pracodawcy wśród zarządców infrastruktury – PKP PLK.

Z roku na rok zwiększa się udział pracowników w zawodach regulowanych.

▼ Rys. 96 Zatrudnienie w sektorze zarządców infrastruktury w latach 2011 – 2020



stanowisko pracy	2018	2019	2020
stanowiska regulowane	19 885	20 040	21 021
automatyk	2 177	2 217	2 204
dróżnik przejazdowy	1 921	1 915	1 702
dźwurny ruchu	8 852	8 728	8 705
kierownik pociągu	15	16	17
manewrowy	0	1	11
maszynista	431	706	623
nastawniczy	5 001	4 978	4 745
prowadzący pojazdy kolejowe	35	25	110
rewident taboru	7	6	6
toromistrz	1 427	1 440	1 440
ustawiacz	19	8	5
zwrotniczy	brak danych za lata 2018-2019		1 453
stanowiska nieregulowane			629
dyspozytor	brak danych za lata 2018-2019		629

Tab. 39 Zatrudnienie na regulowanych stanowiskach pracy w latach 2018 – 2020

Tab. 40 Przedział wiekowy pracowników zatrudnionych u zarządców infrastruktury w latach 2019 – 2020¹⁷

przedział wiekowy	2019	2020
ekwiwalent czasu pracy		
do 30 lat	4 915	4 234
udział procentowy	12,10%	10,60%
od 31 do 50 lat	16 419	16 634
udział procentowy	40,50%	41,50%
powyżej 50 lat	19 211	19 176
udział procentowy	47,40%	47,90%

Tab. 41 Przedział wiekowy dźwurnych ruchu zatrudnionych u zarządców infrastruktury w latach 2019 – 2020¹⁷

przedział wiekowy	2019	2020
ekwiwalent czasu pracy		
do 30 lat	b.d.	507
udział procentowy	b.d.	5,90%
od 31 do 50 lat	b.d.	3 443
udział procentowy	b.d.	39,80%
powyżej 50 lat	b.d.	4 697
udział procentowy	b.d.	54,30%

Liczba pracowników zajmujących stanowiska regulowane u zarządców infrastruktury wynosiła 21 021, a więc ponad połowę łącznej liczby zatrudnionych (52,4%).

Wzrost zatrudnienia odnotowano w zawodach:

- ▶ prowadzący pojazdy kolejowe – na koniec 2019 r. było to 25 osób, a na koniec 2020 r. 110 osób;
- ▶ kierownik pociągu – w tym zawodzie przybył jeden etat (łącznie 17 zatrudnionych osób);
- ▶ manewrowy – z jednego stanowiska w 2019 r. zatrudnienie w tym zawodzie wzrosło w 2020 r. do 11 osób.

W przypadku najliczniej reprezentowanych zawodów odnotowano w większości przypadków spadek zatrudnienia. Największa pod tym względem grupa dźwurnych ruchu zmniejszyła się z 8 728 do 8 705 pracowników (spadek o 0,3%). Liczba osób zatrudnionych na stanowisku nastawniczego zmniejszyła się z 4 978 do 4 745 (-4,7%), automatyka z 2 217 do 2 204 (-0,6%), a dróżnika przejazdowego z 1 915 do 1 702 (-11,1%).

W 2020 r. pod uwagę zostały wzięte również zawody dyspozytora i zwrotniczego. Według stanu na dzień 31 grudnia 2020 r. było ich zatrudnionych odpowiednio 629 osób i 1 453 osoby.

¹⁷ Struktura wiekowa obliczona w oparciu o kalkulację ekwiwalentu czasu pracy pracowników (etatów) w ramach działalności kolejowej od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 r. oraz od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 r. Jako ekwiwalent pełnego czasu pracy należy rozumieć całkowitą liczbę godzin (wraz z nadgodzinami) przepracowaną na stanowisku pracy, podzieloną przez średnią liczbę godzin przepracowanych rocznie na pełnoetatowym stanowisku.

▼ Tab. 42 Płeć pracowników zatrudnionych u zarządców infrastruktury w latach 2019 – 2020¹⁸

płeć	2019	2020
ekwiwalent czasu pracy		
kobiety	13 358	13 236
udział procentowy	32,90%	33,10%
mężczyźni	27 187	26 808
udział procentowy	67,10%	66,90%

▼ Tab. 43 Płeć dyżurnych ruchu zatrudnionych u zarządców infrastruktury w latach 2019 – 2020¹⁸

płeć	2019	2020
ekwiwalent czasu pracy		
kobiety	b.d.	4 055
udział procentowy	b.d.	46,90%
mężczyźni	b.d.	4 592
udział procentowy	b.d.	53,10%

Wyliczona według ekwiwalentu czasu pracy struktura wiekowa pracowników pokazuje, że zwiększył się udział pracowników powyżej 50 roku życia. Pomimo mniejszej liczby pracowników w tej grupie wiekowej niż w 2019 r., o 0,2%, nastąpił wzrost udziału do 47,9% wszystkich zatrudnionych wg ekwiwalentów czasu pracy. Wzmocnił się za to udział pracowników w przedziale wiekowym pomiędzy 30 a 50 rokiem życia. 16 634 ekwiwalentów czasu pracy oznaczało wzrost zatrudnienia o 1,3% w stosunku do 2019 r. oraz wzrost udziału tej grupy wiekowej do 41,5% wszystkich zatrudnionych. Spadek za to miał miejsce w grupie wiekowej pracowników do 30 roku życia. W porównaniu z 2019 r., w którym nastąpił wzrost zatrudnienia, ich liczba spadła o 13,9% do 4 234 ekwiwalentów czasu pracy, a udział wśród wszystkich pracowników spadł z 12,1% do 10,6%.

Najliczniejsza grupa zatrudnionych na stanowisku dyżurnego ruchu to osoby powyżej 50 roku życia, których na koniec 2020 r. wg ekwiwalentów czasu pracy było 4 697. Stanowiło to 54,3% wszystkich dyżurnych ruchu. Pomiędzy 30 a 50 rokiem życia ten zawód wykonywało 3 443 pracowników wg ekwiwalentów czasu pracy stanowiąc 39,8% udziału. Zdecydowanie najmniejszą grupę stanowili pracownicy do 30 roku życia z 5,9% udziałem.

W 2020 r. u zarządców infrastruktury zmniejszyło się zatrudnienie zarówno wśród kobiet, jak i wśród mężczyzn. Wg ekwiwalentu czasu pracy zatrudnionych było 13 236 kobiet, co oznaczało spadek o 0,9% w stosunku do 2019 r. U mężczyzn spadek zatrudnienia wyniósł 1,4%, co przełożyło się na 26 808 ekwiwalentów czasu pracy w 2020 r. Mniejszy spadek zatrudnienia wśród kobiet związany był ze wzrostem udziału tej płci w zatrudnieniu do 33,1% (wzrost o 0,2 pkt procentowego).

Na stanowisku dyżurnego ruchu na koniec 2020 r. wg ekwiwalentu czasu pracy zatrudnionych było 4 055 kobiet (46,9% udziału w stanowisku) oraz 4 592 mężczyzn (53,1%).

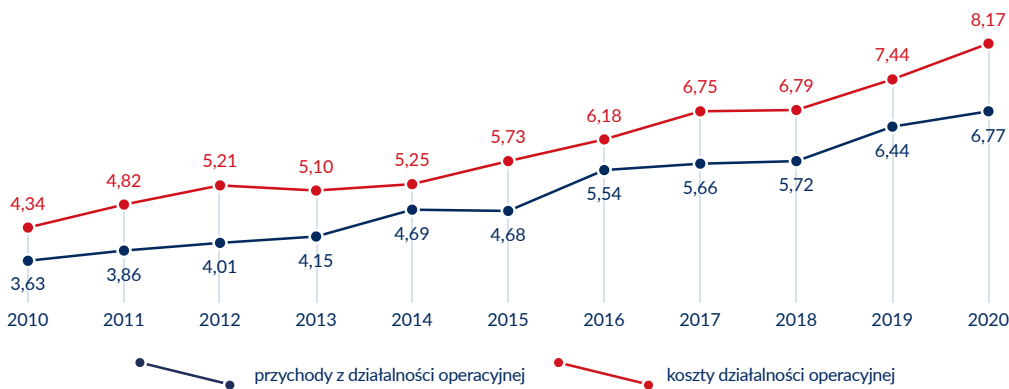
¹⁸ Płeć pracowników obliczona w oparciu o kalkulację ekwiwalentu czasu pracy pracowników (etatów) w ramach działalności kolejowej od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 r. oraz od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 r. Jako ekwiwalent pełnego czasu pracy należy rozumieć całkowitą liczbę godzin (wraz z nadgodzinami) przepracowaną na stanowisku pracy, podzieloną przez średnią liczbę godzin przepracowanych rocznie na pełnoetatowym stanowisku.

5.3 Wyniki finansowe zarządców infrastruktury

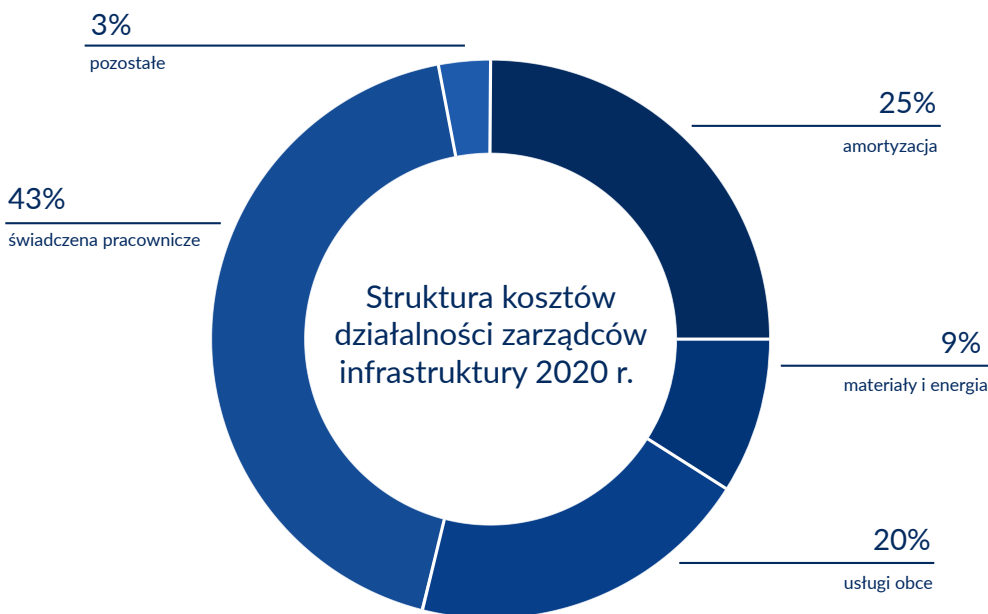
W 2020 r., tak jak w latach poprzednich, wzrosły zarówno przychody i koszty działalności operacyjnej zarządców infrastruktury. Wzrost kosztów kształtował się na poziomie 9,86% w stosunku do 2019 r., a przychody w tym samym czasie wzrosły o ok. 5%. W 2020 r. zwiększyła się różnica pomiędzy kosztami i przychodami działalności operacyjnej i wyniosła ok. 1,4 mld zł i była wyższa o ok. 40% w stosunku do różnicy z roku 2019.

Wzrost przychodów wygenerowany został głównie przez znaczne zwiększenie dotacji do sektora infrastruktury kolejowej, która w 2020 r. wyniosła prawie 4,5 mld zł, wzrastając w stosunku do roku 2019 o ok. 13%.

Zarządcy infrastruktury najwięcej wydatków ponoszą na świadczenia pracownicze. Koszty z tego tytułu stanowią 43%. Usługi obce to 20%, materiały i energia 9%, amortyzacja natomiast kształtuje się na poziomie 25%.



◀ Rys. 97 Wyniki działalności zarządców infrastruktury (mld PLN) w latach 2010 – 2020



◀ Rys. 98 Struktura kosztów działalności zarządców infrastruktury 2020 r.

5.4 Parametry linii kolejowych

Długość eksploatowanych linii kolejowych w 2020 r. przez wszystkich zarządców infrastruktury, włączając koleje normalnotorowe i szerokotorowe, wyniosła 19 461 km, co oznacza wzrost o niecałe 4 km w stosunku do danych za 2019 r.

Długość linii kolejowych zelektryfikowanych, będących w eksploatacji wszystkich zarządców infrastruktury w Polsce wyniosła w 2020 r. r. 12 048 km.

Linie jednotorowe nadal stanowią większość linii kolejowych w Polsce – 54% linii eksploatowanych w 2020 r. Większość linii dwutorowych (90%) jest zelektryfikowanych, podczas gdy w przypadku linii jednotorowych udział linii zelektryfikowanych jest znacznie niższy.

Linie o znaczeniu państwowym, tj. takie których budowa, utrzymanie i eksploatacja jest uzasadniona ważnymi względami gospodarczymi, społecznymi, ekologicznymi lub obronnymi, w 2020 r. zarządzane były wyłącznie przez PKP PLK. Stanowiły one 72% linii eksploatowanych przez spółkę i 69% wszystkich linii w Polsce. Długość eksploatowanych linii

Linie kolejowe eksploatowane

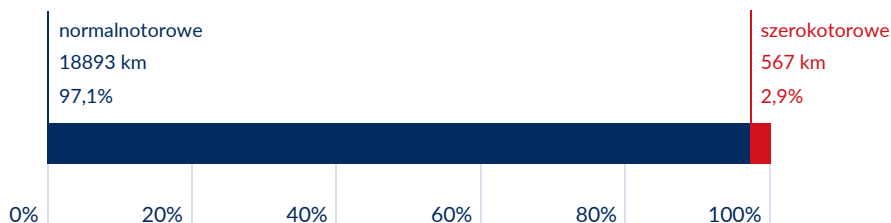
90,5%

linii kolejowych stanowią linie eksploatowane

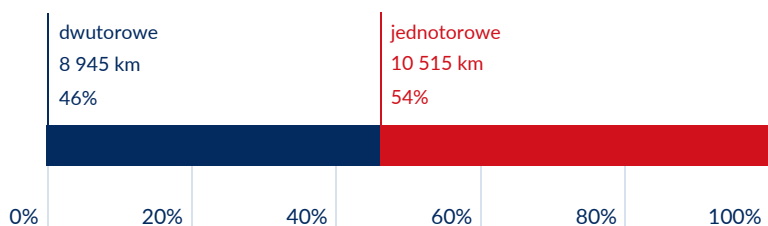
2,9%

linii kolejowych stanowią linie szerokotorowe

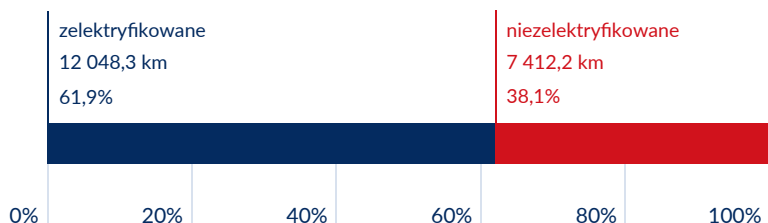
Na długość eksploatowanych linii szerokotorowych składały się linie kolejowe zarządców: PKP LHS (394,7 km), PKP PLK (141,3 km), Euroterminalu Sławków (2,8 km) oraz Cargotoru (28,5 km). Jediną zelektryfikowaną linią szerokotorową jest linia nr 92 w województwie podkarpackim między stacjami Przemyśl Główny – Medyka (14 km).



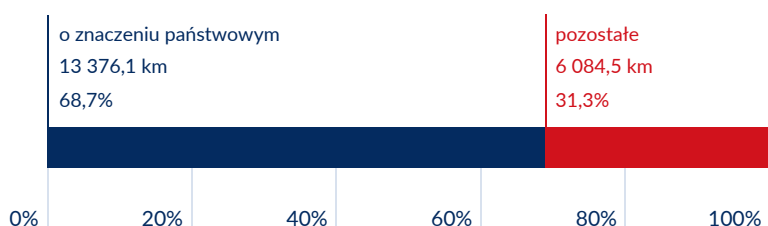
Rys. 99 Struktura linii kolejowych eksploatowanych w Polsce w 2020 r. wg rozstawu szyn (w km)



Rys. 100 Struktura linii kolejowych eksploatowanych w Polsce w 2020 r. w podziale na rodzaj linii (w km)



Rys. 101 Struktura linii kolejowych eksploatowanych w Polsce w 2020 r. w podziale na rodzaj trakcji (w km)



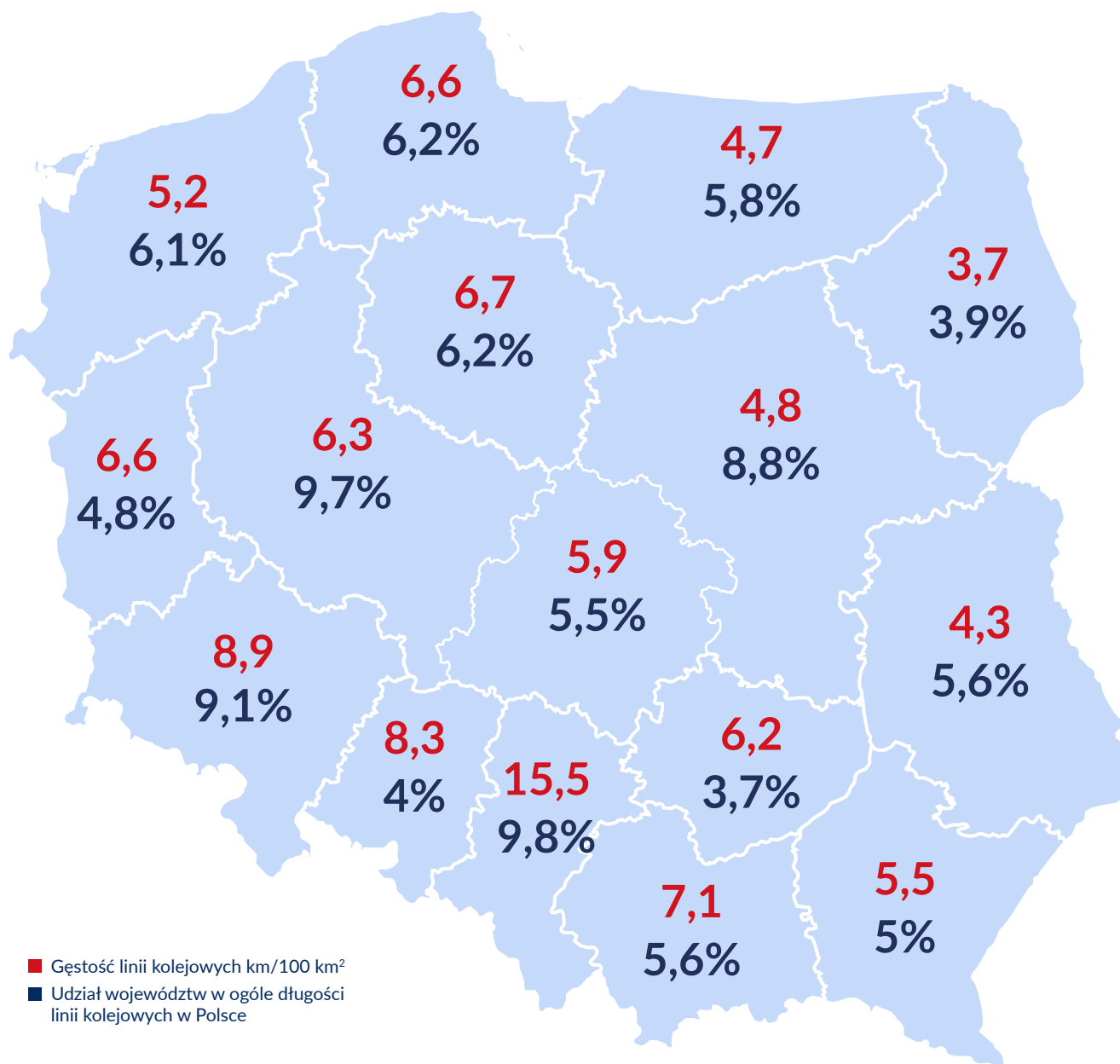
Rys. 102 Struktura linii kolejowych eksploatowanych w Polsce w 2020 r. wg znaczenia linii

o znaczeniu państwowym była minimalnie mniejsza niż w 2019 r. i wyniosła 13 376 km (spadek o 5 km).

Poziom średniej gęstości linii kolejowych w 2020 r. wzrósł minimalnie w stosunku do 2019 r. (o 0,1%) i wyniósł 6,2 km/100 km². Gęstość sieci kolejowej w poszczególnych województwach mierzona w długości linii (w km) na 100 km² powierzchni w 2020 r. pozostała na podobnym poziomie. Największy udział w długości sieci kolejowej posiadało województwo śląskie (9,8%), a najmniejszy województwo świętokrzyskie (3,7%).

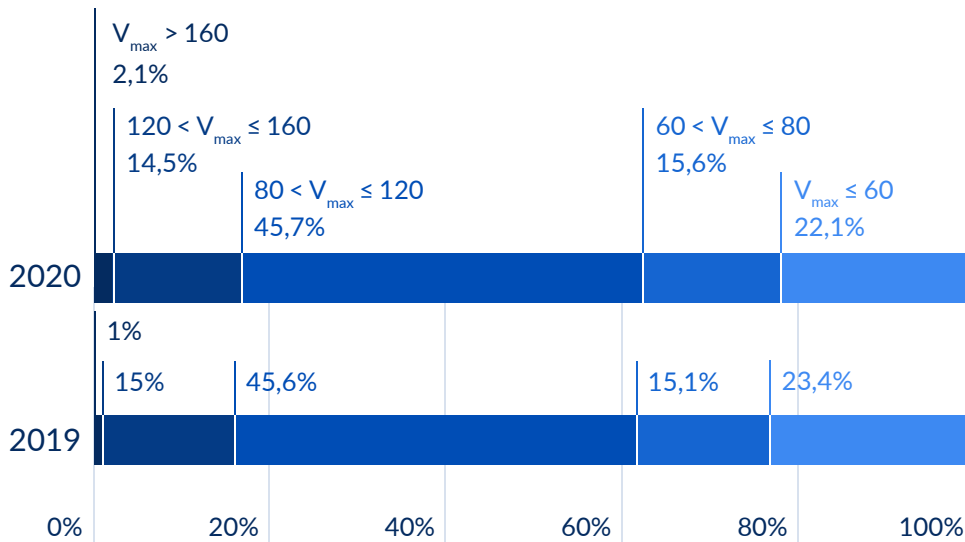
Gęstość linii kolejowych jest ilorazem długości linii eksploatowanych oraz powierzchni terytorialnej wybranej jednostki administracyjnej.

▼ Rys. 103 Gęstość linii kolejowych eksploatowanych w Polsce oraz udział w liniach eksploatowanych w Polsce w 2020 r.

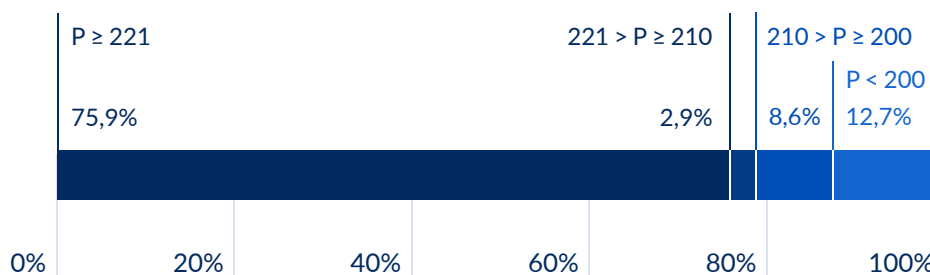


- Gęstość linii kolejowych km/100 km²
- Udział województw w ogólnej długości linii kolejowych w Polsce

W 2020 r. udział linii o prędkości maksymalnej powyżej 160 km/h wzrósł do poziomu ponad 2,1% (wzrost o ponad 1 pkt procentowy). Miało to związek z podniesieniem parametrów eksploatacyjnych na linii nr 9 przebiegającej przez województwa mazowieckie, warmińsko-mazurskie oraz pomorskie. Udział linii kolejowych o parametrach dla prędkości równej lub poniżej 60 km/h spadł do poziomu 22,1%.



Rys. 104 Struktura torów kolejowych eksploatowanych w Polsce w latach 2019 – 2020 wg dopuszczalnych prędkości



Rys. 105 Struktura torów kolejowych eksploatowanych w Polsce w 2020 r. wg dopuszczalnego nacisku (kN), dla wartości maksymalnej

W 2020 r. zmieniła się metoda liczenia parametrów eksploatacyjnych przez największego zarządcę, PKP PLK. Parametr nacisku na oś o wartości równej 221 kN lub większej spełniało według danych za 2020 r. 75,9% torów. Oznacza to, że ponad 21,4 tys. km torów dopuszcza wykorzystanie przez tabor o największym nacisku na oś. Jedyne 12,7% torów spełnia najniższy parametr o dopuszczalnym nacisku na oś poniżej 200 kN. Dane o nacisku na oś zawarte są w załączniku 2.2. „Wykaz maksymalnych nacisków osi na tor Regulaminu sieci na rozkład 2020/21”¹⁹.

19 <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepnienia-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20202021/>

5.5 Obiekty infrastruktury usługowej

Zgodnie z definicją zawartą w ustawie o transporcie kolejowym obiekt infrastruktury usługowej to obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy. OIU powinny być udostępniane przez operatorów na równych i niedyskryminujących zasadach wszystkim przewoźnikom kolejowym, którzy zawnioskują o dostęp. Operator obiektu ma obowiązek opracować regulamin dostępu do obiektu, cennik oraz statut obiektu.

Kompetencje Prezesa UTK w obszarze nadzoru nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez operatorów OIU przewoźników kolejowych w zakresie dostępu do ich obiektów obejmują:

- ▶ kontrolę poprawności opracowania oraz stosowania regulaminu obiektu;
- ▶ nadzór nad zawieraniem umów z operatorami OIU;
- ▶ kontrolę poprawności ustalania i pobierania przez operatorów opłat za korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej.

W 2020 r. Prezes UTK prowadził postępowania wyjaśniające, rozpatrywał skargi przewoźników i prowadził postępowania administracyjne związane z zapewnieniem dostępu do OIU:

- ▶ postępowania administracyjne w sprawie zasad udostępniania OIU;
- ▶ postępowania administracyjne w sprawie opłat za korzystanie z obiektów;
- ▶ kontrole zgodności Regulaminów OIU z Rozporządzeniem 2017/2177;
- ▶ sprawy dotyczące nieprawidłowej kwalifikacji infrastruktury kolejowej.

Po wydaniu decyzji administracyjnych (toczą się nadal postępowania sędowo-administracyjne) dotyczących bezumownego korzystania ze stacji pasażerskich, zmienione zostały przepisy odnoszące się do ich udostępniania. W związku z pojawiającymi się wątpliwościami z zakresu udostępniania stacji pasażerskich znowelizowana została ustawa o transporcie kolejowym. Zmianie uległ m.in. art. 36j, w którym dookreślono czym jest powierzchnia przeznaczona do obsługi podróży. Należy do niej zakwalifikować powierzchnie przed kasami, poczekalnie, a także powierzchnie stanowiące dostęp do peronów z drogi publicznej lub

dworca kolejowego. Ponadto w następstwie wyroku z 10 lipca 2019 r., w którym Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej stwierdził, że opłata za dostęp do peronów wchodzi w zakres minimalnego pakietu dostępu do infrastruktury kolejowej, w 2020 r. zmieniona została definicja stacji pasażerskiej w art. 4 pkt 53 ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z obowiązującą definicją stacja pasażerska to obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dostęp do peronu, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego. Nowa definicja nie obejmuje peronów.

Podobnie jak w 2019 r. Prezes UTK angażował się w sprawę udostępniania infrastruktury usługowej na terenie portów morskich oraz opłat nakładanych na uczestników rynku kolejowego. Temat ten jest obecnie szeroko omawiany na arenie międzynarodowej, gdzie Prezes UTK w aktywny sposób uczestniczy w wypracowaniu przepisów mających uporządkować to zagadnienie. Szczególna waga przykładana jest do opłat na usługi świadczone w terminalach znajdujących się w portach morskich. W związku ze złożonymi skargami kontynuowane były postępowania wyjaśniające wobec DCT Gdańsk oraz OT Port Świnoujście – w tym drugim przypadku w 2020 r. wydana została decyzja administracyjna wskazująca naruszenie przepisów z zakresu kolejnictwa przez OT Port Świnoujście, polegające przede wszystkim na nieprawidłowej kwalifikacji infrastruktury, skutkującej nieprawidłowym ustalaniem opłat. Wymaga podkreślenia, że decyzja została zaskarżona do WSA, który utrzymał w mocy decyzję Prezesa UTK.

Należy również podkreślić zmianę ustawy o transporcie kolejowym w zakresie definicji terminala towarowego, która miała miejsce w 2020 r. W nowym brzmieniu za terminal towarowy uznaje się obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, umożliwiającą załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozów towarów. Oznacza to, że nowa definicja terminala nie obejmuje urządzeń ładunkowych. Zmianie uległ również przepis art. 36e ust. 2, który uprościł zasady kalkulacji opłat za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej lub świadczonych usług. Ponadto uchylono art. 36e ust. 3, który wyłączał możliwość pobierania opłat za dostęp do OIU w przypadku udostępniania infrastruktury portowej.

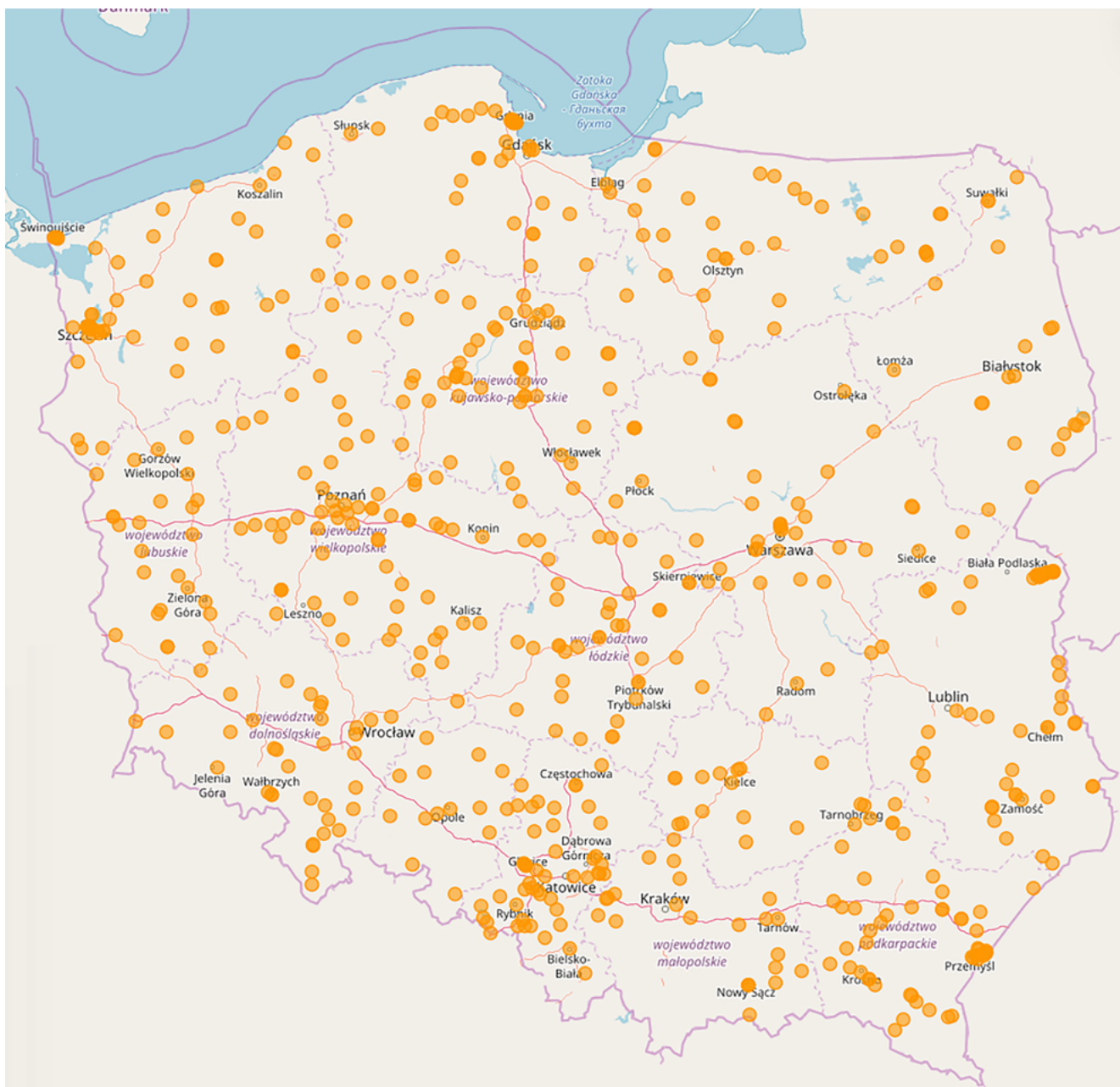
Jednym z zadań, które Prezes UTK realizuje od 2017 r., jest prowadzenie Rejestru Obiektów Infrastruktury Usługowej (ROIU). Rejestr gromadzi w jednej platformie dane dotyczące obiektów infrastruktury usługowej dostępnych na sieci kolejowej, w celu ewidencjonowania i upowszechnienia informacji o OIU oraz

zasadach ich udostępniania. Poprzez zgromadzenie danych wszystkich OIU w jednym miejscu zapewniony jest szybki dostęp do informacji oraz charakterystyki technicznej obiektów infrastruktury usługowej. Operatorzy OIU są zobowiązani do wypełnienia formularza, wraz z podaniem strony internetowej, na której dostępny jest regulamin udostępniania OIU, na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym.

Liczba zarejestrowanych w aplikacji obiektów stale się powiększa, w grudniu 2020 r. było to 4 729 (w tym

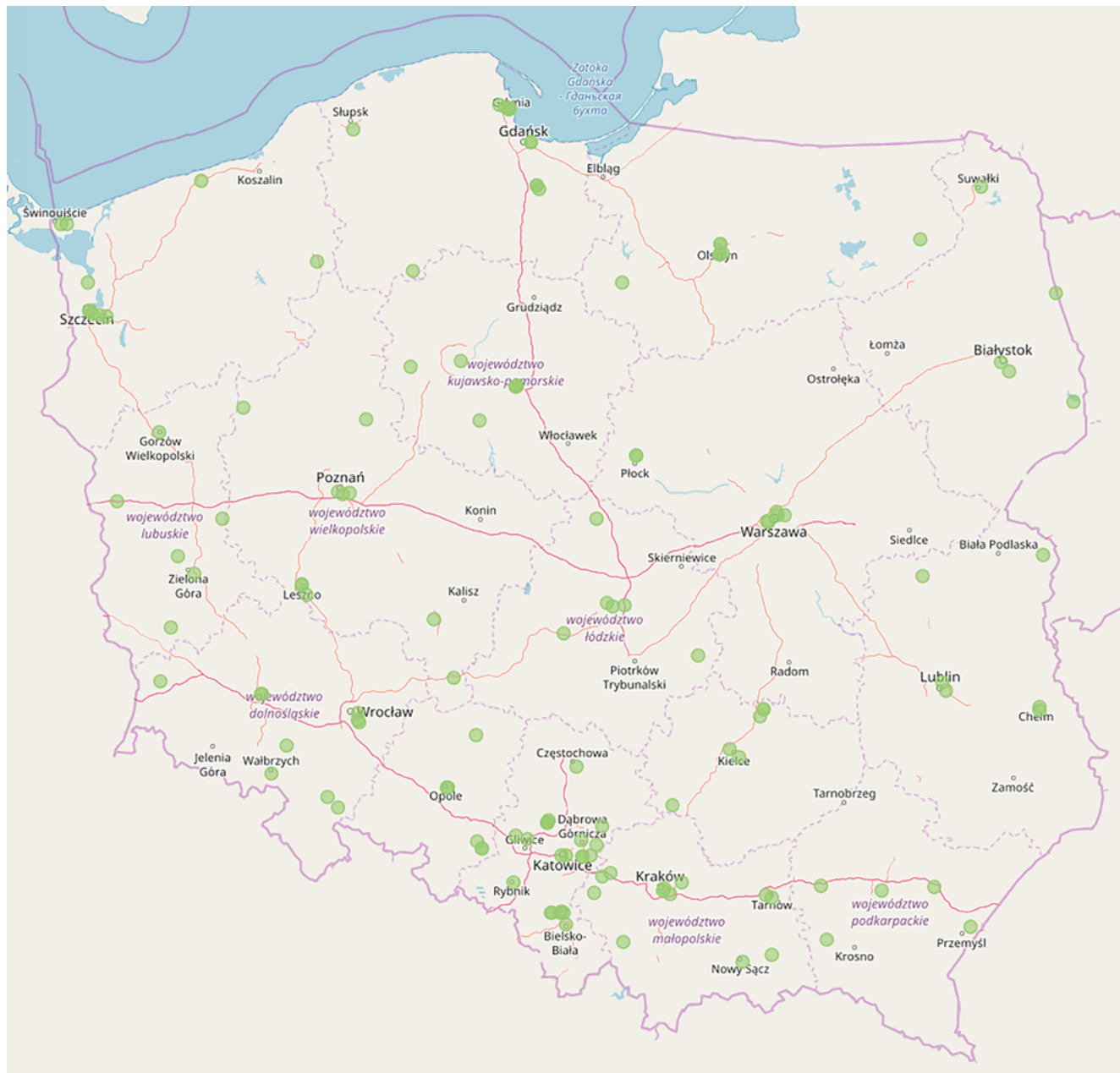
obiekty czynne oraz nieczynne). Informacje dotyczące OIU są w rejestrze na bieżąco aktualizowane i weryfikowane, dzięki czemu zapewniony jest dostęp do rzetelnych informacji o obiektach podmiotów funkcjonujących na rynku kolejowym. Aplikacja daje możliwość zdalnej korekty oraz aktualizacji wprowadzonych do formularza danych bez konieczności wiązania tej czynności ze składaniem pism i dodatkowej dokumentacji. W podziale na poszczególne kategorie liczba OIU w 2020 r. przedstawiała się następująco:

1) OIU, w których świadczony jest załadunek i wyładunek towarów. Jest to łącznie 616 czynnych obiektów;



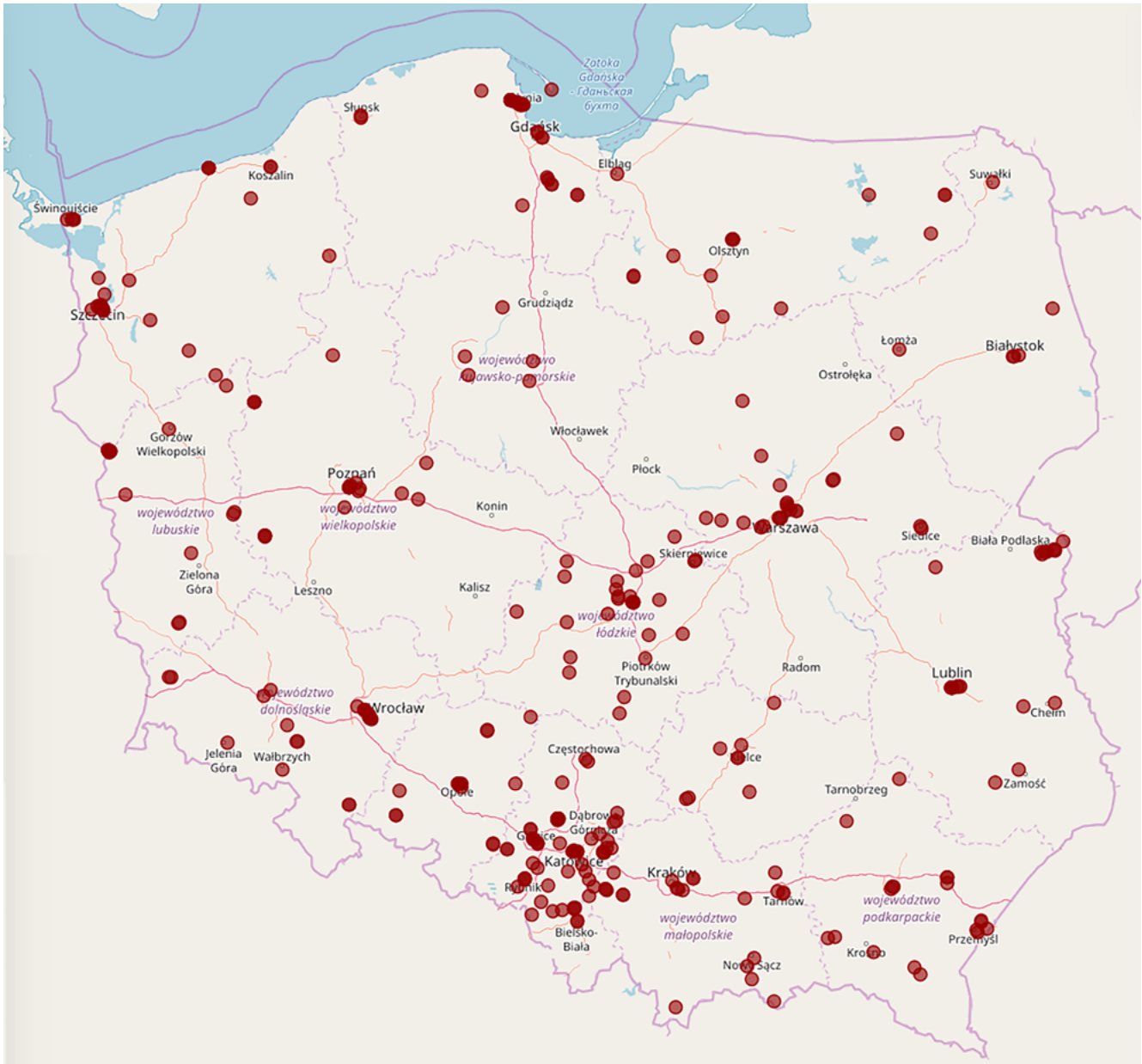
▲ Rys. 106 Rozmieszczenie na mapie Polski obiektów infrastruktury usługowej, w których świadczony jest załadunek i wyładunek towarów

2) OIU, w których świadczona jest naprawa i serwis taboru. Jest to 136 czynnych obiektów;



▲ Rys. 107 Rozmieszczenie na mapie Polski obiektów infrastruktury usługowej, w których świadczona są usługi naprawy i serwis taboru

4) OIU, w których świadczona jest obsługa składów pociągów. Jest to łącznie 331 czynnych obiektów.



▲ Rys. 109 Rozmieszczenie na mapie Polski obiektów infrastruktury usługowej, w których świadczona jest obsługa składów pociągów

5.6 Inwestycje infrastrukturalne a interoperacyjność systemu kolei

Interoperacyjność ma na celu:

- ▶ zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem pozostałych gałęzi transportu;
- ▶ podnoszenie parametrów eksploatacyjnych, w szczególności prędkości maksymalnej na liniach kolejowych;
- ▶ podnoszenie bezpieczeństwa transportu kolejowego.

W 2020 r. odnotowano znaczną liczbę wniosków, wpływających do Prezesa UTK, związanych z uzyskaniem zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych instalacji stałych. W 2020 r. Prezes UTK wydał 25 takich zezwoleń, z czego tylko 7 stanowiły postępowania wszczęte przed 2020 r. Związane to jest z tym, że w 2023 r. kończy się okres rozliczeniowy dla inwestycji kolejowych finansowanych z środków unijnych, m.in. w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. W związku z tym niektóre inwestycje finansowane w ramach tej perspektywy są już na zaawansowanym etapie realizacji.

▼ Tab. 44 Podsystemy strukturalne instalacji stałych dopuszczone przez Prezesa UTK zezwoleniem w 2020 r. (PKP PLK)

I.p.	nr linii	odcinek	kilometraż	podsystem	stan
1.	91	Podłęże – Biadoliny	16,000 – 61,300	sterowanie – urządzenia przytorowe	modernizacja
2.	271	Czempień – Poznań Główny	131,080 – 163,400	sterowanie – urządzenia przytorowe	modernizacja
3.	6	Zielonka – Kuźnica Białostocka*	14,254 – 71,373	energia	modernizacja
	449	Warszawa Rembertów – Zielonka*	12,750 – 21,557		
	21	Warszawa Wileńska – Zielonka*	12,695 – 21,462		
4.	9	Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny	16,795 – 327,800	sterowanie – urządzenia przytorowe	modernizacja
	202	Gdańsk Główny – Stargard	0,381 – 27,063		
	456	Warszawa Praga – Chotomów	16,795 – 30,286		
	260	Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański	3,366 – 14,767		
5.	91	Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki*	1,948 – 2,463	energia	budowa łącznicy kolejowej/modernizacja
	94		0,878 – 2,254		
	603		5,918 – 6,700		
	624		0,000 – 1,300		
6.	91	Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki	0,800 – 3,595	sterowanie – urządzenia przytorowe	budowa łącznicy kolejowej/modernizacja
	94		0,480 – 2,596		
	603		3,910 – 7,380		
	624		0,000 – 2,150		
7.		stacja Dąbrowa Górnicza Towarowa	15,100, 17,360, 21,378	sterowanie – urządzenia przytorowe	modernizacja
8.	71	Ocice – Rzeszów	18,349 – 19,823	sterowanie – urządzenia przytorowe	budowa
9.	271	Wrocław Główny – Poznań Główny*	131,080 – 163,400	energia	modernizacja
10.	4	Opoczno Południe – Olszawowice	105,900 – 107,000	sterowanie – urządzenia przytorowe	budowa/modernizacja
11.	271	Wrocław Główny – Poznań Główny	131,080 – 163,400	infrastruktura	modernizacja
	219	Olsztyn Główny – Szczytno	0,280 – 46,627	sterowanie – urządzenia przytorowe	modernizacja
12.	35	Szymany – Szczytno	81,000 – 92,949		
	747	Szymany – Lotnisko	0,000 – 1,569		
13.	9	Wschodnia – Gdańsk Główny	4,254 – 327,800	sterowanie – urządzenia przytorowe	modernizacja

l.p.	nr linii	odcinek	kilometraż	podsystem	stan
14.	9	Wschodnia – Gdańsk Główny*	4,254 – 327,800	energia	modernizacja
15.	9	Wschodnia – Gdańsk Główny	4,254 – 327,800	infrastruktura	modernizacja
16.	354	Poznań Główny POD – Chodzież – Piła Główna	0,197 – 92,788	sterowanie – urządzenia przytorowe	modernizacja
	803	Suchy Las – Poznań Piątkowo	1,055 – 1,145		
17.	354	Poznań Główny POD – Chodzież – Piła Główna	0,197 – 92,788	infrastruktura	modernizacja
18.	18	Ostrowy – Kaliska Kujawskie	14,350 – 26,489	sterowanie – urządzenia przytorowe	budowa/modernizacja
		Kaliska Kujawskie – Czerniewice	28,601 – 37,788		
		Czerniewice – Włocławek	39,602 – 53,897		
19.	449	Warszawa Rembertów – Zielonka	12,344 – 21,315	infrastruktura	modernizacja
	21	Warszawa Wileńska – Wołomin Słoneczna	9,206 – 19,652		
20.	447	Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki	14,254 – 71,800	infrastruktura	
			6,500 – 10,200		
			10,200 – 10,700		
			10,700 – 15,145		
			15,570 – 16,391		
			16,444 – 17,301		
			17,650 – 28,100		
			6,500 – 9,868		
			10,827 – 15,090		
			15,625 – 16,201		
21.	68	Lublin Zemborzyce – Stalowa Wola Rozwadów*	8,937 – 103,092	energia	budowa łącznicy kolejowej/modernizacja
	565	Charzewice – Stalowa Wola Rozwadów Towarowy*	0,000 – 0,934		
22.	18	Kutno – Piła Główna*	26,208 – 37,959	energia	budowa/modernizacja
			26,275 – 28,625		
23.	4	stacja Olszamowice*	122,320 – 125,335	energia	modernizacja

*zezwolenie obejmuje sieć trakcyjną

W 2019 r. Prezes UTK przedstawił stanowisko dotyczące weryfikacji podsystemu strukturalnego „Energia”²⁰ odnoszące się do inwestycji obejmujących swym zakresem modernizację sieci trakcyjnej, układu zasilania lub obu tych elementów jednocześnie. W konsekwencji w 2020 r. PKP Energetyka jako

właściciel infrastruktury energetycznej obejmującej układ zasilania rozpoczęła realizację obowiązków w obszarze interoperacyjności, w tym uzyskała pierwsze zezwolenia dla podsystemu strukturalnego „Energia” obejmującego układ zasilania sieci trakcyjnej.

20 <https://www.utk.gov.pl/download/1/48390/StanowiskoPrezesaUTKdotweryfikacjiukladuzasilania.pdf>

▼ Tab. 45 Podsystemy strukturalne instalacji stałych dopuszczone przez Prezesa UTK zezwoleniem w 2020 r. (PKP Energetyka)

l.p.	nr linii	odcinek	kilometraż	podsystem	stan
1.	449	Warszawa Rembertów – Wołomin**	12,496 – 20,900	Energia	modernizacja
	6	Warszawa Rembertów – Wołomin**	14,400 – 30,100		
2.	68	Lublin – Stalowa Wola Rozwadów**	0,339 – 114,421	Energia	modernizacja

** zezwolenie obejmuje układ zasilania sieci trakcyjnej

W 2020 r. oddano do eksploatacji najwięcej kilometrów linii kolejowych w obszarze podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe” (ok. 600 km) oraz podsystemu „Energia” (ok. 233 km).

W odniesieniu do inwestycji infrastrukturalnych, poza zamawiającym oraz jednostką notyfikowaną, ważną rolę pełni wykonawca inwestycji, jako producent podsystemu dopuszczanego następnie przez zarządcę infrastruktury do eksploatacji. Wykonawca jest odpowiedzialny za realizację inwestycji, zlecenie prac certyfikacyjnych jednostce notyfikowanej oraz wystąpienie do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Jednak wnioski, które składane są do Prezesa UTK, często są niekompletne lub niespójne. Prezes UTK w listopadzie 2020 r. po raz kolejny przygotował szkolenie prowadzone w ramach Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego, mające na celu przybliżenie wykonawcom aspektów interoperacyjności, praktycznych wskazań wystawiania deklaracji weryfikacji WE oraz uzyskiwania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji w nowych ramach prawnych, jakie wprowadza Dyrektywa 2016/797/UE.

Wyzwaniem w obszarze realizacji inwestycji infrastrukturalnych w 2020 r. było terminowe wdrożenie Dyrektywy 2016/797/UE w zakresie działalności jednostek notyfikowanych. IV pakiet kolejowy wprowadził bowiem nowy system dla jednostek notyfikowanych (NoBo). 30 października 2020 r. Dyrektywa 2008/57/WE przestała obowiązywać, w konsekwencji tego dnia automatycznie wygasły uprawnienia jednostek

notyfikowanych w ramach dyrektywy 2008/57/WE. Brak nadania jednostkom nowych uprawnień, zależny od transpozycji dyrektywy, spowodowałby zatrzymanie realizacji inwestycji.

Przepisy umożliwiające udzielenie nowych uprawnień jednostkom notyfikowanym wprowadzone zostały do porządku prawnego ustawą o zmianie ustawy o transporcie kolejowym 14 października 2020 r. Możliwość kontynuowania działalności certyfikacyjnej w ramach nowej Dyrektywy 2016/797/UE przez jednostki wymagała bezpośredniej współpracy pomiędzy Prezesem UTK oraz jednostkami notyfikowanymi, w celu umożliwienia przeprowadzenia sprawnej autoryzacji i notyfikacji tych podmiotów.

Zintensyfikowane działania podjęte w tak krótkim czasie spowodowały, że nie doszło do zastoju w realizacji inwestycji infrastrukturalnych. Pod koniec 2020 r. funkcjonowało 8 jednostek notyfikowanych w zakresie Dyrektywy 2016/797/UE.

W 2020 r. Prezes UTK opracował także kolejne zasady, służące jako dobre praktyki, w realizacji działalności jednostek notyfikowanych związanej z procesem weryfikacji WE. Przygotowany przez UTK katalog zasad spowodował zwiększenie spójności działania jednostek oraz eliminację błędów popełnianych w trakcie prowadzenia ocen. Dodatkowo podjęte działania mają na celu zachowanie jednolitych standardów w działalności jednostek, jak również powinny przyczynić się do opracowywania dokumentacji z przebiegu weryfikacji WE w sposób przejrzysty i zrozumiały²¹.

21 Przygotowany przez UTK katalog zasad działania jednostek notyfikowanych służy jako wytyczne w ich działalności podczas procesów weryfikacji WE. Są to również wskazówki dla zarządców infrastruktury i wykonawców modernizacji na temat zakresu współpracy z jednostkami notyfikowanymi. Katalog zasad dostępny jest pod poniższym linkiem: <https://www.utk.gov.pl/pl/interoperacyjnosc/jednostki-badawcze/jednostki-notyfikowane/16681.Wytyczne-dla-jednostek-notyfikowanych.html>

5.7 Wdrażanie ERTMS na polskiej sieci kolejowej

Wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) jest podstawowym elementem tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu. Na system ten składa się: Europejski System Sterowania Pociągiem (ETCS) oraz Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej (GSM-R).

Wdrożenie ERTMS przynosi korzyści dla konkurencyjności przewozów kolejowych oraz poprawę bezpieczeństwa. Wśród najważniejszych wymienić należy:

- ▶ wzrost przepustowości na istniejących liniach: jako system oparty na transmisji ciągłej ERTMS zmniejsza czas następstwa pociągów umożliwiając uzyskanie 40% większej przepustowości istniejącej infrastruktury;
- ▶ większe bezpieczeństwo dla pasażerów: ETCS zapewnia większe zautomatyzowanie procesu prowadzenia pociągów niż dotychczasowe systemy sterowania ruchem kolejowym;
- ▶ wyższe prędkości: ERTMS umożliwia prowadzenie pociągów z prędkością nawet 500 km/h;
- ▶ niższe koszty produkcji: jeden sprawdzony, wspólny dla całej Unii Europejskiej system jest łatwiejszy w produkcji, instalacji i utrzymaniu;
- ▶ niższe koszty utrzymania: ERTMS poziomu 2 nie wymaga sygnalizacji przytorowej,

5.7.1 Europejski System Sterowania Pociągiem (ETCS) – urządzenia przytorowe

Zgodnie z KPW TSI Sterowanie przewiduje się, że do 2023 r. system ETCS obejmie 2 480 km linii kolejowych w Polsce (wliczając również odcinki wyposażone już na dzień wydania przedmiotowego planu wdrażania).

Realizacja założonych w KPW TSI Sterowanie celów jest opóźniona. Nie wszystkie inwestycje zaplanowane do realizacji w perspektywie do 2018 r. zostały

co znacznie obniża koszty zarządców infrastruktury;

- ▶ wspólny rynek dostaw dla zarządców infrastruktury: klienci mogą zamówić podzespoły;
- ▶ w każdym miejscu w Europie, dzięki czemu rynek dostawców jest bardziej konkurencyjny;
- ▶ większa niezawodność: zastosowanie ERTMS poprawia niezawodność przewozów i ich punktualność.

Na mocy Rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej Polska opracowała „Krajowy plan wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności Sterowanie”. W KPW TSI Sterowanie opisano działania mające na celu wdrożenie w pełni interoperacyjnych podsystemów „Sterowanie” zaplanowane na lata 2017 – 2023 oraz dalsze założenia sięgające perspektywy do 2050 r.

Podstawowym celem KPW TSI Sterowanie jest przekazanie przewoźnikom kolejowym informacji w zakresie harmonogramu rozbudowy systemu ERTMS w Polsce, aby umożliwić im odpowiednie zaplanowanie swojej działalności biznesowej w kontekście stopniowego wyposażenia pojazdów trakcyjnych w urządzenia pokładowe systemu.

zakończone. Ponadto opóźniona jest realizacja tych inwestycji, które mają się zakończyć do 2023 r.

Realizacja założeń KPW TSI Sterowanie odnośnie inwestycji dotyczących ETCS z terminem zakończenia do 2018 r., według stanu na 31 grudnia 2020 r., wynosi ok. 80%. Wyposażonych w ETCS i oddanych do eksploatacji zostało 550 km linii z 681 km zaplanowanych.

Tab. 46 Planowane wdrożenia ETCS w latach 2017 – 2018 zgodnie z KPW a faktyczny stan realizacji

l.p.	numer linii	odcinek	długość	termin wdrożenia wg KPW	zezwolenie Prezesa UTK
1.	132	Opole Zachodnie – Wrocław Brochów	72	2017	(ETCS L2) z 14 grudnia 2018 r. nr PL 63 2018 0018
2.	275	Wrocław – Nowy Dwór Miłkowice	64	2017	(ETCS L2) z 14 grudnia 2018 r. nr PL 63 2018 0018
3.	356	Poznań Wschód – Wągrowiec	51	2017	(ETCS L1LS) z 29 grudnia 2016 r. nr PL 63 2016 0006
4.	9	Warszawa Praga – Gdańsk Główny	311	2018	(ETCS L2) z 11 września 2020 r. nr PL 63 2020 0005
5.	202	Gdańsk Główny – Gdynia Chylonia	27	2018	(ETCS L2) z 11 września 2020 r. nr PL 63 2020 0005
6.	260	Pszczółki – Pruszcz Gdański	11	2018	(ETCS L2) z 11 września 2020 r. nr PL 63 2020 0005
7.	456	Warszawa Praga – Chotomów	14	2018	(ETCS L2) z 11 września 2020 r. nr PL 63 2020 0005
8.	1	Warszawa Zachodnia – Koluszki	101	2018	Brak
9.	17	Łódź Widzew – Koluszki	19	2018	Brak
10.	226	Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny	11	2018	Brak

W grudniu 2020 r. PKP PLK oddała do eksploatacji ETCS poziomu 2 na linii nr 9 Warszawa Praga – Gdańsk Główny (311 km), Gdańsk Główny – Gdynia Chylonia na linii kolejowej nr 202 (ok. 27 km), odcinek Pszczółki – Pruszcz Gdański linii kolejowej nr 260 (ok. 11 km) i odcinek Warszawa Praga – Chotomów na linii kolejowej nr 456 (ok. 14 km).

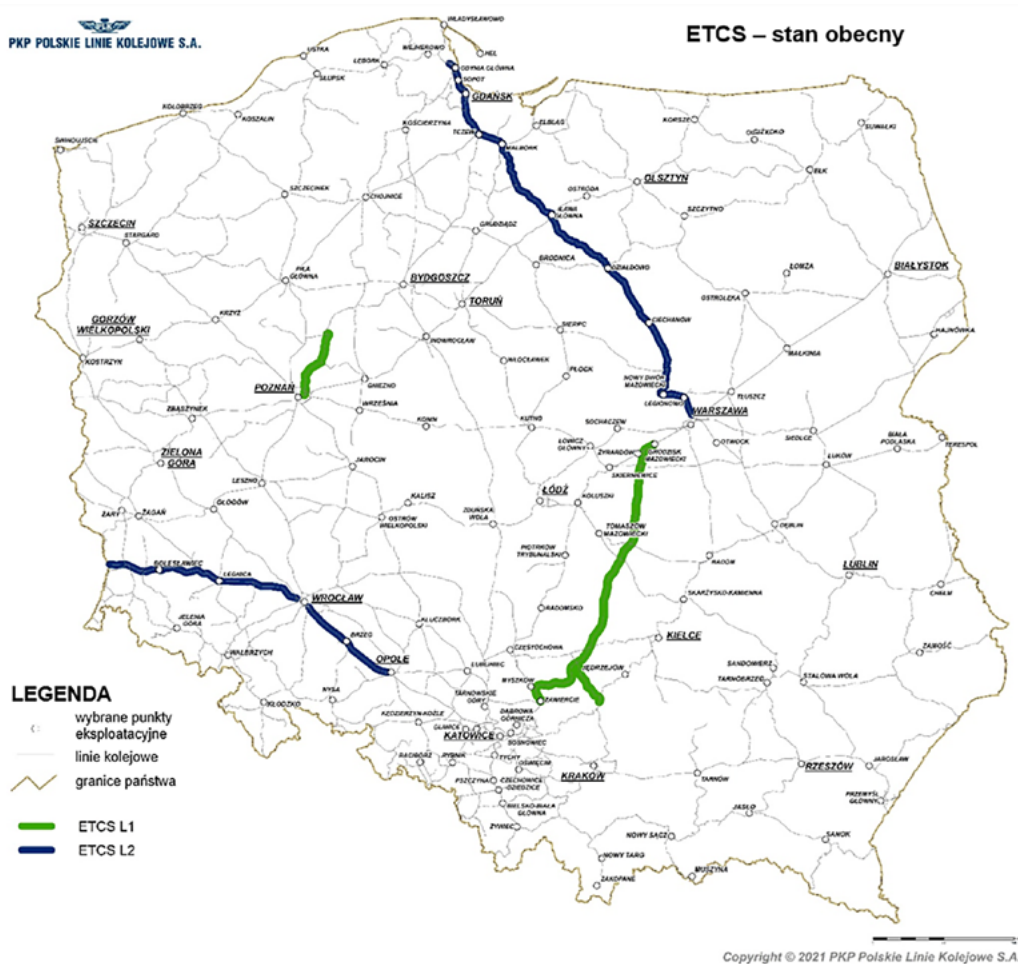
Pozostały jeszcze trzy projekty, których realizacja zgodnie z KPW TSI Sterowanie powinna zostać zakończona w 2018 r. W przypadku inwestycji na linii kolejowej nr 226 Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny nastąpi przesunięcie o kolejne lata, ponieważ w czerwcu 2021 r. PKP PLK ponowiła przetarg na zabudowę ETCS poziomu 1 na 11 km odcinku łączącym Port Gdański z linią kolejową E65, które stanowią część korytarza sieci bazowej Bałtyk – Adriatyk w obrębie transeuropejskiej sieci transportowej.

PKP PLK planuje zakończyć zabudowę systemu ETCS na liniach kolejowych nr 1 Warszawa Zachodnia – Koluszki i nr 17 Łódź Widzew – Koluszki, do końca 2021 r.

Podsumowując, w latach 2014 – 2020 do eksploatacji zostało oddanych około 900 km linii kolejowych wyposażonych w ETCS, znajdujących się na następujących liniach kolejowych:

- ▶ nr 4 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie,
- ▶ nr 570, 64 Psary – Kozłów,
- ▶ nr 356 Poznań Wschód – Wągrowiec,
- ▶ E30 Opole – Wrocław – Legnica – Bielawa Dolna,
- ▶ E65 Warszawa – Gdynia.

Zgodnie z KPW TSI Sterowanie do 2023 r. PKP PLK powinna wdrożyć i oddać do eksploatacji system ETCS na kolejnych 14 liniach kolejowych obejmujących łącznie ok. 1600 km.



◀ Rys. 110 Wdrożenie ERTMS/ETCS na sieci kolejowej w Polsce

▼ Tab. 47 Projekty, które zgodnie z KPW TSI Sterowanie powinny zostać wdrożone do 2023 r.

l.p.	nr linii kolejowej	odcinek	poziom ETCS	długość	termin planowanego złożenia wniosku o uzyskanie zezwolenia Prezesa UTK
1.	91	Podłęże – Rzeszów	2	140 km	2022
2.	278	Węglińiec – Zgorzelec	2	26 km	2023
9.	274	Zgorzelec – Zgorzelec (GP)	2	1 km	2023
3.	7	Warszawa Wschodnia – Lublin	2	171 km	2022
4.	2	Warszawa – Terespol	2	188 km	2023
5.	3	Warszawa – Kunowice	2	450 km	2023
6.	271	Wrocław – Poznań	2	160 km	2023
7.	6, 449	Warszawa – Białystok	2	172 km	2026
8.	8	Warszawa Okęcie – Radom	2	90 km	2024
10.	351	Poznań Główny – Szczecin Dąbie	2	195 km	brak danych
11.	352	Swarzędz – Poznań Starołęka	2	13 km	brak danych

Na większości tych linii PKP PLK rozpoczęła instalację ETCS. Jednak dla linii kolejowych nr 351 Poznań Główny – Szczecin Dąbie oraz nr 352 Swarzędz – Poznań Starołęka, czyli łącznie dla ok. 210 km linii kolejowych nie został jeszcze ogłoszony przetarg.

Ponadto, wg danych PKP PLK, termin wdrożenia systemu ETCS w okresie do końca 2023 r. nie zostanie dotrzymany w odniesieniu do inwestycji na linii nr 6 i 449 Warszawa – Białystok oraz linii nr 8 Okęcie – Radom.

5.7.2 Europejski System Sterowania Pociągiem (ETCS) – urządzenia pokładowe

System ERTMS to nie tylko urządzenia przytorowe, ale także urządzenia instalowane na pokładzie pojazdów kolejowych. Zasadą jest, że każdy nowy pojazd kolejowy dopuszczony po raz pierwszy musi zostać wyposażony w ETCS. Wyjątki od tej zasady zostały szczegółowo opisane w TSI Sterowanie.

Według deklaracji przewoźników, na koniec 2020 r. dysponowali oni 317 zespołami trakcyjnymi oraz 276 lokomotywami wyposażonymi w ETCS. Pojazdy te w większości zostały zakupione z już zainstalowanym systemem.

Również w przyszłych latach przewoźnicy nie planują doposażania pojazdów w system ETCS. Wynika to z faktu, że koszty doposażenia istniejącego pojazdu

W przypadku inwestycji prowadzonych na liniach kolejowych nr 278 Węglińiec – Zgorzelec, nr 2 Warszawa – Terespol, nr 3 Warszawa – Kunowice, czy nr 271 Wrocław – Poznań PKP PLK przewiduje, że do końca 2023 r. złoży wniosek o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Termin oddania do eksploatacji tych inwestycji do 2023 r. można zatem uznać za zagrożony.

mogą być nawet 50% wyższe niż koszty zamontowania tego systemu na nowobudowanym pojeździe. Barię w tym zakresie może być też zaawansowany średni wiek pojazdów trakcyjnych w Polsce i krótkie serie pojazdów trakcyjnych zamawianych w ostatnich latach.

Ponadto istotną niedogodnością jest wciąż ograniczony obszar, na którym możliwa jest eksploatacja pojazdu przy włączonym systemie ETCS. Wpływ na to ma tempo wdrożenia systemu przez zarządców infrastruktury. Mimo tego przewoźnicy kolejowi planują dalsze inwestycje w nowe pojazdy wyposażone w ETCS. Do 2025 r. przewoźnicy towarowi planują zakup 100 pojazdów trakcyjnych wyposażonych w system ETCS, natomiast przewoźnicy pasażerscy aż 390.

pojazdy	ETCS poziomu 1	ETCS poziomu 2
lokomotywy pasażerskie spalinowe	0	0
lokomotywy pasażerskie elektryczne	0	30
spalinowe zespoły trakcyjne	23	5
elektryczne zespoły trakcyjne	61	228
lokomotywy towarowe spalinowe	91	0
lokomotywy towarowe elektryczne	67	88

Tab. 48 Pojazdy wyposażone w ETCS wg stanu na 31 grudnia 2020 r.

5.7.3 GSM-R

Stan na koniec 2020 r. w zakresie inwestycji przytórowych w system GSM-R wskazuje, że dotychczas wyposażonych w GSM-R zostało 2 190 km linii kolejowych.

Do 31 grudnia 2020 r. oddane do eksploatacji zostały następujące linie kolejowe:

- ▶ linia kolejowa E 30, odcinek Bielawa Dolna – Opole;
- ▶ linia kolejowa E 20/C-E 20, odcinek Kunowice – Terespol;
- ▶ linia kolejowa E 65/C-E 65, odcinek Warszawa – Gdynia;
- ▶ linia kolejowa Warszawa – Łódź.

W 2020 r. Prezes UTK wydał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji systemu GSM-R dla linii kolejowej nr 9, co ma istotne znaczenie z punktu widzenia migracji do GSM-R. Zgodnie z suplementem do KPW TSI Sterowanie z października 2018 r., odcinek Warszawa – Gdynia wyznaczony został jako linia kolejowa, na której prowadzona będzie eksploatacja obserwowana systemem GSM-R. Pilotaż ma zacząć się 1 stycznia 2022 r.

Zgodnie z Suplementem do KPW TSI Sterowanie do tzw. „dnia zero” (czyli końca 2024 r.) wyposażonych powinno zostać jeszcze 13 250 km linii kolejowych. Wykonawcą sieciowego wdrożenia systemu GSM-R jest Nokia Solutions and Networks realizująca projekt „Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach NPW ERTMS”.

W związku z przygotowaniem do uruchomienia GSM-R w skali całej sieci, w 2020 r. można było zauważyć wzmożone działania związane z wyposażaniem pojazdów w radiotelefony GSM-R. Do 2025 r. wszystkie pojazdy trakcyjne, które poruszają się po polskiej sieci kolejowej powinny zostać wyposażone w radiotelefony GSM-R.

Na koniec 2020 r. w system GSM-R wyposażonych było 816 lokomotyw i 326 zespołów trakcyjnych.

Bardzo ważną kwestią ze względu na doposażenie pojazdów kolejowych w GSM-R jest wejście w życie IV pakietu kolejowego w 2020 r. Jego wdrożenie spowodowało, że pojazdy doposażone w radiotelefony GSM-R wymagają uzyskania nowego zezwolenia. Każda zmiana związana z radiem GSM-R, zgodnie z tabelą 7.1 zmienionej TSI CCS wpływa na podstawową charakterystykę projektu i w efekcie wiąże się z koniecznością uzyskania nowego zezwolenia. W takim przypadku, po doposażeniu pojazdów w urządzenia pokładowe systemu GSM-R, podmiot zarządzający zmianą zobowiązany jest wystąpić z wnioskiem o wydanie nowego zezwolenia. Weryfikacja WE pojazdu w takim przypadku obejmować będzie część głosową łączności radiowej podsystemu „Sterowanie – urządzenia pokładowe”.

Mimo że doposażenie w GSM-R wiąże się z koniecznością uzyskania nowego zezwolenia, podmioty nie mogą pozwolić sobie na zaniedbanie tego obszaru. Po migracji do GSM-R na sieci nie będzie możliwości prowadzenia jazd pociągowych z wykorzystaniem radia analogowego.

pojazdy	GSM-R
lokomotywy pasażerskie spalinowe	37
lokomotywy pasażerskie elektryczne	213
spalinowe zespoły trakcyjne	60
elektryczne zespoły trakcyjne	263
lokomotywy towarowe spalinowe	241
lokomotywy towarowe elektryczne	325

◀ Tab. 49 Pojazdy wyposażone w radiotelefon GSM-R wg stanu na 31 grudnia 2020 r.

5.7.4 Grupa Użytkowników ERTMS

Wyzwaniami w obszarze systemów ETCS i GSM-R jest nie tylko opóźnienie w realizacji planów w obszarze wdrażania systemów, ale również zapewnienie kompatybilności ich części przytorowej i pokładowej. Prezes UTK w 2019 r. powołał specjalną grupę, w której skład wchodzi przedstawiciele dostawców komponentów systemu, zarządcy infrastruktury użytkownicy ERTMS, jednostki notyfikowane oraz producenci pojazdów kolejowych. Celem prac grupy jest poprawa koordynacji wdrażania ERTMS w Polsce, stworzenie forum wymiany doświadczeń z eksploatacji i realizacji projektów dotyczących ERTMS dla użytkowników systemu, analizowanie doświadczeń europejskich we wdrażaniu ERTMS. Spotkania w ramach Grupy Użytkowników ERTMS, ze względu na stan epidemiologiczny, zostały w 2020 r. zawieszane. Jednak Prezes UTK, w ramach swoich kompetencji monitorował proces wdrażania ERTMS w Polsce.

W 2020 r. w ramach grupy użytkowników ERTMS realizowany był temat opracowania testów kompatybilności ESC/RSC. Zarządca infrastruktury zobowiązany był do przekazania Agencji Kolejowej UE wykazu sprawozdań niezbędnych do przeprowadzenia na jego sieci

(przy współpracy z dostawcami pokładowych urządzeń ERTMS). Zestawy testów ESC/RSC dla polskiej infrastruktury zostały opracowane przez PKP PLK, skonsultowane w ramach Grupy Użytkowników i przekazane do Agencji Kolejowej UE. 2 grudnia 2020 r. Agencja Kolejowa rozszerzyła dokument techniczny dotyczący ESC i RSC o zakres testów przekazanych przez PKP PLK.

Od momentu opublikowania testów ESC/RSC w dokumencie technicznym ERA, powinny one być przeprowadzane przed rozpoczęciem procesu uzyskania zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie do obrotu. Testy ESC/RSC są ponadto elementem weryfikacji zgodności pojazdu z trasą. Jeśli przewoźnik nie jest w stanie wykazać zgodności z trasą w ramach typu ESC/RSC dla właściwego odcinka linii kolejowej, do którego został przypisany typ ESC/RSC, nie może wykonać przewozów na tej trasie danym pojazdem. Pod koniec 2020 r. PKP PLK rozpoczęła pracę nad opracowaniem testów kompatybilności ESC/RSC przeznaczonych dla linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia–Gdynia Chylonia.

5.8 Przepustowość infrastruktury kolejowej

Przepustowość sieci kolejowej stanowi jeden z istotnych czynników wpływających na organizację przewozów kolejowych. Zróżnicowanie przewozów, występowanie szczytów komunikacyjnych lub ograniczenia prędkości na wybranych odcinkach linii kolejowych wymagają od przewoźników oraz zarządców infrastruktury współpracy i zrozumienia swoich potrzeb.

Informacje przedstawione w tym rozdziale pochodzą ze sprawozdań certyfikowanych przewoźników kolejowych. Opisane zostały wyłącznie te odcinki linii kolejowych, gdzie problemy z przepustowością nie wynikają z prowadzonych przez zarządców prac związanych z modernizacją lub rewitalizacją infrastruktury.

Problemy z przepustowością infrastruktury kolejowej sklasyfikowano w 7 kategoriach dotyczących różnych aspektów organizacyjnych oraz technicznych związanych z realizacją przewozów kolejowych:

- ▶ ograniczenie przepustowości linii dla pociągów pasażerskich w okresie szczytów komunikacyjnych;
- ▶ bezpośredni wpływ przewozów pasażerskich na realizację przewozów towarowych;
- ▶ niezadowolający stan infrastruktury kolejowej;
- ▶ ograniczenia długości użytecznej torów stacyjnych;
- ▶ ograniczenia czasu pracy na posterunkach ruchu;
- ▶ funkcjonowanie jednotorowych odcinków linii kolejowych;
- ▶ ograniczenia dotyczące wielkości oraz organizacji ruchu kolejowego w granicach posterunków ruchu.

Przepustowość

Ponad

4,6 tys.

kilometrów linii kolejowych w Polsce jest dotkniętych problemami z przepustowością

Całkowita zdolność przepustowa infrastruktury kolejowej wskazuje największą liczbę pociągów lub par pociągów, które mogą przejechać po danym fragmencie linii kolejowej w ciągu określonego czasu, zazwyczaj doby lub godziny szczytowego natężenia przewozów.

Zdolność przepustowa zależy od parametrów technicznych linii kolejowej takich jak dopuszczalna prędkość maksymalna, liczba oraz długość odcinków o ograniczonej prędkości, liczba torów szlakowych, rodzaj urządzeń sterowania ruchem kolejowym, układ torowy stacji, czy struktura rodzajowa pociągów wykorzystujących daną linię kolejową.

▶ **726,4 km**

z ograniczeniem przepustowości dla pociągów pasażerskich w okresie szczytów komunikacyjnych

▶ **362 km**

z bezpośrednim wpływem przewozów pasażerskich na realizację przewozów towarowych

▶ **1 386,5 km**

dotkniętych niezadowolającym stanem infrastruktury kolejowej

Dla kolejowych przewoźników pasażerskich realizujących przewozy w obszarach silnie zurbanizowanych istotnym problemem jest brak przepustowości wobec rosnącego zapotrzebowania na przewozy w okresie porannych oraz popołudniowych szczytów komunikacyjnych. Może być on również związany z kumulacją ruchu lokalnego z ruchem pociągów dalekobieżnych. Opisane problemy zlokalizowano na następujących odcinkach linii kolejowych:

- ▶ linia kolejowa nr 1: Warszawa Zachodnia – Katowice (km 3,082 – 29,548 oraz 292,896 – 318,686), odcinek Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki oraz Dąbrowa Górnicza Ząbkowice – Katowice;
- ▶ linia kolejowa nr 2: Warszawa Zachodnia – Terespol (km -2,619 – 40,595), odcinek Warszawa Zachodnia – Mińsk Mazowiecki;
- ▶ linia kolejowa nr 3: Warszawa Zachodnia – Kunowice (km 298,997 – 304,656), odcinek Poznań Wschód – Poznań Główny;
- ▶ linia kolejowa nr 8: Warszawa Zachodnia – Kraków Główny (km 262,098 – 319,440), odcinek Kozłów – Kraków Główny;
- ▶ linia kolejowa nr 9: Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny (km 10,100 – 148,226 oraz 296,249 – 327,741), odcinek Warszawa Praga – Działdowo (w tym stacja Warszawa Praga dotknięta problemem kolizyjności przebiegów z linią kolejową nr 20) oraz Tczew – Gdańsk Główny;
- ▶ linia kolejowa nr 132: Bytom – Wrocław Główny (km 99,322 – 181,041), odcinek Opole Główne – Wrocław Główny;
- ▶ linia kolejowa nr 137: Katowice – Legnica (km 0,000 – 6,166), odcinek Katowice – Chorzów Batory (w tym stacja Chorzów Batory dotknięta problemem kolizyjności przebiegów z linią kolejową nr 131);
- ▶ linia kolejowa nr 139: Katowice – Zwardoń (km 0,000 – 16,970), odcinek Katowice – Tychy;
- ▶ linia kolejowa nr 202: Gdańsk Główny – Stargard (km 0,000 – 20,992), odcinek Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
- ▶ linia kolejowa nr 271: Wrocław Główny – Poznań Główny (km 0,000 – 63,062), odcinek Wrocław Główny – Rawicz;
- ▶ linia kolejowa nr 272: Kluczbork – Poznań Główny (km 86,254 – 200,903), odcinek Ostrów Wielkopolski – Poznań Główny;
- ▶ linia kolejowa nr 351: Poznań Główny – Szczecin Główny (km 0,001 – 83,728), odcinek Poznań Główny – Krzyż;
- ▶ linia kolejowa nr 353: Poznań Wschód – Skandawa (km 293,805 – 298,893), odcinek Olsztyn Kortowo – Olsztyn Główny (przyczyną powstania ograniczeń w przepustowości ruchu na tym odcinku jest budowa nowych przystanków osobowych Olsztyn Dątki oraz Olsztyn Śródmieście na linii kolejowej nr 216 w sposób uniemożliwiający przejazd pociągów osobowych w różnych kierunkach. Przystanek Olsztyn Śródmieście posiada jedną wspólną krawędź dla pociągów jadących z Ławy oraz Działdowa; w efekcie pociągi osobowe kursują tylko jednym torem);
- ▶ linia kolejowa nr 540: Łódź Chojny – Łódź Widzew.

Uruchomienie nowych połączeń pasażerskich, zwiększenie liczby pociągów oraz modyfikacje częstotliwości połączeń wpływają na przepustowość infrastruktury kolejowej. Rozwój przewozów pasażerskich kreowany przez województwa wpływa pozytywnie na dostępność usług przewozowych, jednak bez przeprowadzenia inwestycji w zakresie infrastruktury ogranicza dostępność do niej dla przewoźników towarowych. Opisane problemy dotyczą następujących odcinków linii kolejowych:

▶ **104,3 km**

dotkniętych ograniczeniem długości użytecznej torów stacyjnych poniżej 750 m

▶ **376,6 km**

dotkniętych ograniczeniem czasu pracy na posterunkach ruchu

▶ **2 029,7 km**

linii jednotorowych z niewystarczającą przepustowością

- ▶ linia kolejowa nr 10: Legionowo – Tłuszcz (km 0,000 – 18,382), odcinek Legionowo – Radzymin;
- ▶ linia kolejowa nr 20: Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Praga (km 10,534 – 14,101), odcinek Warszawa Gdańska – Warszawa Praga;
- ▶ linia kolejowa nr 137: Katowice – Legnica (km 226,976 – 236,765), odcinek Świdnica Miasto – Jaworzyna Śląska;
- ▶ linia kolejowa nr 143: Kalety – Wrocław Mikołajów (km 133,690 – 163,504), odcinek Oleśnica – Wrocław Mikołajów;
- ▶ linia kolejowa nr 271: Wrocław Główny – Poznań Główny (km 47,151 – 163,753), odcinek Żmigród – Poznań Główny;
- ▶ linia kolejowa nr 273: Wrocław Główny – Szczecin Główny (km 138,640 – 153,858), odcinek Niedoradz – Zielona Góra Główna;
- ▶ linia kolejowa nr 276: Wrocław Główny – Międzyzlesie (km 36,987 – 71,886), odcinek Strzelin – Kamieniec Ząbkowicki.

Zły stan infrastruktury kolejowej to kolejny z problemów, na który zwracają uwagę przedstawiciele podmiotów rynku kolejowego. Stałe lub tymczasowe ograniczenia prędkości, czy ograniczenia dotyczące nacisku na oś trwale uniemożliwiają realizację regularnych przewozów kolejowych z wysoką prędkością handlową. Opisane problemy dotyczą następujących odcinków linii kolejowych:

- ▶ linia kolejowa nr 12: Skierniewice – Łuków;
- ▶ linia kolejowa nr 14: Łódź Kaliska – Tuplice (km 280,509 – 374,850), odcinek Głogów – Tuplice;
- ▶ linia kolejowa nr 27: Nasielsk – Toruń Wschodni (km 87,792 – 165,023), odcinek Sierpc – Toruń Wschodni;
- ▶ linia kolejowa nr 33: Kutno – Brodnica (km 38,876 – 45,720), odcinek Łąck – Płock Radziwie;
- ▶ linia kolejowa nr 68: Lublin – Przeworsk (km 102,770 – 177,173), odcinek Stalowa Wola Rozwadów – Przeworsk;
- ▶ linia kolejowa nr 74: Sobów – Stalowa Wola Rozwadów;
- ▶ linia kolejowa nr 93: Trzebinia – Zebrzydowice (km 25,253 – 46,664), odcinek Oświęcim – Czechowice-Dziedzice;
- ▶ linia kolejowa nr 97: Skawina – Żywiec (km 46,239 – 82,025), odcinek Sucha Beskidzka – Żywiec;
- ▶ linia kolejowa nr 100: Kraków Mydlniki – Kraków Bieżanów;
- ▶ linia kolejowa nr 107: Nowy Zagórz – Łupków;
- ▶ linia kolejowa nr 127: Radzionków – Tarnowskie Góry;
- ▶ linia kolejowa nr 131: Chorzów Batory – Tczew (km 5,900 – 22,710), odcinek Chorzów Batory – Bytom Północny;
- ▶ linia kolejowa nr 137: Katowice – Legnica (km 262,333 – 283,905), odcinek Jawor – Legnica;
- ▶ linia kolejowa nr 138: Oświęcim – Katowice (km 0,000 – 22,948), odcinek Oświęcim – Mysłowice;
- ▶ linia kolejowa nr 139: Katowice – Zwardoń (km 0,000 – 2,200 oraz 31,580 – 65,800), odcinek Katowice – Katowice Brynów oraz Piasek – Wilkowice;
- ▶ linia kolejowa nr 143: Kalety – Wrocław Mikołajów (km 70,122 – 160,536), odcinek Kluczbork – Wrocław Nadodrze;
- ▶ linia kolejowa nr 148: Pszczyna – Rybnik (km 0,000 – 21,873), odcinek Pszczyna – Żory;
- ▶ linia kolejowa nr 161: Katowice Szopienice Północne – Chorzów Stary;
- ▶ linia kolejowa nr 164: Chorzów Batory – Ruda Kochłowice;
- ▶ linia kolejowa nr 223: Czerwonka – Ełk;
- ▶ linia kolejowa nr 227: Gdańsk Główny – Gdańsk Zaspas Towarowa;
- ▶ linia kolejowa nr 273: Wrocław Główny – Szczecin Główny (km 30,321 – 58,720), odcinek Brzeg Dolny – Ścinawa;
- ▶ linia kolejowa nr 282: Miłkowice – Żary (km 61,501 – 102,407), odcinek Węglińiec – Żary;
- ▶ linia kolejowa nr 283: Jelenia Góra – Ławszowa (km 0,070 – 61,030), odcinek Jelenia Góra – Zebrzydowa;
- ▶ linia kolejowa nr 286: Kłodzko Główny – Wałbrzych Główny (km 0,000 – 14,067), odcinek Kłodzko Główny – Ścinawka Średnia;

- ▶ linia kolejowa nr 309: Kłodzko Nowe – Kudowa-Zdrój (km 0,098 – 22,137), odcinek Kłodzko Nowe – Duszniki-Zdrój;
- ▶ linia kolejowa nr 311: Jelenia Góra – Jakuszyce (km 0,000 – 28,440), odcinek Dębowa Góra – Szklarska Poręba Górna;
- ▶ linia kolejowa nr 356: Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna (km 70,904 – 127,800), odcinek Gołańcz – Bydgoszcz Główna;
- ▶ linia kolejowa nr 359: Leszno – Zbąszyń (km 0,000 – 46,089), odcinek Leszno – Wolsztyn;
- ▶ linia kolejowa nr 370: Zielona Góra Główna – Żary;
- ▶ linia kolejowa nr 377: Gniezno Winiary – Sława Wielkopolska;
- ▶ linia kolejowa nr 664: Sławków Południowy – Sławków;
- ▶ linia kolejowa nr 757: Wrocław Świebodzki – Wrocław Muchobór;
- ▶ linia kolejowa nr 771: Świdnica Miasto – Świdnica Przedmieście;
- ▶ linia kolejowa nr 911: Bernadczyna – Oskierki.

Zgodnie z treścią Umowy Europejskiej o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC), minimalna długość użyteczna toru stacyjnego powinna wynosić 750 metrów. Przewoźnicy towarowi zwrócili uwagę na odcinki linii kolejowych, gdzie przez brak zachowania odpowiedniej długości torów stacyjnych nie jest możliwe zrealizowanie przejazdów długich pociągów intermodalnych. Opisane problemy zlokalizowano na następujących odcinkach linii kolejowych:

- ▶ linia kolejowa nr 138: Oświęcim – Katowice (km 0,525 – 22,948), odcinek Oświęcim – Mysłowice;
- ▶ linia kolejowa nr 151: Kędzierzyn-Koźle – Chałupki;
- ▶ linia kolejowa nr 169: Tychy – Orzesze Jaśkowice;
- ▶ linia kolejowa nr 290: Mikułowa – Krzewina Zgorzelecka;
- ▶ linia kolejowa nr 374: Bzowo Goraj – Piła Główna (km 33,231 – 43,087), odcinek Ujście Noteckie – Piła Główna.

Certyfikowani przewoźnicy kolejowi zwrócili również uwagę na organizację czasu pracy posterunków ruchu na wybranych liniach kolejowych. Ograniczenia w tym zakresie wpływają na płynność realizacji przewozów

oraz dostępność do obiektów oraz bocznicy znajdujących się w zakresie oddziaływania posterunków ruchu ze stwierdzonym ograniczeniem czasu pracy. Opisane powyżej problemy zlokalizowano na następujących odcinkach linii kolejowych:

- ▶ linia kolejowa nr 41: Ełk – Gołdap (km 0,000 – 27,486), odcinek Ełk – Olecko;
- ▶ linia kolejowa nr 201: Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port (km 71,349 – 137,322), odcinek Wierzchucin – Kościerzyna;
- ▶ linia kolejowa nr 283: Jelenia Góra – Żagań;
- ▶ linia kolejowa nr 359: Leszno – Zbąszyń;
- ▶ linia kolejowa nr 364: Wierzbno – Rzepin (km 0,000 – 22,880), odcinek Wierzbno – Międzyrzecz;
- ▶ linia kolejowa nr 367: Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski (km 0,000 – 29,896), odcinek Zbąszynek – Międzyrzecz;
- ▶ linia kolejowa nr 377: Gniezno Winiary – Sława Wielkopolska;
- ▶ linia kolejowa nr 406: Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński;
- ▶ linia kolejowa nr 431: Police – Police Chemia.

Istotny wpływ na płynność ruchu kolejowego mają również ograniczenia infrastrukturalne, gdzie funkcjonowanie jednego toru jest obecnie niewystarczające. Linie kolejowe jednotorowe oraz brak posterunków ruchu umożliwiających wyprzedzanie lub mijanie pociągów, mają znaczący wpływ na płynność ruchu kolejowego oraz jego częstotliwość, co wpływa negatywnie na atrakcyjność transportu kolejowego. Opisane powyżej problemy zlokalizowano na następujących odcinkach linii kolejowych:

- ▶ linia kolejowa nr 12: Skierniewice – Łuków (km 13,732 – 26,199), odcinek Puszcza Mariańska – Mszczonów;
- ▶ linia kolejowa nr 15: Bednary – Łódź Kaliska (km 8,840 – 57,405), odcinek Łowicz Przedmieście – Zgierz;
- ▶ linia kolejowa nr 16: Łódź Widzew – Kutno;
- ▶ linia kolejowa nr 25: Łódź Kaliska – Dębica (km 55,700 – 143,513 oraz 240,957 – 257,532), odcinek Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko-Kamienna oraz Sandomierz – Ocice;

- ▶ linia kolejowa nr 27: Nasielsk – Toruń Wschodni (km 0,408 – 87,792), odcinek Nasielsk – Sierpc;
- ▶ linia kolejowa nr 33: Kutno – Brodnica (km 57,631 – 87,116), odcinek Płock Trzepowo – Sierpc;
- ▶ linia kolejowa nr 38: Białystok – Głomno (km 103,236 – 202,044), odcinek Etk – Korsze;
- ▶ linia kolejowa nr 47: Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecka Radońska (km 25,138 – 32,605), odcinek Podkowa Leśna Główna – Grodzisk Mazowiecka Radońska;
- ▶ linia kolejowa nr 61: Kielce – Fosowskie (km 152,231 – 175,736), odcinek Lubliniec – Fosowskie;
- ▶ linia kolejowa nr 64: Kozłów – Koniecpol (km 32,570 – 43,527), odcinek Starzyny – Koniecpol;
- ▶ linia kolejowa nr 68: Lublin – Przeworsk (km 168,361 – 177,172), odcinek Tryńcza – Przeworsk;
- ▶ linia kolejowa nr 71: Ocice – Rzeszów Główny;
- ▶ linia kolejowa nr 101: Munina – Hrebenne;
- ▶ linia kolejowa nr 106: Rzeszów Główny – Jasło;
- ▶ linia kolejowa nr 107: Nowy Zagórz – Łupków (km 1,130 – 24,610), odcinek Zagórz – Szczawne Kulaszne;
- ▶ linia kolejowa nr 108: Stróże – Krościenko (km 45,820 – 113,256), odcinek Jasło – Nowy Zagórz;
- ▶ linia kolejowa nr 109: Kraków Bieżanów – Wieliczka Rynek-Kopalnia;
- ▶ linia kolejowa nr 117: Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Bielsko-Biała Główna;
- ▶ linia kolejowa nr 137: Katowice – Legnica (km 177,220 – 283,905), odcinek Kamieniec Ząbkowicki – Legnica;
- ▶ linia kolejowa nr 140: Katowice Ligota – Nędza (km 0,660 – 31,776), odcinek Katowice Ligota – Leszczyny;
- ▶ linia kolejowa nr 144: Tarnowskie Góry – Opole Główny (km 44,474 – 75,924), odcinek Fosowskie – Opole Główny;
- ▶ linia kolejowa nr 158: Rybnik Towarowy – Chałupki (km 7,828 – 20,514), odcinek Wodzisław Śląski – Olza;
- ▶ linia kolejowa nr 202: Gdańsk Główny – Stargard (km 43,995 – 288,718), odcinek Wejherowo – Runowo Pomorskie;
- ▶ linia kolejowa nr 208: Działdowo – Chojnice (km 55,256 – 78,560), odcinek Brodnica – Jabłonowo Pomorskie;
- ▶ linia kolejowa nr 213: Reda – Hel;
- ▶ linia kolejowa nr 229: Pruszcz Gdański – Łeba (km 101,266 – 133,644), odcinek Łębork – Łeba;
- ▶ linia kolejowa nr 273: Wrocław Główny – Szczecin Główny (km 0,000 – 2,048; 26,097 – 30,321 oraz 94,482 – 99,095), odcinek Wrocław Główny – Wrocław Grabiszyn, Księgnice – Brzeg Dolny oraz Krzepów – Głogów;
- ▶ linia kolejowa nr 274: Wrocław Świebodzki – Zgorzelec (km 177,790 – 191,850), odcinek Lubań Śląski – Mikułowa;
- ▶ linia kolejowa nr 275: Wrocław Muchobór – Guben (km 88,892 – 113,233), odcinek Rokitki – Leszno Górne;
- ▶ linia kolejowa nr 276: Wrocław Główny – Międzyzlesie (km 36,987 – 71,886), odcinek Strzelin – Kamieniec Ząbkowicki;
- ▶ linia kolejowa nr 289: Legnica – Rudna Gwizdanów;
- ▶ linia kolejowa nr 311: Jelenia Góra – Jakuszyce (km 0,000 – 28,438), odcinek Dębowa Góra – Szklarska Poręba Górna;
- ▶ linia kolejowa nr 354: Poznań Główny – Piła Główna (km 27,790 – 70,440), odcinek Oborniki Wielkopolskie – Chodzież;
- ▶ linia kolejowa nr 356: Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna (km 0,000 – 51,375), odcinek Poznań Wschód – Wągrowiec;
- ▶ linia kolejowa nr 358: Zbąszynek – Guben;
- ▶ linia kolejowa nr 367: Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski;
- ▶ linia kolejowa nr 401: Szczecin Dąbie – Świnoujście Port (km 94,464 – 99,971), odcinek Świnoujście – Świnoujście Port;
- ▶ linia kolejowa nr 402: Koszalin – Goleniów;
- ▶ linia kolejowa nr 403: Piła Północ – Ulikowo (km 23,091 – 67,578), odcinek Wałcz – Kalisz Pomorski.

Poza liniami, które są wykorzystywane w ruchu kolejowym, certyfikowani przewoźnicy zwracają również uwagę na konieczność przywrócenia do eksploatacji linii kolejowych, które zostały zamknięte lub zlikwidowane w przeszłości. Rozwój przewozów pasażerskich, zmiany na rynku przewozów towarowych oraz potrzeby klientów wymagają zmian w dostępie do sieci kolejowej. Przewoźnicy apelują o przywrócenie do eksploatacji następujących odcinków linii kolejowych:

- ▶ linia kolejowa nr 132: Bytom – Wrocław Główny (km 23,160 – 40,110), odcinek Zabrze Biskupice – Pyskowice;
- ▶ linia kolejowa nr 274: Wrocław Świebodzki – Zgorzelec (km 0,000 – 5,201), odcinek Wrocław Świebodzki – Wrocław Zachodni;
- ▶ linia kolejowa nr 292: Jelcz Miłoszyce – Wrocław Osobowice (km 16,894 – 28,773), odcinek Wrocław Swojczyce – Wrocław Osobowice;
- ▶ linia kolejowa nr 516: Turczyn – Białystok Starosielce.

Na przepustowość infrastruktury kolejowej wpływ ma również wielkość posterunków ruchu. Mała liczba torów postojowych, brak torów dodatkowych o długości pozwalającej na przyjęcie oraz postój dłuższych pociągów, brak jednoczesnych wjazdów na stację oraz brak możliwości zmiany kierunku jazdy. Opisane problemy zlokalizowano na następujących posterunkach ruchu, w podziale na województwa:

- ▶ województwo dolnośląskie: Dobroszyce, Głogów, Jawor, Jelcz Laskowice, Kąty Wrocławskie, Kłodzko Główny, Rogoźnica, Węglińiec, Wrocław Brochów, Wrocław Gądów, Wrocław Psie Pole, Wrocław Stadion;
- ▶ województwo kujawsko-pomorskie: Brodnica, Bydgoszcz Główna Towarowa;
- ▶ województwo lubelskie: Jaszczów, Małaszewicze;
- ▶ województwo lubuskie: Czerwieńsk Południe, Rzepin;
- ▶ województwo łódzkie: Brzustów, Kutno, Łódź Widzew, Stara Wieś, Żakowice Południowe;
- ▶ województwo małopolskie: Bogumiłowice, Kłaj, Kraków Batowice, Kraków Prokocim Towarowy, Podłęże, Tarnów Mościce;
- ▶ województwo mazowieckie: Pilawa, Pruszków, Warszawa Okęcie, Warszawa Rembertów;

- ▶ województwo podkarpackie: Żurawica;
- ▶ województwo podlaskie: Las Suwalski;
- ▶ województwo pomorskie: Gdańsk Port Północny, Gdańsk Zaspas Towarowa, Malbork;
- ▶ województwo śląskie: Bielsko-Biała Główna, Chałupki, Chorzów Batory, Cieszyn, Dąbrowa Górnicza, Dąbrowa Górnicza Towarowa, Gliwice Łabędy, Katowice, Katowice Ligota, Katowice Muchowiec, Kucelinka, Leszczyny, Łodygowice, Mikołów, Milówka, Most Wiśla, Orzesze Jaśkowice, Pierściec, Rybnik, Rybnik Towarowy, Rydułtowy, Sosnowiec Główny, Sól, Ustroń, Tarnowskie Góry, Węgierska Górka, Wodzisław Śląski, Zebrzydowice, Żywiec;
- ▶ województwo warmińsko-mazurskie: Braniewo;
- ▶ województwo wielkopolskie: Rakoniewice, Pałędzie, Poznań Franowo;
- ▶ województwo zachodniopomorskie: Białogard, Goleniów, Port Lotniczy Szczecin Goleniów, Szczecin Port Centralny, Świnoujście.

5.9 Inwestycje PKP PLK w 2020 r.

Narodowy zarządca infrastruktury kolejowej prowadził działalność inwestycyjną w 2020 r. na podstawie Planu Inwestycyjnego Spółki (PI2020) zakładającego realizację projektów finansowanych ze środków Funduszu Spójności, budżetu państwa, Funduszu Kolejowego oraz środków własnych przedsiębiorstwa. Najistotniejszą grupę w PI2020 stanowiły projekty finansowane z CEF oraz POIiŚ.

W ramach PI2020 przyjęto do realizacji ponad 230 projektów inwestycyjnych, a jego wykonanie wyniosło około 10,6 mld zł.

W ramach realizacji PI2020 na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK wykonane zostały roboty inwestycyjne obejmujące w szczególności odnowienie, modernizację lub budowę m.in. 995,5 km torów, w tym: 847,8 km torów głównych zasadniczych i szlakowych, 335 przejazdów oraz 68 wiaduktów kolejowych i drogowych.

Na koniec szóstego roku trwania bieżącej perspektywy UE z kwoty globalnej Krajowego Programu Kolejowego prawie 90,1% znajdowało się w realizacji (na różnych poziomach zaawansowania) lub było ukończonych.

▼ Tab. 50 Największe podpisane w 2020 r. umowy (mln zł)

lp.	nazwa Projektu	program	nazwa zamówienia	wartość netto umowy (mln zł)
1	Prace na linii E75 na odcinku Czyżew-Białystok	CEF	Wykonanie robót budowlanych na odcinku Czyżew-Białystok od km 107,260 do km 178,500	3 366,0
2	Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia - Warszawa Zachodnia	POIiŚ 14-20	Wykonanie robót budowlanych związanych z przebudową stacji Warszawa Zachodnia	1 941,5*
3	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz - Maksymilianowo	POIiŚ 14-20	Opracowanie dokumentacji projektowej oraz realizacja robót budowlanych dla zadania pn. LOT A - Prace na linii kolejowej 131 na odcinku Chorzów Batory (km 5,900) - Nakło Śląskie (km 29,000)	1 242,4
4	Rewitalizacja i odbudowa częściowo nieczynnej linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry - Zawiercie	POIiŚ 14-20	Opracowanie projektów wykonawczych i wykonanie robót budowlanych	660,2
5	Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Wronki - Słonice	CEF	Modernizacja systemów torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na linii kolejowej E 59 na odcinku Dobiegniew - Słonice, od km 105,820 do km 128,680	429,2
6	Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Wronki - Słonice	CEF	Modernizacja systemów torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na linii kolejowej E 59 na odcinku Wronki - Krzyż (bez stacji Krzyż), od km 53,500 do km 81,877	398,2
7	Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Wronki - Słonice	CEF	Modernizacja systemów torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą na linii kolejowej E 59 na odcinku Krzyż - Dobiegniew, od km 81,877 do km 105,820	374,8
8	Budowa Podmiejska Kolei Aglomeracyjnej - PKA - realizacja	POIiŚ 14-20	Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Budowa i modernizacja linii kolejowych oraz infrastruktury przystankowej	299,6
9	Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle - Opole Zachodnie	CEF	Realizacja robót budowlanych na odcinku Kędzierzyn Koźle - Opole Zachodnie linia kolejowa 132 Bytom - Wrocław Główny na odcinku Opole Groszowice - Opole Zachodnie w zakresie linii 132 od km 97,210 do km 101,100	275,0
10	Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Wronki - Słonice	CEF	Instalacja urządzeń sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji oraz urządzeń kolejowej sieci telekomunikacyjnej na odcinku Wronki - Słonice, od km 53,500 do km 81,877 (Lokalne Centrum Sterowania i Sygnalizacji (LCS) w Poznaniu) oraz od km 81,877 do km 128,680 (Lokalne Centrum Sterowania i Sygnalizacji (LCS) w Stargardzie)	207,9

*Wartość uwzględnia także część zobowiązania Tramwajów Warszawskich z umowy na roboty dot. stacji Warszawa Zachodnia w łącznej wysokości 142 598,2 tys. zł.

Działalność inwestycyjna PKP PLK jako zarządcy narodowej infrastruktury kolejowej ma na celu poprawę sprawności i wydajności systemu transportowego

kraju poprzez realizację szerokiego programu inwestycyjnego obejmującego modernizację wielu linii kolejowych.

▼ Tab. 51 Największe projekty (inwestycje) realizowane w 2020 r.

lp.	nazwa projektu
1	Prace na linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Warszawa – Otwock – Dęblin – Lublin, etap I
2	Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny - Szczecin Dąbie
3	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk
4	Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I linia E 65 na odc Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice, LOT C
5	Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław-Poznań etap IV odcinek granica województwa dolnośląskiego - Czempin
6	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu
7	Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Wronki - Stonice
8	Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz - Maksymilianowo
9	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni
10	Budowa infrastruktury systemu ERTMS GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S A w ramach NPW ERTMS

5.10 Opłaty za dostęp do infrastruktury

W celu poprawy warunków zarządzania infrastrukturą kolejową i korzystania z niej Rada Ministrów przyjęła uchwałą z 16 stycznia 2018 r. nr 7/2018 program wieloletni „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, który ma na celu zapewnienie środków finansowych na działalność utrzymaniową i remontową linii kolejowych. 21 grudnia 2018 r. została podpisana z PKP PLK umowa wieloletnia na realizację Programu. W 2019 r. zostały podpisane umowy z kolejnymi zarządcami infrastruktury: 12 sierpnia 2019 r. z DSDiK, a 30 października 2019 r. z SKM w Trójmieście. W 2020 r. trwały uzgodnienia nad aktualizacją Programu tak, aby rozszerzyć grono potencjalnych jego beneficjentów. Będą to podmioty, którym w celu wykonywania zadań zarządcy infrastruktury kolejowej zostaną przekazane określone odcinki linii kolejowych lub linie kolejowe zarządzane obecnie przez PKP PLK. Szczegóły dotyczące dofinansowania będą regulowały umowy wieloletnie, a sposób działania będzie następujący: PKP PLK przekazując na innego zarządcę infrastruktury odcinki linii kolejowych lub linie kolejowe (głównie nieeksploatowane lub o niskich parametrach) będzie otrzymywała mniejsze dofinansowanie o te środki, dotyczące przekazanych linii lub odcinków, które trafią do nowego zarządcy infrastruktury kolejowej. Program ma ułatwić wykonywanie zadań zarządców infrastruktury kolejowej, uelastyczyć finansowanie ich kosztów oraz pozwolić na efektywne wykorzystywanie środków finansowych, a to z kolei ma na celu poprawę parametrów użytkowych infrastruktury kolejowej, wstrzymanie ograniczania ruchu kolejowego do mniejszych miejscowości oraz zapewnienie sprawnego systemu komunikacyjnego. Aktualizacja Programu przewiduje również stałe dodatkowe dofinansowanie dla SKM w Trójmieście oraz zmianę źródeł finansowania PKP PLK z budżetu państwa na środki z Funduszu Kolejowego.

Cenniki zarządców

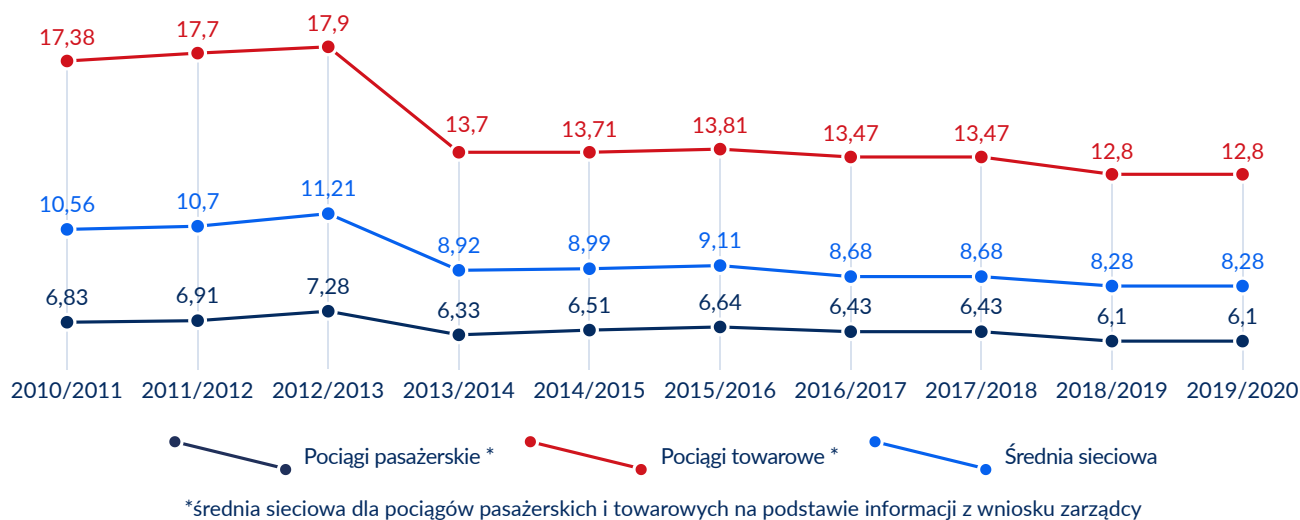
Część zarządców infrastruktury uznanej za lokalną infrastrukturą kolejową niemającą strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego (JSK, Infra SILESIA, KP Kotłarnia Linie Kolejowe oraz PMT Linie Kolejowe) podjęła decyzję o niestosowaniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym dotyczących zatwierdzania cennika informując o tym Prezesa UTK.

Z kolei zarządcy: PKP PLK, Cargotor, CTL Maczki-Bór, PKM, PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna Lublin Wrotków oraz Track Tec poinformowali o rezygnacji z opracowania cennika na rozkład jazdy pociągów 2019/2020 (na podstawie art. 33 ust 22 ustawy o transporcie kolejowym) i o stosowaniu cennika obowiązującego w czasie funkcjonowania rozkładu jazdy 2018/2019.

Natomiast DSDiK (w zakresie opłaty podstawowej), Euroterminal Sławków (w zakresie opłaty podstawowej i manewrowej), PTS Betrains (w zakresie opłaty manewrowej) oraz SKM w Trójmieście (w zakresie opłaty podstawowej) złożyły wnioski w sprawie zatwierdzenia projektów cenników na rozkład jazdy 2019/2020 w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej lub manewrowej. W każdym przypadku decyzje Prezesa UTK dotyczące przesłanych cenników wydane były jako pozytywne (zatwierdzały projekty nadesłanych cenników).

Duże zmiany dla zarządców infrastruktury wprowadził wyrok TSUE, o którym mowa jest w podrozdziale 5.5 dotyczącym obiektów infrastruktury usługowej. TSUE orzekł, że „perony pasażerskie” są elementem infrastruktury kolejowej, którego użytkowanie wchodzi w zakres minimalnego pakietu dostępu.

▼ Rys. 111 Średni koszt poc-km za minimalny dostęp do infrastruktury PKP PLK od rozkładu 2009/2010 do rozkładu 2018/2020



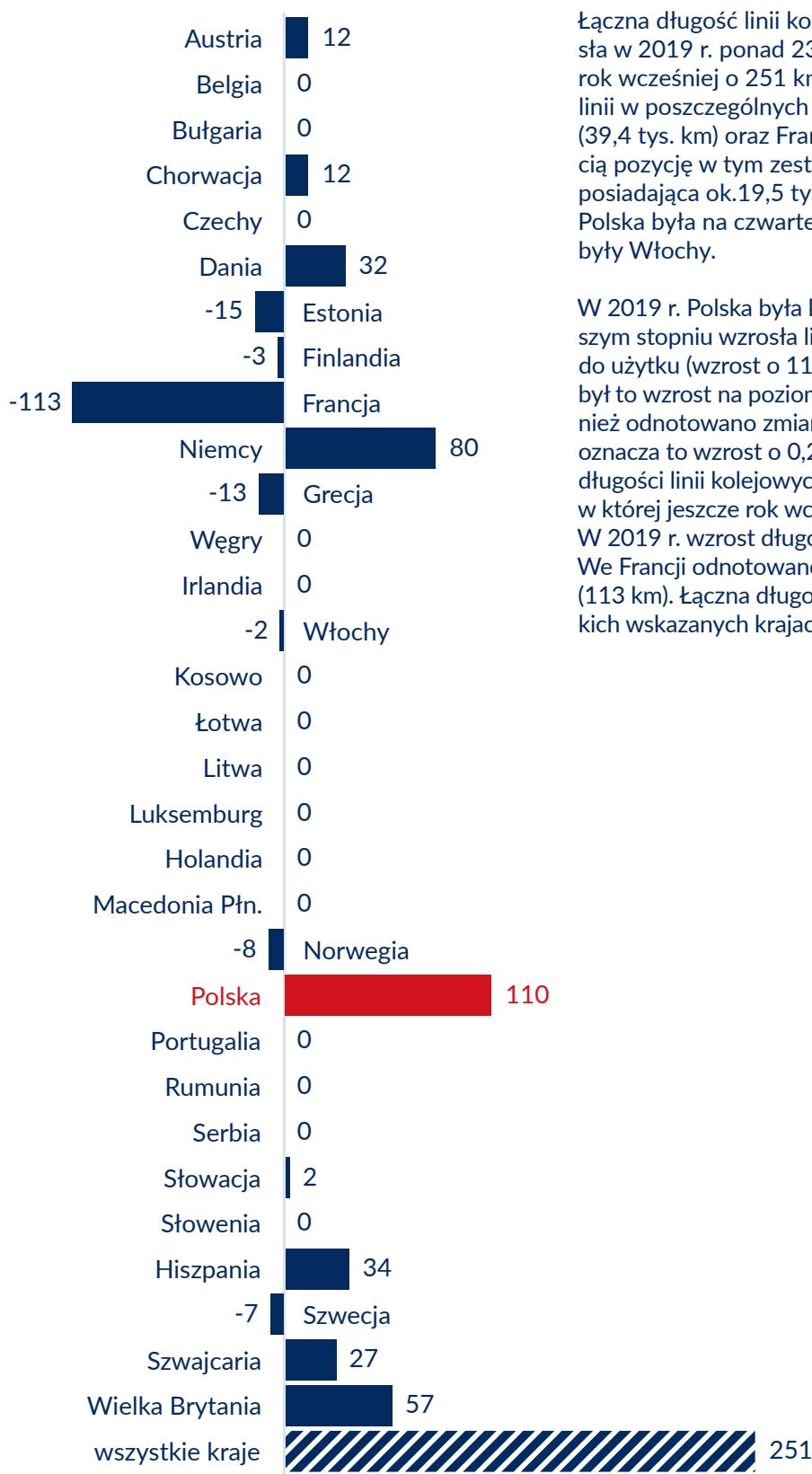
Po wyroku TSUE SKM w Trójmieście zaliczyła część kosztów utrzymania peronów do bazy kosztów minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej. PKP PLK, DSDiK oraz PKM nie pobierały opłat za dostęp do peronów.

Średnia wysokość stawki sieciowej za minimalny dostęp do infrastruktury zarządcy PKP PLK spadła z poziomu 8,68 zł/poc-km w rozkładzie jazdy 2017/2018 do 8,28 zł/poc-km w rozkładzie jazdy 2018/2019 i pozostała bez zmian w rozkładzie jazdy 2019/2020. Od rozkładu jazdy pociągów 2013/2014 do rozkładu jazdy 2018/2019 wysokość średniej stawki dla wszystkich pociągów w większości przypadków ulegała stałym, niewielkim spadkom.

Trudna sytuacja przewoźników kolejowych wywołana pandemią COVID-19 spowodowała, że zarządca

PKP PLK w marcu 2020 r. zawiesił pobieranie od przewoźników opłat rezerwacyjnych. Takie działanie miało przede wszystkim poprawić sytuację przewoźników pasażerskich, którzy z dnia na dzień odwoływali pociągi ze względu na bardzo niską frekwencję podróży. Z informacji zarządcy infrastruktury kolejowej wynika, że w okresie od maja do lipca niewykorzystanych zostało 16 705 tras pociągów, na które nie zostały złożone wnioski o rezygnację. Ponadto w 2020 r., w stosunku do analogicznego okresu w 2019 r., nastąpił wzrost o 250% niewykorzystanych tras pociągów (w tym takich, dla których przewoźnicy złożyli rezygnację). Przewoźnicy pasażerscy nie ponosili opłat rezerwacyjnych do końca rozkładu jazdy pociągów 2019/2020 (12 grudnia 2020 r.), przewoźnikom towarowym przywrócono opłatę rezerwacyjną we wrześniu 2020 r.

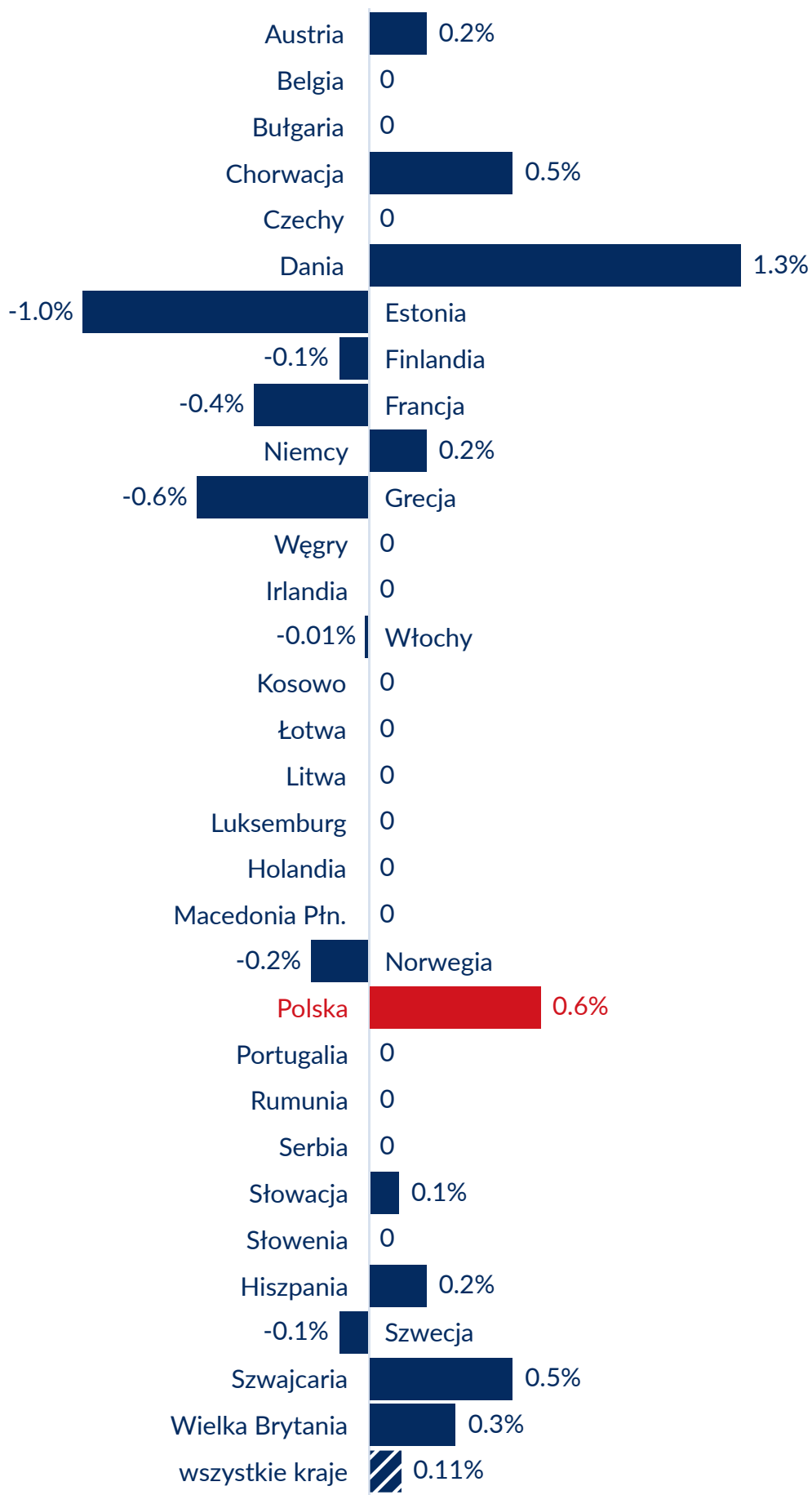
5.11 Infrastruktura kolejowa w Europie



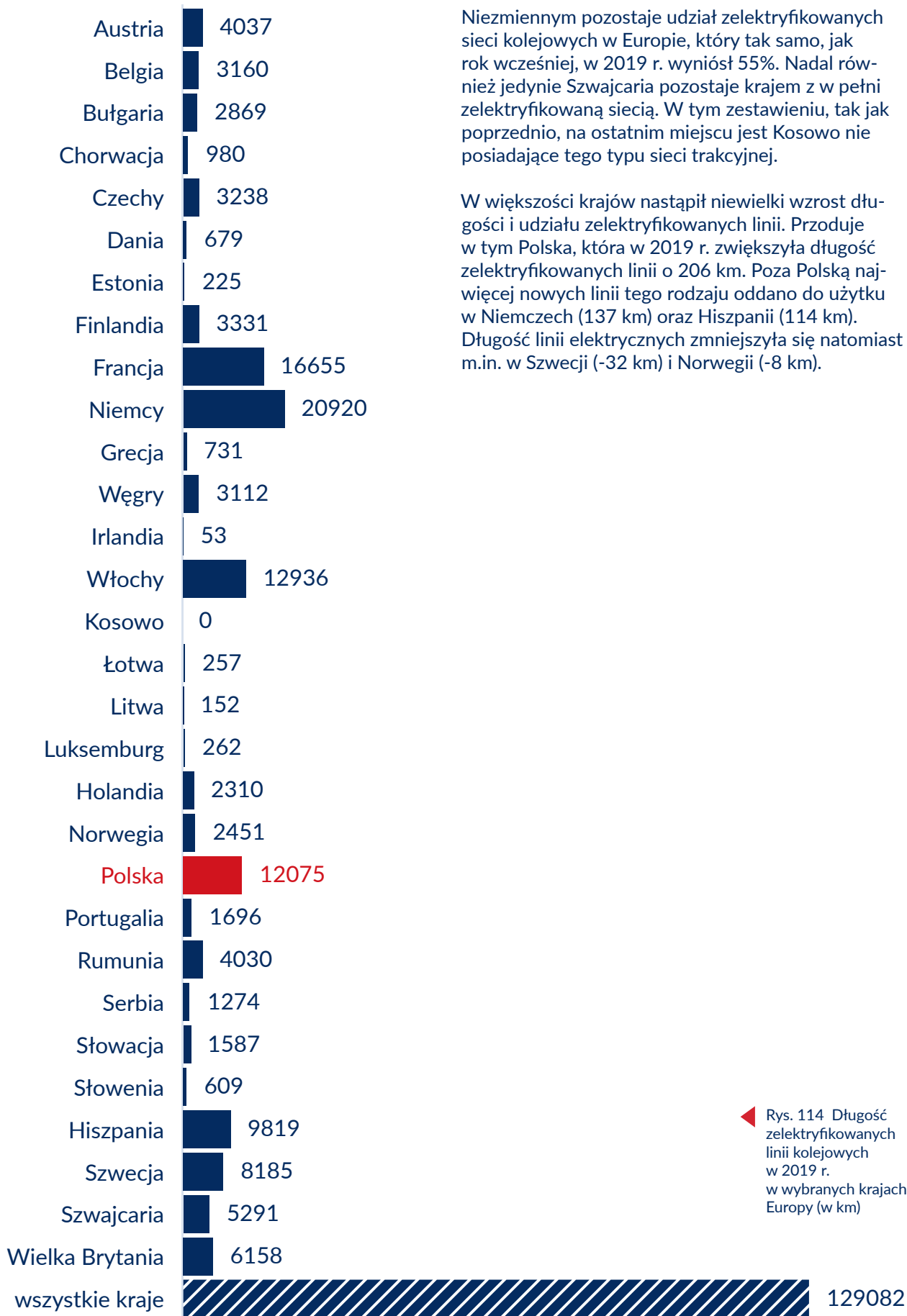
Łączna długość linii kolejowych w Europie wyniosła w 2019 r. ponad 233 tys. km i była większa niż rok wcześniej o 251 km. Pod względem długości linii w poszczególnych krajach przodują Niemcy (39,4 tys. km) oraz Francja (28,1 tys. km). Na trzecią pozycję w tym zestawieniu wysunęła się Polska posiadająca ok. 19,5 tys. km linii kolejowych. W 2018 r. Polska była na czwartej pozycji, a na trzecim miejscu były Włochy.

W 2019 r. Polska była krajem, w którym w największym stopniu wzrosła liczba kilometrów linii oddanych do użytku (wzrost o 110 km). W stosunku do 2018 r. był to wzrost na poziomie 0,6%. W Niemczech również odnotowano zmianę in plus – przybyło 80 km linii, oznacza to wzrost o 0,2%. Największy względny wzrost długości linii kolejowych miał miejsce w Danii (+1,3%), w której jeszcze rok wcześniej ten bilans był ujemny. W 2019 r. wzrost długości linii wyniósł tam 32 km. We Francji odnotowano spadek długości linii o 0,4% (113 km). Łączna długość linii kolejowych we wszystkich wskazanych krajach zwiększyła się o 0,1%.

◀ Rys. 112 Bilans zmian długości linii kolejowych w wybranych państwach IRG Rail w latach 2018 – 2019 (w km)



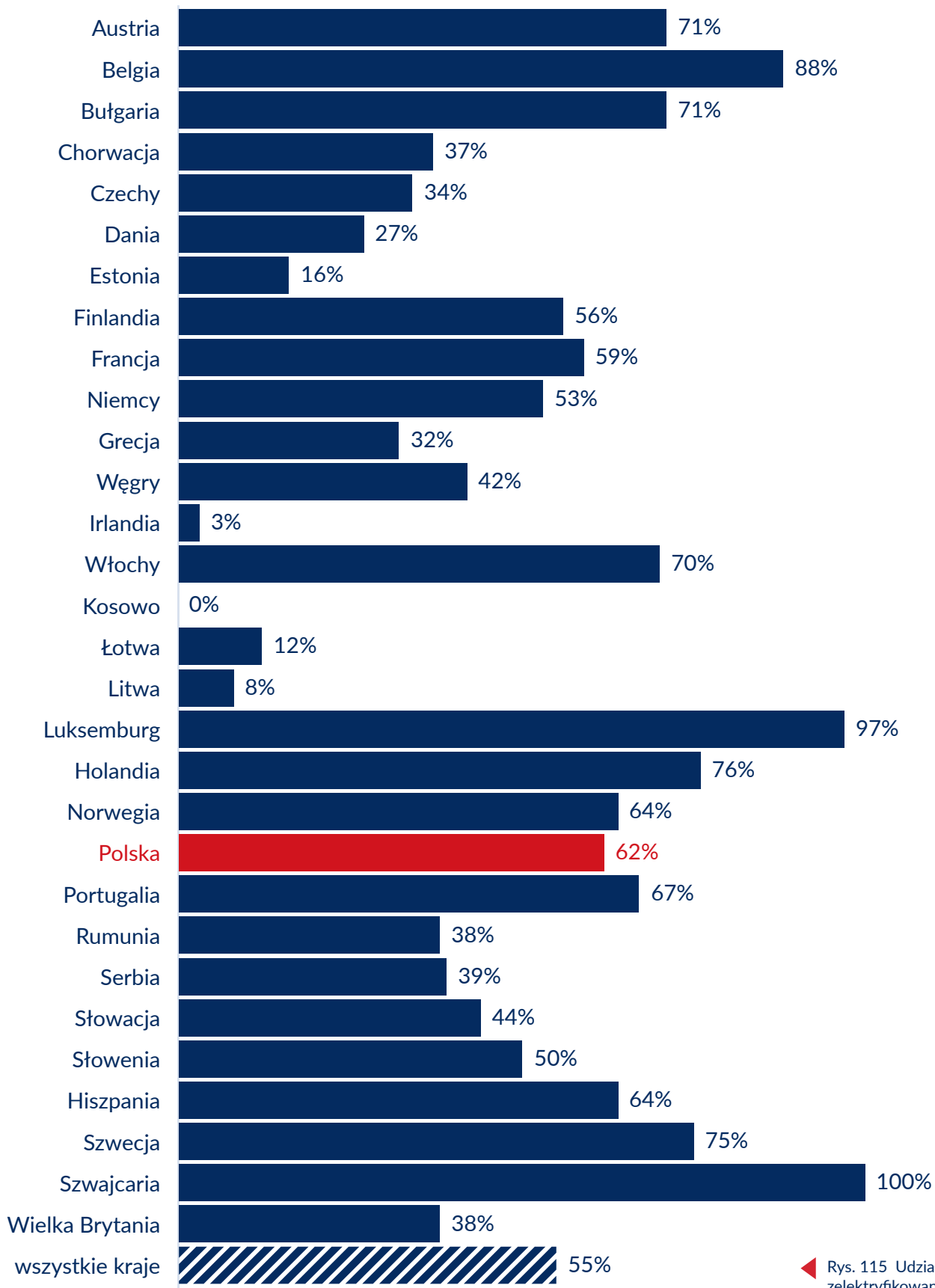
◀ Rys. 113 Dynamika zmian długości linii kolejowych w 2019/2018



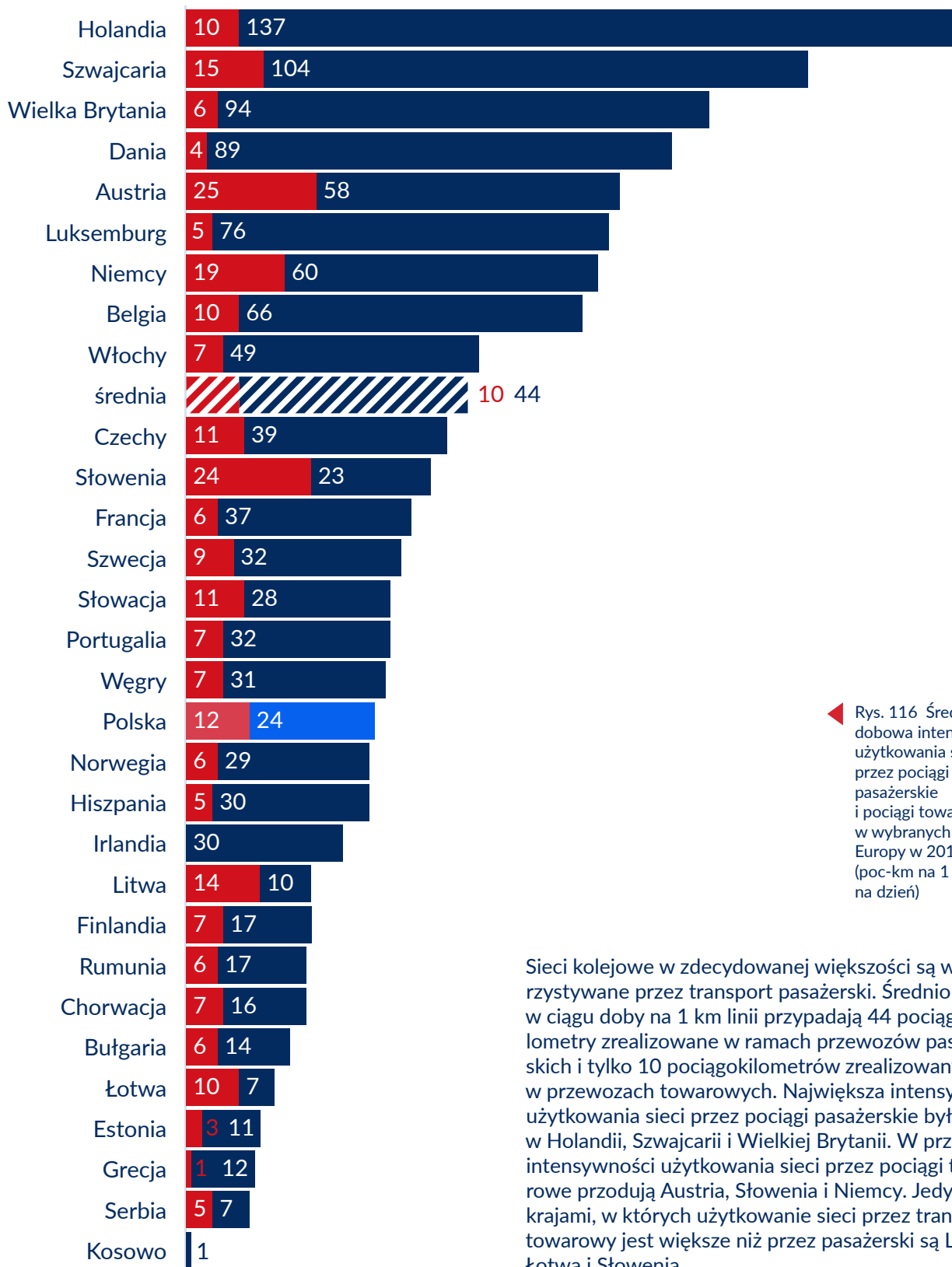
Niezmiennym pozostaje udział zelektryfikowanych sieci kolejowych w Europie, który tak samo, jak rok wcześniej, w 2019 r. wyniósł 55%. Nadal również jedynie Szwajcaria pozostaje krajem z w pełni zelektryfikowaną siecią. W tym zestawieniu, tak jak poprzednio, na ostatnim miejscu jest Kosowo nie posiadające tego typu sieci trakcyjnej.

W większości krajów nastąpił niewielki wzrost długości i udziału zelektryfikowanych linii. Przoduje w tym Polska, która w 2019 r. zwiększyła długość zelektryfikowanych linii o 206 km. Poza Polską najwięcej nowych linii tego rodzaju oddano do użytku w Niemczech (137 km) oraz Hiszpanii (114 km). Długość linii elektrycznych zmniejszyła się natomiast m.in. w Szwecji (-32 km) i Norwegii (-8 km).

◀ Rys. 114 Długość zelektryfikowanych linii kolejowych w 2019 r. w wybranych krajach Europy (w km)



◀ Rys. 115 Udział zelektryfikowanych linii kolejowych w ogólnej długości linii w wybranych krajach Europy w 2019 r.



◀ Rys. 116 Średnia dobową intensywność użytkowania sieci przez pociągi pasażerskie i pociągi towarowe w wybranych krajach Europy w 2019 r. (poc-km na 1 km linii na dzień)

Sieci kolejowe w zdecydowanej większości są wykorzystywane przez transport pasażerski. Średnio w ciągu doby na 1 km linii przypadają 44 pociągokilometry zrealizowane w ramach przewozów pasażerskich i tylko 10 pociągokilometrów zrealizowanych w przewozach towarowych. Największa intensywność użytkowania sieci przez pociągi pasażerskie była w Holandii, Szwajcarii i Wielkiej Brytanii. W przypadku intensywności użytkowania sieci przez pociągi towarowe przodują Austria, Słowenia i Niemcy. Jedynymi krajami, w których użytkowanie sieci przez transport towarowy jest większe niż przez pasażerski są Litwa, Łotwa i Słowenia.

▼ Tab. 52 Długość linii dużych prędkości w państwach deklarujących posiadanie tego typu linii w latach 2012 – 2019

państwo	linie dużych prędkości (w km)							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Hiszpania	2 406	2 426	2 424	2 692	2 695	2 675	2 675	2 780
Francja	2 033	2 033	2 033	2 030	2 166	2 614	2 614	2 614
Niemcy	871	871	871	994	994	1 101	1 104	1 104
Włochy	923	923	923	923	963	963	963	963
Belgia		261	261	261	261	261	261	261
Wielka Brytania	109	109	109	109	109	109	109	109
Holandia				125	72	87	87	87
Szwajcaria					137	137	149	151
Austria							225	225
ogółem	6 342	6 623	6 621	7 134	7 397	7 946	8 187	8 293

W krajach, w których istnieją linie dedykowane do dużych prędkości, w 2019 r. ich łączna długość wyniosła 8293 km. Na wzrost ten miało wpływ zwiększenie długości takich

tras tylko w dwóch krajach: Hiszpanii i Szwajcarii. W pozostałych państwach długość takich tras pozostała niezmienna w porównaniu do 2018 r.



6

Tabor

6.1 Struktura taboru przewoźników pasażerskich

Ubiegły rok zakończył się wyjątkowym rezultatem. Odnotowano znaczący wzrost liczby pojazdów znajdujących się w dyspozycji przewoźników pasażerskich (o 27 lokomotyw oraz 35 zespołów trakcyjnych względem 2019 r.). Przewoźnicy w mniejszym stopniu zdecydowali się na likwidację lub sprzedaż posiadanego taboru. W przypadku wagonów silnikowych na nieznaczny spadek liczby pojazdów rok do roku wpływ miało odebranie od przewoźnika Arriva przez województwo kujawsko-pomorskie pojazdów serii SA106. Pojazdy te zostały zwrócone przewoźnikowi na początku 2021 r.

100%

nowych pojazdów w dyspozycji przewoźników pasażerskich wyprodukowano w Polsce

Polska jest dominującym krajem wśród producentów pasażerskiego taboru kolejowego eksploatowanego na polskiej sieci kolejowej.

Wszystkie nowe pojazdy wprowadzone do eksploatacji w 2020 r. w Polsce przez przewoźników pasażerskich zostały wyprodukowane w zakładach znajdujących się na terenie kraju.

Tabor pasażerski

Liczba pojazdów w dyspozycji przewoźników pasażerskich wzrosła

o 1,5%

Jednym z czynników charakteryzujących wzrost zainteresowania transportem kolejowym jest **zwiększenie liczby sprawnych pojazdów kolejowych wykorzystywanych w regularnych przewozach**. Wobec trwającej epidemii przewoźnicy nie wstrzymali realizacji programów inwestycyjnych.

Pomimo trwającego stanu epidemicznego Unia Europejska nie odstępuje od działań na rzecz rozwoju nocnych pociągów międzynarodowych. **Działania te mogą wpłynąć na wzrost liczby wagonów z miejscami do leżenia w przeciągu najbliższych kilku lat.**

▼ Tab. 53 Struktura pojazdów trakcyjnych w dyspozycji przewoźników pasażerskich normalnotorowych w latach 2017 – 2020

pojazdy trakcyjne	2017	2018	2019	2020
lokomotywy	429	423	421	448
elektryczne	320	314	313	343
spalinowe	109	109	108	105
wagony silnikowe	81	79	77	76
elektryczne	2	2	2	2
spalinowe	79	77	75	74
zespoły trakcyjne	1 466	1 442	1 388	1 423
elektryczne	1 279	1 250	1 192	1 212
spalinowe	187	192	196	206
dwunapędowe	0	0	0	5

Liczba pojazdów trakcyjnych względem lat poprzednich wzrosła, na co wpływ miało wprowadzenie do eksploatacji lokomotyw elektrycznych serii EU160 przez PKP Intercity. W dyspozycji przewoźników pasażerskich pojawiło się również kilkadziesiąt nowych oraz używanych zespołów trakcyjnych.

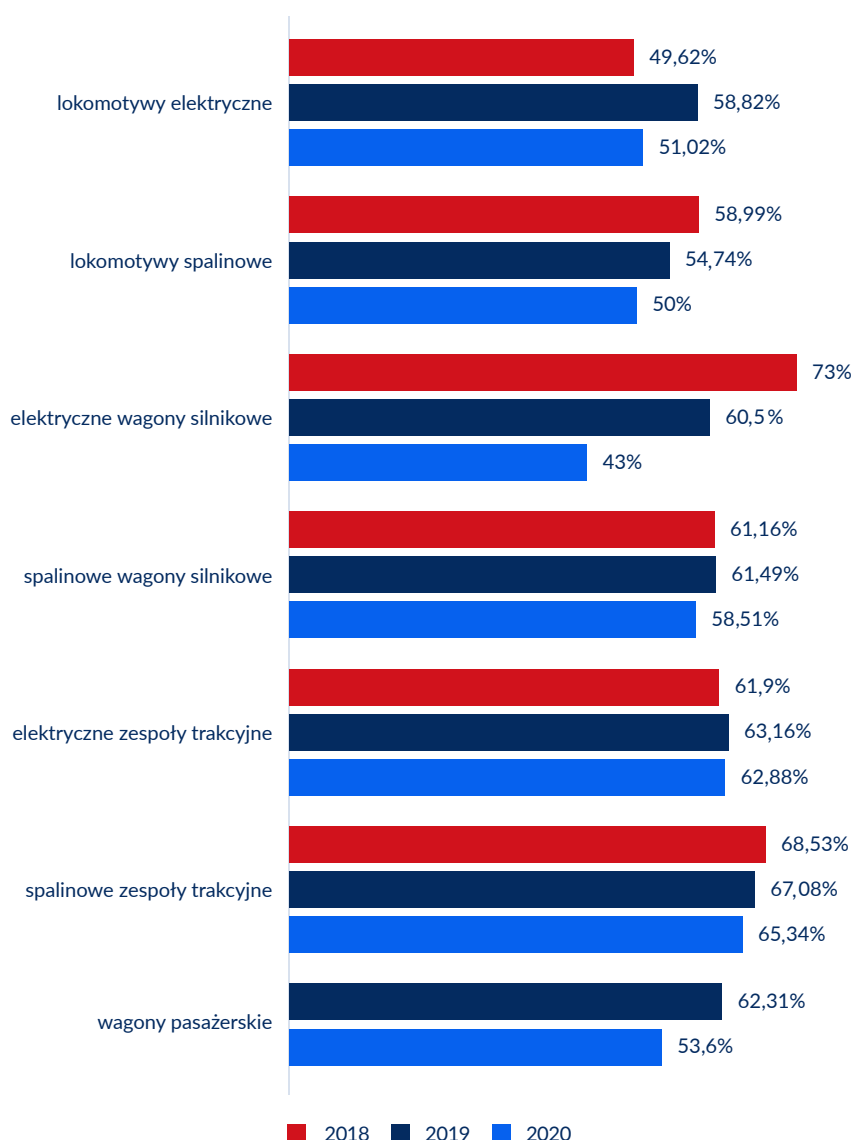
W związku z rosnącym wśród przewoźników pasażerskich zainteresowaniem pojazdami dwunapędowymi z napędem spalinowym oraz elektrycznym,

do statystyki wprowadzono wyszczególnienie dla takich zespołów trakcyjnych. W poprzednim roku wprowadzono do eksploatacji 5 pojazdów tego typu.

Spółka PKP Intercity jako największy w kraju dysponent wagonów pasażerskich kontynuowała realizację programów inwestycyjnych, które mają na celu zwiększenie wykorzystania taboru kolejowego oraz poprawę jakości usług. Zamówiono również spadek liczby wagonów z miejscami do leżenia.

pojazdy doczepne		2017	2018	2019	2020
wagony pasażerskie		2 321	2 148	2 108	2 113
z miejscami do siedzenia		2 101	1 953	1 920	1 923
w tym	bagażowe ²²	18	15	15	15
	gastronomiczne ²²	96	79	93	87
z miejscami do leżenia		80	60	55	57
sypialne		140	135	133	133

Tab. 54 Struktura pojazdów doczepnych w dyspozycji przewoźników pasażerskich normalnotorowych w latach 2017 – 2020



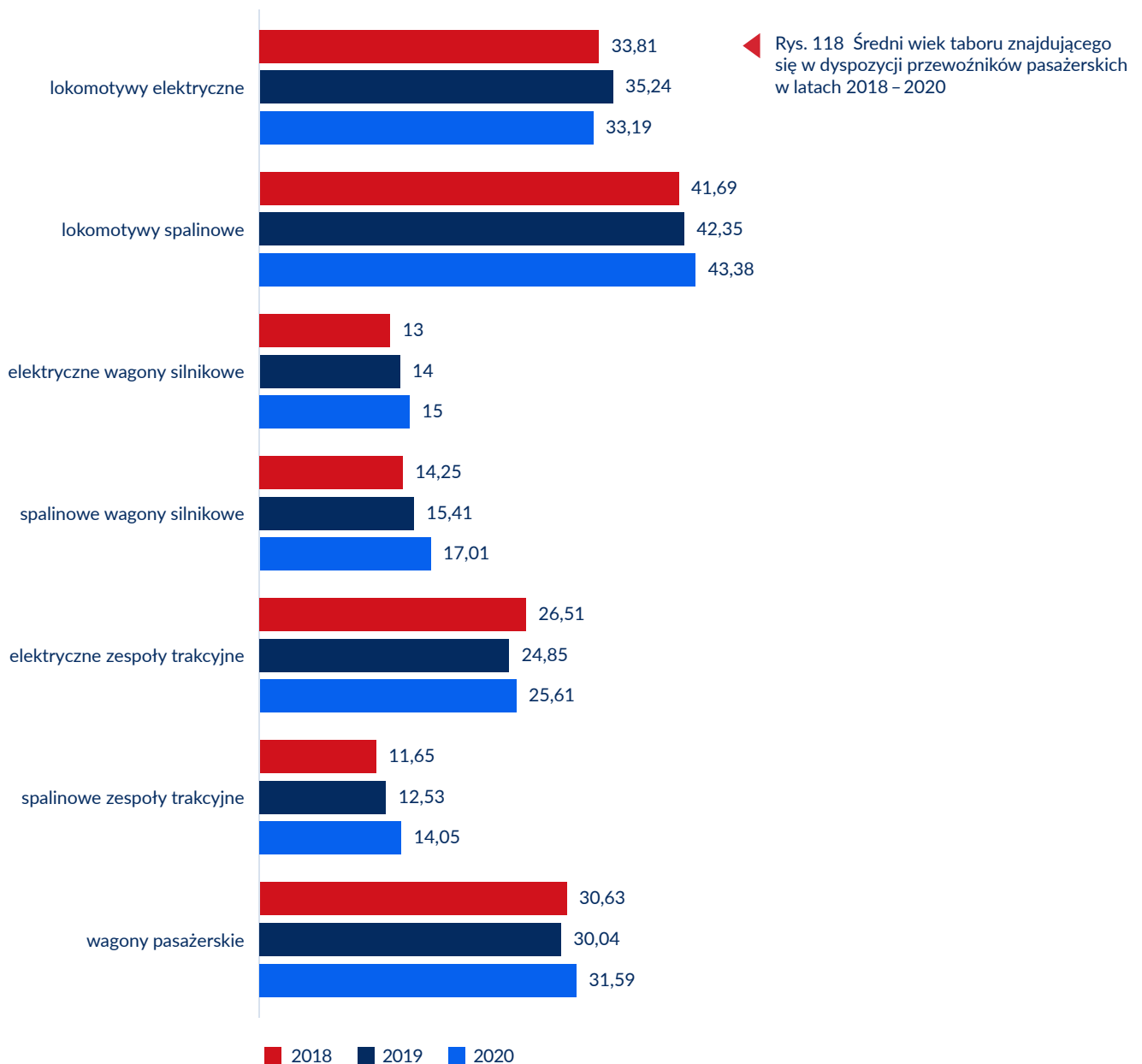
Rys. 117 Wykorzystanie taboru kolejowego przez przewoźników pasażerskich w latach 2018 – 2020²³

²² W zbiorze znajdują się również wagony z miejscami do siedzenia posiadającymi część bagażową lub gastronomiczną.

²³ Wykres został przygotowany na podstawie danych przekazywanych przez certyfikowanych przewoźników pasażerskich. Przedstawione dane mogą być zależne od czynników związanych z procesem eksploatacji oraz utrzymania taboru kolejowego. Dane należy traktować jako szacunkowe, służące do wieloletniej obserwacji zmian. Dane dotyczące wykorzystania wagonów pasażerskich w 2018 r. są niedostępne

Współczynnik wykorzystania taboru przez przewoźników pasażerskich w 2020 r. zmienił się zasadniczo w porównaniu do 2019 r., na co wpływ miał trwający przez niemal cały rok stan epidemii. Największy spadek odnotowano w przypadku wykorzystania

elektrycznych wagonów silnikowych oraz klasycznych wagonów pasażerskich. Wraz ze zmniejszeniem wykorzystania wagonów pasażerskich, spadło również wykorzystanie lokomotyw elektrycznych oraz spalinowych.



Rys. 118 Średni wiek taboru znajdującego się w dyspozycji przewoźników pasażerskich w latach 2018 – 2020

W związku z wprowadzeniem dwunapędowych zespołów trakcyjnych do eksploatacji w ciągu okresu sprawozdawczego, dane o współczynniku wykorzystania dla tego rodzaju pojazdów nie są publikowane.

Średni wiek taboru kolejowego w dyspozycji certyfikowanych przewoźników pasażerskich wzrósł w większości przypadków. Jedyne spadki odnotowano w przypadku

lokomotyw elektrycznych, gdzie do eksploatacji w 2020 r. wprowadzono lokomotywy serii EU160.

Zmodernizowany oraz odnowiony tabor kolejowy wprowadzany jest ze starym rokiem produkcji, dlatego wszelkie naprawy zlecane lub realizowane przez przewoźników nie mają wpływu na prezentowane na powyższym wykresie dane.

Na podstawie danych przekazanych przez przewoźników pasażerskich, najstarsze pojazdy trakcyjne znajdujące się w ich dyspozycji to:

- ▶ egzemplarz lokomotywy elektrycznej serii **EP05** o numerze inwentarzowym **23**, wyprodukowany w 1961 r. przez Skoda Pilzno (ówczesna Czechosłowacja);
- ▶ egzemplarz elektrycznego zespołu trakcyjnego serii **EN57** o numerze inwentarzowym **001**, wyprodukowany w 1961 r. przez Państwową Fabrykę Wagonów PaFaWag we Wrocławiu, pojazd jest wyłączony z eksploatacji.

Najmłodsze pojazdy trakcyjne znajdujące się w dyspozycji przewoźników pasażerskich to:

- ▶ elektryczne zespoły trakcyjne serii **ER160** wyprodukowane przez Stadler Polska w Siedlcach;
- ▶ lokomotywy elektryczne serii **EU160** wyprodukowane przez Newag w Nowym Sączu;
- ▶ dwunapędowe zespoły trakcyjne serii **36WEhd** lub **SA95** (w zależności od przewoźnika) wyprodukowane przez Newag w Nowym Sączu.

Klienci kolei oczekują od przewoźników stałej poprawy oferty przewozowej oraz jakości oferowanych usług przewozowych, nie tylko w aspekcie organizacyjnym, ale również pod względem wyposażenia pojazdów. Prezentowane tabele zawierają jednak

tylko kilka kryteriów oceny dodatkowego wyposażenia pojazdów.

W przypadku pojazdów trakcyjnych są one w zdecydowanej większości wyposażone w klimatyzację, sprzyjając podróżnym oraz pracownikom. W zespołach trakcyjnych zwiększa się dostęp do internetu (wzrost o 0,9 pkt procentowego w przypadku elektrycznych oraz wzrost o 1,5 pkt procentowego w przypadku spalinowych). W przypadku elektrycznych zespołów trakcyjnych wzrosła również liczba pojazdów wyposażona w toalety ze zbiornikiem (wzrost o 4 pkt procentowe). Zespoły trakcyjne są również w wysokim stopniu wyposażone w przestrzeń lub miejsca na przewóz rowerów.

Przewożąc rower wagonami silnikowymi oraz zespołami trakcyjnymi pasażer może prawie zawsze mieć pewność, że będzie mógł go pozostawić na wieszaku lub w odpowiednim miejscu wyznaczonym w składzie pociągu. Osoby z niepełnosprawnością oraz o ograniczonej mobilności również mogą liczyć na poprawę jakości podróży.

Choć w ostatnich latach przewoźnicy wysyłają do gruntownej modernizacji kolejne pojazdy, wciąż ponad połowa wagonów pasażerskich nie posiada klimatyzacji. Podróż składem wagonowym oznacza również pewne ograniczenia dla osób podróżujących z rowerem lub osób z niepełnosprawnościami. W przypadku wagonów z miejscami do siedzenia nastąpił wzrost liczby egzemplarzy wyposażonych w klimatyzację (o 3,6 pkt procentowych) oraz toalety ze zbiornikiem

▼ Tab. 55 Wyposażenie dodatkowe pojazdów trakcyjnych w dyspozycji przewoźników pasażerskich w 2020 r.

pojazdy trakcyjne	klimatyzacja	dostęp do WiFi	toaleta ze zbiornikiem	miejsca na rowery	miejsca dla osób niepełnosprawnych
lokomotywy					
elektryczne	83,1%		0,6%		
spalinowe	72,4%				
wagony silnikowe					
elektryczne	100%	100%	100%	100%	100%
spalinowe	85,1%	45,9%	81,1%	97,3%	93,2%
zespoły trakcyjne					
elektryczne	59,7%	44,1%	65,0%	97,2%	74,8%
spalinowe	71,8%	51,5%	92,2%	95,1%	50,5%
dwunapędowe	100%	40%	100%	100%	100%

▼ Tab. 56 Wyposażenie dodatkowe wagonów w dyspozycji przewoźników pasażerskich w 2020 r.

pojazdy doczepne	klimatyzacja	dostęp do WiFi	toaleta ze zbiornikiem	miejsca na rowery	miejsca dla osób niepełnosprawnych
wagony pasażerskie					
z miejscami do siedzenia	48,6%	22,7%	62,8%	10,8%	5%
bagażowe				100%	
gastronomiczne	88,5%	43,7%	88,5%		
z miejscami do leżenia	40,4%	19,3%	40,4%		17,5%
sypialne	18%	6%	61,7%		10,5%

(o 7,8 pkt procentowych). O ponad 15 pkt procentowych wzrosła liczba wagonów z miejscami do siedzenia wyposażonych w dostęp do internetu.

Względem poprzedniego roku nieznacznie wzrosła liczba wagonów wyposażonych w miejsca

do przewozu rowerów (0,8 pkt procentowego). Spadła natomiast liczba wagonów z miejscami do siedzenia dla osób o ograniczonej mobilności, na co wpływ ma tymczasowe wyłączenie z eksploatacji wagonów przeznaczonych przez przewoźnika do modernizacji.

6.2 Realizacja wymogów interoperacyjności w zakresie taboru pasażerskiego

W 2020 r. do eksploatacji w ruchu pasażerskim zostały oddane 182 pojazdy, co wskazuje na utrzymujący się trend wzrostowy (dotyczy to pojazdów zarówno nowobudowanych, jak i dopuszczonych do eksploatacji ponownie po wykonanej modernizacji). Wzrost względem 2019 r., kiedy to oddanych do eksploatacji zostało 157 pojazdów, wyniósł 25 sztuk.

46 zespołów trakcyjnych oddanych w 2020 r. do eksploatacji to pojazdy przeznaczone do obsługi ruchu aglomeracyjnego. Z tej liczby 43 to elektryczne zespoły trakcyjne (do tej grupy wliczone zostało również 5 bimodalnych zespołów trakcyjnych) a 3 – spalinowe.

Oddanych do eksploatacji zostało także 136 wagonów pasażerskich, które były modernizowane na zlecenie PKP Intercity. Pojazdy modernizowane nie muszą spełniać wszystkich wymagań określonych w TSI. Obowiązkowe jest wykazanie zgodności z TSI jedynie elementów pojazdu poddanych modernizacji i to w zakresie, w jakim jest to opłacalne z ekonomicznego punktu widzenia. Stąd takie pojazdy nie są oznaczane w zestawieniu jako zgodne z TSI. Takiej możliwości, co do zasady, nie ma w przypadku pojazdów nowobudowanych, które powinny spełniać wszystkie wymagania mających zastosowanie specyfikacji technicznych.

Wśród pojazdów pasażerskich dopuszczanych do eksploatacji w ostatnich latach niezmiennie dominują pojazdy niezgodne z TSI. Związane jest to przede wszystkim z dużą liczbą modernizacji starszych pojazdów.

Od października 2020 r. w związku z wejściem w życie filara technicznego IV pakietu kolejowego jednostką uprawnioną do wydawania zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdów poza Prezesem UTK jest także Agencja Kolejowa UE. Od października 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. Agencja nie wydała żadnego zezwolenia dla pasażerskiego pojazdu kolejowego obejmującego swoim obszarem eksploatacji sieć Polski.

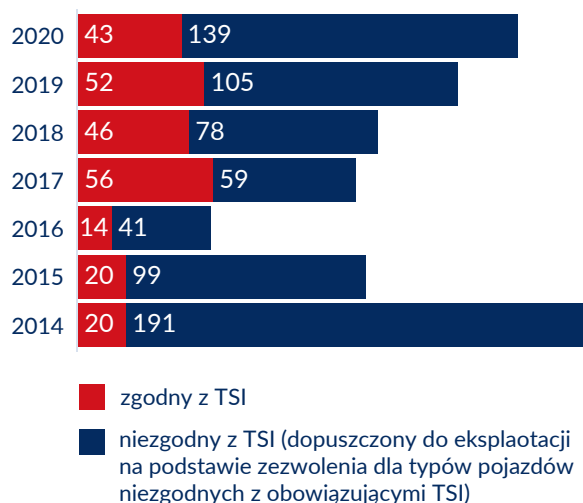
Istotnym aspektem weryfikowanym w toku procesu dopuszczenia do eksploatacji jest dostosowanie taboru do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Wszystkie 43 dopuszczone w 2020 r. elektryczne zespoły trakcyjne spełniały wymagania określone w TSI PRM 2014. Ponadto dopuszczone 3 spalinowe zespoły trakcyjne także spełniały wymagania TSI PRM 2014 w zakresie modernizowanym. Modernizowane wagony pasażerskie zostały dostosowane do wymagań

TSI PRM w możliwie największym stopniu. Osiągnięcie pełnej zgodności w takim przypadku nie jest obowiązkowe i w wielu przypadkach nie byłoby możliwe ze względów konstrukcyjnych.

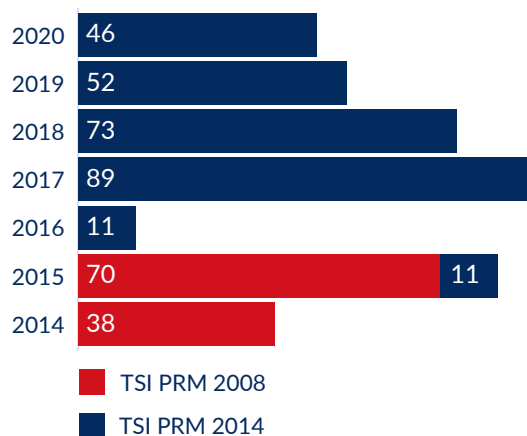
▼ Tab. 57 Wydane zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla taboru pasażerskiego w 2020 r.

pojazdy	zgodne z TSI	niezgodne z TSI
elektryczne zespoły trakcyjne	43	0
spalinowe zespoły trakcyjne	0	3
wagony pasażerskie	0	136

▼ Rys. 119 Liczba pojazdów pasażerskich dopuszczonych do eksploatacji w latach 2014-2020 pod kątem zgodności z TSI



▼ Rys. 120 Zgodność nowych pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji w latach 2014-2020 z TSI PRM



6.3 Struktura taboru przewoźników towarowych

W 2020 r. liczba taboru pozostającego w dyspozycji przewoźników towarowych spadła. Największy przewoźnik na rynku, spółka PKP Cargo podjęła decyzję o sprzedaży oraz likwidacji taboru kolejowego pozostawionego na bocznicach kolejowych w oczekiwaniu na naprawę okresową.

Choć likwidacja oraz sprzedaż pojazdów przyczyniła się do znaczącego zmniejszenia liczby lokomotyw w dyspozycji przewoźników, warto odnotować wzrost liczby używanych lokomotyw sprowadzanych z zagranicy przez polskich oraz zagranicznych dysponentów taboru kolejowego. Mali przewoźnicy dzięki aktywności dysponentów mogą wykorzystywać nowoczesny tabor kolejowy, co poprawia efektywność, bezpieczeństwo i jakość pracy maszynistów.

▼ Tab. 58 Struktura pojazdów trakcyjnych w dyspozycji przewoźników towarowych normalnotorowych w latach 2017-2020

pojazdy trakcyjne	2017	2018	2019	2020
lokomotywy	3 451	3 506	3 655	3 401
elektryczne	1 419	1 445	1 509	1 420
spalinowe	2 032	2 061	2 146	1 981

Tabor towarowy

Liczba pojazdów w dyspozycji przewoźników towarowych spadła

o **3,2%**

Struktura taboru kolejowego przewoźników towarowych jest bezpośrednio zależna od popytu na usługi przewozowe. **Spadek liczby pojazdów jest silnie powiązany ze spadkiem kolejowych przewozów towarowych w ostatnich latach.**

Ekspansja technologiczna oraz zmiana potrzeb przewozowych klientów wpłynęła na konieczność dostosowania kolei do nowych oczekiwań z zewnątrz. Globalizacja wpływa w istotny sposób na strukturę oraz wykorzystanie taboru kolejowego. W ostatnich latach przewoźnicy coraz częściej decydują się na zakup pojazdów trakcyjnych spełniających wymagania różnych systemów kolejowych.

▼ Tab. 59 Struktura pojazdów doczepnych w dyspozycji przewoźników pasażerskich normalnotorowych w latach 2017 – 2020

pojazdy doczepne		2017	2018	2019	2020
wagony towarowe		91 129	91 349	91 154	88 391
węglarki budowy normalnej	E	45 173	46 990	46 757	45 892
węglarki budowy specjalnej	F	14 259	14 687	14 720	13 881
kryte budowy normalnej	G	2 006	171	148	78
kryte budowy specjalnej	H	1 891	1 904	1 917	1 264
platformy na osiach	K	570	555	602	578
	L	58	100	20	20
platformy na wózkach	R	5 125	5 362	5 768	4 413
	S	6 798	6 956	7 063	8 228
z otwieranym dachem	T	1 289	1 596	1 555	1 555
specjalne	U	6 347	5 393	4 348	4 320
cysterny	Z	7 068	7 086	7 232	7 161
robocze	X	545	549	1 024	1 001

Jedyny wzrost liczby wagonów dotyczy grupy wagonów platform budowy specjalnej na wózkach (oznaczenie literowe S). Wzrost ten jest związany z inwestycjami przewoźników kolejowych w tabor kolejowy przystosowany do przewozu kontenerów, które są realizowane przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej. Celem tych działań jest wzmocnienie roli przewozów kolejowych w ogóle transportu intermodalnego.

Współczynnik wykorzystania taboru trakcyjnego towarowych przewoźników kolejowych w 2020 r. nie uległ wielkim zmianom względem poprzedniego roku sprawozdawczego, pomimo wzrostu przewozów towarowych oraz likwidacji lokomotyw. Współczynnik ten utrzymuje się na poziomie powyżej 51% w przypadku obu rodzajów lokomotyw.

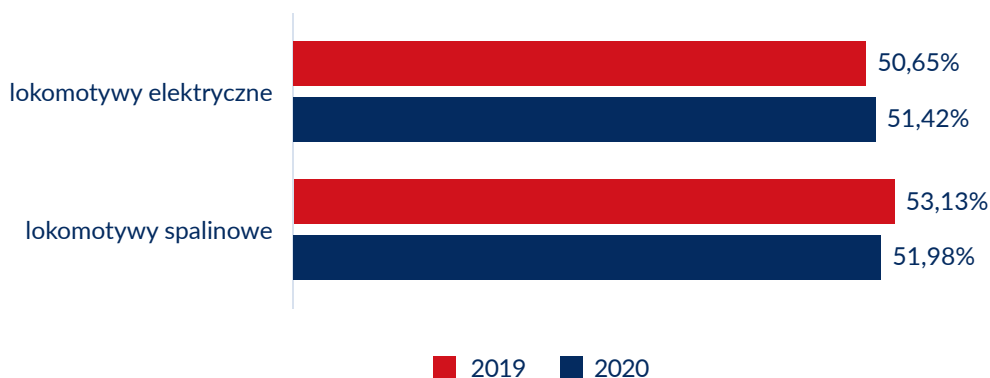
Zmiana struktury taboru kolejowego w dyspozycji przewoźników towarowych, w tym likwidacja lub sprzedaż wiekowych pojazdów wyłączonych z eksploatacji wpłynęła na zmiany średniego wieku taboru. Zmianę widać przede wszystkim w przypadku lokomotyw, gdzie średnia wieku w przypadku lokomotyw elektrycznych spadła rok do roku o 2,52 roku, a w przypadku lokomotyw spalinowych o 4,63 roku.

Przewoźnicy wprowadzili do eksploatacji

922

nowe wagony do przewozu kontenerów

Zakup nowych wagonów do realizacji przewozów intermodalnych był możliwy dzięki wsparciu funduszy unijnych w ramach projektu **3.2 Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych oś priorytetowa III – Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020.**



Rys. 121 Wykorzystanie pojazdów trakcyjnych przez przewoźników pasażerskich w latach 2019 – 2020

Znaczące zmiany widać również w przypadku wagonów krytych, na co wpływ miała likwidacja znacznej liczby wagonów krytych budowy specjalnej oraz w przypadku wagonów cystern, gdzie zmiany średniej wieku wynikają z faktu, że tabor tego rodzaju jest w większości dzierżawiony przez przewoźników od zewnętrznych dysponentów.

Na podstawie danych przekazanych przez certyfikowanych kolejowych przewoźników towarowych, najstarsze pojazdy trakcyjne (nie licząc lokomotyw parowych) znajdujące się w ich dyspozycji to:

- ▶ egzemplarz lokomotywy elektrycznej serii EP03 o numerze inwentarzowym 01, wyprodukowany w 1951 r. przez ASEA (Szwecja), pojazd jest wyłączony z eksploatacji;

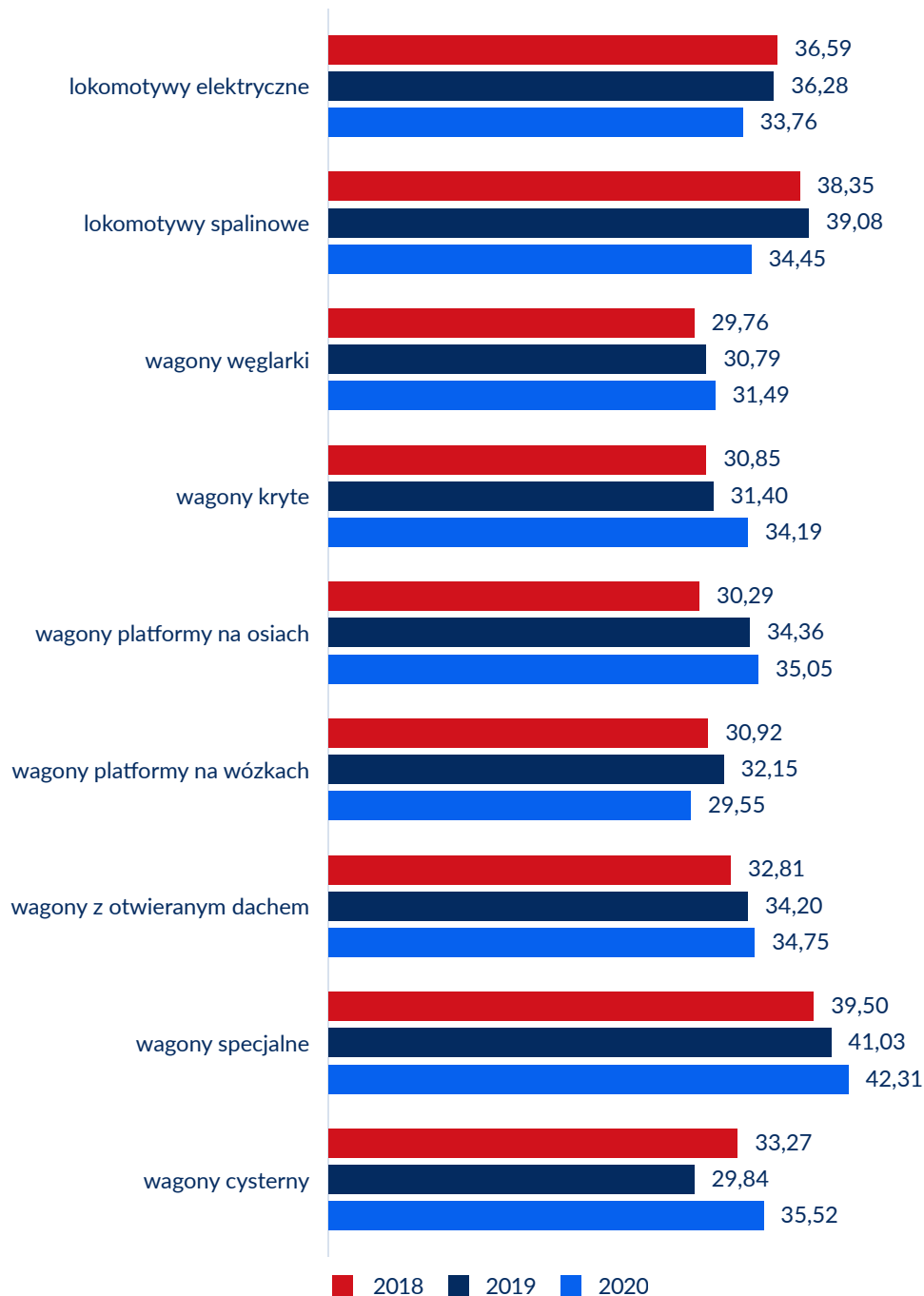
- ▶ egzemplarz lokomotywy elektrycznej serii 140 o numerze inwentarzowym 059, wyprodukowany w 1957 r. przez Skoda Pilzno (ówczesna Czechosłowacja);

Najmłodsze pojazdy trakcyjne znajdujące się w dyspozycji przewoźników towarowych to:

- ▶ lokomotywy elektryczne serii 111Ed wyprodukowane przez PESA Bydgoszcz;
- ▶ lokomotywy elektryczne serii E6ACTa, E6ACTad, E6ACTadb (w zależności od właściwości trakcyjnych oraz wyposażenia) wyprodukowane przez Newag w Nowym Sączu.

W ramach realizowanej sprawozdawczości przewoźnicy kolejowi po raz pierwszy przekazywali dane o dodatkowym wyposażeniu pojazdów trakcyjnych. Do wyposażenia podnoszącego komfort pracy maszynistów można zaliczyć klimatyzację, ogrzewanie, toaletę lub kamery czołowe. Lokomotywy znajdujące

się w dyspozycji przewoźników kolejowych są wciąż w niewielkim stopniu wyposażone w klimatyzację. Problemem jest również bardzo niski udział lokomotyw posiadających toaletę. Jedyne zabudowaną toaletę posiadają lokomotywy serii 111Ed wyprodukowane przez PESA Bydgoszcz.



Rys. 122 Średni wiek taboru znajdującego się w dyspozycji przewoźników towarowych w latach 2018 - 2020

pojazdy trakcyjne	klimatyzacja	ogrzewanie	toaleta	kamery czołowe
lokomotywy elektryczne	24,4%	100,0%	0,9%	16,5%
lokomotywy spalinowe	18,4%	98,6%	-	17,1%

Tab. 60 Wyposażenie dodatkowe pojazdów trakcyjnych w dyspozycji przewoźników towarowych w 2020 r.

6.4 Realizacja wymogów interoperacyjności w zakresie taboru towarowego

Wagony towarowe niezmiennie stanowią przeważającą większość taboru kolejowego zarejestrowanego w Polsce. W 2020 r. ich udział w stosunku do wszystkich pojazdów wyniósł 84%. Nowo produkowane wagony towarowe zgodne ze wszystkimi wymaganiami TSI (spełniające wymagania pkt 7.1.2. i dodatku C do TSI WAG) mogą być eksploatowane na terytorium całej Unii Europejskiej na podstawie zezwolenia wydanego w pierwszym państwie członkowskim UE. Oznacza to, że zgodny z TSI towarowy pojazd kolejowy może być z powodzeniem eksploatowany na całej sieci w Polsce bez konieczności uzyskiwania dodatkowych pozwoleń na terytorium poszczególnych krajów jego eksploatacji. Fakt ten znacząco wpływa na zapewnienie interoperacyjności przewozów towarowych.

W 2020 r. w Polsce homologowany został jeden typ pojazdu zgodnego z TSI oraz jeden typ pojazdu niezgodnego z TSI (przypadek ten stanowił wyjątek od reguły zgodności wagonów towarowych z TSI, bowiem związany był z przedłużeniem obowiązywania zezwolenia wydanego na czas określony).

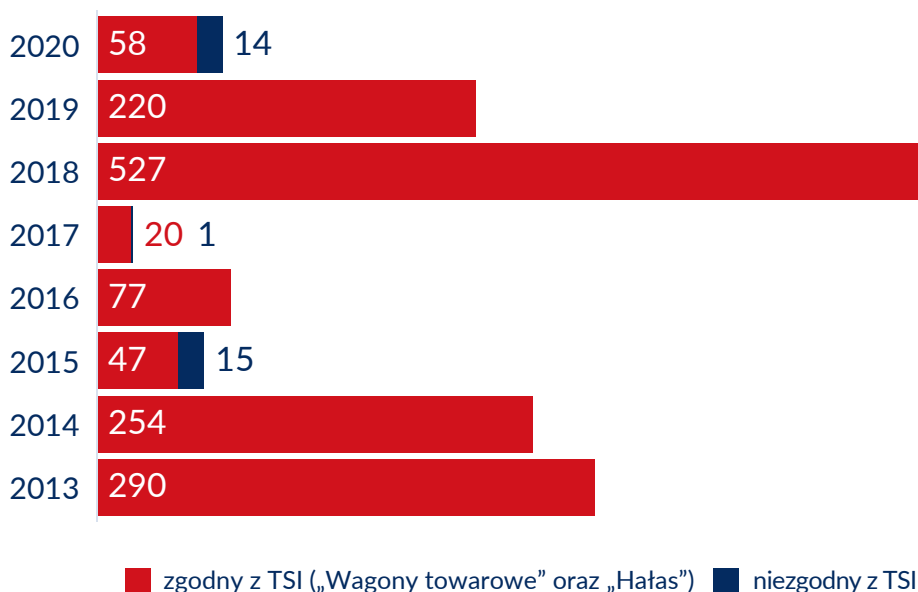
Liczba oddanych do eksploatacji wagonów towarowych w 2020 r. spadła znacząco względem 2019 r. Wpływ na to miało wdrożenie na obszarze Unii Europejskiej przepisów filara technicznego IV pakietu kolejowego, wymagających homologacji pojazdów użytkowanych w ruchu transgranicznym w Agencji Kolejowej UE. Wagony towarowe, odmiennie

od pasażerskich, rzadko podlegają także modernizacjom. Zmiany co do zasady nie wpływają na zasadnicze cechy konstrukcyjne, a w konsekwencji uzyskanie nowego zezwolenia dla tych pojazdów nie jest obowiązkowe.

Średni wiek wagonów towarowych niezmiennie utrzymuje się powyżej 30 lat. Wynika to m.in. z tego, że odsetek nowych wagonów towarowych dopuszczonych do eksploatacji stanowił zaledwie 0,2%. W 2020 r. wśród nowych wagonów dominowały wagony platformy i węglarki.

W odniesieniu do wymogów TSI Hałas, odnoszących się do wymagań w zakresie ograniczania hałasu pociągów towarowych w poszczególnych krajach wyznaczono tzw. „ciche sekcje” linii kolejowych. W TSI Hałas przyjęto zmiany, zgodnie z którymi od 8 grudnia 2024 r. (data wejścia w życie rozkładu jazdy 2024/2025) tylko wagony towarowe zgodne z wymaganiami tej TSI będą mogły być eksploatowane na liniach kolejowych oznaczonych jako „ciche sekcje”. W związku z tym do tego czasu znaczna liczba wagonów towarowych eksploatowanych w Polsce będzie musiała być poddana modernizacji.

Przewoźnicy kolejowi, którzy będą chcieli eksploatować swoje pojazdy w ruchu międzynarodowym, po 8 grudnia 2024 r. będą musieli dysponować taborzem wyposażonym w kompozytowe wstawki hamulcowe. W aspekcie wprowadzania pojazdów do obrotu



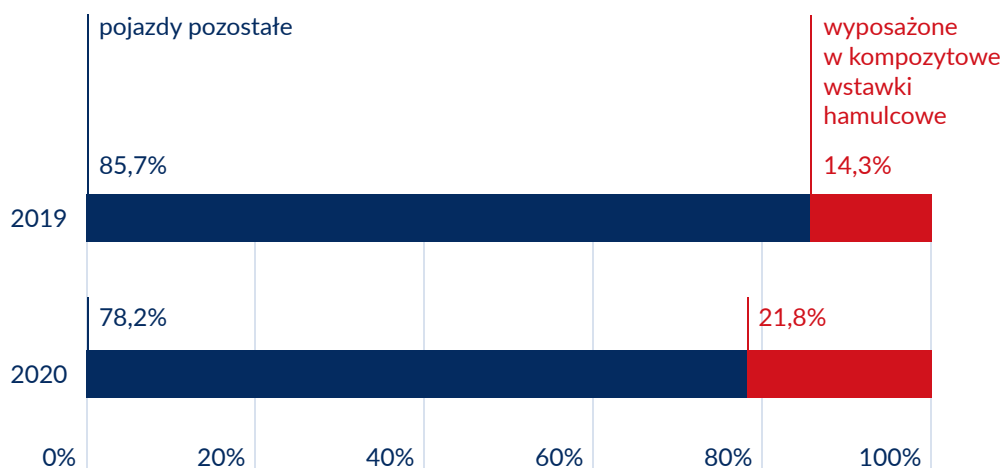
Rys. 123 Liczba wagonów towarowych dopuszczonych do eksploatacji w latach 2013 – 2020

warto wskazać, że wymiana wstawek hamulcowych nie wiąże się z obowiązkiem uzyskania nowego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu.

Zgodnie z wymogami TSI Hałas z roku na rok ma miejsce proporcjonalny wzrost liczby pojazdów wyposażonych w kompozytowe wstawki hamulcowe. W 2020 r. na łączną liczbę 90 670 pojazdów wchodzących w skład taboru przewoźników towarowych takie wyposażenie posiadały 19 722 pojazdy. Przełożyło się to na 21,8% całego taboru towarowego i wzrost tego udziału o 7,5 pkt procentowego w stosunku do 2019 r.

Dominującymi pojazdami wyposażonymi w kompozytowe wstawki hamulcowe są wagony. W 2020 r. na stanie przewoźników znajdowało się ich 19 481 sztuk. W stosunku do 2019 r. ich stan zwiększył się o 45,6%.

Udział wagonów i lokomotyw wyposażonych w kompozytowe wstawki hamulcowe zwiększył się w łącznej liczbie pojazdów podzielonych według powyższych kryteriów. W 2020 r. ogółem było 22,4% takich wagonów (wzrost z 13 381 szt. do 19 481 szt.) oraz 5,2% lokomotyw (wzrost ze 153 do 173). Udział pozostałych pojazdów trakcyjnych wyniósł 17,3%.



Rys. 124 Udział pojazdów wyposażonych w kompozytowe wstawki hamulcowe w latach 2019 - 2020

rok	pojazdy	wagony	lokomotywy	pozostałe pojazdy trakcyjne
2019	wszystkie pojazdy	91 154	3 664	279
	pojazdy wyposażone w kompozytowe wstawki hamulcowe	13 381	153	63
	udział procentowy	14,7%	4,2%	22,6%
2020	wszystkie pojazdy	86 903	3 323	444
	pojazdy wyposażone w kompozytowe wstawki hamulcowe	19 481	173	77
	udział procentowy	22,4%	5,2%	17,3%
zmiana 2020/2019		45,6%	13,1%	22,2%

Tab. 61 Udział pojazdów wyposażonych w kompozytowe wstawki hamulcowe w latach 2019 - 2020 w podziale na rodzaj pojazdu

6.5 Rynek właścicieli i dysponentów wg danych NVR

Przewoźnik kolejowy nie zawsze jest właścicielem lub dysponentem taboru. Zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym, dysponentem jest podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do NVR. Dysponentem określa się podmiot wpisany do NVR, który odpowiada za pojazd kolejowy i decyduje o formie jego użytkowania oraz o podmiotach, którym przekazuje pojazd kolejowy do eksploatacji. Przykładem podmiotu, który nie jest przewoźnikiem, ale pełni funkcję dysponenta, są tzw. poole taborowe.

Obserwacja rynku właścicieli i dysponentów pojazdów kolejowych jest możliwa dzięki krajowemu rejestrze pojazdów kolejowych. W rejestrze określone są podstawowe dane dotyczące pojazdów eksploatowanych, takie jak informacje o właścicielach, dysponentach i podmiotach odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów.

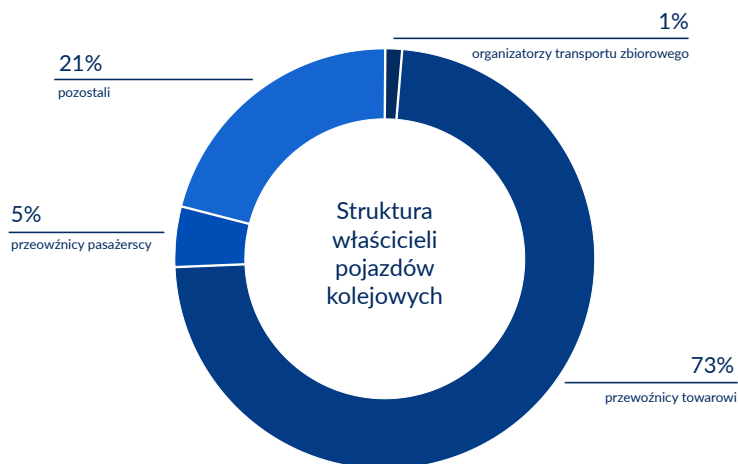
W 2020 r. przewoźnicy towarowi stanowili 73% dysponentów wszystkich pojazdów kolejowych zarejestrowanych w Polsce. Większość tych pojazdów to wagony towarowe.

Podział taboru, którego dysponentami byli przewoźnicy pasażerscy, przedstawia się następująco: 5 pojazdów specjalnych, 2 897 pojazdów trakcyjnych (w przypadku zespołów trakcyjnych za pojazd kolejowy uznaje się każdy człon pojazdu) oraz 2 782 wagony pasażerskie.

W przypadku rynku właścicieli pojazdów kolejowych pojawia się jeszcze jedna, istotna grupa, tj. organizatorzy transportu zbiorowego, którzy posiadają 1 303 pojazdów kolejowych, w tym 42 wagony pasażerskie i 1 261 pojazdów trakcyjnych. Również z punktu widzenia właścicieli pojazdów kolejowych, największą grupę stanowią przewoźnicy kolejowi w niemal identycznych proporcjach jak w przypadku obszaru dysponowania pojazdami.



Rys. 125 Struktura dysponentów pojazdów kolejowych



Rys. 126 Struktura właścicieli pojazdów kolejowych

Zgodnie z danymi zawartymi w NVR obecnie eksploatowanych jest ponad 98 tys. pojazdów kolejowych (pojazdów z ważną rejestracją).

Dane zgromadzone w NVR pozwalają określić liczbę wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Polsce, z podziałem na ich rodzaj. Liczba zarejestrowanych pojazdów kolejowych w porównaniu do 2019 r. spadła o 4 730 sztuk (w 2019 r. – 102 948). Zgodnie z danymi w NVR aż 77% wszystkich pojazdów kolejowych stanowią wagony towarowe. Również wagonów towarowych najwięcej wyrejestrowano w ciągu 2020 r. - prawie 10 tys.

▼ Tab. 62 Struktura pojazdów zgodnie z NVR

rodzaj pojazdu	liczba
wagon pasażerski	2 957
pojazd specjalny	3 710
wagon towarowy	76 581
pojazd trakcyjny	8 970
ogółem	98 218

7 Spis skrótów i pojęć

Przedsiębiorcy kolejowi, spółki

1	Agnieszka Dolata	Agnieszka Dolata prowadząca działalność gospodarczą pod firmą "Żwirownia DOLATA" "Beton DOLATA" Agnieszka Dolata
2	Alza Cargo	Alza Cargo sp. z o.o.
3	ArcelorMittal Distribution Solutions	ArcelorMittal Distribution Solutions Poland sp. z o.o.
4	Arriva RP lub Arriva	ARRIVA RP sp. z o.o.
5	AWT	do 2019 r. Advanced World Transport a.s., aktualna nazwa: PKP Cargo International
6	Barter	Barter S.A.
7	Bartex	Bartex sp. z o.o.
8	Bartex Plus	Bartex Plus sp. z o.o.
9	BCT	Bałtycki Terminal Kontenerowy sp. z o.o.
10	B.R.S.	B.R.S. sp. z o.o.
11	Budimex Kolejnictwo	Budimex Kolejnictwo S.A.
12	Captrain Polska	Captrain Polska sp. z o.o.
13	Cargo Master	Cargo Master sp. z o.o.
14	Cargo PTT	CARGO Przewozy Towarowe, Transport sp. z o.o. spółka komandytowa
15	CARGOTOR	CARGOTOR sp. z o.o.
16	Cedrob	Cedrob Cargo sp. z o.o.
17	CEMET	CEMET S.A.
18	Ciech Cargo	CIECH Cargo sp. z o.o.
19	CD Cargo Poland	CD Cargo Poland sp. z o.o.
20	CL Łosośna	Centrum Logistyczne w Łosośnej sp. z o.o.

Przedsiębiorcy kolejowi, spółki

21	CL Cargo Logistics	CL Cargo Logistics sp. z o.o.
22	CMC Poland	CMC Poland sp. z o.o.
23	Cognor	Cognor S.A.
24	Colas Rail	Colas Rail Polska sp. z o.o.
25	CTL Express	CTL Express sp. z o.o.
26	CTL Logistics	CTL Logistics sp. z o.o.
27	CTL Maczki – Bór	CTL Maczki - Bór S.A.
28	CTL Północ	CTL Północ sp. z o.o.
29	CTL Rail	CTL Rail sp. z o.o.
30	CTL Train	CTL Train sp. z o.o.
31	Ceske Drahy lub České dráhy	České dráhy a.s.
32	DB	Deutsche Bahn
33	DB Cargo Polska	DB Cargo Polska S. A.
34	DB Cargo Spedkol	DB Cargo Spedkol sp. z o.o.
35	DCT	DCT Gdańsk S.A.
36	Depol	Przedsiębiorstwo Obrotu Surowcami Wtórnymi „Depol” sp. z o.o.
37	DSDiK	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu
38	Ecco Rail	ECCO Rail sp. z o.o.
39	EP Cargo	EP Cargo a.s.
40	Eurasian Railway	Eurasian Railway Carrier sp. z o.o.
41	Euroterminal Sławków	„Euroterminal Sławków” sp. z o.o.
42	Eurotrans	EUROTRANS sp. z o.o.
43	F.H.U. Orion Kolej	F.H.U. „ORION Kolej” Krzysztof Warchoń

Przedsiębiorcy kolejowi, spółki

44	Freightliner PL	Freightliner PL sp. z o.o.
45	Grupa Azoty „Koltar”	Grupa Azoty “Koltar” sp. z o.o.
46	Grupa Azoty „Kolzap”	Grupa Azoty “Kolzap” sp. z o.o.
47	GT Rail	GT Rail sp. z o.o.
48	HMT Polska	HMT Polska Sp. z o.o.
49	HSL Polska	HSL Polska sp. z o.o.
50	IGL	IGL sp. z o.o. sp. k.
51	Infra SILESIA	Infra SILESIA S.A.
52	Inter Cargo	Inter Cargo sp. z o.o.
53	IRT	IRT sp. z o.o.
54	JSK	Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o.
55	JSW Logistics	obecnie JSW Logistics sp. z o.o., dawniej: Zakład Przewozów i Spedycji „SPEDKOKS” sp. z o.o.
56	Karpień	„Karpień” sp. z o.o.
57	Kolej Bałtycka	„Kolej Bałtycka” S.A.
58	Koleje Dolnośląskie	Koleje Dolnośląskie S.A.
59	Koleje Małopolskie	„Koleje Małopolskie” sp. z o.o.
60	Koleje Mazowieckie	„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.
61	Koleje Śląskie	Koleje Śląskie sp. z o.o.
62	Koleje Wielkopolskie	Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.
63	Koleje Wschodnie	Koleje Wschodnie sp. z o.o.
64	Koltar	Grupa Azoty „KOLTAR” sp. z o.o.
65	KP Kotłarnia	Kopalnia Piasku „Kotłarnia” S.A.
66	KP Kotłarnia Linie Kolejowe	„Kopalnia Piasku Kotłarnia – Linie Kolejowe” sp. z o.o.
67	Leo Express Global	Leo Express Global a.s.

Przedsiębiorcy kolejowi, spółki

68	Leo Express	Leo Express s.r.o.
69	LTC	Logistics&Transport Company sp. z o.o.
70	Lotos Kolej	„Lotos Kolej” sp. z o.o.
71	LTE Polska	LTE Polska sp. z o.o.
72	LW Bogdanka	Lubelski Węgiel „Bogdanka” S.A.
73	ŁKA lub Łódzka Kolej Aglomeracyjna	„Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o.
74	Majkoltrans	„MAJKOLTRANS” sp. z o.o.
75	Metrans Polonia	Metrans (Polonia) sp. z o.o.
76	Mobil Lok Servis	Mobil Lok Servis Sp. z o.o.
77	Moris	MORIS sp. z o.o.
78	MOSiR Ełk	Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Ełku
79	MPK we Wrocławiu	Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne we Wrocławiu
80	Newag	„Newag” S.A.
81	NKN Usługi Kolejowe	NKN Usługi Kolejowe sp. z o.o.
82	ODEG Ostdeutsche	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH
83	Olavion	Olavion sp. z o.o.
84	Omniloko	OMNILOKO sp. z o.o.
85	Orion Rail Logistics	Orion Rail Logistics sp. z o.o. spółka komandytowa
86	Orlen Koltrans	ORLEN KolTrans sp. z o.o.
87	OT Rail	OT RAIL sp. z o.o.
88	OT Port Świnoujście	OT Port Świnoujście S.A.
89	PCC Intermodal	PCC Intermodal S.A.
90	PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna Lublin Wrotków	PGE Energia Ciepła S.A. Oddział Elektrociepłownia w Lublinie Wrotków

Przedsiębiorcy kolejowi, spółki

91	PKM	Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.
92	PKP Cargo	PKP CARGO S.A.
93	PKP Cargo International	PKP Cargo International a.s.
94	PKP Cargo Service	PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.
95	PKP Energetyka	PKP Energetyka S.A.
96	PKP Intercity lub PKP IC	„PKP INTERCITY” S.A.
97	PKP LHS	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.
98	PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
99	PKP S.A.	Polskie Koleje Państwowe S.A.
100	PKP SKM lub SKM w Trójmieście	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.
101	PMT Linie Kolejowe	„PMT Linie Kolejowe” sp. z o.o.
102	PNI Warszawa	Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury sp. z o.o. w upadłości likwidacyjnej
103	PNUIK Kraków	Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie sp. z o.o.
104	PESA Bydgoszcz	Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.
105	Pol-Miedź Trans	Pol-Miedź Trans sp. z o.o.
106	Polzug	Polzug Intermodal Polska sp. z o.o.
107	POZ BRUK	POZ BRUK sp. z o.o. sp.j.
108	PPMT	Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno – Torowe sp. z o.o.
109	PTS Betrans	Przedsiębiorstwo Transportowo-Sprzętowe Betrans sp. z o.o.
110	Przewozy Regionalne lub POLREGIO	„Przewozy Regionalne” sp. z o.o.
111	PUK Kolprem	Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych KOLPREM sp. z o.o.
112	Rail Cargo	Rail Cargo Carrier - Poland sp. z o.o. (dawniej Rail Time Polska sp. z o.o.)
113	Railpolonia	Railpolonia sp. z o.o.

Przedsiębiorcy kolejowi, spółki

114	Rail Polska	Rail Polska sp. z o.o.
115	Rail Services Europe	Rail Services Europe sp. z o.o.
116	Rail STM	Rail STM sp. z o.o. (dawniej Cityline sp. z o.o.)
117	Railtrans Poland	Railtrans Poland sp. z o.o. sp. k.
118	RegioJet	RegioJet a.s.
119	Silva LS	Silva LS sp. z o. o.
120	SKM Warszawa lub SKM w Warszawie	Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.
121	SKPL Cargo	SKPL Cargo sp. z o.o.
122	Stadler Polska	Stadler Polska sp. z o.o.
123	Stalserwis Batory	Stalserwis Batory sp. z o.o.
124	STK	STK S.A.
125	Swietelsky Rail Polska	Swietelsky Rail Polska sp. z o.o.
126	Tabor Rail	Tabor Rail sp. z o.o.
127	TKP Silesia	TKP Silesia sp. k.
128	Torpol	Torpol S.A.
129	Track Tec	Track Tec S.A.
130	Track Tec Logistics	TRACK TEC Logistics sp. z o.o.
131	Track Tec Rail	Track Tec Rail sp. z o.o.
132	Trakcja PRKil	Trakcja PRKil S.A.
133	Transchem	Transchem sp. z o.o.
134	UBB	Usedomer Bäderbahn GmbH
135	UBB Polska	UBB Polska sp. z o.o.
136	Wagon Opole	Wagon Opole Sp. z o.o.
137	WAM	WAM sp. z o.o.

Przedsiębiorcy kolejowi, spółki

138	Wiskol	Wiskol sp. z o.o. sp. k.
139	WKD	Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.
140	ZIK Sandomierz	Zakład Inżynierii Kolejowej sp. z o.o.
141	ZPiS „SPEDKOKS”	dawniej: Zakład Przewozów i Spedycji „SPEDKOKS” sp. z o.o., obecnie JSW Logistics sp. z o.o.
142	ZUE	ZUE S.A.
143	Grupa CTL	Spółki CTL Logistics sp. z o.o., CTL Północ sp. z o.o. i CTL Train sp. z o.o.
144	Grupa DB	Spółki DB Cargo Polska S.A. i DB Cargo Spedkol sp. z o.o.
145	Grupa PKP	Spółki PKP Cargo S.A., PKP Cargo Service sp. z o.o., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.

Instytucje i organizacje

1	CUPT	Centrum Unijnych Projektów Transportowych
2	ERA lub EUAR	European Union Agency for Railways – Agencja Kolejowa Unii Europejskiej
3	GUS	Główny Urząd Statystyczny
4	IRG-Rail	Independent Regulators’ Group – Rail (Grupa Niezależnych Regulatorów Rynku Kolejowego)
5	PISiL	Polska Izba Spedycji i Logistyki
6	Prezes UTK	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego
7	UTK	Urząd Transportu Kolejowego

Regulacje prawne

1	AGC	UMOWA EUROPEJSKA o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC), sporządzona w Genewie dnia 31 maja 1985 r.
2	Dyrektywa 2012/34/UE	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego

Regulacje prawne

3	Dyrektywa 2016/797/UE	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej
4	Klasyfikacja NST	Rozporządzenie Komisji (WE) NR 1304/2007 z dnia 7 listopada 2007 r. zmieniające dyrektywę Rady 95/64/WE, rozporządzenie Rady (WE) nr 1172/98, rozporządzenia (WE) nr 91/2003 i (WE) nr 1365/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w celu ustanowienia NST 2007 jako jedynej klasyfikacji w odniesieniu do towarów transportowanych pewnymi środkami transportu
5	Rozporządzenie 2015/1100	Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2015/1100 z dnia 7 lipca 2015 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego
6	Rozporządzenie 2015/909	Rozporządzenie wykonawcze Komisji UE 2015/909 z 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu
7	Rozporządzenie wykonawcze 869/2014	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich
8	Rozporządzenie 2018/545/UE	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/545 z dnia 4 kwietnia 2018 r. ustanawiające uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797
9	Rozporządzenie 2018/1795	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiające procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE
10	Rozporządzenie 2017/2177	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2177 w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją
11	Rozporządzenie 2020/698	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 z dnia 25 maja 2020 r. ustanawiające szczególne środki tymczasowe w związku z epidemią COVID-19 dotyczące odnawiania lub przedłużania ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń w niektórych obszarach prawodawstwa dotyczącego transportu

Regulacje prawne

12	Rozporządzenie 2021/267	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/267 z dnia 16 lutego 2021 r. ustanawiające szczególne środki tymczasowe w związku z utrzymaniem się kryzysu związanego z COVID-19 dotyczące odnawiania lub przedłużania ważności niektórych certyfikatów, świadectw, licencji i zezwoleń, przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń w niektórych obszarach ustawodawstwa dotyczącego transportu oraz przedłużenia niektórych okresów, o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2020/698
13	TSI	Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności
14	TSI Hałas	<p>TSI NOI 2011 – Decyzja Komisji z dnia 4 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 99 z 13 kwietnia 2011 r., str. 1);</p> <p>TSI NOI 2014 – Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas”, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., str. 421).</p>
15	TSI CCS	<p>TSI CCS 2006 - Decyzja Komisji z dnia 7 listopada 2006 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości oraz zmieniająca załącznik A do decyzji 2006/679/WE z dnia 28 marca 2006 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. U. UE L 342 z dnia 7 grudnia 2006 r. ze zm.);</p> <p>TSI CCS 2012 - Decyzja Komisji z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei (Dz. Urz. UE L 51 z dnia 23 lutego 2012 r. ze zm.)</p> <p>TSI CCS 2016 - Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 158 z dnia 15 czerwca 2016 r.);</p>
16	TSI ENE	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii (Dz. Urz. UE L 356/179 z dnia 12 grudnia 2014 r.)

Regulacje prawne

17	TSI WAG	<p>TSI WAG 2006 – Decyzja Komisji z dnia 28 lipca 2006 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy – wagony towarowe” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. U. UE L 344 z dnia 8 grudnia 2006 r.);</p> <p>TSI WAG 2013 - Rozporządzenie Komisji (UE) NR 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2006/861/WE (Dz. U. UE L 104 z dnia 12 kwietnia 2013 r.).</p>
18	TSI PRM	<p>Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. U. UE L 356 z dnia 12 grudnia 2014 r.)</p>
19	Rozporządzenie o korytarzach sieci bazowej	<p>Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. UE L 348 z 20 grudnia 2013 r.).</p>
20	Strategia wdrażania ERTMS na poziomie europejskim	<p>Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/6 z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie europejskiego planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (Dz.U. UE L 3 z 6 stycznia 2017 r.).</p>
21	Strategia wdrażania ERTMS na poziomie krajowym	<p>Krajowy Plan Wdrażania technicznej specyfikacji interoperacyjności „Sterowanie” z czerwca 2017 r. wraz z suplementami .</p>
22	Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym	<p>Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1944 ze zm.)</p>
23	Ustawa o transporcie kolejowym	<p>Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 ze zm.)</p>
24	Rozporządzenie w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej	<p>Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r. poz. 755)</p>
25	Rozporządzenie w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego	<p>Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie ubezpieczenia przewoźnika kolejowego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1033 z 25 maja 2017 r.)</p>

Regulacje prawne

26	Rozporządzenie w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii	rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 2020 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz. U. z 2020 r. poz. 1031)
----	---	--

Pozostałe pojęcia

1	CEF	Connecting Europe Facility (Fundusz "Łącząc Europę")
2	CMK	Centralna Magistrala Kolejowa, Linia kolejowa nr 4 Grodzisk Mazowiecki–Zawiercie
3	ECM	podmioty odpowiedzialne za utrzymanie taboru
4	ERTMS	European Rail Traffic Management System (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym)
5	e-SEPE	Elektroniczny System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej
6	ETCS	European Train Control System (Europejski System Sterowania Pociągiem)
7	Eurobalisa	element urządzeń przytorowych systemu ERTMS/ETCS
8	EZT	elektryczny zespół trakcyjny
9	GSM-R	GSM for Railways, Kolejowa Sieć GSM
10	KPW	Krajowy Plan Wdrażania
11	Licencja	potwierdzenie zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz innych państw członkowskich UE lub państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym
12	NVR	krajowy rejestr pojazdów kolejowych
13	pas-km	pasażerokilometr

Pozostałe pojęcia

14	PI2020	Plan Inwestycyjny Spółki PKP PLK S.A.
15	poc-km	pociągokilometr
16	POiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
17	PSO	ang.: Public Service Obligation – zobowiązanie do świadczenia usług publicznych
18	RID	regulamin dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych
19	SMGS	umowa o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej
20	SZT	spalinowy zespół trakcyjny
21	TEU	ekwiwalent jednostki 20 stopowej; 1 TEU oznacza 1szt. kontenera o długości 20 stóp
22	tono-km	tonokilometr
23	Trójmorze	międzynarodowa inicjatywa gospodarczo-polityczna skupiająca 12 państw Unii Europejskiej położonych w pobliżu mórz Bałtyckiego, Czarnego i Adriatyckiego. W skład grupy wchodzi: Austria, Bułgaria, Chorwacja, Czechy, Estonia, Litwa, Łotwa, Polska, Rumunia, Słowacja, Słowenia i Węgry

8 Spis rysunków

Rys. 1	Udziały przewozów o charakterze usług publicznych i komercyjnych w liczbie przewiezionych pasażerów, w pracy przewozowej i w pracy eksploatacyjnej w 2020 r.	14	Rys. 22	Przychody oraz koszty generowane przez jednego pasażera w latach 2019 – 2020	38
Rys. 2	Liczba pasażerów kolei w Polsce w latach 2011 – 2020	15	Rys. 24	Udział procentowy przewoźników w liczbie pasażerów w przewozach wojewódzkich w latach 2019 – 2020 r.	41
Rys. 3	Praca przewozowa w kolejowych przewozach pasażerskich w latach 2011 – 2020	15	Rys. 23	Liczba pasażerów (w tys.) według organizacji oraz finansowania przewozów w latach 2019 – 2020	41
Rys. 4	Praca eksploatacyjna w kolejowych przewozach pasażerskich w latach 2011 – 2020	16	Rys. 25	Udział procentowy przewoźników w liczbie pasażerów w przewozach międzywojewódzkich w latach 2019 – 2020	42
Rys. 5	Wskaźnik wykorzystania kolei na 1 mieszkańca i liczba pasażerów w 2020 r.	16	Rys. 26	Udział procentowy przewoźników w liczbie pasażerów w przewozach międzynarodowych w latach 2019 – 2020	42
Rys. 6	Wskaźnik wykorzystania kolei w województwach w latach 2017 – 2020	17	Rys. 27	Liczba pasażerów (w tys.) według okresu ważności zakupionego biletu w latach 2019 – 2020	44
Rys. 7	Zmiana odprawionych pasażerów w województwach 2020 i 2019 r. (w mln pasażerów) Dynamika zmiany w procentach	18	Rys. 28	Liczba pasażerów (w tys.) według odpłatności zakupionego biletu w latach 2019 – 2020	44
Rys. 8	Największe stacje pasażerskie pod względem wymiany w 2020 r.	19	Rys. 29	Wskaźnik punktualności na przybyciu w 2020 r dla pociągów pasażerskich	45
Rys. 9	Stacje o średniej liczbie zatrzymań większej niż 10 w ciągu godziny w 2020 r.	21	Rys. 30	Przyczyny opóźnień pociągów pasażerskich w 2020 r.	46
Rys. 10	Wymiana pasażerska oraz zatrzymania pociągów – dane dla województw w 2020 r.	22	Rys. 31	Liczba pociągów uruchomionych, punktualnych oraz opóźnionych w 2020 r.	47
Rys. 11	Liczba licencjonowanych przewoźników pasażerskich w latach 2011 – 2020	28	Rys. 32	Liczba pociągów uruchomionych, punktualnych oraz opóźnionych w latach 2011 – 2020	47
Rys. 12	Udział przewoźników w rynku kolejowych przewozów pasażerskich w 2020 r. wg liczby pasażerów	30	Rys. 33	Wskaźnik punktualności w 2020 r. w podziale na przewoźników pasażerskich	48
Rys. 13	Dynamika zmian w liczbie pasażerów kolejowych przewoźników pasażerskich w latach 2019/2020 Dynamika zmian liczby pasażerów przewiezionych przez poszczególnych przewoźników w 2020 r. w mln	30	Rys. 34	Skumulowana liczba pasażerów (w mln) w wybranych państwach europejskich w latach 2019 – 2020 w ujęciu kwartalnym	50
Rys. 14	Udział przewoźników w rynku przewozów pasażerskich wg liczby pasażerów w latach 2017 – 2020	31	Rys. 35	Liczba pasażerów kolei (w mln) w poszczególnych państwach w latach 2019 – 2020	51
Rys. 15	Udział przewoźników w rynku kolejowych przewozów pasażerskich w 2020 r. wg pracy przewozowej	32	Rys. 36	Dynamika zmian wielkości pracy przewozowej wykonanej w przewozach pasażerskich w poszczególnych miesiącach 2020 r. w porównaniu do 2019 r. – średnia dla IRG-Rail i dla Polski	52
Rys. 16	Struktura rynku przewozów osób wg pracy przewozowej w latach 2017 – 2020	33	Rys. 37	Dynamika zmiany pracy przewozowej w 24 państwach europejskich 2020/2019	52
Rys. 17	Zatrudnienie w sektorze przewozów pasażerskich w latach 2012 – 2020	34	Rys. 38	Dynamika zmiany pracy eksploatacyjnej w 24 państwach europejskich 2020/2019	53
Rys. 18	Struktura zatrudnienia przewoźników pasażerskich w 2020 r.	35	Rys. 40	Wskaźnik obłożenia pociągu w monitorowanych krajach w 2019 r. (liczba pasażerów/pociąg)	54
Rys. 19	Wyniki działalności przewoźników pasażerskich (mld zł) w latach 2010 – 2020	37	Rys. 39	Wskaźnik wykonanej pracy przewozowej na mieszkańca danego kraju w 2019 r. (pas km/1 mieszkańca)	54
Rys. 20	Wielkość subsydiów według źródła finansowania w latach 2019 – 2020	38	Rys. 41	Masa ładunków w kolejowych przewozach towarowych w latach 2011 – 2020	56
Rys. 21	Struktura kosztów przewoźników pasażerskich w 2020 r.	38	Rys. 42	Praca przewozowa w kolejowych przewozach towarowych w latach 2011 – 2020	56

Rys. 43 Praca eksploatacyjna w kolejowych przewozach towarowych w latach 2011 – 2020	57	Rys. 64 Dynamika zmian wielkości pracy przewozowej wykonanej w kolejowym transporcie towarów w poszczególnych miesiącach 2020 r. w porównaniu do 2019 r. – średnia dla IRG-Rail i dla Polski	90
Rys. 44 Udział wybranych grup towarowych wg masy i pracy przewozowej w 2020 r.	59	Rys. 65 Dynamika zmiany wielkości pracy przewozowej w państwach europejskich na podstawie danych IRG-Rail (2020/2019)	90
Rys. 45 Dynamika przewozu surowców wg przetransportowanej masy w latach 2011 – 2020 (2011 r. = 0%)	59	Rys. 66 Dynamika zmiany wielkości pracy eksploatacyjnej w Państwach europejskich na podstawie danych IRG-Rail (2020/2019)	91
Rys. 46 Średnia odległość przewozu wybranych grup ładunków w 2020 r.	63	Rys. 67 Wskaźnik ładowności pociągu w wybranych państwach w 2019 r. (ton na pociąg)	92
Rys. 47 Udział wybranej komunikacji w przewozach w grupach towarów w 2020 r. wg pracy przewozowej	65	Rys. 68 Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2011 – 2020 (w tys. ton)	95
Rys. 48 Średnia prędkość handlowa pociągów towarowych ogółem i pociągów intermodalnych w Polsce w latach 2013-2020	70	Rys. 69 Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2011 – 2020 (w tys. tono-km)	96
Rys. 50 Najwyższe i najniższe prędkości pociągów intermodalnych w 2020 r. Przykładowe relacje z prędkościami w przedziałach (pow. 60 km/h, 40-60 km/h, 30-40 km/h, poniżej 30 km/h)	71	Rys. 70 Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2011 – 2020 (w tys. sztuk)	96
Rys. 49 Udział liczby pociągów realizujących przewozy intermodalne w poszczególnych przedziałach prędkości w 2020 r.	71	Rys. 71 Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2011 – 2020 (w tys. TEU)	96
Rys. 51 Liczba licencjonowanych przewoźników towarowych w latach 2011-2020	72	Rys. 73 Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych wg pracy przewozowej w 2020 r.	97
Rys. 52 Zatrudnienie w sektorze przewozów towarowych w latach 2011 – 2020	77	Rys. 72 Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych wg masy w 2020 r.	97
Rys. 53 Struktura zatrudnienia przewoźników towarowych w 2020 r.	78	Rys. 74 Udział przewozów w komunikacji międzynarodowej w transporcie intermodalnym w 2020 r.	98
Rys. 54 Przychody oraz koszty generowane przez jedną tonę ładunku w latach 2019 – 2020	80	Rys. 75 Średnia odległość w przewozach intermodalnych w latach 2016 – 2020 (w km)	98
Rys. 55 Wyniki działalności przewoźników towarowych (mld zł) w latach 2011 – 2020	80	Rys. 76 Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych wg masy w 2020 r.	99
Rys. 56 Struktura kosztów przewoźników towarowych w 2020 r.	80	Rys. 77 Przeładunki w polskich portach morskich w latach 2016-2020 (tys. TEU)	102
Rys. 57 Masa przewiezionych towarów w komunikacji krajowej i międzynarodowej w latach 2015 – 2020	81	Rys. 78 Główne połączenia intermodalne uruchamiane z Portu Gdańsk	102
Rys. 58 Praca przewozowa w transporcie towarów w komunikacji krajowej i międzynarodowej w latach 2015 – 2020	81	Rys. 79 Główne połączenia intermodalne uruchamiane z Portu Gdynia	103
Rys. 59 Udział przewoźników (powyżej 1%) w komunikacji międzynarodowej w 2020 r. wg przewiezionej masy	82	Rys. 80 Realizacja tras w kierunku wschód – zachód w latach 2019-2020	103
Rys. 60 Udział przewoźników (powyżej 1%) w komunikacji międzynarodowej w 2020 r. wg pracy przewozowej	83	Rys. 81 Realizacja tras w kierunku wschód – południe w latach 2019 – 2020	104
Rys. 61 Udział przewozów poszczególnych klas ładunków niebezpiecznych w 2020 r. według masy i pracy przewozowej	87	Rys. 82 Długość wagonów platform przystosowanych do przewozu kontenerów w 2020 r.	105
Rys. 62 Skumulowana masa przewiezionych towarów (w mln ton) w wybranych państwach europejskich w latach 2019-2020 w ujęciu kwartalnym	88	Rys. 83 Prędkość maksymalna wagonów platform przystosowanych do przewozu kontenerów w 2020 r.	105
Rys. 63 Masa ładunków (w mln ton) przewożona w poszczególnych państwach w latach 2019-2020	89	Rys. 84 Liczba pasażerów w latach 2019 – 2020 (w mln pasażerów)	108

Rys. 85 Praca przewozowa w przewozach pasażerskich w latach 2019 – 2020 (w tys. pas-km)	108	Rys. 107 Rozmieszczenie na mapie Polski obiektów infrastruktury usługowej, w których świadczone są usługi naprawy i serwis taboru	133
Rys. 86 Praca eksploatacyjna w przewozach pasażerskich w latach 2019 – 2020 (w mln poc-km)	109	Rys. 108 Rozmieszczenie na mapie Polski obiektów infrastruktury usługowej, w których świadczona jest obsługa pasażerów	134
Rys. 87 Liczba uruchomionych pociągów pasażerskich w latach 2019 – 2020	109	Rys. 109 Rozmieszczenie na mapie Polski obiektów infrastruktury usługowej, w których świadczona jest obsługa składów pociągów	135
Rys. 88 Liczba stacji i przystanków obsługiwanych przez przewoźników (wg danych raportów PKP PLK)	110	Rys. 110 Wdrożenie ERTMS/ETCS na sieci kolejowej w Polsce	141
Rys. 89 Średnia frekwencja pasażerów w uruchamianych pociągach w okresie 24 marca – 01 czerwca 2021 r.	111	Rys. 111 Średni koszt poc-km za minimalny dostęp do infrastruktury PKP PLK od rozkładu 2009/2010 do rozkładu 2018/2020	153
Rys. 90 Masa przewiezionych towarów w latach 2019 – 2020 (w mln ton)	114	Rys. 112 Bilans zmian długości linii kolejowych w wybranych państwach IRG Rail w latach 2018 – 2019 (w km)	155
Rys. 91 Praca przewozowa w transporcie towarów w latach 2019 – 2020 (w mld tono-km)	114	Rys. 113 Dynamika zmian długości linii kolejowych w 2019/2018	156
Rys. 92 Praca eksploatacyjna w transporcie towarów w latach 2019 – 2020 (w mln poc-km)	115	Rys. 114 Długość zelektryfikowanych linii kolejowych w 2019 r w wybranych krajach Europy (w km)	157
Rys. 93 Liczba uruchomionych pociągów towarowych w latach 2019 – 2020	115	Rys. 115 Udział zelektryfikowanych linii kolejowych w ogólnej długości linii w wybranych krajach Europy w 2019 r.	158
Rys. 94 Liczba uruchomionych pociągów intermodalnych w ramach tranzytu w przebiegu korytarzy Nowego Jedwabnego Szlaku w 2020 r.	117	Rys. 116 Średnia dobowa intensywność użytkowania sieci przez pociągi pasażerskie i pociągi towarowe w wybranych krajach Europy w 2019 r. (poc-km na 1 km linii na dzień)	159
Rys. 95 Liczba uruchomionych pociągów w ramach komunikacji międzynarodowej na Nowym Jedwabnym Szlaku w 2020 r.	118	Rys. 117 Wykorzystanie taboru kolejowego przez przewoźników pasażerskich w latach 2018 – 2020	163
Rys. 96 Zatrudnienie w sektorze zarządców infrastruktury w latach 2011 – 2020	124	Rys. 118 Średni wiek taboru znajdującego się w dyspozycji przewoźników pasażerskich w latach 2018 – 2020	164
Rys. 97 Wyniki działalności zarządców infrastruktury (mld PLN) w latach 2010 – 2020	127	Rys. 119 Liczba pojazdów pasażerskich dopuszczonych do eksploatacji w latach 2014-2020 pod kątem zgodności z TSI	167
Rys. 98 Struktura kosztów działalności zarządców infrastruktury 2020 r.	127	Rys. 120 Zgodność nowych pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji w latach 2014-2020 z TSI PRM	167
Rys. 99 Struktura linii kolejowych eksploatowanych w Polsce w 2020 r. wg rozstawu szyn (w km)	128	Rys. 121 Wykorzystanie pojazdów trakcyjnych przez przewoźników pasażerskich w latach 2019 – 2020	169
Rys. 100 Struktura linii kolejowych eksploatowanych w Polsce w 2020 r. w podziale na rodzaj linii (w km)	128	Rys. 122 Średni wiek taboru znajdującego się w dyspozycji przewoźników towarowych w latach 2018 – 2020	170
Rys. 101 Struktura linii kolejowych eksploatowanych w Polsce w 2020 r. w podziale na rodzaj trakcji (w km)	128	Rys. 123 Liczba wagonów towarowych dopuszczonych do eksploatacji w latach 2013 – 2020	171
Rys. 102 Struktura linii kolejowych eksploatowanych w Polsce w 2020 r. wg znaczenia linii	128	Rys. 124 Udział pojazdów wyposażonych w kompozytowe wstawki hamulcowe w latach 2019 – 2020	172
Rys. 103 Gęstość linii kolejowych eksploatowanych w Polsce oraz udział w liniach eksploatowanych w Polsce w 2020 r.	129	Rys. 125 Struktura dysponentów pojazdów kolejowych	173
Rys. 104 Struktura torów kolejowych eksploatowanych w Polsce w latach 2019 – 2020 wg dopuszczalnych prędkości	130	Rys. 126 Struktura właścicieli pojazdów kolejowych	173
Rys. 105 Struktura torów kolejowych eksploatowanych w Polsce w 2020 r. wg dopuszczalnego nacisku (kN), dla wartości maksymalnej	130		
Rys. 106 Rozmieszczenie na mapie Polski obiektów infrastruktury usługowej, w których świadczony jest załadunek i wyładunek towarów	132		

9 Spis tabel

Tab. 1 Wieleletnie umowy o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego podpisane w 2020 r. (z uwzględnieniem umów rocznych województwa kujawsko-pomorskiego)	11	Tab. 24 Przedział wiekowy pracowników zatrudnionych w przewozach towarowych w latach 2019 – 2020	79
Tab. 2 Wykaz organizatorów i operatorów posiadających zawarte z nimi umowy	12	Tab. 25 Przedział wiekowy maszynistów zatrudnionych w przewozach towarowych w latach 2019 – 2020	79
Tab. 3 Wymiana pasażerska na 10 największych stacjach w Polsce w 2020 r.	20	Tab. 26 Płeć pracowników zatrudnionych w przewozach towarowych w latach 2019 – 2020	79
Tab. 4 Wymiana pasażerska w miastach stanowiących ośrodki władzy wojewódzkiej	20	Tab. 27 Płeć maszynistów zatrudnionych w przewozach towarowych w latach 2019 – 2020	79
Tab. 5 Wymiana pasażerska na terenie województw w 2020 r. (dane oraz liczba zatrzymań wyszczególniona dla pięciu miast z największym udziałem w wymianie pasażerskiej w danym województwie)	23	Tab. 28 Średnia odległość (w km) przewozu jednej tony ładunku w komunikacji międzynarodowej w latach 2015 – 2020	83
Tab. 6 Liczba pasażerów wg przewoźników w latach 2017 – 2020 (w mln osób)	29	Tab. 29 Grupy towarów transportowanych w komunikacji międzynarodowej w 2020 r.	84
Tab. 7 Zatrudnienie na stanowiskach pracy w latach 2018 – 2020	35	Tab. 30 Klasy towarów zgodnie z klasyfikacją RID	86
Tab. 8 Przedział wiekowy pracowników zatrudnionych w przewozach pasażerskich w latach 2019 – 2020	36	Tab. 31 Wykaz przewoźników realizujących kolejowe przewozy intermodalne w latach 2011 – 2020	94
Tab. 9 Przedział wiekowy maszynistów zatrudnionych w przewozach pasażerskich w latach 2019 – 2020	36	Tab. 32 Przeładunki kontenerów w 15 największych portach Europy (w mln TEU)	100
Tab. 10 Płeć pracowników zatrudnionych w przewozach pasażerskich w latach 2019 – 2020	36	Tab. 33 Terminale intermodalne zlokalizowane w Polsce w 2020 r.	101
Tab. 11 Płeć maszynistów zatrudnionych w przewozach pasażerskich w latach 2019 – 2020	36	Tab. 34 Struktura pojazdów doczepnych w dyspozycji przewoźników pasażerskich normalnotorowych realizujących przewozy intermodalne w latach 2017 – 2020	105
Tab. 12 Liczba pasażerów (w tys.) według kategorii przewozów w latach 2017 – 2020	39	Tab. 35 Liczba stacji/przystanków, na których w 2020 r. miało miejsce minimum jedno zatrzymanie pociągu	110
Tab. 13 Oferta przewoźników pasażerskich w 2020 r.	40	Tab. 36 Liczba zatrzymań pociągów regionalnych i transgranicznych na wybranych przejściach granicznych oraz wybranych stacjach ważnych dla ruchu międzynarodowego w 2020 r.	112
Tab. 14 Udział kanałów dystrybucji w latach 2017 – 2020	43	Tab. 37 Liczba zatrzymań pociągów przewoźników dalekobieżnych na wybranych przejściach granicznych oraz wybranych stacjach ważnych dla ruchu międzynarodowego w 2020 r.	113
Tab. 15 Liczba pociągów oraz pośrednich zatrzymań na stacjach pasażerskich w 2020 r. na sieci PKP PLK	49	Tab. 38 Liczba uruchomionych w 2020 r. towarowych pociągów międzynarodowych, z uwzględnieniem pociągów ładownych i próżnych	
Tab. 16 Dynamika zmian grup ładunków 2020/2019	60	Tab. 39 Zatrudnienie na regulowanych stanowiskach pracy w latach 2018 – 2020	125
Tab. 17 Masa ładunków przewożonych w 2020 r. oraz udział w rynku	61	Tab. 40 Przedział wiekowy pracowników zatrudnionych u zarządców infrastruktury w latach 2019 – 2020	125
Tab. 18 Praca przewozowa ładunków przewożonych w 2020 r. oraz udział w rynku	62	Tab. 41 Przedział wiekowy dyżurnych ruchu zatrudnionych u zarządców infrastruktury w latach 2019 – 2020	125
Tab. 19 Dane o udziale wybranej komunikacji w transporcie ładunków wg pracy przewozowej	64	Tab. 42 Płeć pracowników zatrudnionych u zarządców infrastruktury w latach 2019 – 2020	126
Tab. 20 Główne grupy towarowe przewożone przez przewoźników towarowych w 2020 r.	66	Tab. 43 Płeć dyżurnych ruchu zatrudnionych u zarządców infrastruktury w latach 2019 – 2020	126
Tab. 21 Udział przewoźników w rynku przewozów towarowych wg masy ładunków w latach 2017 – 2020	75	Tab. 44 Podsystemy strukturalne instalacji stałych dopuszczone przez Prezesa UTK zezwoleniem w 2020 r. (PKP PLK)	136
Tab. 22 Udział przewoźników w rynku przewozów towarowych wg pracy przewozowej w latach 2017 – 2020	76		
Tab. 23 Zatrudnienie na stanowiskach pracy w latach 2018 – 2020	78		

Tab. 45 Podsystemy strukturalne instalacji stałych dopuszczane przez Prezesa UTK zezwoleniem w 2020 r. (PKP Energetyka)	138
Tab. 46 Planowane wdrożenia ETCS w latach 2017 – 2018 zgodnie z KPW a faktyczny stan realizacji	140
Tab. 47 Projekty, które zgodnie z KPW TSI Sterowanie powinny zostać wdrożone do 2023 r.	141
Tab. 48 Pojazdy wyposażone w ETCS wg stanu na 31 grudnia 2020 r.	142
Tab. 49 Pojazdy wyposażone w radiotelefon GSM-R wg stanu na 31 grudnia 2020 r.	143
Tab. 50 Największe podpisane w 2020 r. umowy (mln zł)	151
Tab. 51 Największe projekty (inwestycje) realizowane w 2020 r.	152
Tab. 52 Długość linii dużych prędkości w państwach deklarujących posiadanie tego typu linii w latach 2012 – 2019	160
Tab. 53 Struktura pojazdów trakcyjnych w dyspozycji przewoźników pasażerskich normalnotorowych w latach 2017 – 2020	162
Tab. 54 Struktura pojazdów doczepnych w dyspozycji przewoźników pasażerskich normalnotorowych w latach 2017 – 2020	163
Tab. 55 Wyposażenie dodatkowe pojazdów trakcyjnych w dyspozycji przewoźników pasażerskich w 2020 r.	165
Tab. 56 Wyposażenie dodatkowe wagonów w dyspozycji przewoźników pasażerskich w 2020 r.	166
Tab. 57 Wydane zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla taboru pasażerskiego w 2020 r.	167
Tab. 58 Struktura pojazdów trakcyjnych w dyspozycji przewoźników towarowych normalnotorowych w latach 2017-2020	168
Tab. 59 Struktura pojazdów doczepnych w dyspozycji przewoźników pasażerskich normalnotorowych w latach 2017 – 2020	168
Tab. 60 Wyposażenie dodatkowe pojazdów trakcyjnych w dyspozycji przewoźników towarowych w 2020 r.	170
Tab. 61 Udział pojazdów wyposażonych w kompozytowe wstawki hamulcowe w latach 2019 – 2020 w podziale na rodzaj pojazdu	172
Tab. 62 Struktura pojazdów zgodnie z NVR	174



EN 57-1160 ra
2 121 806 - 5

94 51 2 121 806 - 5 PL PRE

PR Idzikowice
PL 24 07 2016

Dla podróżnych
z większym
bagażem rzeczy

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

ISBN 978-83-65709-63-9