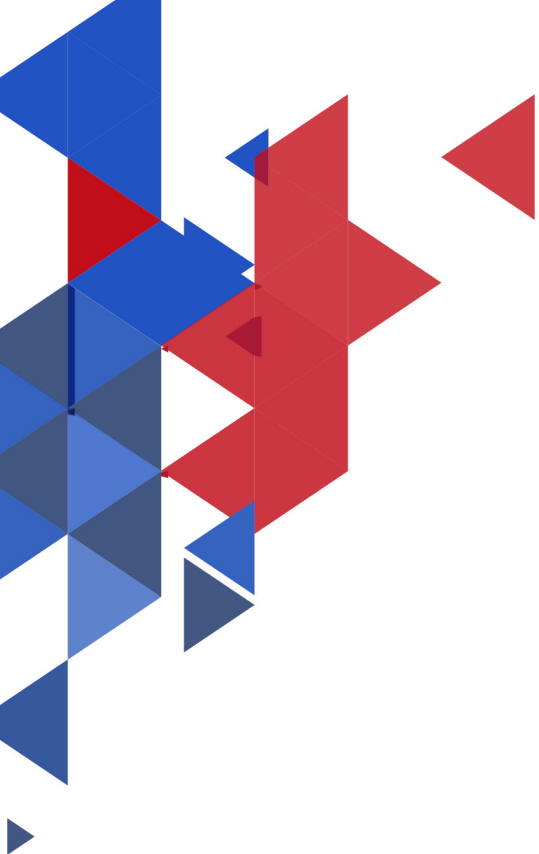




URZĄD
TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

**Wpływ pandemii
COVID-19
na rynek kolejowy
w 2020 r.**





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

Warszawa 2021

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

dr inż. Ignacy Góra

Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego



Szanowni Państwo,

w 2020 r. polska kolej stanęła w obliczu niespodziewanych wyzwań. Spowodowana pandemią koronawirusa sytuacja, w jakiej znalazła się cała gospodarka, znacząco wpłynęła również na kondycję kolei. Wyniki przewozowe dla transportu pasażerskiego były znacząco niższe niż za analogiczny okres roku ubiegłego. W transporcie towarowym również nastąpiły spadki, ale nie na taką skalę.

Rynek przewozów pasażerskich w 2019 r. był rekordowy pod względem liczby przewiezionych podróżnych. Patrząc na dane z ostatnich lat widać, że od 2014 r. przewozy systematycznie rosły. W 2020 r. liczba pasażerów wyniosła 209,2 mln, co stanowiło spadek o blisko 38% w stosunku do 2019 r. Pomimo wprowadzenia na kolei wysokich standardów sanitarnych i dbałości o bezpieczeństwo, pasażerowie ograniczyli swoją mobilność. Wiele osób w obliczu pandemii zostało skierowanych przez pracodawców do świadczenia pracy w formie zdalnej. Odczuwalne dla kolei były również ograniczenia w kształceniu w formie stacjonarnej w szkołach i na uczelniach.

W przypadku przewozów towarowych rynek nie odczuł tak znacznych spadków, jak w przewozach pasażerskich. W 2020 r. przetransportowano ponad 223,2 mln ton ładunków, co stanowiło ok. 5,6% mniej niż w 2019 r. Po znaczących spadkach na początku pandemii, segment przewozów towarowych odbudowuje się systematycznie z miesiąca na miesiąc. Tendencję tę widać również na przykładzie pracy eksploatacyjnej i pracy przewozowej, które we wrześniu odnotowały wynik wyższy niż w analogicznym okresie sprzed roku. W listopadzie i grudniu natomiast wszystkie parametry rynku takie jak masa, praca przewozowa i eksploatacyjna odnotowały wynik wyższy niż w listopadzie 2019 r.

Mimo obaw na początku roku, pandemia nie spowolniła rozwoju transportu intermodalnego. W masie przewiezionych towarów i pracy przewozowej odnotowywany jest wzrost w każdym z kwartałów w porównaniu do roku poprzedniego.

Analiza, którą przekazujemy Państwu, przedstawia również wpływ pandemii koronawirusa na rynek kolejowy w Europie. Na podstawie danych z wybranych krajów europejskich porównane zostało pierwsze półrocze 2020 r. z tym samym okresem 2019 r. Analiza wyników potwierdziła zmniejszenie przewozów kolejowych. Słabsze wyniki odnotowano w krajach, które zostały najbardziej dotknięte pandemią koronawirusa takich jak choćby Francja, Hiszpania czy Włochy. Publikacja obrazuje, jak globalny problem pandemii wpłynął na sytuację rynku kolejowego.

Mam nadzieję, że opracowanie, które zawiera najbardziej aktualne dane rynkowe, przybliży Państwu sytuację, w jakiej znalazła się branża kolejowa w Polsce i w Europie w 2020 r.

Z wyrazami szacunku

Spis treści

1.	Funkcjonowanie rynku przewozów pasażerskich w 2020 r.....	6
1.1.	Podstawowe parametry rynku przewozów pasażerskich.....	6
1.2.	Liczba uruchamianych pociągów pasażerskich.....	8
1.3.	Ograniczenie liczby zatrzymań pociągów pasażerskich.....	8
1.4.	Zmiany w połączeniach realizowanych u poszczególnych przewoźników.....	9
1.5.	Zatrzymania pociągów na stacjach pasażerskich.....	9
1.6.	Sytuacja w połączeniach międzynarodowych i punktach granicznych.....	12
1.7.	Wpływ pandemii COVID-19 na punktualność pociągów pasażerskich.....	15
2.	Funkcjonowanie rynku przewozów towarowych w 2020 r.	16
2.1.	Podstawowe parametry rynku przewozów towarowych.....	16
2.2.	Liczba uruchamianych pociągów towarowych.....	18
2.3.	Wpływ pandemii COVID-19 na punktualność pociągów towarowych.....	19
3.	Funkcjonowanie rynku przewozów intermodalnych w I-III kwartale 2020 r.....	20
3.1.	Podstawowe parametry rynku przewozów intermodalnych.....	20
3.2.	Przewozy międzynarodowe przez wschodnią granicę Polski.....	23
3.3.	Przewozy z wykorzystaniem portów morskich.....	26
4.	Działania w czasie epidemii na rzecz kolei.....	26
4.1.	Instrumenty wsparcia przewozów kolejowych w dobie pandemii COVID-19.....	26
4.2.	Działania UTK.....	27
5.	Europejski rynek kolejowy w czasie pandemii COVID-19.....	29
5.1.	Funkcjonowanie transportu kolejowego w wybranych państwach europejskich...	29
6.	Spis skrótów i pojęć.....	36



Wstęp

Ostatnie lata na kolei upływały pod znakiem rozwoju, zmian, modernizacji oraz wiążącymi się z nimi utrudnieniami. Wraz z napływem funduszy europejskich zwiększyła się skala inwestycji mających na celu wzmocnić znaczenie kolei w rynku transportowym w Polsce. Mimo że inwestycje wciąż trwają i nadal są uciążliwe dla pasażerów i użytkowników kolei, to w ciągu ostatnich kilku lat można było zaobserwować ich pozytywne efekty, np. stały wzrost liczby pasażerów w latach 2014-2019, a na rynku przewozów towarowych wzrost transportu intermodalnego. W 2019 r. osiągnął on już dwucyfrowy udział w rynku przewozów towarowych wg wykonanej pracy przewozowej.

Mając na uwadze pozytywne wyniki i rosnące linie trendu, na przyszłość kolei w Polsce można było spoglądać bardziej optymistycznie. W 2020 r. nastąpiła nieoczekiwana zmiana sytuacji na rynku kolejowym spowodowana pandemią koronawirusa. Skutki spowolnienia gospodarczego, wprowadzonych obostrzeń i ograniczeń należy rozpatrywać osobno z punktu widzenia transportu pasażerskiego i towarowego.

Pierwsze informacje w mediach o nowym wirusie z chińskiego miasta Wuhan zaczęły pojawiać się w grudniu 2019 r. Pierwszy przypadek koronawirusa w Unii Europejskiej odnotowany został 24 stycznia 2020 r. WHO ogłosiło stan światowego zagrożenia epidemią 30 stycznia 2020 r., tego samego dnia w Ministerstwie Zdrowia odbyła się pierwsza konferencja o zagrożeniu epidemicznym. Od połowy lutego temat koronawirusa dominował w przekazach prasowych w Polsce. 4 marca 2020 r. wykryto pierwszy przypadek koronawirusa u pacjenta w Polsce. Od 12 marca 2020 r. decyzją rządu zamknięte zostały szkoły, uczelnie wyższe, przedszkola i żłobki, a WHO ogłosiła, że świat dotknęła pandemia koronawirusa.

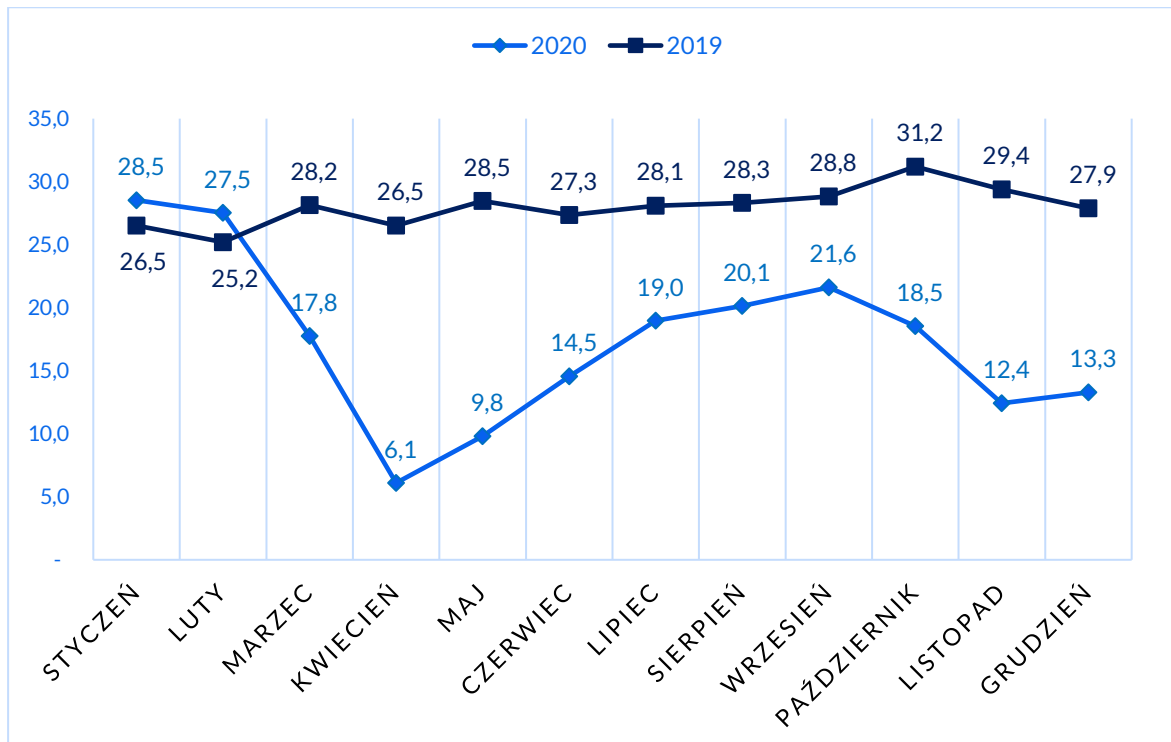
Raport przedstawia również najbardziej aktualne dane dostępne na moment przygotowania publikacji – podstawowe parametry rynku za cały 2020 r. oraz niektóre dane m.in. w zakresie transportu intermodalnego obejmujące okres I-III kwartał 2020 r. Dane dotyczące transportu intermodalnego za IV kwartał 2020 r. stanowiące zarazem uzupełnienie wyników za cały rok dostępne będą w połowie marca bieżącego roku. W przypadku danych dotyczących sytuacji na rynku transportu kolejowego w Europie zebranych przez IRG-Rail, dane obejmują tylko pierwsze półrocze 2020 r.

1. Funkcjonowanie rynku przewozów pasażerskich w 2020 r.

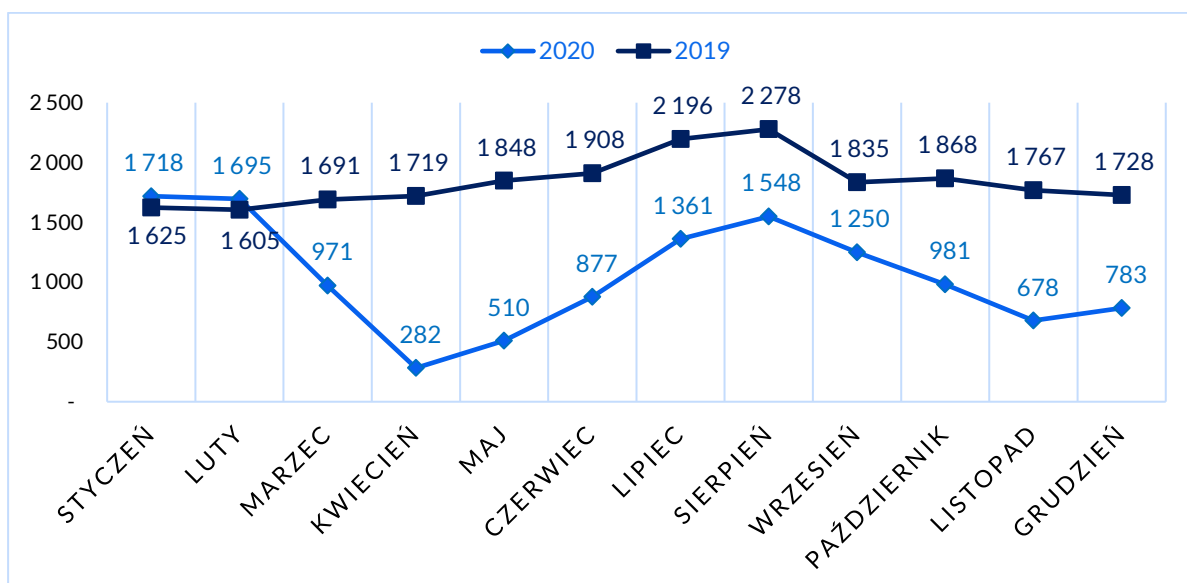
1.1. Podstawowe parametry rynku przewozów pasażerskich

W pierwszych dwóch miesiącach 2020 r. liczba pasażerów była wyższa niż w styczniu i lutym 2019 r. Załamanie nastąpiło w marcu, aby osiągnąć najniższy poziom w kwietniu.

Rys. 1. Liczba pasażerów w latach 2019-2020 [w mln pasażerów]

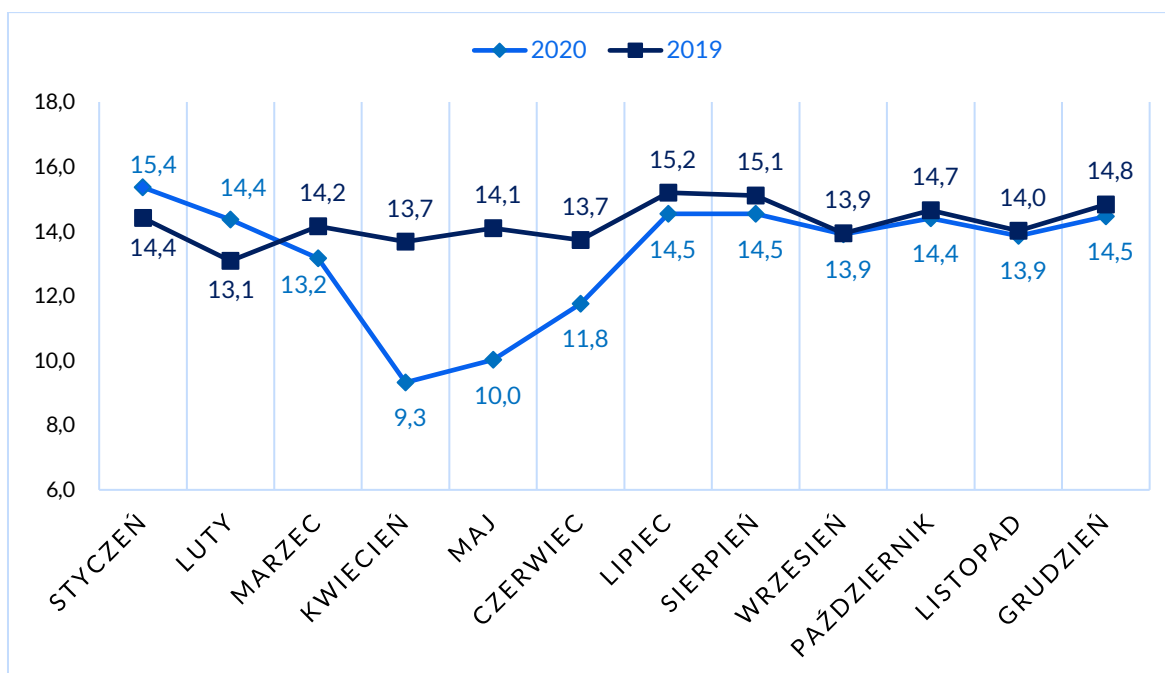


Rys. 2. Praca przewozowa w przewozach pasażerskich w latach 2019-2020 [w tys. pas-km]





Rys. 3. Praca eksploatacyjna w przewozach pasażerskich w latach 2019-2020 [w mln poc-km]



Podstawowe parametry rynku przewozów pasażerskich, czyli liczba przewiezionych pasażerów i wykonana praca przewozowa w 2020 r. kształtowały się na wyraźnie niższym poziomie niż w 2019 r. Praca eksploatacyjna była istotnie zmniejszona w okresie marzec-czerwiec, od lipca do grudnia była zbliżona do wyników w 2019 r. lub o kilka procent niższa.

W ubiegłym roku łączna liczba pasażerów wyniosła 209,2 mln i była niższa o 37,7% w porównaniu z 2019 r. Praca przewozowa osiągnęła poziom 12,7 mld pasażerokilometrów, zaś eksploatacyjna ponad 160 mln pociągokilometrów, co oznacza spadek tych parametrów odpowiednio o 42,7% oraz 6,3%. Średnia odległość przejazdu jednego pasażera w 2020 r. to 61 km w porównaniu do 66 km w 2019 r.

Najstabsze wyniki przewozowe odnotowano w kwietniu. Obowiązujący stan pandemii ograniczył liczbę pasażerów w środkach publicznego transportu zbiorowego. Pociągami podróżowało niewiele ponad 6 mln pasażerów, co stanowiło ponad 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.).

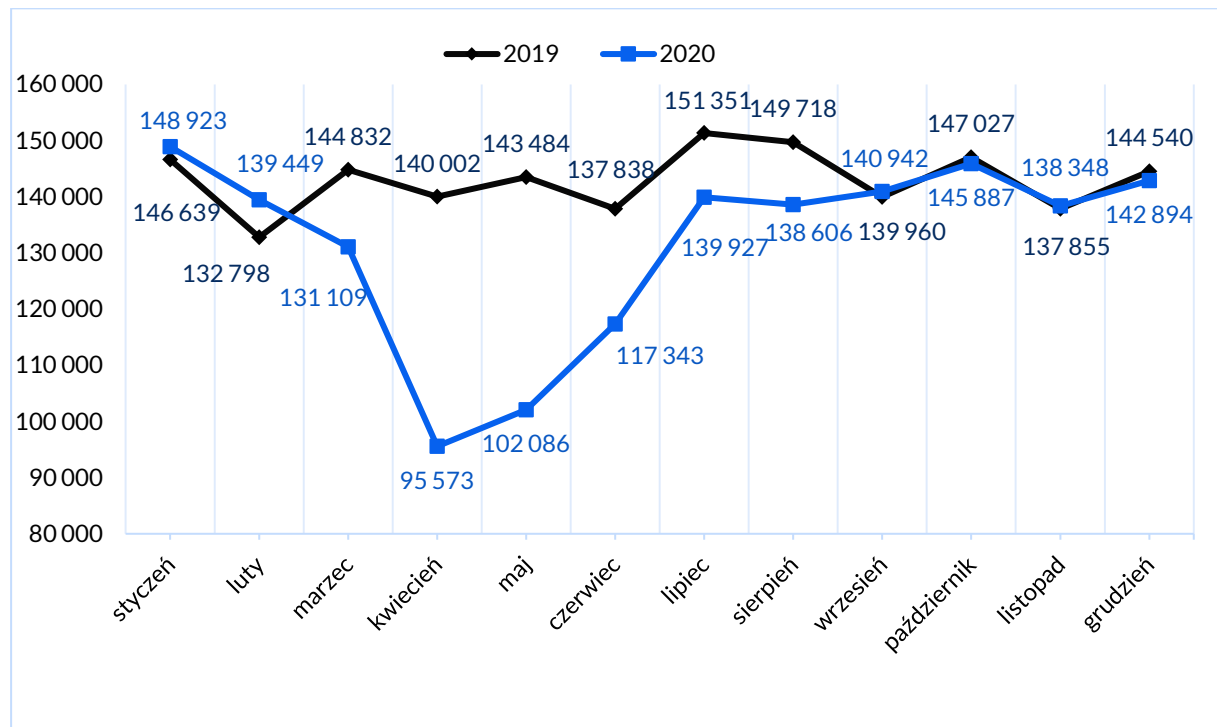
Wrzesień zakończył się najlepszymi wynikami przewozowymi od początku pandemii w Polsce. Wiele osób po okresie wakacji wróciło do korzystania z usług kolei w dojazdach do pracy i szkół. Wrzesień był miesiącem mniejszej intensywności epidemii koronawirusa, okresem, w którym pomiędzy pierwszą a drugą fazą pandemii rynek wrócił na krótko 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.

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.

Rys. 4. Liczba uruchomionych pociągów pasażerskich w latach 2019-2020



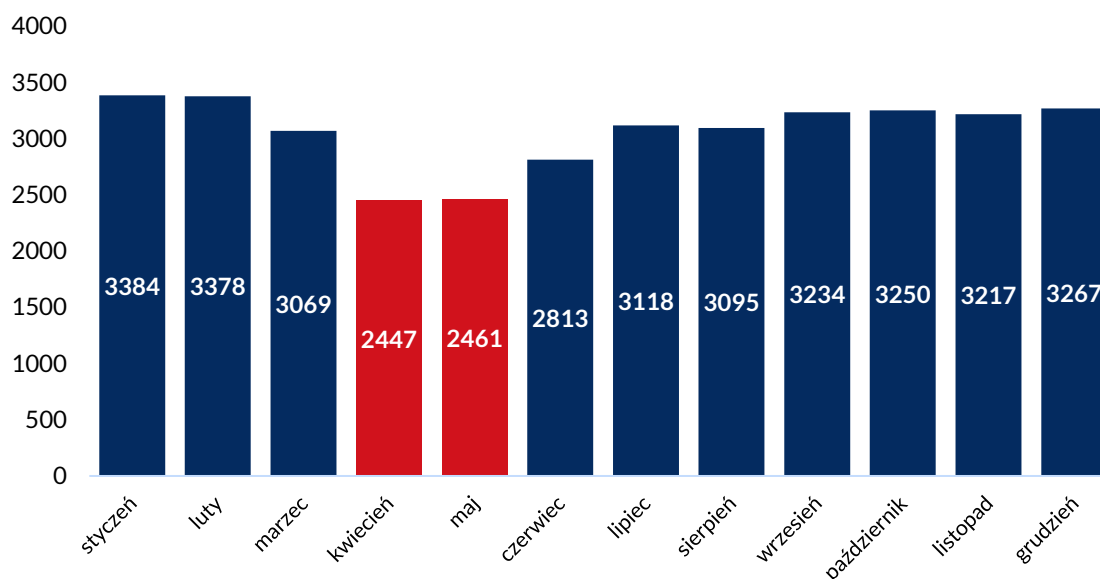
Kolejne etapy „odmrażania” gospodarki oraz luzowanie obostrzeń w zakresie limitów przewozowych prowadziły do poprawy sytuacji. W maju i czerwcu stopniowo uruchamiano więcej pociągów i następował powrót pasażerów na kolej. Kolejne miesiące, lipiec i sierpień, obejmujące okres wakacji, przyniosły dalsze 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.

1.3. Ograniczenie liczby zatrzymań pociągów pasażerskich

Zmniejszenie liczby uruchomionych pociągów w znaczący sposób wpłynęło w wielu przypadkach na dostęp do transportu kolejowego. Mniejsza liczba pociągów oznaczała niejednokrotnie dużo dłuższy czas oczekiwania na przyjazd pociągu na danej stacji czy przystanku. Średnia zatrzymań w kwietniu i maju stanowiła odpowiednio 72% i 73% zatrzymań w styczniu. Zauważalna poprawa zaczęła następować od czerwca, kiedy liczba zatrzymań stanowiła ponad 83% odnotowanej w styczniu.



Rys. 5. Liczba zatrzymań na stacjach i przystankach na godzinę (wg danych z raportów PKP PLK)



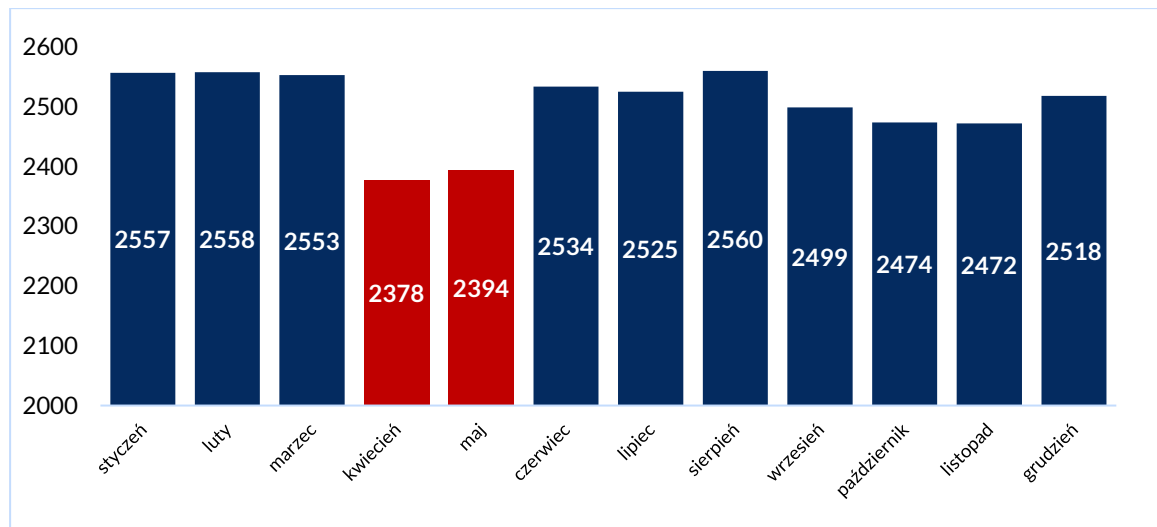
1.4. Zmiany w połączeniach realizowanych u poszczególnych przewoźników

Dane statystyczne dotyczące połączeń realizowanych przez wybranych przewoźników wskazują, że pandemia znacząco zmieniła ich ofertę przewozową. Wiele przedsiębiorstw z pewnością przeprowadziło wieloaspektową, w tym ekonomiczną, analizę sytuacji z punktu widzenia celowości funkcjonowania przewozów przy braku zainteresowania ze strony podróżnych. Ponadto prowadzone prace modernizacyjne wymagały zmian rozkładu jazdy. Warto zaznaczyć, że wielu przewoźników planowało rozszerzenie oferty przewozowej w 2020 r., zaś w wyniku pandemii ich plany musiały zostać zweryfikowane i mocno ograniczone. Przewoźnicy musieli powrócić do liczby obsługiwanych stacji i przystanków oraz częstotliwości sprzed okresu pandemii. Dane uzyskane od zarządcy infrastruktury PKP PLK pokazują, jak zmieniła się oferta przewoźników w związku z zaistniałą sytuacją. Oprócz informacji o liczbie pociągów, dostępne są też informacje o miesięcznej liczbie zatrzymań na danej stacji. Obrazuje to ograniczenie oferty przewozowej w zakresie obsługi danej stacji przez przewoźnika. Należy jednak mieć na uwadze, że ograniczenia związane z pracami modernizacyjnymi i utrzymaniowo-naprawczymi dotyczące wyłącznie części miesiąca często mogły znacząco wpłynąć na wielkość zatrzymań w danym punkcie.

1.5. 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 jasno wskazują, że transport kolejowy (z wyłączeniem komunikacji zastępczej) znacząco został ograniczony, zwłaszcza w kwietniu i w maju. Zarazem 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.

Rys. 6. Liczba stacji i przystanków obsługiwanych przez przewoźników (wg danych raportów PKP PLK)



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, że nie było to możliwe.

Tab. 1. Liczba stacji/przystanków, na których w 2020 r. miało miejsce minimum jedno zatrzymanie pociągu

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 Trójmiasto	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
Szybka Kolej Miejska	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53

Arriva RP - od kwietnia pociągi przewoźnika nie zatrzymywały się na 35 stacjach, przy czym w przypadku 17 punktów brak obsługi przez przewoźnika dotyczył wyłącznie okresu kwietnia i maja. Warto zauważyć, że w wielu przypadkach oferta po okresie największych ograniczeń w funkcjonowaniu transportu jest zupełnie inna. Dla części stacji/przystanków liczba pociągów znacząco się zwiększyła. Sytuacja tak miała miejsce m.in. w przypadku Chojnic, Tucholi, Laskowic



Pomorskich, dla innych zaś wartość jest mniejsza nawet kilkukrotnie jak w przypadku m.in. Lipowej Tucholskiej czy Zielonki Pomorskiej.

Koleje Dolnośląskie ograniczyły m.in. kursy międzynarodowe, a w okresie kwietnia, maja i czerwca ruch pociągów na tych stacjach został całkowicie zawieszony. W przypadku tego przewoźnika warto zauważyć, że przywrócenie do obsługi części stacji dotyczyło wyłącznie miesięcy letnich, zaś od września ponownie ograniczono możliwość skorzystania z usług przewoźnika. Dla wielu stacji o znaczeniu bardziej związanym z ruchem w zakresie obsługi dojazdu do miejsc pracy i szkół, powrót oferty zbliżonej do czasu sprzed pandemii miał miejsce dopiero we wrześniu, zaś w okresie od kwietnia do maja często czas oczekiwania na przyjazd pociągu Kolei Dolnośląskich wydłużał się nawet kilkukrotnie.

Koleje Małopolskie – pociągi tego przewoźnika przestały się zatrzymywać od kwietnia z reguły na stacjach, na których liczba zatrzymań w styczniu i lutym nie przekraczała 20 pociągów w miesiącu. Były to głównie stacje i przystanki o znaczeniu turystycznym. Na części stacji zlokalizowanych głównie w Krakowie średnia liczba zatrzymań w miesiącach trzeciego kwartału była nawet wyższa niż w okresie przed pandemią, a okres największych ograniczeń dotyczył głównie kwietnia, maja i czerwca.

Koleje Mazowieckie w okresie marzec-wrzesień zapewniały zatrzymania na wszystkich stacjach i przystankach, jakie były obsługiwane w styczniu i lutym. Brak zatrzymań na kilku stacjach wynikał z prowadzonych prac infrastrukturalnych, w związku z czym ograniczenie kursowania pociągów miało miejsce na liniach, na których zlokalizowane są tak ważne stacje jak Otwock, Świdler czy Kutno. Znaczne ograniczenie obsługi stacji na terenie miasta Warszawy przez tego przewoźnika związane jest głównie z dużą liczbą połączeń, dla których pociągi kończą lub zaczynają bieg na warszawskich stacjach. Stąd też wartość liczby zatrzymań w największym stopniu spadła właśnie w Warszawie. W przypadku Kolei Mazowieckich warto zauważyć, że po największym ograniczeniu w okresie kwiecień-czerwiec, liczba pociągów przewoźnika od lipca wracała do wartości zbliżonych sprzed pandemii.

Koleje Śląskie, podobnie jak wielu pozostałych przewoźników samorządowych, w największym stopniu ograniczyły liczbę obsługiwanych stacji i przystanków zwłaszcza w okresie kwiecień-czerwiec. W kwietniu i maju liczba zatrzymań tego przewoźnika na głównej stacji Katowice była niższa o ponad 2 tys. w stosunku do stycznia 2020 r. W wielu przypadkach zatrzymania pociągów na stacjach zostały zredukowane o blisko 20-30% (np. Zabrze, Sosnowiec). Liczba zatrzymań dla tych stacji wróciła do wartości zbliżonych do czasów sprzed pandemii dopiero we wrześniu. Na trzy miesiące zawieszona była obsługa stacji granicznych, a data zamknięć infrastrukturalnych dla linii do Wisły i Ustronia oraz stacji położonych na jej szlaku zbiegła się z pandemią, przez co od kwietnia ruch kolejowy na tych stacjach nie był prowadzony.

Koleje Wielkopolskie są przykładem przewoźnika, u którego oferta ograniczona w związku z pandemią utrzymywana była do września. Świadczy o tym liczba zatrzymań na największych stacjach obsługiwanych przez przewoźnika – w Poznaniu, Gnieźnie, Jarocinie czy Kostrzynie – nawet we wrześniu niższa o ponad 20% niż w miesiącach przed pandemią. W przypadku Kolei Wielkopolskich całkowite ograniczenia w uruchamianiu pociągów dotyczyły głównie linii 359 (Leszno – Zbąszyn).

Leo Express jest kolejnym przewoźnikiem, którego oferta w znaczącym stopniu została ograniczona w związku z pandemią. Leo Express obsługuje część stacji na szlaku z Krakowa do czeskiej Pragi oraz wybrane stacje Dolnego Śląska. Międzynarodowy charakter tych połączeń sprawił, że w okresie od kwietnia do czerwca usługi przewoźnika zostały całkowicie zawieszony po stronie polskiej. Przewoźnik ten wrócił do oferty sprzed pandemii wraz z powrotem możliwości prowadzenia ruchu międzynarodowego.

Łódzka Kolej Aglomeracyjna przyjęła strategię ograniczenia oferty przewozowej zamiast całkowitej rezygnacji z wybranych stacji obsługiwanych przed pandemią. W kwietniu pociągi przewoźnika

nie zatrzymywały się tylko na stacjach Łódź Olechów (Wiadukt, Wschód i Zachód). Wprowadzony w czasie największych ograniczeń rozkład jazdy wiązał się ze znacznie ograniczoną ofertą w zakresie częstotliwości połączeń. Pociągi Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej zatrzymywały się średnio 106 razy w ciągu godziny w styczniu, w kwietniu 61 razy, w lipcu 77 razy, zaś we wrześniu 74 razy.

Od września na części stacji i przystanków pociągi przewoźnika nie zatrzymują się z powodu prac na infrastrukturze. Są to stacje Chociszew, Gawrony, Grotniki, Łęczycza, Ozorków, Ozorków Nowe Miasto, Sierpów, Witonia, Zgierz Jaracza, Zgierz Kontrewers, Zgierz Północ. Duże ograniczenia już wcześniej dotyczyły linii sieradzkiej, a przez to również stacji znajdujących się na tej linii, oraz stacji w Łowiczu.

PKP Intercity ograniczyło liczbę zatrzymań, zwłaszcza w okresie kwiecień-czerwiec. W styczniu na stacji Warszawa Wschodnia pociągi tego przewoźnika zatrzymywały się 6,9 tys. razy, zaś w kwietniu wartość ta nie przekroczyła 3 tys. Podobnie było w przypadku pozostałych dużych miast – z ponad 3 tys. w styczniu i lutym do niewiele ponad 1 tys. w kwietniu dla Krakowa Głównego, z 2,8 tys. w styczniu dla Gdyni Głównej do mniej niż 1 tys. w kwietniu i 1,1 tys. zatrzymań w maju. Przewoźnik ten w największym stopniu został dotknięty ograniczeniem ruchu międzynarodowego – część przewozów została całkowicie zawieszona. PKP Intercity oferowało połączenia do miejscowości o dużych walorach turystycznych, dlatego w lipcu i sierpniu wielu pasażerów skorzystało z tych możliwości podczas wakacyjnych podróży.

PKP SKM w Trójmieście oferuje połączenia na gęstej sieci stacji i przystanków w Gdańsku, Gdyni i w Sopocie. Przewoźnik ten do września nie zredukował liczby obsługiwanych stacji i przystanków, zmieniła się jedynie częstotliwość kursowania pociągów. Dla wielu stacji czas oczekiwania często wydłużył się dwukrotnie i dopiero we wrześniu zbliżył się do wartości sprzed pandemii. W przypadku stacji, na których liczba zatrzymań nie przekraczała 500 zatrzymań w miesiącu, brak było widocznego wpływu pandemii na dostęp do usług kolejowych.

POLREGIO jest jednym z kluczowych przewoźników w zakresie przejazdów na średnie odległości (ok. 50 km). Spółka w istotnym stopniu odpowiada również za świadczenie usług przewozu pasażerów w znacznej części województw. Utrzymanie połączeń przez POLREGIO w wielu mniejszych miejscowościach było i jest praktycznie jedyną możliwością podróży transportem zbiorowym. Jednak również w przypadku tego przewoźnika liczba zatrzymań spadła w kwietniu i maju, stanowiąc ok. $\frac{3}{4}$ wartości osiągniętej w styczniu. Najmniejsza różnica w stosunku do okresu sprzed pandemii miała miejsce we wrześniu, dla którego dobową liczbą zatrzymań stanowiła 97% zatrzymań styczniowych. Przewoźnik zawiesił obsługę stacji końcowych w połączeniach transgranicznych. W okresie kwietnia i maja została ograniczona również obsługa części stacji krajowych. Podobnie jak PKP Intercity, przewoźnik utrzymał część zatrzymań na stacjach i przystanków funkcjonujących jedynie w okresie letnim.

SKM w Warszawie był jedynym przewoźnikiem, w przypadku którego w kwietniu i maju nie odnotowano wpływu pandemii koronawirusa na liczbę zatrzymań. Przewoźnik zmniejszył liczbę zatrzymań w okresie lipca i sierpnia, kiedy mobilność transportowa pasażerów związana np. z dojazdami do miejsc pracy jest tradycyjnie mniejsza. Jednakże, pomimo zmniejszenia liczby zatrzymań w okresie wakacyjnym, wynosiła ona ok. 95% liczby odnotowanej w styczniu.

1.6. Sytuacja w połączeniach międzynarodowych i punktach granicznych

Od niedzieli 15 marca 2020 r. do odwołania wstrzymane zostało przemieszczanie pasażerów w transporcie kolejowym wykonywanym z przekroczeniem granicy. Oznaczało to wstrzymanie kursowania pasażerskich pociągów międzynarodowych. Niektórzy przewoźnicy ze względów operacyjnych zdecydowali się zawiesić niektóre połączenia już wcześniej. Pierwszym przewoźnikiem, który wprowadził ograniczenia w kursowaniu pociągów, było PKP Intercity, które zawiesiło 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 odzworowanie 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 często związane z codzienną egzystencją mieszkańców, stanowiąc często środek transportu do miejsc pracy.

Tab. 2. 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
Trakiszki (Litwa)	41	44	24	0	0	0	23	43	32	36	36	32

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

Tab. 3. Liczba zatrzymań pociągów przewoźników dalekobieżnych na wybranych przejściach granicznych oraz wybranych stacjach ważnych dla ruchu międzynarodowego w 2020 r.

Przewoźnicy dalekobieżni¹	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
Przemysł Główny (Polska)	1211	1121	829	305	450	608	897	924	837	867	745	820
Skalite (Słowacja)	62	56	23	0	0	9	62	62	60	62	60	21

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.

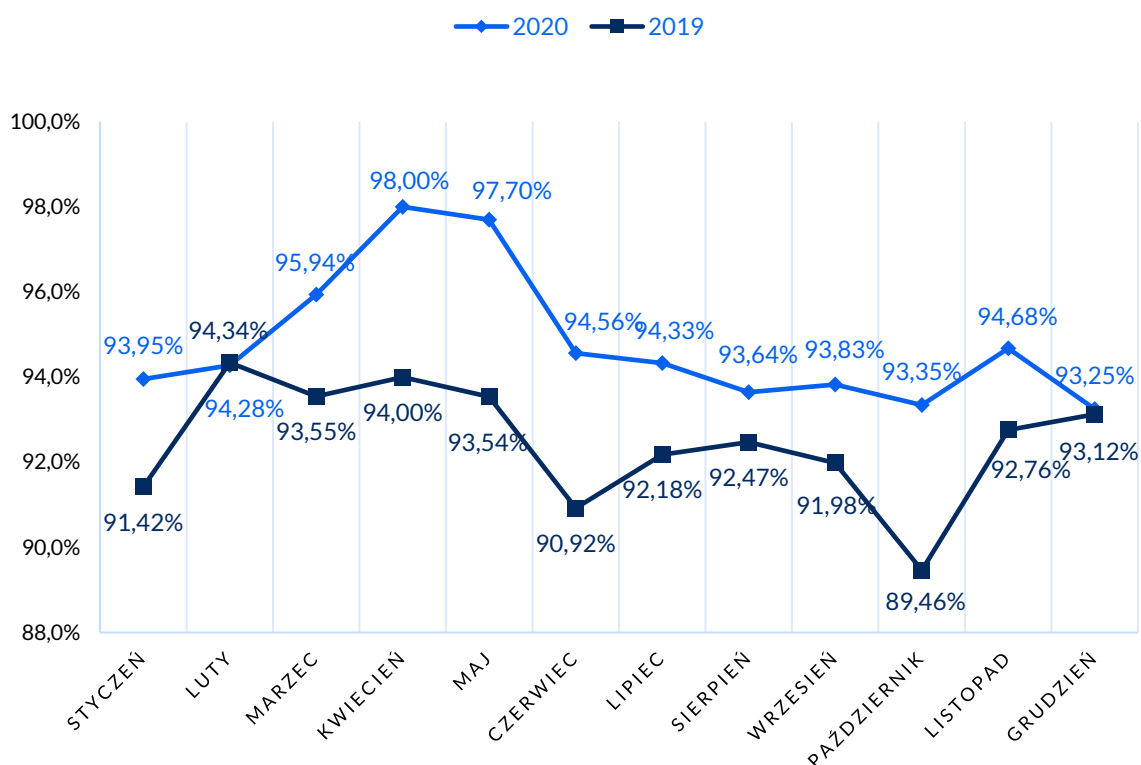
¹ PKP Intercity, Leo Express



1.7. Wpływ pandemii COVID-19 na punktualność pociągów pasażerskich

Wpływ pandemii koronawirusa również widoczny był w punktualności przewozów pasażerskich. Wzrosła ona w porównaniu z 2019 r. Mniejsze zainteresowanie podróżowaniem koleją w czasie pandemii i związane z nim ograniczenie liczby pociągów pasażerskich wpłynęło na zwiększenie przepustowości linii kolejowych. Miało to widoczne przełożenie na czasy przejazdu i punktualność wszystkich pociągów. Jedynie w lutym 2020 r. punktualność była minimalnie niższa niż w lutym 2019 r. (94,28% w porównaniu do 94,34%). W kolejnych miesiącach 2020 r. punktualność pociągów rosła do poziomu 98% w kwietniu 2020 r. W maju, czerwcu i lipcu, wraz z przywracaniem połączeń, punktualność pociągów malała.

Rys. 7. Punktualność pociągów pasażerskich na przybyciu przy opóźnieniach powyżej 5 min 59 s w latach 2019-2020



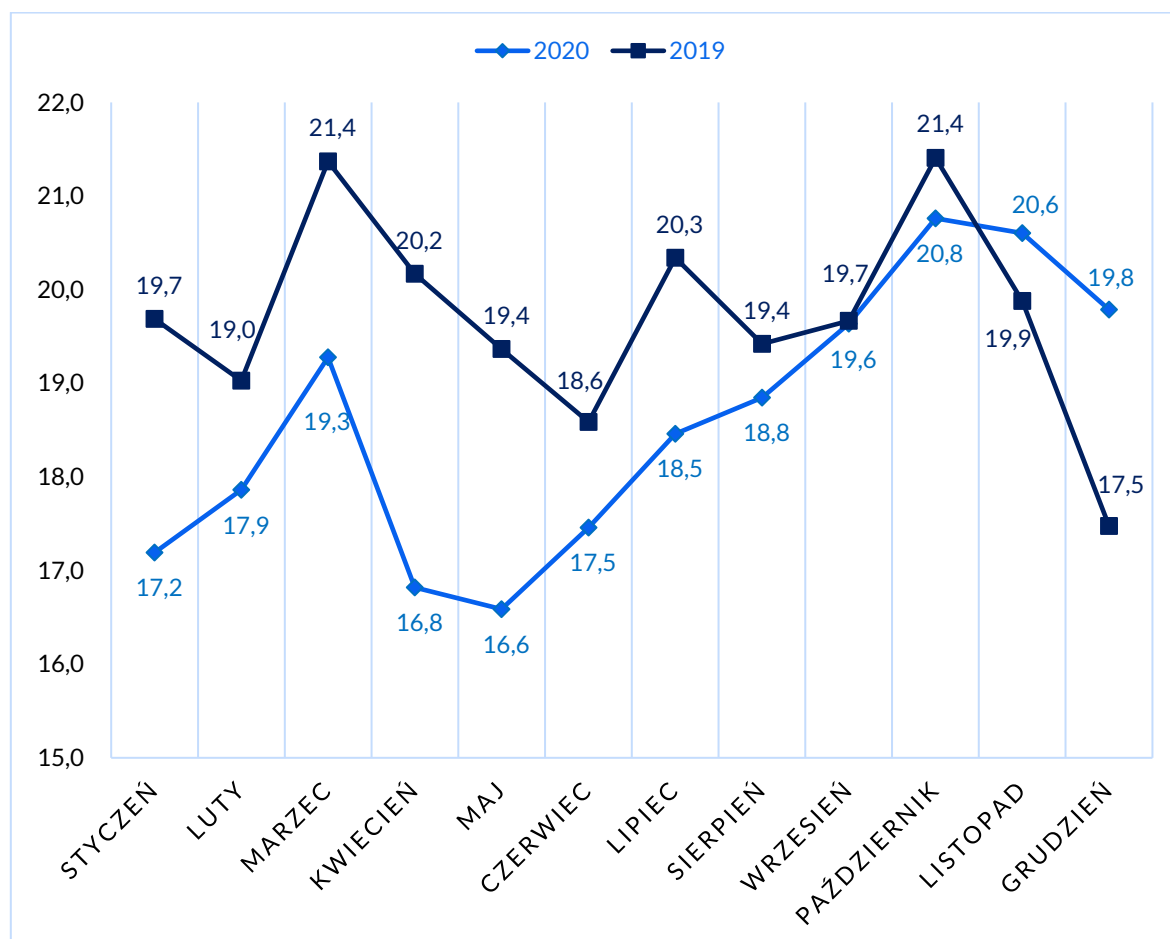
2. Funkcjonowanie rynku przewozów towarowych w 2020 r.

2.1. Podstawowe parametry rynku przewozów towarowych

Podstawowe parametry rynku, czyli masa przewiezionych towarów, wykonana praca przewozowa i praca eksploatacyjna w 2020 r. kształtowały się na niższym poziomie niż w 2019 r. 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%.

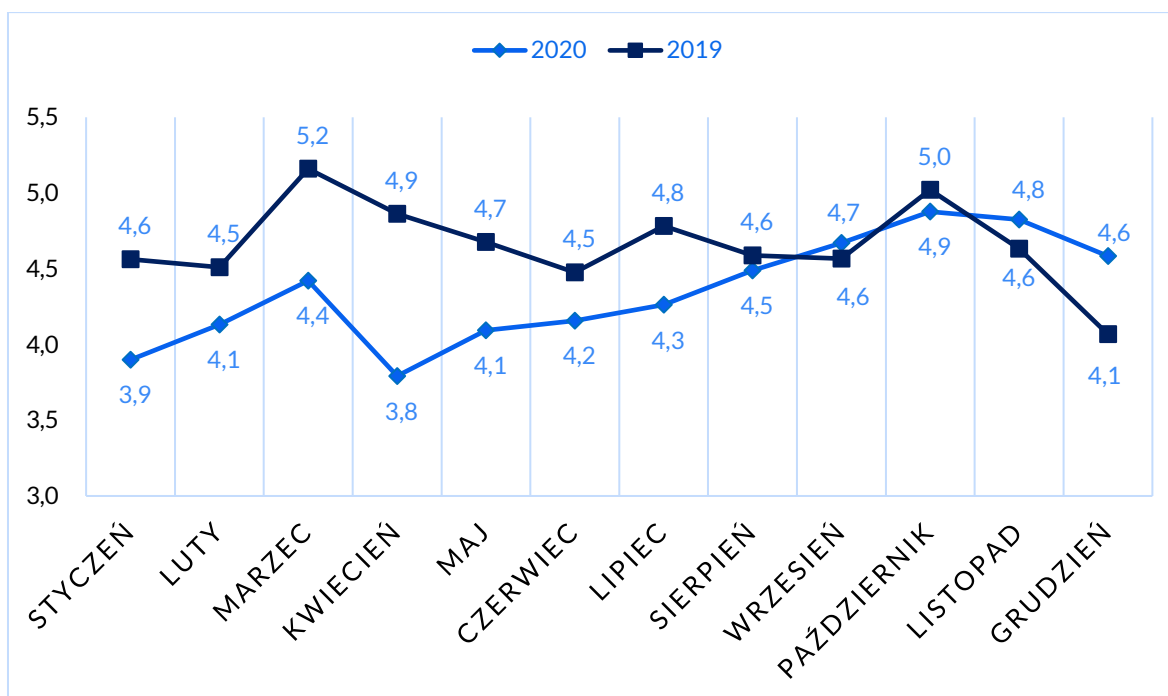
Najwyższy wynik od przewiezionej masy w 2020 r. odnotowano w październiku – przewieziono 20,8 mln ton ładunków, czyli ok. 6% więcej niż we wrześniu 2020 r. W listopadzie 2020 r. wielkość przetransportowanej masy była bliska wielkości odnotowanej w październiku. W grudniu 2020 r. przetransportowano 19,8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

Rys. 8. Masa przewiezionych towarów w latach 2019-2020 [w mln ton]

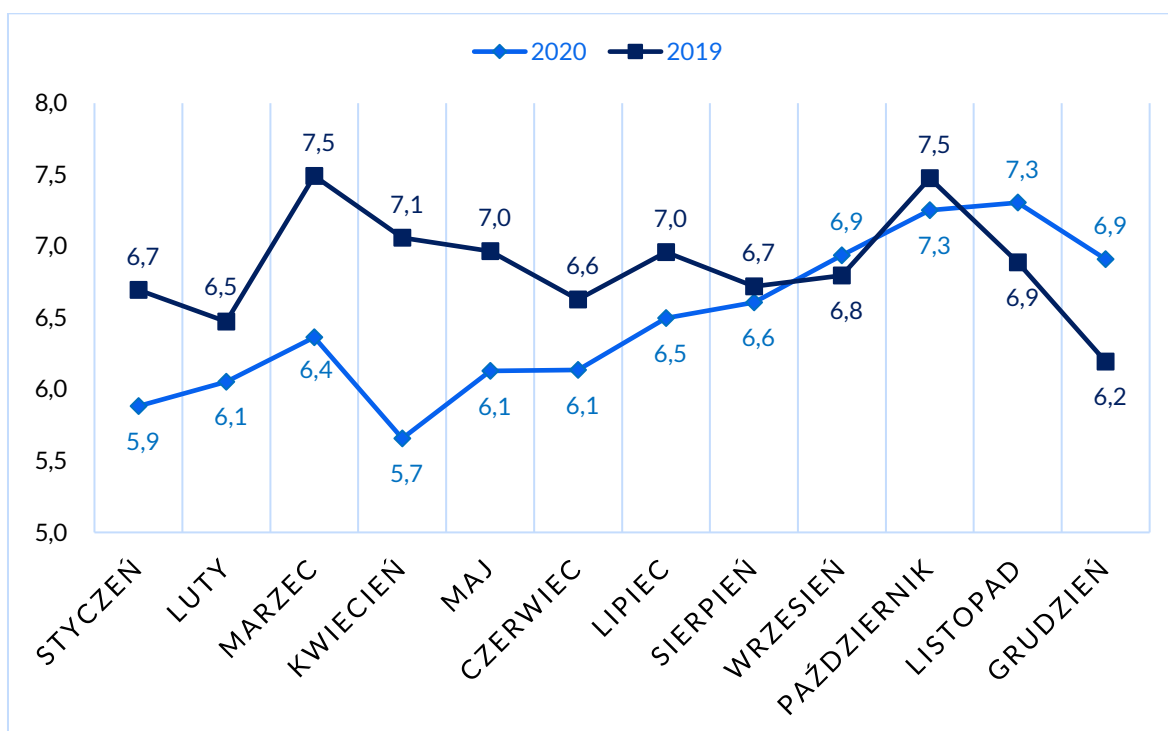




Rys. 9. Praca przewozowa w transporcie towarów w latach 2019-2020 [w mld tono-km]



Rys. 10. 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 wzrastały. Rok 2020 zakończył się wynikiem mniejszym o około 5,6% pod względem masy przewiezionych towarów. Kwestią kolejnych kilku miesięcy jest powrót do stanu i wielkości przewozów sprzed spowolnienia gospodarczego z zastrzeżeniem, że spadek w przewozach masowych częściowo związany jest z ogólną tendencją zmniejszania wykorzystania paliw kopalnych w sektorze energetycznym. Zmniejszenie wielkości kolejowego transportu towarów odnotowano już w 2019 r.

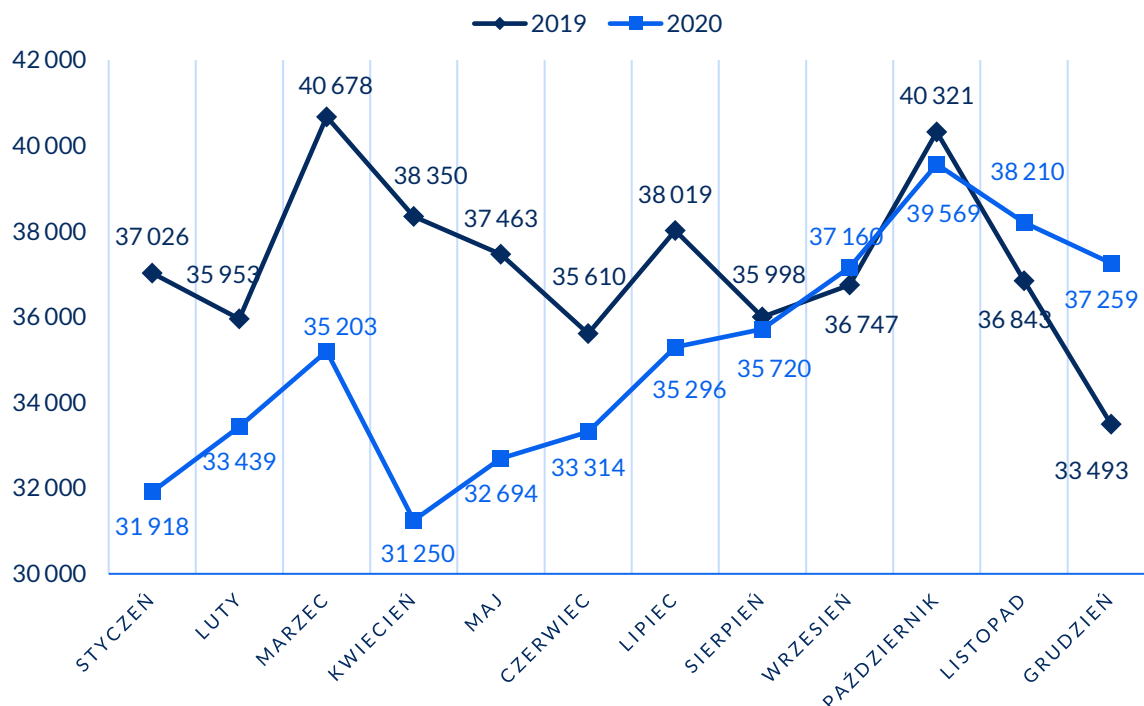
w porównaniu do 2018 r., dlatego też niższe wyniki podstawowych parametrów w 2020 r. mogą być efektem mniejszego zapotrzebowania na transport towarów masowych, jedynie wzmocnionego przez spowolnienie wywołane przez pandemię COVID-19.

Pomimo pandemii w 2020 r. i spadków w przewozach towarowych, przedsiębiorcy wykazywali wyższe niż dotychczas zainteresowanie działalnością na rynku przewozów koleją 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 IV pakietu technicznego, czyli europejskich regulacji dotyczących wydawania dokumentów z obszaru bezpieczeństwa kolejowego. Przedsiębiorcy chcieli zdążyć z uzyskaniem certyfikatu bezpieczeństwa na dotychczasowych – krajowych regulacjach. W związku z COVID-19 przedsiębiorcy informowali Prezesa UTK o odsuwaniu w czasie terminu rozpoczęcia działalności przewoźnika kolejowego.

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 dwóch miesiącach w 2019 r.

Rys. 11. Liczba uruchomionych pociągów towarowych w latach 2019-2020

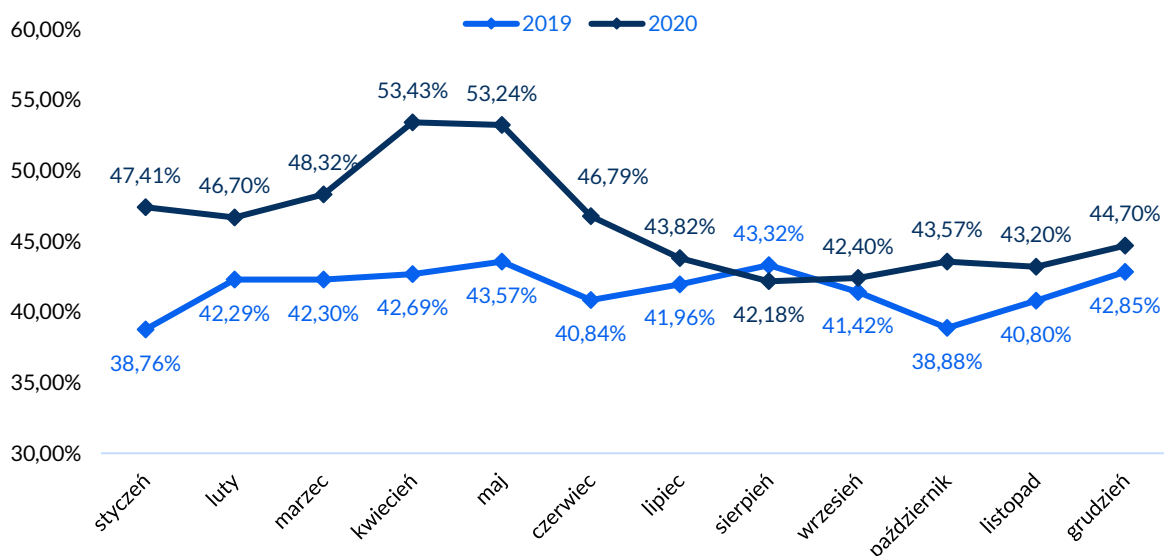




2.3. Wpływ pandemii COVID-19 na punktualność pociągów towarowych

Z porównania danych dotyczących punktualności w I-IV kwartale 2020 i 2019 r. wynika, że pociągi towarowe były bardziej punktualne w minionym roku.

Rys. 12. Punktualność pociągów towarowych na przybyciu przy opóźnieniach powyżej 15 min 59 s w latach 2019-2020



Z danych za 2020 r. wynika, że oprócz sierpnia pociągi towarowe były bardziej punktualne niż w analogicznych miesiącach 2019 r. Większa punktualność była nieprzewidzianym, ale pozytywnym skutkiem pandemii koronawirusa. Bezpośrednią przyczyną takiego stanu rzeczy było zwiększenie przepustowości sieci spowodowane mniejszą liczbą pociągów pasażerskich. W kwietniu i maju 2020 r. udział pociągów, które były punktualne na przybyciu (opóźnienie nie przekroczyło 15 min 59 s), przekroczył 53%. W maju, najlepszym miesiącu 2019 r., liczony w ten sposób poziom punktualności wyniósł 43,57%.

Punktualność pociągów towarowych jest jednym z kluczowych parametrów jakości kolei oraz ma znaczący wpływ na jej konkurencyjność względem transportu drogowego. Z tego względu obserwowany w III kwartale 2020 r. spadek punktualności do poziomu obserwowanego w 2019 r. był niepokojący. Zmiany po części były spowodowane zwiększeniem liczby pociągów zarówno towarowych jak i pasażerskich na sieci w III kwartale. W IV kwartale 2020 r. punktualność była wyższa niż w IV kwartale 2019 r.

Funkcjonowanie przewozów kolejowych w ruchu międzynarodowym utrzymywane jest na stabilnym poziomie, pomimo trwającego kryzysu epidemiologicznego. Spadek liczby pociągów pasażerskich wpłynął na zwiększenie przepustowości linii kolejowych, co pozwoliło zwiększyć punktualność na przybyciu 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 jest wdrożenie działań związanych z poprawą punktualności przewozów międzynarodowych, z uwzględnieniem oczekiwań Komisji Europejskiej. Komisja Europejska zwraca 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.

Tab.4. Liczba uruchomionych w 2020 r. towarowych pociągów międzynarodowych, z uwzględnieniem pociągów ładownych i próżnych

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%

3. Funkcjonowanie rynku przewozów intermodalnych w I-III kwartale 2020 r.

3.1. Podstawowe parametry rynku przewozów intermodalnych

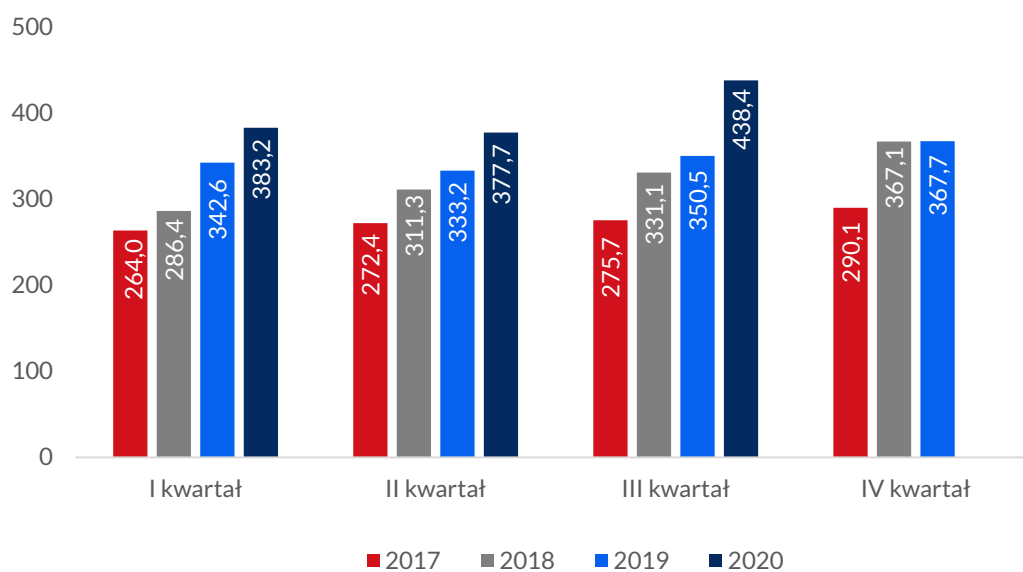
Transport intermodalny z roku na rok wzrasta i stanowi coraz ważniejszy element w polskim systemie kolejowym. Odbywa się to przy zauważalnym spadku przewozu ładunków masowych z dominujących na rynku grup ładunków – węgla i kruszyw. Wyraźnie też rysuje się potrzeba wsparcia dynamicznie rozwijającego się rynku transportu intermodalnego i wykorzystania szansy dla Polski, jaką stwarza tranzyt na Nowym Jedwabnym Szlaku. Zmiany zachodzące na rynku są zbieżne z polityką Unii Europejskiej, która zakłada promocję rozwiązań służących równoważeniu transportu oraz wykorzystanie niskoemisyjnych środków transportu, takich jak kolej. Wpisuje się to również w założenia „Europejskiego Roku Kolei”. Wydarzenie to w założeniach Komisji Europejskiej służy również do promocji Europejskiego Zielonego Ładu. W transporcie ma się przejawiać poprzez zwiększenie roli kolei w przewozie osób i towarów jako najbardziej ekologicznej jego formy.

Pomimo pandemii koronawirusa statystyki przewozów intermodalnych w Polsce wskazują na wzrosty we wszystkich badanych parametrach. Na podstawie dostępnych na moment przygotowania niniejszego opracowania danych wynika, że w trzech pierwszych kwartałach 2020 r. przetransportowano blisko 17 mln ton skonteneryzowanych ładunków, co stanowi wzrost o 18,2% w stosunku do analogicznego okresu 2019 r. O 22,3% wzrosła w tym okresie liczba przetransportowanych TEU, osiągając poziom 1 914 435 szt. Nieco mniejsze wzrosty dotyczą pracy przewozowej, gdzie zanotowano wzrost o 5,7%.

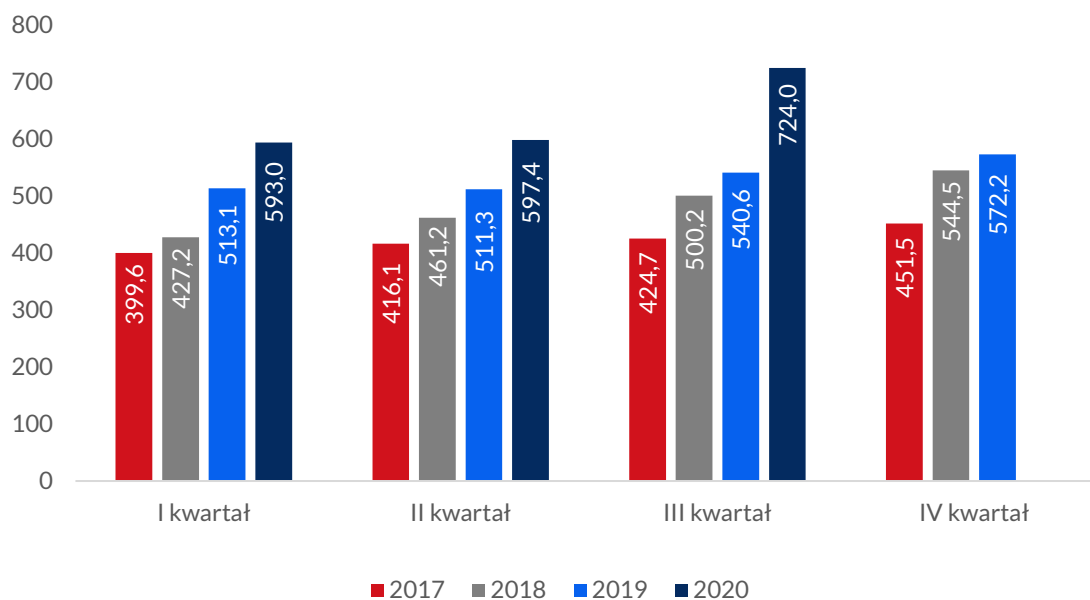
Wyniki te istotnie poprawiły udział przewozów intermodalnych w transporcie towarów. Po pierwszych trzech kwartałach 2020 r. udział w masie ładunków osiągnął 10,5%, a w pracy przewozowej 14,5%.



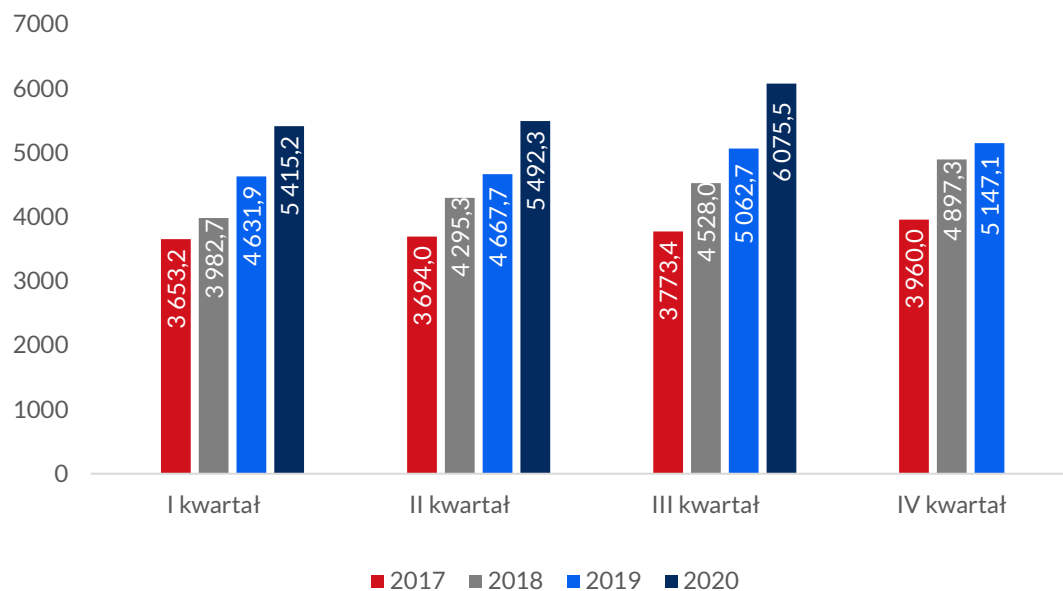
Rys. 13. Liczba jednostek przewiezionych w transporcie intermodalnym w poszczególnych kwartałach w latach 2017-2020



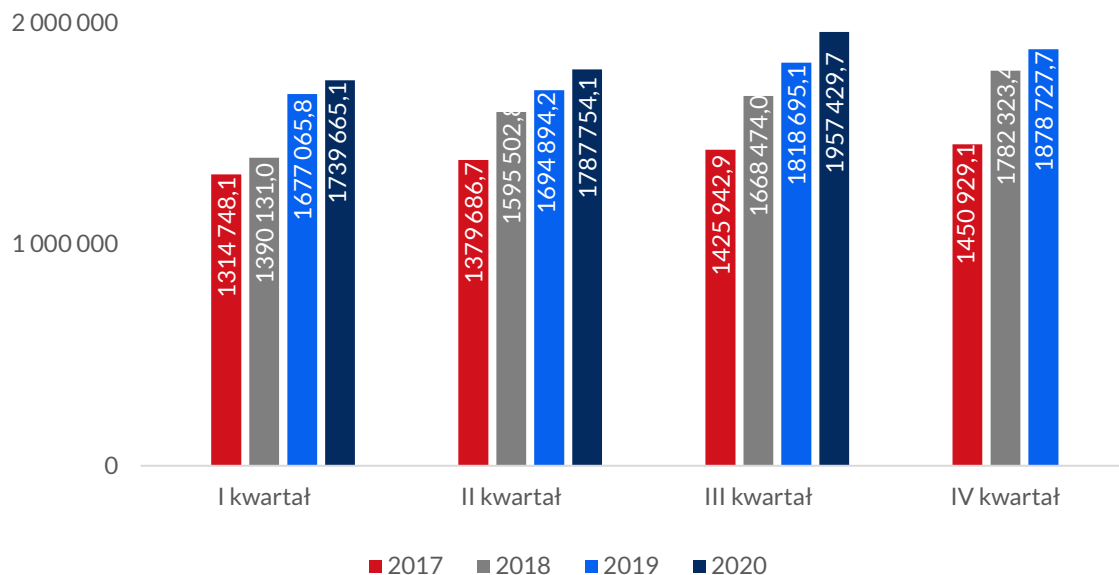
Rys. 14. Liczba TEU przewiezionych w transporcie intermodalnym w poszczególnych kwartałach w latach 2017-2020



Rys. 15. Masa towarów przewiezionych w transporcie intermodalnym (w tys. ton) w poszczególnych kwartałach w latach 2017-2020



Rys. 16. Praca przewozowa wykonana w transporcie intermodalnym (w tys. tono-km) w poszczególnych kwartałach w latach 2017-2020



Przedstawione dane pozwalają optymistycznie patrzeć na wyniki przewozów intermodalnych na koniec |2020 r.



3.2. Przewozy międzynarodowe przez wschodnią granicę Polski

Pierwsze sygnały spowolnienia gospodarczego nadeszły wraz z rozprzestrzenianiem się wirusa w Europie już w lutym. W tym czasie w Chinach w rejonach objętych największą liczbą zakażeń zamykane były fabryki i zatrzymywano produkcję. Ograniczenia związane z pandemią spowodowały gospodarczy lockdown – zamknięcie zakładów pracy, wstrzymanie produkcji oraz inwestycji.

Spowolnienie gospodarki ma również znaczenie dla transportu. Problemy niektórych sektorów przemysłu wpłynęły na sytuację firm przewozowych. Branża produkcyjna odczuła spadek transportu surowców do produkcji oraz gotowych produktów. Wstrzymanie produkcji, wydobycia lub pozyskiwania przez producentów surowców spowodowało, że gałąź transportowa nie miała ładunków, a odbiorcy surowców nie mieli materiałów, z których mogliby produkować. Dystrybucja w obliczu braku produktów również została wstrzymana. Sytuacja, która miała miejsce na początku 2020 r., w Polsce dotknęła zarówno produkcję, jak i handel, a wraz z nimi także firmy przewozowe, spedytorów i terminale. Największe spadki odnotowano w transporcie ładunków z branż: meblarskiej, ubraniowej, tekstylnej, samochodowej i artykułów gospodarstwa domowego. Na stabilnym poziomie pozostała dystrybucja towarów z obszaru produkcji spożywczej, zboża oraz produkcji nawozów i pasz.

Po rozwiązaniu początkowych problemów w połączeniach międzynarodowych, podmioty obsługujące przewozy w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku podkreśliły, że sytuacja jest stabilna. W 2020 r. odnotowano istotne zwiększenie liczby uruchamianych pociągów intermodalnych. W pierwszym półroczu uruchomiono 43 629 pociągów intermodalnych, co stanowiło wzrost o 31% w stosunku do tego samego okresu w 2019 r. Zauważalnie zwiększyła się liczba pociągów intermodalnych na granicy z Białorusią.

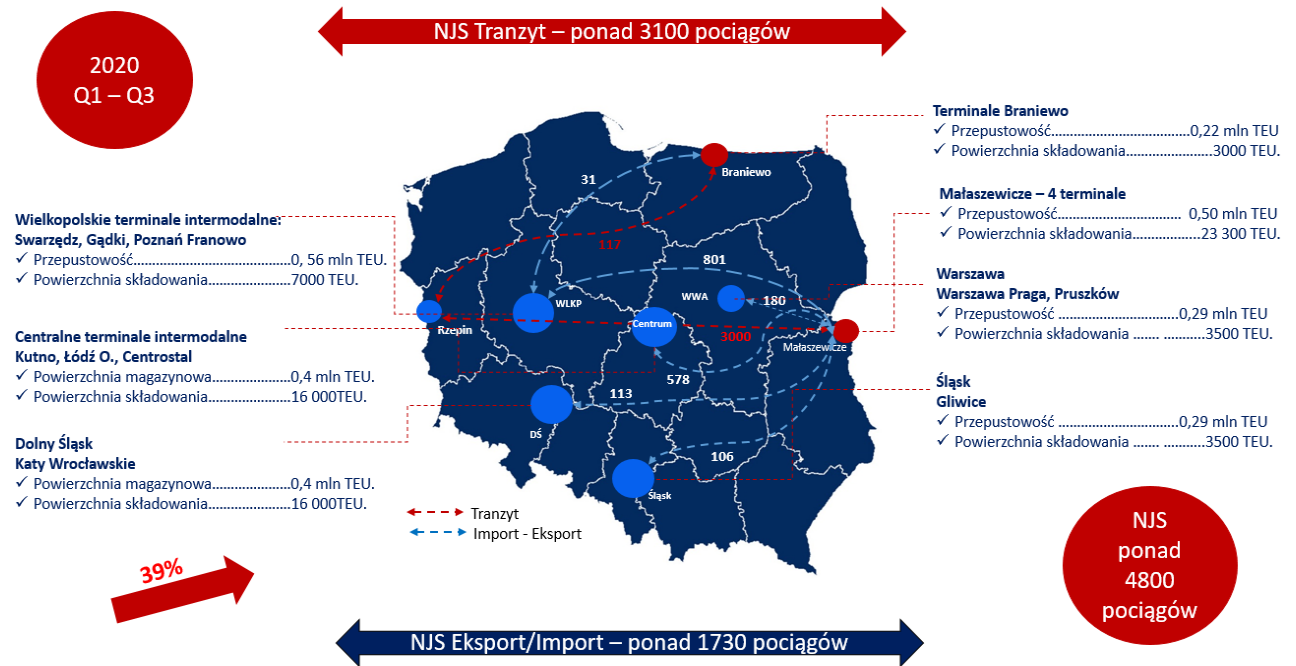
Liczba pociągów intermodalnych w relacji Polska-Białoruś porównanie danych za 2019 i 2020 r. w relacjach:

- Brest Siewierny – Małaszewicze Centralne
 - I półrocze 2019 r. – 626
 - I półrocze 2020 r. – 900
- Małaszewicze Centralne – Brest Siewierny
 - I półrocze 2019 r. – 596
 - I półrocze 2020 r. – 802
- Brest Siewierny – Małaszewicze Południowe
 - I półrocze 2019 r. – 254
 - I półrocze 2020 r. – 379
- Małaszewicze Południowe – Brest Siewierny
 - I półrocze 2019 r. – 296
 - I półrocze 2020 r. – 418

Operatorzy nie zgłaszali większych problemów w obsłudze terminalowej, a nawet z uwagi na spadki przewozów pasażerskich wskazali na niewielki wzrost jakości obsługi, szczególnie w zakresie czasów i prędkości jazdy pociągów na obszarze normalnotorowym.

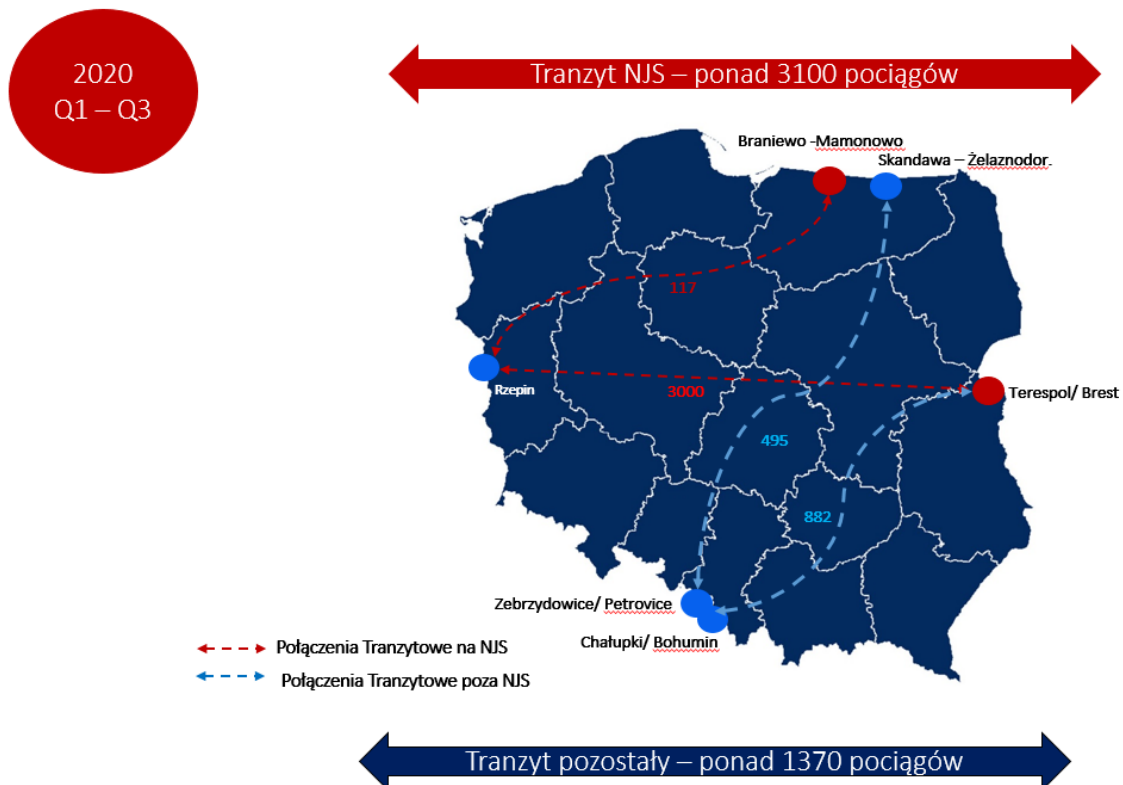
Na wschodniej granicy Polski ruch kontenerów pomimo pandemii i związanych z tym utrudnień w marcu i w kolejnych miesiącach 2020 r. odbywał się płynnie. W okresie I-III kwartału 2020 r. uruchomiono ponad 4800 pociągów w ramach komunikacji międzynarodowej na Nowym Jedwabnym Szlaku.

Rys. 17. Liczba uruchomionych pociągów w ramach komunikacji międzynarodowej na Nowym Jedwabnym Szlaku w I-III kwartale 2020 r.



Jeśli chodzi o przewozy tranzytowe, to pomimo pandemii systematycznie wzrastał wolumen ładunków obsługiwanych w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku. Tranzyt wyniósł w I-III kwartale 2020 r. ponad 3,1 tys. pociągów, z czego ok. 3 tys. pociągów przypadło na relację Terespol/Brest – Rzepin.

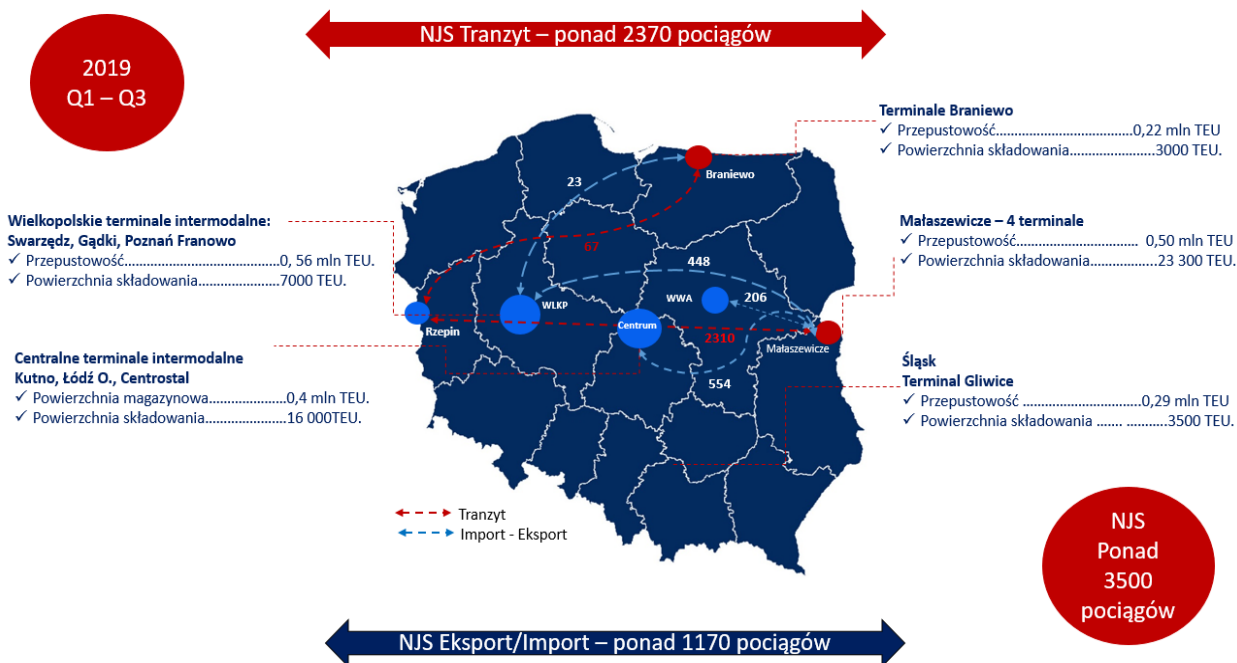
Rys. 18. Liczba uruchomionych pociągów w ramach komunikacji międzynarodowej w tranzycie na Nowym Jedwabnym Szlaku oraz pozostałych pociągów w tranzycie w I-III kwartale 2020 r.





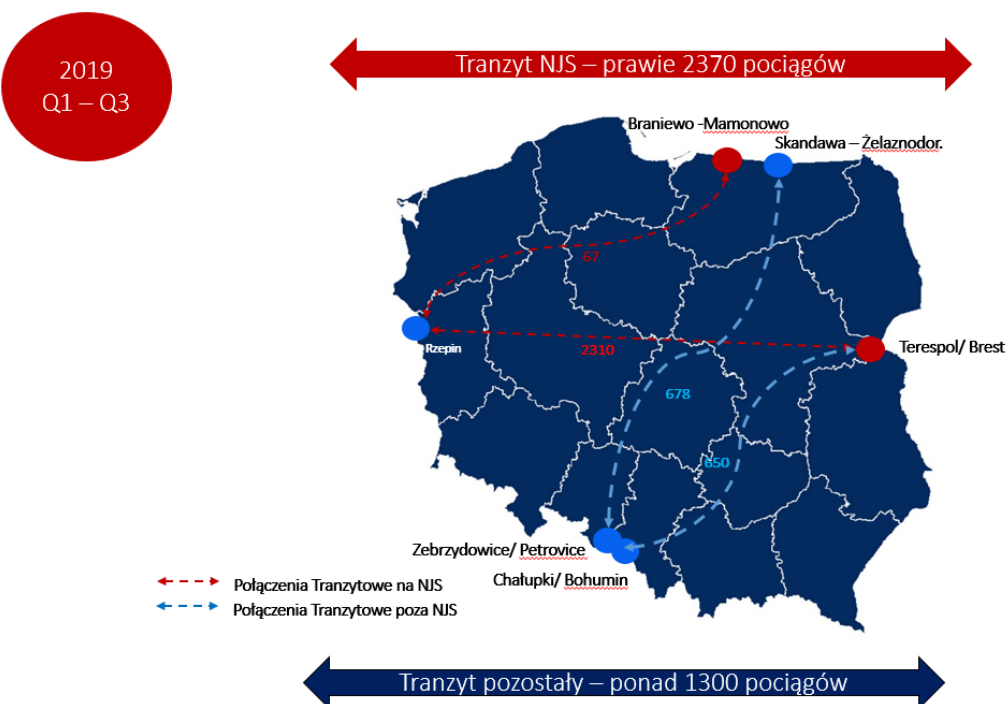
Porównując wyniki za okres I-III kwartał 2020 r. z analogicznym okresem ubiegłego roku, zauważalny jest znaczący wzrost liczby uruchamianych pociągów w komunikacji międzynarodowej. W 2020 r. uruchomiono ponad 4,8 tys. pociągów, a więc o ok. 1, 3 tys. więcej niż w 2019 r.

Rys. 19. Liczba uruchomionych pociągów w ramach komunikacji międzynarodowej na Nowym Jedwabnym Szlaku w I-III kwartale 2019 r.



W połączeniach tranzytowych w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku, nastąpił wzrost z blisko 2,4 tys. pociągów w I-III kwartale 2019 r. do ponad 3,1 tys. pociągów w I-III kwartale 2020 r.

Rys. 20. Liczba uruchomionych pociągów w ramach komunikacji międzynarodowej w tranzyście na Nowym Jedwabnym Szlaku oraz pozostałych pociągów w tranzyście w I-III kwartale 2019 r.



Głównym partnerem handlowym Polski podobnie jak w 2019 r. pozostaje Ukraina i Rosja. W 2020 r. spadek przewozów dotyczył przede wszystkim towarów masowych, tj. rudy i węgla. Spadek przewozów rudy związany jest z niepewną sytuacją na rynku odbiorców spowodowaną głównie wstrzymaniem produkcji u najważniejszych europejskich odbiorców produktów stalowych.

3.3. Przewozy z wykorzystaniem portów morskich

Przewozy z wykorzystaniem portów w pierwszej fazie pandemii odczuły skutki spowolnienia w handlu międzynarodowym. Ograniczenia w produkcji w Chinach w wielu sektorach przemysłu, przy jednoczesnym wstrzymaniu wyjścia statków z chińskich portów, wpłynęły również na sytuację polskich portów. Wg danych Głównego Urzędu Statystycznego obroty w portach morskich w marcu 2020 r. spadły o 9,3% w stosunku do marca 2019 r. Sytuacja z armatorami wpłynęła w dużym stopniu na ruch na wschodniej granicy. Podmioty, które miały zawarte kontrakty i pozyskały informacje, że ładunki nie dotrą drogą morską, szybko zareagowały i przenieśli je w miarę możliwości na kolej. Sytuacja w portach morskich wg danych za okres I-III kwartał 2020 r. uległa poprawie, choć wynik przeładowywanego TEU w Gdańsku był o 7,6% niższy niż w analogicznym okresie ubiegłego roku. Gdańsk stanowi największy polski port pod względem przeładowywanego TEU.

4. Działania w czasie epidemii na rzecz kolei

4.1. 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 zdecydowano o wprowadzeniu następujących instrumentów 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 przewidziała 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 zamiesiające obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii. Środki finansowe dla operatorów publicznego transportu zbiorowego mają być 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.

4.2. Działania UTK

Od początku stanu epidemii Prezes UTK 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 uczestniczyło 60 osób, w tym 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. Część gości brała udział w rozmowach dzięki wideokonferencji. 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 rękawiczki oraz maseczki, które mogą 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 są m.in. do Ministerstwa Infrastruktury i pozwalają zorientować się w bieżącej sytuacji na sieci kolejowej.

Od początku epidemii UTK zaangażowany był w utrzymanie międzynarodowych połączeń towarowych i koordynował przekazywanie do Straży Granicznej list pracowników kolei, którzy bez kwarantanny mogli przekraczać granice. W trakcie pierwszej fali pandemii odpowiadał również za rozdysponowanie 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. Europejski rynek kolejowy w czasie pandemii COVID-19

5.1. Funkcjonowanie transportu kolejowego w wybranych państwach europejskich

Wpływ pandemii COVID-19 na rynek kolejowy jest widoczny w całej Europie. Odczuwalny w każdym kraju spadek dotyczył zarówno przewozów pasażerskich, jak i towarowych. Porównanie danych z I kwartału 2020 r. i 2019 r. pokazuje, że trend spadkowy w tym okresie miał miejsce niezależnie od rozpoczynającej się pandemii. Trend ten bardziej widoczny był w przypadku osób przemieszczających się koleją. W przewozach towarowych spadki były mniejsze. W II kwartale 2020 r. odnotowano bardzo duże spadki w stosunku do wcześniejszych okresów. W porównaniu do wyników za I kwartał 2020 r. i II kwartał 2019 r., w poszczególnych krajach spadki wynoszą po kilkadziesiąt procent, a w niektórych (Irlandia, Wielka Brytania) sięgają nawet powyżej 90% dla przewozów pasażerskich. Wpływ na to miały ograniczenia w przemieszczaniu się osób, wprowadzane w sposób mniej lub bardziej zdecydowany na terenie większości krajów europejskich. Zamknięte granice i „wygaszona” turystyka ograniczyły do minimum przemieszczanie się między państwami. Wpływ na spadek przewozów miały również wewnętrzne regulacje dotyczące wysyłania na pracę zdalną pracowników, którzy stanowią zdecydowaną większość pasażerów kolei. Rok 2020 to globalne spowolnienie gospodarki, a więc także wymiany towarowej, która na rynku przewozów kolejowych odnotowała zdecydowanie większy spadek w II kwartale 2020 r. W przedstawionych poniżej przykładach porównane zostały wyniki za I i II kwartał 2020 r. z analogicznymi z 2019 r.

Z analiz rynku wynika, że jedynie Holandii udało się obronić przed znaczącym zmniejszeniem przewozów pasażerskich w I i II kwartale 2020 r. W tym okresie odnotowano spadek jedynie o 0,2% w stosunku do analogicznego okresu w 2019 r. W przypadku transportu towarowego spadek był już znaczący. Do 2020 r. rokrocznie odnotowywany był wzrost liczby połączeń. I kwartał 2020 r. to spadek o 5,7% w stosunku do analogicznego okresu z 2019 r., natomiast II kwartał 2020 r. zamknął się zmniejszeniem przewozu towarów aż o 56% w porównaniu z II kwartałem 2019 r.

Największy odpływ pasażerów odnotowała kolej w Irlandii. Ich liczba spadła z 12,43 mln w II kwartale 2019 r. do zaledwie 745 tys. w II kwartale 2020 r., co stanowiło zmniejszenie o 94% pasażerów. Tylko trochę niższy spadek zanotowała Wielka Brytania – wyniósł on 92% (z 450 mln pasażerów w II kwartale 2019 r. do 36 mln w tych samych miesiącach 2020 r.). W obu przypadkach mamy do czynienia ze znaczącym spadkiem liczby osób przemieszczających się do miejsca pracy lub nauki za pomocą transportu kolejowego. W Wielkiej Brytanii zanotowano także najniższy poziom pracy przewozowej w transporcie towarów od 1998 r., który w I kwartale 2020 r. wyniósł 3,16 mld tonokilometrów (spadek o 26% w stosunku do 2019 r.). Całkowita masa przewiezionych ładunków spadła o 22%. Zmniejszył się natomiast średni czas opóźnień dla pociągów towarowych. Procent przejazdów z opóźnieniem poniżej 15 minut wyniósł 97,3%. Główny wpływ na spadek opóźnień miała mniejsza liczba kursujących pociągów.

Kolejne największe spadki odnotowały kraje, które najbardziej odczuły pierwszą falę pandemii. Na rynku francuskim był to spadek liczby pasażerów o 25% w I kwartale i o 78% w II kwartale 2020 r. w stosunku do tych samych okresów w 2019 r. Podobny procentowy spadek został odnotowany w Hiszpanii i Włoszech. We Francji liczba pasażerów spadła o ponad 262 mln rok do roku. Odnotowano też zmniejszenie pracy eksploatacyjnej: 40% w marcu, 85% w kwietniu i 65% w maju 2020 r., także w odniesieniu do tego samego okresu w 2019 r. W znaczący sposób spadła również liczba przejazdów – w kwietniu 2020 r. było ich o blisko 270 tys. mniej niż w analogicznym okresie sprzed roku. Od kwietnia zaczęto sukcesywnie przywracać kursy. W przypadku transportu towarowego dostępne dane za I kwartał 2020 r. pokazują spadek do poprzedniego okresu z 8,6 mln tonokilometrów do 7 mln.

Hiszpania zanotowała mniejszy procentowy spadek liczby pasażerów w I kwartale 2020 r. niż Francja, wynoszący 19% w porównaniu do I kwartału 2019 r. Dane za II kwartał pokazują, że zamknął się on spadkiem, wynoszącym 78% w stosunku do tego samego okresu w 2019 r. Dotyczy to jednak o ponad połowę mniejszej liczby pasażerów – 125 mln. Po wzroście liczby kursów w lutym, w kwietniu liczba ich spadła o połowę, do blisko 75 tys. W kolejnych miesiącach odnotowano też dużo niższe wyniki. Transport towarowy spadł w obydwu kwartałach: w I kwartale to o 11% mniejsza masa towarów i tyle samo mniej pracy przewozowej, w II kwartale to spadek o 16% masy towarów i aż o 36% pracy przewozowej w porównaniu do tych samych okresów 2019 r.

Włochy, dotknięte w największym stopniu pandemią i związanymi z nią obostrzeniami w przemieszczaniu się, nie odnotowały odbiegającego od innych największych europejskich krajów spadku przewozów pasażerskich. Z krajów Unii Europejskiej we Włoszech nastąpił największy spadek liczby pasażerów – w I kwartale 2020 r. o 26% mniej podróżnych niż w tym samym okresie przed rokiem. Jest to efektem wprowadzenia bardziej zdecydowanych restrykcji w krótszym terminie. W II kwartale we Włoszech kolejami przejechało około 175 mln pasażerów mniej, co daje spadek o 77% w stosunku do analogicznego okresu w 2019 r. Niewiele mniejsze spadki w porównaniu do Francji odnotowano w pracy eksploatacyjnej. W I półroczu 2020 r. praca eksploatacyjna spadła o 33% w porównaniu do I półrocza 2019 r. Po wzroście liczby pociągów w lutym w stosunku do 2019 r., w marcu i kwietniu odnotowano duże spadki (w kulminacyjnym kwietniu o około 160 tys. pociągów mniej), po czym w kolejnych miesiącach nastąpiło odbicie, ale nie zbliżające się do wyników w 2019 r.

Słowacja odnotowała w II kwartale 2020 r. spadek w liczbie pasażerów o 61% w stosunku do II kwartału 2019 r. Spadek ten jest porównywalny procentowo ze spadkiem w Polsce. W tym czasie z przejazdów koleją zrezygnowało około 12,5 mln pasażerów, co spowodowało, że ich liczba spadła do niecałych 8 mln. Szybko wprowadzone restrykcje wpłynęły na znaczący spadek już w I kwartale 2020 r. Przewoźnicy odnotowali spadek na poziomie 18%, czyli około 3,5 mln pasażerów mniej niż w tym czasie przed rokiem. Praca eksploatacyjna była mniejsza o 11% w całym I półroczu w stosunku do okresu sprzed roku. Chociaż jeszcze w lutym 2020 r. była ona wyższa niż w lutym 2019 r., to od marca obserwowano już spadki. Kulminacja spadków, podobnie jak w Polsce, przypadła na kwiecień. W kolejnych miesiącach praca eksploatacyjna sukcesywnie wzrastała, zbliżając się pod koniec czerwca do wartości z 2019 r. Na Słowacji, podobnie jak w innych państwach, zawieszono zostały pasażerskie połączenia międzynarodowe. Zniesione zostały również bezpłatne przejazdy koleją m.in. dla uczniów i studentów. W przewozach towarowych nie odnotowano miesiąca, w którym nastąpiłby radykalny spadek pracy eksploatacyjnej, jednak wyniki za całe I półrocze 2020 r. były niższe niż w I półroczu 2019 r. W analizowanym okresie praca eksploatacyjna była o 14% niższa.

W Czechach w I kwartale 2020 r. odnotowano w przewozach pasażerskich spadek o 17%, a w II kwartale o 48% w porównaniu do analogicznych okresów w 2019 r. Około 24 mln pasażerów mniej wybrało koleją w II kwartale niż w analogicznym okresie w 2019 r. (spadek z ponad 50 mln do niecałych 26 mln pasażerów). Praca eksploatacyjna w marcu była mniejsza o 5% w porównaniu do marca 2019 r., aby w kwietniu spaść o 20% w porównaniu do kwietnia 2019 r. Kolejne miesiące ten spadek wyhamowały. Łącznie w I półroczu 2020 r. wynik był o 4% gorszy niż w I półroczu 2019 r. Transport towarowy spadł w I kwartale 2020 r. o 9% względem I kwartału 2019 r. Obostrzenia związane z pandemią zaczęły wchodzić w życie pod koniec I kwartału 2020 r., jednak odnotowana liczba przewiezionych towarów już na początku roku była mniejsza od wielkości kwartalnych z 2014 r., które były najniższe na przestrzeni lat 2014-2019. Przewieziono nieco ponad 23 mln ton dóbr. Biorąc pod uwagę II kwartał 2019 i 2020 r. w analizowanym roku z powodu pandemii wyniki spadły o 18% do niecałych 21 mln ton. Spadek o 9% odnotowano w pracy przewozowej w I kwartale, w II kwartale spadek wyniósł 12% w stosunku do 2019 r. Należy zwrócić uwagę, że spadki sukcesywnie notuje się co kwartał od początku 2019 r., a wartości z 2020 r. są zbliżone do tych z III i IV kwartału roku poprzedniego.



W Niemczech zanotowano największy odptyw pasażerów w liczbach bezwzględnych w całej Unii Europejskiej. Statystycznie było ich mniej o 14% w I kwartale i o 59% w II kwartale niż w analogicznych okresach 2019 r. W porównaniu z II kwartałem 2019 r. pasażerów było mniej o ponad 430 mln – przewoźnicy zanotowali spadek z 725,4 mln do 295 mln. Jeśli chodzi o transport towarowy to największy spadek w I kwartale 2020 r. odnotowano w styczniu, gdy jeszcze nie było ograniczeń związanych z pandemią. Ogólny spadek wyniósł 3,4%, z 88,3 mln ton w I kwartale 2019 r. do 85,3 mln ton w I kwartale 2020 r. W II kwartale 2020 r. przewieziono natomiast blisko o 14 mln ton towarów mniej względem tego samego okresu w 2019 r. Przewieziona masa spadła z 85,2 mln ton do 71,4 mln ton (16%).

W Austrii w transporcie towarowym w I kwartale 2020 r. odnotowany został niewielki wzrost na poziomie 2,6% liczby przewiezionych towarów oraz 1,6% pracy przewozowej. W II kwartale, podobnie jak w innych krajach, stwierdzono zdecydowane spadki, z wynikami mniejszymi o 19,6% w przewozie towarów i o 21% w pracy przewozowej w porównaniu z II kwartałem 2019 r.

Węgry są jednym z kilku krajów, które odnotowały w I kwartale 2020 r. spadek mniejszy niż dwucyfrowy w przewozach pasażerskich (6% mniej niż w I kwartale 2019 r.). W II kwartale 2020 r. widoczna była wyraźna tendencja spadkowa, zamykająca się łączną liczbą niecałych 15,5 mln pasażerów w porównaniu do 37,5 mln w II kwartale 2019 r. (spadek o 59%). W transporcie towarów spadki były zdecydowanie mniejsze. W obydwu kwartałach tego roku spadki oscylowały w granicach 9% w liczbie przewiezionych towarów. Jeżeli pod uwagę wziąć liczbę tonokilometrów, to porównanie pierwszych kwartałów lat 2019 i 2020 pokazuje bardzo zbliżone do siebie wartości. W II kwartale 2020 r. odnotowano wzrost o 5% w stosunku do okresu analogicznego w 2019 r. (jedyną gałąź transportu na Węgrzech charakteryzująca się wzrostem).

Litwa odnotowała spadek liczby pasażerów o 18% w I kwartale i o 57% w II kwartale 2020 r. w stosunku do I i II kwartału 2019 r. W tym czasie z przewozów kolejowych skorzystało 573 tys. osób. Litwa jest krajem, w którym koleją podróżuje najmniejsza liczba pasażerów w Unii Europejskiej, jeśli wziąć pod uwagę dane ilościowe. Natomiast w ujęciu względnym, spadek wpisuje się w średnią statystyczną, wzięwszy pod uwagę tegoroczne wyniki dla wszystkich państw UE. W marcu zanotowano wzrost w liczbie wykonanych pociągokilometrów o 4%, w całym II kwartale spadki były już znaczące – 34% w kwietniu, 28% w maju, 22% w czerwcu – co dało wynik o 9% mniejszy w skali całego I półrocza. Największy przewoźnik na rynku litewskich kolei – LTG – odnotował spadek w przewozie towarów na poziomie 5-6%. Litwini wskazują, że trzeba na te dane patrzeć również pod kątem wyjątkowo dobrego 2019 r., w którym w całym sektorze przewieziono ponad 55 mln ton towarów.

Na Łotwie w I kwartale 2020 r. spadek liczby pasażerów wyniósł 8%, w II kwartale 52% (łącznie 2,342 mln pasażerów). Znaczący był też spadek przewozów towarowych – o 50% spadła w I kwartale liczba przewiezionych towarów i pracy przewozowej. W II kwartale spadki te wyniosły odpowiednio 54% i 47%.

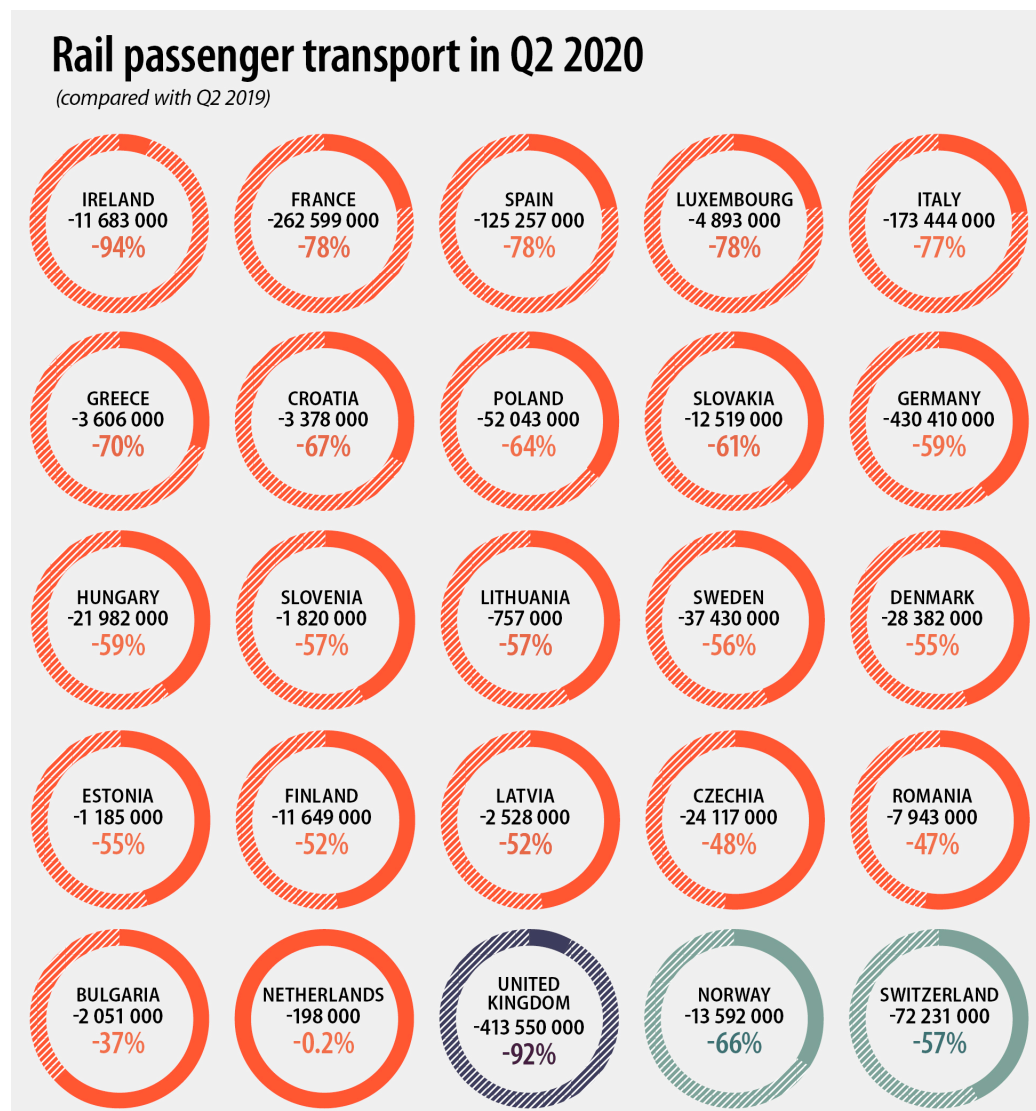
Estonia, podobnie jak wszystkie kraje nadbałtyckie, odnotowała podobną skalę problemu. Spadki w przewozach pasażerskich wyniosły 8% w I kwartale i 55% w II kwartale (łącznie 978 tys. osób, czyli spadek o 1,185 mln pasażerów). W ostatnim miesiącu I kwartału zanotowano wzrost pracy eksploatacyjnej o 2% w porównaniu z tym samym okresem 2019 r. Duże spadki w II kwartale 2020 r. wpłynęły na łączny wynik za I półrocze 2020 r., który był mniejszy o 13% pociągokilometrów w stosunku do 2019 r. Estonia zanotowała dużo większy spadek niż Łotwa w liczbie transportowanych towarów w II kwartale 2020 r. – o 73%. W I kwartale spadek ten był na poziomie 54%.

Szwecja, odmiennie niż pozostałe kraje europejskie, nie wprowadziła lockdownu. Mimo że nie narzucono restrykcyjnych ograniczeń w przemieszczaniu się ani w funkcjonowaniu

gospodarki, to dane porównawcze są na poziomie wymienionych wyżej państw, w których obostrzenia były bardziej zdecydowane. Spadek na poziomie 9% liczby pasażerów w I kwartale 2020 r. stawia Szwecję w czołówce państw, które w najmniejszy sposób odczuły zmiany na rynku kolejowym. Dane za II kwartał 2020 r. wskazują jednak na spadek już o 56% i zamykają się w liczbie 37,5 mln pasażerów mniej niż w analogicznym okresie 2019 r. Liczba pasażerów zmniejszyła się w tym czasie z prawie 67 mln do 29,5 mln. Nie odnotowano za to znacznych zmian w transporcie towarowym. I kwartał zamknął się jeszcze wynikami dodatnimi na poziomie wzrostu o 6% liczby przewiezionych towarów i o 4% pracy przewozowej. W II kwartale miał miejsce spadek o 6% w liczbie towarów i o 10% pracy przewozowej.

Finlandia w II połowie 2020 r. odnotowała sukcesywny spadek zachorowań. W marcu i kwietniu wprowadzono lockdown oraz zakaz podróżowania do i ze stolicy. W tym czasie odnotowane spadek liczby pasażerów o 17% w I kwartale i o 52% w II kwartale do poziomu 10,7 mln pasażerów z wcześniejszych 22,5 mln. Ograniczenia w przemieszczaniu się nie wpłynęły negatywnie na segment transportu towarów. W obu kwartałach 2020 r. rynek odnotował wzrost przewożonych towarów: o 2% za I kwartał i o 5% za II kwartał. Praca przewozowa utrzymała się na podobnym poziomie – zanotowano około 1% spadek za każdy kwartał.

Rys. 21. Liczba uruchomionych pociągów pasażerskich w wybranych krajach w II kwartale 2020 r. w porównaniu do II kwartału 2019 r.



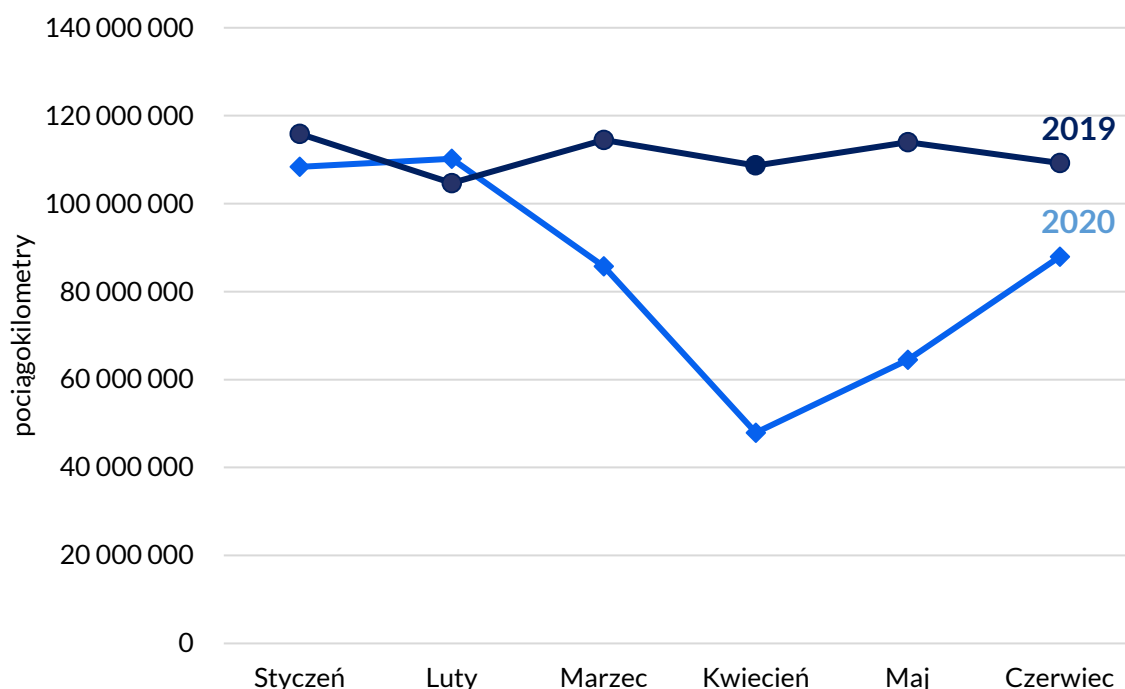
Belgium, Austria: Data are not available due to confidentiality.
Portugal: Data are not available for Q2 2020.

ec.europa.eu/eurostat 



Jeśli spojrzymy na dane dotyczące pracy eksploatacyjnej w badaniu przeprowadzonym przez IRG-Rail dla 14 krajów, w którym porównano I półrocze 2019 r. i 2020 r. pod względem pracy eksploatacyjnej transportu pasażerskiego (Belgia, Czechy, Estonia, Finlandia, Francja, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Polska, Serbia, Słowacja, Słowenia, Szwecja, Włochy), wyraźnie widać, jak pandemia wpłynęła na rynek przewozów pasażerskich. Po wzroście w lutym, od marca do czerwca notowane były dużo niższe wartości. W marcu spadek wyniósł 25%. Największy spadek – o 56% - odnotowano w kwietniu, w czasie największych obostrzeń w Europie. Kolejne miesiące to regularne przywracanie ruchu pasażerskiego. W maju spadek osiągnął 43%, a w czerwcu 20% w stosunku do analogicznego okresu w 2019 r.

Rys. 22. Praca eksploatacyjna w transporcie pasażerskim w wybranych krajach w I półroczu 2019-2020

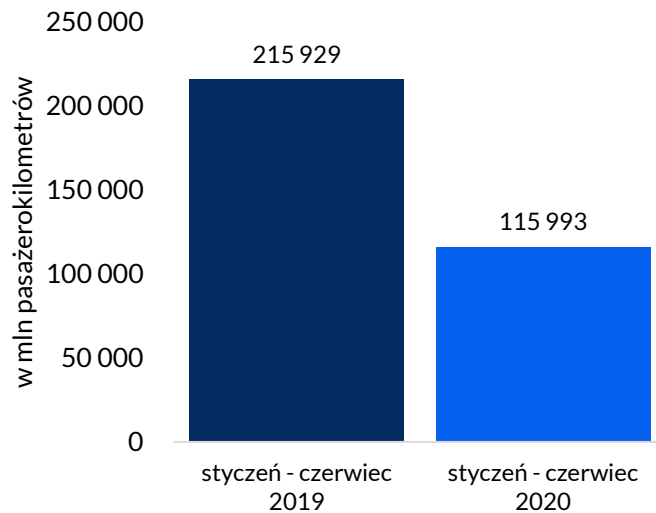


Źródło: IRG-Rail. Dane obejmują 14 krajów: Belgia, Czechy, Estonia, Finlandia, Francja, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Polska, Serbia, Słowacja, Słowenia, Szwecja, Włochy.

Badania przeprowadzone przez IRG-Rail, porównujące I półrocze 2020 r. z tym samym okresem 2019 r., pokazują spadki w pracy przewozowej, zarówno jeśli chodzi o dane liczone dla przewozów pasażerskich w pasażerokilometrach, jak i dane liczone dla przewozów towarowych prezentowanych w tonokilometrach. Dane zostały opracowane na podstawie informacji otrzymanych z 21 państw (Austrii, Belgii, Chorwacji, Czech, Estonii, Finlandii, Francji, Hiszpanii, Litwy, Luksemburga, Łotwy, Niemiec, Polski, Portugalii², Rumunii, Słowacji, Słowenii, Szwajcarii, Szwecji, Węgier i Wielkiej Brytanii). W przypadku pracy przewozowej w transporcie pasażerskim spadek wynosi 46% – z blisko 216 mln pasażerokilometrów do niecałych 116 pasażerokilometrów. Transport towarowy w mniejszym stopniu odczuł ograniczenia na rynku. Spadek wyniósł 12% – z niecałych 200 mln tonokilometrów do 175 mln t-km.

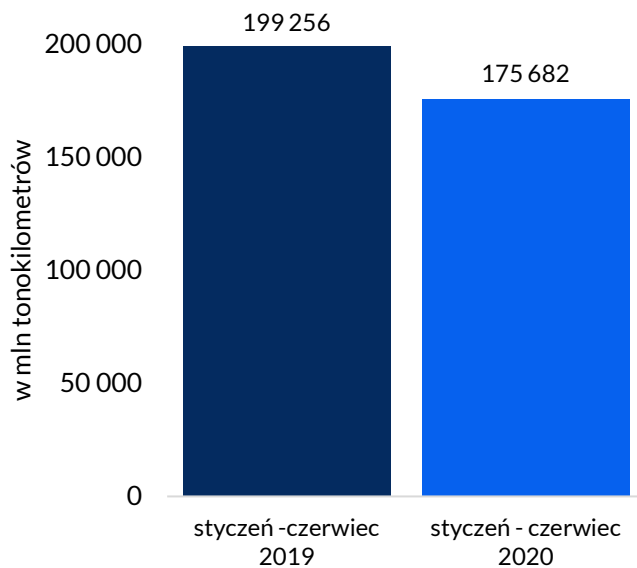
² Tylko dane w zakresie przewozów pasażerskich.

Rys. 23. Praca przewozowa w transporcie pasażerskim w wybranych krajach zrzeszonych w IRG-Rail w I półroczu 2019-2020



Źródło: IRG-Rail

Rys. 24. Praca przewozowa w transporcie towarowym w wybranych krajach zrzeszonych w IRG-Rail w I półroczu 2019-2020



Źródło: IRG-Rail

Pandemia COVID-19 w bardzo dużym stopniu wpłynęła na rynek kolejowy w 2020 r. Trudności finansowe i organizacyjne, jakie napotkały przedsiębiorstwa kolejowe, okazały się dla nich trudne do udźwignięcia. Stąd też w poszczególnych krajach, podobnie jak w Polsce, rządy wdrażały plany pomocowe dla tego sektora. Problem został zauważony również przez organy Unii Europejskiej, które zaproponowały swoje formy wsparcia.

Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej przyjęły 7 października 2020 r. Rozporządzenie ustanawiające środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z pandemią COVID-19 (Rozdział 4.1.). Zwrócono w nim uwagę na fakt, że przedsiębiorstwa kolejowe mogą potrzebować

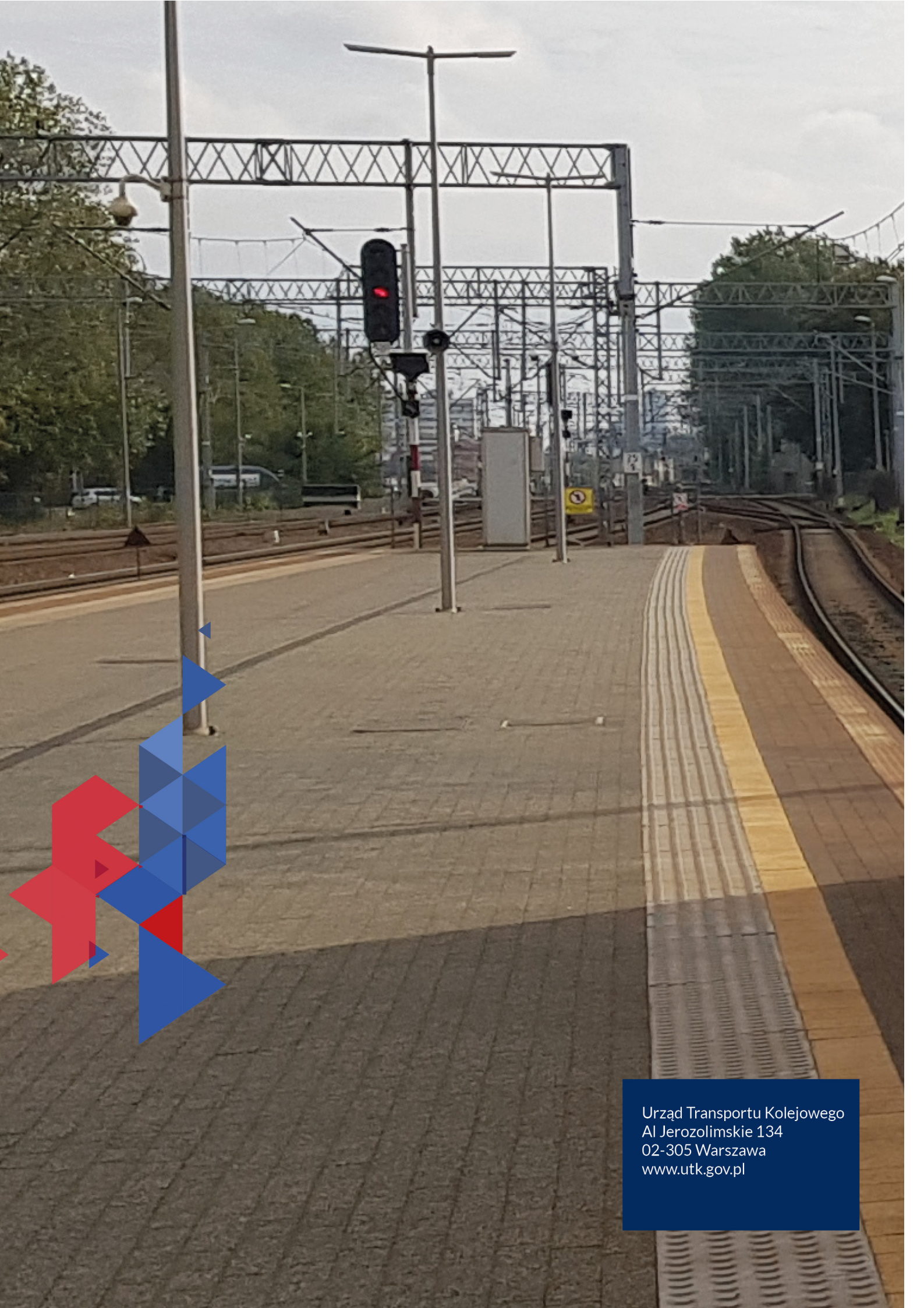


wsparcia finansowego, ze względu na poniesienie wysokich strat. Stąd też powstały przepisy pozwalające państwom członkowskim na wsparcie sektora w postaci zwolnienia z niektórych opłat za korzystanie z infrastruktury, przy jednoczesnym zachowaniu terminów zwrotu kosztów podmiotom udostępniającym infrastrukturę. Działanie przepisów zostało ustalone z datą wsteczną, czyli od 1 marca 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. z możliwością przedłużenia o 6 miesięcy, łącznie nie więcej niż o 18 miesięcy po wejściu w życie rozporządzenia.

Unia Europejska przyjęła również zalecenia w sprawie przedłużenia terminu transpozycji dyrektywy o bezpieczeństwie kolei i dyrektywy o interoperacyjności z IV pakietu kolejowego z 16 czerwca 2020 r. na 31 października 2020 r. Działanie to miało na celu zapewnienie sektorowi kolejowemu wydłużenia okresu na dostosowanie się do nowych przepisów.

6. Spis skrótów i pojęć

1.	Arriva RP	ARRIVA RP sp. z o.o.
2.	České dráhy	České dráhy as.
3.	IRG - Rail	Independent Regulators' Group – Rail (Grupa Niezależnych Regulatorów Rynku Kolejowego)
4.	Koleje Dolnośląskie	Koleje Dolnośląskie S.A.
5.	Koleje Małopolskie	„Koleje Małopolskie” sp. z o.o.
6.	Koleje Mazowieckie	„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.
7.	Koleje Śląskie	Koleje Śląskie sp. z o.o.
8.	Koleje Wielkopolskie	Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.
9.	Leo Express	Leo Express Global a.s.
10.	Łódzka Kolej Aglomeracyjna	„Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o.
11.	NJS	Nowy Jedwabny Szlak
12.	ODEG Ostdeutsche	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH
13.	Pas-km	pasażerokilometr
14.	PKP Intercity	„PKP INTERCITY” S.A.
15.	PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
16.	PKP SKM w Trójmieście	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.
17.	Poc-km	pociągokilometr
18.	POLREGIO	POLREGIO sp. z o.o.
19.	PSO	ang.: Public Service Obligation – zobowiązanie do świadczenia usług publicznych
20.	SKM w Warszawie	Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.
21.	Tarcza 3.0	Tarcza antykryzysowa – opracowane rozwiązania rządu chroniące polskie państwo i obywateli przed kryzysem wywołanym pandemią koronawirusa
22.	TEU	ekwiwalent jednostki 20 stopowej; 1 TEU oznacza 1szt. kontenera o długości 20 stóp
23.	Tono-km	Tonokilometr
24.	WHO	Światowa Organizacja Zdrowia
25.	UE	Unia Europejska



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