



Juliusz Engelhardt\*

## GŁÓWNE CZYNNIKI KSZTAŁTUJĄCE POPYT NA KOLEJOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE W KRAJACH UNII EUROPEJSKIEJ

**Streszczenie:** W pracy omówiono najważniejsze czynniki kształtujące popyt na przewozy pasażerów koleją z podziałem na kraje „starej” piętnastki oraz nowych członków Unii Europejskiej. W grupie krajów EU-15 popyt na kolejowe przewozy pasażerskie wykazuje stałą tendencję wzrostową ze względu na atrakcyjną ofertę kolei dużych prędkości, podejmowane reformy sektora kolejowego oraz relatywnie wysoki poziom dofinansowania przez władze publiczne inwestycji infrastrukturalnych i taborowych. W krajach Europy Środkowo-Wschodniej, które uzyskały członkostwo w Unii Europejskiej w 2004 r., utrzymywał się w latach 1990–2014 trend spadkowy kolejowych przewozów pasażerskich w dużym stopniu spowodowany czynnikami związanymi z transformacją społeczno-gospodarczą po 1990 r. oraz nadrabianiem zaległości rozwojowych względem krajów Europy Zachodniej.

### Wprowadzenie

Kierując się zawartym w tytule ograniczeniem, przedmiotem rozważań są jedynie główne czynniki oddziałujące, zdaniem autora, na zmiany poziomu i struktury kolejowych przewozów pasażerskich w krajach Unii Europejskiej, zidentyfikowane na podstawie dostępnych statystyk przewozowych.

### 1. Charakterystyki liczbowe rynku przewozów pasażerskich

W tabeli 1 i 2 zawarto charakterystyki liczbowe całego rynku przewozów pasażerskich w Unii Europejskiej w latach 1995–2014 wyrażone w mierniku produkcji przewozowej w postaci liczby pasażerokilometrów (pkm). Z danych zawartych w tabeli 1 wynika, że rynek przewozów pasażerskich w Unii Europejskiej w latach 1995–2014 wzrósł o 1224 mld pkm, czyli o 22,8%. Wzrost ten nie rozłożył się równomiernie, jakkolwiek następował we wszystkich gałęziach

\* Uniwersytet Szczeciński.

i rodzajach transportu. Przewozy prywatnymi samochodami osobowymi wzrosły w tym okresie o 831 mld pkm, czyli o 21,1%, a więc w tempie nieco poniżej całego rynku. Jednocześnie bardzo dynamicznie rosły przewozy pasażerskie w transporcie lotniczym. Pomiędzy rokiem 1995 a 2014 przewozy te wzrosły o 257 mld pkm, czyli o 73,9%. Niewielką dynamikę odnotowano natomiast w tym samym okresie w przewozach autobusowych – 4,8% wzrostu. Na tym tle niezbyt korzystnie przedstawiały się zmiany w pasażerskich przewozach kolejowych. W latach 1995–2014 wzrosły one o 78 mld pkm, w mierniku względnym jest to 22,3%, czyli 0,5% poniżej dynamiki całego rynku. Jak wskazują dane z tabeli 2, w wyniku zarysowanych tendencji kolej pomiędzy rokiem 1995 a 2014 zdołała jedynie utrzymać swój udział w rynku na poziomie 6,5%, przy nieznacznym spadku względnego udziału w rynku przejazdów samochodami prywatnymi z 73,3% w 1990 r. do 72,3% w 2014 r. i znacznym wzroście udziału przewozów lotniczych w tym okresie, do poziomu 9,2%.

Tabela 1. Przewozy pasażerów w krajach Unii Europejskiej w latach 1995–2014 (mld pkm)

Lata	Samochody osobowe	Motocykle	Przewozy autobusowe	Transport kolejowy	Transport miejski	Transport lotniczy <sup>a</sup>	Żegluga morska <sup>a</sup>	RAZEM
1995	3935	116	503	350	72	348	44	5368
1996	4003	118	507	349	73	368	44	5461
1997	4087	122	509	350	73	392	44	5577
1998	4191	126	516	351	75	411	43	5713
1999	4307	130	518	358	76	427	43	5859
2000	4355	108	548	372	78	460	42	5963
2001	4454	112	547	374	79	455	42	6064
2002	4542	114	539	366	80	447	43	6132
2003	4586	117	543	362	81	466	43	6197
2004	4652	121	544	369	83	496	43	6307
2005	4591	123	541	377	84	530	42	6288
2006	4636	123	537	389	86	552	42	6366
2007	4690	119	549	396	88	575	43	6460
2008	4698	124	554	411	91	563	43	6486
2009	4774	122	534	404	91	525	43	6492
2010	4717	123	528	405	92	539	40	6445
2011	4698	125	530	415	93	580	39	6480
2012	4614	126	524	420	95	574	42	6394
2013	4672	125	526	424	95	583	39	6465
2014	4766	127	526	428	102	605	38	6592

<sup>a</sup> żegluga morska i transport lotniczy tylko w zakresie przewozów wewnętrznych

Źródło: Statistical pocketbook 2016, [www.ec.europa.eu/transport](http://www.ec.europa.eu/transport) [dostęp 31.01.2017].

Tabela 2. Struktura przewozów pasażerów w krajach Unii Europejskiej w latach 1995–2014 (%)

Lata	Samochody osobowe	Motocykle	Przewozy autobusowe	Transport kolejowy	Transport miejski	Transport lotniczy	Żegluga morska
1995	73,3	2,2	9,4	6,5	1,3	6,5	0,8
1996	73,3	2,2	9,3	6,4	1,3	6,7	0,8
1997	73,3	2,2	9,1	6,3	1,3	7,0	0,8
1998	73,4	2,2	9,0	6,1	1,3	7,2	0,8
1999	73,5	2,2	8,8	6,1	1,3	7,3	0,7
2000	73,0	1,8	9,2	6,2	1,3	7,7	0,7
2001	73,5	1,8	9,0	6,2	1,3	7,5	0,7
2002	74,1	1,9	8,8	6,0	1,3	7,3	0,7
2003	74,0	1,9	8,8	5,8	1,3	7,5	0,7
2004	73,8	1,9	8,6	5,8	1,3	7,9	0,7
2005	73,0	2,0	8,6	6,0	1,3	8,4	0,7
2006	72,8	1,9	8,4	6,1	1,3	8,7	0,7
2007	72,6	1,8	8,5	6,1	1,4	8,9	0,7
2008	72,4	1,9	8,5	6,3	1,4	8,7	0,7
2009	73,5	1,9	8,2	6,2	1,4	8,1	0,7
2010	73,2	1,9	8,2	6,3	1,4	8,4	0,6
2011	72,5	1,9	8,2	6,4	1,4	8,9	0,6
2012	72,2	2,0	8,2	6,6	1,5	9,0	0,7
2013	72,3	1,9	8,1	6,6	1,5	9,0	0,6
2014	72,3	1,9	8,0	6,5	1,5	9,2	0,6

Źródło: Obliczenia na podstawie tabeli 1.

Analiza danych zestawionych w tabeli 3, dotyczących kolejowych przewozów pasażerskich według krajów Unii Europejskiej, pozwala zidentyfikować dwie grupy, tj. grupę krajów z rosnącymi przewozami pasażerów koleją oraz grupę krajów, gdzie tego rodzaju przewozy znacząco malały.

Do grupy pierwszej należały Niemcy, Francja, Wielka Brytania, Włochy, Hiszpania, Austria, Belgia, Holandia, Szwecja, Dania, Finlandia i Luksemburg. Rosnące rynki kolejowych przewozów pasażerskich w wymienionych krajach w latach 1990–2014 można przypisać trzem ważnym czynnikom.

Pierwszy, zdaniem autora najważniejszy, był taki, iż niemal we wszystkich tych krajach, oprócz Luksemburga, uruchomiono przewozy pociągami dużych prędkości. Nowe oferty przewozowe, znacznie skracające czas podróży i podnoszące komfort jazdy, zaczęły przyciągać pasażerów na kolej, często skłaniając ich do rezygnacji z podróży własnym samochodem lub samolotem. W niektórych krajach, takich np. jak: Hiszpania i Francja oraz częściowo Niemcy, Włochy, Holandia i Belgia przewozy kolejami dużych prędkości wręcz zrewolucjonizowały cały wewnętrzny rynek przewozów pasażerskich. Stały się bowiem powszechnie

Tabela 3. Kolejowe przewozy pasażerskie w krajach Unii Europejskiej w latach 1990–2014 (mld pkm)

Lata	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
BE	6,5	6,8	6,8	6,7	6,6	6,8	6,8	7,0	7,1	7,4	7,7	8,0	8,3	8,3	9,2	8,5	9,0	9,4	10,1	10,2	10,6	10,7	10,3	10,5	11,0
BG	7,8	4,9	5,4	5,8	5,1	4,7	5,1	5,9	4,7	3,8	3,5	3,0	2,6	2,5	2,4	2,4	2,4	2,4	2,3	2,1	2,1	2,1	1,9	1,8	1,7
CZ	13,3	12,5	11,1	8,5	8,5	8,0	8,1	7,7	7,0	6,9	7,3	7,3	6,6	6,5	6,6	6,7	6,9	6,9	6,8	6,5	6,6	6,7	7,2	7,5	7,6
DK	5,1	4,9	5,0	4,9	5,1	4,9	4,8	5,2	5,4	5,3	5,5	5,7	5,7	5,8	5,9	6,0	6,1	6,2	6,3	6,2	6,3	6,6	6,7	6,8	6,8
DE	61,0	67,3	67,6	63,4	65,2	71,0	71,7	72,4	72,7	73,8	75,4	75,8	70,8	71,3	72,9	76,8	79,0	79,1	82,5	82,3	83,9	85,4	88,8	89,0	89,5
EE	1,5	1,3	1,0	0,7	0,5	0,4	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
IE	1,2	1,3	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3	1,4	1,44	1,5	1,4	1,5	1,6	1,6	1,6	1,8	1,9	2,0	2,0	1,7	1,7	1,6	1,6	1,6	1,7
EL	2,0	2,0	2,0	1,7	1,6	1,6	1,8	1,9	1,6	1,6	1,9	1,7	1,8	1,6	1,7	1,9	1,8	1,9	1,7	1,5	1,4	1,0	0,8	1,1	1,1
ES	15,5	15,0	16,3	15,2	14,9	16,6	16,9	17,8	18,7	19,7	20,1	20,8	21,2	21,1	20,3	21,2	21,6	21,4	23,5	23,1	22,3	22,9	22,5	23,8	25,1
FR	63,7	62,4	63,0	58,4	58,9	54,2	59,8	61,8	64,5	66,2	69,4	71,1	72,9	71,1	73,9	76,0	79,3	81,3	86,3	85,6	85,6	88,7	88,0	87,4	86,7
HR	3,4	1,4	1,1	1,1	1,2	1,1	1,2	1,2	1,1	1,1	1,3	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3	1,6	1,8	1,8	1,7	1,5	1,1	0,9	0,9
IT	44,7	45,1	44,4	42,7	43,4	46,7	47,6	46,4	44,2	46,3	49,6	50,1	49,3	48,7	49,3	50,1	50,2	49,8	49,5	48,1	47,2	46,8	46,8	48,7	50,0
LV	5,4	3,9	3,7	2,4	1,8	1,4	1,2	1,2	1,1	1,0	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	1,0	1,0	0,9	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6
LT	3,6	3,2	2,7	2,7	1,6	1,1	1,0	0,8	0,8	0,8	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3
LU	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4
HU	11,4	9,9	9,2	8,4	8,5	8,4	8,6	8,7	8,9	9,5	9,7	10,0	10,5	10,3	10,2	9,9	9,7	8,8	8,3	8,1	7,7	7,8	7,8	7,8	7,7
NL	11,1	15,2	15,4	15,2	14,4	16,4	14,1	13,9	14,1	14,3	14,7	14,4	14,3	13,8	14,5	15,2	15,9	15,5	15,3	15,4	15,4	16,8	17,8	17,7	16,2
AT	8,9	9,6	10,0	9,8	9,9	10,1	10,2	8,7	8,5	8,6	8,7	8,8	8,8	8,7	8,3	8,7	8,9	9,2	10,4	10,2	10,3	10,4	10,9	12,3	12,0
PL	50,4	40,1	32,6	30,9	27,6	26,6	19,8	19,9	20,5	21,5	24,1	22,5	20,7	19,6	18,4	17,9	18,2	19,5	19,8	18,1	17,5	17,6	17,7	16,7	15,9
PT	5,7	5,7	5,7	5,4	5,1	4,8	4,5	4,6	4,6	4,3	4,0	4,0	3,9	3,8	3,8	3,8	3,8	3,9	4,0	4,2	4,2	4,1	4,2	3,8	3,9
RO	30,6	25,4	24,3	19,4	18,3	18,9	18,4	15,8	13,4	12,3	11,6	11,0	8,5	8,5	8,6	8,0	8,1	7,5	7,0	6,1	5,4	5,1	4,6	4,4	5,0
SI	1,4	0,8	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6	0,7	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6
SK	6,4	6,0	5,5	4,6	4,5	4,2	3,8	3,1	3,1	3,0	2,9	2,8	2,7	2,3	2,2	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	2,4	2,5	2,5	2,6
FI	3,3	3,2	3,1	3,0	3,0	3,2	3,3	3,4	3,4	3,4	3,4	3,3	3,3	3,3	3,4	3,5	3,5	3,8	4,1	3,9	4,0	3,9	4,0	4,1	3,9
SE	6,6	6,0	6,0	6,4	6,5	6,8	7,0	7,0	7,2	7,7	8,2	8,7	8,9	8,8	8,6	8,9	9,6	10,3	11,1	11,3	11,2	11,4	11,8	11,9	12,1
UK	33,4	32,7	31,9	30,6	28,9	30,3	32,4	34,9	36,5	38,7	38,4	39,4	39,9	41,2	43,5	44,6	47,3	50,5	53,0	52,8	55,8	58,6	61,0	62,0	64,7

Źródło: Statistical pocketbook 2016, [www.ec.europa.eu/transport](http://www.ec.europa.eu/transport) [dostęp 31.01.2017].

dostępne społeczeństwom i nabrały masowego charakteru, skróciły odległości czasowe pomiędzy dużymi aglomeracjami miejskimi, dlatego zupełnie normalnym zjawiskiem stały się codzienne dojazdy do pracy pociągami dużych prędkości. W 2014 r. linie kolejowe dużych prędkości (KDP) eksploatowało osiem krajów Unii Europejskiej, podczas gdy w latach 80. i na początku lat 90. ubiegłego stulecia tego rodzaju linie eksploatowano tylko we Włoszech i we Francji. Niemcy dołączyły do tej grupy w 1990 r., a wkrótce po nich, w 1992 r., Hiszpania. Ten ostatni kraj już w 2007 r. wyprzedził Niemcy pod względem długości eksploatowanych linii dużych prędkości, a w 2010 r. Francję i obecnie jest liderem w Unii Europejskiej – w 2014 r. Hiszpania eksploatowała ponad 2,5 tys. km linii KDP, Francja ponad 2,0 tys. km, Niemcy ok. 1,5 tys. km, a Włochy nieco ponad 0,9 tys. km. W 2000 r. do grupy krajów eksploatujących linie dużych prędkości dołączyła Belgia, w 2003 r. – Wielka Brytania, w 2009 r. – Holandia, a w 2013 r. – Austria. Całkowita długość linii dużych prędkości<sup>1</sup> eksploatowanych w krajach Unii Europejskiej w 2014 r. wynosiła 7316 km.

Dzięki rozwijanej w Unii Europejskiej sieci linii KDP dynamiczne rosną przewozy pasażerskie pociągami dużych prędkości. Dane dotyczące rozwoju ilościowego tych przewozów w latach 1990–2014, a także względnego udziału tego rodzaju przewozów w całym rynku przewozów pasażerskich koleją w latach 2000–2014 zawarto w tabeli 4 i 5. Tabele obejmują przewozy pociągami dużych prędkości w 12 krajach, również w Czechach, Portugalii, Słowenii, Finlandii i Szwecji, mimo że nie zgłaszały one do urzędowych statystyk eksploatacji linii KDP, to zgłaszały do statystyk przewozy pasażerskie pociągami dużych prędkości. Nie ma w tym sprzeczności, ponieważ w tych krajach eksploatowany jest tabor kolejowy dużych prędkości klasy 2 na liniach niespełniających parametrów pozwalających na zakwalifikowanie do sieci dużych prędkości<sup>2</sup>. Udział wymienionych pięciu krajów w europejskim subryнку przewozów pociągami dużych prędkości nie jest jednak wysoki, w 2014 r. wykonano tam łączną pracę przewozową na poziomie 4,7 mld pkm, czyli 4,2% całości przewozów tego rodzaju pociągami w Unii Europejskiej. Jak można zaobserwować na podstawie danych zawartych w tabeli 4, w Unii Europejskiej największe przewozy pociągami dużych prędkości realizuje się we Francji.

Już w 1990 r. przewozy te osiągnęły poziom ok. 15 mld pkm i były niewspółmiernie wysokie w porównaniu z Włochami. W latach 1990–2014 przewozy pociągami dużych prędkości zwiększyły się we Francji 3,4 razy, osiągając poziom 50,7 mld pkm. Był to poziom ponad dwukrotnie wyższy od przewozów pociągami dużych prędkości w 2014 r. w Niemczech i prawie czterokrotnie wyższy od analogicznych przewozów w Hiszpanii i we Włoszech.

<sup>1</sup> Dane statystyczne za: Statistical pocketbook 2016, [www.ec.europa.eu/transport](http://www.ec.europa.eu/transport) [dostęp 31.01.2017].

<sup>2</sup> Z prędkością maksymalną w przedziale od 190 km/h do 250 km/h.

Tabela 4. Przewozy pociągami dużych prędkości w krajach Unii Europejskiej w latach 1990–2014 (mld pkm)

Lata	Belgia BE	Republika Czeska CZ	Niemcy DE	Hiszpania ES	Francja FR	Włochy IT	Holandia NL	Portugalia PT	Słowenia SI	Finlandia FI	Szwecja SE	Wielka Brytania UK	EU-28	Dynami- ka (%), rok poprzed- ni = 100
1990	-	-	-	-	14,92	0,30	-	-	-	-	0,01	-	15,23	100,0
1991	-	-	2,00	-	17,87	0,40	-	-	-	-	0,09	-	20,36	133,7
1992	-	-	5,20	0,40	18,96	0,40	-	-	-	-	0,15	-	25,11	123,3
1993	-	-	7,00	0,90	18,93	0,50	-	-	-	-	0,27	-	27,60	109,9
1994	-	-	8,20	0,90	20,51	0,80	-	-	-	-	0,31	-	30,72	111,3
1995	-	-	8,70	1,29	21,43	1,10	-	-	-	-	0,42	-	32,94	107,2
1996	0,32	-	8,85	1,10	24,79	1,30	0,03	-	-	0,02	1,10	-	37,52	113,9
1997	0,56	-	10,07	1,30	27,58	2,40	0,07	-	-	0,05	1,33	-	43,36	115,6
1998	0,79	-	10,16	1,52	29,98	3,64	0,09	-	-	0,06	1,61	-	47,83	110,3
1999	0,80	-	11,59	1,67	32,36	4,46	0,10	-	-	0,05	1,81	-	52,86	110,5
2000	0,87	-	13,93	1,94	34,75	5,09	0,11	-	-	0,07	2,05	-	58,80	111,2
2001	0,89	-	15,52	2,08	37,40	6,76	0,19	-	-	0,06	2,23	-	65,13	110,8
2002	0,91	-	15,26	2,18	39,86	7,08	0,20	-	-	0,14	2,39	-	68,01	104,4
2003	0,88	-	17,46	2,03	39,60	7,43	0,66	-	-	0,20	2,40	-	70,66	103,9
2004	0,94	0,00	19,60	2,09	41,44	7,93	0,66	0,44	-	0,16	2,42	0,44	76,11	107,7
2005	0,98	0,01	20,85	2,32	43,13	8,55	0,69	0,49	-	0,31	2,33	0,45	80,11	105,3
2006	1,00	0,15	21,64	2,70	44,85	8,91	0,73	0,51	-	0,44	2,49	0,90	84,32	105,2
2007	1,02	0,33	21,92	2,59	47,97	8,82	0,80	0,51	-	0,58	2,78	1,39	88,70	105,2
2008	1,08	0,25	23,33	5,48	52,56	8,88	0,87	0,53	0,01	0,62	2,99	0,99	97,60	110,0
2009	1,06	0,24	22,56	11,51	51,86	10,75	0,92	0,53	0,02	0,60	3,05	1,01	104,10	106,7
2010	1,06	0,27	23,90	11,72	51,89	11,61	0,29*	0,52	0,02	0,65	2,94	1,01	105,87	101,7

Tabela 4. cd.

Lata	Belgia BE	Republika Czeska CZ	Niemcy DE	Hiszpania ES	Francja FR	Włochy IT	Holandia NL	Portugalia PT	Słowenia SI	Finlandia FI	Szwecja SE	Wielka Brytania UK	EU-28	Dynami- ka (%), rok poprzed- ni = 100
2011	0,91	0,29	23,31	11,23	52,04	12,28	0,31 <sup>a</sup>	0,47	0,01	0,71	2,83	4,36 <sup>b</sup>	108,73	102,7
2012	0,91	0,27	24,75	11,18	51,09	12,79	0,32 <sup>a</sup>	0,46	0,01	0,71	2,95	4,36 <sup>b</sup>	109,80	101,0
2013	0,91	0,25	25,18	12,74	50,79	12,79	0,36 <sup>a</sup>	0,47	0,01	0,76	3,06	4,36 <sup>b</sup>	111,67	101,7
2014	0,91	0,25	24,32	12,79	50,66	12,79	0,24 <sup>a</sup>	0,54	0,01	0,65	3,23	4,36 <sup>b</sup>	110,74	99,2

<sup>a</sup> przerwany szereg czasowy danych statystycznych z Holandii wynika ze zmiany sposobu wykazywania statystyk przewozów pociągami dużych prędkości

<sup>b</sup> przerwany szereg czasowy danych statystycznych z Wielkiej Brytanii wynika ze zmiany sposobu wykazywania statystyk przewozów pociągami dużych prędkości

Źródło: Statistical pocketbook 2016, [www.ec.europa.eu/transport](http://www.ec.europa.eu/transport) [dostęp 31.01.2017].

Tabela 5. Udział przewozów pociągami dużych prędkości w krajach Unii Europejskiej w przewozach pasażerów koleją ogółem, według liczby pasażerokilometrów w latach 2000–2014 (%)

Lata	Belgia BE	Republika Czeska CZ	Niemcy DE	Hiszpania ES	Francja FR	Włochy IT	Holandia NL	Portugalia PT	Słowenia SI	Finlandia FI	Szwecja SE	Wielka Brytania UK	EU-28
2000	11,2	-	18,5	9,6	49,7	10,3	0,8	-	-	2,1	24,8	-	15,9
2001	11,1	-	20,5	10,0	52,3	13,5	1,3	-	-	1,8	25,5	-	17,5
2002	11,0	-	21,5	10,3	54,2	14,4	1,4	-	-	4,1	26,9	-	18,6
2003	10,6	-	24,5	9,6	55,2	15,3	4,8	-	-	6,0	27,2	-	19,5
2004	10,8	0,0	27,0	10,2	55,8	16,1	4,5	11,8	-	4,8	28,0	1,0	20,7
2005	10,7	0,1	27,8	10,7	56,6	16,9	4,5	12,9	-	8,9	26,1	1,0	21,2
2006	10,4	2,1	27,8	12,2	56,4	17,5	4,6	13,1	-	12,4	25,9	1,9	21,6
2007	10,2	4,8	27,7	11,9	58,8	17,7	4,9	12,7	-	15,4	27,0	2,8	22,4
2008	10,4	3,7	28,8	22,9	60,7	17,9	5,3	12,5	1,7	15,4	27,0	1,9	23,8
2009	10,2	3,6	27,4	49,7	60,3	22,3	5,6	12,7	1,9	15,6	27,0	1,9	25,7
2010	10,0	4,1	28,8	52,3	60,4	24,5	1,9	12,6	1,9	16,4	26,3	1,8	26,1
2011	8,7	4,2	27,4	49,3	58,5	26,2	1,8	11,2	1,7	18,3	24,8	7,4	26,2
2012	8,8	3,7	28,0	49,7	57,4	28,7	1,9	12,1	1,6	17,5	25,0	7,2	26,2
2013	8,6	3,3	28,3	53,6	58,1	26,3	2,1	12,7	1,6	18,7	25,8	7,0	26,3
2014	8,3	3,2	27,2	50,9	58,4	25,6	1,5	14,0	1,3	16,8	26,6	6,7	25,9

Źródło: Statistical pocketbook 2016, [www.ec.europa.eu/transport](http://www.ec.europa.eu/transport) [dostęp 31.01.2017].



## 2. Rynek przewozów pociągami dużych prędkości

Cały europejski subrynek przewozów pasażerskich pociągami dużych prędkości w latach 1990–2014 rozwijał się bardzo szybko. W ostatniej dekadzie XX w. praca przewozowa wykonana pociągami dużych prędkości wzrosła w całej Unii Europejskiej prawie czterokrotnie, z 15,2 mld pkm w 1990 r. do 58,8 mld pkm w 2000 r., natomiast licząc od tego roku do roku 2014 wzrosła jeszcze prawie dwukrotnie, do poziomu 110,7 mld pkm. Dowodem na sukces rynkowy oferty przewozowej pociągów dużych prędkości są dane zawarte w tabeli 5, prezentujące udziały rynkowe przewozów tego rodzaju pociągami w całym rynku przewozów pasażerskich koleją w poszczególnych krajach oraz sumarycznie w całym rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Unii Europejskiej. W 2014 r. cały unijny rynek kolejowych przewozów pasażerskich wyniósł 428,2 mld pkm<sup>3</sup>, pociągami dużych prędkości wykonano w tym roku 110,7 mld pkm, czyli ok. 26% całości pracy przewozowej. We Francji już w 2000 r. udział przewozów pociągami dużych prędkości w całym rynku przewozów pasażerów koleją ukształtował się na poziomie ok. 50%, a w następnych latach wzrósł do poziomu ok. 57–61%. Był to zatem bardzo wysoki poziom, świadczący nawet o zdominowaniu przez ofertę przewozową pociągów dużych prędkości całego rynku kolejowych przewozów pasażerskich w tym kraju. Podobny rosnący trend udziału pociągów dużych prędkości w rynku kolejowym można zaobserwować w Hiszpanii, gdzie od 2000 r. wskaźnik udziału w rynku pociągów dużych prędkości wzrósł z ok. 10% do ok. 51% w 2014 r. Na wysokim, jakkolwiek niemal dwukrotnie niższym, poziomie w porównaniu z Francją i Hiszpanią ukształtowały się do 2014 r. udziały przewozów pociągami dużych prędkości w rynku kolejowym w Niemczech i we Włoszech. W pierwszym z wymienionych krajów udział, o którym mowa, kształtował się w latach objętych analizą w granicach 27–29%, a we Włoszech w granicach 24–29%. Relatywnie wysokie udziały przewozów pociągami dużych prędkości w całym rynku kolejowych przewozów pasażerskich ukształtowały się do 2014 r. w Szwecji (ok. 27%), Finlandii (ok. 17%) i Portugalii (14%), mimo że kraje te nie dysponowały liniami kolejowym z parametrami odpowiednimi dla sieci KDP.

Drugi ważny czynnik, który potencjalnie wpływał na rosnące przewozy pasażerskie koleją w omawianej grupie krajów, to reformy sektora kolejowego prowadzone wprawdzie na kanwie ogólnego modelu określonego w dyrektywie 91/440/EWG, a później w dyrektywach tzw. pierwszego pakietu kolejowego z 2001 r., ale według różnych koncepcji szczegółowych. Inaczej więc wyglądała reforma sektora kolejowego w Wielkiej Brytanii (utworzenie spółki Railtrack i wprowadzenie jej akcji na giełdę, system franczyzowy w przewozach pasażerskich, kompanie taborowe), a inaczej w Niemczech (utworzenie koncernu DB

<sup>3</sup> Statistical pocketbook 2016...

Deutsche Bahn, spółek DB Netz, DB Regio, DB Nahverkehr i innych) oraz w Szwecji (utworzenie Bahnverket, przekształcenie pozostałej części Statens Järnvägar, SJ w holding spółek). Wspólnym mianownikiem reform sektora kolejowego w tej grupie krajów były korzystne zmiany systemu finansowania kolejowych przewozów pasażerskich idące w kierunku decentralizacji i przesuwania odpowiedzialności za organizowanie i finansowanie tych przewozów przez regiony.

Trzecim istotnym czynnikiem wpływającym na wzrost kolejowych przewozów pasażerskich była wyraźnie akcentowana przez wymienione wyżej kraje „pro-kolejowa” polityka transportowa w przewozach pasażerskich, co wyrażało się m.in. w wysokich kwotach wsparcia finansowego udzielanego przez władze publiczne przedsiębiorstwom kolejowym w ramach umów o świadczenie usług publicznych, a także wysokimi wolumenami inwestycji infrastrukturalnych i taborowych (modernizacje linii kolejowych, dworców pasażerskich, budowa parkingów, zakupy nowoczesnych pociągów zespoleonych). Wysokiej jakości oferta przewozowa zaczęła przyciągać pasażerów w przewozach aglomeracyjnych i regionalnych, zwłaszcza w przejazdach do pracy i do szkół. W dużej mierze oferta ta była odpowiedzią władz publicznych w wymienionych krajach na problemy związane z trudnościami z dojazdem samochodami prywatnymi do centrów miast i poruszania się w tym rejonie oraz na rosnące trudności z parkowaniem samochodów osobowych w miastach.

Na podstawie danych statystycznych zawartych w tabeli 3 można zidentyfikować dużą grupę krajów, w których w latach 1990–2014 znacząco spadały wolumeny przewozów pasażerów transportem kolejowym. Z krajów „starej” piątnastki były to Portugalia i Grecja, charakteryzujące się jednak względnie małymi rynkami pasażerskimi, a także kraje Europy Środkowo-Wschodniej, czyli Polska, Rumunia, Republika Czeska, Węgry, Słowacja, Bułgaria, Litwa, Łotwa, Estonia oraz dwa kraje bałkańskie – Słowenia i Chorwacja. Jest wiele przyczyn, które wpłynęły na radykalne spadki przewozów pasażerów koleją w wymienionych krajach. Można wskazać przede wszystkim na nienaturalnie wysoki udział kolei w rynku przewozów pasażerskich w tej grupie krajów w punkcie wyjściowym analizy, a więc w 1990 r. Był to czas upadku tzw. gospodarki planowej w krajach Europy Środkowo-Wschodniej. Po drugiej wojnie światowej systemy transportowe w tych krajach rozwijały się całkowicie odmiennie niż w krajach ówczesnej EWG. Samochody prywatne były w tych krajach traktowane jako dobra luksusowe, niedostępne wszystkim warstwom społecznym. Ograniczano też inwestycje w infrastrukturę transportową, zwłaszcza w drogi ekspresowe, autostrady i układy komunikacyjne w aglomeracjach miejskich. W takich warunkach istniejący popyt na przewozy pasażerskie kierowano, również administracyjnie, ku kolei. Po 1990 r. rozpoczęto w tej grupie krajów reformy rynkowe, których fundamentem była zarówno wola społeczna i polityczna, jak i umowy stowarzyszeniowe z Unią Europejską, wyznaczające kilkunastoletni horyzont

uzyskania statusu pełnego członkostwa. Niezbędne reformy rynkowe skutkowały koniecznością przeprowadzenia restrukturyzacji przemysłu, likwidacji wielu zbędnych i przestarzałych zakładów, w rezultacie tych procesów pojawiło się wysokie bezrobocie. Ta sytuacja prowadziła do znacznego ograniczenia popytu na przewozy pasażerskie koleją. Jednocześnie wszystkie warstwy społeczne uzyskały szerszy dostęp do samochodów prywatnych, początkowo używanych, masowo sprowadzanych z Europy Zachodniej. Po 1990 r. samochód prywatny przestał być dobrem luksusowym i społeczeństwa w tym rejonie Europy bardzo szybko „przesiadły” się do swoich samochodów, podobnie jak kilka dziesięcioleci wcześniej uczyniły to społeczeństwa Europy Zachodniej. To zjawisko pogłębiło regres przewozów pasażerskich koleją. Dodać można, że kraje Europy Środkowo-Wschodniej do 2014 r. niemalże w ogóle nie dysponowały alternatywą dla przejazdów samochodami prywatnymi w postaci oferty przewozowej pociągami dużej prędkości<sup>4</sup> i wobec tego mogły zaoferować społeczeństwu jedynie klasyczne przewozy kolejowe z relatywnie niskimi standardami jakościowymi (w dużej części zdekapitalizowana infrastruktura kolejowa wydłużająca oferowane czasy jazdy i przestarzały tabor). Tego rodzaju oferta nie mogła skłonić ludzi do masowej rezygnacji z dopiero co nabytych samochodów prywatnych i przesiadania się na kolej.

W tej grupie krajów pierwsze większe transportowe inwestycje infrastrukturalne, które mogły być realizowane po wstępnej fazie reform rynkowych, były kierowane przede wszystkim na drogi, w tym drogi ekspresowe i autostrady, gdyż takie były wówczas priorytety społeczne i polityczne. Powodowało to kolejną fazę regresu przewozów pasażerskich koleją, ponieważ ludzie tym bardziej skłaniali się ku korzystaniu z własnych samochodów. Jak wynika z omawianych danych statystycznych, do 2014 r. regres kolejowych przewozów pasażerskich w krajach Europy Środkowo-Wschodniej nie został zatrzymany. Następne lata pokażą, czy tendencja ta będzie utrzymywała się nadal, jakkolwiek istnieją już przesłanki jej zahamowania, w takich np. krajach, jak: Polska, Czechy, Słowacja, gdzie w ostatnich latach przeprowadzono istotne modernizacje infrastruktury kolejowej oraz zrealizowano liczne inwestycje związane z zakupem nowoczesnego taboru.

## Podsumowanie

Sumaryczne dane dotyczące rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Unii Europejskiej w latach 1990–2014 według grup krajów, zawarte w tabeli 6, potwierdzają wcześniejsze obserwacje. W latach 1990–1994 cały rynek zmniejsz-

<sup>4</sup> Wyjątkiem były Czechy, gdzie od 2005 r. eksploatowane są pociągi dużej prędkości typu Pendolino z wychylnym pudłem. Do grupy krajów eksploatujących tego rodzaju pociągi dołączyła w grudniu 2014 r. Polska.

szył się z poziomu 404,1 mld pkm w 1990 r. do 343,3 mld pkm w 1994 r., czyli o 15,0%, a następnie od 1995 r. powoli wzrastał aż do 2008 r. – w tym okresie cały rynek wzrósł z poziomu 350,3 mld pkm w 1995 r. do 410,7 mld pkm w 2008 r., czyli o 17,2%. W 2009 r., ze względu na zjawiska kryzysowe, cały rynek EU-26 zmniejszył się do poziomu 403,7 mld pkm, w przybliżeniu równemu poziomowi z 1990 r., a w następnych latach wszedł w powolny trend wzrostowy, osiągając w 2014 r. poziom 482,2 mld pkm. Jednakże w grupie krajów EU-15<sup>5</sup> w latach 1990–2014 prawie cały czas utrzymywał się trend wzrostowy rynku kolejowych przewozów pasażerskich, z wyjątkiem niewielkich zmian w latach 2002–2003.

Tabela 6. Kolejowe przewozy pasażerskie w krajach Unii Europejskiej w latach 1990–2013, według grup krajów (mld pkm)

Lata	EU-26 <sup>a</sup>	EU-15	EU-11 <sup>a</sup>
1990	404,1	268,9	135,2
1991	386,8	277,3	109,4
1992	375,5	278,5	97,1
1993	350,2	265,1	85,1
1994	343,3	265,1	78,2
1995	350,3	274,8	75,5
1996	350,2	282,3	67,9
1997	351,8	286,6	65,2
1998	351,7	290,2	61,5
1999	359,6	299,0	60,6
2000	371,5	308,9	62,6
2001	373,6	313,7	59,9
2002	366,1	311,1	55,0
2003	362,4	309,4	53,1
2004	368,8	317,0	51,8
2005	377,4	327,1	50,3
2006	389,3	338,2	51,1
2007	395,6	344,6	51,0
2008	410,7	360,3	50,4
2009	403,7	356,7	47,0
2010	405,3	360,1	45,2
2011	414,5	369,5	45,1
2012	419,6	375,1	44,5
2013	424,2	380,7	43,5
2014	482,2	385,0	43,2

<sup>a</sup> bez Cypru i Malty, które nie posiadają sieci kolejowej

Źródło: Statistical pocketbook 2016, [www.ec.europa.eu/transport](http://www.ec.europa.eu/transport) [dostęp 31.01.2017].

<sup>5</sup> Kraje tzw. starej piętnastki.

Rynek ten wzrósł z poziomu 268,9 mld pkm w 1990 r. do 385,0 mld pkm w 2014 r., czyli o 43,2%. Natomiast analogiczny rynek w krajach UE-11<sup>6</sup> zmalał z poziomu 135,2 mld pkm w 1990 r. do 43,2 mld pkm w 2014 r., czyli o 68%. W wyniku tego procesu względny udział krajów UE-11 w unijnym rynku przewozów pasażerskich koleją obniżył się z 33,5% w 1990 r. do ok. 9% w 2014 r.

### Literatura

Statistical pocketbook 2016, [www.ec.europa.eu/transport](http://www.ec.europa.eu/transport)

### THE MAJOR FACTORS SHAPING THE DEMAND FOR PASSENGERS RAIL TRANSPORT IN THE COUNTRIES OF THE EUROPEAN UNION

**Summary:** The paper discusses some of the main factors which are shaping the passenger rail transport demand, distinguishing the “old” countries and the new members of the European Union. In the EU-15 group, the demand for passenger rail transport has been steadily increasing due to the attractive offer of high-speed rail, rail sector reforms and the relatively high level of funding by the public authorities for the investment of infrastructure and rolling stock. In the Central and Eastern European countries in 2004, there was a downward trend in passenger rail transport between 1990 and 2014, largely due to socio-economic transition factors after 1990, as well as catching up with the development in Western Europe.

---

<sup>6</sup> Kraje Europy Środkowo-Wschodniej, które uzyskały członkostwo w Unii Europejskiej w 2004 r., oraz Chorwacja od 2013 r. Statystyki dotyczące sektora kolejowego nie obejmują Cypru i Malty ze względu na brak sieci kolejowej w tych krajach.