

Czy PKP wyjadą z pandemicznego dołka?

9 września 2020

Nasze koleje zaczynają nadrabiać straty spowodowane koronawirusem, ale nieprędko uda się wrócić do wielkości przewozów osób i towarów sprzed stanu epidemii.



Liczba pasażerów polskich kolei w lipcu tego roku wyniosła blisko 19 milionów. To o ponad 9 mln mniej niż w tym samym miesiącu 2019 r. (wynik o 32 proc. niższy). Jednak z miesiąca na miesiąc widoczny jest powrót podróżnych na PKP. W maju liczba pasażerów spadła aż o 66 proc. a w czerwcu o 47 proc. licząc rok do roku. W lipcu nastąpił wzrost liczby pasażerów o ponad 4,4 mln osób w stosunku do czerwca 2020 r.

Zauważyć też można wzrost zainteresowania pasażerów podróżami dalekobieżnymi. Największy przewoźnik dalekobieżny PKP Intercity zwiększył liczbę uruchamianych pociągów na czas trwania wakacji, co przyczyniło się też do większej liczby podróżnych.

„Wyniki lipca 2020 r. wskazują, że kolej w dalszym ciągu pomagała w realizacji wakacyjnych planów i pozwalała na

dotarcie do miejsca wypoczynku. Dostępna większa liczba pociągów to także jeden ze środków zapewniających wyższy poziom zabezpieczenia przed pandemią” – komentuje dane przewozowe Ignacy Góra, prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Kolej cały czas ma jednak co odrabiać, bo po siedmiu miesiącach 2020 r. liczba pasażerów wyniosła 123 miliony osób, a praca przewozowa 7,4 mld tzw. pasażerokilometrów. Wartości te są odpowiednio niższe o 35,2 proc i 41,1 proc. od tego samego okresu rok wcześniej.

Pandemia i ciągłe remonty linii kolejowych zakłóciły wyraźny wzrost popularności kolei wśród mieszkańców naszego kraju, obserwowany w ostatnich latach. Warto zauważyć, że w okresie styczeń – lipiec 2018 r. PKP przewiozły 177 mln osób, a w ubiegłym już 190 mln. Najwięksi przewoźnicy to Polregio (dawne Przewozy Regionalne) – 26,9 proc całej liczby pasażerów, oraz Koleje Mazowieckie – 19,5 proc. Statystyczny polski pasażer wybierał się w podróż kolejową o długości średnio 72 km. To o sześć kilometrów mniej niż w ubiegłym roku i o 10 w porównaniu z 2018 r.

Ubiegły rok był zdecydowanie dobry dla PKP, bo wzrosła nie tylko liczba pasażerów, ale i długość czynnych, eksploatowanych linii kolejowych – o 155 km, osiągając 19 503 km. Najwięcej odcinków pozwala jeździć z prędkościami między zaledwie 80 a 120 km/h. Problemem PKP pozostaje bowiem to, że w 2019 r., drugi rok z rzędu, odnotowano wzrost udziału infrastruktury kolejowej zakwalifikowanej do grupy o niezadowalającym oraz złym stanie technicznym.

Nasze państwowe spółki kolejowe chwalą się osiągnięciami włoskich składów Pendolino, ale rzeczywistość jest taka, że prędkości powyżej 160 km/h można w Polsce rozwijać dokładnie na 0,96 proc. długości linii kolejowych w naszym kraju. I żeby było ciekawiej, ów żałośnie mały odsetek się zmniejsza, bo jak podaje Urząd Transportu Kolejowego, w 2018 r. wynosił jeszcze 0,99 proc. linii kolejowych.

Z drugiej strony, w Polsce nadal duży udział mają tory o najniższych parametrach dopuszczalnych prędkości. W 2019 r. szlaki z prędkością maksymalną tylko do 60 km/h i w przedziale od 60 do 80 km/h stanowiły łącznie ponad 38 proc. wszystkich linii kolejowych.

Wśród najważniejszych problemów polskich kolei UTK wymienił wspomniany już, niezadowalający stan infrastruktury kolejowej (stałe lub tymczasowe ograniczenia prędkości, ograniczenia nacisku na oś, uszkodzenia podtorza, które trwale uniemożliwiają realizację przewozów z wysoką prędkością); a także stosowanie przestarzałych urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz funkcjonowanie jednotorowych linii kolejowych, utrudniających wyprzedzanie lub mijanie pociągów. Nie jest tu natomiast wymieniony duży odsetek niezelektryfikowanych linii, co także ogranicza możliwości rozwojowe PKP.

Innym kłopotem naszych kolei (a raczej jej pasażerów) pozostaje pogarszająca się punktualność. W kwietniu tego roku tylko 2 proc. pociągów pasażerskich miało opóźnienia przekraczające 5 minut. W czerwcu – już 5,44 proc.

Nie po raz pierwszy najmniej punktualnym przewoźnikiem pasażerskim okazały się PKP Intercity. W kwietniu 2020 r. jeszcze 95,8 proc. pociągów tego przewoźnika jeździło dosyć punktualnie, mieszcząc się w granicach pięciominutowych opóźnień. W czerwcu tak dobre wyniki osiągało jedynie 86,6 proc. pociągów PKP Intercity. Liderem punktualności jest zaś Szybka Kolej Miejska w Trójmieście – choć ma ona nieco ułatwione zadanie ze względu na nieskomplikowany przebieg linii.

Pandemia koronawirusa wpłynęła niekorzystnie na przewozy towarowe w mniejszym stopniu niż na pasażerskie. W lipcu 2020 r. pociągi towarowe przewiozły 18,5 mln ton różnych ładunków – tylko o 1,9 mln ton (9,2 proc.) mniej niż przed rokiem. Skala regresu jest więc ponad trzykrotnie mniejsza, niż w przypadku pociągów pasażerskich.

W ciągu pierwszych siedmiu miesięcy bieżącego roku koleje przewiozły 123,7 mln ton towarów. To o 10,7 proc. mniej niż w tym samym okresie 2019 r. Średnia odległość przewozów towarowych od stycznia do lipca 2020 wyniosła 233 km i była o 6 km niższa w porównaniu z tym samym okresem roku ubiegłego. Jak widać, występuje tu zdumiewająca zbieżność z wielkością przewozów pasażerskich – tylko, że w pierwszym przypadku chodzi o 123 miliony ton towarów, a w drugim o 123 miliony osób.

Inne tendencje nie są już tak zbliżone, bo przewozy towarowe w Polsce zmniejszają się regularnie od paru lat, bez udziału koronawirusa. W ciągu pierwszych siedmiu miesięcy ubiegłego roku wyniosły 138,6 mln ton, a w tym samym okresie 2018 r. – ponad 145 mln ton. A przecież w dwóch poprzednich latach nasza gospodarka rozwijała się dość pręźnie i było co wozić. Przewozy transportem drogowym są jednak zwykle dogodniejsze dla partnerów gospodarczych, niż korzystanie z usług kolei.

„Pandemia koronawirusa nie miała aż tak negatywnego wpływ na transport towarów jak na przewóz osób. Istnieje jednak ryzyko, że wartości przewozów towarowych w 2020 r. będą jednymi z niższych w ciągu ostatnich dziesięciu lat. Negatywny trend może odwrócić rozwój segmentu przewozów intermodalnych (chodzi tu głównie o łączony, szynowo-drogowy transport kontenerów) i poszukiwanie nowych rynków przez przewoźników” – mówi prezes UTK Ignacy Góra.

Pandemia w naszym kraju niestety wciąż jeszcze się nie kończy – co oznacza, że polskim kolejom będzie trudno wrócić szybko na tory rozwoju.

Autorstwo: Andrzej Leszyk

Zdjęcie: Maurycy Hawranek

Źródło: [Trybuna.info](https://trybuna.info)