

INSTYTUT NAUK EKONOMICZNYCH  
POLSKA AKADEMIA NAUK

Michał Zajfert

Efektywność  
kolejowych przewozów regionalnych  
w Polsce

Warszawa 2020

Książka powstała na podstawie wyników badań naukowych prowadzonych w Instytucie Nauk Ekonomicznych PAN

Recenzja wydawnicza:  
dr hab. Marcin Wołek

Opracowanie redakcyjne i korekta:  
Alicja Dąbrowska-Nowacka i Anna Szpilarewicz

Projekt okładki:  
Agnieszka Miłaszewicz

© Copyright by Instytut Nauk Ekonomicznych PAN, Warszawa 2020

Instytut Nauk Ekonomicznych PAN  
00-330 Warszawa, ul. Nowy Świat 72  
www.inepan.pl, e-mail: inepan@inepan.pl

ISBN 978-83-61597-66-7



Realizacja wydawnicza:  
Dom Wydawniczy ELIPSA  
ul. Inflancka 15/198, 00-189 Warszawa  
tel 22 635 03 01, 22 635 17 85  
e-mail: elipsa@elipsa.pl, www.elipsa.pl

# Spis treści

Wstęp.....	7
Rozdział 1. Problematyka dostępności transportowej w literaturze .....	9
Rozdział 2. Ekonomiczne uwarunkowania transportu kolejowego.....	19
2.1. Koszty zewnętrzne transportu .....	19
2.2. Przewozy regionalne jako dobro społecznie pożądane .....	21
2.3. Dofinansowanie przewozów regionalnych .....	24
Rozdział 3. Uwarunkowania formalnoprawne funkcjonowania regionalnego transportu kolejowego w Polsce.....	27
3.1. Legislacja UE w odniesieniu do kolejowego transportu regionalnego ..	27
3.2. Przewozy pasażerskie o charakterze służby publicznej (PSO) w Polsce ..	40
Rozdział 4. Kształtowanie się rynku regionalnych przewozów kolejowych w Polsce.....	43
4.1. Przewozy Regionalne w Grupie PKP .....	43
4.2. Usamorządowanie spółki Przewozy Regionalne.....	45
4.3. Proces kształtowania się przewoźników samorządowych .....	47
4.4. Wybór niezależnego przewoźnika kolejowego – przypadek Arriva .....	52
4.5. Tabor kolejowy .....	53
4.6. Model organizacji kolejowych przewozów regionalnych w Polsce .....	56
Rozdział 5. Użyteczność kolejowych przewozów regionalnych w Polsce .....	59
5.1. Czynniki jakościowe wpływające na popularność kolejowych przewozów regionalnych .....	68
5.2. Województwo dolnośląskie .....	75
5.3. Województwo kujawsko-pomorskie .....	77
5.4. Województwo lubelskie .....	79
5.5. Województwo lubuskie.....	81
5.6. Województwo łódzkie.....	82
5.7. Województwo małopolskie.....	85

---

5.8. Województwo mazowieckie .....	87
5.9. Województwo opolskie .....	90
5.10. Województwo podkarpackie .....	92
5.11. Województwo podlaskie .....	93
5.12. Województwo pomorskie .....	94
5.13. Województwo śląskie .....	99
5.14. Województwo świętokrzyskie .....	101
5.15. Województwo warmińsko-mazurskie .....	103
5.16. Województwo wielkopolskie .....	104
5.17. Województwo zachodniopomorskie .....	106
Rozdział 6. Efektywność organizacji kolejowych przewozów regionalnych .....	109
6.1. Częstotliwość kursowania pociągów .....	109
6.2. Rekompensata udzielana przewoźnikom .....	112
6.3. Efektywność wykorzystania taboru kolejowego .....	122
Podsumowanie .....	126
Literatura .....	131
Aneks .....	142

# Wstęp

Kolejowe przewozy regionalne i aglomeracyjne są segmentem transportu kolejowego obejmującym dostarczanie dóbr społecznie pożądaných i funkcjonują w ramach transportu publicznego w aglomeracjach oraz organizowanego dla mieszkańców małych miast i wsi. Powszechnie dostępna usługa przewozowa o charakterze użyteczności publicznej (*public service obligation*, PSO) w zakresie transportu zbiorowego jest wykonywana w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze (Ustawa 2011).

Celem podjętej pracy była analiza efektywności organizacji usług kolejowych przewozów regionalnych w poszczególnych województwach w Polsce. Analiza ta objęła lata 2010–2018 i była oparta na szerokim spektrum danych empirycznych pochodzących od regulatora rynku, poszczególnych przewoźników, zarządcy infrastruktury kolejowej i organizatorów przewozów regionalnych.

Podstawową przyjętą w pracy metodyką naukową była analiza statystyczna, a skonstruowane wskaźniki analityczne, mimo pewnych opisanych uproszczeń, umożliwiły porównywanie poszczególnych województw i przewoźników kolejowych. Przyjęty w toku analizy zestaw wskaźników był ograniczony dostępem danych źródłowych, z drugiej strony w ocenie autora możliwie obiektywnie opisywał on przedstawianą problematykę. Wszelkie niedoskonałości zarówno samych wskaźników, jak i danych, na podstawie których były one konstruowane, zostały przedstawione w trakcie ich analizy. Zebrany w syntetyczny sposób szeroki zakres danych empirycznych z różnych źródeł obejmował relatywnie długi okres czasu, co umożliwiło dalsze prace analityczne. Stanowi to nowe podejście w analizie problematyki regionalnego transportu kolejowego. Przeprowadzona w pracy segmentacja województw oparta o skonstruowane czynniki pozwoliła na wyodrębnienie grup województw cechujących się różnymi ścieżkami rozwoju rynku.

Od 2001 roku organizatorem regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich są samorządy wojewódzkie. Poszczególne województwa przyjmowały różny model organizacji tych przewozów. Jednocześnie kształt

wdrażanych rozwiązań był w dużej mierze zależny od zmieniającej się polityki państwa wobec spółki *Przewozy Regionalne* powstałej w wyniku przekształceń byłych Polskich Kolei Państwowych. Wprowadzane reformy polskiej kolei były *de facto* ukierunkowane na unikanie krótkoterminowych problemów, takich jak protesty i strajki pracowników, doprowadzając często do wzrostu kosztów usług kolejowych i nie zatrzymując spadku liczby pasażerów. Jest to szczególnie widoczne w obszarze pasażerskich przewozów regionalnych realizowanych przez spółkę *Przewozy Regionalne*. Od czasu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej modernizacja infrastruktury i taboru kolejowego oraz zakupy nowego taboru współfinansowane ze środków UE obejmowały wiele segmentów rynku tej gałęzi transportu. Jednak ich ostateczna efektywność jest zasadniczo różna. Oczekiwane efekty wzrostu potoków podróżnych uzyskano w segmencie przewozów aglomeracyjnych oraz regionalnych obsługiwanych przez przewoźników alternatywnych wobec dominującej na rynku spółki *Przewozy Regionalne*. Natomiast, pomimo realizowanych inwestycji, zarówno zakres oferty przewozowej, jak i poziom usług świadczonych przez spółkę *Przewozy Regionalne* systematycznie spadają. Wydaje się, że mimo wprowadzenia kontraktowania usług publicznych o ich zakresie decyduje dostawca usług, a nie zamawiający, który częstokroć sam rezygnuje z przetargowego trybu jego wyboru na rzecz powierzenia usług. Obecna formuła organizacji kolejowych przewozów regionalnych utrudnia optymalny pod względem ekonomicznym wybór przewoźnika, umożliwiając podmiotowi dominującemu na rynku skrośne dotowanie realizowanych usług, co stanowi hipotezę badawczą podjętej pracy. Zdaje się to umożliwiać temu podmiotowi czerpanie ponadnormalnych zysków i sztuczne poprawianie swojej efektywności w tych województwach, gdzie występuje konkurencja rzeczywista bądź potencjalna.

Szczegółowa analiza ekonomiczna problematyki kolejowych przewozów regionalnych napotyka poważne problemy metodologiczne wynikające z niekompletności i niespójności publikowanych danych empirycznych. Oprócz oficjalnych sprawozdań finansowych i raportów rocznych spółek wykorzystano *Sprawozdania z realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich*, dane i opracowania regulatora rynku – Urzędu Transportu Kolejowego – oraz fragmentaryczne informacje prezentowane w różnych innych opracowaniach i notatkach prasowych. Część danych uzyskano w trybie informacji publicznej bezpośrednio w Urzędach Marszałkowskich i od zarządcy infrastruktury kolejowej – spółki *PKP Polskie Linie Kolejowe*.