

Przewozy regionalne i dalekobieżne w Polsce w czasach COVID-19

Agata POMYKAŁA¹

Streszczenie

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie zmian, które zaistniały na rynku kolejowych przewozów pasażerskich w pierwszym roku pandemii COVID-19 wywołanej SARS-CoV-2. Zwrócono szczególną uwagę na pasażerski transport kolejowy w Polsce. Przedstawiono dwa segmenty przewozów pasażerskich: regionalny – reprezentowany przez Spółkę POLREGIO działającą na terenie kraju i dalekobieżny – reprezentowany przez PKP Intercity. Analiza danych wskazuje, że niezależnie od zajmowanego segmentu, 2020 rok charakteryzował się znacznymi spadkami przewozów, które w kwietniu i maju osiągnęły najniższy poziom, a wyniki finansowe Spółki PKP Intercity uległy pogorszeniu w stosunku do lat ubiegłych, jednak udział Spółki POLREGIO w rynku pasażerskich przewozów pasażerskich zwiększył się. Na potrzeby artykułu dokonano kwerendy literatury i dostępnych źródeł oraz wykorzystano metody analizy i syntezy. Tekst publikacji wzbogacono rysunkami.

Słowa kluczowe: kolej, przewozy regionalne, przewozy dalekobieżne, COVID-19

1. Wstęp

Restrykcje związane z powstrzymaniem rozprzestrzeniania się SARS-CoV-2, w tym ograniczenia mobilności, w znaczący sposób zmieniły sposób życia i pracy zarówno w kontekście indywidualnym, jak i społecznym. Były przyczyną zmian w działalności gospodarczej wielu przedsiębiorstw, a w sektorze transportu przyniosły znaczące straty.

Pierwszy przypadek koronawirusa w Polsce wykryto 4 marca 2020 r., od 12 marca wprowadzono stan zagrożenia epidemiologicznego i zamknięto przedszkola, żłobki, szkoły i uczelnie wyższe, a od 13 marca wprowadzono pierwsze ograniczenia działalności gospodarczej, 23 marca zaś wprowadzono stan epidemii. Od rozpoznania w marcu 2020 r. pierwszego przypadku koronawirusa do końca 2020 r., liczba zarażeń w Polsce przekroczyła 1295 tysięcy, a liczba pobranych próbek 7204 tysięcy. Zgodnie z danymi Ministerstwa Zdrowia, ponad 28,5 tysiąca zarażonych pacjentów zmarło, a większość z nich cierpiała na choroby towarzyszące [1].

Pierwsze informacje dotyczące nowego koronawirusa odkrytego w Chinach (*novel coronavirus disease 2019*) pojawiły się w grudniu 2019 r. Jego wysoka

zaraźliwość i szybki rozwój choroby w krajach azjatyckich sprawił, że Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) 30 stycznia 2020 r. ogłosiła stan zagrożenia epidemią [3], a 12 marca 2020 r. stan pandemii COVID-19 [4].

W odpowiedzi na tę informację rządy poszczególnych krajów podejmowały decyzje administracyjne, które zatrzymały ruch międzynarodowy i bardzo ograniczyły ruch wewnętrzny. W ciągu kilku dni paraliż transportowy wywołany działaniami rządów poszczególnych krajów ogarnął całą Europę. Pierwszym europejskim krajem, który wprowadził częściowe ograniczenia w przemieszczaniu się ludności i restrykcje w prowadzeniu działalności były Włochy, które w lutym 2020 r. walczyły z COVID-19 w północnych regionach [5]. Wkrótce po Włoszech inne kraje wydały podobne decyzje ograniczające mobilność na obszarze kraju celem zapobieżenia rozprzestrzeniania się patogenu².

SARS-CoV-2 jest patogenem pochodzenia zwierzęcego, będącym przyczyną choroby oficjalnie zwanej COVID-19 [7]. Jest jednym z wielu koronawirusów zidentyfikowanych w ciągu ostatnich lat – od czasu wybuchu prawie 20 lat temu ciężkiego ostrego zespołu oddechowego (ang. *Severe Acute Respiratory*

¹ Mgr inż., starszy Specjalista, Instytut Kolejnictwa, Dział Koordynacji Projektów i Współpracy Międzynarodowej; e-mail: apomykala@ikolej.pl.

² Kalendarium ograniczeń i restrykcji z powodu COVID: 09.03.2020 – Włochy, Finlandia, 11.03.2020 – Estonia, 12.03.2020 – Dania, 13.03.2020 – Bułgaria, 14.03.2020 – Polska, Hiszpania, 15.03.2020 – Niderlandy, 16.03.2020 – Austria, Czechy, Litwa, 17.03.2020 – Francja, 18.03.2020 – Belgia, Chorwacja, 19.03.2020 – Portugalia, 22.03.2020 – Niemcy, 23.03.2020 – Grecja, 24.03.2020 – Cypr, 25.03.2020 – Rumunia, 28.03.2020 – Węgry.

Syndrom, SARS). Jest to siódmy koronawirus, o którym wiadomo, że zaraża i rozwija się u ludzi: SARS-CoV, MERS-CoV oraz SARS-CoV-2 mogą powodować ciężki przebieg choroby, natomiast koronawirusy: KU1, NL63, OC43 i 229E powodują chorobę o łagodnym przebiegu [7, 8]. Patogen SARS-CoV-2 jest przyczyną cierpienia i śmierci porównywalnych ze skutkami pandemii z ubiegłych wieków, wojen oraz Wielkiego kryzysu gospodarczego lat 1929–1933 [11, 12].

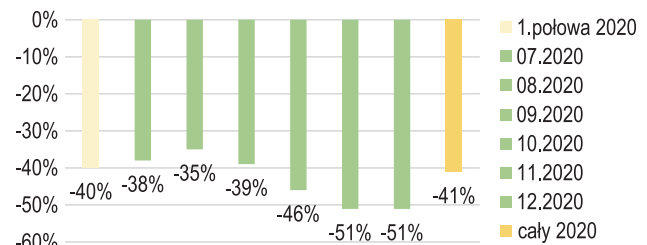
Wpływ COVID-19 na gospodarkę był przedmiotem badań wielu podmiotów oraz instytucji [13]. Od początku 2020 r., organizacje reprezentujące poszczególne gałęzie w sektorze transportu, podejmowały działania celem przybliżenia i rozpowszechniania posiadanych informacji i uzyskanych wyników badań [14, 15]. Powstały także zespoły robocze i platformy wymiany doświadczeń w celu ograniczenia rozpowszechniania się wirusa. W zakresie zagadnień związanych z transportem kolejowym zarówno organizacje unijne (ERA), jak i pozarządowe (UIC) podejmowały wysiłek dla wsparcia działalności przedsiębiorstw w tym trudnym okresie dostosowania działalności do warunków zmienionych wybuchem pandemii [16–18].

2. Transport kolejowy w Unii Europejskiej

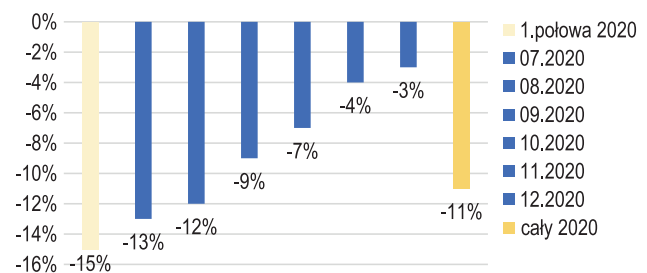
Rozwój COVID-19 na początku 2020 r. zaskoczył wszystkie kraje i wstrząsnął gospodarką na całym świecie. Obawy przed zarażeniem i ograniczenia związane z przemieszczaniem się były przyczyną zahamowania transportu zbiorowego. W początku 2020 r. ruch międzynarodowy został wstrzymany niemalże we wszystkich krajach, krajowy zaś został znacząco ograniczony, aż do 80% [19]. Kryzys w większym stopniu wpłynął na ruch pasażerski, także w pierwszym okresie restrykcji transport towarowy został poważnie ograniczony. Utrata przychodów w pierwszej połowie 2020 r. w kolejowych przewozach pasażerskich wyniosła 40% w stosunku do roku 2019, na koniec roku 2020 zaś – 41%. Najgorsze wyniki, przekraczające 50%, zanotowano w listopadzie i grudniu 2020 r. [16]. Zgodnie z informacją podaną przez CER, strata finansowa w sektorze kolejowym dla krajów Unii Europejskiej wyniosła 26 miliardów euro, w tym: transport pasażerski – 24 miliardy euro, transport towarowy – 2 miliardy euro [27]. Procentowe zestawienie spadku przychodów usług pasażerskich w kolejnych miesiącach drugiej połowy 2020 r. przedstawiono na rysunku 1.

W 2020 r. sytuacja była znacznie lepsza w transporcie towarów niż w przewozie pasażerów, jednak od stycznia do czerwca, wynik był o 15% niższy niż uzyskany w porównywalnym okresie 2019 r., a utrata przychodów na koniec roku wyniosła 11%.

Najgorszymi miesiącami w drugiej połowie roku były lipiec i sierpień, kiedy przychody spadły odpowiednio o 13% i 12%. Procentowe zestawienie spadku przychodów w kolejnych miesiącach drugiej połowy 2020 r. dla usług przewozu towaru przedstawiono na rysunku 2.

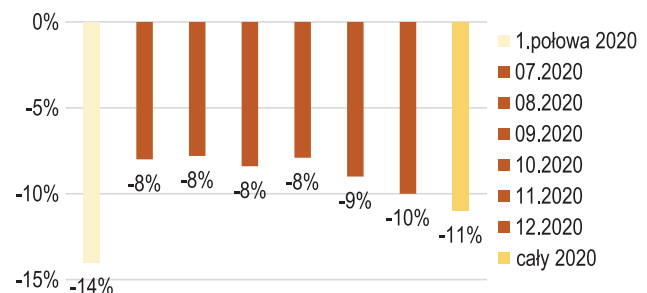


Rys. 1. Utrata przychodów w kolejowych przewozach pasażerskich w odpowiadających sobie miesiącach 2020/2019; opracowanie własne na podstawie [20]



Rys. 2. Utrata przychodów w kolejowych przewozach towarowych w odpowiadających sobie miesiącach 2020/2019; opracowanie własne na podstawie [20]

Ze względu na mniejsze zapotrzebowanie na transport, przychody zarządców infrastruktury również uległy zmniejszeniu i w pierwszej połowie 2020 r. były o 14% niższe niż w porównywalnym okresie roku poprzedzającego. Okres letnich miesięcy ukształtował się stabilnie na poziomie –8%, w listopadzie i grudniu straty nieznacznie zwiększyły się do poziomu odpowiednio –9% i –10%, dla europejskich zarządców infrastruktury rok 2020 zamknął się wynikiem –11% [20]. Procentowe zestawienie straty przychodów dla zarządców infrastruktury w kolejnych miesiącach 2020 r. przedstawiono na rysunku 3.



Rys. 3. Utrata przychodów zarządców infrastruktury kolejowej w odpowiadających sobie miesiącach 2020/2019; opracowanie własne na podstawie [20]

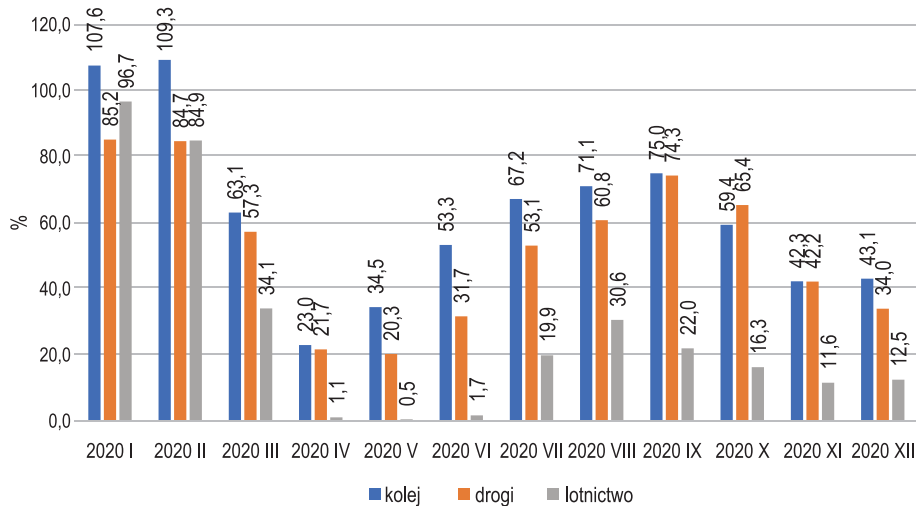
3. Rynek transportowy w Polsce

Najbardziej charakterystycznymi cechami polskiego rynku transportowego w 2020 r. były niepewność, brak przewidywalności i znaczące spadki wielkości przewozów, które dotknęły wszystkie gałęzie transportu. Najgorszymi miesiącami w pasażerskim transporcie lotniczym były maj i kwiecień, kiedy wielkość przewozów wyniosła zaledwie pół procenta (maj 2020 r.) oraz 1,1% (kwiecień 2020 r.), wyniku osiągniętego w odpowiadających miesiącach 2019 roku. W transporcie drogowym³, najniższe wyniki odnotowano również w maju i kwietniu – odpowiednio 20,3% oraz

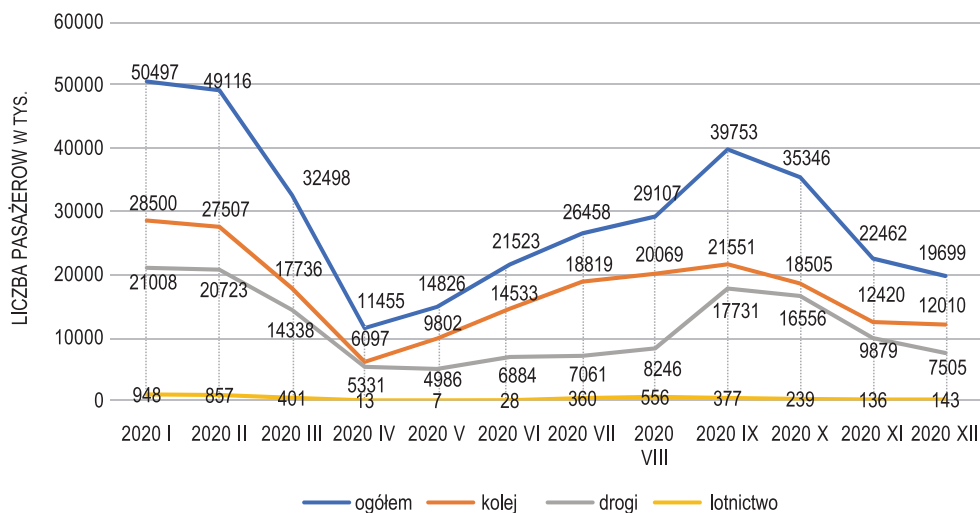
21,7% w porównaniu do tych samych miesięcy roku poprzedzającego. W przewozach kolejowych, kwiecień był miesiącem o najniższej wielkości przewozów (23%) w porównaniu do odpowiadającego miesiąca 2019 r. [28]. Porównanie dla tych gałęzi w układzie miesięcznym przedstawiono na rysunku 4.

W maju 2020 r., transport drogowy i lotniczy w Polsce niemalże zamarł, przewożąc jedynie odpowiednio 4986 tys. i 7 tys. pasażerów. W sektorze kolejowym najgorszym miesiącem był kwiecień 2020 r., gdy przewieziono 6097 osób [28]. Sytuację w sektorze przewozów pasażerskich w 2020 r. przedstawiono na rysunku 5.

Rys. 4. Zmienna liczba pasażerów w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedzającego w poszczególnych gałęziach transportu; opracowanie własne na podstawie [28]

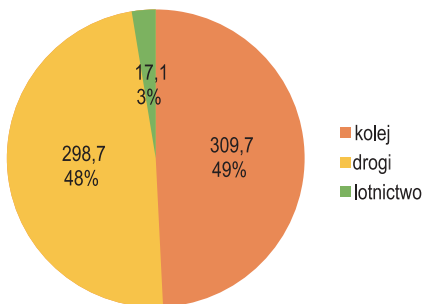


Rys. 5. Przewozy pasażerskie w Polsce w 2020 roku z podziałem na gałęzie; opracowanie własne na podstawie [28]

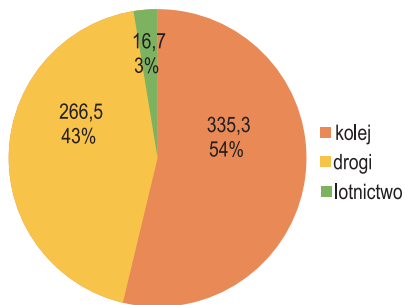


³ Dane statystyczne dotyczą publicznego transportu autobusowego, bez komunikacji miejskiej.

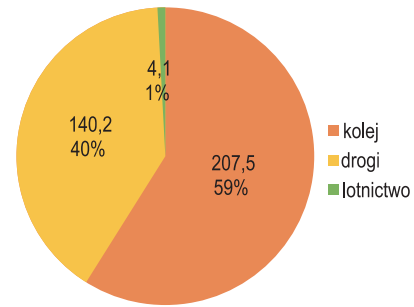
W 2020 roku miały miejsce zmiany w podziale międzygałęziowym, nastąpił wzrost udziału kolei w rynku transportowym oraz spadek udziału transportu drogowego i lotniczego. Sektor lotniczy zanotował największe straty, jego udział z liczbą 4 mln pasażerów, zmniejszył się w porównaniu do 2019 r. o 2/3. Sektor drogowy utracił 3% rynku w stosunku do 2019 roku i 8% w stosunku do 2018 roku. Udział kolei, pomimo znaczącego spadku liczby pasażerów podróżujących pociągami (zaledwie 207 mln), zwiększył się w stosunku do roku poprzedzającego o 5%, w stosunku do roku 2018 zaś o 10% [28]. Na rysunkach 6, 7 i 8 przedstawiono podział międzygałęziowy w Polsce, odpowiednio w latach 2018, 2019 i 2020. Ze względu na nieznaczny udział w przewozach transportu wodnego, został on pominięty.



Rys. 6. Podział międzygałęziowy w Polsce w 2018 r.; liczba pasażerów w mln; opracowanie własne [28]



Rys. 7. Podział międzygałęziowy w Polsce w 2019 r.; liczba pasażerów w mln; opracowanie własne [28]

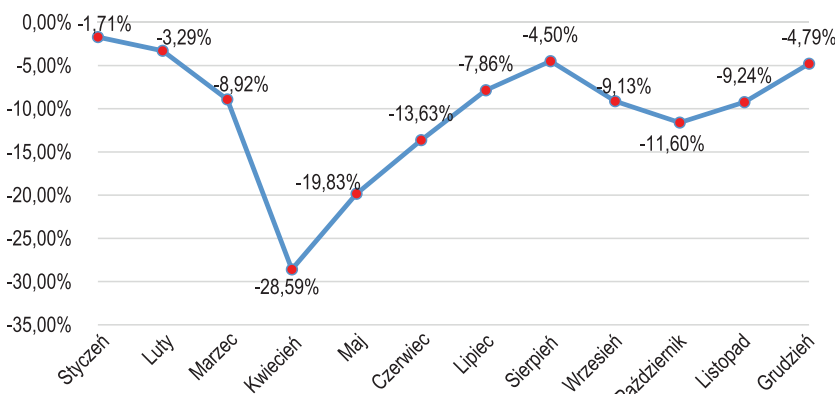


Rys. 8. Podział międzygałęziowy w Polsce w 2020 r.; liczba pasażerów w mln; opracowanie własne na podstawie [28]

Zmiany związane z potrzebą ograniczania rozpowszechniania się wirusa znalazły swoje odzwierciedlenie w długości podróży realizowanych przez pasażerów. W znacznym stopniu uległy ograniczeniu dalekie podróże biznesowe oraz wyjazdy o charakterze wypoczynkowym. W ciągu roku zaobserwowano zmiany w średniej odległości przejazdu pasażera w transporcie kolejowym w stosunku do 2019 roku. Największą różnicę (blisko 30%) odnotowano w kwietniu 2020 roku, kiedy Polska była objęta restrykcyjnym zakazem przemieszczania się (rys. 9).

4. Zmiany na polskim rynku kolejowych przewozów pasażerskich w 2020 roku

Rozwój COVID-19 i konieczność powstrzymania rozprzestrzeniania się koronawirusa SARS-CoV-2, spowodowały w wielu krajach znaczące ograniczenia w przemieszczaniu się pasażerów. W Polsce, ograniczenia w znacznym stopniu dotknęły sektor pasażerski i wszyscy polscy przewoźnicy kolejowi w mniejszym lub większym stopniu ucierpieli wskutek wprowadzonych ograniczeń oraz zalecenia „zostań w domu” (ang. *stay-at-home*). Praca eksploatacyjna mierzona w pociągo-kilometrach uległa zmniejszeniu o 6,29%, praca



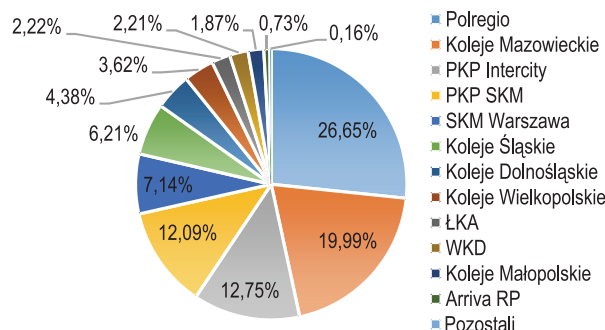
Rys. 9. Zmiany średniej odległości przejazdu jednego pasażera w 2020/2019 roku; opracowanie własne na podstawie [29]

przewozowa zaś mierzona w pasażero-kilometrach aż o 42,65% w stosunku do 2019 r. Spadki wielkości przewozów, zwłaszcza odnotowane w trakcie pierwszej fali zachorowań wpłynęły na wyniki uzyskane przez przewoźników. Działania, wprowadzone już w połowie marca 2020 r., mające zapobiegać rozpowszechnieniu się koronawirusa mocno zaznaczyły się zwłaszcza w wynikach spółek przewozowych świadczących usługi transportu międzynarodowego. Zamknięcie granic oraz późniejsze znaczące ograniczenia w możliwości ich przekraczania sprawiło, że przewoźnicy świadczący usługi wyłącznie w zakresie relacji międzynarodowych, tj. Leo Express⁴ i UBB⁵ zawiesili ich realizację w II kwartale 2020 r. W tym okresie, również PKP Intercity S.A. odnotowała drastyczne spadki wielkości przewozów związane z ograniczeniem relacji do ruchu krajowego oraz znaczącym zmniejszeniem liczby podróży dalekobieżnych. Najgorszym okresem na rynku kolejowych przewozów pasażerskich był drugi kwartał 2020 r. Spadek liczby pasażerów w kwietniu 2020 r. wyniósł 66% w stosunku do marca 2020 r. Najbardziej odporną na działanie kryzysu okazała się Spółka POLREGIO, która świadcząc przewozy w regionach zapewniała bardziej stabilną ofertę niż prywatni przewoźnicy autobusowi. Na rysunku 10 przedstawiono udział przewoźników według liczby pasażerów w 2020 r.

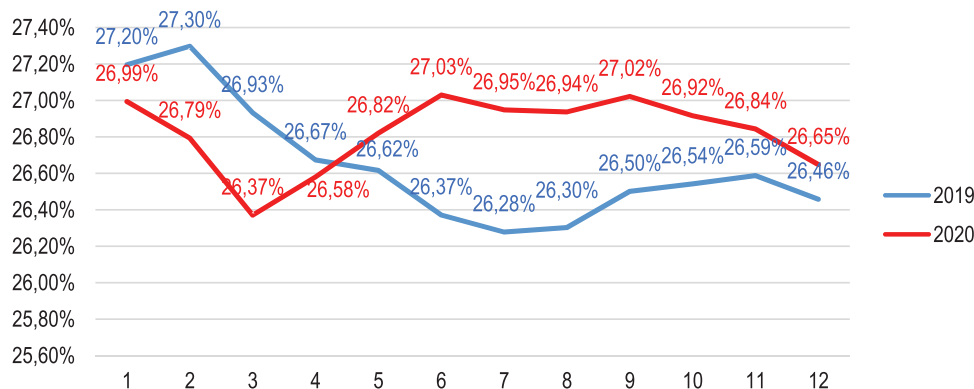
4.1. Przewozy regionalne

Spółka POLREGIO (dawniej Przewozy Regionalne) jest największym przewoźnikiem świadczącym usługi kolejowego transportu regionalnego na terenie Polski. W okresie poprzedzającym rozwój epidemii,

przewoźnik ten, we współpracy z przewoźnikami sąsiadujących krajów, realizował również połączenia transgraniczne, jednakże znaczącą ich część zawieszono w marcu, niektórych zaś do końca 2020 r. nie przywrócono. W 2020 r. udział tej Spółki w rynku kolejowych przewozów pasażerskich pod względem liczby podróży wyniósł 26,65%. Spółka POLREGIO przewiozła największą liczbę podróży spośród przewoźników kolejowych i nieco zwiększyła udział (o 0,2%) w stosunku do 2019 r., jednakże pomimo najlepszego wyniku na rynku przewozów pasażerskich przewoźnik ten odnotował spadek o ponad 37% (ponad 33 mln podróży) w porównaniu do 2019 r. Relatywnie dobry wynik Spółki jest związany z wyższą stabilnością oferty w porównaniu z usługami prywatnej komunikacji autobusowej w regionach, poddawanej innym ograniczeniom niż publiczny transport kolejowy. Zmiany udziału w Spółce POLREGIO w poszczególnych miesiącach 2020 r. i porównanie z 2019 r. przedstawiono na rysunku 11.



Rys. 10. Udział przewoźników według liczby pasażerów w 2020 r.; opracowanie własne na podstawie [2]



Rys. 11. Udział Spółki POLREGIO według liczby pasażerów w kolejnych miesiącach 2020 r. przedstawiony na tle 2019 r.; opracowanie własne na podstawie [2]

⁴ Leo Express Global a.s. – czeski prywatny operator kolejowy realizujący usługi w Polsce na trasie Zebrzydowice – Kraków Gł. oraz Międzyzlesie – Wrocław.

⁵ Usedomer Bäderbahn GmbH, pol. Uznamska Kolej Nadmorska świadcząca przewozy na trasie Świnoujście Centrum – Stralsund.

Ograniczenia związane z przemieszczaniem się ludności wpłynęły na głęboki spadek pracy przewozowej w Spółce POLREGIO. W 2020 roku wyniosła ona 2769 mln pasażero-kilometrów, tj. prawie 40% w stosunku do roku poprzedzającego. Jej wartość zmniejszyła się o 1690 mln pasażero-kilometrów. Wielkości pracy przewozowej Spółki POLREGIO w okresie 2015–2020 przedstawiono na rysunku 12.

W 2020 roku wielkość pracy eksploatacyjnej obniżyła się o 2,5 mln pociągo-kilometrów w stosunku do roku poprzedzającego. Zmiany wielkości pracy eksploatacyjnej Spółki POLREGIO w latach 2015–2020 przedstawia rysunek 13.

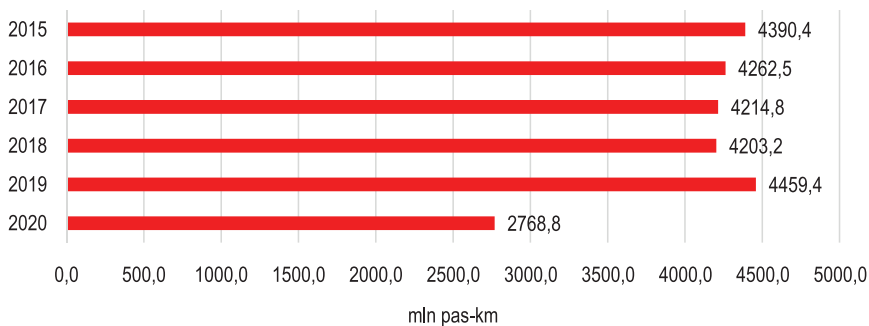
Pomimo trudnych warunków funkcjonowania w 2020 r., Spółka POLREGIO uzyskała przychody na poziomie prawie 1,5 mld zł i wypracowała 23 mln zł zysku netto. Zadłużenie finansowe Spółki zmniejszyło się o ponad 30 mln zł, a koszt działalności gospodarczej o 11 mln zł [22].

4.2. Przewozy dalekobieżne

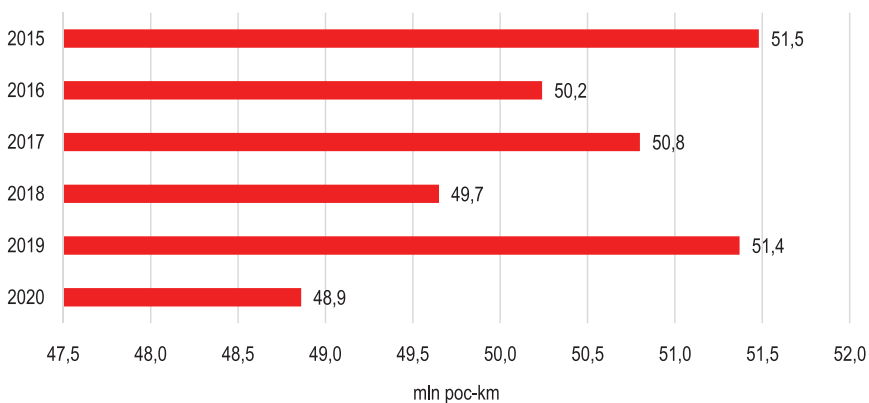
Największy polski przewoźnik dalekobieżny – PKP Intercity, który od 2016 r. rejestrował wzrost pracy eksploatacyjnej i pracy przewozowej, w wyniku

ograniczeń mobilności wprowadzanych okresowo przez polski rząd, zanotował w 2020 r. spadki odpowiednio 9,45% i 47,2%. Znacząca różnica pomiędzy tymi wartościami była związana z drastycznym zmniejszeniem się poziomu wypełnienia składów, przy nieznacznym spadku liczby uruchamianych pociągów⁶. Porównanie wielkości pracy eksploatacyjnej w latach 2015–2020 przedstawiono na rysunku 14, zaś wielkość pracy przewozowej w latach 2015–2020 na rysunku 15.

W porównaniu z rokiem poprzedzającym, liczba pasażerów odbywających podróże pociągami PKP Intercity spadła o 22,2 mln, co stanowi 45,4%, w kwietniu 2020 r. była o ponad 90% niższa niż w kwietniu 2019 r. Powolna poprawa sytuacji nastąpiła wraz z luzowaniem obostrzeń w końcu maja. W okresie wakacyjnym uruchomiono połączenia do atrakcyjnych miejscowości wypoczynkowych i sytuacja względnie ustabilizowała się. Jesienią, w związku z rozwojem drugiej fali epidemii, ponownie nastąpiły znaczące spadki liczby podróźni – w listopadzie i grudniu przekroczyły 50% w stosunku do odpowiednich okresów roku poprzedzającego. Finalnie, w 2020 roku z przejazdów pociągami PKP Intercity skorzystało 26,7 mln pasażerów. Średnia odległość podróży pasażera podróżującego

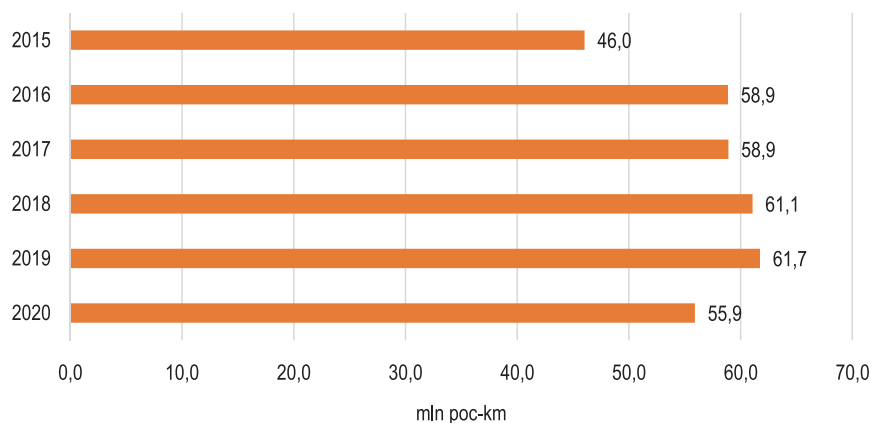


Rys. 12. Wielkość pracy przewozowej Spółki POLREGIO w latach 2015–2020; opracowanie własne na podstawie [9, 10, 21, 31]

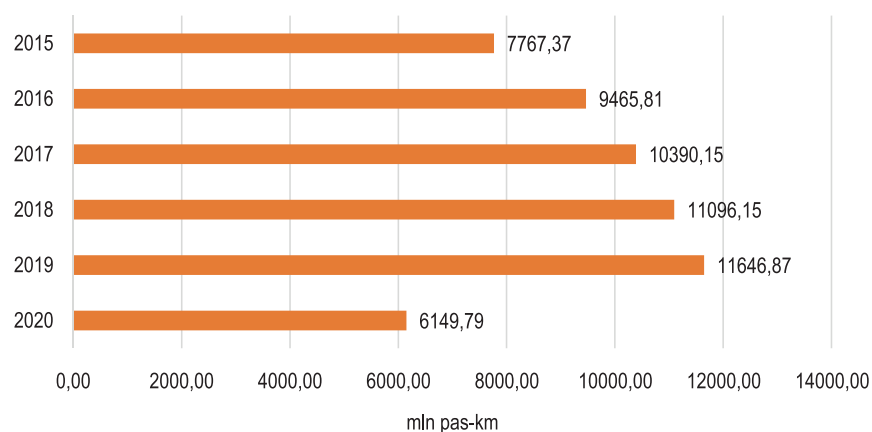


Rys. 13. Wielkość pracy eksploatacyjnej Spółki POLREGIO w latach 2015–2020; opracowanie własne na podstawie [9, 10, 21, 31]

⁶ Wprowadzone ograniczenia administracyjne dotyczyły możliwości zapewnienia składów jedynie w 50%.



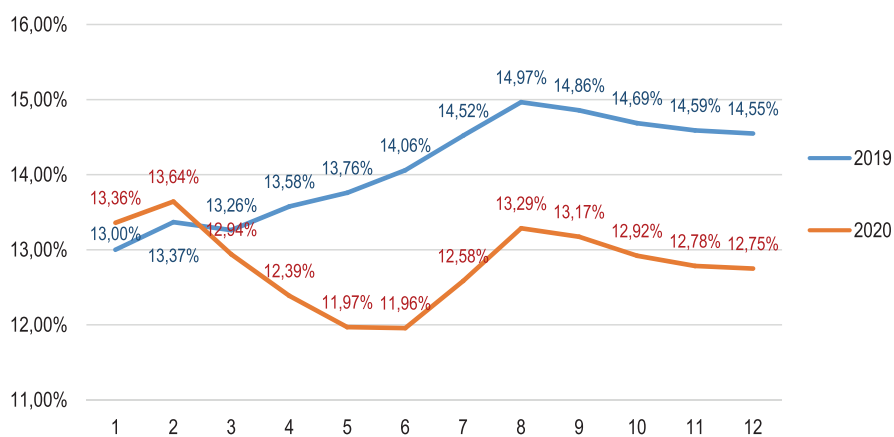
Rys. 14. Zmiany wielkości pracy eksploatacyjnej PKP Intercity w latach 2015–2020; opracowanie własne na podstawie [9, 10, 21, 31]



Rys. 15. Zmiany w wielkości pracy przewozowej PKP Intercity w latach 2015–2020; opracowanie własne na podstawie [9, 10, 21, 31]

pociągami IC wynosiła prawie 230,6 km i była niższa o 7,7 km (stanowiące 3,2%) w porównaniu z 2019 r. Udział PKP Intercity w rynku kolejowych przewozów pasażerskich wahał się zależnie głównie od okresowych zakazów przemieszczania się, ograniczeniu działalności podmiotów świadczących usługi noclegowe oraz ograniczeniom w dostępie do terenów rekreacji i sportu. Najniższe wartości osiągnął w maju i czerwcu 2020 r. – odpowiednio 11,97% i 11,96%. Rysunek 16 przedstawia zmiany udziału tej Spółki w rynku pasażerskich przewozów kolejowych na tle 2019 roku.

Reagując na zmieniającą się dynamicznie sytuację na rynku transportowym, Spółka podjęła wiele działań dostosowujących swą usługę do możliwości prawnych i potrzeb jakie pojawiły się w okresie rozwoju pandemii. Od 10 marca 2020 r. pracownicy PKP Intercity we wszystkich pociągach w relacjach międzynarodowych dystrybuowali i zbierali od pasażerów karty lokalizacji mające na celu wykrycie potencjalnych źródeł zakażeń [23]. W związku z ogłoszeniem na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu zagrożenia epidemicznego [26], od 17 marca 2020 r., całkowicie zrezygnowano



Rys. 16. Udział PKP Intercity w rynku według liczby pasażerów w 2019–2020; opracowanie własne na podstawie [2]

ze świadczenia usługi gastronomicznej: w pociągach zestawionych z elektrycznych zespołów trakcyjnych wszystkie usługi zawieszono, w przypadku pociągów zestawionych z tradycyjnych składów wagonowych – wagony usług gastronomicznych nie były włączane do składu [6]. W związku ze zmianą stanu epidemicznego [25], drastycznie ograniczono siatkę połączeń zawieszając 174 połączeń krajowych, świadczenie przewozu przesyłek konduktorskich oraz usługi przechowywania bagażu w przechowalni PKP Intercity na Dworcu Centralnym [24].

Wprowadzane zmiany dotyczyły także obowiązkowej, od 4 czerwca 2020 r., rezerwacji miejsc do siedzenia we wszystkich pociągach uruchamianych przez PKP Intercity [32]. Niezależnie od działań prowadzonych w celu zapewnienia większego bezpieczeństwa sanitarnego, PKP Intercity wspierało Polaków angażując się w akcję powrotu Polaków do domów (LOTdodomu). W początkowym okresie pandemii COVID-19, Spółka przewiozła 3171 pasażerów [30].

Ograniczenia związane z podróżowaniem wynikające z zagrożenia rozprzestrzeniania się koronawirusa SARS-CoV-19, niekorzystnie odbiły się na sytuacji finansowej Spółki PKP Intercity, która w 2020 r. po raz pierwszy od wielu lat odnotowała stratę. Przychody netto ze sprzedaży wyniosły 2563,4 mln zł, to jest o 13,1% mniej niż w roku poprzedzającym. Koszty działalności operacyjnej w 2020 r. wyniosły 2729,5 mln zł i były niższe od wykazanych w 2019 roku o 54,8 mln zł, co stanowi spadek o 2% [33].

5. Podsumowanie i wnioski

Rok 2020 przyniósł wiele wyzwań i trudności związanych z dynamicznymi zmianami w obowiązujących regulacjach administracyjnych. Ograniczenia w zakresie mobilności nakładane na społeczeństwo w związku z potrzebą zapobiegania rozpowszechniania się patogenu drastycznie ograniczyły liczbę podróży. Kryzys, który nastąpił w wyniku pojawienia się koronawirusa SARS-CoV-2 objawił się również w transporcie, w sposób szczególny dotycząc sektor pasażerski. Odzwierciedleniem tego były znaczące spadki liczby podróży we wszystkich środkach transportu. Najszybciej dotknęły one sektor lotniczy, w którym we wczesnym okresie epidemii ruch niemalże zamarł. W transporcie kolejowym, rok ten charakteryzował się znacznymi spadkami, które najniższy poziom osiągnęły wiosną 2020 r., w czasie pierwszej fali COVID-19. Letnie miesiące były okresem względnej stabilizacji, co w przypadku przewozów dalekobieżnych znacząco umożliwiło poprawienie całorocznego wyniku.

Wprowadzenie restrykcji w związku z pojawieniem się powakacyjnej (drugiej) fali koronawirusa, ponownie doprowadziło do gwałtownych spadków liczby

pasażerów. Ograniczenia związane z działaniami powstrzymującymi rozpowszechnianie się SARS-CoV-2 w większym stopniu wpłynęły na spadek pracy przewozowej niż na spadek pracy eksploatacyjnej. Wielkości przewozów pozostają w korelacji z poziomem obowiązków ograniczeń w przemieszczaniu się ludności. Chociaż brakuje podstaw do szerszego wśród ludności przekonania o większym zagrożeniu zarażeniem w transporcie publicznym, niż w innych sytuacjach, to jednak taka opinia była przedstawiona w środkach masowego przekazu. Wydaje się więc, że warto byłoby podjąć trud przedstawienia rzeczywistej sytuacji pod tym względem i przekonać Polaków do tego, że również w czasach epidemii podróżowanie pociągami jest bezpieczne.

Literatura

1. Andersen K.G. et al.: *The proximal origin of SARS-CoV-2*, Nature Medicine, 2020, nr 26, pp. 450–452, doi: <https://doi.org/10.1038/s41591-020-0820-9>.
2. Biuletyn statystyczny, Główny Urząd Statystyczny, nr 12/2020 Warszawa, 2020.
3. Bonaccorsi G. et al.: *Economic and social consequences of human mobility restrictions under COVID-19*, Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America, 2020, 117(27), pp. 15530–15535. doi: 10.1073/pnas.2007658117.
4. CER COVID Impact Tracker: a bleak first quarter for railways, WWW: <https://www.cer.be/media/press-releases/cer-covid-impact-tracker-bleak-first-quarter-railways>.
5. CER reveals railways lost €26 billion in revenue in 2020 due to COVID-19, WWW: <https://www.cer.be/media/press-releases/2020-figures-reveal-26-billion-loss-due-to-covid>.
6. Dane eksploatacyjne w 2020 r. [Operational data in 2020], Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, 2021, WWW, <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analazy>.
7. Epidemia w Polsce, Raport Ministerstwa Zdrowia, <https://www.gov.pl/web/koronawirus/wykaz-zarazen-koronawirusem-sars-cov-2>.
8. ERA COVID-19 Information Bulletin, Ventilation in railway vehicles, The European Union Agency for Railways, Valenciennes.
9. First estimation of global economic impact of Covid-19 on Rail Transport, UIC Covid-19 Task Force Management of Covid-19, Paris 2020.
10. How the rail sector fought Covid-19 during lockdowns, UIC Covid-19 Task Force (2020) RAILSilience, Paris, WWW: https://uic.org/IMG/pdf/railsilience_how_the_rail_sector_fought_covid-19_during_lockdowns.pdf.

11. IC akcja powrót do domu Transinfo, WWW: https://transinfo.pl/inforail/3171-pasazerow-w-pociagach-ekspres-ekspres-w-ramach-akcji-lotdodomu-more_122890/.
12. IC spada liczba pasażerów, Transinfo, WWW: https://transinfo.pl/inforail/przez-koronawirusa-spada-liczba-pasazerow-ekspres-ekspres-more_121993/.
13. IC zawieszenie 174, Transinfo, WWW: https://transinfo.pl/inforail/pkp-intercity-zawiesza-kolejne-uslugi-more_122203/.
14. IC zawieszenie usług, Transinfo, WWW: https://transinfo.pl/inforail/pkp-intercity-zawieszaja-usluge-gastronomiczna-more_122163/.
15. Laing T.: *The economic impact of the Coronavirus 2019 (Covid-2019): Implications for the mining industry*, The Extractive Industries and Society, (April). doi: doi.org/10.1016/j.exis.2020.04.003.
16. PKP Intercity S.A., Sprawozdanie za 2020 r. z realizacji norm jakości „PKP Intercity” S.A. Warszawa, 2021.
17. POLREGIO przedstawiło wyniki finansowe za 2020 rok, Rynek Kolejowy, WWW: <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/polregio-przedstawilo-wyniki-finansowe-za-2020-rok-101964.html>.
18. Pomykała A.: *Propozycje legislacyjne Komisji Europejskiej w zakresie pomocy przewoźnikom kolejowym w ograniczeniu skutków COVID-19* [Legislation proposals of European Commission aimed to help the railways carriers with regard to fight COVID-19 impact], TTS Technika Transportu Szynowego, 2020, nr 7–8, s. 59–63.
19. Pomykała A.: *Sektor towarowy w okresie walki ze skutkami Covid-19*, [Freight sector in the period of fighting the effects of Covid-19], TTS Technika Transportu Szynowego, 2020, nr 10, s. 16–19.
20. Pomykała A.: *Środki ochrony zastosowane w sektorze kolejowym w związku z pandemią Covid-19* [Preventive measures adopted in railways sector related to Covid-19 pandemic], TTS Technika Transportu Szynowego, 2020, nr 9, s. 16–20.
21. Potential measures to restore confidence in rail travel following the Covid-19 pandemic, UIC Covid-19 Task Force Management of Covid-19. (2020b). Paris.
22. Przewozy pasażerskie 2016, Warszawa, Urząd Transportu Kolejowego, 2017.
23. Przewozy pasażerskie 2017, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, 2018.
24. Przewozy pasażerskie 2020, Warszawa, Urząd Transportu Kolejowego, 2021.
25. Przewozy pasażerskie i towarowe, Podsumowanie 2020, Warszawa, Urząd Transportu Kolejowego, 2021.
26. Przewozy pasażerskie w 2018, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, 2019.
27. Pylas P.: *Virus slump expected to rival big recessions in history*, WWW: <https://abcnews.go.com/International/wireStory/virus-slump-expected-rival-big-recessions-history-69896631>.
28. Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 13 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu zagrożenia epidemicznego (2020), Warszawa: Dz.U., 2020, poz. 433.
29. Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 20 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii, Warszawa, Dz.U. 2020, poz. 491.
30. Statement on the second meeting of the International Health Regulations (2005), World Health Organization (WHO) Emergency Committee, Emergency Committee regarding the outbreak of novel coronavirus (2019-nCoV), Geneva, 30 January 2020, WWW: [https://www.who.int/news-room/detail/30-01-2020-statement-on-the-second-meeting-of-the-international-health-regulations-\(2005\)-emergency-committee-regarding-the-outbreak-of-novel-coronavirus-\(2019-ncov\)](https://www.who.int/news-room/detail/30-01-2020-statement-on-the-second-meeting-of-the-international-health-regulations-(2005)-emergency-committee-regarding-the-outbreak-of-novel-coronavirus-(2019-ncov)).
31. Szymajda M.: *192 miliony złotych straty PKP Intercity za 2020 rok*, Rynek Kolejowy, WWW: <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/strata-pkp-intercity-za-2020-rok-spolka-komentuje-przyczyny-103555.html>.
32. WHO announces COVID-19 outbreak a pandemic, WWW: <https://www.euro.who.int/en/health-topics/health-emergencies/coronavirus-covid-19/news/news/2020/3/who-announces-covid-19-outbreak-a-pandemic>.
33. Zhou P. et al.: *A pneumonia outbreak associated with a new coronavirus of probable bat origin*, Nature, 2020, nr 579 (7798), pp. 270–273, doi: 10.1038/s41586-020-2012-7.