

Polskie drogi ku regionalizacji kolejowych przewozów pasażerskich

Polish roads towards regionalization of rail passenger transport



Juliusz Engelhardt

Prof. dr hab.

Uniwersytet Szczeciński
Instytut Gospodarki Przestrzennej
i Geografii Społeczno-Ekonomicznej

juliusz.engelhardt@usz.edu.pl

Streszczenie: Artykuł jest poświęcony problematyce funkcjonowania kolejowych przewozów pasażerskich w polskich regionach. W pierwszej części treści referatu jest retrospektywne spojrzenie na początki polityki regionalizacji kolejowych przewozów regionalnych, które datują się według pierwszych deklaracji rządowych na 1995 r. Jednakże faktyczny początek reform decentralizacyjnych w polskim kolejnictwie dały przepisy ustawy z 2000 r., na podstawie których utworzono quasi-holding spółek kolejowych pod umowną nazwą Grupa PKP, a na Samorządy Województw nałożono obowiązek organizowania i finansowania kolejowych przewozów regionalnych. Ponieważ ta pierwsza próba reformy miała poważne mankamenty, w krótkim czasie od jej wdrożenia miał miejsce głęboki kryzys kolejowych przewozów regionalnych, trwający z różnym nasileniem do 2008 r. Rządowa reforma wdrożona w końcu 2008 r., pomimo licznych trudności ustabilizowała sytuację w zakresie kolejowych przewozów regionalnych a w sektorze tym pojawiły się nowe spółki samorządowe. Długofalowe efekty tej reformy są pozytywne zarówno w skali całego systemu kolejowego w Polsce jak też w skali poszczególnych regionów – kolejowe spółki samorządowe obsługują obecnie znaczącą część rynku. W końcowej części rozważań skoncentrowano uwagę na możliwych w dalszych latach kierunkach zmian strukturalno-własnościowych w odniesieniu do spółek samorządowych i spółki POLREGIO oraz na możliwych, pozytywnych skutkach pełnego wdrożenia unijnego czwartego pakietu kolejowego.

Słowa kluczowe: Regionalizacja kolei; Przewozy pasażerskie

Abstract: The paper is devoted to the functioning of passenger rail transport in Polish regions. In the first part, the content of the paper is a retrospective look at the beginnings of the policy of regionalization of regional rail transport, which, according to the first government declarations, date back to 1995. However, the actual beginning of decentralization reforms in the Polish railway industry was provided by the provisions of the Act of 2000, on the basis of which a quasi-holding of companies was established. Railways under the contractual name of the PKP Group, and the obligation to organize and finance regional railway transport was imposed on the Provincial Governments. Because this first attempt at reform had serious shortcomings, shortly after its implementation there was a deep crisis in regional rail transport, lasting with varying intensity until 2008. The government reform implemented at the end of 2008, despite numerous difficulties, stabilized the situation in the field of regional rail transport. and new local government companies have appeared in this sector. The long-term effects of this reform are positive both in the scale of the entire railway system in Poland and in individual regions - local government railway companies currently serve a significant part of the market. In the final part of the considerations, attention was focused on the possible directions of structural and ownership changes in the following years in relation to local government companies and the POLREGIO company and on the possible positive effects of the full implementation of the EU's fourth railway package.

Keywords: Regionalization of railways; Passenger transport

Wprowadzenie

Regionalizacja kolejowych przewozów pasażerskich oznacza przejście odpowiedzialności za organizowanie i finansowanie tego rodzaju przewozów przez władzę terytorialną, w polskim przypadku samorządową, odpowiedzialną za transport publiczny na danym obszarze kraju. Źródłem tej polityki w Polsce było utworzenie w 1998 r. nowej struktury władz

samorządowych – samorząd wojewódzki, powiatowy, gminny i miejski – oraz dążenie władz centralnych do decentralizacji różnych zadań gospodarczych, w tym zadań w zakresie organizowania i finansowania publicznego transportu pasażerskiego. Patrząc z perspektywy historycznej, formalnie wyartykułowane dążenie do regionalizacji kolejowych przewozów pasażerskich w ramach procesów restrukturyzacyjnych polskiego sektora

kolejowego rozpoczętych w 1990 r., pojawiło się po raz pierwszy w 1995 r. kiedy to opublikowany został pierwszy resortowy dokument programowy „Polityka transportowa” opracowany w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej, który określał podstawowe kierunki polityki społeczno-gospodarczej w całym polskim transporcie na lata 1995 – 2005, z pewnymi odniesieniami nawet do perspektywy 2020 roku [12]. Dokument ten, na-

wiasem mówiąc, przyjęty przez rząd lewicowy, przewidywał przeprowadzenie procesów prywatyzacyjnych w państwowych PKP, ograniczonych do ogólnopolskich i międzynarodowych przewozów pasażerskich i towarowych, co do dzisiaj brzmi wręcz obrazoburczo dla niektórych nurtów politycznych oraz wskazywał, że przewozy lokalne i aglomeracyjne mogą w przyszłości stać się domeną innych podmiotów, np. samorządów terytorialnych lub przedsiębiorstw komunalnych [12]. W kolejnym dokumencie programowym Ministerstwa z 2000 r. zapowiedziano między innymi komercjalizację przedsiębiorstwa PKP, z wydzieleniem w ramach holdingu, spółki zarządzającej liniami kolejowymi oraz szeregu spółek - przewoźników kolejowych, zarówno przewozów towarowych jak i pasażerskich [11]. Utworzenie na bazie przedsiębiorstwa PKP kolejowej grupy kapitałowej, a nie holdingu w definicyjnym znaczeniu, miało miejsce w 2001 r. w czasie rządów koalicji nieistniejących obecnie ugrupowań politycznych AWS – UW, na podstawie przyjętej przez Sejm we wrześniu 2000 r. ustawy [18]. Ustawa ta prowadziła do utworzenia dwóch elementów składowych początkujących w Polsce faktyczny proces regionalizacji kolejowych przewozów pasażerskich, a mianowicie na podstawie jej przepisów zostały utworzone spółki PKP Intercity (kolejowe przewozy międzyaglomeracyjne kwalifikowane) i PKP Przewozy Regionalne (kolejowe przewozy regionalne i międzywojewódzkie), które rozpoczęły działalność 1 października 2001 r. a po drugie, ustawa wprowadziła nowe przepisy do ustawy o transporcie kolejowym z 1997 r., na mocy, których samorządom województw przekazano obowiązek organizowania i finansowania kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich.

Paradoks i kryzys

Model regionalizacji kolejowych przewozów pasażerskich wprowadzony w 2001 r. miał fatalne skutki, co widać obecnie z perspektywy historycznej,

ale i wówczas był krytykowany ze względu na nierealne, wręcz paradoksalne rozwiązania. Z jednej strony bowiem powstaje ogólnopolska, jedyna na rynku spółka przewoźowa, która ma być operatorem kolejowych przewozów regionalnych, a z drugiej strony funkcjonuje w kraju 16 samorządów województw utworzonych 3 lata wcześniej w ramach reformy decentralizacyjnej administracji publicznej, nieokreślonych w działaniu, nieposiadających odpowiednich komórek organizacyjnych, ale przede wszystkim nieposiadających własnych środków finansowych na opłacanie spółce PKP Przewozy Regionalne zamawianych usług przewoźowych, gdyż dalece za niska dotacja przedmiotowa na dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych miała wówczas charakter dotacji centralnej dzielonej na poszczególne województwa. Wprawdzie w przywoływanej już ustawie o komercjalizacji PKP ustawodawca podjął pewne zobowiązania finansowe zapewniając, że na dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych będą w latach 2001-2005 wyasygnowane kwoty rozpoczynające się od 300 mln zł w 2001 r. i wzrastające do kwoty co najmniej 800 mln zł w latach 2004 – 2005 ale nowa koalicja rządowa SLD-UP, która objęła władzę jesienią 2001 r. znacząco ograniczyła w następnych latach wydatki budżetowe na dofinansowanie sektora kolejowego i budżet państwa nie wywiązał się z tych zobowiązań. Ograniczenia budżetowe, doprowadziły do głębokiego i spektakularnego kryzysu w całym sektorze kolejowym, którego apogeum miało miejsce w 2003 r. Faktycznym punktem zapalnym kryzysu było ogłoszenie przez spółkę PKP Przewozy Regionalne w marcu 2003 r., w związku z brakiem dofinansowania, programu redukcji, w celu poprawy swojej niezwykle trudnej sytuacji ekonomicznej, ok. 1100 pociągów regionalnych, co w ówczesnym czasie stanowiło ok. 25% ogólnej liczby pociągów uruchamianych dobowo. Interesariusze działalności spółki (związki zawodowe, samorządy województw, różne grupy społeczne)

zgodnie oprotowali zamiar redukcji tak dużej liczby połączeń kolejowych i przystąpiono wówczas do długotrwałych negocjacji. Ich efektem nie było jednak całkowite, systemowe rozwiązanie kryzysu finansowego sektora kolejowego, lecz częściowe rozwiązania przyjmowane pod naciskiem związków zawodowych, łagodzące tylko zapaść finansową w zakresie kolejowych przewozów regionalnych. W szczególności rząd przeforsował akceptację strony związkowej dla zmiany sposobu dofinansowania kolejowych przewozów regionalnych. Po wejściu w życie ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego [19], od 2004 r. samorządy województw uzyskały zwiększony do 1,6% udział we wpływach z podatku dochodowego od osób fizycznych (PIT) oraz zwiększony do 15,9% udział we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych (CIT). Dotychczasowa dotacja centralna na dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych została zlikwidowana i od tego momentu samorządy województw dofinansują tego rodzaju przewozy z dochodów własnych jak tzw. zadanie własne. To ostatnie rozwiązanie obowiązuje również obecnie.

Poszukiwanie nowego modelu

W kolejnym przyjętym przez rząd dokumencie polityki transportowej z 2005 r. podkreślono, że oczekiwane jest powstrzymanie narastającego ekonomicznego kryzysu sektora kolejowego w Polsce, co będzie możliwe w warunkach zgodnego działania rządu i związków zawodowych [13]. Stwierdzenie to było niewątpliwie pokłosiem licznych zawirowań, jakie wystąpiły w polskim sektorze kolejowym po przeprowadzonych pod koniec 2001 r. przekształceniach przedsiębiorstwa PKP w grupę spółek i związanego z nim kryzysu finansowego wywołanego ograniczeniami wsparcia finansowego z budżetu państwa w odniesieniu do kolejowych przewozów regionalnych. Rząd zaczął więc poszukiwanie nowych rozwią-

zań odnośnie modelu regionalizacji kolejowych przewozów pasażerskich. W dokumencie zadeklarowano dalsze reformowanie kolejowych przewozów regionalnych, między innymi poprzez zakończenie procesu przejmowania przez samorządy wojewódzkie roli organizatorów przewozów regionalnych oraz stworzenie warunków do wejścia na rynek nowych operatorów a także poprzez wdrażanie regulowanej konkurencji, której podstawą będzie zawieranie kontraktów wieloletnich między samorządami wojewódzkimi i operatorami [13].

Dyskusja nad nowym modelem funkcjonowania sektora kolejowych przewozów regionalnych trwała kilka lat. W Ministerstwie Infrastruktury artykułowano konieczność oddłużenia spółki PKP Przewozy Regionalne, zgłaszano propozycje podziału spółki na 5 (początkowa koncepcja) a nawet 16 mniejszych spółek operujących w województwach. Ważnym wątkiem dyskusji była też sprawa własności spółki Przewozy Regionalne z sugestiami płynącymi z wielu stron, by spółkę wyłączyć z Grupy PKP. Część dyskutantów była zdania, że należy wdrożyć model, w którym samorządy województw będąc organizatorami przewozów i podmiotami je finansującymi, nie powinny pełnić funkcji właścicielskich wobec przewoźników kolejowych. Stoi to bowiem w sprzeczności z ideą ogłaszania otwartych przetargów na wykonywanie kolejowych przewozów regionalnych, która jest zgodna z polityką zwiększania konkurencji w sektorze kolejowym realizowaną w Unii Europejskiej. Pewną odmianą koncepcji podziałowej był wariant z utworzeniem przez spółkę PKP Przewozy Regionalne większej ilości spółek parterowych, przy pozostawieniu spółki-matki działającej, jako pool taborowy, od której spółki-córki będą dzierżawiły niezbędny tabor. Zwolennicy opisanego wyżej wariantu dalszych przekształceń kolejowych przewozów regionalnych, mając niewątpliwie z „doktrynalnego” punktu widzenia rację, nie uwzględniali jednak realiów społeczno-gospodarczych ówczesnego okresu. Zadłużenie spółki PKP Prze-

wozy Regionalne lawinowo wzrastało i realnie zagrażało utratą płynności i załamaniem finansowym pozostałych spółek grupy PKP, zwłaszcza PLK S.A., Cargo S.A. i Energetyka S.A. W 2006 r. Ministerstwo Infrastruktury opowiadało się wprawdzie za jednym wariantów podziałowo-oddłużeniowych spółki PKP Przewozy Regionalne jednakże, strona społeczna (związki zawodowe) na każdy ogłoszony tylko zamiar podziału spółki PKP Przewozy Regionalne odpowiadała groźbą strajku generalnego na kolei. W kolejnym 2007 r. Ministerstwo Infrastruktury zmieniło wcześniejsze stanowisko i zaproponowało wariant reformy kolejowych przewozów regionalnych zapisany w ostatecznej wersji dokumentu „Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013”. Nowy rząd koalicji PO-PSL, który uformował się po wyborach parlamentarnych w październiku 2007 r. nie odrzucił wypracowanej przez poprzedników koncepcji przekształceń w zakresie kolejowych przewozów regionalnych, lecz ją przyjął i zrealizował, uprzednio wprowadzając jedną korektę. Przygotowana w latach 2007-2008 reforma kolejowych przewozów regionalnych w ogólnym zarysie polegała na oddłużeniu spółki PKP Przewozy Regionalne na łączną kwotę 2160 mln zł, przeniesieniu Oddziału Kolejowych Przewozów Międzywojewódzkich wyodrębnionego w tej spółce do spółki PKP Intercity oraz na przekazaniu własności udziałów spółki PKP Przewozy Regionalne marszałkom województw. Negocjacje strony rządowej z marszałkami województw w sprawie warunków usamodzielnienia zakończyły się ostatecznie w grudniu 2008 r. zawarciem porozumienia Marszałków Województw z Ministrem Infrastruktury, które przewidywało łączną kwotę wydatków na regionalizację kolejowych przewozów pasażerskich na poziomie ok. 7,5 mld zł do 2020 r., z czego 3,5 mld zł miało być zrealizowane do 2015 r. Porozumienie to było korzystne nie tylko z punktu widzenia poszczególnych samorządów województw ale również z punktu widzenia dalszego rozwoju całego rynku kolejowych przewozów

regionalnych w Polsce, który do tego czasu wykazywał rosnące z roku na rok niedomagania, a w szczególności brak odpowiedniego finansowania działalności operacyjnej przewoźników oraz znaczącą dekapitalizację taboru pasażerskiego. Rząd pozostawiał wprawdzie nadal dofinansowanie działalności operacyjnej spółki PKP Przewozy Regionalne w ramach umów o świadczenie usług publicznych, jako zadanie własne samorządów województw, zgodnie z przyjętymi już w 2004 r. rozwiązaniami modelowymi, ale udzielił samorządom istotnego wsparcia finansowego w tym zakresie (dodatkowy odpis w podatku CIT, możliwość dofinansowania napraw taboru kolejowego ze środków budżetowych). Z drugiej strony rząd zapewnił finansowanie wielkiego programu inwestycyjnego w zakresie taboru służącego do realizacji kolejowych przewozów regionalnych.

Nowe spółki pasażerskie na rynku kolejowym

W ramach dyskusji nad nowym modelem funkcjonowania kolejowych przewozów pasażerskich w regionach pojawiał się problem monopolu PKP. Zwracano uwagę na to, że wcześniej przedsiębiorstwo państwowe PKP a później Grupa PKP ze swoimi spółkami pasażerskimi w pierwszych latach swojego funkcjonowania były faktycznymi sektorowymi monopolistami w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego. Z tego powodu począwszy od 2004 r., kiedy trwał kryzys na tle finansowania przewozów regionalnych, niektóre województwa samorządowe (np. wielkopolskie, dolnośląskie, śląskie) zgłaszały gotowość utworzenia własnych spółek do wykonywania kolejowych przewozów regionalnych. Prekursorem tego kierunku działania stało się Województwo Mazowieckie. W lipcu 2004 r. została utworzona spółka „Koleje Mazowieckie – KM”, w której 51% udziałów objęło Województwo Mazowieckie a 49% spółka PKP Przewozy Regionalne. Koleje Mazowieckie rozpoczęły działalność przewozową 1 stycznia 2005 r. dzierżawiąc wyodręb-

niony ze spółki PKP Przewozy Regionalne Zakład Mazowiecki tej spółki. W 2007 r. Zakład Mazowiecki został sprzedany spółce KM natomiast na początku 2008 r. samorząd Województwa Mazowieckiego odkupił od spółki PKP Przewozy Regionalne pozostałe 49% udziałów w spółce KM, stając się jej 100% właścicielem. Równolegle do Kolei Mazowieckich powstawała spółka kolejowa pod nazwą „Szybka Kolej Miejska, sp. z o.o., Warszawa” (SKM Warszawa). Spółka ta została utworzona w celu zorganizowania, uruchomienia i zarządzania systemem przewozów pasażerów w formule park & ride w oparciu o istniejące w aglomeracji warszawskiej linie kolejowe. Właścicielem 100% udziałów w tej spółce prowadzącej działalność przewozową od 2005 r. jest miasto Warszawa. W grudniu 2008 r. podjęła działalność spółka „Koleje Dolnośląskie” (KD), która początkowo prowadziła działalność przewozową w niewielkim zakresie, ale w kolejnych latach przejęła wszystkie przewozy na liniach niezelektryfikowanych w Województwie Dolnośląskim oraz część przewozów na liniach zelektryfikowanych [22]. W kolejnych latach utworzono cztery spółki samorządowe realizujące przewozy pasażerskie w regionach W 2010 r. powstała spółka „Koleje Śląskie” (KŚ) [21], która początkowo prowadziła niewielką działalność (2011 r.). W czerwcu 2012 r. Województwo Śląskie wypowiedziało umowę ze spółką Przewozy Regionalne i podjęło decyzję o przejęciu całości przewozów regionalnych w województwie przez własną spółkę KŚ od grudnia 2012 r. W 2010 r. podjęły działalność „Koleje Wielkopolskie” (KW). Spółka ta przejęła wszystkie przewozy regionalne na liniach niezelektryfikowanych w Wielkopolsce a także, po zakupie 22 pociągów zespolonych „Elf”, dużą część przewozów na liniach zelektryfikowanych [23]. Od 2010 r. funkcjonuje spółka samorządu Województwa Łódzkiego pod nazwą „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” (ŁKA) [24]. W 2014 r. podjęła działalność spółka „Koleje Małopolskie” utworzona przez Samorząd Województwa Małopolskiego, która w pierwszym etapie

swojego rozwoju przejęła przewozy pasażerskie na podkrakowskich liniach kolejowych [25]. Dodać należy że w 2007 r. dzięki wygranemu przetargowi na obsługę ok. 40% pasażerskich linii kolejowych w Województwie Kujawsko-Pomorskim pojawił się pierwszy na polskim rynku prywatny kolejowy przewoźnik pasażerski, którym była spółka międzynarodowego holdingu Arriva PCC. Spółka ta była wówczas joint-venture z polsko-niemiecką spółką kolejową PCC Rail, jednakże w 2010 r. została przejęta przez niemieckie koleje państwowe Deutsche Bahn AG i w ten sposób została upaństwowiona. Obecnie spółka działa pod nazwą Arriva PL [20].

Spółka Przewozy Regionalne po 2008 roku

Po usamorządowieniu, czyli przekazaniu własności Marszałkom Województw, rząd nie miał już żadnego bezpośredniego wpływu na działalność spółki Przewozy Regionalne (PR). Lata następne, szczególności okres lat 2009 – 2013 pokazały, że w spółce tej nie zdołano poradzić sobie z wieloma wewnętrznymi problemami, nie przeprowadzono wewnętrznej restrukturyzacji, wystąpiła recydywa zadłużenia [5]. Spółka podjęła też wiele kontrowersyjnych działań na rynku, takich jak uruchamianie dużej liczby pociągów InterRegio nieobjętych umowami o świadczenie usług publicznych ale generującymi dla niej dodatkowe straty. Na skutek utworzenia własnych przewoźników kolejowych w kilku województwach, bądź ogłaszania otwartych przetargów na wykonywanie przewozów regionalnych, w których zwycięzcą nie była spółka (np. w województwie Kujawsko – Pomorskim spółka przegrała kilka przetargów z przewoźnikiem niemieckim „Arriva”), Przewozy Regionalne utraciły dużą część rynku przewozowego. Za jedną z istotnych przyczyn rozlicznych problemów z funkcjonowaniem spółki Przewozy Regionalne po 2008 r. można niewątpliwie uznać pewną winę po stronie ówczesnego rządu, że nie doszacował ryzyka związanego z tym,

iż Marszałkowie Województw, jako częstkowi współwłaściciele spółki, nie byli – chociaż, jako politycy wysokiego szczebla powinni być – zdolni „in gremio” do zapewnienia efektywnej kontroli właścicielskiej nad nią, zbudowania własnej strategii ogólnopolskiej spółki samorządowej i skutecznego przeprowadzenia procesu jej dalszej restrukturyzacji i przekształceń [7]. W 2013 r. na skutek utraty rynku i recydywy zadłużenia na nowo ożyła dyskusja, co do zasadności dalszego funkcjonowania spółki Przewozy Regionalne. Zaczęto nawet podważać sens dalszego istnienia tej spółki, ale słabsze samorządy województw, których nie było stać na utworzenie własnego przewoźnika kolejowego, bądź miały inną koncepcję organizacji rynku przewozów regionalnych sprzeciwiły się takim zamiarom. Niezbędne zmiany restrukturyzacyjne w spółce rozpoczęły się w 2014 r. wraz z decyzją o redukcji a następnie wycofaniu się z oferty pociągów InterRegio i RegioExpress, które nie będąc objętymi dofinansowaniem w ramach umów o świadczenie usług publicznych, ewidentnie pogarszały wyniki finansowe spółki oraz działaniami na rzecz nowego programu restrukturyzacyjnego, obejmujące również kolejne oddłużenie. W proces restrukturyzacyjny zaangażowała się wówczas strona rządowa, ponieważ uznano, że konieczny jest udział Agencji Rozwoju Przemysłu (ARP), która posiada know-how związane z restrukturyzacją przedsiębiorstw. W ten sposób ustanowiono nowego lidera projektu restrukturyzacyjnego spółki Przewozy Regionalne [7]. W toku prac przygotowawczych rozważano dwa warianty dalszej restrukturyzacji spółki [3]. Pierwszy, forsowany przez związki zawodowe – przewidujący oddłużenie Przewozów Regionalnych w oparciu o środki publiczne oraz renacjonalizację spółki, czyli powrót do modelu własnościowego sprzed grudnia 2008 r. oraz drugi, przygotowany przez samorządy województw, zakładający regionalizację, czyli powołanie przez samorządy województw spółek regionalnych do wykonywania kolejowych prze-

wozów regionalnych i wniesienie do nich aportu w postaci składników majątku spółki Przewozy Regionalne a także przejęcie zasobów kadrowych. Ostatecznie przyjęto wariant re-nacjonalizacji spółki Przewozy Regionalne i we wrześniu 2015 r. Agencja Rozwoju Przemysłu SA i Przewozy Regionalne podpisały umowę jej dokapitalizowania [1]. W praktyce oznaczało to, że ARP objęła 50% + 1 udziałów w podwyższonym kapitale zakładowym spółki Przewozy Regionalne, pokrywając je gotówką w kwocie 770,3 mln zł. Decyzję o dokapitalizowaniu Przewozów Regionalnych poprzedziło przygotowanie przez spółkę planu restrukturyzacji na lata 2015 – 2018, który zakładał odzyskanie przez Przewozy Regionalne długoterminowej rentowności. Na realizację tego projektu ARP otrzymała środki publiczne i dlatego jednym z warunków dokapitalizowania była notyfikacja pomocy publicznej w Komisji Europejskiej. Uzyskane środki z dokapitalizowania umożliwiły Przewozom Regionalnym – w styczniu 2020 r. spółka zmieniła nazwę na POLREGIO – wdrożenie działań przewidzianych w planie restrukturyzacji, a przede wszystkim na spłatę zadłużenia głównie wobec spółek z Grupy PKP. W latach po ponownej nacjonalizacji Przewozów Regionalnych - POLREGIO kondycja ekonomiczno-finansowa spółki uległa poprawie, ponieważ od 2016 r. spółka odnotowywała dodatnie wyniki finansowe netto a także uruchomiła pierwszy poważniejszy program modernizacji taboru o wartości ponad 600 mln zł, finansowany kredytem z Banku Gospodarstwa Krajowego [9].

Krótką oceną efektów regionalizacji kolejowych przewozów pasażerskich

Ocena reformy z lat 2008 – 2010 określonej jako tzw. usamorządowienie kolejowych przewozów regionalnych musi mieć charakter złożony. Gdyby całą ocenę wieloletniego procesu reform kolejowych przewozów regionalnych w Polsce przeprowadzić jedynie poprzez pryzmat niepowo-

dzeń rynkowych, recydywy zadłużenia się i ponownego przejścia przez państwo kontroli właścicielskiej nad spółką POLREGIO (Przewozy Regionalne) należałoby stwierdzić, iż nie był to obszar reformatorskich sukcesów i do lat bieżących nie osiągnięto pożądanego skutku, w sensie stworzenia z tej spółki przewoźnika kolejowego dysponującego nowoczesnym taborem dostosowanym do wymogów współczesnego rynku i efektywnie świadczącego usługi przewozowe wysokiej jakości, jakkolwiek ustabilizowano sytuację finansową tego przewoźnika. Na tym polu wymagane są niewątpliwie dalsze zmiany. Jednakże sama spółka POLREGIO i związane z nią problemy nie mogą przysłaniać wielu innych pozytywnych efektów procesu reform kolejowych przewozów regionalnych zrealizowanych w latach 2008 – 2010. Te pozytywne efekty pojawiły się zarówno w skali całego systemu kolejowego w Polsce jak też w skali poszczególnych regionów. Wskazać tu można między innymi na:

- realizację przez województwa samorządowe szerokiego programu inwestycyjnego w zakresie zakupów nowego taboru przeznaczanego do kolejowych przewozów regionalnych, którego ogólna wartość już w 2013 r. przekroczyła 5 mld zł i w kolejnych latach do 2022 r. wydatnie wzrosła i przekroczyła znacząco kwotę 7,5 mld zł zapisaną w porozumieniu z marszałkami z 2008 r. – inwestycje taborowe były realizowane jako bezpośrednie zakupy województw albo jako zakupy utworzonych przez nie spółek kolejowych,
- możliwość prowadzenia przez marszałków województw własnej polityki w zakresie struktury podmiotowej w kolejowych przewozach regionalnych – tworzenie własnych przewoźników kolejowych na bazie zakupionego dzięki wsparciu rządowemu taboru lub alternatywnie ogłaszanie otwartych przetargów na wykonywanie przewozów regionalnych, z powierzeniem wybranemu przewoź-

- nikowi własnego taboru,
- zauważalna poprawa oferty przewozowej pod względem ilościowym i jakościowym we wszystkich polskich regionach, pomimo ogólnych problemów z funkcjonowaniem spółki Przewozy Regionalne (POLREGIO), która możliwa była dzięki zakupom nowoczesnego taboru i udostępnieniu go spółce,
- idący w ślad za inwestycjami taborowymi znaczący wzrost inwestycji w regionalną infrastrukturę kolejową w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO), przy zapewnieniu przez rząd środków z Funduszu Kolejowego na tzw. „wkład własny” beneficjenta, a następnie z rządowego programu Kolej+,
- ogólna poprawa wizerunku kolei w regionach w oczach społeczeństwa możliwa dzięki przywróceniu wielu połączeń kolejowych z inicjatywy marszałków województw (na zmodernizowanej infrastrukturze) oraz wykorzystywaniu w tych przewozach nowoczesnego taboru a także dzięki realizacji rządowego programu modernizacji dworców kolejowych, który objął również mniejsze dworce regionalne,
- wywołanie silnego efektu popytowego w zakresie taboru kolejowego do wykonywania przewozów regionalnych wobec polskich producentów taboru – po raz pierwszy od rozpoczęcia transformacji pojawiły się w Polsce kilkusetmilionowe zamówienia na nowy tabor, tworzące miejsca pracy w tej gałęzi przemysłu, stymulujące rozwój producentów oraz transfery do kraju nowoczesnych technologii i know-how.

Nie ulega żadnej wątpliwości, że polskie społeczeństwo pozytywnie przyjęło zmiany na rynku kolejowych przewozów regionalnych, dając świadectwo w licznych sondażach, że dla klientów kolei w regionach nie ma istotnego znaczenia, jaki podmiot będzie realizował kolejowe przewozy regionalne – liczy się natomiast pew-

ność, niezawodność i jakość obsługi pasażera w najszerszym tego słowa znaczeniu. W 2022 r. cały rynek kolejowych przewozów regionalnych w Polsce był podzielony pomiędzy spółkę POLREGIO, która wykonywała kolejowe przewozy regionalne jako jedyny podmiot z umową o świadczenie usług publicznych w województwach: lubelskim, lubuskim, opolskim, podkarpackim, podlaskim, świętokrzyskim, warmińsko-mazurskim i zachodniopomorskim – w większości tych województw przewozy były wykonywane w całości lub częściowo używanym albo wynajmowanym taborze pozostającym własnością samorządów. W województwie pomorskim przewozy regionalne i aglomeracyjne zostały podzielone pomiędzy SKM w Trójmieście a POLREGIO, natomiast w województwie kujawsko-pomorskim pomiędzy POLREGIO i spółkę Arriva RP. W pozostałych województwach marszałkowie powierzyli wykonywanie kolejowych przewozów regionalnych częściowo utworzonym spółkom samorządowym i częściowo spółce POLREGIO [16].

Zestawienia statystyk kolejowych przewozów pasażerskich w latach 2017 – 2022 według funkcjonujących na polskim rynku przewoźników zostały zaprezentowane w tabelach 1 i 2. Na podstawie prezentowanych danych można stwierdzić, że cały rynek kolejowych przewozów pasażerskich, po gwałtownym spadku w 2020 r. spowodowanym pandemią COVID 19, już w następnym roku zaczął się odradzać, by w 2022 r. odnotować rekordowe w ostatnich latach przewozy na poziomie 342,2 mln pasażerów, z czego 189,8 mln, czyli 55,4% przewiozły spółki kontrolowane przez Skarb Państwa (PKP Intercity, PKP SKM, POLREGIO) a 149,6 mln, czyli 43,7% spółki samorządowe. Widać również na podstawie danych, że na kolejowym rynku pasażerskim spółki samorządowe operujące w segmencie przewozów regionalnych i aglomeracyjnych wykonały w 2022 r. większą część przewozów mierzonych liczbą pasażerów, w porównaniu ze spółką POLREGIO, tj. 87,2 mln, czyli 25,5% przewozów

ogółem a także w porównaniu z sumą przewozów tejże spółki i PKP SKM w Trójmieście –POLREGIO + PKP SKM 130,8 mln pasażerów, czyli 38,2% przewozów ogółem.

Podsumowując można stwierdzić, że spółki samorządowe ugruntowały w ostatnich latach swoją znaczącą pozycję na polskim rynku kolejowych przewozów regionalnych i aglomeracyjnych.

Widoki na dającą się przewidzieć przyszłość

W części kończącej referat można rozważyć jeszcze nurtujące obserwatorów polskiego rynku kolejowego dwa fundamentalne pytania dotyczące problemów związanych z procesem regionalizacji kolejowych przewozów pasażerskich.

Jako pierwsze rysuje się pytanie odnośnie możliwych zmian strukturalno-własnościowych w grupie kolejowych spółek samorządowych oraz w spółce POLREGIO. Zaznaczyć bowiem należy, że po utworzeniu własnych spółek kolejowych niektóre samorządy województw stały się nie tylko organizatorami kolejowych przewozów regionalnych z obowiązkiem ich zamawiania i dofinansowywania, lecz również podmiotami sprawującymi kontrolę właścicielską na wykonawcami tych przewozów. Ten element często podnoszony jest jako zarzut nie tyle wobec województw, które utworzyły własne spółki kolejowe, lecz raczej wobec ogólnych rozwiązań prawno-systemowych, które dopuszczają łączenie funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego i podmiotu finansującego przewozy z funkcją nadzoru właścicielskiego nad bezpośrednim wykonawcą tychże przewozów. Podobnie wygląda zresztą sytuacja w zakresie kolejowych przewozów międzywojewódzkich, gdzie Skarb Państwa (Ministerstwo Infrastruktury) jest jednocześnie organizatorem i podmiotem finansującym tego rodzaju przewozy oraz podmiotem kontrolującym realizatora tych przewozów, czyli spółkę PKP Intercity S.A. Nawiasem mówiąc można

tu byłoby taką samą cechą wykazać w innych niż kolej gałęziach publicznego transportu zbiorowego. Powszechnym rozwiązaniem było i jest bowiem tworzenie przez polskie samorządy miast i gmin w pełni kontrolowanych przez siebie spółek autobusowych i tramwajowych i zlecenie tym podmiotom zadań publicznego transportu zbiorowego. W odniesieniu do sektora kolejowego przedmiotem szczególnej krytyki przeciwników łączenia funkcji organizacji i finansowania z nadzorem właścicielskim nad wykonawstwem kolejowych przewozów regionalnych jest tzw. bezpośrednie udzielanie zamówień stosowane zamiast otwartego i konkurencyjnego przetargu. Podkreśla się przy tym teoretycznie słuszny argument, że konkurencja w ramach przetargów na wykonywanie przewozów regionalnych będzie prowadzić do wzrostu jakości świadczonych przez przewoźników usług, a z drugiej strony możliwe jest relatywne obniżanie wydatków władz publicznych na obsługę transportową ludności. Jest też argument związany z regulacjami unijnymi. Obecnie przepisy tzw. czwartego pakietu kolejowego Unii Europejskiej przewidują trwający do lat 2028 – 2030 okres przejściowy pozwalający jeszcze na udzielanie zamówień na wykonywanie kolejowych przewozów pasażerskim w trybie bezpośrednim, ale po tym terminie zostanie on zakończony, a następnie zamówienia tego rodzaju będą obligatoryjnie udzielane jedynie w trybie przetargowym. W tym kontekście, na dającą się przewidzieć przyszłość rysuje się zarówno przed Samorządami Województw jak też przed Skarbem Państwa problem, a zapewne i dylemat, związany docelowym usytuowaniem właścicielskim kolejowych przewoźników pasażerskich realizujących umowy o świadczenie usług publicznych. Nie jest jeszcze do końca objaśnione w świetle przepisów czwartego pakietu kolejowego, na ile otwarte, konkurencyjne i bezstronne przetargi na świadczenie usług publicznego transportu kolejowego będą pozostawały w sprzeczności z własnością przewoźników kolej-

wych. Nie przesądzając w tym miejscu odnośnie kierunków możliwych zmian właścicielskich w segmencie kolejowych przewozów regionalnych należy wskazać na dwie podstawowe bariery rozwoju rzeczywistej konkurencji na rynku o kontrakty na świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym. Pierwsza bariera to spełniający wszelkie współczesne wymagania tabor kolejowy, który nie może być zdekapitalizowany lub przestarzały, natomiast druga to zaplecza utrzymaniowe tegoż taboru spełniające również wyśrubowane pod względem ochrony środowiska wymagania. O ile tabor jest elementem mobilnym i jego posiadacz zawsze może go sprowadzić na dany obszar, przy czym tabor z zagranicy musi podlegać tzw. polonizacji, o tyle zaplecza utrzymaniowe, jako element infrastrukturalny są immobilne. Dodać tu trzeba, że niektóre większe spółki samorządowe nabywały w ostatnich latach duże partie nowoczesnego taboru kolejowego a także inwestowały duże środki w budowę zapleczy utrzymaniowych dla tego taboru. Jeżeli zatem Samorządy Województw staną w przyszłości przed koniecznością częściowego lub całkowitego wycofania się z inwestycji we własność przewoźników kolejowych np. w drodze wprowadzania spółek kolejowych na giełdę papierów wartościowych, to zawsze powinny rozważyć możliwość pozostawienia sobie kontroli nad zakupionym wcześniej taborem kolejowym.

Po re-nacjonalizacji spółki Przewozy Regionalne w 2015 r. Skarb Państwa poprzez Agencję Rozwoju Przemysłu (ARP) pozostaje większościowym udziałowcem obecnego POLREGIO, a samorządy mają udziały mniejszościowe. W tym przypadku nie ma więc wskazanej sprzeczności przy udzielaniu zamówień spółce na świadczenie usług publicznych w zakresie regionalnego transportu kolejowego. Widać też, że opcja nacjonalizacyjna pozwoliła ustabilizować sytuację spółki i pozwala jej obecnie na obronę swojego udziału w rynku, ale też – zdaniem autora – nie jest to opcja optymalna. Rolą ARP jest – zgodnie

Tab. 1. Kolejowe przewozy pasażerskie w latach 2017 – 2022 według przewoźników (mln pasażerów)

Przewoźnik	2017	2018	2019	2020	2021	2022
OGÓŁEM	303,6	310,3	335,9	209,4	245,1	342,2
Spółki Skarbu Państwa						
PKP Intercity	42,8	46,1	48,9	26,7	35,7	59,0
PKP SKM	42,3	42,2	43,1	25,5	32,7	43,6
POLREGIO	79,9	81,2	88,9	55,7	62,6	87,2
Spółki Skarbu Państwa razem	165,0	169,5	180,9	107,9	131	189,8
Spółki samorządowe						
Koleje Mazowieckie	62,0	59,7	62,1	41,8	47,1	59,1
Koleje Śląskie	15,7	17,0	20,4	13,0	14,8	20,0
SKM Warszawa	23,1	18,9	22,0	14,9	14,6	17,7
Koleje Dolnośląskie	9,4	11,7	14,1	9,2	11,0	16,0
Koleje Wielkopolskie	8,1	11,0	12,2	7,6	9,3	14,3
ŁKA	3,9	4,7	6,0	4,6	6,0	8,7
Koleje Małopolskie	5,7	6,4	6,5	3,9	4,4	7,1
WKD	7,7	8,6	8,8	4,6	4,9	6,7
Spółki samorządowe razem	135,6	138	152,1	99,6	112,1	149,6
Inni przewoźnicy						
Arriva	2,3	2,1	2,3	1,5	1,6	2,3
UBB	0,5	0,5	0,5	0,3	0,3	0,5
Pozostali	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2

Źródło: [16, załącznik].

Tab. 2. Udział przewoźników w rynku kolejowych przewozów pasażerskich według liczby pasażerów w latach 2017 – 2022 (%)

Przewoźnik	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Spółki Skarbu Państwa						
PKP Intercity	14,11%	14,87%	14,55%	12,73%	14,56%	17,23%
PKP SKM	13,94%	13,61%	12,83%	12,20%	13,35%	12,73%
POLREGIO	26,31%	26,17%	26,46%	26,62%	25,55%	25,47%
Spółki Skarbu Państwa razem	54,36%	54,65%	53,84%	51,55%	53,46%	55,43%
Spółki samorządowe						
Koleje Mazowieckie	20,44%	19,24%	18,49%	19,96%	19,22%	17,26%
Koleje Śląskie	5,18%	5,47%	6,07%	6,20%	6,06%	5,84%
SKM Warszawa	7,60%	6,10%	6,56%	7,13%	5,95%	5,19%
Koleje Dolnośląskie	3,09%	3,78%	4,20%	4,37%	4,48%	4,68%
Koleje Wielkopolskie	2,67%	3,53%	3,62%	3,62%	3,78%	4,17%
ŁKA	1,27%	1,52%	1,79%	2,22%	2,46%	2,53%
Koleje Małopolskie	1,89%	2,08%	1,93%	1,86%	1,81%	2,06%
WKD	2,55%	2,77%	2,62%	2,20%	1,98%	1,95%
Spółki samorządowe razem	44,69%	44,49%	45,28%	47,56%	45,74%	43,68%
Inni przewoźnicy						
Arriva	0,77%	0,69%	0,69%	0,72%	0,65%	0,67%
UBB	0,17%	0,16%	0,15%	0,13%	0,11%	0,14%
Pozostali	0,02%	0,02%	0,04%	0,03%	0,03%	0,07%

Źródło: [16, załącznik].

z nazwą tej agencji – restrukturyzacja przedsiębiorstw a nie utrzymywanie długofalowo kontroli właścicielskiej nad nimi i z tego powodu również w przypadku POLREGIO będzie zachodzić w przyszłości potrzeba przyjęcia

nowego modelu wykonywania praw właścicielskich.

W kontekście rozważań nad potencjalnymi opcjami zmian strukturalno-własnościowych w grupie spółek kolejowych świadczących usługi publiczne,

należy wspomnieć o jeszcze jednym nurcie koncepcyjno-politycznym w tym zakresie, który pojawił się na kanwie opracowania Instytutu Jagiellońskiego z 2019 r. [10]. Autorzy tego opracowania postawili tezę, że kolejowe spółki samorządowe są mniej wydajne ekonomicznie od Przewozów Regionalnych i próbowali ją udowodnić w sposób dalece nieprofesjonalny, co szybko podchwyciły media komentujące rynek kolejowy [2]. Efektem wywodów były sugestie odnośnie jakiejś nieokreślonej konsolidacji lub likwidacji oraz że należy rozważyć celowość dalszego przeznaczania pieniędzy publicznych na usługi świadczone przez spółki samorządowe, a najlepszy byłby duży podmiot ogólnokrajowy [17]. Nie podejmując się polemiki z tezami przywołanego raportu, co wymagałoby odrębnego referatu, autor może jedynie stwierdzić, to opracowanie to było wyraźnie politycznie inspirowane, a przypuszczalnie również i opłacane, przez środowiska będące – ogólnie biorąc – za polityką społeczno-gospodarczą bazującą na opcjach centralistycznych, nacjonalizacyjnych i w istocie antysamorządowych. Wydzwięk finalny opracowania brzmiał jak wstępna przygrywka czy preludium do przejęcia przez rząd własności kolejowych spółek samorządowych z opcją połączenia ze spółką Przewozy Regionalne (POLREGIO) lub do wdrożenia innych form centralizacji wykonywania kolejowych przewozów regionalnych. Zdaniem autora w istniejących warunkach społeczno-gospodarczych taka opcja jest nie do przyjęcia.

Druga, ważna dla przyszłości regionalizacji kolejowych pasażerskich grupa pytań dotyczy wzmiankowanego już wdrożenia w pełni zasad unijnego czwartego pakietu kolejowego. Przypomnieć można w tym miejscu, że pakiet ten, pomijając jego część techniczną, w części rynkowej zawarty jest w:

- dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającej dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych

przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową [4],

- rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego [14].

W dyrektywie 2016/2370 znalazło się szereg nowych regulacji dotyczących funkcjonowania zarządców infrastruktury i rynku przewozów kolejowych, przy czym z punktu widzenia przedmiotu rozważań w niniejszym artykule za najistotniejsze można uznać dwa nowe przepisy. Pierwszym z nich jest znowelizowany tekst art. 10, ust. 2 dyrektywy 2012/34 brzmiący obecnie: „...przedsiębiorstwom kolejowym przyznaje się na sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych warunkach prawo dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich w celu prowadzenia kolejowych przewozów pasażerskich Zachowano jednakże przepisy o możliwości ograniczenia prawa dostępu w przypadkach, gdy dana trasa lub trasa alternatywna jest objęta, co najmniej jedną umową o świadczenie usług publicznych, a korzystanie z tego prawa zagrażałoby równowadze ekonomicznej umowy lub umów o świadczenie usług publicznych. Drugim istotnym przepisem znowelizowanej dyrektywy 2012/34 jest art. 13 a zgodnie, z którym: „... państwa członkowskie mogą zobowiązać przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące krajowe przewozy pasażerskie do uczestnictwa w zintegrowanym systemie informacji i zintegrowanym systemie biletowym do celów sprzedaży biletów, wspólnych biletów oraz rezerwacji lub upoważnić właściwe organy do utworzenia takiego systemu ...”. Przywołane przepisy nie budzą już większych kontrowersji w krajach Unii Europejskiej, która już od 1991 r. (dyrektywa 91/440) prowadziła politykę liberalizacji transportu kolejowego. Wydaje się, że w Polsce również nie powstaną większe kontrowersje na tym tle, tym bardziej, że zachowano w tychże przepisach moż-

liwość wprowadzania przez państwa członkowskie pewnych ograniczeń. Zawsze jednak pewną niewiadomą pozostaje sposób i zakres wprowadzania ograniczeń w swobodzie dostępu do rynku kolejowego.

Przywołane wyżej rozporządzenie 2016/2338 dość gruntownie znowelizowało przepisy rozporządzenia 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu publicznego. Najistotniejsze zmiany, które budziły w minionych latach wiele dyskusji dotyczą art. 5 tego rozporządzenia zatytułowanego: „Udzielanie zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych”. W przepisach tych określone zostały przypadki, w których możliwe jest bezpośrednie udzielanie zamówień (bez przetargów) w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym kolejowego, natomiast poza takimi przypadkami obligatoryjne będą, po okresie przejściowym, otwarte przetargi. Dodać tu należy że w ramach nowelizacji rozporządzenia 1370/2007 wprowadzono szeroki katalog możliwości odstąpienia od procedur przetargowych, który – zdaniem autora – posłuży w przyszłości w wielu krajach unijnych do uzasadniania odstępowania od procedur przetargowych. Całkowicie nową grupę stanowią przepisy rozporządzenia 1370/2007, które określają, że właściwe organy, wraz z myślą o wszczęciu konkurencyjnej procedury przetargowej, powinny ocenić, „czy konieczne są środki do zapewnienia skutecznego i niedyskryminacyjnego dostępu do odpowiedniego taboru”. W tej ocenie powinny uwzględnić obecność na rynku właściwym przedsiębiorstw prowadzących leasing taboru kolejowego lub innych podmiotów rynkowych prowadzących leasing taboru. Po tej ocenie mogą ewentualnie zdecydować o podjęciu odpowiednich środków w celu zapewnienia skutecznego i niedyskryminacyjnego dostępu do odpowiedniego taboru, które mogą obejmować:

- a) nabycie przez właściwy organ taboru wykorzystywanego do wykony-

wania umowy o świadczenie usług publicznych w celu udostępnienia go wybranemu podmiotowi świadczącemu usługi publiczne po cenie rynkowej lub w ramach umowy o świadczenie usług publicznych ... ,

b) udzielenie przez właściwy organ gwarancji na finansowanie taboru wykorzystywanego do wykonania umowy o świadczenie usług publicznych po cenie rynkowej lub w ramach umowy o świadczenie usług publicznych ... w tym gwarancji obejmującej ryzyko związane z wartością końcową.

c) zobowiązanie się właściwego organu w umowie o świadczenie usług publicznych do przejścia taboru na wcześniej ustalonych warunkach finansowych na koniec umowy po cenie rynkowej, lub

d) współpracę z innymi właściwymi organami w celu stworzenia większego zasobu taborowego.

Nowe przepisy stwarzające możliwość aktywnego oddziaływania „właściwych organów”, czyli władz publicznych na dostęp do taboru, unijny rynek kolejowych przewozów pasażerskich przyjął zapewne z aprobatą. Warto też zauważyć, że w Polsce, długo przed przyjęciem tych przepisów czwartego pakietu kolejowego „właściwe organy lokalne” nabywały i nadal nabywają tabor kolejowy wykorzystywany później przez przewoźników w ramach umów o świadczenie usług publicznych. W myśl cytowanych przepisów mogą się też rozwijać nowe inicjatywy władz publicznych w zakresie tworzenia lub współtworzenia tzw. parków taborowych, dzięki którym zasoby taborowe wykorzystywane w przewozach pasażerskich będą odpowiednio kształtowane pod względem ilościowym i jakościowym. To ostatnie zagadnienie w polskich warunkach pozostaje nadal pytaniem otwartym związanym z czwartym pakietem kolejowym. ◀

Materiały źródłowe

- [1] ARP objęła większościowy pakiet udziałów w Przewozach Regionalnych. – www.rynek-kolejowy.pl (30.09.2015.).
- [2] R. Czubiński, Polregio czy spółki wojewódzkie? Kontrowersje wokół raportu Instytutu Jagiellońskiego – www.rynek-kolejowy.pl (12.01.2019.).
- [3] Dwa warianty podziału PR. Klepacki deklaruje pieniądze na spółkę. – www.rynek-kolejowy.pl (13.02.2014.).
- [4] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniająca dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową - Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej 2016, L 352/1.
- [5] J. Engelhardt, Polityka usamorządowienia kolei regionalnych w Polsce, materiały VIII konferencji naukowo – technicznej PublicTrans 2013, Zintegrowany transport publiczny w obsłudze miast i regionów, Zakopane, 23 – 25 października 2013 r.
- [6] J. Engelhardt, Sektor kolejowy w polityce transportowej Polski, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2022.
- [7] J. Engelhardt, Usamorządowienie kolejowych przewozów regionalnych 2008 – 2015. Co dalej ...?, Przegląd Komunikacyjny 2017, nr 4.
- [8] Komisja Europejska w końcu zatwierdziła pomoc publiczną dla Polregio – www.rynek-kolejowy.pl (20.04.2021.).
- [9] J. Madrjas, Przewozy Regionalne z ponad półmiliardowym kredytem na tabor – www.rynek-kolejowy.pl (28.09.2016.).
- [10] K. Moskwik, K. Krupa, Kolej na Regiony! Perspektywa rozwoju i wyzwania rynku, Warszawa, styczeń 2019.
- [11] Narodowa Strategia Rozwoju Transportu na lata 2000 – 2006, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, Warszawa, styczeń 2000 r.
- [12] Polityka transportowa. Program działania w kierunku przekształcenia transportu w system dostosowany do wymogów gospodarki rynkowej i nowych warunków współpracy gospodarczej w Europie, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, Warszawa, październik 1994 r.
- [13] Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 - 2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, czerwiec 2005.
- [14] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego - Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej 2016, L 354/22.
- [15] Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2008.
- [16] Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego 2022, załącznik – www.utk.gov.pl (10.10.2023.).
- [17] T. Syryjczyk, Czy szykuje się likwidacja przewoźników samorządowych? – www.rynek-kolejowy.pl (24.03.2019.).
- [18] Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” - Dz. U. z 2000 r., nr 84, poz. 948 z późniejszymi zmianami.
- [19] Ustawa z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego - Dz. U. z 2003 r., nr 203, poz. 1966.
- [20] www.arriva.pl (07.04.2021.).
- [21] www.kelejeslaskie.com (07.04.2021.).
- [22] www.kolejedolnoslaskie.pl (07.04.2021.).
- [23] www.koleje-wielkopolskie.com.pl (07.04.2021.).
- [24] www.lka.lodzkie.pl (07.04.2021.).
- [25] www.malopolskiekoleje.pl (07.04.2021.).
- [26] www.pl.wikipedia.org/wiki/Lubuska_Kolej_Regionalna (22.04.2021.).