

BIAŁA KSIĘGA

Mapa problemów polskiego kolejnictwa

Publikacja powstała z inicjatywy
Forum Kolejowego – Railway Business Forum
pod patronatem
Komitetu Transportu Polskiej Akademii Nauk



Wydanie przygotowane przez zespół redakcyjny pod kierownictwem dra inż. Tadeusza Syryjczyka

Redakcja techniczna:

Piotr Faryna

Redakcja językowa:

Bogumiła Rzempala

Podziękowania za pomoc merytoryczną przy tworzeniu *Białej księgi – mapy problemów polskiego kolejnictwa* redakcja składa następującym osobom i instytucjom:

dr inż. Janusz Biliński, Jacek Biłas, dr inż. Andrzej Cholewa, Dariusz Czerniak, prof. dr hab. inż. Mirosława Dąbrowa-Bajon, Artur Dutkowski, Piotr Faryna, dr inż. Jan Friedberg, Adrian Furgalski, Janusz Gawroński, Michał Grobelny, Marcin Kamola, Henryk Klimkiewicz, Małgorzata Kuczevska-Łaska, Łukasz Malinowski, dr Edward Mendiak, Janusz Piechociński, Piotr Rydzyński, Halina Sekita, Ryszard Węclawik, Robert Wyszyński, Polska Akademia Nauk Komitet Transportu, ZDG TOR Spółka z o.o.

Spis treści

1. Część wstępna	7
1.1. Cele opracowania	8
1.2. Rys historyczny ostatnich 10 lat kolei w Polsce	10
2. Mapa problemów kolejowych	17
2.1. Polityka transportowa i restrukturyzacja PKP	18
2.2. Infrastruktura	28
2.3. Przewozy pasażerskie	36
2.4. Przewozy towarowe	50
2.5. Tabor kolejowy	60
2.6. Dworce kolejowe	70
2.7. Przemysł okołokolejowy	74
2.8. Działalność instytucji odpowiedzialnych za kolej	82
2.9. Stan kadr i kultura organizacyjna spółek kolejowych	88
3. Potrzeby i kierunki zmian polityki transportowej	95
3.1. Warunki wprowadzania reform	96
3.2. Rekomendacje	98
4. Załączniki	105
4.1. Informacje i dane statystyczne	105
4.1.1. Tabor kolejowy	
4.1.1.a. Ilostan lokomotyw w użytkowaniu operatorów prywatnych w Polsce w roku 2008	106
4.1.1.b. Podstawowe typy lokomotyw dostępne na rynku w roku 2009	106
4.1.1.c. Zamówienia dotyczące lokomotyw na rynku polskim w latach 2007-2009	107
4.1.2. Wskaźniki i prognozy	108
4.1.2.a. Wskaźniki cen transportu towarów i przewozu pasażerów	108
4.1.2.b. Produkcja szyn stalowych wg miesięcy w latach 2004-2008	108
4.1.2.c. Produkcja kontenerów do przewozu różnymi środkami transportu w latach 2004-2008	109
4.1.2.d. Produkcja wagonów wg miesięcy w latach 2004-2008	109
4.1.3. Przewozy towarowe	110
4.1.3.a. Rynek przewozu towarów w Polsce różnymi środkami transportu (wg GUS)	110
4.1.3.b. Poziom koncentracji rynku kolejowych przewozów towarowych	110
4.1.3.c. Istniejąca oraz planowana sieć terminali kontenerowych w Polsce	111
4.1.3.d. Masa przewiezionych towarów wg podmiotów w latach 2008-2009 w ujęciu kwartalnym	112
4.1.3.e. Praca przewozowa wg podmiotów w latach 2008-2009 w ujęciu kwartalnym	113
4.1.3.f. Przewozy towarów w III kwartale 2009 roku (tys. ton, tys. tnkm, średnia odległość)	114
4.1.3.g. Przewozy towarów po III kwartale 2009 roku (tys. ton, tys. tnkm, średnia odległość)	115

4.1.3.h. Porównanie wielkości pracy przewozowej wg podmiotów w pierwszych półroczach w latach 2005-2009	116
4.1.3.i. Porównanie wielkości masy towarów wg podmiotów w pierwszych półroczach w latach 2005-2009	117
4.1.3.j. Przewozy ładunków transportem kolejowym wg grup ładunków w 2008 roku (praca przewozowa, masa)	118
4.1.3.k. Przewozy ładunków transportem kolejowym wg grup ładunków w 2008 roku (w odsetkach)	119
4.1.4. Przewozy pasażerskie	120
4.1.4.a. Liczba przewiezionych pasażerów według kategorii pociągów	120
4.1.4.b. Praca przewozowa według kategorii pociągów	121
4.1.4.c. Docelowa częstotliwość kursowania pociągów pasażerskich [par pociągów na godz.]	122
4.1.4.d. Dofinansowanie przez samorządy spółki PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w 2008 roku	123
4.1.4.e. Porównanie liczby pasażerów oraz pracy przewozowej po trzech kwartałach w latach 2007-2009	124
4.1.4.f. Praca przewozowa wg podmiotów w okresie I kw. 2006 – III kw. 2009 (w mln pkm)	124
4.1.4.g. Liczba przewiezionych pasażerów wg podmiotów w okresie I kw. 2006 – III kw. 2009 (w tys.)	125
4.1.4.h. Średnie odległości przewozów wg podmiotów w okresie I kw. 2006 – III kw. 2009 (w km)	125
4.1.5. Infrastruktura	126
4.1.5.a. Prace modernizacyjne na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. zakończone w latach 2005-2007 oraz planowane do zakończenia w latach następnych	126
4.1.5.b. Prędkości na sieci kolejowej Polski – rok 2030 (przebieg linii dużych prędkości, orientacyjny)	129
4.1.5.c. Mapa sieci parkingów Park & Ride oraz miejsc postojowych przy stacjach kolejowych w latach 2006-2007	130
4.1.5.d. Plany modernizacji oraz budowy nowych dworców i przystanków osobowych wg planów PKP S.A. z roku 2007 do realizacji w latach 2007-2009	131
4.2. Apele i wystąpienia	133
4.2.1. Apel o ratowanie kolei w Polsce	134
4.2.2. Odpowiedź Ministra Infrastruktury na „Apel o ratowanie kolei w Polsce”	137
4.2.3. List otwarty w sprawie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej	140
4.2.4. List otwarty w sprawie problemów w sektorze przewozów towarowych koleją	142
4.2.5. Stanowisko KIG w sprawie systemu stawek dostępu do infrastruktury kolejowej dla kolejowych przewoźników towarowych	143
4.3. Raporty i analizy	147
4.3.1. Raport Centrum A. Smitha „Konkurencja w transporcie kolejowym warunkiem poprawy konkurencyjności polskiej gospodarki”	148
4.3.2. Opracowanie dotyczące Master Planu dla polskich kolei	153
4.3.3. Raport: Polska 2030 – wyzwania rozwojowe	182
4.3.4. Raport posła Janusza Piechocińskiego	188
4.3.5. Wskazania do niektórych materiałów źródłowych	196

1. Część wstępna

1.1. Cele opracowania

Biała księga (ang. *white paper*) to raport wykonany przez rząd, instytucję lub firmę, zawierający analizę danego zjawiska, stanu, produktu lub programu. Pomaga podejmować decyzje dotyczące dalszego rozwoju. Ma formę politycznej deklaracji – nie jest wiążąca ani dla konkretnych instytucji, ani dla adresatów, lecz jej nieformalna waga skłania wszystkie strony do uważnej lektury jej zapisów.

Biała księga – *European Transport Policy*

W zakresie transportu, w szczególności w odniesieniu do transportu lądowego, ukazała się biała księga wydana przez Komisję Wspólnot Europejskich we wrześniu 2001 roku pod nazwą **Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r.: czas wyborów** (*European Transport Policy for 2010: Time to Decide*).

Zawarto w niej propozycję kilkudziesięciu działań restrukturyzujących politykę transportową Unii, aby stworzyć systemy transportu zrównoważone, przyjazne dla środowiska naturalnego i niwelujące kongestię. Ponadto księga wskazywała na potrzebę racjonalizacji, optymalizacji i większej dynamiki rozwoju transportu. Ważnym wnioskiem księgi była propozycja przestawienia się z transportu drogowego na zrewitalizowany transport kolejowy. Konsekwencją tych projektów było na przykład opracowanie programu „Marco Polo”, zmierzającego do przeniesienia transportu towarów z zatłoczonych dróg europejskich na tory kolejowe i drogi wodne oraz poprawa sieci TEN-T w ramach integracji nowych państw członkowskich, a także promocja liberalizacji i harmonizacji europejskich systemów kolejowych.

Najważniejsze idee białej księgi z 2001 roku to:

- wprowadzenie rzeczywistej konkurencji i powiązania środków transportu, w tym ożywienie kolei;
- usunięcie wąskich gardeł, w tym prowadzenie polityki w kierunku korytarzy multimodalnych nadających priorytet przewozom towarowym, tworzenie szybkich sieci pasażerskich, poprawa warunków ruchu oraz duże projekty infrastrukturalne;
- zwiększenie bezpieczeństwa, racjonalizacja kosztów, intermodalność dla pasażerów oraz jakość usług publicznych;
- opanowanie globalizacji transportu, w tym szansa na rozwój sieci kolejowej w kontekście rozszerzenia UE¹.

Nowelizacja białej księgi

Biała księga doczekała się nowelizacji w formie „przeglądu” pod nazwą **Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu – Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.**, opublikowanej przez Komisję Europejską dla Rady i Parlamentu Europejskiego w czerwcu 2006 roku.

Nowelizacja była konieczna w związku z akcesją UE-10 w 2004 roku, zmianą tempa światowej gospodarki i konkurencji, przyjęciem Protokołu z Kyoto i wzrostem terroryzmu na świecie. Wśród głównych postulatów tego dokumentu trzeba wymienić nacisk na sprawność energetyczną środków transportu, ochronę środowiska, wprowadzenie inteligentnych systemów transportowych i innych innowacji, prawa pasażera oraz uporządkowanie sieci (w tym zarządzanie ruchem ERTMS) i spraw związanych z transportem miejskim.

¹ Materiały www.eu4journalists.eu.

Owocami wielu działań w ramach Wspólnoty Europejskiej w zakresie kolejnictwa stały się tzw. „pakiety kolejowe” (pierwszy, drugi i trzeci), wprowadzone w życie w drodze wspólnotowych aktów prawnych – kilkunastu dyrektyw i rozporządzeń.

Obecnie Komisja Europejska rozpoczęła prace nad nową białą księgą transportu, która ma zostać opublikowana w 2010 roku, a jej główny temat ma stanowić dążenie do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w sektorze.

Biała księga – mapa problemów polskiego kolejnictwa nie stawia przed sobą tak ambitnych zadań jak dokumenty europejskie. Choć zawiera pewne prognozy i wytyczne dla działań zmierzających do naprawy opisywanej sytuacji, to skupia się przede wszystkim na diagnozie i prezentacji zjawisk niekorzystnych w branży kolejnictwa w Polsce. Kierunki zmian w transporcie kolejowym w Polsce są domeną kręgów decydenckich i opierają się aktualnie na wskazaniach wynikających ze *Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013* oraz *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030*. *Biała księga – mapa problemów polskiego kolejnictwa* ma zwrócić uwagę między innymi na fakt, że istniejące dokumenty poświęcone rozwojowi polskiego transportu szynowego są niedostatecznie precyzyjne, co wynika z braku odpowiedniej, długofalowej polityki transportowej. Ponadto ich kierunki niemal od chwili przyjęcia nie są realizowane, głównie ze względu na rozbieżności między deklaracjami a konkretnymi działaniami, wspartymi przydzielonymi środkami finansowymi.

Autorzy nie zamierzają stworzyć opracowania analitycznego, które obejmowałoby swoim zakresem wszelkie aspekty kolejnictwa. Starają się jedynie wskazać te miejsca „na mapie” problemów, które wymagają szczególnej troski i którymi powinny zająć się w pierwszej kolejności osoby posiadające wpływ na kształtowanie strategii transportowej w naszym kraju.

Wśród celów *Białej księgi - mapy problemów polskiego kolejnictwa* najistotniejsze to:

- wskazanie obszarów newralgicznych dla stanu transportu szynowego w Polsce,
- identyfikacja głównych problemów stojących na przeszkodzie rozwojowi kolejnictwa,
- zebranie w jednym dokumencie wniosków z analiz obejmujących poszczególne zagadnienia,
- przygotowanie materiału źródłowego dla decydentów na różnych szczeblach planujących politykę transportową w zakresie kolejnictwa,
- wskazanie ogólnych rekomendacji dla działań naprawczych i rozwojowych.

◀ Cele *Białej księgi – mapy problemów polskiego kolejnictwa*

1.2. Rys historyczny ostatnich 10 lat kolei w Polsce

Dziesięć lat w historii kolei to niewiele. Jednak dziesięć ostatnich lat w historii polskich kolei to cała epoka. Integracja z Unią Europejską i dostosowanie standardów krajowych do wymagań Wspólnoty, począwszy od realizacji założeń dyrektywy 91/440/EWG, diametralnie zmieniły system funkcjonowania transportu szynowego w zakresie organizacyjnym i technicznym. Oczywiście proces ten ciągle trwa i jest dynamiczny, ale porównując układ jednolitej, monopolistycznej państwowej kolei z roku 1999 i dzisiejszą sytuację z lepiej lub gorzej funkcjonującym rynkiem, wyraźnie widać, jak daleko zaszły zmiany. W latach 1997-1998 nie dostrzeżono w porę sygnałów o załamaniu się rynku przewozów towarowych wskutek zmniejszenia produkcji oraz restrukturyzacji sektora węglowego i hutnictwa. PKP przyjmowały nierealne plany przewozów.

1999

Minister transportu i gospodarki morskiej: Tadeusz Syryjczyk 8 XII 1998 – 8 VI 2000

Dyrektor generalny PKP: Jan Janik styczeń 1996 – lipiec 1999;

Krzysztof Celiński lipiec 1999 – styczeń 2001

Podsekretarz stanu odpowiedzialny za kolej: Witold Chodakiewicz

Szef komisji sejmowej związanej z transportem kolejowym: Józef Dąbrowski (AWS)

1998-2000 załamanie transportu kolejowego

Kondycja polskiego kolejnictwa w końcu XX wieku była bardzo zła. Zakłady naprawcze, producenci i dostawcy usług balansowali na skraju bankructwa; najgorzej było z infrastrukturą i przewozami regionalnymi. Fatalny stan torów owocował tysiącami ograniczeń prędkości oraz zamykaniem linii. Przewozy regionalne pozbawione były w praktyce nie tylko środków na rozwój, ale nawet należnych zwrotów za ulgi przewozowe. W dodatku, niezależnie od tego, jaki układ polityczny był u steru rządu i kto stał na czele PKP (PKP S.A.), w zasadzie w każdym roku firma popadała w konflikt ze związkami zawodowymi, które albo poprzestawały na poważnych groźbach strajkowych, albo rzeczywiście ogłaszały strajki.

2000

Minister transportu i gospodarki morskiej: Tadeusz Syryjczyk 8 XII 1998 – 8 VI 2000;

Jerzy Widzyk 12 VI 2000

Dyrektor generalny PKP: Krzysztof Celiński lipiec 1999 – styczeń 2001

Podsekretarz stanu odpowiedzialny za kolej: Witold Chodakiewicz

Szef komisji sejmowej związanej z transportem kolejowym: Józef Dąbrowski (AWS)

W trakcie następnych lat PKP przechodziły trudny okres ciągłych zmian, które miały w rezultacie doprowadzić do komercjalizacji przedsiębiorstwa, tj. przekształcenia go w spółkę. W grudniu 2000 roku podpisany został przez ministra Jerzego Widzyka akt komercjalizacji, w wyniku czego od stycznia 2001 roku rozpoczęła działalność „nowa” firma PKP Spółka Akcyjna. Pełniła ona funkcje właścicielskie wobec grupy spółek powstałych na bazie wcześniejszych pionów i wyodrębnionych jednostek PKP. Mimo iż formalnie PKP S.A. nie jest grupą kapitałową, to powszechnie zaczęto używać określenia Grupa PKP. Od 2000 roku rynek zaczął bardzo szybko się rozwijać. Tworzyły się nowe podmioty powstałe na bazie istniejących zakładów, będących wcześniej w strukturze PKP albo bardzo blisko powiązanych z PKP. Swoje przyczółki zaczęły też tworzyć firmy zagraniczne – albo przejmując istniejące polskie podmioty, albo budując swoje przedstawicielstwa. Na horyzoncie coraz bardziej realna i bliska stawała się perspektywa wstąpienia Polski do Unii Europejskiej, a co za tym idzie – możliwość znacznie bezpieczniejszych inwestycji obliczonych na wykorzystanie środków pomocowych Wspólnoty. Zaczęto bardzo poważnie myśleć o szybkiej restrukturyzacji kolei i liberalizacji na dużą skalę, wytyczając nową strategię rozwoju transportu szynowego. Jak się wkrótce okazało, w roku 2001 takie wizje miały niewielkie szanse realizacji. Nadszedł rok 2003 – kolejna przełomowa data. Uchwalona nowa ustawa o transporcie kolejowym wprowadzała rzeczywistą liberalizację rynku kolejowych przewozów towarowych.

Początek liberalizacji rynku – ustawa o transporcie kolejowym

2001**Minister infrastruktury:** Jerzy Widzyk 12 VI 2000 – 19 X 2001; Marek Pol 19 X 2001 – 2 V 2004**Prezes zarządu PKP S.A.:** Krzysztof Celiński styczeń 2001 – czerwiec 2002**Podsekretarz stanu odpowiedzialny za kolej:** Witold Chodakiewicz**Szef komisji sejmowej związanej z transportem kolejowym:** J. Dąbrowski (niezrzeszony);

Janusz Piechociński (PSL)

Dla PKP CARGO S.A., a właściwie dla całej Grupy PKP wyrosła konkurencja. Przedsiębiorcy uzyskali licencje na przewóz rzeczy oraz zarządzanie infrastrukturą. Okazało się, że biznes kolejowy dla prywatnych firm to dobra inwestycja. W ciągu bardzo krótkiego okresu powstało kilkunastu poważnych przewoźników towarowych, a ich udział w rynku szybko przyrastał. W przewozach pasażerskich próbowano wdrożyć taktykę redukcji kosztów poprzez likwidowanie połączeń deficytowych i zamykanie linii, ale spotkało się to z gwałtownym protestem związków zawodowych. Rozpoczął działalność Urząd Transportu Kolejowego, utworzony w miejsce Głównego Inspektoratu Kolejnictwa.

2002**Minister infrastruktury:** Marek Pol 19 X 2001 – 2 V 2004**Prezes zarządu PKP S.A.:** Krzysztof Celiński styczeń 2001 – czerwiec 2002;

Maciej Męclewski czerwiec 2002 – wrzesień 2004

Podsekretarz stanu odpowiedzialny za kolej: Mieczysław Muszyński**Szef komisji sejmowej związanej z transportem kolejowym:** Janusz Piechociński (PSL)

Głównym problemem były PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., które generowały potężne straty, nie dające się skompensować ani z budżetu państwa, ani ze skonsolidowanych przychodów PKP S.A. PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. nie miały nawet środków na zapłatę składek ubezpieczeniowych, aż wreszcie ich zobowiązania przewyższyły kapitał. Dodatkowe komplikacje powodował fakt, iż pomimo braku możliwości tzw. dotowania skrośnego, de facto sytuacja niewiele się zmieniła, bowiem zamiast przekazywania pieniędzy dla deficytowej działalności godzono się na narastanie długów.

Brak środków na utrzymanie infrastruktury spowodował już nie tylko zahamowanie jej rozwoju, ale wręcz postępującą degradację torów. Już w 2003 roku powstał *Program dalszej restrukturyzacji oraz prywatyzacji spółek Grupy PKP do 2006 roku*. W dokumencie można było przeczytać m.in. o tym, że konieczna jest decentralizacja i racjonalizacja przewozów regionalnych. Po latach okazało się, że taka operacja jest niezmiernie trudna, wobec czego nie tylko w 2004 czy 2006, ale nawet w 2008 roku nie została zrealizowana. Przewozy pasażerskie i towarowe miały szybko się skomercjalizować – minister Marek Pol ogłaszał, że PKP Intercity Sp. z o.o. zostaną sprywatyzowane w 2004, a PKP CARGO S.A. w 2005 roku. Zresztą nie tylko w Polsce wizje dotyczące tempa zmian na kolejach były zbyt optymistyczne. W roku 2003 przedstawiciele Parlamentu Europejskiego wyrazili zdanie, iż od początku 2006 roku powinny zostać zniesione wszelkie ograniczenia dla przewozów towarowych, a całkowita liberalizacja przewozów pasażerskich powinna nastąpić w roku 2008.

2003**Minister infrastruktury:** Marek Pol 19 X 2001 – 2 V 2004**Prezes zarządu PKP S.A.:** Maciej Męclewski czerwiec 2002 – wrzesień 2004**Podsekretarz stanu odpowiedzialny za kolej:** Maciej Leśny**Szef komisji sejmowej związanej z transportem kolejowym:** Janusz Piechociński (PSL)

Odrodzenie przewozów i przemysłu kolejowego w latach 2003-2006

Od 2003 roku tendencja spadkowa we wszystkich działach transportu szynowego została zahamowana. Powoli zaczął odradzać się przemysł okołokolejowy. ZNTK, przechodząc trudną drogę od wydzielenia z PKP, przez program NFI aż do usamodzielnienia, pechowo natknęły się na okres dekonstrukcji. Jednak od 2003 roku ten trend zaczął się odwracać. ZNTK Bydgoszcz (PESA) i ZNTK Świdnica (Greenbrier) były pionierami, za którymi poszły inne jednostki, stawiając na inwestycje w nowe produkty i nowe technologie. Przykładem były jednostki pasażerskie nazywane „autobusami szynowymi”. To, że nie wszystkie konstrukcje sprawdziły się w przyszłości, nie przekreśla wyrażnej, zapoczątkowanej w 2003 roku, tendencji do pozytywnej walki konkurencyjnej i prób poszukiwania nowoczesnych rozwiązań technicznych. Fundusze przedakcesyjne pozwoliły na niewielkie co prawda, ale niezbędne załatwienie najpilniejszych dziur w infrastrukturze. PKP S.A. jako grupa zaczęła wdrażać plany restrukturyzacyjne, chociaż z powodu braku środków i oporu związków zawodowych zmiany te następowały bardzo powoli. Trzeba przyznać, że przedsiębiorstwu państwowemu PKP, a potem PKP S.A. udało się znacznie ograniczyć zatrudnienie (z 212 tys. w 1998 r. do 143 tys. osób w 2003 roku).

2004 – początek rozbicia monopolu PKP w przewozach pasażerskich

Niestety, restrukturyzacja majątkowa i finansowa oraz zmiana jakości infrastruktury i przewozów postępowały o wiele wolno. Rok 2004 przyniósł kontynuację i przyspieszenie przemian, co wiązało się przede wszystkim ze wstąpieniem naszego kraju do Unii Europejskiej. Jednak nadzieje na „skok cywilizacyjny” w oparciu o środki UE i integrację z bardziej zaawansowanymi w dziedzinie kolejnictwa krajami okazały się płonne. Zbyt dużo narosło w Polsce zaległości, zaniedbań i braku jasnego wytyczenia kierunku rozwoju. Niemal każda dotychczasowa „długoterminowa” strategia albo plan restrukturyzacji kończyły swój żywot z nastaniem nowego rządu, a siły antyreformatorskie robiły wszystko, żeby utrzymać status quo. Wydarzeniem o znaczeniu przełomowym było powstanie pierwszej w Polsce niezależnej od PKP kolei pasażerskiej – Kolei Mazowieckich. W roku 2005, pomimo nierozwiązanych problemów z przewozami regionalnymi, kosztami dostępu do infrastruktury i restrukturyzacją majątkową w Grupie PKP, na horyzoncie pojawiła się wreszcie perspektywa odrodzenia polskiego kolejnictwa.

2004

Minister infrastruktury: Marek Pol 19 X 2001 – 2 V 2004; Krzysztof Opawski 2 V 2004 – 31 X 2005

Prezes zarządu PKP S.A.: Maciej Męclewski czerwiec 2002 – wrzesień 2004;
od września 2004 Andrzej Wach

Podsekretarz stanu odpowiedzialny za kolej: Maciej Leśny ; od maja 2004 Grzegorz Mędza

Szef komisji sejmowej związanej z transportem kolejowym: Janusz Piechociński (PSL)

Przewozy towarowe prowadzone przez prywatne koleje rosły w bardzo szybkim tempie. W sektorze infrastrukturalnym powoli oddawane były nowe inwestycje, na przykład odcinek Mińsk Mazowiecki – Siedlce na linii E 20. Podpisywane były także nowe kontrakty modernizacyjne, związane np. z Poznańskim Węzłem Kolejowym, robotami na linii E 30, czy likwidacją wąskich gardeł. Znakiem czasu stały się wstępne rozważania na temat budowy linii kolei dużych prędkości (KDP). Ministerstwo opracowało kolejną strategię restrukturyzacji kolei, przyjętą przez rząd, w której zapowiadane było wydzielenie spółki PKP PLK S.A. z Grupy PKP i stworzenie grupy kapitałowej spółek infrastrukturalnych. Spółka PKP S.A. miała w tych planach przestać zajmować się zarządzaniem kolejami i zostać przekształcona w Fundusz Mienia Kolejowego.

Intensyfikacja inwestycji modernizacyjnych infrastruktury związana z przystąpieniem Polski do UE

Według danych za 2005 rok, przychody Grupy PKP wyniosły 10 mld zł, a wynik finansowy zamknął się stratą 707 mln zł. Na inwestycje wydano 1,79 mld zł (900 mln zł na infrastrukturę, a 600 mln zł na zakup taboru).

W ramach promocji transportu szynowego Forum Kolejowe – Railway Business Forum, wraz z PKP PLK S.A., zorganizowało Galę Kolejową „Człowiek Roku – Przyjaciel Kolei”, która stała się z roku na rok jednym z najbardziej spektakularnych wydarzeń w branży

2005

Minister infrastruktury/ transportu i budownictwa: Krzysztof Opawski 2 V 2004 – 31 X 2005;
Jerzy Polaczek 31 X 2005 – 16 XI 2007

Prezes zarządu PKP S.A.: Andrzej Wach – od września 2004

Podsekretarz stanu odpowiedzialny za kolej: Grzegorz Mędza, następnie Mirosław Chaberek

Szef komisji sejmowej związanej z transportem kolejowym: Janusz Piechociński (PSL);
Bogusław Kowalski (LPR)

W roku 2006 Komisja Europejska przyznała Polsce z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności ok. 35 mld euro na infrastrukturę w latach 2007-2013. Coraz większe środki, choć nadal niewystarczające,

zaczęły wpływać na zwiększenie inwestycji PKP PLK S.A. oraz na rozwój rynku wyrobów i usług w branży. Kontynuowano stare (w ramach projektów ISPA) i podpisano nowe umowy na prace dokumentacyjne lub wykonawcze, m.in. na E 20 (Siedlce – Terespol oraz Rzepin – granica państwa), E 65 (Warszawa – Gdynia), E 30 (Kraków – Medyka, Wrocław – Legnica), Kolutki – Skierniewice i wielu innych. Wraz ze wzrostem konkurencji zaczęły się też niestety konflikty, przede wszystkim PKP CARGO S.A. i przewoźników prywatnych.

2006 rok to dalszy, coraz szybszy rozwój prywatnych przewozów towarowych. Kolejne firmy otrzymały licencje na przewozy. Udział przewoźników prywatnych osiągnął ok. 16% rynku. Także PKP CARGO S.A. – choć w znacznie niższym tempie – odnotowało wzrost przewiezionych ładunków; ogólnie w Polsce pierwszy raz od kilku lat przewozy towarowe były wyższe niż w roku poprzednim. Rósł optymizm, bo przed Polską stanęła pierwsza poważna szansa pozyskania niespotykanych dotąd środków europejskich na unowocześnienie kolejnictwa.

2006

Minister transportu i budownictwa/ transportu: Jerzy Polaczek 31 X 2005 – 16 XI 2007

Prezes zarządu PKP S.A.: Andrzej Wach – od września 2004

Podsekretarz stanu odpowiedzialny za kolej: Mirosław Chaberek

Szef komisji sejmowej związanej z transportem kolejowym: Bogusław Kowalski (LPR)

Niestety, nadal nierozwiązywalny problem stanowiły przewozy regionalne. Sytuacja finansowa spółki PKP Przewozy Regionalne była dramatyczna: skumulowana strata za lata 2001-2004 wyniosła 2,7 mld zł, kapitały własne miały wartość ujemną (minus 1,6 mld zł), zobowiązania na koniec 2005 roku stanowiły prawie 2,1 mld zł (w tym ponad 1 mld wobec spółek z Grupy PKP).

◀ **Bardzo słaba kondycja Przewozów Regionalnych mimo dobrej koniunktury w kolejnictwie**

Co prawda, od wielu lat nie działo się tak wiele w infrastrukturze, ale zaległości były znacznie większe od możliwości inwestycyjnych i wykonawczych. Tylko 25 proc. linii kolejowych było w dobrym stanie, a 5 proc. z nich przystosowane do prędkości 160 km/h. Zaległości w remontach nawierzchni kolejowej wyceniane były na 11 mld zł, wymiana przestarzałych urządzeń sterowania ruchem na 18 mld zł. Nakłady na modernizację polskich torów spadły z 0,4 proc. PKB w 1990 r. do 0,01 proc. w 2005 roku.

W roku 2007 zaczął być widoczny trend „powrotu pasażerów na kolej”. PKP Intercity Sp. z o.o. przewiozły o 11% pasażerów więcej niż w roku poprzednim, a cały rynek przewozów pasażerskich wzrósł o ok. 4%. Oprócz Kolei Mazowieckich, niezależnie od Grupy PKP funkcjonowała kolej WKD, a swoje zainteresowanie wejściem na polski rynek ogłosiła we współpracy z PCC Rail brytyjska Arriva.

Rząd przyjął przygotowany przez Mieczysława Chaberkę nowy projekt *Strategii dla transportu kolejowego do 2013 roku*, która zakładała zaangażowanie budżetu państwa w oddłużenie Grupy PKP, a głównie PKP PR. Rozpoczęła się ogólnonarodowa dyskusja na temat sposobu i warunków, na jakich samorządy będą przejmowały PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

◀ **Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013**

2007

Minister transportu/ infrastruktury: Jerzy Polaczek 31 X 2005 – 16 XI 2007;

od października 2007 Cezary Grabarczyk

Prezes zarządu PKP S.A.: Andrzej Wach – od września 2004

Podsekretarz stanu odpowiedzialny za kolej: Mirosław Chaberek

Szef komisji sejmowej związanej z transportem kolejowym: Bogusław Kowalski (LPR)/
Zbigniew Rynasiewicz (PO)

Niezależnie od projektu usamorządowienia PKP PR, w samorządach zaczęły powstawać koncepcje utworzenia kolei lokalnych, jak np. Kolei Wielkopolskich czy Kolei Dolnośląskich. Rozpoczął się proces zmian i konsolidacji na rynku.

Według informacji Ministerstwa Infrastruktury z marca 2008 roku, z Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” finansowanego z unijnego Funduszu Spójności transport kolejowy miał stać się beneficjentem, razem ze środkami własnymi, 5,6 mld euro w latach 2007-2013.

Niekorzystne sygnały z rynku przewozów towarowych zaczęły pojawiać się już latem 2008 roku, gdy dynamiczny rozwój został wyhamowany a operatorzy musieli przygotować się do stagnacji na rynku.

Jesienią 2008 roku przyjęto kierunkowe decyzje dotyczące programu budowy linii kolei dużych prędkości w Polsce. Na początku 2009 roku powołano Międzyresortowy Zespół ds. KDP, następnie rozpoczęły się procedury zmierzające do opracowania studium wykonalności tego projektu.

Rok 2008 był ciekawy pod kątem wymiany taboru kolejowego. Po raz pierwszy od wielu lat na polskich torach pojawiły się nowe jednostki do obsługi przewozów pasażerskich oraz nowoczesne, wielosystemowe lokomotywy. Fakt ten jednak miał wymiar symboliczny ze względu na niewielkie ilości zakupionego nowego taboru.

Master Plan i usamorządowanie Przewozów Regionalnych

W końcu 2008 roku miały miejsce dwa bardzo ważne wydarzenia. Po pierwsze, przyjęto jako obowiązujący dokument *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030*. Po drugie, zakończył się rozpoczęty na początku roku proces tzw. usamorządowania PKP Przewozów Regionalnych Sp. z o.o., w której to spółce samorządy objęły wszystkie udziały w grudniu 2008 roku i w ten sposób większość kolejowych przewozów pasażerskich stała się niezależna od grupy PKP. Pierwsze miesiące w nowej organizacji pokazały jednak, jak słabe były podstawy podjętych decyzji – spółka zaczęła szybko ponosić straty, zaś ustalanie racjonalnych zasad współpracy między współwłaścicielami i równocześnie organami zarządzającymi przewozami nie przebiegały sprawnie. Po kilku miesiącach i zmianie zarządów spółka zmieniła kierunek działalności i podjęła konkurencję na rynku przewozów międzywojewódzkich, które miały być wyłączną domeną PKP Intercity.

2008/2009

Minister infrastruktury: Cezary Grabarczyk – od października 2007

Prezes zarządu PKP S.A.: Andrzej Wach – od września 2004

Podsekretarz stanu odpowiedzialny za kolej: Juliusz Engelhardt

Szef komisji sejmowej związanej z transportem kolejowym: Zbigniew Rynasiewicz (PO); od 1 VII 2009 Stanisław Żmijan (PO); od 19 X 2009 ponownie Zbigniew Rynasiewicz (PO)

Zahamowanie procesu rozwoju w czasach kryzysu gospodarczego 2008/2009

Niestety potwierdziły się wcześniej sygnalizowane symptomy kryzysu gospodarczego i spowolnienia wzrostu gospodarczego kraju. Wskutek tych zjawisk oraz opóźnionej restrukturyzacji PKP CARGO S.A. przewozy towarowe zanotowały bardzo głębokie spadki, dochodzące do 40% w stosunku do porównywalnych okresów roku ubiegłego. Niekorzystnie ukształtowały się także opłaty za dostęp do infrastruktury, co wpłynęło na dalszy spadek atrakcyjności przewozów kolejowych w stosunku do innych środków transportu. Te zjawiska miały duży wpływ na sytuację kolei, albowiem pozbawieni planowanych dochodów operatorzy nie wywiązali się z płatności wobec zarządcy sieci – PKP PLK S.A., a to spowodowało powstawanie braku płynności finansowej całej Grupy PKP i było groźne w kontekście inwestycji, a szczególnie wykorzystania środków unijnych oraz prac odtworzeniowo-utrzymawczych.

W połowie 2009 roku zostało sfinalizowane przejęcie przez DB Schenker jednego z największych operatorów przewozów towarowych – PCC Rail, co na pewno będzie miało znaczący wpływ na rynek.

Dziesięciolecie funkcjonowania kolejnictwa w Polsce (1999-2009) przyniosło wiele zmian, wśród których najistotniejsze to :

- komercjalizacja przedsiębiorstwa państwowego PKP;
- realizacja programu przekształceń w grupie PKP, w tym redukcja zatrudnienia;
- prywatyzacja niektórych przedsiębiorstw, wcześniej będących w strukturach PKP albo całkowicie od PKP zależnych;
- powstanie organu regulatora rynku – Urzędu Transportu Kolejowego;
- stworzenie realnego rynku poprzez wdrożenie zasad konkurencji i powstanie wielu podmiotów produkujących podobne wyroby lub świadczących podobne usługi;
- rozpoczęcie procesu restrukturyzacji przewozów pasażerskich, najpierw poprzez powstanie Kolei Mazowieckich, a następnie usamorządowanie Przewozów Regionalnych.

Ogólny wskaźnik dynamiki rozwoju i koniunktury w kolejnictwie przybrał postać sinusoidalną – od niskiego poziomu z początku minionej dekady przez pozytywny okres wzrostowy w latach 2003-2007, aż do gwałtownego spadku z przełomu 2008 i 2009 roku. Prace odtworzeniowe i nowe inwestycje w ramach sieci kolejowej miały zbyt wolne tempo, przez co ogólny stan infrastruktury uległ poprawie tylko w niewielkim stopniu. Spóźniony okazał się plan restrukturyzacji największego przewoźnika towarowego – PKP CARGO S.A. Kondycja Przewozów Regionalnych, wskutek zaszłości i błędów przy operacji usamorządowania, jest słaba. Trudności pojawiły się w sektorze przemysłu i usług pracujących na rzecz kolei, a niektóre zakłady stanęły na krawędzi bankructwa.

Kryzys gospodarczy wpłynął na osłabienie tempa rozwoju kolejnictwa, do czego przyczynił się brak konsekwentnej polityki zrównoważonego rozwoju transportu. Na progu 2010 roku polska kolej potrzebuje bardzo jasnej i konkretnej wizji rozwoju, popartej odpowiednimi przepisami prawa gwarantującymi stabilność niezbędną w branży, w której inwestycje muszą być rozpatrywane w perspektywie wieloletniej i być niezależne od zmieniających się decyzji o charakterze politycznym.

2. Mapa problemów kolejowych

2.1. Polityka transportowa i restrukturyzacja PKP

2.1.1. Problemy restrukturyzacji kolei

Znaczenie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP

- Przyjęcie we wrześniu 2000 przez Sejm RP Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” było zasadniczym krokiem w dążeniu do wyprowadzenia polskich kolei z głębokiego kryzysu, który groził upadkiem samego przedsiębiorstwa a funkcjonowanie polskich kolei mógł zredukować do niewielkiej liczby najważniejszych połączeń. Bez wchodzenia w szczegółową ocenę, założenia ustawy z 2000 roku były spójne, wychodziły z doświadczeń dekady lat 90., jak również doświadczeń oraz tendencji europejskich i światowych.

Ustawę oparto na przyjętym rok wcześniej przez rząd *Programie restrukturyzacji Polskich Kolei Państwowych*. Dokument ten – szczegółowo diagnozujący sytuację, rysujący prognozy możliwej sytuacji przewozowej, punktujący zagrożenia i szanse – pozwolił na przyjęcie programu (wraz z harmonogramem) działań dla realizacji ambitnego programu w warunkach poważnych trudności finansów publicznych z jednej strony, z drugiej zaś – napięć społecznych w środowisku kolejarzy i otoczenia kolejnictwa.

Niekonsekwencje we wprowadzaniu reform

- Niemniej porównanie zakresu i harmonogramu programu ze stanem faktycznym, a także prześledzenie wydarzeń wokół PKP S.A. prowadzi do ważnych obserwacji:
- **reforma została poważnie opóźniona, nie wykorzystano okresu dobrej koniunktury** do prywatyzacji spółek i sprzedaży majątku „niekolejowego”, zaś przekształcenie całości przedsiębiorstwa państwowego PKP w PKP S.A. i zachowanie tej struktury przez wiele lat stało się przyczyną erozji planowanej restrukturyzacji;
 - **dokonywane zmiany lub zaniechania gubią sens podstawowych, przemyślanych i opartych na rzetelnych analizach założeń;**
 - **stan finansów całej gałęzi budzi coraz większe i poważne obawy**, restrukturyzacja majątkowa postępuje zbyt wolno a jej efekty są znikome. W szczególności zbywanie zbędnego majątku nieruchomego, w tym w rejonach centrów miast, jest wciąż w powijakach, a próby uruchamiania dużych projektów w rejonach dworców postępują bądź zbyt wolno (Katowice), bądź kończą się niewielkimi efektami (Kraków).

W okresie kształtowania struktury podmiotowej kolei, przed uchwaleniem ustawy w 2000 roku, rozważana była koncepcja, aby zamiast powoływania PKP S.A. dokonać wydzielenia z PP PKP spółek przewozowych i zarządu infrastruktury oraz powierzyć pozostały majątek specjalnej agencji w celu jego zagospodarowania. Ministerstwo Skarbu i Ministerstwo Finansów wskazywały na niebezpieczeństwo, jakie wiąże się z powoływaniem PKP S.A. i powierzaniem jej procesu reform, polegające na utrwaleniu się struktury, w której partykularnym interesie leżało odkładanie w czasie zaprogramowanych zmian.

Z drugiej strony Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej wskazywało, że powołanie PKP S.A. pozwoli na uproszczenie procedur (praktycznie cała restrukturyzacja odbywa się „wewnątrz” podmiotu opartego na prawie handlowym), złagodzi społeczne obawy towarzyszące reformie, zagwarantuje rozsądne poszanowanie uprawnień pracowniczych w procesie prywatyzacji, złagodzi sprzeciw i w końcu zapewni polityczne poparcie dla reform.

Niektóre z tych celów zostały osiągnięte, ale z czasem coraz bardziej ujawniały się koszty przyjętego rozwiązania i potwierdzały obawy, a dzisiaj – poza pamięcią o tym, że prawdopodobnie był to istotny warunek rozpoczęcia jakichkolwiek poważnych reform – nie widać już żadnych pozytywnych aspektów tego

wariantu. Majątek użytkowany przez spółki kolejowe nie został wniesiony jako aport, lecz jest dzierżawiony, natomiast zakłady, które – logicznie rzecz biorąc – powinny zostać już dawno sprywatyzowane, pozostają nadal w strukturze PKP S.A. W rezultacie spółki kolejowe płacą PKP za wynajem majątku a PKP obsługuje dług, jednak nie widać realnej perspektywy jego redukcji.

Polskie Koleje Państwowe S.A. powinny były w 2008 roku spłacić 1,5 mld zł – nie zrobiły tego jednak, dług zaś został zrolowany. W najbliższych 2 latach do spłaty jest 0,9 mln zł (2010) i 1,7 mld zł (2011).

Teoretycznie można było uniknąć takiego obrotu spraw. Na czas reform w ręku ministra właściwego w sprawach transportu skoncentrowano wszelkie uprawnienia – w tym reprezentowanie Skarbu Państwa w spółce PKP S.A. – po to, aby dać mu narzędzie dla przeprowadzenia zamierzonych przekształceń. Władza publiczna, korzystając z uprawnień właściciela, miała możliwość formułowania zadań i rozliczania ich realizacji. Jednak w praktyce ukształtował się swoisty „kontrakt”: władze publiczne zrezygnowały z konsekwentnej presji na restrukturyzację i prywatyzację w zamian za rozładowywanie napięć społecznych, uległość w polityce kadrowej i unikanie klarownego przedstawiania realnych a niewygodnych dla władzy dylematów. Dotyczy to zwłaszcza konieczności wyboru pomiędzy poziomem finansowania, a skalą możliwych do utrzymania operacji oraz czynnej infrastruktury.

Co istotne, następujące kolejno zmiany koncepcji nie są oparte na poważnych przesłankach – odnosi się wrażenie, że są dokonywane, aby przykryć mizerną jakość zarządzania we wdrażaniu reform oraz zaspokoić partykularne interesy grup nacisku (polityków, związków zawodowych, samorządów). Z tego wynika ważna teza, iż jedną z przyczyn opisanej sytuacji jest **niewystarczające przygotowanie kadry i struktur zarządzających** do przeprowadzenia trudnych operacji restrukturyzacyjnych. Konieczne jest więc nowe (lub zmodyfikowane) podejście do **sposobu zarządzania zmianami**, jakie są niezbędne dla sprawnego przeprowadzenia **przyjętego programu**.

2.1.2. Polityka transportowa

Wołanie o całościową politykę transportową państwa jest permanentnym składnikiem debat politycznych. Dokument taki, który z jednej strony stanowiłby spójną wizję oraz strategię funkcjonowania i rozwoju systemu transportu, a z drugiej stabilizował otoczenie polityczne, prawne i w miarę możliwości ekonomiczne wszystkich działów transportu. Poprawiałby przewidywalność warunków działania, i tym samym:

- stabilizował wieloletnie programy modernizacji infrastruktury, a więc wprowadzał porządek do działań jej zarządców i inwestorów oraz pozwalał na rozsądne przewidywanie popytu przez wykonawców robót projektowych, budowlanych i utrzymaniowych;
- umożliwiał formułowanie przez administrację rządową i samorządy długofalowej oferty w zakresie transportu publicznego, a dzięki temu umożliwiał wydłużenie horyzontu czasowego umów pomiędzy organizatorami tego transportu a przewoźnikami, co jest szczególnie istotne w przypadku kolei, pozwalał na budowanie strategii inwestycji i ewentualnie pozyskanie prywatnego finansowania dla inwestycji taborowych;
- poprawiał przewidywalność warunków konkurencji i zakres celowej kooperacji różnych działów transportu – zwłaszcza kolejowego i drogowego;

◀ Znaczenie dobrze przygotowanego dokumentu opisującego politykę transportową

- poprawiał prognozowanie w zakresie popytu na rynku wytwarzania, modernizacji, napraw i utrzymania taboru;
- pozwalał na wprowadzenie racjonalnych, sprawiedliwych i społecznie akceptowalnych opłat za użytkowanie infrastruktury, opłat ekologicznych, jak również wielkości nakładów na infrastrukturę oraz wsparcia publicznego dla wybranych kategorii przewozów.

Warunkiem rzetelności, a więc skutecznego zrealizowania powyższych postulatów przez politykę transportową, byłoby:

Warunki konstrukcji rzetelnej polityki transportowej

- przeprowadzenie **realistycznych prognoz rynkowych** w oparciu o pogłębioną wiedzę o istniejącym ruchu oraz mechanizmach jego wzrostu lub zmniejszania się, w zakresie transportu osób i towarów, a także ocenę potencjalnego wzrostu ruchu oraz jego podziału modalnego w związku ze wzrostem gospodarczym, zmianami w poziomie zamożności społeczeństwa oraz możliwości zmian struktury działalności transportu pod wpływem tych zmian, narastającej kongestii – zwłaszcza w obrębie i wokół aglomeracji – i oddziaływania przez politykę energetyczną, ekologiczną i transportową Unii Europejskiej i rządu;
- wyciągnięcie wniosków dotyczących potrzebnych **inwestycji infrastrukturalnych** i realnej oceny **spodziewanego stopnia wykorzystania infrastruktury** istniejącej;
- zaproponowanie środków – zbieżnych z białą księgą UE i deklarowanymi celami polityki państwa – zmierzających do **zrównoważenia warunków ekonomicznych poszczególnych działów transportu**, w tym zwłaszcza w zakresie dostępu do infrastruktury, skonkretyzowanie środków zmierzających do wzmocnienia roli transportu intermodalnego i realizacji pozostałych postulatów natury społecznej i ekologicznej;
- **zbilansowanie programów inwestycyjnych** – zwłaszcza budowy nowych dróg i linii kolejowych i ich modernizacji – z budżetem państwa i dostępnymi środkami UE, z uwzględnieniem rzeczywistych czynników efektywności ekonomicznej i społecznej.
- zbilansowanie kosztów utrzymania i napraw **infrastruktury**, gwarantujących **zachowanie jej wartości i parametrów użytkowych** na poziomie projektowym, zarówno w odniesieniu do obiektów istniejących, jak i nowo budowanych, z przewidywanymi opłatami użytkowników (przewoźników) za użytkowanie infrastruktury oraz zasilania ze środków publicznych;
- przesądzenie o skali infrastruktury utrzymywanej przez państwo, w tym zwłaszcza o celowości przekazania niektórych składników ze sfery rządowej do samorządowej lub postępowaniu wobec składników niemożliwych do utrzymania w dającej się przewidzieć przyszłości nawet przy ograniczonych parametrach.

Te logiczne przesłanki i kierunki działania napotykają jednak na poważne przeszkody z powodu realnego upadku systemu planowania i zarządzania rozwojem systemu transportowego, w tym w szczególności w kolejnictwie. Są to między innymi:

Przeszkody w budowie rzetelnej polityki transportowej

- oparcie wizji rozwoju kolei na życzeniowym myśleniu, bez uwzględnienia realiów zarządzania oraz doświadczeń z ostatnich lat (w tym nieskuteczności dotychczasowych działań);
- brak powiązania planowania strategicznego w nurcie gospodarczym z przestrzennym i środowiskowym;
- „branzowość” planowania oraz brak wewnętrznej dyscypliny w służbach rządowych i związków z praktyką parlamentarną (uchwalanie sprzecznych założeń w tych samych sprawach w różnych dokumentach strategicznych);
- rozdział między założeniami planów a instrumentami ich realizacji (specustawy, które pod hasłem przyspieszania procedur realizacji prowadzą do gubienia spójności, o której mowa wyżej);
- hasłowe („jedynie słuszne”) określanie celów w dokumentach dotyczących strategii kolei, bez przełożenia na zadania o charakterze funkcjonalnym. Zazwyczaj podaje się od razu zadania o charakterze produktów, bez badania związków między poziomami planowania (cele można osiągać wieloma różnymi metodami, lecz konieczna jest ich analiza oraz wybór najbardziej realnych i skutecznych);
- traktowanie instrumentów realizacji strategii jako oczywistych, np. w wyniku porównań z doświadczeniami zagranicznymi, ale bez selekcji pod kątem przystawalności do warunków krajowych;
- naiwność i brak profesjonalizmu w zarządzaniu zmianami, w tym sposobami pozyskiwania wsparcia dla procesów reform wśród załóg i kadry.

Te niekorzystne tendencje widać wyraźnie na podstawie krytycznego przeglądu kluczowych dokumentów strategicznych z ostatniego okresu.

Analizując niedostatki polityki w zakresie transportu tudzież restrukturyzacji PKP, za co odpowiadają rządy i kontrolowane przez nie podmioty, trzeba też wskazać na pozostawianie kwestii infrastrukturalnych oraz problematyki transportu publicznego w ogóle, a kolei w szczególności, na marginesie priorytetów politycznych państwa. Tylko w oparciu o zgodę Komisji Europejskiej z 2002 roku w kolejnych latach (do 2010 roku) górnictwo otrzymało pomoc publiczną wartą ponad 23 mld zł – w tym 18 mld zł w postaci redukcji zadłużenia. Pomoc dla przemysłu stocznioowego w okresie 2004-2008 zakwestionowana przez Komisję Europejską wynosiła ponad 5 mld zł, a razem z wcześniejszymi nakładami około 12 mld złotych. Suma tych kwot (ok. 35 mld zł) nie uwzględnia pomocy dla górnictwa w okresie restrukturyzacji przed rokiem 2000 oraz pomocy dla hutnictwa i przemysłu zbrojeniowego. Nawet bez tej korekty jest ona porównywalna z kosztem realizacji całego programu autostradowego lub z nakładami inwestycyjnymi na KDP (które – inaczej niż środki na stocznie lub górnictwo – zwrócą się przynajmniej częściowo).

◀ **Pozostawienie kolejnictwa na marginesie priorytetów politycznych państwa**

Równocześnie PKP S.A. przejęły zadłużenie niektórych podmiotów państwowych z tych sektorów oraz zmuszone są obsługiwać narastające zadłużenie byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP. Dochodzenie do poziomu rocznego finansowania przewozów regionalnych na racjonalnie uzasadnionym i uzgodnionym w 2000 roku poziomie 800 mln złotych trwało kilka lat, a zdarzały się lata, gdy budżet państwa nie refundował w pełni zniżek, których udzielanie przez przewoźników kolejowych było obowiązkiem ustawowym. Pod koniec 2009 roku doprowadzono do likwidacji pomocy publicznej w postaci preferencyjnych stawek dla przewozów w transporcie intermodalnym, a więc w obszarze rozwojowym. Także wsparcie dla modernizacji i wymiany taboru jest ograniczone do działań samorządów, a sytuację przemysłu pracującego na rzecz kolei nikt się specjalnie nie przejmuje.

Tak więc pierwszeństwo w dostępie do państwowego finansowania i pomocy publicznej posiadały przemysły, które w odróżnieniu od infrastruktury i transportu publicznego nie decydują już o rozwoju gospodarczym i jakości życia społeczeństwa, i których potencjał – zgodnie z nieprzyjmowanymi do wiadomości, choć opartymi na mocnych podstawach prognozami – został mniej lub bardziej zredukowany wobec braku konkurencyjności oraz popytu na ich produkcję. Negatywne, acz nieuchronne aspekty tego procesu w postaci zmniejszenia przewozów towarowych masowych i tak dotyczą kolej, tyle że z pewnym opóźnieniem.

◀ **Finansowanie restrukturyzacji ze środków własnych kolei**

Ta sytuacja nie zależy w widocznym stopniu od zmian politycznych i wydaje się stosunkowo trwałą tendencją, wobec której żadna z liczących się sił politycznych nie podejmuje skutecznej dyskusji.

2.1.3. Niektóre zagadnienia zarządzania rozwojem kolejnictwa

Wcześniej wymienione warunki budowy rzetelnej polityki transportowej mają kluczowe znaczenie dla wszelkich innych działań legislacyjnych i wdrożeniowych w procesie rozwoju transportu. Ich pełny katalog byłby zbyt obszerny, dlatego skupiamy się jedynie na wybranych zagadnieniach.

Jeśli chodzi o **pomiar istniejących natężeń ruchu**, to w przypadku dróg pomiary są dokonywane co kilka lat. W przypadku kolei, PKP PLK S.A. prowadzi ścisłą ewidencję ruchu (np. liczba pociągów na poszczególnych odcinkach, masa pociągów, z podziałem na rodzaje pociągów). Jednak nie można powiedzieć, aby systematycznie i niezależnie od zainteresowanych przewoźników mierzono wolumen przewozów i frekwencję pasażerów, nie mówiąc już o badaniu stopnia zadowolenia klientów i podróżnych. Ta luka wywiera negatywny wpływ nie tylko na programowanie, lecz także na możliwość prowadzenia bieżącej polityki, gdyż utrudnia racjonalizację wsparcia transportu kolejowego publicznego i ocenę celowości dopłat do niektórych pociągów. Jakkolwiek istniejący ruch drogowy czy kolejowy nie może być czynnikiem przesądzającym o programowaniu na przyszłość, to posiadanie tej wiedzy oraz jej upowszechnienie i wprowadzenie do obiegu publicznego oraz decyzyjnego stanowi krok niezbędny do poprawnego zarysowania priorytetów inwestycyjnych, w celu maksymalizacji efektów poniesionych nakładów i likwidacji najbardziej uciążliwych wąskich gardeł obniżających sprawność danego systemu transportowego. Z drugiej strony umożliwia oszczędności poprzez eliminację, ograniczenie lub odroczenie w czasie inwestycji przewymiarowanych, które są projektowane w wyniku partykularnego lobbingu albo chęci wykorzystania środków na polu przedsięwzięć łatwiejszych, w sytuacji braku przygotowania przedsięwzięć bardziej

uzasadnionych, potrzebnych i pilnych, a z jakiegoś powodu niewygodnych, na przykład trudniejszych do przygotowania. Już ten etap formowania polityki napotyka na trudności, gdyż sama konstatacja faktycznego niskiego natężenia ruchu w niektórych relacjach, które najczęściej wynika z mniejszej gęstości zaludnienia i małego stopnia urbanizacji, jest „politycznie niepoprawna” i interpretowana nie jako obserwacja faktów, ale jako wyraz woli skazania jakiegoś regionu na degradację.

W Polsce liczba uruchamianych na dobę pociągów przypadających na 1 km linii (0,15) jest kilkakrotnie mniejsza niż w Niemczech (0,83) lub w Czechach (0,73), co sugeruje przewymiarowanie infrastruktury w odniesieniu do pracy eksploatacyjnej. Jednak także liczba podróży kolejowych przypadająca na 1 mieszkańca w Polsce (7) jest istotnie mniejsza niż w Niemczech (20)² i w Czechach (18). Fakt, że w Polsce tylko dwa województwa mają gęstość zaludnienia większą lub porównywalną do Niemiec, nie uzasadnia aż takiego zróżnicowania w wykorzystaniu kolei w publicznym transporcie pasażerskim. Przynajmniej w niektórych regionach istnieje potencjalny popyt na przewozy i co za tym idzie – perspektywa zwiększenia pracy eksploatacyjnej i wykorzystania potencjału infrastruktury.

Tak więc zidentyfikowanie potencjalnego popytu, który nie ujawnia się wobec mizerii oferty kolejowej, niskiej jakości usług, stanu taboru i dworców, braku integracji systemów transportowych, jak również określenie koniecznych warunków poprawy oferty są kluczowymi problemami programowania ewolucji transportu szynowego w Polsce.

Konieczność prowadzenia monitoringu zjawisk gospodarczych, szczególnie na rynku energetyki

Z punktu widzenia kolei, **kluczowym elementem zmian gospodarczych**, który może wywołać rozłożone w czasie, ale radykalne ilościowo zmiany na mapie przewozów towarowych, jest ewolucja wielkości wydobycia i zużycia węgla kamiennego – zwłaszcza do celów energetycznych. Dotychczasowe doświadczenie pokazuje, że będące podstawowym źródłem prognozy rządowe i polityka energetyczna państwa przyjmują z trudem, albo wręcz odrzucają realistyczne prognozy wydobycia, oparte na jego opłacalności, podczas gdy faktycznie realizują się scenariusze powolnego, ale konsekwentnego zmniejszania wydobycia krajowego. Fakt, że Polska stała się w 2008 roku importers netto węgla kamiennego, ma istotne, ale ograniczone znaczenie dla kolejowych przewozów towarowych. Natomiast zmniejszenie wydobycia krajowego na Śląsku do takiego poziomu, że będzie on zaspokajał popyt odbiorów skupionych w tym regionie i najbliższym jego otoczeniu, podczas gdy odbiorcy nie tylko z północy i wschodu, ale i z centrum kraju przejdą na węgiel importowany, będzie oznaczać istotną zmianę geografii przewozów kolejowych.

Znaczenie dokładnego prognozowania i analizy danych

Prognozowanie ruchu w skali krajowej, z uwzględnieniem ruchu granicznego, jest prowadzone zarówno dla drogownictwa, jak i dla kolei, jednak dokładniejsze przewidywania strumieni pojazdów, pasażerów i/lub towarów pomiędzy poszczególnymi węzłami wykonywane są raczej w kontekście studiów wykonalności dla poszczególnych inwestycji, a w najlepszym razie programów inwestycyjnych, np. programu budowy autostrad lub programu KDP. W odróżnieniu od GDDKiA, PKP PLK nie posiada modelu ruchowego dla całej sieci kolejowej, który byłby dostępny dla projektantów. Nie widać też perspektywy budowy modelu dla całej sieci transportowej w Polsce (taką pracę podjęło Ministerstwo Transportu Słowacji). Brak też regularnych badań marketingowych w ruchu pasażerskim. Co jakiś czas bada się stan istniejący, ale do rzadkości należy badanie potencjalnego popytu. W przypadku nielicznych aglomeracji pojawiły się prognozy dla pasażerskiego transportu publicznego, pokazujące możliwe korekty wyboru środka transportu przez pasażera i możliwe w związku z tym strumienie ruchu. Publicznie znane są studia dla kolei aglomeracyjnej w Krakowie i Trójmieście, istnieją badania dla Warszawy oraz aglomeracji Bydgoszcz – Toruń (w związku z projektem BiT City), ale w większości przypadków rozważania o kolejach aglomeracyjnych lub wręcz miejskich nie są poparte analizami ilościowymi ukazującymi realny popyt na transport publiczny i perspektywę włączenia kolei do zintegrowanego systemu transportu publicznego w aglomeracji. Ponadto w większości aglomeracji nie jest rozpoznana i zarządzana kwestia rozlewania się miast (przenoszenie się aktywnej części mieszkańców do stref podmiejskich). Tendencja ta nie zostanie zmieniona na podstawie życzeniowych założeń planistycznych, ale przez połączenie gospodarki przestrzennej i zarządzania transportem całej aglomeracji. Jednak, przy rozbieżności dość prymitywnie rozumianych interesów miasta centralnego i gmin strefy podmiejskiej, jest to zagadnienie trudne i w zasadzie porzucone przez obecny system planowania rozwoju kraju.

Znaczenie pasażerskich przewozów kolejowych w aglomeracjach

Biorąc pod uwagę narastającą kongestię i ograniczone możliwości poprawy przepustowości ulic w miastach i na ich obrzeżach, **przewozy aglomeracyjne i/lub regionalne obsługujące największe polskie aglomeracje są najpoważniejszą szansą na wzrost kolejowych przewozów pasażerskich** i zachowanie,

² Dane z 2007 roku.

a nawet **zwiększenie znaczenia kolei w życiu społeczno-gospodarczym kraju**. Jej wykorzystanie może mieć miejsce przede wszystkim w ramach integrowania transportu publicznego, co wymaga nie tylko rozpoznania sytuacji, ale osiągnięcia porozumienia pomiędzy rządem, zarządcą infrastruktury, władzami głównego miasta aglomeracji oraz pozostałych miast i gmin aglomeracji, jak również województwa, które organizuje i finansuje przewozy. Jakkolwiek widoczne są wycinkowe porozumienia tego rodzaju, np. w sprawie wspólnego biletu w aglomeracji warszawskiej, to jest to raczej sytuacja wyjątkowa, a ponadto obejmująca wyłącznie jeden spośród wielu wymiarów integracji. Od czasu do czasu prasa donosi o pomysłach, które życie weryfikuje negatywnie, gdyż uruchomiono połączenia bez rozeznania realnych potrzeb i z naruszeniem elementarnych zdroworozsądkowych reguł tworzenia oferty.

Kwestia rozwoju kolei metropolitalnych (aglomeracyjnych), które mogą być uważane za „lokomotywę” w przeobrażeniu polskich kolei za względu na potencjał rynku, **nie być może rozpatrywana w oderwaniu od zagadnień ustrojowych**, ponieważ na obszarze aglomeracji podział zadań przewozowych jest efektem działań i zaniechań wielu podmiotów publicznych – od administracji po przewoźników. Początkiem systemowych rozwiązań winna być **jasna koncepcja ustrojowa, która w realnym systemie przydziela zadania i środki ich realizacji**. Najczęściej spotykanym rozwiązaniem w innych krajach jest tworzenie drogą ustaw specjalnych organów administracji regionalnej lub (rzadziej) przymusowych związków komunalnych wspieranych odpowiednim zasilaniem finansowym. Takie podejście wynika z racjonalnej oceny, iż skuteczność działań administracji wynika z poziomu swobody w podejmowaniu decyzji tych organów, które są z tych decyzji bezpośrednio rozliczane przez wyborców.

Istotą organizacji transportu w aglomeracji powinien być więc nowy poziom specjalnej administracji samorządowej, z własnymi zadaniami i środkami oraz odpowiedzialnością za realizację założonych kierunków polityki państwa, regionu i poszczególnych gmin miejskich i wiejskich, z wyróżnieniem miasta centralnego aglomeracji. Faktyczne zarzucenie prac nad ustawą metropolitalną nie zarysowuje nadziei na rozwiązanie poruszonych tu kwestii.

Projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (wersja z 15 października 2009 roku) jest próbą wdrożenia do polskich warunków przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1370/2007. Jest to akt prawny niezbędny, ponieważ wiele przepisów polskiego prawa nie pozwala w pełni wdrożyć rozporządzenia (obowiązuje od 3 grudnia 2009 roku). Niemniej trzeba stwierdzić, że projekt skupia się nie na tym, aby rozporządzenie mogło być zaimplementowane, ale na tym, jak to rozporządzenie w pewnym sensie ograniczyć co do jego istoty, wprowadzając różne szczegółowe regulacje proceduralne, które dotąd w polskim prawie nie występowały. Należy więc spodziewać się, iż jeszcze długo przepisy ustawy będą martwe, co może spowodować problemy na styku z Komisją Europejską.

◀ **Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym**

Z punktu widzenia tematyki kolejowej ważne jest, iż przewozy kolejowe są włączone do problematyki organizowania i zarządzania sieciami transportowymi, co pozwala na skoordynowanie funkcjonowania różnych podsystemów. Niemniej stopień skomplikowania projektu ustawy oraz szereg niejasnych i niekompletnych zapisów może doprowadzić do chaosu.

Projekt ustawy wprowadza zasadniczą zmianę do systemu obecnego, nakłada na samorządy inne niż gminne obowiązek organizowania i finansowania usług transportu publicznego, w tym usług kolejowych. Jest to zgodne z duchem rozporządzenia 1370/2007, jednak bardzo szczegółowe uregulowania mogą prowadzić do stwierdzenia, iż ustawa „przesztynia” zapisy rozporządzenia. Rozporządzenie dość dokładnie podało prawa i obowiązki „właściwych organów” i przepis ustawowy krajowej nie może w tę materię wnikać.

Ponieważ ustawa przewiduje, że wszystkie jednostki samorządu pełnią funkcję organizatorów transportu (także kolejowego), a przy tym narzucają obowiązek hierarchicznego respektowania planów transportowych (szczebel niższy uwzględnia zamiary szczebla wyższego), może to prowadzić do licznych sporów, a nie przewidziano procedur negocjacyjnych i arbitrażowych.

Z najważniejszych rozwiązań dotyczących sektora kolejowego można wynotować następujące kwestie:

- Z ustawy wynika, że organizatorem usług w transporcie kolejowym może być każdy z katalogu organizatorów, czyli samorząd gminy, powiatu, województwa lub minister ds. transportu. To może poszerzyć zainteresowanie usługami kolejowymi, lecz przy obecnym stanie organizacji przewozów kolejowych może także oznaczać spore zamieszanie.
- Ustawa nie określa, jakie są relacje między organizatorami transportu zbiorowego na sieci kolejowej a zarządcą infrastruktury kolejowej. Jedyne zapisy w art. 37 ust. 3 stanowią, iż zarządca infrastruktury

kolejowej „(...) uwzględnia w miarę możliwości potrzeby przewozowe wynikające z realizacji przewozów przez operatora, ujęte w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości organizatora (...)”. Oznacza to, że organizator w sektorze kolejowym może być pozbawiony realnego wpływu na świadczenie usług kolejowych.

- Ustawa zawiera zapis limitujący kwoty wypłat rekompensat z tytułu stosowania ulg ustawowych do poziomu określonego w ustawie budżetowej, nie rozstrzygając, czy przewoźnik może zaprzestać honorowania ulg, jeśli limit wypłat zostanie przekroczony i rekompensata nie jest wypłacana.
- Z opisanych powodów należy stwierdzić, że projekt jest daleki od możliwego do praktycznego wdrożenia, ponieważ wprowadza zupełnie nowe mechanizmy, bez ich przetestowania. Nie wiadomo też, skąd samorządy miałyby sfinansować nowe zadanie, co każe obawiać się, iż te przepisy będą puste.
- Po dopracowaniu, głównie przez uproszczenie procedur i usunięcie luk i niejasności, ustawa może jednak stanowić dobry instrument rozwoju transportu kolejowego, szczególnie w odniesieniu do przewozów regionalnych i aglomeracyjnych.

Polska sieć kolejowa, podobnie jak w większości państw europejskich, kształtowała się w okresie zdecydowanie większego udziału kolei w transporcie ogółem. **Spadek przewozów spowodował trudności utrzymania tak rozległej sieci**. W niektórych przypadkach powstaje pytanie o celowość utrzymywania niektórych jej fragmentów. Jednak wyciągnięcie stąd wniosku o niecelowości budowy nowych linii (torów) byłoby jednak błędem, gdyż:

- nawet ograniczone – jak dotychczas – studia dotyczące przewozów aglomeracyjnych wskazują na możliwość pojawienia się barier infrastrukturalnych w obrębie węzłów obsługujących aglomeracje, co powoduje konieczność uzupełnienia sieci w obrębie węzła poprzez dodatkowe tory (pary torów), łącznice itp., po to, aby obsłużyć wzrastający ruch aglomeracyjny, dobrze wykorzystać istniejącą infrastrukturę w otoczeniu węzła i/lub zapewnić integrację z innymi środkami transportu publicznego;
- nastąpi tendencja wzrostowa w połączeniach międzymiastowych, która wiąże się z budową nowej linii KDP oraz modernizacją CMK, której powinna towarzyszyć zdecydowana przebudowa jej południowych połączeń z Krakowem i Katowicami;
- powyższe przedsięwzięcie (zwłaszcza KDP) wymaga opracowania koncepcji włączenia tych linii do węzłów w miastach, tak aby zapewnić kumulacje strumieni podróży i integrację szybkiej kolei międzymiastowej (zarówno KDP, jak i konwencjonalnej) z pozostałymi połączeniami kolejowymi oraz transportem publicznym w aglomeracji;
- narastają oczekiwania dotyczące połączenia lotnisk z centrami miast.

Powyższe wyliczenie pokazuje, że poważną luką koncepcyjną w zakresie **programowania inwestycji** w infrastrukturze kolejowej jest brak całościowych koncepcji dotyczących największych węzłów kolejowych, które odpowiadałyby na problemy (i)–(iv) i byłyby wkomponowane w plany rozwoju miast i aglomeracji. Przedstawiona powyżej wielość podmiotów oraz brak systemowych mechanizmów skłaniających do kooperacji w interesie wszystkich stron może zaważyć negatywnie na spójności kolejowych inwestycji infrastrukturalnych pomimo przyjęcia programu KDP oraz zatwierdzenia Master Planu.

Potrzeba porozumienia i konsensusu w sprawie docelowej wizji infrastruktury kolejowej

► Istotnym problemem jest również **brak stabilnego konsensusu merytorycznego i politycznego odnośnie docelowej wizji infrastruktury kolejowej** w Polsce. Nie tylko w przypadku kolei nie udaje się zapewnić kolejności realizowania poszczególnych przedsięwzięć zgodnej z merytorycznie uzasadnionymi priorytetami. Jednak stabilna wizja docelowa mogłaby zapobiec ponoszeniu nakładów na przedsięwzięcia, które w dającej się przewidzieć przyszłości nie będą spożytkowane. Dotyczy to na przykład odcinków linii o podwyższonej prędkości, które pozostają przez dłuższy czas niewykorzystane ze względu na ich odizolowanie od pozostałych linii o porównywalnych parametrach, co skutkuje brakiem zainteresowania ze strony przewoźników wprowadzania tam taboru i trakcji wykorzystujących w pełni parametry linii. Byłoby to po prostu nieopłacalne i skutkowałoby nieefektywnym wykorzystaniem lokomotyw. Sytuacja w branży kolejowej jest pod tym względem gorsza niż w przypadku dróg kołowych, gdzie też zdarzają się korekty i niekonsekwencje odnośnie kolejności realizacji poszczególnych odcinków, ale nawet realizowane czasami w dziwacznej kolejności fragmenty układają się w horyzoncie dekady w spójny system. Tymczasem skutki braku konsekwencji w definiowaniu i realizacji celów są w przypadku kolei dalej idące. Przykładowo, kilka kilometrów drogi o wyższej prędkości w większym ciągu o prędkości niższej jest mało potrzebne, ale pojazdy drogowe mogą z tej prędkości skorzystać, podczas gdy analogiczna sytuacja na kolei jest czystym marnotrawstwem ze względu na właściwości eksploatacyjne pociągów.

Niezależnie od tego, brak stabilnej wizji infrastruktury i harmonogramu jej realizacji utrudnia racjonalne planowanie zakupu taboru i formułowanie oferty przez przewoźników.

Istotny parametr ekonomiczny – **opłaty ponoszone przez przewoźników** – w przypadku kolei ustalane są rozporządzeniami wydawanymi każdego roku, przy czym dla wszystkich uczestników rynku jest jasne, że stawki te nie pokrywają kosztów zarządcy infrastruktury w stopniu umożliwiającym należyte utrzymanie (zachowanie parametrów projektowych) nie tylko całej sieci, lecz także jej liczącego ok. 12 tys. km trzonu obsługującego 90% przewozów. W związku z tym oraz wobec braku długofalowej perspektywy budżetowych nakładów na modernizację trudno uznać je za ustabilizowane. W dodatku odstąpiono od preferencyjnych stawek dla transportu intermodalnego. Brak jest ewentualnego wsparcia budżetowego, a jednocześnie nadal brak jest propozycji skompensowania wzrostu opłat innymi środkami.

Powszechny system opłat za używanie infrastruktury drogowej jest przygotowywany na rok 2011. Jednak poza określeniem stawki maksymalnej brak jest przesłanek do przewidywania, jakie stawki będą obowiązywać. Ponadto doświadczenia Niemiec pokazują, że wdrożenie systemu jest przedsięwzięciem złożonym technicznie i organizacyjnie. Tak więc nie wiadomo, od kiedy i jakie stawki będą obowiązywać przewoźników drogowych.

◀ **Rola mądrego systemu stawek opłat za dostęp do infrastruktury**

Jakkolwiek dla znaczącej części masy towarowej proporcja stawek nie wpłynie na wybór środka transportu, to w przypadku transportu intermodalnego oraz niektórych towarów proporcja stawek za używanie dróg i stawek za użytkowanie linii kolejowych może stanowić kryterium wyboru. Stawki te są pochodną polityki państwa i – jeżeli nie są bezpośrednio ustalane przez władze państwowe – to podlegają regulacji. Jak długo nie wykrystalizuje się stabilna polityka państwa w tym zakresie, trudno oczekiwać inwestycji podmiotów komercyjnych w uzupełniającą infrastrukturę oraz tabor potrzebny do realizacji przewozów. Jest to może nie najważniejsza, ale istotna przesłanka utrudniająca pożądane wydłużanie okresu, na który zawierane są umowy w zakresie pasażerskiego transportu publicznego.

Jak na razie stawki dostępu do infrastruktury kolejowej zmieniane są co roku; nie stworzono dokumentu rządowego ukazującego wiarygodnie ich ewolucję w dłuższym horyzoncie czasowym. W zakresie, w jakim skala przewozów kolejowych realnie zależy od kosztów transportu drogowego, brak stabilności jest głębszy, gdyż nie ma pewności, od kiedy i jakie stawki będą obowiązywać w transporcie samochodowym. Nie wiadomo więc, czy, kiedy i w jakim stopniu dojdzie do pożądanego wyrównania warunków transportu drogowego i kolejowego w zakresie pokrywania kosztów infrastruktury. Tymczasem publikacja wiarygodnej, prawdopodobnej ścieżki zmian stawek dostępu do infrastruktury drogowej i kolejowej lub przynajmniej zasad, na jakich władza publiczna zamierza je ustalać i/lub regulować w dłuższym horyzoncie, jest jednym z kluczowych czynników potrzebnych do oceny opłacalności (w określonym horyzoncie czasowym dla poszczególnych rodzajów przewozów – zwłaszcza towarowych), a tym samym kształtowania strategii przewoźników.

Największe trudności sprawia zatwierdzenie dokumentu, który nie tylko zawierałby wykaz poświadczonych inwestycji, lecz także proponował ich rozłożenie w czasie i **zbilansowanie z corocznym finansowaniem z budżetu, środków UE i kredytu lub kapitału prywatnego**. Składa się na to kilka przyczyn.

Po pierwsze, możliwe **nakłady budżetu państwa na infrastrukturę są trudno przewidywalne**. Postulat miarkowania obciążeń podatkowych oznacza w praktyce stabilizację proporcji dochodów budżetowych względem PKB i niezwiększania tych obciążeń. Znacząca część wydatków budżetowych, takich jak płace sektora publicznego (nauczyciele, administracja) i świadczenia socjalne, to wydatki sztywne, do których realizacji państwo jest zobowiązane na podstawie ustaw, trudnych do zmiany zarówno ze względów politycznych, jak i prawnych (ograniczenie możliwości naruszania praw nabytych wedle orzecznictwa Trybunału Konstytucyjnego). W tej sytuacji kłopoty z domykaniem budżetu rozwiązywane są poprzez zmniejszanie wydatków rzeczowych i inwestycyjnych, a więc dotyczą przede wszystkim infrastruktury. Jak na razie nie ma pozytywnego doświadczenia w przekształceniu relacji Skarb Państwa – zarządca infrastruktury, ze schematu administracyjnego państwo – jednostka podległa (dla której dotacja budżetowa ustalana jest corocznie, i fakt jej uchwalenia nie jest zobowiązaniem, ani ustawowym, ani cywilnoprawnym) w kierunku wiążącej umowy władzy publicznej z podmiotem, który co prawda pozostaje w sektorze publicznym, ale cieszy się autonomią. Umowa taka określałaby realistycznie obowiązki stron, z jednej strony zapewniałaby przewidywalność nakładów, z drugiej umożliwiała władzy publicznej stawianie wymagań co do standardu infrastruktury. Proces negocjacji umowy służyłby też weryfikacji efektywności zarządcy infrastruktury i umożliwiał władzy publicznej określanie zadań w zakresie jej poprawy.

◀ **Planowanie nakładów finansowych na kolej ze środków publicznych i sposób ich dystrybucji**

Po drugie, nawet przy założeniu, że udział procentowy tych nakładów w PKB osiągnąłby poziom porównywalny z krajami rozwiniętymi, **duża skala zaległości i potrzeba likwidacji dystansu cywilizacyjnego generują listę zadań, których sfinansowanie musi być rozciągnięte w czasie na więcej niż jedną dekadę.** Jest to horyzont przekraczający czas trwania kadencji sejmiku oraz konkretnego rządu. Tymczasem jakikolwiek spójny dokument musi zawierać odmowę sfinansowania „już teraz” szeregu przedsięwzięć wszechstronnie uzasadnionych, nie mówiąc już o tych, które są oczekiwane społeczne, ale ocena ekonomiczna lub ruchowa wskazuje na ich mniejszą pilność. Z tego powodu nikt nie jest zainteresowany przeprowadzeniem takiego bilansowania, a powstające dokumenty omijają kwestie decyzyjne.

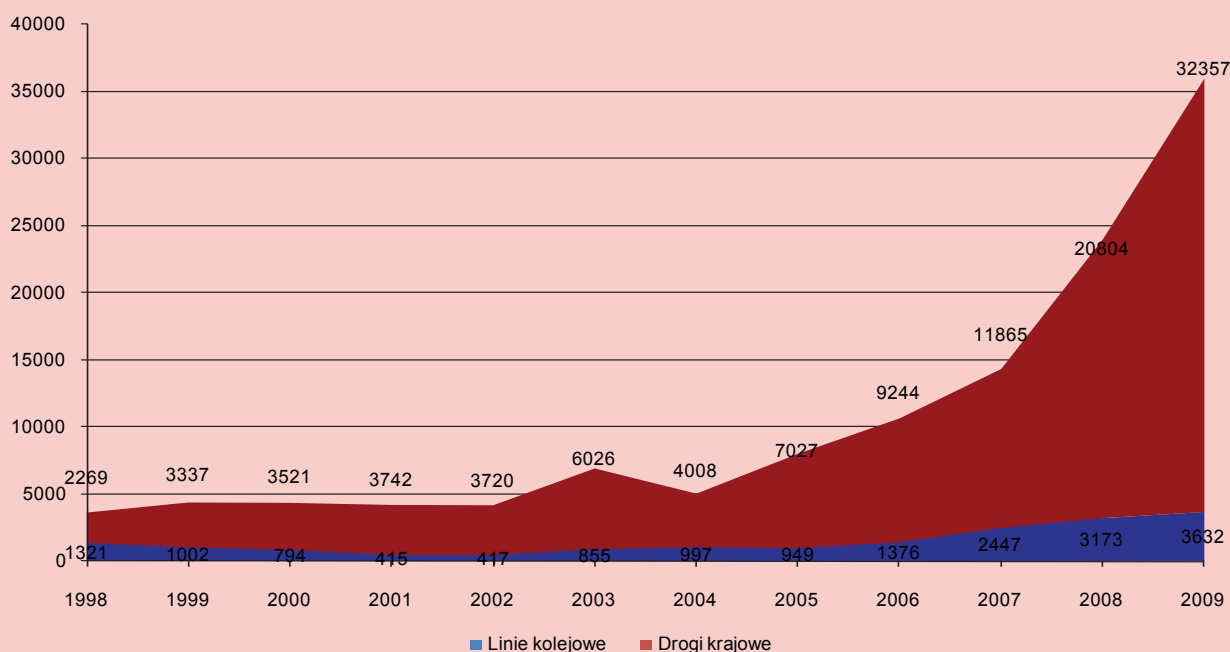
Po trzecie, możliwości szerszego włączenia kredytowania lub partnerstwa publiczno-prywatnego w celu przyspieszenia inwestycji a odroczenia finansowania budżetowego są również trudne do prelimitowania, gdyż wola korzystania z takich instrumentów podlega wahaniom natury politycznej, a poza tym ich użycie skutkuje wzrostem kosztów finansowych. Poza tym, nawet gdyby doprowadzić do zwiększenia koncentracji inwestycji w czasie, trzeba by i tak pogodzić się ze zwiększonymi kosztami budów wywołanym wzrostem popytu.

Bilansowanie wydatków na utrzymanie infrastruktury z wpływami z budżetu i od użytkowników

Zagrożeniem (które na przełomie XX i XXI wieku dotyczyło także infrastruktury drogowej, gdzie nastąpiła już pewna poprawa) jest **niebilansowanie wydatków dotyczących napraw, konserwacji i utrzymania w należytym stanie infrastruktury istniejącej z wpływami od budżetu i użytkowników.** Zaniechanie wymiany rozjazdów, szyn, podsypki, konserwacji obiektów inżynierskich na liniach kolejowych, które z natury rzeczy powinny być dokonywane w określonych odstępach czasu, oraz innych napraw, skutkuje stopniowym zmniejszaniem parametrów linii – zwłaszcza dopuszczalnej prędkości – dla zachowania bezpieczeństwa. W rezultacie na wielu liniach dopuszczalna prędkość jest mniejsza od projektowej, wobec czego zanizony jest komfort podróżowania. Prace utrzymaniowe są mniej efektywne od inwestycji lub gruntownych modernizacji, toteż przegrywają w konkurencji o finansowanie. Jeżeli nie dojdzie do zbilansowania technicznie uzasadnionych wydatków z wpływami, to także nowo budowane lub zmodernizowane linie ulegać będą degradacji, a korzyści ekonomiczne będą mniejsze od założonych.

Mimo iż powyższe fakty są znane, brak jest woli chociażby wyraźnego zarysowania istniejącego dylematu co do wielkości i jakości sieci, jaką państwo gotowe jest utrzymywać w oparciu o opłaty ponoszone przez przewoźników oraz własne nakłady budżetowe. Obowiązuje zasada „jakoś to będzie”, brak jest klarownej, stabilnej umowy pomiędzy zarządcą infrastruktury a rządem, określającej, które linie i w jakim standardzie powinny być utrzymane, z równoczesnym przyjęciem odpowiedzialności przez władzę publiczną za skutki podwyższenia opłat i/lub likwidacji niektórych linii.

Zestawienie wydatków na drogi krajowe i linie kolejowe w latach 1998 – 2009



2.2. Infrastruktura

2.2.1. Wielkość sieci, niskie prędkości, wąskie gardła

Stan sieci dróg kolejowych

Stan polskiej infrastruktury kolejowej ma znaczący wpływ na rozwój przedsiębiorczości, możliwość pozyskiwania nowych inwestycji, zdolność konkutowania operatorów kolejowych z przewozami drogowymi oraz przyciągnięcie pasażerów motoryzacji indywidualnej. Proces modernizacji infrastruktury jest w Polsce niedostateczny. Szacunkowa wielkość zapewnianych funduszy stanowi zaledwie ok. 20% niezbędnej kwoty.

Całkowita długość linii kolejowych eksploatowanych (bez torów stacyjnych) przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wyniosła na koniec 2008 roku 19 201 km. Wielkość ta uległa zmniejszeniu z poziomu 24 100 km (rok 1990). Ponad połowa linii jest zelektryfikowana. Linie kolejowe o państwowym znaczeniu stanowią ok. 11 500 km. Warto zaznaczyć, iż 90% ruchu kolejowego odbywa się na ok. 12 000 km linii, w tym na 5 100 km objętych umowami AGC i AGTC, stąd częste sugestie dotyczące ograniczenia zainteresowania PKP PLK S.A. do sieci o takiej właśnie wielkości.

37% linii kolejowych jest w stanie *dobrym*, co oznacza dla nich wymóg jedynie konserwacji, wymiany pojedynczych elementów nawierzchni i braku ograniczeń prędkości. Stan 38% linii określany jest jako *dostateczny*, co oznacza potrzebę wymiany elementów nawierzchni do 30% oraz znaczne obniżenie prędkości rozkładowych i wprowadzenie ograniczeń prędkości. 25% linii jest w stanie *niezadowalającym*, a więc konieczna jest kompleksowa wymiana nawierzchni, utrzymywane jest znaczne ograniczenie prędkości rozkładowych oraz duża liczba ograniczeń prędkości.

Struktura prędkości maksymalnych na eksploatowanych torach przedstawia się następująco:

Przedział prędkości	Rozkład jazdy 2007/2008		Rozkład jazdy 2008/2009	
	Długość torów (km)	Procentowy udział długości torów	Długość torów (km)	Procentowy udział długości torów
$V \geq 160$ km/h	1 307	4,7%	1 493	5,0%
$120 \leq V < 160$ km/h	4 460	16,2%	4 011	15,0%
$80 \leq V < 120$ km/h	10 140	36,8%	10 482	38,0%
$40 \leq V < 80$ km/h	9 600	34,8%	9 259	33,0%
$V < 40$ km/h	2 073	7,5%	2 534	9,0%
	27 580	100%	27 779	100%

PKP PLK S.A. podają, że od rozkładu jazdy 2000/2001 – na skutek prowadzonych robót naprawczych i podnoszonych dzięki temu prędkości rozkładowych oraz pogarszania stanu technicznego linii kolejowych w innych miejscach, czemu towarzyszyło wprowadzenie ograniczeń prędkości – bilans zmian prędkości wygląda następująco:

- podwyższenie prędkości w analizowanym okresie nastąpiło na 5 226 km toru,
- obniżenie prędkości w analizowanym okresie nastąpiło na 15 627 km toru, co daje bilans ujemny na 10 401 km toru.

Szacunkowy koszt likwidacji tzw. wąskich gardel wylicza się na ok. 5,3 mld zł. Prawdopodobnie możemy liczyć w tym przypadku jedynie na środki własne. Komisja Europejska zgodziła się w ramach projektu ISPA oraz Funduszu Spójności na realizację w latach 2004-2009 wartego ok. 150 mln euro projektu *Poprawa*

stanu infrastruktury kolejowej w Polsce. Wymiernym efektem programu ma być likwidacja ograniczeń prędkości w 111 lokalizacjach, skrócenie czasu jazdy pociągów pasażerskich o 204 minuty i poprawa bezpieczeństwa na 17 przejazdach kolejowych. Niestety, w ramach nowej perspektywy finansowej, nie było akceptacji dla podobnego rozwiązania.

◀ Ograniczenia prędkości i wąskie gardła

Zaległości naprawcze infrastruktury nawierzchni zarządzanej przez PKP PLK S.A. są następujące: w przypadku torów – 11 200 km, w przypadku rozjazdów – 18 300 sztuk. Tymczasem w latach 2000-2008 wymieniono:

◀ Zaległości w naprawie torów

- 239 km torów w 2001 r.
- 168 km torów w 2002 r.
- 239 km torów w 2003 r.
- 180 km torów w 2004 r.
- 242 km torów w 2005 r.
- 380 km torów w 2006 r.
- 699 km torów w 2007 r.
- 631 km torów w 2008 r.

przy rocznej potrzebie wymiany 1 470 km (1 120 km zaległości i 350 km w ramach cyklu życia). W związku z tym tzw. cykl wymiany torów, czyli liczba lat potrzebnych, aby dokonać pełnej wymiany torów, wynosi ok. 175 lat.

Jeśli chodzi o rozjazdy, w latach 2000-2008 wymieniono:

◀ Zaległości w naprawie rozjazdów

- 266 sztuk w 2000 r.
- 161 sztuk w 2001 r.
- 80 sztuk w 2002 r.
- 99 sztuk w 2003 r.
- 149 sztuk w 2004 r.
- 201 sztuk w 2005 r.
- 230 sztuk w 2006 r.
- 453 sztuk w 2007 r.
- 401 sztuk w 2008 r.

przy rocznej potrzebie wymiany 2 550 sztuk (1 830 sztuk zaległości i 720 sztuk w ramach cyklu życia). W związku z tym tzw. cykl wymiany rozjazdów, czyli liczba lat potrzebnych, aby dokonać pełnej wymiany, wynosi ok. 286 lat.

Niezbędne roczne nakłady finansowe na odbudowę infrastruktury, przy przyjęciu okresu 10 lat potrzebnego na likwidację zaległości remontowych oraz zachowaniu rocznej wymiany torów i rozjazdów w ilościach wynikających z ich zużycia wynoszą: 3,5 mld zł na likwidację zaległości oraz 1,2 mld zł na roboty wynikające z cyklu eksploatacyjnego. Na utrzymanie torów, rozjazdów oraz diagnostykę nawierzchni należałoby przeznaczyć 2,2 mld zł rocznie, a na likwidację szyn obrabianych ciepłnie 250 mln zł. Kształtuje to roczne nakłady w ciągu najbliższych 10 lat na poziomie 7 150 mld zł. O realności pozyskania takiej kwoty trudno napisać coś pozytywnego. Na roboty utrzymaniowo-naprawcze PKP PLK S.A. przekazywały środki finansowe z działalności operacyjnej w następujących wysokościach:

◀ Nakłady na odbudowę infrastruktury

- 2003 r. – 263 mln zł
- 2004 r. – 245 mln zł
- 2005 r. – 165 mln zł
- 2006 r. – 242 mln zł
- 2007 r. – 267 mln zł
- 2008 r. – 336 mln zł.

Z obiektów inżynierskich, których na eksploatowanej sieci jest 25 675, aż 54% przekroczyło wiek 91 lat, 45% wymaga wymiany konstrukcji nośnej, 25% wymaga napraw zapobiegających ich degradacji, a 55% wymaga zabiegów konserwacyjnych. Koszty robót związanych z przywróceniem parametrów użytkowych obiektów PKP PLK S.A. szacują na ok. 1,8 mld zł. Średnioroczne potrzeby finansowe w ciągu najbliższych 10 lat szacowane są na 100 mln zł rocznie – w przypadku robót remontowych, oraz ok. 200 mln zł rocznie – w przypadku inwestycji odtworzeniowych (bez uwzględniania nakładów finansowych na modernizację obiektów realizowanych w ramach modernizacji linii).

Konieczność opracowania nowej polityki utrzymania i modernizacji infrastruktury

Powstaje konieczność opracowania nowej koncepcji polityki w zakresie utrzymania i modernizacji infrastruktury, a przede wszystkim racjonalnego podziału środków na utrzymanie i inwestycje, z uwzględnieniem funduszy europejskich dostępnych na lata 2007-2013. W 10-letnim horyzoncie czasowym najistotniejsze będzie przywrócenie normalnych warunków eksploatacyjnych na liniach układu podstawowego. Dokonania musi zostać rewizja polityki inwestycyjnej PKP PLK S.A., tak aby priorytetami były prace dające odczuwalne skrócenie czasu podróży dla możliwie największego potoku pasażerów, likwidacja wąskich gardeł na sieci i zwiększenie nakładów na automatyzację ruchu. Oprócz zwiększenia finansowania infrastruktury kolejowej, niezbędne jest wprowadzenie w PKP PLK S.A. programu racjonalizacji kosztów.

2.2.2. Dostęp do infrastruktury – wysokie stawki opłat

Charakter opłat za dostęp do infrastruktury

Opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej są jednym z głównych instrumentów wpływających na zwiększenie atrakcyjności bądź degradację kolejnictwa. Niestety, w Polsce opłaty te nie mają charakteru narzędzia w polityce państwa kształtującej kierunki budowy sprawnej gospodarki, lecz stanowią raczej element przychodów zarządcy infrastruktury, który ma pokrywać większość kosztów związanych z utrzymaniem sieci, jej eksploatacją i modernizacją. W strukturze wpływów zarządcy – PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. – opłaty za dostęp do infrastruktury stanowią blisko 80-90% pokrycia kosztów. Odpowiednie proporcje w innych krajach Unii Europejskiej wynoszą przykładowo: 63% we Francji, 60% w Niemczech i Austrii, a nawet około 20% we Włoszech. Struktura i sposób pobierania opłat za dostęp do infrastruktury wymagają wielu poprawek, ale nie chodzi tu tylko o aspekty techniczne i precyzję przepisów, ale głównie o „rozwiązania instytucjonalno-prawno-ekonomiczne, w wyniku wdrożenia których można budować docelowy model opłat (np. problem rosnącej amortyzacji, problem luki finansowej, funduszu kolejowego, jego możliwości zadłużania, problem majątku infrastrukturalnego itp.), słowem finansowania infrastruktury transportu kolejowego”³. W praktyce, w różnych państwach UE stosowane są różne systemy, od pełnego lub prawie pełnego finansowania użytkowania infrastruktury przez państwo do bilansowania przez zarządcę większości kosztów infrastruktury wpływami z opłat od przewoźników. Ponad wszelką wątpliwość, ta ostatnia metoda, przy wysokich z natury kosztach generowanych w sieci kolejowej, nie ma najmniejszych szans na realizację w dłuższym okresie, jeżeli kolej ma stanowić ważny element systemu transportu.

Problemy dotyczące opłat za dostęp do infrastruktury

- Wśród problemów związanych z opłatami za korzystanie z infrastruktury kolejowej w Polsce można wymienić kilka najważniejszych, zależnych od funkcji celu przyjętych rozwiązań. Są to między innymi:
- niespójny i budowany w zbyt krótkiej perspektywie system tworzenia i stosowania stawek opłat za dostęp do infrastruktury;
 - faktyczna wysokość opłat w kontekście konkurencji w układzie modal split transportu lądowego;
 - sposób określenia elementów wchodzących w skład kalkulacji kosztów stanowiących podstawę do ustalenia wielkości i sposobu pobierania opłat;
 - sytuacja zarządcy infrastruktury odnośnie kategorii „uzasadnionych kosztów” służących kalkulacji opłat, a w konsekwencji ustalenie optymalnego i racjonalnego poziomu kosztów PKP PLK S.A.;
 - „błędne koło” zależności pomiędzy popytem na usługi transportu kolejowego a stanem infrastruktury oraz kondycja instytucji odpowiedzialnych za jej funkcjonowanie;
 - rola regulatora – Urzędu Transportu Kolejowego – w procesie zatwierdzania (kontrola prawidłowości ustalania) stawek opłat za dostęp do infrastruktury;
 - zakres i poziom finansowania infrastruktury za pomocą środków budżetu państwa i samorządów.

³ Antonowicz M., *Opłaty za dostęp do infrastruktury – próba ogólnej refleksji*, Rynek Kolejowy 7/8-2009.

Problemy te można mnożyć, dodając ich rozwinięcia w odniesieniu do poszczególnych rodzajów prowadzonych przewozów kolejowych czy rozwiązań strukturalno-organizacyjnych zarządzania siecią kolejową w Polsce. Jednak najważniejsze z nich sprowadzają się do odpowiedzi na fundamentalne pytania:

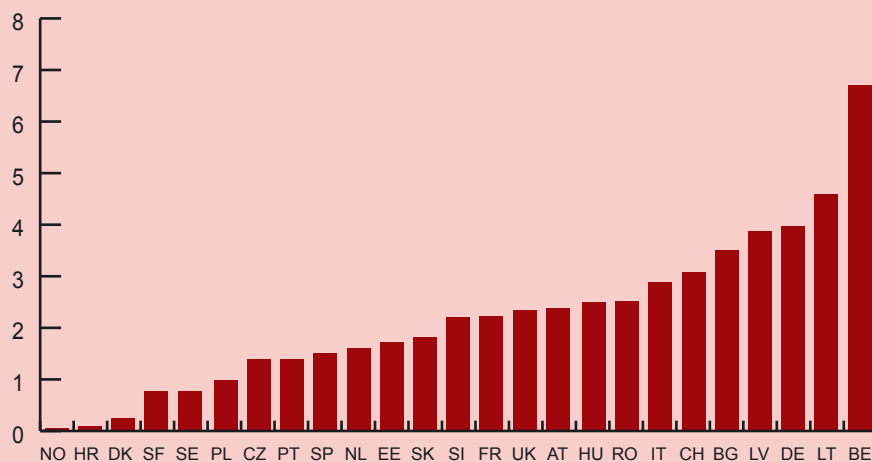
- Jakie uzasadnione koszty infrastruktury powinny być uwzględniane do kalkulacji wysokości opłat za dostęp do infrastruktury i na jakich zasadach powinny być ustalane stawki tych opłat?
- Jaki powinien być udział państwa w finansowaniu infrastruktury kolejowej i jak państwo powinno wpływać poprzez instrumenty finansowe na rozwój sektora przewozów kolejowych?

Zgodnie z dyrektywą 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat (art. 7 „Zasady pobierania opłat”), opłata za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń, powinna zostać ustalona na poziomie kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. W Polsce przepisy te zostały zaimplementowane w ustawie o transporcie kolejowym, jednak jej zapisy są bardzo ogólnikowe. Do większej precyzji ustawa zobowiązuje Ministra Infrastruktury, który wydaje odpowiednie rozporządzenia określające szczegółowe zasady ustalania opłat⁴. Zgodnie z opiniami ekspertów, te akty wykonawcze pozostawiają szereg wątpliwości⁵. Według aktualnie obowiązującego rozporządzenia w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej z lutego 2009 roku, do kalkulacji stawek zarządca przyjmuje koszty bezpośrednio obejmujące koszty utrzymania, koszty prowadzenia ruchu kolejowego i amortyzację oraz koszty pośrednie, obejmujące wszystkie pozostałe uzasadnione koszty zarządcy infrastruktury oraz koszty finansowe kredytów zaciągniętych na rozwój i modernizację. Poprzez koszty infrastruktury bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami należy rozumieć te wydatkowane środki, które służą utrzymaniu infrastruktury w stanie technicznym niezbędnym dla prawidłowego przejazdu pociągu oraz obsłudze sprzedaży tego świadczenia. Wątpliwe jest uznanie kosztów amortyzacji i części kosztów pośrednich zarządcy za ponoszone bezpośrednio w związku z udostępnieniem infrastruktury operatorom przewozów. Podobnie wątpliwe jest zaliczenie do tej kategorii kosztów finansowych kredytów zaciągniętych na rozwój i modernizację sieci. Zarówno amortyzacja, jak i większość kosztów pośrednich oraz obsługa zadłużenia są ponoszone bez względu na to, czy operatorzy uruchamiają pociągi czy nie. Oczywiście wszelkie interpretacje przepisów krajowych i unijnych w polskich warunkach są tak dobierane, aby minimalizować udział środków budżetowych i samorządowych w nakładach na infrastrukturę. Jednocześnie od zarządcy (spółki prawa handlowego) wymaga się, aby realizował cel przedsiębiorstwa, czyli generował przychody pokrywające z nadwyżką koszty działalności. Prowadzi to do konsekwencji w postaci:

- wygaszania popytu na usługi transportu kolejowego tworzące sprzężenie zwrotne: niższe wpływy od operatorów – wyższe opłaty za dostęp do infrastruktury;
- chronicznego niedoinwestowania infrastruktury kolejowej i jej degradacji technicznej.

◀ Kalkulacje stawek za dostęp do infrastruktury

Stawki dostępu dla typowego pociągu InterCity (euro/pocmk)



Źródło: Rynek Kolejowy 5/2009

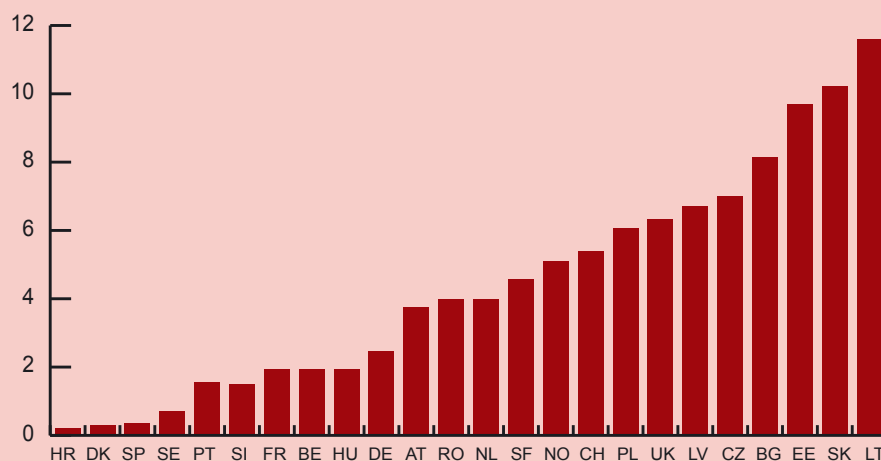
4 Kuczeńska-Laska M., *Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej – fakty i mity*, Rynek Kolejowy 5/2009.

5 Węclawik R., *Czy można stworzyć dobry system pobierania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej*, Rynek Kolejowy 7/8-2009.

Odrębnym zagadnieniem jest fakt adekwatności stanu technicznego infrastruktury kolejowej do wysokości opłat za dostęp. Szczególnie jaskrawym przykładem jest tu z pozoru stosunkowo niska opłata w porównaniu z innymi państwami UE za dostęp dla przewoźników realizujących przewozy pasażerskie.

Niskie dostępne prędkości handlowe i poważne utrudnienia związane z robotami modernizacyjnymi powodują, iż oferta kolejowych przewoźników pasażerskich jest mało konkurencyjna w stosunku do przewoźników drogowych (za wyjątkiem nielicznych połączeń typu Warszawa – Kraków/ Katowice) co powoduje zmniejszenie popytu, a w konsekwencji zmniejszenie liczby połączeń i niższe wpływy dla infrastruktury.

Stawki dostępu dla typowych 2000-tonowych pociągów towarowych (euro/pocmk)



Źródło: Rynek Kolejowy 5/2009

**Wysokość stawek opłat za
dostęp do infrastruktury
a konkurencja
z transportem
drogowym**

- ▶ W przewozach towarowych problem jest być może mniej skomplikowany ze względu na warunki techniczne drogi kolejowej, ale za to rodzi jeszcze poważniejsze konsekwencje w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej i konkurencji międzygałęziowej. Polityka Unii Europejskiej dąży do przeniesienia transportu towarów z dróg na tory, co ma swoje uzasadnienie w kosztach zewnętrznych transportu, kongestii i ochronie środowiska naturalnego. Jednak – co zrozumiałe – nadawcy towarów w wyborze środka transportu kierują się przede wszystkim aspektami ekonomicznymi. Jeżeli przy porównywalnych kosztach przewoźników koszt dostępu do dróg będzie znacząco niższy od kosztu dostępu do torów, to transport towarów ciężarówkami będzie rósł, w najlepszym razie nie wystąpi zjawisko transferu przewozów na kolej. W sytuacji ograniczonych środków budżetu, państwo musi zdecydować się na określenie preferencji dla rozwoju wybranych rozwiązań w systemie transportowym kraju.
- ▶ W państwach najbardziej zaangażowanych we wdrażanie dyrektywy 2001/14/WE wyraźnie widać wzrost udziału transportu kolejowego jako generującego niższe koszty zewnętrzne i przyjaznego środowisku naturalnemu. Finansowanie przez państwo w większej niż dotychczas części modernizacji infrastruktury kolejowej powinno być ważnym elementem polityki w zakresie długoterminowej strategii rozwoju gospodarczego. Niższe stawki za dostęp do infrastruktury, w połączeniu z podwyższeniem parametrów technicznych sieci kolejowej, wpłynęłyby na dynamiczny wzrost udziału transportu szynowego w przewozach ogółem, a co za tym idzie wzrost wpływów per capita dla zarządcy infrastruktury. Początkowa inwestycja państwa w ten sektor docelowo doprowadziłaby do spadku w dłuższej perspektywie zaangażowanych środków budżetowych. Niestety, obecnie polityka państwa prowadzona w tym kierunku jest dalece niewystarczająca.

Kolejnym poważnym utrudnieniem, zarówno dla zarządcy infrastruktury, jak i operatorów przewozów, jest zbyt krótki okres, w jakim obowiązują stawki, oraz niepewność związana z kolejnymi regulacjami w tym zakresie. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury ustalają reguły funkcjonowania rynku jedynie na rok – dwa lata, co jest okresem kuriozalnie krótkim w planowaniu działalności w branży kolejowej. Zgodnie z dyrektywą 2001/14/WE, państwo powinno stwarzać zarządcom infrastruktury zachęty do zmniejszania

kosztów zapewniania infrastruktury i wielkości opłat za dostęp. Te regulacje zobowiązują też do tworzenia umów zawieranych pomiędzy odpowiednimi organami władzy a zarządcami infrastruktury, obejmujących okresy co najmniej trzyletnie i przewidujących poziom udziału środków budżetowych oraz instrumenty kontroli ich wykorzystania⁶.

Podsumowując, na mapie problemów polskiego kolejnictwa w sferze opłat za dostęp do infrastruktury, należy zaznaczyć przede wszystkim:

- konieczność obniżki opłat wskutek zwiększenia dotacji budżetowych oraz obniżki kosztów PKP PLK S.A.;
- konieczność stworzenia zasad pobierania skorelowanych opłat za dostęp do infrastruktury dla transportu drogowego i kolejowego;
- konieczność racjonalnego dostosowania stawek do stanu technicznego infrastruktury;
- konieczność transformacji polityki państwa w zakresie rozwoju gospodarczego na zwiększenie nakładów w infrastrukturę kolejową;
- konieczność ustalenia precyzyjnych zasad systemu pobierania opłat za dostęp, ustalanych w okresach na przykład pięcioletnich – przynajmniej w kwestiach podstawowych założeń systemu;
- konieczność wyposażenia UTK w funkcje rzeczywistego regulowania rynku poprzez wpływ na kształtowanie stawek za dostęp, a nie wyłącznie badania zgodności przedłożonych kalkulacji z obowiązującym prawem.

Konieczność weryfikacji uregulowań związanych z opłatami za dostęp do infrastruktury

System opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, jako instrument polityki państwa, wiąże się ściśle z wieloma innymi problemami polskiego kolejnictwa. Wydaje się, że systemowe podejście do innych zagadnień, takich jak planowanie strategiczne w transporcie, restrukturyzacja organizacyjna Grupy PKP czy poprawa funkcjonowania instytucji odpowiedzialnych za transport, powinny w znaczącym stopniu wpłynąć na zmianę sytuacji związanej z zagadnieniem opłat za dostęp do infrastruktury. W tym sensie, mapa problemów kolejowych tworzy system naczyń połączonych, który może poprawić efektywność kolejnictwa jedynie w drodze kompleksowych reform.

⁶ Węclawik R., *Jaki system opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej*, Rynek Kolejowy nr 7-8/2009.

2.2.3. Brak niezależności zarządcy

Restrukturyzacja zespołu przedsiębiorstw w ramach Grupy PKP zakładała jej stopniową atomizację poprzez prywatyzację bądź wydzielenie lub łączenie poszczególnych podmiotów. Jednym z kluczowych założeń tego planu (skonkretyzowanego w *Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013*) było wydzielenie zarządcy infrastruktury – PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. – jako niezależnego podmiotu należącego do Skarbu Państwa. Taka operacja zapewniałaby niezależność zarządcy, która aktualnie jest kwestionowana wskutek pośredniego powiązania pomiędzy nim a operatorami przewozów (PKP Intercity S.A., PKP CARGO S.A., PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.) należącymi do tej samej Grupy PKP i związanymi kapitałowo.

Zgodnie dyrektywami Unii Europejskiej, wydzielenie finansowo-organizacyjne instytucji pełniących funkcje zarządzania infrastrukturą kolejową ze struktur, w skład których wchodzi operatorzy przewozów, jest konieczne, przy czym forma tego wydzielenia nie została szczegółowo określona. W krajach Unii Europejskiej aktualnie przyjęto różne rozwiązania.

Wydzielenie zarządcy a regulacje w Unii Europejskiej

- Istnieją modele powiązania zarządcy infrastruktury z przewoźnikiem (Litwa, Słowenia, Irlandia, Węgry, Szwajcaria); powierzenia przez zarządcę infrastruktury zarządzania przedsiębiorstwu kolejowemu (Francja, Finlandia); funkcjonowania zarządcy infrastruktury w strukturze holdingu kolejowego (Polska, Niemcy, Austria) oraz niezależnego i odrębnego całkowicie od przewoźników zarządcy (Wielka Brytania, Niderlandy, Czechy, Słowacja, Dania).

Argumenty na rzecz wydzielenia zarządcy

W Polsce w zasadzie wszelkie zainteresowane strony wyrażają przekonanie, że zarządca infrastruktury powinien działać niezależnie, bez jakichkolwiek powiązań organizacyjnych i finansowych z przewoźnikami. Wydzielenie takie jest niezbędne ze względu na:

- uregulowanie kwestii majątkowych oraz finansowania infrastruktury;
- zapewnienie przejrzystych warunków konkurencji przewoźników kolejowych, niedyskryminującego i powszechnego dostępu do infrastruktury;
- wyraźne określenie obowiązków związanych z utrzymaniem, modernizacją i nowymi inwestycjami w sieci kolejowej infrastruktury;
- lepszą organizację utrzymania i modernizacji;
- jasne określenie obowiązków państwa odnośnie zasobów infrastrukturalnych;
- eliminację sprzeczności polskich uregulowań z prawem Wspólnoty.

Kwestie związane z koncepcją wydzielenia zarządcy

Zróznicowane są jednak koncepcje takiego wydzielenia oraz zakresu przedmiotowego działania tak powstałego podmiotu. Bez zastrzeżeń przyjmowany jest pogląd, iż infrastruktura kolejowa obejmująca sieć kolei głównych, a co za tym idzie jej zarządca, powinny stanowić własność państwową. Wciąż nie ma jednak jednoznacznej odpowiedzi na następujące pytania:

- ■ Czy wydzielone przedsiębiorstwo ma prowadzić działalność zarówno w zakresie eksploatacji sieci, jej utrzymania wraz z remontami, jak i modernizacji i nowych inwestycji, w tym budowy nowych obiektów liniowych?
- Czy formą organizacyjną zarządcy powinna być spółka prawa handlowego, czy też agencja podobna do GDDKiA?
- Czy majątek, jakim będą zarządzać wyodrębnione PLK, zostanie przekazany w formie kosztownego aportu czy też poprzez przeniesienie w drodze ustawowej do Skarbu Państwa za odszkodowaniem, które posłużyłoby PKP S.A. do spłaty zadłużenia?
- Czy powiązane z bezpośrednią eksploatacją infrastruktury przedsiębiorstwa mają wejść w skład tzw. grupy infrastrukturalnej (PKP Energetyka S.A., Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o., PKP Informatyka Sp. z o.o., Zakłady Napraw Infrastruktury, Zakłady Maszyn Torowych itp.)?
- W jaki sposób zostanie zagwarantowane finansowanie zarządcy infrastruktury z budżetu państwa i jakie elementy kosztów utrzymania oraz modernizacji znajdą pokrycie w środkach asygnowanych przez państwo?
- Jaka będzie forma finansowania i czy właściwym rozwiązaniem staną się kontrakty wieloletnie zawierane pomiędzy zarządcą infrastruktury a rządem?
- Czy nowy podmiot miałby przejąć elementy infrastruktury, którymi obecnie nie zarządza (stacje rozrządowe, terminale, infrastruktura w portach, niektóre bocznice itp.)?

Z publicznych wypowiedzi przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury oraz PKP PLK S.A. wyłania się jednak pewien kierunek działania:

- Wraz z wyjściem PKP PLK S.A. z Grupy PKP niektóre elementy infrastruktury (bocznice, dworce, dojazdy do portów i terminali przeładunkowych) przeszłyby w ręce samodzielnego zarządcy infrastruktury. Wymagałoby to przeprowadzenia wielu operacji, jak np. określenia, które składniki majątkowe powinny się znaleźć w szeroko rozumianej infrastrukturze, by faktycznie zapewnić swobodny dostęp do niej wszystkim przewoźnikom, którzy chcą rozwijać przewozy kolejowe na polskiej sieci.
- Wyjaśnienia wymaga kwestia spłaty długów sprzed utworzenia PKP S.A. Stworzenie grupy infrastrukturalnej nie przyniosłoby w tym względzie rozwiązania. Uregulowanie tytułu własności do gruntu, na którym znajduje się sieć linii kolejowych jest sprawą kluczową. Dobrym wyjściem wydaje się przeniesienie własności gruntów i linii kolejowych na Skarb Państwa. PKP S.A. byłyby wyłączone z gruntów za odszkodowaniem, a tym odszkodowaniem mogłoby być umorzenie części długów. Aby móc przeprowadzić ten proces, potrzebna jest odrębna ustawa.
- Wydzielone PLK powinny pozostać spółką Skarbu Państwa. Majątkiem własnym zarządcy infrastruktury powinny pozostać tylko te budowle, które służą do zarządzania i administrowania siecią kolejową, wraz ze wszelkim wyposażeniem w środki pracy. Linie kolejowe powinny być własnością Skarbu Państwa tak jak drogi, a ich utrzymanie może zapewnić kilkuletni kontrakt Ministra Infrastruktury z ich zarządcą. Wówczas zarządca otrzymywałby wynagrodzenie za usługę utrzymania sieci kolejowej i prowadzenia ruchu, a nie tylko uznaniowe dotacje do działalności, jak jest dzisiaj⁷.

Minister infrastruktury zapowiadał w lipcu 2009 roku, że wydzielenie zarządcy linii kolejowych z PKP będzie możliwe w 2010 roku. W październiku miał zostać zakończony projekt strategii dla kolei, w której zakłada się taką operację. Według zapowiedzi rządu, na początku 2010 roku pakiet strategii ma zostać przyjęty przez Radę Ministrów po uzgodnieniach międzyresortowych, po czym trafić do parlamentu w formie nowelizacji obowiązującej ustawy bądź projektu nowej ustawy. W roku 2010 PKP PLK S.A. miałyby stać się samodzielnym podmiotem, którego niezależność wynika nie tylko z regulacji unijnych, ale jest ważnym elementem restrukturyzacji kolei i konkurencyjności na rynku kolejowym⁸.

Słuszność tego celu jest bezdyskusyjna. Dyrektywa Rady EWG 91/440 z 1991 r. podkreśla, że rozwój i efektywne działanie kolei może stać się łatwiejsze, gdy dokonamy rozróżnienia między świadczeniem usług a infrastrukturą. Rozdzielenie rachunków tych odrębnych przedmiotów jest na mocy przepisów unijnych obowiązkowe, wydzielenie organizacyjne lub instytucjonalne, zaś opcjonalne, jednak zarządzanie infrastrukturą i usługami przewozowymi musi zostać oddzielone.

Choć w Polsce mamy odrębną spółkę – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., to bez wątpienia poprzez fakt pozostawania w Grupie PKP musi ona realizować cele całej grupy, w skład której wchodzi także przewoźnicy. Pomimo wielokrotnych zapewnień o równym traktowaniu przez PKP PLK S.A. wszystkich operatorów przewozów kolejowych, liczne są głosy o dyskryminacyjnych stawkach dla towarowych przewoźników prywatnych, skrośnym finansowaniu przewoźników wskutek nadzoru PKP S.A. nad rozliczeniami finansowymi w ramach Grupy oraz ograniczeniach w dostępie do infrastruktury portowej lub granicznej, która jest w zarządzaniu przewoźnika, a nie zarządcy infrastruktury.

Jak wynika z informacji związanych z powstawaniem strategii rozwoju transportu kolejowego do roku 2015, planowane są rozwiązania zapewniające niezależność zarządcy infrastruktury kolejowej podporządkowanego bezpośrednio Skarbowi Państwa, co jest zgodne z *Master Planem dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030* i przepisami UE. Przewiduje się nowe regulacje ustawowe, zgodnie z którymi pojecie infrastruktury kolejowej będzie bardzo szerokie, a składniki majątkowe alokowane do Narodowego Zasobu Infrastruktury Kolejowej stanowiącego własność Skarbu Państwa lub jednostek samorządu. Te zasoby będą zarządzane przez Polskie Linie Kolejowe jako odrębny podmiot. Plany przewidują włączenie do NZIK zarówno linii kolejowych, terminali przeładunkowych, stacji rozrządowych, manewrowych, granicznych i postojowych, sieci trakcyjnej i niektórych bocznic.

◀ **Plany związane z PKP PLK**

◀ **Możliwość
usamodzielnienia
zarządcy infrastruktury
w nowej strategii dla
kolejnictwa do roku 2015**

⁷ Wypowiedź Zbigniewa Szafrąńskiego, Gazeta Prawna, 10 X 2009.

⁸ Wypowiedź Cezarego Grabarczyka, PAP 23 VII 2009.

2.3. Przewozy pasażerskie

2.3.1. Systematyka kolejowych przewozów pasażerskich

Systematyka przewozów

Kolejowe przewozy pasażerskie, zgodnie z opracowaną w latach 1970-1985 (i stale aktualną) tzw. systemową organizacją przewozów, dzieli się na cztery podsystemy⁹:

- międzyaglomeracyjne (nazywane popularnie „przewozami kwalifikowanymi”),
- międzyregionalne,
- aglomeracyjne,
- regionalne.

Podstawowym kryterium powyższej klasyfikacji jest tzw. geograficzna dostępność pociągów, a zatem określenie wielkości i rodzajów ośrodków sieci osadniczej, obsługiwanych przez poszczególne kategorie pociągów. Dostępność połączeń międzyaglomeracyjnych ograniczona jest zatem do aglomeracji i największych miast. Pociągi międzyregionalne zatrzymują się także w mniejszych ośrodkach. Połączenia aglomeracyjne i regionalne obsługują wszystkie stacje i przystanki, a zatem dostępność pociągów jest pełna.

Należy przy tym zwrócić uwagę, że z punktu widzenia powyższej klasyfikacji nie ma znaczenia, czy pociąg jest prowadzony w ruchu krajowym, czy międzynarodowym. Oba rodzaje połączeń mogą bowiem pojawić się w każdym z podsystemów (nawet w przewozach aglomeracyjnych!). Podobnie zaliczenie pociągu do danego podsystemu nie ma związku z długością jego relacji ani czasem jazdy.

Z każdym z wymienionych podsystemów związane są określone produkty, czyli rodzaje usług oferowane podróżnym. Warto podkreślić, że o ile sama struktura systemowej organizacji przewozów pozostaje niezmienna od szeregu lat, o tyle rodzaje, nazwy i charakter poszczególnych ofert ulegają zmianom. Dzieje się tak zwłaszcza obecnie, czyli w dobie liberalizacji na rynku usług transportowych i konkurencji ze sobą różnych przewoźników.

Przedstawiona systematyka pokrywa się w znacznej mierze z definicjami „regionalnych przewozów pasażerskich” oraz „pasażerskich przewozów kwalifikowanych”, zmieszczonymi w Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Niestety zapisy w niej zawarte nie są – z punktu widzenia organizacji przewozów – dostatecznie precyzyjne i jednoznaczne, gdyż tworzone były na doraźne potrzeby polityczne i mają przede wszystkim charakter prawno-ekonomiczny.

Analiza kolejowych przewozów pasażerskich, wraz z wynikającymi z niej rekomendacjami, przeprowadzona zostanie odnośnie do każdego z podsystemów w osobnych podrozdziałach. Wyjątkowo z rozdziału o przewozach kwalifikowanych wyodrębnione zostanie zagadnienie kolei dużych prędkości (KDP), jako w dużej mierze niezależne.

W *Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030* za najbardziej rozwojowe kierunki w przewozach pasażerskich uznane zostały przewozy kwalifikowane oraz aglomeracyjne. Ocena ta wynika z przeprowadzonej analizy bieżącego stanu przewozów pasażerskich w najbardziej rozwiniętych krajach Unii Europejskiej. Procesy urbanizacji, stanowiące jeden z ważnych elementów globalizacji, powodują, że:

- w zakresie demograficznym występuje tendencja do wzrostu liczby mieszkańców w miastach i aglomeracjach;

⁹ Por. Żurkowski A., *Modelowanie przewozów międzyaglomeracyjnych*, Problemy Kolejnictwa, z. 148, Warszawa 2009.

- następuje koncentracja miejsc aktywności zawodowej, edukacyjnej, kulturalnej i (częściowo) handlowej w centrach miast;
- budownictwo mieszkaniowe nastawione jest z jednej strony na wykorzystywanie dotychczas niezagospodarowanych przestrzeni w istniejącej zabudowie miejskiej (tzw. „plomby”), z drugiej zaś na intensywną budowę osiedli w strefach wokół miast.

Transportową konsekwencją powyższych procesów jest zmniejszający się popyt na przewozy typowo regionalne, przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowania na przewozy:

- aglomeracyjne, czyli realizowane w obrębie aglomeracji (z obsługą strefy podmiejskiej), nastawione na obsługę olbrzymich potoków podróźnych;
- międzyaglomeracyjne, umożliwiające możliwe szybkie połączenia pomiędzy centrami aglomeracji; w warunkach polskich są to odległości rzędu 300-400 km, a zatem w szczególny sposób predysponowane do obsługi transportem kolejowym.

2.3.2. Przewozy międzyaglomeracyjne – potrzebna nowa jakość

Przewozy międzyaglomeracyjne są ofertą kolei o najmniejszej dostępności geograficznej, ograniczonej zasadniczo do aglomeracji i największych miast. Jedynym wyjątkiem od tej zasady jest obsługa przewozów sezonowych do miejscowości wypoczynkowych w górach czy nad morzem, które – z punktu widzenia statystyki – liczą relatywnie niewielu stałych mieszkańców. Przewozy kwalifikowane do tych miejscowości stanowią oczywiście ofertę skierowaną do turystów i wczasowiczów.

Przykładami produktów rynkowych w segmencie przewozów kwalifikowanych są pociągi EuroCity, EuroNight, InterCity i ekspresowe. W ostatnim okresie pojawił się także nowy produkt o nazwie Express InterCity, stanowiący powiązanie oferty Ex oraz IC.

Spółka PKP Intercity S.A. w *Strategii na lata 2008-2018* zakłada funkcjonowanie na rynku przewozów krajowych trzech silnych marek w następujących segmentach¹⁰:

- **premium** – pociągi obsługiwane wyłącznie składami zespolonymi,
- **medium** – klasyczne składy o podwyższonym standardzie (InterCity),
- **economy** – pociągi klasyczne i zespoły trakcyjne (TLK).

Obecnie w Polsce funkcje metropolitarne spełnia 6 do 8 ośrodków¹¹: Warszawa, Kraków, Trójmiasto, Wrocław, Poznań, Łódź oraz Górny Śląsk. Słabiej rysuje się rola jako potencjalnych metropolii Szczecina, Lublina, Białegostoku, Rzeszowa oraz aglomeracji¹² bydgosko-toruńskiej. Niezależnie jednak od oceny

¹⁰ Z chwilą przejścia do obsługi pociągów pospiesznych PKP Intercity S.A. prowadzi zarówno pociągi kwalifikowane, jak i międzyregionalne, wśród których najnowszym produktem są TLK – Tanie Linie Kolejowe.

¹¹ *Metropolie, obszary metropolitarne, metropolizacja*, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, Warszawa 2006.

¹² „Aglomeracja” jest jednostką morfologiczną i obejmuje duże miasto wraz z otaczającym je obszarem. „Metropolia” jest natomiast jednostką funkcjonalną; każdy obszar metropolitarny jest zatem aglomeracją, natomiast nie wszystkie aglomeracje spełniają warunki pozwalające zakwalifikować je do metropolii, o czym decydują zmiany o charakterze jakościowym, a nie ilościowym (integracja

procesów urbanizacyjnych i wynikających stąd klasyfikacji miast, transport kolejowy – szczególnie w zakresie przewozów międzyaglomeracyjnych – powinien rozwijać się w sposób zapewniający zaspokajanie stale zwiększającej się ruchliwości mieszkańców. Rozwojowi takiego systemu nie należy przeciwstawiać programu rozwoju autostrad. Jak zgodnie stwierdzają specjaliści, „oba środki transportu mają inne zastosowania i świetnie się uzupełniają, a nie wykluczają”¹³.

Sytuacja na rynku przewozów kwalifikowanych

► Proces restrukturyzacji polskich kolei, prowadzony od końca 2000 roku, poczynając od Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dziennik Ustaw 2000.79.888), a następnie na podstawie późniejszych ustaw i rozporządzeń, w zakresie przewozów kwalifikowanych spowodował kolejno:

- wyodrębnienie w ramach Grupy PKP spółki PKP Intercity sp. z o.o. (obecnie PKP Intercity S.A.) i powierzenie jej obsługi przewozów kwalifikowanych;
- powstanie wewnętrznej konkurencji w Grupie PKP za sprawą uruchomienia przez spółkę PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. pięciu par konkurencyjnych połączeń pospiesznych w trzech z czterech najważniejszych relacji w Polsce; pociągi te kursowały w najbardziej atrakcyjnych godzinach, spotkały się z entuzjastycznym przyjęciem przez podróżnych i spowodowały zarówno poważne kłopoty finansowe spółki PKP Intercity S.A., jak i znaczne zmniejszenie przychodów Grupy;
- pojawienie się konkurencji za strony niezwiązanego już z Grupą PKP przewoźnika, Kolei Mazowieckich – KM sp. z o.o., w znacznie mniejszej skali – jednej pary pociągów sezonowych do Gdyni;
- wycofanie się spółki Przewozy Regionalne z wewnętrznej konkurencji w Grupie PKP;
- ponowne konkurowanie tej spółki w relacjach typowych dla połączeń kwalifikowanych po zmianach właścicielskich (przekazaniu jej do samorządów).

Ważnym elementem oceny perspektywy przewozów międzyaglomeracyjnych jest otwarcie rynku przewozów pasażerskich w skali Unii Europejskiej, co nastąpiło z dniem 1 stycznia 2010 roku. Należy założyć, że przewoźnicy z innych krajów unijnych wykazywać będą rosnące zainteresowanie najpierw samodzielnym prowadzeniem połączeń międzynarodowych (z kabotażem), a następnie także podjęciem działalności w komunikacji wewnętrznej. Pierwszym sygnałem są starania DB o podjęcie współpracy z PKP Intercity S.A. lub innym przewoźnikiem do obsługi połączeń kwalifikowanych wybiegających promieniście z Warszawy.

Stan taboru w składach EC, IC i Ex

► Stałą bolączką przewozów międzyaglomeracyjnych jest stan taboru. Usamodzielnienie się spółki PKP Intercity S.A. przyniosło w tym zakresie – w ciągu kilku lat nadrobienia zaległości – pozytywne efekty. Dotyczy to głównie parku wagonów do pociągów EC, IC i Ex. Niestety znacznie gorzej jest z lokomotywami. Sytuację poprawi w pewnej mierze dostawa 10 lokomotyw dostosowanych do prędkości 160 km/h (w realnej perspektywie 200 km/h) EU44 „Husarz”, natomiast ambitne plany skracania czasów przejazdu na CMK oraz na E 20, wobec permanentnych kłopotów technicznych z lokomotywami EP-09, stoją pod znakiem zapytania. Spółka planuje również zakup pociągów zespołowych. Działania takie są szczególnie potrzebne. Rynek staje się coraz bardziej wymagający i tym oczekiwaniom trzeba będzie sprostać. Dewiza przewozów kwalifikowanych powinna być prędkość (a właściwie możliwie krótkie czasy przejazdu) oraz komfort podróży.

2.3.2.1. Koleje dużych prędkości – realność programu

Dylemat, czy budować w Polsce sieć KDP, czy też jedynie modernizować istniejące linie, został rozstrzygnięty. W grudniu 2008 roku rząd podjął uchwałę zatwierdzającą *Program budowy i uruchomienia przewozów kolejowych dużych prędkości w Polsce*. W następstwie podjęto szereg działań przygotowawczych: PKP PLK S.A. prowadzi postępowanie, w wyniku którego wskazany zostanie wykonawca studium wykonalności.

Budowa KDP w Polsce jest oczywistą koniecznością. Niemal cała Europa – oraz Rosja, Turcja, Maroko – budują szybkie linie szybkiego ruchu. Zgodnie z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (TSI) dla

funkcjonalno-przestrzenna, znaczenie międzynarodowe itp.).

13 Prof. Grzegorz Węclawowicz, Polska The Times, 23 XII 2009.

dużych prędkości, są to zazwyczaj nowe, budowane od podstaw linie tzw. I kategorii ($V_{\max} = 250$ i więcej km/h). Ich powiązanie z liniami konwencjonalnymi, w szczególności modernizowanymi do $V_{\max} = 200$ km/h (linie II kategorii) pozwala na uzyskanie tzw. efektu sieciowego, czyli powiązania siecią szybkich połączeń najważniejszych miast i ośrodków. W przewozach na odległości około 300-600 km jedynie szybka kolej ma szansę skutecznie konkurować z transportem drogowym i lotniczym.

Dotychczasowe doświadczenia wskazują, że właściciel infrastruktury, spółka PKP PLK S.A., nie radzi sobie z intensywnością, terminowością i – co chyba najważniejsze – efektywnością modernizacji. W efekcie nie uzyskuje się zatem pożądanego skrócenia czasu jazdy pociągów, pozwalającego kolei skutecznie konkurować z innymi środkami transportu. Poza tym nawet efektywna modernizacja i rewitalizacja linii magistralnych do prędkości 120-160 km/h, co oznacza prędkość handlową na poziomie 100-120 km/h, nie zapewni konkurencyjności wobec autostrad, dróg szybkiego ruchu i lotnictwa, czyli nie uaktywni idei wdrażania transportu zrównoważonego. Aby pasażerowie wybrali transport kolejowy, pociąg musi oferować co najmniej o 30% krótszy wobec samochodu czas pokonania odległości od centrum do centrum miasta. Przykładowo, nawet po całkowitym dokończeniu inwestycji na trasie Warszawa Centralna – Gdańsk o dł. 329 km, czas jazdy w najlepszym przypadku może wynieść 2 h i 40 min, a realnie (bez zastosowania „wychylonego pudła” i nawet z podwyższoną wartością dozwolonego przyspieszenia ośrodkowego na łukach) – od 2 h 50 min do 3 h, w zależności od liczby zatrzymań, możliwości trakcyjnych taboru i ciężaru składów. Oznacza to skrócenie czasu jazdy zaledwie o 20 minut w stosunku do tego osiąganego w latach 90. Przy nakładach inwestycyjnych rzędu 10 mld złotych będziemy mieli do czynienia ze skróceniem czasu jazdy jedynie o 10%, a w przypadku przejazdów bez postojów – maksymalnie o 15-20%. Nikły efekt wynika m.in. ograniczenia się do rewitalizacji linii, zachowaniu jej profilu oraz pozostawienia licznych zwolnień na trasie: w granicach niektórych stacji – nawet do 60-80 km/h, na wiaduktach i mostach – do 60 km/h (np. Modlin, Tczew).

◀ **Uzasadnienie budowy linii KDP**

Efektom będzie prędkość średnia rzędu 110-120 km/h, przy zróżnicowanej prędkości drogowej 120, 140, 160, 180 i wreszcie 200 km/h, ale tej ostatniej, osiąganey tylko na 30% trasy, co – biorąc pod uwagę liczne bardzo krótkie odcinki dla tej prędkości oraz konieczność częstego rozpędzania i hamowania składów – będzie ponadto kosztowne energetycznie. Efekt zastosowania składów zespolonych będzie możliwy jedynie pod warunkiem wprowadzenia zwiększenia dopuszczalnego przyspieszenia ośrodkowego z obecnych 0,6 do 1 m/s², wybudowania wszystkich planowanych wiaduktów oraz wprowadzenia systemu sygnalizacji kabinowej ERTMS – poziom 2). Biorąc pod uwagę realne postępy realizacji tej inwestycji, możemy się spodziewać efektywnego skrócenia czasu jazdy od 10 do 20% dopiero około roku 2015-2016, przy wcześniejszych znacznych wydłużeniach nawet do 6 godzin przez ok. 6-7 lat. Może to skutkować odpływem pasażerów wybierających podróż autostradą A-1 lub samolotem, zmniejszeniem przychodów przewoźników z biletów, zmniejszeniem liczby pociągów oraz zmniejszeniem wpływów do zarządcy infrastruktury. W ocenach niezależnych ekspertów, tak mała efektywność skrócenia czasu jazdy w stosunku do zastosowanych środków finansowych jest nieuzasadniona. Dla uzyskania zbliżonych warunków (odtworzenia czasu jazdy z lat 90.) wystarczyłaby bowiem rewitalizacja linii do 120-140 km/h przy kosztach 4-5 razy mniejszych.

Efektywność skracania czasu jazdy na innych modernizowanych liniach jest podobna i – po całkowitym zakończeniu inwestycji – będzie oscylować w granicach maksymalnie 15-20%, czego przykładem są fragmenty linii E 30. W tym przypadku należy zauważyć, iż po 10 latach modernizacji, która rozpoczęła się w czerwcu 2000 roku (szlak Lewin Brzeski – Łosiów), skrócenie czasów jazdy wobec najlepszych wyników z przełomu wieków jest na razie zerowe. Podsumowując, w warunkach polskich modernizowanie lub rewitalizacja linii dają finalny efekt kompleksowego (lub częściowego) odtworzenia infrastruktury, oferujący poprawne warunki przewozom towarowym (do 100-120 km/h) i aglomeracyjnym (od 120 do 160 km/h), ale nie zapewniający w żadnym wypadku wysokiej konkurencyjności dalekobieżnym przewozom pasażerskim.

Wiarygodność rządowego programu dotyczącego relatywnie szybkiej realizacji pierwszej linii dużych prędkości w Polsce do 2020 roku obniża brak realnych założeń finansowania programu. Nie powołano dotychczas zapowiedzianej w roku 2008 przez rząd spółki celowej, która jest konieczna przy podjęciu wyzwania, jakim jest przygotowanie budowy i sama budowa linii dużych prędkości. Plany rozpoczęcia budowy w roku 2014 brzmią mgliście i mało realnie, biorąc pod uwagę ogrom prac przygotowawczych, jakie należy wykonać. Przetarg na wykonanie studium wykonalności jest nadal w fazie dialogu konkurencyjnego i – biorąc pod uwagę dużą możliwość odwołań i protestów – podpisanie umowy na wykonanie studium prawdopodobnie nastąpi nie wcześniej niż w połowie 2010 roku. Czas potrzebny na wykonanie studium

◀ **Zbyt długi okres realizacji projektu KDP**

Efektywność skracania czasu jazdy

to ponad dwa lata. Rząd będzie więc dysponował podstawą do dalszych prac projektowych oraz wykupów gruntów w śladzie linii KDP najwcześniej pod koniec 2012 roku, a jeśli przetarg na wykonanie studium wykonalności przeciągnie się – dopiero w 2013 roku. Czy rok lub dwa wystarczą, aby przygotować budowę linii KDP i rozpocząć w 2014 roku jej budowę? Niestety wydaje się to niemożliwe, biorąc pod uwagę postępowania przetargowe dotyczące prac przedprojektowych, projektowych, analitycznych, analiz środowiskowych, zezwoleń na budowę czy niezwykle pracochłonną i długotrwałą procedurę wykupów gruntów. Istnieje zagrożenie, że rozpoczęcie budowy może przeciągnąć się nawet poza rok 2020.

Jakie zatem decyzje powinny zostać pilnie podjęte, aby zrealizować obietnicę budowy i wdrożenia sieci KDP („Y”, CMK) w Polsce do roku 2020?

- Linia „Y”, mająca stanowić trzon całej szybkiej sieci, musi mieć zapewnione fundusze celowe, czyli dodatkowe w stosunku do funduszy przeznaczonych na modernizację oraz rewitalizacji linii kolejowych. Podniesienie wysokości procentowego udziału w PKB, przeznaczonego na inwestycje związane z infrastrukturą kolejową do poziomu 0,40-0,50% (lub większego) wydaje się absolutnie nieodzowne. Podobnie konieczna jest zmiana bardzo niekorzystnego stosunku finansowania drogi: kolej wynoszącego ok. 90:10, podczas gdy Unia Europejska zaleca 60:40. W przeciwnym razie szybka linia w Polsce nie powstanie, bo nikt nie zgodzi się na finansowanie KDP z funduszy przeznaczonych na modernizację sieci konwencjonalnej.
- Linia CMK, również mająca stanowić ważną część systemu szybkiej kolei, powinna zostać pilnie zmodernizowana do $V_{max} = 250$ km/h przy zachowaniu zasilania napięciem stałym 3 kV, lub do $V_{max} = 300-320$ km/h przy zmianie zasilania na system 2×25 kV napięcia zmiennego (w wyborze systemu zasilania i prędkości maksymalnej pomoże przygotowywane studium wykonalności modernizacji linii CMK). Podobnie jak w przypadku tempa przygotowań do budowy linii „Y”, tempo inwestycji na CMK jest bardzo wolne i trwa już 16 lat – od 1993 roku, kiedy zaczęto kompleksową wymianę nawierzchni pod kątem przystosowania jej do $V_{max} = 200-250$ km/h, co trwało do roku 2001. Do roku 2009 zmodernizowano jedynie 3 stacje (Psary, Góra Włodowska, Korytów) i jeden posterunek odgałęźny (Knapówka). Środki budżetowe wynoszące rocznie ok. 80 mln złotych są dalece niewystarczające. Tymczasem linia obecnie nie ma współfinansowania unijnego, oprócz studium wykonalności, ponieważ znajduje się na liście rezerwowej programu POLIŚ 2007-2013. Przeniesienie na listę zasadniczą tego unijnego programu i nadanie priorytetu modernizacji linii CMK do klasy KDP wydaje się koniecznością – tym bardziej, że CMK jest naukowym i testowym poligonem doświadczalnym polskiej kolei – w tym przygotowywanej nawierzchni dla linii „Y” (eksperymentalny odcinek różnego rodzaju nawierzchni Psary – Góra Włodowska, na którym lokomotywa EU44 „Husarz” ze składem wagonów pasażerskich, należąca do PKP Intercity S.A., osiągnęła 235 km/h).

Potrzeba powstania spółek celowych

- Rządowy *Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce* przewiduje utworzenie dedykowanego podmiotu realizującego to przedsięwzięcie, który będzie odpowiedzialny za realizację całości projektu, w tym za prace projektowe i budowlane. Niezbędne jest utworzenie spółki celowej na wzór PL 2012 – koordynującej przygotowania do Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej 2012 i budującej obiekty stadionowe. Spółka celowa powinna zostać wydzielona ze struktur Grupy PKP. Niezbędne jest, aby nowy podmiot skupił najlepszych fachowców. Rządowy harmonogram przygotowań przewiduje utworzenie takiego podmiotu pomiędzy 2008 a 2010 rokiem, przy czym dwa ostatnie kwartały 2010 roku pokazane są w harmonogramie jako kończące proces tworzenia takiego podmiotu. Tymczasem – jak do tej pory – nie podjęto widocznych działań w tym kierunku.
- Technologia KDP zostanie niewątpliwie zakupiona za granicą. Jej zastosowanie w warunkach polskich wymaga jednak rozstrzygnięcia wielu kwestii technicznych, eksploatacyjnych i ekonomicznych. Wymaga to zatem maksymalnego wykorzystania krajowego potencjału naukowo-badawczego: instytutów podległych Ministerstwu Infrastruktury, wyższych uczelni technicznych i ekonomicznych. Potrzebne jest stworzenie silnego ośrodka koordynującego prace w tym zakresie. Jako wzorcowy przykład można podać Hiszpanię, gdzie nakłady na badania związane z programem budowy szybkiej kolei wyniosły 3% całej inwestycji. Ważne jest także uruchomienie specjalistycznych kierunków na poziomie szkolnictwa zawodowego, a zwłaszcza wyższego. Kilku- lub kilkunastoletnia perspektywa budowy KDP oznacza, że zasadniczy trzon kadry specjalistów stanowić będą osoby rozpoczynające dzisiaj wyższe studia.
- Potrzebne jest silne, większe niż dotychczas, polityczne wsparcie dla projektu szybkiej kolei w Polsce. Ulżyć narastającemu zjawisku kongestii może sieć szybkich pociągów międzyaglomeracyjnych, która – przy odpowiedniej ofercie i częstotliwości – przejmie część przewozów drogowych. Autostrady i szybkie drogi są niezbędne, ale jednocześnie niezbędne jest zapewnienie możliwości alternatywnej podróży pociągiem ze względu na wyniki analizy wielkości kosztów zewnętrznych transportu. Obecnie szybka kolej – a nie jedynie autostrada – jest wyznacznikiem nowoczesności gospodarki państwa.

- Budowa KDP powinna być wkomponowana w ogólny plan finansowania infrastruktury, aby istniała pełna świadomość dokonywanych wyborów.

2.3.2. Przewozy międzyregionalne – jakość usług i problemy organizacyjne

Przewozy międzyregionalne mają znacznie większą dostępność niż przewozy kwalifikowane. Pociągi w tym podsystemie zatrzymują się zarówno w największych miastach, jak i w mniejszych ośrodkach, na stacjach węzłowych. Obsługują przewozy do miejscowości wypoczynkowych, zarówno sezonowe, jak i całoroczne. Większość połączeń nocnych to również pociągi międzyregionalne.

W ustawie o transporcie kolejowym na określenie tych przewozów stosuje się nazwę „połączenia międzywojewódzkie (...), w których nie obowiązuje rezerwacja miejsc” (art. 40a). Rentowność tych połączeń jest bardzo zróżnicowana. Duże potoki podróżnych, równoodstępowy rozkład jazdy, relatywnie komfortowy tabor korzystający z (częściowo) zmodernizowanej infrastruktury pozwalają na uzyskanie rentowności na takich odcinkach jak np. Warszawa – Łódź. Jednakże większość tych pociągów jest nierentowna. Stąd w ustawie budżetowej przewidziano na ich dofinansowanie kwotę 240 mln złotych, która pozostała zresztą niezmieniona w latach 2007-2009. Dofinansowanie realizowane jest na podstawie umowy zawieranej pomiędzy Ministrem Infrastruktury a przewoźnikiem (obecnie PKP Intercity S.A.). Kwota ta nie jest wystarczająca, stąd w ciągu roku przewoźnik – na podstawie oceny rentowności konkretnych połączeń – podejmuje decyzje o ich zawieszeniu. Spotyka się to z oczywistą, negatywną reakcją podróżnych i mediów.

◀ Przewozy międzyregionalne jako element usługi publicznej

Jakkolwiek przewozy międzyregionalne nie zostały wskazane w Master Planie jako podsystem szczególnie rozwojowy, to jednak stanowią one obecnie, i zapewne przez wiele jeszcze lat stanowić będą, ważny element systemu transportowego w Polsce. Nieodmiennie od wielu lat pociągi te identyfikowane są przez podróżnych produktem o nazwie „pociąg pospieszny”. Od kilku lat popularna jest także nazwa TLK – Tanie Linie Kolejowe. Jest to w dużej mierze jedynie chwyt reklamowy, ale jego ustanowienie oraz konsekwentne oznaczanie (malowanie) taboru z wykorzystaniem tej nazwy należy uznać za bardzo udane.

Przyszłość przewozów międzyregionalnych to oczywiście nowoczesny tabor i możliwie duże prędkości jazdy. Warto zwrócić uwagę, że utworzenie w Polsce systemu KDP stanowi również szansę dla połączeń międzyregionalnych. Chodzi tu zarówno o stworzenie systemu skomunikowań na stacjach węzłowych, jak i możliwość bezpośredniego korzystania przez pociągi pracujące w tym podsystemie z linii szybkiego ruchu. Z uwagi na potrzebę częstszych postojów, prędkość maksymalna powinna być na poziomie 200-250 km/h.

Uznanie przewozów międzyregionalnych za usługę publiczną oraz – w konsekwencji – włączenie ich w system dofinansowywania ze środków budżetu państwa prowadzi w prosty sposób do konieczności organizowania przetargów na takie usługi. Jest to zatem zgodne z założeniami polityki transportowej Unii Europejskiej i oznacza konkurowanie przewoźników. Ewentualne inwestycje na zakup lub modernizację taboru wymagają, aby przetarg przeprowadzany był z uwzględnieniem minimum kilkunastoletniej perspektywy umowy z przewoźnikiem.

2.3.2. Przewozy regionalne – jakość usług i problemy organizacyjne

Przewozy regionalne (podobnie jak aglomeracyjne) obejmują pociągi obsługujące wszystkie stacje i przystanki, a zatem ich dostępność jest pełna. Definicja zawarta w ustawie o transporcie kolejowym określa je jako „przewozy pasażerskie w granicach jednego województwa lub realizujące połączenia z sąsiednimi województwami do najbliższych stacji węzłowych położonych na ich obszarze” (art. 4 pkt 20).

Organizacja przewozów regionalnych

Przewozy te stanowią zdecydowaną większość wszystkich przewozów pasażerskich koleją w Polsce i realizują przede wszystkim zadanie zapewnienia przejazdu uczniom dojeżdżającym do szkół oraz osobom dojeżdżającym do pracy.

W Polsce przewozy regionalne są aktualnie realizowane głównie przez czterech przewoźników:

- Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (spółka samorządowa),
- Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o. (spółka samorządowa),
- PCC Arriva (podmiot prywatny),
- Koleje Dolnośląskie (spółka samorządowa).

Dodatkowo, w niektóre przewozy o charakterze regionalnym angażuje się kolej aglomeracyjna SKM w Trójmieście. Plany związane z prowadzeniem przewozów regionalnych ma spółka Dolnośląskie Linie Autobusowe, która składała już oferty w przetargach na prowadzenie przewozów, choć bez powodzenia. Wśród potencjalnych firm zainteresowanych rynkiem przewozów regionalnych jest także Veolia Transport. Teoretycznie przewozy tego rodzaju może prowadzić jeszcze kilkanaście instytucji, które mają licencje na przewóz osób koleją.

Udział przewozów regionalnych w transporcie pasażerskim koleją jest w Polsce jest bardzo duży i stanowi około ¾ przewozów ogółem. Spółka Przewozy Regionalne przewozi ok. 58%, a Koleje Mazowieckie 17% pasażerów. Przewozy w 2008 roku kształtowały się następująco:

Przewoźnik	Przewozy [tys. pasażerów]	Praca przewozowa [mln paskm]
Przewozy Regionalne	171 578	12989
Koleje Mazowieckie	49918	1954
Arriva/PCC	2989	71

Aktualny opis sytuacji związanej z przewozami regionalnymi, a w szczególności z ich tzw. usamorzędowaniem oraz uwarunkowaniami dotyczącymi funkcjonowania firmy Przewozy Regionalne zawarty jest w **załączniku 4.3.4** pt. *Raport przygotowany przez posła Janusza Piechocińskiego w sprawie przewozów regionalnych (stan na listopad 2009 roku)*.

Podstawowe problemy związane obecnie z przewozami regionalnymi w Polsce to:

- problemy związane z operacją usamorzędowania,
- problemy związane z finansowaniem,
- problemy związane z jakością usług, w tym z taborzem.

Problemy związane z usamorzędowaniem

Operacja usamorzędowania, polegająca na przejęciu własności spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o. przez samorządy wojewódzkie, była przedsięwzięciem kontrowersyjnym, ale w istniejących realiach koniecznym. Była bardzo szeroko krytykowana zarówno za niektóre przyjęte rozwiązania, jak i za sam sposób jej przeprowadzenia.

Wadą jest utrwalenie sytuacji, w której ten sam organ władzy publicznej, który organizuje i finansuje transport publiczny – z czego wynika obowiązek zapewnienia odpowiedniej jakości, a zwłaszcza dostosowania rozkładu jazdy do potrzeb pasażerów – ponosi odpowiedzialność za restrukturyzację firmy. Jest to swoisty konflikt interesów. W ostatnim okresie dało się zauważyć pewne poczynania niektórych samorządów zmierzające do wprowadzenia zmian w interesie obecnych i potencjalnych pasażerów. Nasuwa się zatem pytanie, czy funkcja właściciela nie wpłynie negatywnie na funkcję zleceńodawcy i nie osłabi ujawniającego się trendu do przezwyciężania złych praktyk. Należało do nich przede wszystkim programowanie rozkładu jazdy z punktu widzenia załogi przewoźnika oraz wygody eksploatacyjnej, brak elastycznego reagowania na powstawanie nowych i zanikanie starych ośrodków generujących ruch. Natomiast zaletą własności samorządowej – wobec braku innych skutecznych rozwiązań – jest zwiększenie szansy na inwestycje taborowe.

Przed wszystkim oponenti usamorzędowania zarzucali mu zaniechanie próby wprowadzenia rzeczywistej konkurencji. Porzucenie idei skomercjalizowania rynku przewozów regionalnych i przekazanie spółki PKP PR w ręce samorządów (przy braku realnego wpływu na inne gałęzie transportu regionalnego) ostatecznie pozbawiło te przewozy naturalnej siły konkurencyjnej. Niemniej idea wyodrębnienia operatora z Grupy PKP S.A. była słuszna. Spośród wielu problemów związanych z tym przedsięwzięciem, najbardziej

kontrowersyjnym okazało się przeniesienie pociągów pospiesznych wydzielonych w PKP PR w ramach Oddziału Przewozów Międzywojewódzkich, które były stosunkowo dobrym produktem z perspektywy PKP PR, do PKP Intercity S.A.

Przed wdrożeniem usamorządowienia spółki PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. przeprowadzony został podział spółki, w ramach którego przeniesiono do PKP Intercity S.A. znaczną część majątku trwałego oraz obsługę pociągów pospiesznych. Niestety, przy wydzielaniu zorganizowanej części przedsiębiorstw do obsługi przewozów międzywojewódzkich nie kierowano się ustawową definicją tychże przewozów, lecz jako główne kryterium przenoszenia pociągów przyjęto kategorię pociągu tzn. pociąg pospieszny i osobowy.

Dobłą stroną realizacji strategii dla transportu kolejowego w zakresie przeniesienia przewozów międzywojewódzkich z PKP PR do PKP IC jest to, iż w końcu stworzono sytuację rynkową, w której dwóch przewoźników posiada potencjał umożliwiający obsługę przewozów międzywojewódzkich, którzy docelowo mogą ze sobą konkurować wprost, tam gdzie przewozy te mają charakter komercyjny, oraz w przetargu na organizowanie, wykonywanie i dotowanie międzywojewódzkich przewozów kolejowych. Sporym kłopotem okazało się także posiadanie przez spółkę 16 właścicieli, którzy – pomijając kłopoty organizacyjno-techniczne – reprezentują zróżnicowane poglądy pod względem wykorzystania kolei jako narzędzia realizacji polityki transportowej w regionie.

Przewozy regionalne koleją są elementem „służby publicznej” oraz stanowią instrument wypełnienia przez samorządy realizacji obowiązku organizowania transportu publicznego. Stąd na samorządach leży ciężar finansowania kosztów prowadzenia zamówionych połączeń w ramach rozkładu jazdy w części niepokrytej wpływami ze sprzedanych biletów na przejazd. Od 2003 roku samorządy, dofinansowując deficytowe połączenia regionalne, mają wpływ na kształtowanie oferty przewozowej. Ogłaszając przetargi dla operatorów, muszą jednak liczyć się z wydatkowaniem pokaźnych środków związanych z bieżącą eksploatacją oraz inwestycjami taborowymi.

Na początku grudnia 2008 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie zasad finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, a tym samym otworzyła drogę do ich usamorządowienia. Na mocy tego porozumienia rząd zobowiązał się do zagwarantowania środków finansowych w latach 2009-2020 z następujących źródeł:

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013, w kwocie 175 mln euro, poprzez umieszczenie na liście indykatywnej projektów spółki PKP PR na zakup i modernizację kolejowych pojazdów szynowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich, wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych na obszarze co najmniej dwóch województw, z udziałem własnym PKP PR na poziomie 50 procent;
- Fundusz Kolejowy, w wyniku zmiany ustawy o Funduszu Kolejowym, w kwocie 800 mln zł w latach 2009-2015,
- rezerwa celowa z budżetu państwa w kwocie 700 mln zł w latach 2010-2015;
- budżet państwa i programy unijnych na sfinansowanie w latach 2016-2020 programu inwestycyjnego w zakresie modernizacji i zakupu taboru kolejowego do kwoty 3 851 mln zł, przy czym ustalenie proporcji źródeł finansowania nastąpi po uchwaleniu budżetu UE na lata 2014-2020;
- zwiększenie dochodów samorządów województw z tytułu podwyższenia udziału w podatku dochodowym od osób prawnych (CIT) o 0,75 punktu procentowego, tj. z 14 do 14,75 proc., od roku 2010 w odniesieniu do obecnego systemu naliczania podatku; środki finansowe przeznaczone będą na pokrycie straty bilansowej oraz na wkład własny PKP PR do projektów inwestycyjnych realizowanych ze środków POIiŚ.

Niestety, środki z różnych źródeł, a przede wszystkim z dotacji samorządowych, nie pokrywają kosztów prowadzenia przewozów regionalnych. Skutkuje to albo narastającym deficytem, albo koniecznością rezygnacji z kolejnych połączeń i ograniczania oferty przewozowej. Krótki okres czasu nie pozwala wyrobić sobie oceny sytuacji, a więc otwarte pozostaje pytanie, w jakim stopniu samorządy podejmą ryzyko restrukturyzacji zatrudnienia i racjonalizacji kosztów w spółce.

Znakomita większość umów zawieranych przez Przewozy Regionalne z samorządami województw nie przewiduje pełnego pokrycia deficytu wynikającego z realizacji zamówionego rozkładu jazdy. Dotychczas nie było roku, w którym deficyt ten byłby w pełni pokryty. Najwyższy poziom pokrycia deficytu przez samorządy miał miejsce w 2007 roku, kiedy do pełnego sfinansowania brakowało ok. 55 mln zł.

◀ **Problemy związane z finansowaniem**

W 2008 r. dopłaty samorządowe wyniosły 559 079,4 tys. zł, co w porównaniu do roku poprzedniego stanowiło wzrost o 26 149,60 tys. zł, tj. o 4,9%. Dotacja pokryła deficyt z realizacji przewozów objętych umowami w około 78,6%.

**Poziom
pokrycia kosztów
Przewozów Regionalnych**

- W załączniku 4.1.4.g zatytułowanym *Dofinansowanie przez samorządy PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w 2008 r.*, przedstawione zostały wysokości deficytu, wielkość dotacji i stopień pokrycia kosztów. Według tych danych, w 2008 roku deficyt po dofinansowaniu wyniósł **153 683,1 zł**.

Wszystkie pociągi regionalne objęte są umowami na dofinansowanie, zawartymi przez zarządy poszczególnych województw, będące ustawowymi organizatorami przewozów regionalnych, a działającymi w Polsce przewoźnikami kolejowymi. Jest to znaczny postęp w stosunku do sytuacji z 2004 roku, kiedy to umowy na przewozy regionalne zawierane były tylko na część uruchamianych pociągów z jedynym funkcjonującym wówczas przewoźnikiem – PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Negatywny wpływ na poziom pokrycia deficytu generowanego przez przewozy regionalne dotacjami i rekompensatami wojewódzkimi miało przeniesienie Oddziału Przewozów Międzywojewódzkich z PKP PR do PKP IC. W niektórych województwach wyłączenie obsługi części pociągów spowodowało znaczny spadek przychodów biletowych generowanych w ramach zakontraktowanych umów. Przykładem może być województwo łódzkie, w którym w związku z oddaniem do PKP IC obsługi linii Warszawa – Łódź przychody biletowe spadły o ok. 10 mln rocznie, natomiast koszty, ze względu na pozostawienie praktycznie wszystkich kosztów stałych w PKP PR, wcale się nie zmniejszyły. Spowodowało to bardzo duże zwiększenie deficytu, ciężar którego obecnie próbuje się przypisać województwu.

W innych przypadkach wzrosły znacznie koszty pośrednie uruchomienia pociągów regionalnych. Dzieje się tak w tych województwach, w których potencjał przewozowy nie został zmniejszony w takiej samej proporcji, w jakiej zmniejszono pracę przewozową poprzez przeniesienie pociągów pospiesznych. Należy tu podkreślić, iż pociągi międzywojewódzkie pospieszne, ze względu na dłuższe relacje w porównaniu do pociągów regionalnych, generują proporcjonalnie więcej pracy przewozowej w stosunku do kosztów uruchomienia. Pomimo zapewnień ze strony rządu o oddłużeniu i zrównoważeniu finansowym działalności PKP PR, została ona faktycznie przekazana samorządom z poważnym zadłużeniem finansowym i ciągle generuje straty. Dotychczas spółka nigdy, od momentu stworzenia jej na mocy ustawy, nie zanotowała dodatniego poziomu kapitałów własnych i nie uzyskała zdolności kredytowej. Znaczna poprawa jej sytuacji finansowej, jaka miała miejsce na koniec 2007 roku, została zaprzeczona w następstwie decyzji właścicielskich PKP S.A. o przeprowadzeniu jej podziału i przeniesieniu najlepszych produktów i relatywnie najnowszego taboru do PKP IC.

Zdecydowana większość przewozów regionalnych jest obsługiwana taborom wyeksploatowanym, charakteryzującym się niskim standardem jakościowym. Podstawowym pojazdem wykorzystywanym do obsługi przewozów regionalnych jest EZT typu EN57.

**Problemy związane
z taborom**

- Konstrukcja EN57 jest bardzo przestarzała. Jej wady to duża masa wagonu, mała moc na jednostkę masy, duża energochłonność z powodu rozruchu oporowego, niskie przyspieszenia, wysokie koszty utrzymania, brak udogodnień dla potrzeb osób niepełnosprawnych i niski komfort podróżowania (brak klimatyzacji, niewygodne siedzenia, brak informacji, hałas itp.). Poza tym – wskutek długotrwałego użytkowania – większość tych jednostek jest bardzo zniszczona. Średni wiek EN57 wynosi ok. 30 lat.

Park elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT), jakim dysponują operatorzy przewozów regionalnych, obejmuje ok. 1 100 jednostek typu EN57 oraz EN71, a także ok. 150 nowych lub zmodernizowanych jednostek typu ED72, ED73, ER75. Ponadto do obsługi tych przewozów wykorzystywanych jest około 1 000 wagonów pasażerskich 1. i 2. klasy (w większości starej konstrukcji) i 36 nowych wagonów piętrowych sterowniczych i doczepnych. Do przewozu podróżnych wykorzystywanych jest także ok. 130 tzw. „autobusów szynowych” oraz kilkadziesiąt różnej konstrukcji pojazdów zakupionych jako używane za granicą.

Jak wynika z tego przeglądu, ponad 2 000 jednostek jest przestarzałych, wymagających wymiany lub modernizacji, a jedynie nieco ponad 300 to pojazdy nowe lub zmodernizowane. Skala potrzeb jest zatem ogromna. Zatem – pomimo stosunkowo dużych środków pochodzących z funduszy krajowych i unijnych i przewidywanych na inwestycje w tabor – w najbliższych 10 latach problem ma niewielkie szanse na pełne rozwiązanie.

Niska jakość usług świadczonych w podsystemie przewozów regionalnych związana jest również z dalekimi od doskonałości rozkładami jazdy pociągów, złym stanem dworców i przystanków, niskim poziomem obsługi pasażerów oraz niezadowalającym stanem bezpieczeństwa osobistego. Problemy te dotyczą przede wszystkim największego przewoźnika, tj. Przewozów Regionalnych.

Brak ustawy o transporcie publicznym (od wielu lat w projekcie) powoduje chaos na rynku transportu publicznego. W efekcie, na przykład, na liniach atrakcyjnych ekonomicznie aktywnych jest wielu przewoźników, a na innych nie ma komunikacji w ogóle. Ustawa dawałaby kompetencje samorządowi do właściwej organizacji i efektywnego wykorzystania przewoźników w realizacji transportu publicznego. Niezbędne jest systemowe rozwiązanie umożliwiające przewoźnikom planowanie swojej działalności w okresach dłuższych niż tylko najbliższy rozkład jazdy. Istotną kwestią jest też okres zawierania umów na przewozy międzywojewódzkie. Z uwagi na konieczność ponoszenia znacznych nakładów inwestycyjnych przez przewoźników kolejowych powinien on zostać wydłużony do co najmniej kilku lub kilkunastu lat.

◀ **Problem okresu, na jaki zamawiane są usługi świadczenia przewozów pasażerskich**

Wydaje się, że przykładem dobrych praktyk, który powinien być naśladowany, jest działalność Kolei Mazowieckich. W roku 2007 Samorząd Województwa Mazowieckiego wykupił wszystkie udziały w spółce i od tej pory jest jej jedynym właścicielem. Blisko 5-letni okres funkcjonowania Kolei Mazowieckich na rynku przewozów aglomeracyjnych i regionalnych zaowocował znaczną poprawą oferty przewozowej. Zwiększenie przewozów o około 40%, zakup nowego taboru i liczne modernizacje, realizacja przewozów na reaktywowanych liniach, budowa parkingów Park & Ride, wprowadzenie wspólnego biletu aglomeracyjnego – to pozytywne przykłady zmian w organizacji przewozów lokalnych (tj. aglomeracyjnych i regionalnych) na Mazowszu.

3.3.3. Przewozy aglomeracyjne – niewykorzystane możliwości

Podobnie jak przewozy regionalne, również połączenia aglomeracyjne mają pełną dostępność, czyli obsługują wszystkie stacje i przystanki. Istnieje zasadniczo jeden wyjątek od tej reguły: niekiedy stosowana jest tzw. obsługa strefowa, co oznacza, że część pociągów nie zatrzymuje się na wybranych stacjach i przystankach. Dzięki temu skraca się czas przejazdu pociągów i przyspiesza dojazd do centrum miasta z dalej położonych miejscowości. Cechą charakterystyczną tych przewozów jest ich zmienność dobową (szczyty poranny i popołudniowy odpowiednio w kierunku do centrum i z centrum aglomeracji), tygodniową (znaczący spadek przewozów w weekendy) i sezonową (mniejsze przewozy w okresie wakacji i ferii zimowych).

Przewozy aglomeracyjne odgrywają ważną rolę w transporcie miejskim, stanowią istotny element całego systemu, obejmującego także inne środki transportu publicznego, takie jak autobus, tramwaj czy metro. Zapewniają wygodne i szybkie połączenie przedmieść i miast satelickich z centrami aglomeracji. Umożliwiają przemieszczanie znacznych potoków podróży w sposób sprawny i bezpieczny, dzięki czemu odciążają trasy dojazdowe i ulice w miastach. Ich ważną funkcją jest rozszerzanie stref ciążenia dla przewozów kwalifikowanych. Brak możliwości wygodnego dojazdu do dworców skutkuje decyzjami o skorzystaniu z własnego samochodu do realizacji całej podróży. Rozwój systemu autostrad będzie tę prawidłowość potęgował.

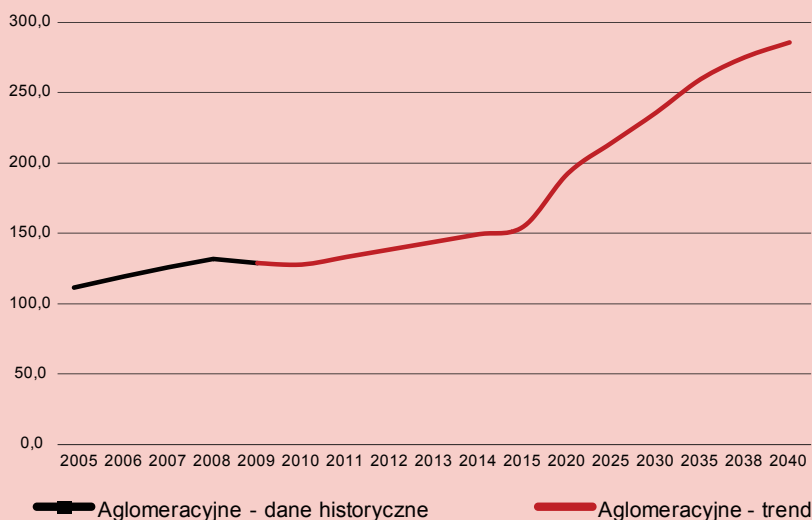
Ważnym elementem organizacji przewozów aglomeracyjnych jest ich koordynacja z transportem publicznym w miastach. Może (a raczej powinna) mieć ona różne formy:

- techniczne – węzły przesiadkowe, systemy informacji wizualnej i elektronicznej, dostępność dla osób niepełnosprawnych;
- organizacyjne – włączenie w system organizatora przewozów (np. ZTM w Warszawie), uzgadnianie tras, skoordynowane rozkłady jazdy itp.;
- handlowe – wspólna dystrybucja usług (informacja, odprawa handlowa, skargi).

Jak już wcześniej stwierdzono, przewozy aglomeracyjne – wspólnie z międzyaglomeracyjnymi (kwalifikowanymi) – mają największy potencjał rozwojowy wśród kolejowych przewozów pasażerskich. Budowa nowej sieci dróg ekspresowych i autostrad spowoduje znaczne skrócenie czasu przejazdu pomiędzy aglomeracjami, jednak miasta bez wątpienia nie udrożnią swoich ulic na tyle, żeby przejazd z centrum do obrzeży oraz przejazd samochodem z okolic podmiejskich do centrum był wygodny dla podróżnych.

Jednocześnie wydaje się, że podjęcie intensywnych działań promocyjnych pozwoliłoby znacznie zwiększyć atrakcyjność kolei w tych przewozach. Działania takie muszą być jednak poprzedzone znaczącą poprawą oferty kolei: skróceniem czasu jazdy, zwiększeniem częstotliwości połączeń, poprawą stanu technicznego taboru i punktów odprawy handlowej (dworce, przystanki), koordynacją z innymi środkami transportu publicznego. W takich warunkach kolej mogłaby odegrać bardzo znaczącą rolę w rozładowaniu kongestii w takich aglomeracjach jak warszawska, śląska, poznańska, wrocławska, krakowska czy łódzka. Trudno wyobrazić sobie sprawne przemieszczanie się mieszkańców Trójmiasta bez kolei SKM.

Przewozy pociągami aglomeracyjnymi – trend do 2040 roku



Źródło: Opracowanie ZDG TOR na podstawie Master Planu dla transportu kolejowego do roku 2030

Prognoza przewozów pasażerskich koleją do 2040 roku – wariant bez KDP [mln pas.]

Przewozy		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2020	2025	2030	2035	2040
dalekobieżne	kwalfikowane (w tym międzynarodowe)	9,3	9,5	10,0	10,5	11,0	11,5	12,0	15,1	17,2	19,2	20,9	22,8
	międzyregionalne	44,1	46,2	48,8	51,3	53,9	56,4	59,0	74,3	82,2	89,2	93,7	98,3
lokalne	aglomeracyjne	129,1	128,0	133,4	138,8	144,2	149,6	155,0	192,7	214,7	236,1	259,7	285,7
	regionalne	95,4	95,0	99,0	103,0	107,0	111,0	115,0	127,6	130,3	131,5	135,4	139,5
razem		277,9	278,7	291,2	303,6	316,1	328,5	341,0	409,7	444,4	476,0	509,7	546,3

Źródło: Opracowanie ZDG TOR na podstawie Master Planu dla transportu kolejowego do roku 2030

Problemy przewozów aglomeracyjnych

Podstawowe problemy rozwoju przewozów aglomeracyjnych koleją to:

- zły stan infrastruktury w obszarze miast i przedmieść, wynikający z wieloletnich zaniedbań inwestycyjnych;
- ograniczona przepustowość na niektórych, kluczowych odcinkach linii dojazdowych (konflikt ruchu lokalnego i dalekobieżnego);
- brak odpowiedniego taboru;
- brak środków na uruchomienie i rozwój projektów przewozów aglomeracyjnych;
- brak odważnej wizji oraz konsekwencji we wdrażaniu koncepcji włączenia kolei do zintegrowanego systemu komunikacyjnego przez władze samorządowe;
- brak jednoznacznego przypisania odpowiedzialności organizacyjnej i finansowej do najbardziej zainteresowanych władz samorządowych, jakimi powinny być władze miejskie oraz władze gmin przyległych do głównego miasta (miast) aglomeracji.

W obecnym stanie prawnym obowiązek organizowania i finansowania kolejowych przewozów aglomeracyjnych spoczywa zasadniczo na samorządach wojewódzkich. Jedynie tam, gdzie władze komunalne dobrowolnie wstąpiły w rolę organizatora i finansującego na podstawie uchwał podjętych przez rady miejskie, następuje wyraźny rozwój tego segmentu kolejowych przewozów pasażerskich. Aktualnie prowadzone są prace związane z koncepcją utworzenia kolei aglomeracyjnych w węzle warszawskim i na Górnym Śląsku. Chlubnym przykładem jest aglomeracja Warszawy oraz Trójmiasto. Ciekawym projektem – z tego punktu widzenia – jest również połączenie Bydgoszczy i Torunia w tzw. systemie BiT City. Istnieje studium wykonalności dla Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej w Aglomeracji Krakowskiej, ale brak informacji o pracach wdrożeniowych.

Organizacja
i finansowanie
przewozów
aglomeracyjnych

Opisana powyżej integracja kolei z innymi środkami komunikacji publicznej nastąpiła w niedostatecznym, ale godnym podkreślenia zakresie, tylko w nielicznych ośrodkach. Są to przede wszystkim systemy wspólnego biletu, ale także parkingi typu Park & Ride (i Bike & Ride), wspólna informacja itp. Niestety rozwiązania takie są nadal niepełne i niewystarczające¹⁴.

Na terenach poza aglomeracjami, słabo zurbanizowanych, strumień pasażerów uzasadniających takt liczący ½ godziny, nawet przy zastosowaniu lekkiego taboru, jest trudny do osiągnięcia, a więc ekonomiczne uzasadnienie i pozyskanie większych nakładów inwestycyjnych jest mało prawdopodobne. Można więc spodziewać się wpływu polityki samorządów na obciążenie takich linii, ale nie będzie to zmiana znacząca. Natomiast wykorzystanie istniejącej, reaktywowanie nieczynnej lub uzupełnienie infrastruktury kolejowej na terenie dużych miast i aglomeracji wokół nich jest istotnie tańsze od budowy metra. Może to prowadzić do stworzenia środka transportu publicznego niewiele ustępującego typowemu metru (izolacja od ruchu drogowego, niewrażliwość na kongestię na drogach, niski koszt dla pasażera dzięki dotacjom ze środków publicznych), a którego projekt jest uzasadniony ekonomicznie i społecznie, w stopniu wystarczającym dla pozyskania środków UE dla potrzebnych inwestycji oraz uzasadnienia dopłat z budżetu lokalnego lub krajowego. Nie jest to niczym nadzwyczajnym w świetle dofinansowywania transportu publicznego w miastach i aglomeracjach¹⁵.

Doprowadzenie do wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej jako części zintegrowanego systemu transportowego w aglomeracji wymaga wielu działań, których wdrożenie zależy od uzgodnienia i przyjęcia konkretnej polityki oraz posiadania narzędzi jej realizacji. Ukształtowanie strumieni podróży, uzasadniających uruchomienie połączeń kolejowych w rytmie półgodzinnym lub krótszym – przynajmniej w szczycie – w przypadku połączeń aglomeracyjnych zależy od:

Warunki rozwoju
przewozów
aglomeracyjnych

- możliwości kształtowania relacji połączeń autobusowych jako prostopadłych do linii kolejowej;
- budowy parkingów w systemie Park & Ride na obrzeżach aglomeracji przy stacjach/przystankach kolejowych;
- zintegrowania sieci kolejowej (przystanki i stacje) z przystankami komunikacji miejskiej, zapewnienia nie tylko skomunikowania połączeń, ale i dobrych warunków dla przesiadania (atrakcyjne punkty przesiadkowe, dobra informacja);
- zapewnienia czasu jazdy i częstotliwości pociągów konkurencyjnych do innych środków transportu, takt 30-60 minut dla połączeń regionalnych, 10 do 30 minut dla aglomeracyjnych;
- integracji taryfowej wszystkich przewoźników, wprowadzenia wspólnego biletu i taryfy na terenie aglomeracji;
- jednolitych przepisów finansowych – obecnie w transporcie komunalnym (metro, tramwaje, autobusy) stawka VAT wynosi 0%, w transporcie kolejowym zaś 7%.

Przegląd i analiza funkcjonujących obecnie systemów kolei aglomeracyjnych prowadzi do następujących spostrzeżeń i konkluzji.

W Warszawie – oprócz omawianych uprzednio szerzej Kolei Mazowieckich – funkcjonuje WKD (kolej w zasadzie o charakterze regionalnym) i SKM. Rolę integratora spełnia Zarząd Transportu Miejskiego. Podjęto wybrane działania integracyjne (wspólny bilet), nastąpiła poprawa układu połączeń. Obecnie analizowana jest koncepcja uruchomienia trzech linii SKM. W niedługim czasie zostaną uruchomione połączenia z centrum miasta do Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina.

¹⁴ Prognoza obciążenia ruchem pociągów sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na lata 2008-2038, opracowanie ZDG TOR 2009.

¹⁵ Op.cit.

**Aktualna sytuacja
związana z przewozami
aglomeracyjnymi**

W aglomeracji łódzkiej rozważana jest **Łódzka Kolej Aglomeracyjna** wraz z połączeniem miasta z Lotniskiem im. Władysława Reymonta; projekt ma być dofinansowany z UE kwotą 145 mln zł.

W województwie kujawsko-pomorskim istnieje projekt BiT City dotyczący wprowadzenia połączenia aglomeracyjnego **Bydgoszcz – Toruń**. Projekt BiT zakłada modernizację torów i taboru dla połączenia Toruń Wschód – Bydgoszcz Główna.

W **Trójmieście** istniejąca kolej SKM stanowi podstawę planowanego systemu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, rozbudowanego o nową linię z Wrzeszcza do Gdyni przez lotnisko w Rębiechowie.

W przypadku **Wrocławia** zostało wykonane wstępne studium Wrocławskiej Kolei Aglomeracyjnej – systemu, na który składać się będą połączenia z nowym portem lotniczym, Legnicą, Żmigrodem, Oleśnicą, Jelczem-Laskowicami, Oławą i Wołowem, przy wykorzystaniu infrastruktury wszystkich istniejących wrocławskich dworców i wybudowaniu nowych przystanków.

W przypadku **Górnego Śląska** istnieje wstępne studium dotyczące połączenia Katowice – Tychy oraz wstępne studium dotyczące linii Katowice – Bytom – MPL Pyrzowice. Połączenie z Pyrzowicami wymaga budowy nowej linii. Zależnie od koncepcji, jej uruchomienie może wiązać się ze zwiększeniem ruchu na istniejącej linii do Bytomia przez Chorzów.

Planowana **Krakowska Szybka Kolej Aglomeracyjna** (SKA) obejmuje połączenia Krakowa z miastami proponowanymi jako krańcowe dla systemu SKA (linia nr 1 z Trzebinia do Podłęża, linia nr 2 funkcjonalna po wykonaniu łącznika Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki, umożliwiającego pokonanie bez zmiany czoła pociągu połączenia Kraków Główny – Skawina, linia nr 3 powstająca poprzez wydłużenie linii lotniskowej z Balic przez Kraków Główny do Wieliczki).

Niestety, poza Warszawą i Trójmiastem, w pozostałych lokalizacjach koleje aglomeracyjne pozostają w sferze bardziej lub mniej zaawansowanych studiów. Wydaje się, że przyspieszenie prac i nadanie im większego rozmachu jest niezbędne w sytuacji coraz bardziej uciążliwej kongestii i konieczności budowy zintegrowanych systemów komunikacji pasażerskiej.

Jednocześnie trzeba zauważyć, że zdarzają się inicjatywy nieopracowane analizami i prognozami ruchu. Wdrażane są wadliwe rozkłady jazdy. I tak np. kilka par pociągów w ruchu regionalnym może czasami okazać się wystarczające, ale nie przyciągnie pasażerów w ruchu aglomeracyjnym. W rezultacie ponoszone koszty materialne i straty promocyjne.

2.4. Przewozy towarowe

Polski rynek przewozów kolejowych w segmencie towarowym jest zliberalizowany. Sytuacja ta w sposób zdecydowany kształtuje pozytywny wpływ konkurencji wewnątrz sektora, lecz jego ocena jako całości pozostawia wiele do życzenia. Rynek kolejowych przewozów towarowych znajduje się w fazie dojrzałości z cechami nieefektywnej organizacji i archaicznej struktury przewozów opartej w zdecydowanej mierze na nielicznej rodzajowo grupie ładunków. Udział przewozów towarowych transportem kolejowym w modal split ogółem systematycznie maleje, w 2008 roku osiągnął poziom około 21%. Mimo tego jest to dwukrotnie więcej niż wynosi średnia unijna, osiągająca wartość około 11%. Oparcie przewozów na grupie ładunków masowych podatnych na zmiany koniunktury gospodarczej spowodowało ostatnio istotne załamanie dynamiki wzrostu, a w konsekwencji znaczące spadki pracy przewozowej.

Sytuacja na rynku przewozów towarowych

► Polski transport kolejowy nie wykorzystał i nie wykorzystuje szansy związanej z wymianą międzynarodową, tym samym udział przewozów międzynarodowych w strukturze przewozów zasadniczo nie wzrasta. Niewykorzystywany jest efekt renty położenia geograficznego, stąd też rola tranzytu mierzona przewożoną masą jest praktycznie bez znaczenia. Tym samym, przy braku w dostatecznym stopniu rozwiniętej infrastruktury punktowej w transporcie kolejowym, nie stanowimy istotnej platformy logistycznej do wymiany handlowej towarowej Europa – Azja – Europa z udziałem transportu kolejowego.

W strukturze podmiotowej rynek wszedł w fazę konsolidacji. Charakterystycznym zjawiskiem jest wykształcenie (m.in. także w wyniku akwizycji) trzech silnych podmiotów. Jednocześnie rośnie znaczenie przewoźników niszowych, powiązanych w ramach integracji pionowej z istotnymi na rynku polskim koncernami w branżach strategicznych. W strukturze przedmiotowej dominują towary masowe przewożone głównie w technologii całopociągowej (zwarte pociągi) dedykowanej. Przewozy pojedynczych wagonów i grup wagonów zasadniczo znajdują się w trudnej sytuacji, z uwagi na brak koncepcji rozwiązań logistyczno-organizacyjnych dla tego produktu oraz problemów regulacyjnych związanych z dostępem do infrastruktury punktowej, przy braku wdrożenia zasady dostępu strony trzeciej do infrastruktury oraz przy ograniczonej opłacalności ekonomicznej i nieefektywnym procesie logistyczno-przewozowym. Pozytywne trendy rozwojowe uwidaczniają się w segmencie przewozów kombinowanych z udziałem kolei, szczególnie przewozów kontenerów kolejną, w którym dynamika wzrostu w mierniku pracy przewozowej przekracza 30%. Trendy pozytywne w tym segmencie wymagają zdecydowanego podtrzymania w formie rządowej strategii rozwoju przewozów kombinowanych wraz z długofalowymi instrumentami wsparcia i wykorzystaniem środków pomocy unijnej dla tego segmentu. Wzrost transportu w technologii intermodalnej winien być priorytetem polskiej polityki transportowej.

Państwo niedostatecznie wspiera programy przeniesienia ładunków z dróg na tory

► Państwo, mimo że wielokrotnie deklarowało prowadzenie transportowej polityki zrównoważonego rozwoju, buduje zbyt słabe instrumenty służące do przeniesienia ruchu towarowego z dróg na tory. Przewoźnicy drogowi partycypują w utrzymaniu dróg w zdecydowanie mniejszym stopniu niż operatorzy pociągów w utrzymaniu infrastruktury. Było wiele przykładów zapowiedzi obniżenia opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej od kilku do kilkudziesięciu procent w ostatnich latach. W efekcie rzeczywisty spadek średnich kosztów z tego tytułu w ogóle nie miał miejsca. Polityka w zakresie określania stawek dostępu do infrastruktury pełna jest nieoczekiwanych zwrotów. Przykładem są przewozy intermodalne, dla których stawki realnie zostały obniżone w roku 2007 i 2008 rok. Obecnie próbuje się przeforsować obniżkę dla przewoźników o największym spectrum przewozów, podnosząc, co jest całkowicie niezrozumiałe, stawki dla przewozów intermodalnych. Ogłaszany przez Ministerstwo Infrastruktury program zrekompensowania z Funduszu Kolejowego konieczności wnoszenia wyższych opłat, w przypadku przewozów intermodalnych jest mglisty i nie ma konkretnego terminu wdrożenia.

Taka polityka wskazuje, iż nie istnieje wypracowana, długoterminowa strategia dla przewozów kolejowych. Jeśli polski rząd uzna, iż te problemy rozwiążą wyłącznie mechanizmy rynkowe i liberalizacja w myśl dyrektyw Unii Europejskiej, przy jednoczesnym braku dodatkowych środków ze strony państwa równoważących brak internalizacji kosztów zewnętrznych w transporcie drogowym, to dopuszcza on scenariusz całkowitej marginalizacji transportu kolejowego. Potrzebna jest więc deklaracja, czy może istnieć system transportowy bez usług przewozu towarów koleją (z wyjątkiem całopociagowych, regularnych przewozów na wybranych odcinkach).

Z jednej strony rząd twierdzi, że wspiera unijne idee interoperacyjności, ambitne programy, jak np. „Marco Polo”, działania na rzecz transportu proekologicznego, a z drugiej strony nie wdraża odpowiednich instrumentów pozwalających na przynajmniej częściowe zmniejszenie kongestii oraz skażenia środowiska naturalnego.

Za najważniejsze problemy na rynku towarowych przewozów kolejowych należy uznać:

- brak ekspansji na rynki zagraniczne oraz koncepcji obsługi trudniejszych segmentów rynku

Polscy operatorzy przewozów towarowych koleją na tle Europy działają w przeważającej części jako podmioty regionalne – realizujące usługi krajowe. Główny przewoźnik – PKP CARGO S.A. – nie prowadzi, w odróżnieniu od np. kolei niemieckich, ekspansji na rynkach kolejowych innych krajów. Stąd, koncentrując się wyłącznie na rynku wewnętrznym, prowadzi wojnę cenową z konkurentami. W konsekwencji, na liberalizacji rynku europejskiego polskie kolejnictwo jako całość nie korzysta.

Koncentracja wysiłków na rynku wewnętrznym prowadzi do walki o najbardziej intratne rodzaje usług – przewozy całopociągowe, powtarzalne, wahadłowe, najlepiej oparte o długoterminowe stałe umowy. Przewoźnicy kolejowi wskazują, jakich usług przewozowych nie chcą lub nie są w stanie wykonywać. Są to: przewozy przesyłek zbiorczych (przesyłki dla wielu odbiorców w jednym wagonie, realizowane poprzez magazyn dystrybucyjny), przewozy nadzwyczajne, przewozy rozproszone, nieregularne przewozy całopociągowe. Brak zainteresowania takimi rodzajami przewozów wynika z ich niskiej opłacalności, kłopotów organizacyjnych lub trudności w dostępie do infrastruktury punktowej.

- fatalny stan infrastruktury liniowej i punktowej

Transport kolejowy nie jest w stanie właściwie zareagować na duże zamówienia w ramach przewozów masowych z uwagi na problemy z przepustowością niektórych fragmentów sieci kolejowej albo działaniem punktów rozładunkowych czy też z taborom, którego obrót jest nieefektywny. W przyszłości może nastąpić kolejne załamanie przewozów, bo nie będzie możliwe efektywne prowadzenie ruchu kolejowego do kluczowych odbiorców lub od nadawców, przy akceptowalnych warunkach jakościowych. Linie klasy D o nacisku 22,5 t na oś, które są standardem w Unii Europejskiej, w Polsce praktycznie nie występują, a średnia prędkość handlowa dla pociągów towarowych oscyluje wokół 20 km/h. Operatorzy spoza Grupy PKP wskazują na brak równości dostępu i odpowiednich regulacji dotyczących dysponowania infrastrukturą punktową (stacje rozrządowe, przejścia graniczne, terminale rozładunkowe itp.).

- trudna sytuacja finansowa przewoźników kolejowych w Polsce

Przewoźnicy towarowi nie są w stanie realizować niezbędnych programów rozwojowych, między innymi wskutek wysokich stawek dostępu do infrastruktury, szczególnie w warunkach kryzysu gospodarczego

◀ **Najważniejsze problemy kolejowych przewozów towarowych**

powodującego realny spadek wolumenu przewozów. Spadają ceny frachtu a realizowane marże są coraz niższe, co znacznie utrudnia działalność inwestycyjną. Problem ten jest potęgowany przez nieprzewidywalność w dłuższej perspektywie warunków opłat i wysokości stawek opłat za dostęp do infrastruktury.

- brak odpowiednich regulacji i słabe relacje w zakresie przewozów kierunku wschodnim

Polskie przewozy towarowe na Białoruś, Ukrainę i do Rosji są bardzo słabo rozwinięte. Obowiązujące dziś umowy bilateralne regulujące te przewozy pochodzą z początku lat 90., kiedy jako monopolista funkcjonowało przedsiębiorstwo państwowe PKP. Współpraca PKP CARGO S.A. z partnerami ze wschodu Europy jest prowadzona de facto na zasadach wyłączności. Inni operatorzy mają małe możliwości negocjacji ze względu na wspomniany brak regulacji oraz utrudniony dostęp do przejść granicznych i urzędów przeładowniczych. Projekt systemu SUW 2000 do samoczynnej zmiany rozstawu kół, mimo ponad 10-letniej historii, nie jest realizowany w większym zakresie, choć mógłby przyczynić się zwiększenia przewozów w relacjach Polska – Białoruś i Polska – Ukraina. Przewozy tranzytowe przez Polskę stanowią zaledwie ok. 3% przewozów ogółem. W praktyce Polska nie uczestniczy w porozumieniach i projektach związanych z tranzytem w przewozach towarowych Wschód – Zachód.

- niska jakość organizacji świadczonych usług

Nowoczesne technologie transportu przy wykorzystaniu kolei są stosowane w Polsce w bardzo niewielkim stopniu. Wbrew tendencji widocznej w krajach europejskich, polegającej na fuzji szeroko rozumianych działań logistycznych z przewozowymi, operatorzy skupiają się na tradycyjnej formie przewozu towarów koleją. Rzadko wykorzystuje się narzędzia do efektywnego zarządzania łańcuchem transportowym. Słabością jest niska jakość oferty świadczenia usług przewozowych, chociażby w zakresie systemów, np. just in time, just in place, oraz brak kompleksowości usług w ramach usług door to door czy one stop shopping uwzględniających nowoczesne rozwiązania logistyki przewozowej. Nowe rozwiązania informatyczne oraz innowacyjne systemy telekomunikacyjno-telematyczne wykorzystywane są w bardzo niewielkim zakresie.

Przedstawione problemy są ze sobą często powiązane, i choć w dekadzie reformowania rynku kolejowego osiągnięto pewne efekty (jak np. realną liberalizację rynku), to niestety należy je uznać za dalece niewystarczające. Problem przewozów rozproszonych, jakość w transporcie towarów koleją, rozwój przewozów intermodalnych, niedyskryminacyjna polityka transportowa i przyszłość PKP Cargo – to wyzwania, które wydają się najważniejsze dla dalszej dyskusji.

Obecna sytuacja wymaga podjęcia przez operatorów przewozów towarowych strategicznych decyzji. Pierwszą z nich powinno być określenie docelowych segmentów rynku (rozumianych jako systemy transportowe) niezbędnych dla rozwoju kolei towarowej w Polsce. Są to: przewozy intermodalne, przewozy całopociągowe zwarte, przewozy międzynarodowe towarów w ramach zintegrowanego rynku transportu kolejowego w Europie oraz przewozy rozproszone, powiązane z transportem samochodowym w łańcuchu logistycznym pociągami kursującymi między określonymi punktami rozdziału i konsolidacji ładunków w stałym rozkładzie jazdy. Drugą strategiczną decyzją jest dokonanie wyboru tzw. strategii specjalizacji produktowej, czyli ustalenia, na jakich rodzajach produktów powinna koncentrować się kolej towarowa.

2.4.1. Przewozy rozproszone – brak koncepcji rozwoju

Na początku warto przypomnieć, iż za przewozy rozproszone należy uznać procesy przewozu towarów koleją polegające na transporcie grupy wagonów lub pojedynczego wagonu, w ramach indywidualnego systemu danego przewoźnika lub kilku przewoźników, dostarczeniu grupy wagonów lub pojedynczego wagonu do stacji formowania pociągów zbiorowych (stacja rozrządowa) i skierowania ich w składzie całopociągowym do stacji docelowej poprzez jedną lub kilka takich stacji, a następnie odwozie do stacji docelowej i boczniczy odbiorcy. W ostatniej dekadzie, a szczególnie w dobie załamania się tych przewozów

przedstawiono w krajach „starej” Unii, a także w Polsce, kilka koncepcji oraz propozycji, które nie spełniły oczekiwań lub nie zostały jak na razie podjęte.

Wśród nich należy wymienić:

- pomysł stworzenia jednego ponadnarodowego przewoźnika w Europie, a przynajmniej w Unii Europejskiej, który stworzyłby efektywny system dla takich przewozów, z pełną logistyką wagonową¹⁶;
- ograniczenie przewozów rozproszonych do przewozów grup wagonowych i regularnych przewozów pomiędzy ograniczoną liczbą stacji a także załadowni i wyładowni (koleje DB – projekt Mora C i projekt SNCF w ramach reformy systemu przewozów towarowych);
- wsparcie przewozów rozproszonych poprzez ustanowienie zerowych kosztów dostępu do infrastruktury dla przewozów rozproszonych lub zerowe koszty dodatkowe dla przewozów rozproszonych (postulaty kolejowych związków funkcjonujących w grupie PKP);
- ograniczenie przewozów rozproszonych jedynie do intermodalnych, przewozy konwencjonalne odbywają się w ruchu całopociągowym (koleje norweskie);
- koncepcja railportów i centrów dystrybucji (DB Schenker).

◀ **Znaczenie towarowych przewozów rozproszonych**

Przewozy ładunków transportem kolejowym według rodzajów przesyłek w latach 2003-2008

Rok	Przewozy ładunków transportem kolejowym według rodzajów przesyłek, w tym Grupy PKP (2007 r.)					
	OGÓŁEM	całopociągowe	wagonowe	OGÓŁEM	całopociągowe	wagonowe
	w tys. ton			w mln tkm		
2003	241 629	178 790	62 839	49 594,7	31 512,4	18 082,3
	100,0%	74,0%	26,0%	100,0%	63,5%	36,5%
2004	282 919	195 239	87 680	52 331,6	33 917,4	18 414,2
	100,0%	69,0%	31,0%	100,0%	64,8%	35,2%
2005	269 553	189 178	80 375	49 972,1	34 222,3	15 749,8
	100,0%	70,2%	29,8%	100,0%	68,5%	31,5%
2006	291 413	204 948	86 465	53 622,5	36 182,4	17 440,1
	100,0%	70,3%	29,7%	100,0%	67,5%	32,5%
2007 ^{a)}	245 346	172 222	73 124	54 253,3	37 895,8	16 357,5
	100,0%	70,2%	29,8%	100,0%	69,8%	30,2%
2008 ^{a)}	248 860	174 605	74 255	52 043,4	36 603,0	15 440,4
	100,0%	70,2%	29,8%	100,0%	70,3%	29,7%
Grupa PKP 2007	153 475	98 547	54 928	43 558,4	27 431,8	16 126,6
	100,0%	64,2%	35,8%	100,0%	63,0%	37,0%

a) bez przewozów manewrowych

Źródło: GUS, *Transport – wyniki działalności*, Warszawa 2005-2009

Dane z powyższej tabeli wskazują, że przewozy rozproszone:

- **uwzględniając wielkość masy towarowej** – nie wykazują trendu malejącego i kształtują się na poziomie **prawie 30%** ogólnej wielkości przewozów wykonywanych transportem kolejowym. Przewoźnicy z Grupy PKP w 2007 r. przewieźli w formie przesyłek wagonowych aż 35,8% ogółu przyjętych ładunków do przewozu. Jednak w roku 2009 należało się spodziewać spadku wielkości przewozów rozproszonych wskutek generalnie zmniejszonych przewozów;
- **analizując wielkość wykonanej przy nich pracy przewozowej** – mają tendencję malejącą, głównie z powodu zmniejszania się odległości przewozu ładunków, w 2003 r. odległość ta wynosiła 288 km, a w 2008 r. jedynie 208 km. Przewoźnicy towarowi z Grupy PKP w 2007 r. przewozy te wykonywali na średnią odległość 294 km, przy ogólnej odległości dla tej kategorii przewozów 224 km.
- Z analizy statystycznej wynika, że przewozy rozproszone stanowią bardzo istotny element w strukturze przewozów.

Konieczne jest udzielenia jasnej odpowiedzi na wiele pytań w kontekście aspektu organizacyjnego i ekonomicznego, przy czym odpowiedzi te muszą być poparte szczegółowymi rozwiązaniami. Jasne

¹⁶ Wojciech Paprocki – cykl wykładów otwartych w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie.

określenie w polityce transportowej priorytetów i ich finansowania pozwoliłoby na tworzenie przez operatorów przewozów średnio- i długookresowych planów rozwoju.

- Czy gospodarka potrzebuje dla przewozów rozproszonych alternatywy transportu kolejowego i samochodowego?

Czy przewozy rozproszone są potrzebne?



Jeśli myślimy o ograniczaniu kosztów zewnętrznych transportu, zmniejszeniu emisji dwutlenku węgla i innych zanieczyszczeń, to istnienie takiej realnej alternatywy wydaje się celowe. Obecnie część klientów realizujących transporty całopociągowe wręcz żąda od przewoźników kolejowych usługi przewozu dla mniejszych partii towaru.

- Czy przewozy rozproszone powinny być wykonywane przez jednego przewoźnika towarowego, którym jest PKP CARGO S.A.?

PKP CARGO S.A. wielokrotnie wskazywało na konieczność wykonywania przewozów rozproszonych jako jedną z przyczyn problemów, z jakimi ma do czynienia ten operator. Z kolei prywatni przewoźnicy twierdzą, iż chętnie podjęliby się takich operacji, ale nie mogą ich wykonywać z powodu braku możliwości korzystania z niezbędnych urządzeń lub nierównego traktowania. Należy dokończyć proces liberalizacji rynku poprzez otwarcie dostępu do infrastruktury punktowej. Stacje rozrządowe, przejścia graniczne oraz terminale winny być dostępne dla wszystkich przewoźników¹⁷. Wtedy rynek automatycznie wskaże na stopień zainteresowania operatorów tą formą działalności. Wydaje się, że rozpatrywanie koncepcji prowadzenia przewozów rozproszonych przez wyspecjalizowanych, ponadnarodowych przewoźników jest przedwczesne. Jeśli dojdzie do dalszej koncentracji na rynku europejskim, istnieje możliwość, że takie przewozy będzie wykonywać tylko kilku przewoźników w Europie.

Możliwe i wskazane do realizacji są koncepcje tworzenia planowych pociągów uruchamianych z terminali i stacji rozrządowych, z założeniem możliwości skorzystania z nich przez dowolnych nadawców (spedytorów, operatorów przewozów). Rezerwacja umieszczenia wagonu w składzie pociągu byłaby obwarowana zastrzeżeniem zapłacenia kary umownej, jeśli przewóz nie nastąpiłby z winy nadawcy.

Być może wtedy okazałoby się, że wbrew twierdzeniom PKP CARGO S.A., które w większości przypadków zarządza infrastrukturą służącą do formowania i uruchamiania przewozów rozproszonych, przewozy te stałyby się opłacalne. W szczególności dotyczy to przewozów intermodalnych.

- Czy kolej może konkurować z transportem samochodowym?

Dopiero wola obniżenia stawek dostępu do infrastruktury oraz dokończenie liberalizacji infrastruktury punktowej pozwoli na podjęcie przez każdego przewoźnika skutecznych działań dla wypracowania odpowiedniej oferty. Prawdopodobnie bez współpracy przewoźników w Polsce, a także na rynkach międzynarodowych, na których wymiana towarowa jest największa, efekty takich działań będą niewielkie. Aby skutecznie konkurować z transportem samochodowym, konieczne jest też spełnienie przez kolej wysokich wymagań jakościowych narzucanych przewoźnikom samochodowym.

Transport drogowy rozwija się bardzo aktywnie, wprowadzając nowe propozycje, jak na przykład zestawy typu „mega trucks” (o dopuszczalnej masie całkowitej 60 ton). Instytucje odpowiedzialne za transport, także w Polsce, muszą podjąć zdecydowane działania, aby zgodnie z założeniami zrównoważonego rozwoju odwrócić trend pogłębiania się niekorzystnej proporcji udziału kolei w modal split. W sposób szczególny dotyczy to przewozów rozproszonych koleją, które ze swojej natury generują koszty (rozrządu, przeładunku, obsługi) zmniejszające ich atrakcyjność w stosunku do transportu ciężarówkami.

¹⁷ Raport z kontroli NIK w PKP CARGO S.A. – lipiec 2009.

2.2.2. Jakość usług w transporcie kolejowym towarów

Chcąc podjąć wysiłek w celu utrzymania się na rynku przewozów, przewoźnicy kolejowi muszą dostosować się do wymogów stawianych przez klientów. Takie wskaźniki jak punktualność w podstawieniu taboru czy czasach dostawy, a co za tym idzie – kary za ich przekroczenie, muszą być powszechnie przestrzegane. Klienci, którzy ponoszą straty z tego tytułu wcześniej, czy później zrezygnują z usług kolejowych przewoźników. W chwili obecnej pomiędzy transportem kolejowym i samochodowym mamy nieporównywalne standardy w tym zakresie.

Do krytycznych punktów związanych z jakością należy dodać także:

- śledzenie wagonów i pociągów oraz ustalanie realnych terminów dostawy,
- procedury związane z indywidualnym uzgadnianiem rozkładu jazdy,
- procedury związane z wyceną kosztów dla przewozów nadzwyczajnych.

◀ Niska jakość kompleksowej usługi przewozu

Konieczna jest poprawa w zakresie technicznych środków służących przewozom towarów. Trzeba przyznać, że w tym względzie panuje w Polsce zacofanie technologiczne. Dotyczy to lokomotyw, wagonów, urządzeń przeładowniczych, ale także organizacji przewozu z punktu widzenia szeroko pojętej telematyki.

◀ Brak specjalistycznego sprzętu

Szczególnie w Polsce widoczny jest rozdźwięk pomiędzy postępem technologicznym w transporcie samochodowym a kolejowym. Z przyczyn ekonomicznych nie jest możliwe wykorzystanie atutów transportu kolejowego, które jeszcze pozostały, czego jaskrawym przykładem jest brak linii o nacisku 22,5 t na oś (standard w Polsce to 20,0 t na oś), przez co nowoczesne wagony nie mogą zabrać dodatkowych 10 ton towaru liczonych na jeden wagon.

Spora część wagonów w ogóle nie nadaje się do przewozu produktów komercyjnych, gdyż nie spełnia warunków stawianych przez zamawiającego odnośnie dostępu do wnętrza wagonu (czasu załadunku), możliwości zabezpieczenia ładunku w środku (pasy, miejsca mocujące), szczelności wagonu i jego zabezpieczeń.

Brak specjalistycznych wagonów powoduje rezygnację z przewozu niektórych ładunków, jak na przykład ładunków przestrzennych, które jeżdżą transportem drogowym tzw. zestawami o wysokości do 3 m. Standardowy tabor o podłodze wagonu na wysokości 1,2-1,3 m nie może być zastosowany, bowiem przekraczałby skrajnię kolejową.

Postulaty odnoszące się do cech potrzeb transportowych i stopnia ich spełniania przez przewoźników dotyczą m.in. bezpieczeństwa i terminowości przewozu, kosztów usługi, jej niezawodności i kompleksowości obsługi transportowej, a także rzetelności, uczciwości, operatywności, znajomości potrzeb klienta i rynku.

Nie wszystkie wyniki poprawy jakości usług transportowych są bezpośrednio wymierne ekonomicznie. Do tych efektów należy np. zmniejszenie kosztów wynikających ze skrócenia czasu trwania przewozu i związanego z tym zamrożenia środków obrotowych podczas przewozu lub zmniejszenie kosztów magazynowych przy wykonywaniu regularnej obsługi transportowej.

Wymiernym efektem poprawy jakości wykonywanych usług transportowych przez przewoźnika jest natomiast zmniejszenie się liczby reklamacji i kwot wypłacanych należności z tytułu uszkodzenia ładunku lub przekroczenia terminu przewozu. Na podstawie tych informacji można przeprowadzać cykliczne analizy, mające na uwadze wskazanie sposobów poprawy jakości usług w transporcie kolejowym. Zauważanie problematyki jakości świadczonych usług przez przewoźników kolejowych coraz częściej wynika z nasilającej się konkurencji na rynku usług transportowych.

2.2.3. Railporty i „pociągi firmowe” (company trains) jako alternatywa dla „starej” kolei

Wysiłki związane z tworzeniem terminali

Od wielu lat zakładano w Polsce konieczność tworzenia centrów logistycznych z udziałem kolei. Miały one powstawać głównie w oparciu o aktualny schemat funkcjonowania przewoźników rozproszonych PKP CARGO S.A. oraz istniejące już terminale kontenerowe. PKP CARGO S.A. podpisało szereg listów intencyjnych w tej sprawie, ale do dnia dzisiejszego żadne centrum w myśl tej strategii nie powstało. Za centra logistyczne o właściwej lokalizacji i cechach dających perspektywę rozwoju należy uznać Port Gdańsk, Port Gdynia, Zespół Portów Szczecin-Świnoujście, a także terminal CZH w Sławkowie. Takie punkty na mapie infrastrukturalnej Polski powinny zaistnieć tam, gdzie mają uzasadnienie. Ich charakter powinien być neutralny, tj. otwarty dla obsługi wszystkich przewoźników towarowych. Obecnie powstają terminale przeładunkowe, które aspirują do roli centrów logistycznych, chociaż nie spełniają takich kryteriów. Są one tworzone pod konkretne produkty i klientów przez konkretnych przewoźników towarowych. Doświadczenie ostatnich lat pokazuje, iż takie projekty nie mogą zakończyć się powodzeniem. Powstała w Niemczech i realizowana przez DB Schenker koncepcja tworzenia nowoczesnych railportów jest ciekawym rozwiązaniem, ale na gruncie polskim wymaga pewnej modyfikacji organizacyjnej. DB Schenker jest globalnym operatorem logistycznym. W Polsce brak jest takiego rodzimego operatora logistycznego, działającego także na rynku przewoźników kolejowych. Pewne aspiracje w tym kierunku miały lub mają PKP CARGO S.A., Grupa CTL Logistics oraz Grupa PCC (przejęta prawie w całości przez DB Schenker). Odpowiedź na pytanie o strategię dalszego funkcjonowania przewoźników kolejowych jako operatorów logistycznych ma jednak charakter wtórny wobec problemu istnienia popytu na usługi, które przewoźnicy mieliby świadczyć. Dzisiaj w Polsce poza ww. czterema wyjątkami nie ma miejsca dla obsługi całych składów pociągowych, z jednoczesnym rozładunkiem, magazynowaniem i dystrybucją różnorodnych towarów, jakie koleją mogą być transportowane.

W Unii Europejskiej przyjmuje się, że na każde 500 km czynnej linii kolejowej powinien przypadać jeden terminal przystosowany do przeładunku kontenerów. W przypadku Polski powinno to być około 30 terminali. Aktualnie na sieci PKP PLK S.A. zlokalizowanych jest około 20 miejsc (nie licząc terminali kontenerowych w portach morskich), w których możliwe jest prowadzenie przeładunku kontenerów. W najbliższych latach (do roku 2015) planowane jest uruchomienie kolejnych 10 terminali oraz podnoszenie standardu w terminalach istniejących. Największymi skupiskami punktów przeładunku kontenerów będą w 2015 roku:

- według miast: Poznań (4), Górny Śląsk/ Zagłębie (4), Warszawa (3), Wrocław (3);
- według linii kolejowych: E 20 (11), E 30 (10).

Tylko cztery z istniejących terminali mają charakter otwarty, tj. są dostępne dla wszystkich zainteresowanych przewoźników (Poznań Garbary, Łódź Olechów, Warszawa Główna Towarowa, Kraków Krzesławice).

Konieczność tworzenia nowoczesnego zaplecza przeładunkowego w miejsce bocznic

Aktualnie w Polsce tylko niewielka część terminali kontenerowych jest czymś więcej niż bocznkami lub placami ładunkowymi wyposażonymi w podstawowe urządzenia przeładunkowe. Prognozowane na lata 2009-2040 wzrosty obrotów ładunków skonteneryzowanych koleją (wzrost z poziomu 688 tys. TEU do 5,25 mln TEU) będą katalizatorem zmian w istniejącym obiektach oraz budowy nowych, tak aby ograniczony potencjał terminali nie stał się wąskim gardłem rozwoju tej gałęzi rynku.

Terminale logistyczne będą, w dużej części, docelowo elementami większych jednostek, czyli centrów logistycznych. Istnieje wiele kryteriów klasyfikacji centrów logistycznych. Jednym z nich jest kryterium zasięgu oddziaływania, na podstawie którego wyróżnia się: (1) międzynarodowe centra logiczne – o zasięgu oddziaływania około 500 km, (2) regionalne centra logistyczne – 50-80 km, (3) lokalne centra logistyczne – 5-8 km. Najważniejsze z planowych centrów logistycznych z pogranicza centrów o znaczeniu międzynarodowych oraz regionalnych w Polsce, które będą powiązane z terminalami kontenerowymi, to:

- Wrocławskie Centrum Logistyczne,
- Poznańskie Logistyczne Centrum Dystrybucji,
- Wielkopolskie Centrum Logistyczne Konin – Stare Miasto (WCL),
- Międzynarodowe Centrum Logistyczne Wolbrom,
- Rzeszowskie Centrum Logistyczne (Rzeszów-Jasionka),

- Pomorskie Centrum Logistyczne w Gdańsku (PCL) – Port Gdańsk,
- Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne – Port Szczecin,
- Śląskie Centrum Logistyki i Transportu Towarowego,
- Międzynarodowe Centrum Logistyczne PKP w Gliwicach,
- Gdynskie Centrum Logistyczne – Port Gdynia¹⁸.

Do zrewidowania jest charakter terminali na granicy wschodniej, tak aby miały szanse rozwoju, a nie blokowały rozwój lub skłaniały innych uczestników rynku do tworzenia nowych obiektów poza terytorium Polski.

Szczególnie istotne są precyzyjne i dalekosiężne decyzje w zakresie budowy terminali i innych urządzeń służących kolejowym przewozom kontenerów i nadwozi wymiennych, w kontekście przewidywanego finansowania takich inwestycji z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w pokażnej kwocie 111 milionów euro w latach 2007-2013.

Sprawa funkcjonowania railportów bezpośrednio wiąże się z koncepcją „pociągów firmowych” (company trains). W zakresie przewozów intermodalnych rozwinęły się z sukcesem produkty m.in. takich firm jak HUPAC, POLZUG czy PCC Intermodal. Niestety do dnia dzisiejszego nie udało się wdrożyć w Polsce takiego regularnego rozwiązania dla przewozów innych niż intermodalne lub też mieszanych. Po części wynika to właśnie z braku odpowiedniej infrastruktury punktowej, a po części z faktu, iż wypracowanie tego typu konkurencyjnej oferty nie było możliwe. Dopiero obecny kryzys wywołał impuls do szerszej dyskusji w tej sprawie, a w szczególności poszukiwania odpowiedzi na pytanie, czy i w jaki sposób państwo mogłoby wspierać takie rozwiązania.

2.4.4. Prywatyzacja PKP CARGO S.A.

Koncepcje prywatyzacji spółek wchodzących w skład Grupy PKP mają dosyć długą tradycję. Kolejne programy strategii rozwoju kolejnictwa w Polsce tworzone od 2001 roku zakładały możliwość szybszej lub wolniejszej ścieżki prywatyzacji PKP CARGO S.A. Sprawa ta stała się szczególnie istotna po wprowadzeniu w życie tzw. II pakietu kolejowego i szerokiej liberalizacji rynku przewozów towarowych. W krajach Unii Europejskiej na przestrzeni ostatnich lat mamy kilka przykładów dokonania istotnych zmian właścicielskich w zakresie dalszego funkcjonowania tzw. narodowych przewoźników kolejowych. Trudno nie oprzeć się stwierdzeniu, iż rządy niektórych państw postanowiły pozbyć się problemu, który nie wydawał się kluczowy z punktu widzenia ich gospodarek (np. Dania, Holandia). Na Węgrzech podjęto próbę rozpaczliwego ratowania sytuacji w wypadku MAV CARGO, ale w bardzo sprzyjającym momencie dla cyklu ekonomicznego w Europie. Kluczowa z punktu widzenia rynku kolej niemiecka, DB AG, kilkakrotnie odkładała proces prywatyzacji poprzez emisję akcji na giełdzie.

◀ **Nierealne plany szybkiej ścieżki prywatyzacyjnej dla PKP CARGO S.A.**

Co prawda wskutek ostrych działań restrukturyzacyjnych i bardzo agresywnej polityki na rynku, PKP CARGO S.A. odnotowało zahamowanie tendencji spadkowych, ale na podstawie danych za trzy kwartały 2009 roku nie można jeszcze wyznaczyć trwałego trendu tego zjawiska. W komunikacie z 23 października 2009 roku PKP CARGO S.A. podaje, że „(...) łączny ujemny wynik na sprzedaży, który na koniec maja br. przekraczał 222 mln zł, narastająco po dziesięciu miesiącach udało się zmniejszyć o ponad 42 mln zł”. Zmniejszenie strat jest oczywiście zjawiskiem pozytywnym, niemniej kondycja tej spółki jest jeszcze daleka od stabilnej i pozwalającej na kreowanie wizji rozwoju. Niewątpliwym osiągnięciem realizowanego w latach 2008 i 2009 programu restrukturyzacji było ograniczenie zatrudnienia w PKP CARGO S.A., co pozwoliło na obniżkę kosztów. Zapowiedzi programu rozwoju transportu kolejowego do 2015 roku zakładają konieczność podjęcia wielu działań dla rozpoczęcia procesu prywatyzacji PKP CARGO S.A. Są to między innymi: stworzenie rynkowo zorientowanej struktury pionu handlowego, racjonalizacja utrzymania taboru, wyposażenie przez właściciela w niezbędne nieruchomości, przejęcie kontroli kapitałowej nad spółką Trade Trans. Przewiduje się, że pierwszy etap sprzedaży pakietu mniejszościowego nastąpi w 2012 roku a sprzedaż pozostałych akcji, należących do PKP S.A., w 2015. Wobec skutków zapaści rynku u progu 2009 roku, wysokich kosztów dostępu do infrastruktury, nieuregulowanej sytuacji co do tych elementów majątku, które znalazły się

¹⁸ Prognoza obciążenia ruchem pociągów sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. na lata 2008-2038, opracowanie ZDG TOR 2009.

niewłaściwie bądź nie znalazły się w toku przekształceń w posiadaniu PKP CARGO S.A. prywatyzacja tego operatora wydaje się nierealna w zakładanym terminie.

PKP CARGO S.A. i rząd, przy współpracy z doradcą prywatyzacyjnym, będą musieli rozstrzygnąć wiele kwestii związanych ze strategią prywatyzacji, a przede wszystkim wyznaczyć priorytety celu tej prywatyzacji. Wśród tych priorytetów występują między innymi: osiągnięcie maksymalnej ceny i przychodu dla budżetu, wzmocnienie i dokapitalizowanie PKP CARGO S.A., restrukturyzacja całego sektora kolejowego w Polsce i wpisanie przewozów towarowych w politykę transportową państwa, utrzymanie poziomu zatrudnienia.

Potrzeba kompleksowego badania możliwości przekształceń PKP CARGO S.A. w aktualnym otoczeniu konkurencyjnym

▶ Wydaje się, że w planach przekształceń PKP CARGO S.A. nie bierze się dostatecznie precyzyjnie pod uwagę prognoz dotyczących konkurencji na rynku przewozów towarowych wynikającej z uregulowań wspólnotowych (pełne wdrożenie tzw. II pakietu kolejowego) oraz rozwoju krajowych operatorów zaangażowanych w prowadzenie przewozów towarowych koleją. Należy także przeprowadzić symulację funkcjonowania PKP CARGO S.A. jako samodzielnego podmiotu po wyłączeniu PKP PLK S.A. ze struktur Grupy PKP oraz przeprowadzeniu alokacji zarządzania elementami infrastruktury.

Z tymi problemami zmierzy się wybrany w listopadzie 2009 roku doradca prywatyzacyjny – konsorcjum firm: McKinsey & Company, Bank Zachodni WBK S.A., Dom Maklerski BZ WBK S.A. i Weil Gotshal & Manges – Paweł Rymarz Sp.K.

Jak na razie, wydłużanie i odkładanie w czasie prywatyzacji PKP CARGO S.A. skutkuje lokowaniem kapitału w innych podmiotach działających na rynku kolejowych przewozów towarowych, co w praktyce oznacza prywatyzację przewozów, ale nie PKP CARGO S.A. Tak zwane koszty społeczne tego procesu mogą się okazać dla pracowników PKP CARGO S.A. wyższe niż w przypadku prywatyzacji firmy o mocniejszej pozycji rynkowej.

2.4.5. Polityka cenowa czy wojna cenowa przewoźników kolejowych?

Konkurencja na rynku przewozów towarowych koleją

▶ Stwierdzenie, iż „państwowe koleje francuskie i niemieckie są wystarczające silne, aby wzajemnie się blokować, i jednocześnie na tyle słabe, aby cokolwiek zrobić dla rozwoju europejskich przewozów CARGO¹⁹”, można zastosować poprzez analogię do rynku krajowego. Polscy przewoźnicy są na tyle silni, aby się nawzajem zwalczać, i na tyle słabi, aby nie współpracować. Dotyczy to także zachowań operatorów w aspekcie kreowania polityki cenowej na rynku.

W roku 2003 prywatni przewoźnicy mieli 4% rynku przewozów kolejowych i udział ten systematycznie się zwiększał. PKP CARGO S.A. na szeroką skalę rozpoczęło forsowanie umów wieloletnich z kluczowymi klientami. Mimo tych działań, operatorzy spoza Grupy PKP przejmowali dalsze przewozy, osiągając w roku 2006 17% rynku mierzonego w pracy przewozowej i 48% według przewożonej masy towarowej. W roku 2007 PKP CARGO S.A. podniosło taryfę w trakcie roku oraz wprowadziło nowe zasady sprzedaży oparte na umowach z karami za niewykonanie zakładanej masy.

Działania te okazały się nieskuteczne, bowiem w roku 2008 prywatni operatorzy mieli już ok. 23% rynku przewozów kolejowych liczonych w tonokilometrach. Aktualnie udział w rynku operatorów spoza Grupy PKP wynosi ok. 32% (tkm) i 56% (tony). PKP CARGO S.A. reaguje na tę sytuację, proponując nadawcom wyjątkowo niskie ceny za przewóz, i stara się zdywersyfikować działalność poprzez agresywną politykę handlową i głębsze wejście na rynek obsługi bocznicowej.

PKP CARGO S.A. wielokrotnie zaprzeczało, jakoby stosowało politykę blokowania konkurencji i wpływania na rynek z pozycji monopolisty, jednak rozstrzygnięcia w sporach przyjmowane przez UOKiK i sądy w drodze odwoławczej były dla PKP CARGO S.A. niekorzystne. W roku 2004 UOKiK nałożył na PKP CARGO S.A. karę w wysokości 40 mln złotych za nadużywanie pozycji dominującej na rynku przewozów towarowych oraz nakazał wycofanie się z niedozwolonych praktyk, zarzucając PKP CARGO S.A., że zawiera umowy wieloletnie

¹⁹ Międzynarodowa konferencja z 2002 roku, wypowiedź prof. Wojciecha Paprockiego.

narzucające kontrahentom uciążliwe warunki współpracy, czerpiąc z tego tytułu nieuzasadnione korzyści. Kilka miesięcy później, pod koniec 2004 r., PKP CARGO S.A. zostały ponownie ukarane (20 mln zł). UOKiK uznał, że przewoźnik dyskryminował jednego ze swoich kontrahentów. W lipcu 2009 roku UOKiK po raz trzeci wydał niekorzystne dla PKP CARGO S.A. orzeczenie i nakazał zapłacenie 60 mln zł. Jak twierdzi UOKiK, zasady stosowane przez PKP CARGO S.A. sprawiają, że kontrahenci zlecający przewóz na tej samej trasie, dokładnie takiej samej ilości takich samych towarów, wykorzystując również takie same rodzaje składów, mogą być traktowani niejednolicie. Jeżeli bowiem jeden z tych podmiotów korzysta wyłącznie z usług PKP CARGO S.A., a drugi dodatkowo przewozi te towary we własnym zakresie, to pierwszy z nich uzyska większe korzyści niż drugi, mimo że koszty ponoszone przez PKP CARGO S.A. będą identyczne. Wielokrotnie w ostatnim roku zarzucano PKP CARGO stosowanie cen dumpingowych. Spółka ta zdecydowanie twierdzi, że ceny przez nią proponowane są wynikiem niższych marż niż te, które pobiera konkurencja, znacznej redukcji kosztów w procesie restrukturyzacji oraz zamortyzowany tabor.

◀ **Wojna cenowa w miejsce współpracy konkurentów**

Dziś, kiedy mamy kilku poważnych uczestników rynku, wcześniejsza strategia spółki PKP CARGO, zakładająca, iż jest wystarczająco silna, aby zahamować rozwój przewoźników prywatnych, nie ma już sensu. Jest mało prawdopodobne, aby uczestnicy wojny cenowej dobrowolnie ustąpili ze swoich stanowisk. Istnieje potrzeba stałego monitoringu oraz prowadzenia działań rozjemczych przez UTK. Należałoby także zadbać o większą przejrzystość i precyzję przepisów oraz procedur weryfikujących praktyki monopolistyczne oraz dumpingowe.

2.5. Tabor kolejowy

2.5.1. Stan techniczny i zużycie moralne lokomotyw i wagonów towarowych

Lokomotywy

Przestarzały park lokomotyw

- ▶ PKP CARGO posiada w użytkowaniu około 3 000 lokomotyw, z czego ok. 1 640 to lokomotywy spalinowe a 1340 elektryczne (dane wg raportu za 2008 rok). Lokomotywy te to w większości konstrukcje wysłużone. Zgodnie z danymi z roku 2007, na ogólną liczbę ok. 3 500 lokomotyw około 1 600 miało więcej niż 30 lat, ok. 1 700 było w wieku 26-30 lat, ok. 150 w wieku 16-25 lat. Zaledwie kilkanaście lokomotyw PKP CARGO S.A. nie przekroczyło wieku 15 lat.

Większość lokomotyw będących w posiadaniu kolei prywatnych to lokomotywy starego typu, których średni wiek przekracza 40 lat. Liczba wszystkich lokomotyw liniowych w sektorze prywatnym przekroczyła 400 sztuk. Na tym poziomie szacuje się także liczbę lokomotyw manewrowych. Część lokomotyw manewrowych nie jest przystosowana i dopuszczona do ruchu po torach PKP PLK. Ilość lokomotyw w użytkowaniu kolejowych operatorów prywatnych w Polsce podany został w załączniku 4.1.1.a).

Procesy liberalizacyjne w Europie doprowadziły do zmian w strukturze odbiorców lokomotyw. Duża część lokomotyw nowej generacji trafia obecnie do prywatnych operatorów poprzez leasingodawców, takich jak MRCE Dispolok, Angel Trains, CB Rail, RAILPOOL, OxTraction. Obecnie produkowanych jest wiele typów liniowych lokomotyw, dostępnych w Europie, które są lub mogą być w kręgu zainteresowania operatorów działających na terenie Polski (załącznik 4.1.1.b), lecz polscy przewoźnicy korzystają z tej możliwości w niewielkim stopniu.

Dostawy lokomotyw w latach 2007-2009 do operatorów działających lub mających zamiar działać na terenie Polski zilustrowane zostały w załączniku 4.1.1.c (*Zamówienia dotyczące lokomotyw na rynku polskim w latach 2007-2009*).

Wymiana i modernizacja lokomotyw

- ▶ Oprócz wymiany taboru i zakupu nowych jednostek prowadzone są prace nad modernizacją używanych lokomotyw. Prawie wszystkie modernizacje lokomotyw nie wiążą się ze zmianą typu. Wyjątek stanowi głęboka modernizacja ST44 wykonywana przez zakłady NEWAG w Nowym Sączu we współpracy z General Electric. Mamy tu do czynienia z konwersją typu (311D). Modernizacje wykonywane są w następujących zakładach:
 - NEWAG Nowy Sącz – konwersja lokomotywy ST44 na 311D,
 - PESA Bydgoszcz – ST44 (remotoryzacja silnikiem Kołomna),
 - ZNLE Gliwice – ET22,
 - Sigma Poznań – BR232 – tylko polonizacja,
 - Bumar Fablok – ST44 (remotoryzacja silnikiem CAT).

W Polsce sytuacja związana z rynkiem lokomotyw nie jest dobra. Sprzęt ten w zdecydowanej większości jest wyeksploatowany, energochłonny i przestarzały, także jeśli chodzi o urządzenia pokładowe.

Niestety polscy operatorzy nie odnawiają parku lokomotyw, zakupy lub modernizacje w ostatnich 10 latach obejmują śladowe ilości pojazdów.

W 1996 roku przedsiębiorstwo państwowe Polskie Koleje Państwowe podpisało kontrakt na dostawę 50 sześciomegawatowych lokomotyw nowej generacji – 8 dwusystemowych (3 kV DC i 15 kV AC) i 42 jednosystemowych. W wyniku obstrukcji ze strony ówczesnych władz PKP kontrakt został zerwany w 2001 roku i wszystkie lokomotywy trafiły na rynek włoski – lokomotywy dwusystemowe do prywatnego operatora RTC, a jednosystemowe do narodowych kolei włoskich FS. Kontrakt na dostawę lokomotyw był ściśle związany z przejęciem wrocławskiej fabryki taboru PAFAWAG przez ówczesny koncern Adtranz. Jak dotąd był to jedyny duży kontrakt na dostawę lokomotyw po zmianie systemu ekonomicznego w Polsce.

W okresie komercjalizacji PKP i liberalizacji polskiego rynku kolejowego PKP CARGO S.A.²⁰ nie sprzedawało lokomotyw, ponieważ funkcjonował pogląd, że takie postępowanie ułatwi wejście na rynek prywatnym podmiotom. Lokomotywę pociągową traktowano wtedy jako zasób strategiczny. Fabryki lokomotyw w tym czasie w Europie produkowały tylko na zamówienie klienta, co powodowało, że minimalny czas dostawy lokomotyw wynosił 24-36 miesięcy. Dodatkową barierę tworzyły nieliczne firmy leasingowe, które wykorzystując podejście dostawców, zamawiały z odpowiednim wyprzedzeniem moce produkcyjne fabryk lokomotyw pod kontrakty z kolejowymi przedsiębiorstwami głównie w Niemczech i we Włoszech. W wyniku tej sytuacji oraz słabej kondycji finansowej polskich prywatnych przedsiębiorstw kolejowych pozyskano kilkadziesiąt sztuk starych, często bardzo zużytych lokomotyw od narodowych przewoźników innych krajów, głównie od ČD²¹, ale i DB²², a nawet ONCF²³. Lokomotywy pochodzące od Kolei Czeskich dodatkowo zostały pozbawiane pokładowych systemów bezpieczeństwa²⁴, obowiązujących na czeskiej infrastrukturze. Zastrzeżono ponadto, że operator nie może wjeżdżać tymi lokomotywami na sieć ČD, co miało na celu ochronę rynku czeskiego.

◀ Stosowanie rozwiązań prowizorycznych w miejsce długofalowego programu modernizacji taboru

Sytuacja rynkowa w Europie ulega zmianie w wyniku procesów standaryzacyjnych, wdrażania TSI²⁵ oraz powstania Europejskiej Agencji Kolejowej – ERA. Standardy europejskie ułatwiają uzyskanie dopuszczenia w poszczególnych krajach, w tym w Polsce. Podejście producentów lokomotyw ulega stopniowej zmianie. Opracowano modułowe standardy lokomotyw, które są łatwiej konfigurowalne na poszczególne rynki niż lokomotywy produkowane w końcu lat 90. ubiegłego wieku. Standardy lokomotyw umożliwiają producentom ograniczenie kosztów związanych z dywersyfikacją produktów wymuszanej przez poszczególne rynki narodowe.

Ocena zachowania głównych graczy rynkowych prowadzi do wniosku, że struktura taboru trakcyjnego wśród operatorów kolejowych ulega od pewnego czasu zmianom jakościowym. Zainteresowanie lokomotywami elektrycznymi nowej generacji, wielosystemowymi, będzie rosło wśród przewoźników międzynarodowych i tam, gdzie potrzebna będzie wysoka niezawodność sprzętu (m.in. przewozy multimodalne). Powstanie nowych firm leasingowych, takich jak OxTraction czy RailPool, zwiększa konkurencyjność rynku kolejowego w Europie oraz ułatwia dostęp do taboru nowej generacji.

20 PKP CARGO S.A. po podziale na spółki państwowego przedsiębiorstwa PKP stało się właścicielem wszystkich lokomotyw liniowych, które wynajmowało do PKP IC i PKP PR. Stan taki trwał do roku 2007, kiedy lokomotywy pasażerskie zostały przekazane do operatorów pasażerskich z Grupy PKP.

21 ČD – České Dráhy, Koleje Czeskie.

22 DB – Deutsche Bahn, Koleje Niemieckie.

23 ONCF – Office National des Chemins de Fer du Maroc, Narodowe Koleje Marokańskie.

24 ELS-90.

25 TSI – Technical Specification of Interoperability – techniczna specyfikacja interoperacyjności.

Po przejęciu PCC przez DB w roku 2009, możliwe są dalsze konsolidacje na rynku przewoźników kolejowych, co spowoduje wzrost zainteresowania lokomotywami wielosystemowymi, homologowanymi w Polsce.

W Polsce średni wiek taboru u wszystkich operatorów jest wysoki; obserwuje się niską dostępność techniczną lokomotyw (szczególnie lokomotyw spalinowych), brak części zamiennych i wysokie koszty całkowite.

Zalety nowoczesnych lokomotyw

- ▶ Istotnym aspektem ekonomicznym będą oszczędności energii związane ze wprowadzeniem do eksploatacji lokomotyw nowej generacji. Dzięki skomputeryzowanym systemom sterowania oraz inwerterom na tranzystorach IGBT możliwe jest zaoszczędzenie kilkunastu procent energii elektrycznej poprzez rekuperację, jak i inteligentne prowadzenie składu. W przypadku lokomotyw spalinowych oszczędności sięgają nawet 30% i wynikają ze znacznie mniejszego zużycia paliwa na kWh, środków smarnych – nawet o kilkaset procent na litr paliwa, oraz odzysku ciepła ze spalin.

Biorąc pod uwagę powyższe aspekty ekonomiczne, w rachunku LCC²⁶ lokomotywy nowej generacji, w szczególności spalinowe, zaczynają być tańsze niż dotychczas stosowane lokomotywy starego typu, co najprawdopodobniej spowoduje zmianę nastawienia przewoźników.

Wagony towarowe

W Polsce znaczącą grupę wagonów stanowią węglarki zwykłe oraz platformy uniwersalne, w przeważającej mierze należące do PKP CARGO S.A., CTL i DB Schenker Rail Polska – szacunkowo około 60 tys. wagonów. Wagony te są starej konstrukcji (UIC/ERRI), o nacisku na oś 20 t, stąd też mają mniejszą ładowność w stosunku do nowo budowanych wagonów o co najmniej 10 t. Sprawa ta dotyczy również większości pozostałych typów wagonów.

Średni wiek wagonów towarowych dochodzi do 30 lat

- ▶ Średni wiek wagonów szacowany jest na ok. 28 lat. Przyjmując, że w Polsce mamy około 140 tys. wagonów, to dla utrzymania obecnego wieku średniego powinno być kupowanych około 5 tys. wagonów rocznie w miejsce tych najstarszych (ok. 35-40 lat), które powinny być kasowane. W ostatnich 5 latach budowanych i odbudowywanych było w Polsce kilkaset wagonów rocznie, większość z nich to węglarki zwykłe Eaos o długości 14,04 m i nacisku na oś 20 t.

Największy właściciel wagonów – PKP CARGO S.A. – posiada ogółem ok. 78 400 wagonów do przewozów towarowych, z czego 42 300 to węglarki, 6 650 kryte, 7 240 platformy, 40 cysterny, 750 wagony z dachami odchylnymi i 21 400 wagony specjalne.

Rola węglarek stanowiących ponad połowę taboru wagonów towarowych

- ▶ W Polsce wciąż będą potrzebne i kupowane najchętniej węglarki zwykłe, z uwagi na przewozy węgla i kruszyw. W szczycie sezonu zimowego często brakuje przewoźnikom tych wagonów do obsługi zwiększonego zapotrzebowania klientów. W zakupach takiego taboru przez polskich przewoźników wyraźnie zaznacza się tendencja wyboru węglarki o długości 14,04 m i pojemności 73 m³. Bierze się to prawdopodobnie ze standardów powstałych przez lata realizacji przewozów węgla i kruszyw oraz uniwersalności tego wagonu. Wagon o długości 14,04 m został skonstruowany w latach 60. do przewozu węgla i przyjęty przez UIC jako standard. Dziś większość infrastruktury ładunkowej i rozładunkowej węgla przystosowana jest do obsługi takich wagonów, a przynajmniej wszyscy w to chcą wierzyć. Wagonem tym wozi się kruszywa, ale jest on wypełniony tylko w połowie, więc wozi się także powietrze. Przewoźnicy transportują tymi wagonami także materiały i konstrukcje stalowe, drewno, materiały sypkie (np. piasek), złom stalowy, i wiele innych produktów.

Przestarzałe konstrukcje i mała liczba wagonów specjalistycznych

- ▶ Budowa węglarki nowej konstrukcji, o optymalnych parametrach, to podobny koszt jak przy budowie węglarek o długości 14,04 m. Niewielu graczy rynkowych natomiast skłonnych jest odejść od utartych standardów. Dla przykładu można podać nową węglarkę konstrukcji jednego z polskich producentów o pojemności 72 m³ a długości zaledwie 12,77 m, czyli krótszą o 1,24 m od powszechnie stosowanej węglarki o dł. 14,04 m. W rezultacie stosowania takich wagonów, w 600-metrowym składzie można pomieścić 47

²⁶ LCC – life cycle cost, koszty życia, tj. wszystkie koszty, począwszy od nabycia lokomotywy, utrzymanie, zużycie energii aż po koszty złomowania.

wagonów, w stosunku do 42 wagonów o długości 14,04 m, co daje dodatkowe 5 wagonów po 60 ton węgla (przy 20 t na oś), czyli 300 ton węgla na jeden skład. Dla 1 000 pociągów węglowych będzie to przewiezione dodatkowe 300 000 ton, a przeliczając na pociągi – 119 pociągów po 42 wagony. Od razu rzuca się w oczy skala oszczędności kosztów oraz zmniejszenie dewastacji środowiska. Jeszcze lepsze wyniki można byłoby osiągnąć na zoptymalizowanym wagonie do przewozu kruszyw.

Innym istotnym aspektem jest stan wagonów przeznaczonych do przewozu materiałów niebezpiecznych i szkodliwych – w szczególności cystern kolejowych. Zdecydowana większość takich wagonów ma ponad 30 lat. Technika wagonowa od tamtego czasu poszła bardzo do przodu, obecne konstrukcje wagonów są zdecydowanie bardziej bezpieczne. Obecnie nowe wagony do szczególnie niebezpiecznych substancji i gazów wyposażane są w zderzaki crash oraz osłony denne chroniące je przed przebicciem w wyniku kolizji.

Do przewozu paliw stosuje się w Polsce przeważnie cysterny kolejowe o pojemności 60 m³. Zoptymalizowany wagon, nawet dla warunków polskich – czyli o ładowności 20 t na oś – powinien mieć pojemność co najmniej 80 m³. Prosta kalkulacja pokazuje, że 3 wagony o pojemności 80 m³ zastąpiłyby 4 wagony o pojemności 60 m³, co daje 25% mniej wózków, hamulców, zderzaków, armatury załadunkowej i rozładunkowej, a co za tym idzie – mniejsze koszty utrzymania. To także 25% mniej czynności załadunkowych i rozładunkowych dla personelu oraz przyjmowania i zdawania wagonów, jak również 25% mniej opłat rejestracyjnych i innych kosztów administracyjnych związanych z istnieniem wagonu.

W Polsce jest zbyt mało wagonów specjalizowanych, takich jak wagony kryte z przesuwными ścianami, wagony kłonicowe do drewna, specjalizowane platformy do stali, nowoczesne wagony do zboża i nawozów, wagony samowyładowcze do kruszyw i materiałów sypkich. Oczywiście wiele tych produktów wozi się też „na siłę” w węglarkach lub na zwykłych platformach – przerabianych na różne sposoby pod wymagania warunków przewozu. Ale jest to, jak się okazuje, kiepskie rozwiązanie, bo dużą część takich przewozów przejmuje transport drogowy. Przewoźnicy drogowi oraz producenci samochodów i naczep bardzo szybko reagują na potrzeby klientów i dostarczają wyspecjalizowane środki transportu. Zwiększa się ekonomika transportu oraz dystans w stosunku do oferty cenowej kolei.

2.4.2. Tabor pasażerski – brak długofalowej polityki zakupów i modernizacji

Dla przewoźnika pasażerskiego tabor jest elementem oferty realizacji przewozów. Struktura techniczna taboru – jego rodzaj, typ i parametry – są pochodną zadań przewozowych, realizowanych w określonym czasie. To przewoźnik powinien dobierać typ taboru optymalnie do obsługiwanych relacji i typu pociągu, dbając o zachowanie rentowności oferowanych usług.

Tabor pasażerski eksploatowany na sieci PKP przez różnych przewoźników w przeważającej większości jest taborem przestarzałym, zużytym moralnie i fizycznie, w konsekwencji czego odbiega od oczekiwań pasażerów odnośnie komfortu, warunków jazdy, higieny, wyglądu i przyjazności. Średni wiek polskich EZT wynosi około 26 lat, choć należy podkreślić, że w okresie ostatnich kilku lat powstały oryginalne polskie konstrukcje EZT najnowszej generacji.

Dla ilustracji można przytoczyć dane o taborze spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o., która posiada:

- 1 076 wagonów osobowych, średni wiek 25 lat (stan na 31 XII 2008),
- 1 058 elektrycznych zespołów trakcyjnych, średni wiek 25 lat,
- 74 autobusy szynowe:
 - 12 własnych, średni wiek 13 lat,
 - 62 samorządowe, średni wiek 6 lat.

Dotychczas wyprodukowano 16 całkowicie nowych pojazdów (PESA) i 9 EZT „hybrydowych”, powstałych z połączenia nowego nadwozia oraz zmodernizowanych wózków i urządzeń napędowych (NEWAG). Szwajcarska firma Stadler zrealizowała dostawę 14 sztuk EZT montowanych w Polsce, wyprodukowanych w zakładach w Siedlcach. W najbliższej przyszłości najprawdopodobniej Stadler, PESA i NEWAG dostarczą kilkadziesiąt EZT nowej generacji w ramach wygranych przetargów. U Bombardiera Koleje Mazowieckie

◀ Fizyczne i moralne zużycie taboru pasażerskiego

◀ Dalece niewystarczające próby wymiany części taboru na nowy

zakupiły 36 wagonów piętrowych do składów typu push-pull. ZNTK Mińsk Mazowiecki wstrzymały prace nad własnym prototypem EZT nowej generacji.

W efekcie zmian regulacji prawnych dotyczących kolejowej komunikacji regionalnej, począwszy od 2004 roku jednostki samorządu terytorialnego uzyskały znacząco większy wpływ na rynek taboru. Między innymi zainicjowały one duże i trwające do chwili obecnej dostawy (prawie 100 sztuk) autobusów szynowych jednoczłonowych i wieloczłonowych (spalinowych zespołów trakcyjnych) nowej generacji. Na dziś jest to w Polsce część parku taboru kolejowego znacznie bardziej nowoczesna niż inne rodzaje pojazdów szynowych i lepiej dostosowana do realiów przewozów pasażerskich regionalnych na licznych liniach, na których celowe jest obsługiwanie stosunkowo niewielkiego strumienia pasażerów mniej pojemnymi pojazdami, przy większej częstotliwości kursowania. Pojazdy, w przeważającej części produkcji polskiej, konstrukcyjnie należą do najnowszej generacji autobusów szynowych. Ponieważ producentami wszystkich serii są trzy firmy, każda z nich stworzyła osobną rodzinę pojazdów. Odnosząc zakupy do aktualnego ilostanu taboru eksploatowanego w Polsce, można stwierdzić, że są one drastycznie niewystarczające.

Tabor użytkowany przez pasażerskich przewoźników kolejowych w Polsce

Przewoźnik	Tabor
PKP Intercity	lokomotywy – 402
	elektryczne zespoły trakcyjne (ED74) – 14
	wagony – 3127
Przewozy Regionalne	elektryczne zespoły trakcyjne – 870
	autobusy szynowe – 104
	lokomotywy spalinowe – 136
	wagony – 1 080
SKM Warszawa	elektryczne zespoły trakcyjne (14WE) – 8
	elektryczne zespoły trakcyjne (EN57) – 4
SKM w Trójmieście	elektryczne zespoły trakcyjne (EN57) – 45
	elektryczne zespoły trakcyjne (EW58) – 7
	elektryczne zespoły trakcyjne (EN71) – 13
	elektryczne zespoły trakcyjne (EN57) – 175
Koleje Mazowieckie	elektryczne zespoły trakcyjne (EN57 KM) – 4
	elektryczne zespoły trakcyjne (EN57 AKM) – 10
	elektryczne zespoły trakcyjne (EW60) – 2
	elektryczne zespoły trakcyjne (EN71) – 1
	elektryczne zespoły trakcyjne (ER75) – 10
	autobusy szynowe (VT27/628) – 11
	wagony piętrowe push-pull – 36
	autobus szynowy SA106 – 1
Koleje Dolnośląskie	autobus szynowy SA132 – 1
	autobusy szynowe SA134 – 3
	autobusy szynowe SA135 – 3
	autobusy szynowe SA109 – 2
	wagony osobowe 102A – 2
	autobusy szynowe SA106 – 13
Arriva PCC	autobusy szynowe SA133 – 2
	spalinowe zespoły trakcyjne MR/MRD – 7
	lokomotywy spalinowa SM42 – 1
	wagony osobowe Bm – 2
	wagony doczepne SA123 – 4
Warszawska Kolej Dojazdowa	elektryczne zespoły trakcyjne (EN94) – 31
	elektryczne zespoły trakcyjne (EN95) – 1

Wykonywane w miarę regularnie przeglądy okresowe, naprawy rewizyjne i naprawy główne zapewniają bezpieczeństwo przewozu pasażerów, jednak ich zakres jest zorientowany jedynie na odtworzenie parametrów technicznych, co nie wystarcza do ich podniesienia.

Wymiana generacji taboru musi być dokonywana równolegle z modernizacją, bowiem istniejący park taborowy jest i będzie niewystarczający do realizacji rysujących się potrzeb przewozowych. Dotychczasowe zakupy nowego taboru pasażerskiego były w zasadzie zakupami jednostkowymi (np. zakupy kilku spalinowych autobusów szynowych przez urzędy marszałkowskie, zakupy wagonów pasażerskich, kilkunastu lokomotyw elektrycznych do pociągów pasażerskich) lub zakupami krótkich serii EZT (np. do obsługi połączeń na linii Warszawa – Łódź czy pociągów push-pull). Zakupy te, patrząc w skali globalnej, w zasadzie nie pokrywały ubytków taboru i w sposób wybiórczy poprawiały ofertę przewozową, a dodatkowo wprowadzały niekorzystną z punktu widzenia utrzymania i napraw różnorodność modeli taboru. Czasami dochodziło do sytuacji niezrozumiałych, np. zakup nowoczesnych pociągów typu push-pull, lecz bez pojazdów trakcyjnych przystosowanych do zdalnego sterowania, przez co nowoczesne pociągi z nieczynną kabiną sterowniczą są obsługiwane przez lokomotywy z lat 60. ubiegłego wieku. Producenci taboru pasażerskiego – Alstom, Bombardier, NEWAG, PESA, Siemens, Stadler i inni – wielokrotnie wskazywali na możliwości dużo bardziej efektywnego sposobu zamawiania nowego taboru – planowanie wieloletnie, wydłużanie serii, zamawianie opcji. Z możliwości tych jednak nie skorzystano.

◀ **Potrzeba równoległych zakupów nowego taboru i modernizacji**

Z uwagi na ograniczoną liczbę zamówień pojawiło się zaniepokojenie wśród polskich producentów nowego taboru, bowiem brak zamówień oznacza ograniczenie możliwości produkcyjnych, wygaszanie produkcji i w konsekwencji niebezpieczeństwo upadłości zakładów. Przykład upadłości ZNTK Łapy z sektora taboru towarowego był istotnym sygnałem ostrzegawczym dla całego przemysłu taborowego. Z tego też względu producenci rozpoczęli ostrą walkę o każde zamówienie, wykorzystując wszelkie możliwości formalne. Zaowocowało to pogłębieniem kryzysu zamówień i przeciąganie ponad wszelką miarę procedur przetargowych. Z drugiej strony dała też się zaobserwować istotna słabość zamawiających – spółek przewozowych, które nie były w stanie rozwiązywać prostych problemów, uciekając się do przedłużania w czasie procesów i odwlekania decyzji tak długo, jak to tylko było możliwe. Efektem takiego działania było dalsze pogłębienie kryzysu na rynku zamówień taboru. W procesach zakupowych, przy poszukiwaniu źródeł finansowania, nie we wszystkich przypadkach były wykorzystywane możliwe źródła finansowania czy dofinansowania. Z reguły można zaobserwować dość konserwatywne podejście, np. do leasingu nowego taboru.

Przy opracowywaniu planów zakupowych należy także wziąć pod uwagę aspekt czasowy – realizacja zamówienia na nowy tabor wymaga określonego czasu, zwykle pierwsze EZT czy wagony zostają dostarczone od 18 do 24 miesięcy od momentu podpisania umowy.

W celu poprawy efektywności procedur zakupowych można wskazać kilka zadań, których realizacja pozwoli na zmianę obecnej sytuacji. Są to:

- opracowanie wymagań technicznych dla nowego taboru pasażerskiego, z uwzględnieniem aktualnych wymagań technicznych oraz wymagań specyfikacji TSI;
- opracowanie programów zakupów taboru, odpowiednich do zadań przewozowych realizowanych przez nowy tabor;
- skorelowanie zakupów taboru z realizowanymi inwestycjami w infrastrukturę kolejową;
- opracowanie i podjęcie realizacji kilkuletnich programów zakupu w taki sposób, by przewoźnicy mogli przygotować się do eksploatacji nowego taboru wraz z organizacją odpowiedniego zaplecza;
- przeznaczenie realnych środków finansowych z wykorzystaniem funduszy unijnych;
- odejście od praktyk corocznego planowania zakupów bez jakichkolwiek gwarancji odnośnie ich wykonania;
- wykorzystanie możliwości prowadzenia negocjacji z producentami oferującymi tabor;
- podniesienie jakości dokumentacji przetargowej oraz efektywne prowadzenie przetargów, w taki sposób, by w ramach obowiązujących procedur nie dochodziło do unieważnień z błahych, proceduralnych przyczyn.

◀ **Procedury planowania zakupów nowego taboru**

Jak już wcześniej wspomniano, zmianę jakości parametrów taboru można osiągnąć poprzez zakupy nowego taboru lub poprzez modernizację taboru już posiadanego. Modernizacja jest tym procesem, który umożliwia istotną poprawę parametrów taboru w znacznie krótszym czasie, z wykorzystaniem mniejszych nakładów finansowych (pierwsze pojazdy mogą zostać zmodernizowane w okresie od 3 do 6 miesięcy od chwili podpisania umowy). Polskie zakłady taborowe mają bardzo duże doświadczenie w modernizacji taboru pasażerskiego – wagonów osobowych, elektrycznych zespołów trakcyjnych. Modernizacje, które zostały

z sukcesem wykonane, obejmowały nie tylko wnętrza, lecz także projekty nowych układów napędowych z silnikami asynchronicznymi i modernizację wózków.

Determinaty procesu modernizacji

▶ Modernizacja taboru jest procesem długofalowym. Oceniając procesy modernizacji taboru pasażerskiego dla poszczególnych typów taboru, można przyjąć pewne założenia, które będą determinowały proces modernizacji. Przedstawiają się one następująco:

- modernizacji powinny podlegać tylko najliczniejsze serie taboru; należy pominąć serie o niedużym ilostanie – dla tych serii koszty modernizacji będą zbyt wysokie;
- dla tak określonych serii taboru można przyjąć, że modernizacji będzie podlegać od 40% do 60% ilostanu, jako regułę przyjmuje się, że modernizuje się tabor, który znajduje się jak najbliżej punktu czasu wyznaczającego połowę zakładanego konstrukcyjnie okresu czasu życia pojazdu, przy czym wybór konkretnego pojazdu powinien opierać się na ocenie stanu technicznego;
- w zależności od zakresu i głębokości modernizacji ustala się przedział jednostkowej ceny modernizacji. Należy przy tym zauważyć, że do oddzielnej analizy zalicza się zagadnienie zmiany typu napędu elektrycznych zespołów trakcyjnych (z napędu prądu stałego na napęd prądu przemiennego).

Przy powyższych założeniach zostały pominięte rewizje poszczególnych pojazdów. Rewizja pojazdu nie może zostać zaliczona do modernizacji, bowiem jest wyłącznie naprawą odtworzeniową.

Do realizacji modernizacji od dawna przygotowywały się krajowe zakłady z grupy taborowej. Czołowe zakłady, które zajmują się modernizacją taboru szynowego w Polsce, to: ZNTK Poznań, NEWAG Nowy Sącz, Tabor Szynowy Opole, PESA Bydgoszcz S.A., FPS H. Cegielski Poznań, ZNLE Gliwice, ZNLE Oleśnica i ZNTK „Mińsk Mazowiecki” S.A. Zakłady te wykonują naprawy główne i modernizacje, w tej grupie znajduje się kilka firm o specjalizowanym profilu.

Analiza struktury i mocy produkcyjnych zakładów pokazuje, że w ramach aktualnie posiadanych mocy produkcyjnych, przy jednoczesnej realizacji zadań modernizacyjnych wszystkich typów taboru pasażerskiego, mogą one wykonać średnio miesięcznie następujące liczby modernizacji:

- 5 modernizacji lokomotyw elektrycznych,
- 4 modernizacje lokomotyw spalinowych,
- 4 modernizacje elektrycznych zespołów trakcyjnych,
- 6 modernizacji wagonów pasażerskich.

Możliwości modernizacji EZT i wagonów pasażerskich

▶ Założenie co do wydajności przyjmuje wykorzystanie wszystkich rezerw prostych w zakładach, dalsze zwiększenie wydajności jest możliwe po rozbudowie mocy produkcyjnych; wydajność może ulec zwiększeniu dopiero po 12-16 miesiącach od momentu rozpoczęcia inwestycji. Jeżeli odniesie się podane wartości do ilostanu taboru w Polsce, widać jasno, że potrzeby modernizacyjne są bardzo duże i będą istniały przez co najmniej kilkanaście lat.

Modernizacja taboru, jak każdy złożony proces techniczny, wymaga odpowiedniego planowania. Okres przygotowania produkcji od chwili podpisania zamówienia wynosi: od 4 do 6 miesięcy – dla lokomotyw elektrycznych, elektrycznych zespołów trakcyjnych i wagonów pasażerskich, od 18 do 24 miesięcy – dla lokomotyw spalinowych (okres oczekiwania na podzespoły energoelektroniczne, koła i obręcze, silniki spalinowe i silniki elektryczne). Jest oczywiste, że każda przerwa w produkcji pociąga za sobą rozpoczęcie okresu przygotowania produkcji na nowo.

Oznacza to, że program modernizacji musi być realizowany jako program wieloletni, jako minimum należy założyć co najmniej 5 lat jako podstawowy (bazowy) okres wykonania modernizacji poszczególnych serii taboru.

2.5.3. Konkurencja na rynku produkcji i napraw pojazdów pasażerskich

Polska, jako kraj o bogatej tradycji kolejowej, posiadała stosunkowo dużą liczbę zakładów zajmujących się produkcją i modernizacją taboru. Wraz z wprowadzeniem w naszym kraju gospodarki wolnorynkowej, poszczególne podmioty musiały przystosować się do tej sytuacji i dać sobie radę w nowej rzeczywistości. Wielu z nich się to nie udało i spora część zakładów naprawczych upadła. Kilkanaście ośrodków, które funkcjonuje obecnie, w zdecydowanej większości uzależnione jest od zleceń krajowych spółek kolejowych. Tylko niektóre zdecydowały się na dywersyfikację źródeł dochodów, wchodząc na przykład na rynek produkcji tramwajów lub oferując swe usługi za granicą naszego kraju.

◀ **Słaba kondycja zakładów naprawczych taboru kolejowego**

Wiele zakładów naprawczych zajmowało się działalnością uniwersalną – remontowało zarówno tabor pasażerski, jak i towarowy. Bezpośrednią przyczyną złej sytuacji zdecydowanej większości zakładów naprawczych, modernizujących i produkujących tabor kolejowy w Polsce jest brak zamówień na ich usługi ze strony przewoźników towarowych. Ze względu na kryzys i kurczący się rynek kolejowych przewozów towarowych, większość z tych podmiotów nie dysponuje środkami finansowymi niezbędnymi dla pozyskania lub modernizacji znacznej ilości taboru. Taka sytuacja sprawia, że firmy naprawcze skupiają się na oferowaniu swych usług dla przewoźników pasażerskich. Z kolei z tego segmentu rynku liczba zamówień jest wysoce niedostateczna. Prowadzi to do sytuacji, w której każde zamówienie jest na wagę złota – pozwala zachować firmom płynność finansową oraz uniknąć kolejnych zwolnień pracowników. Efektem tego jest niezwykle ostra i wyniszczająca walka o poszczególne kontrakty.

W zasadzie na przedmiotowym rynku pozostało tylko czterech graczy zajmujących się produkcją i modernizacją taboru pasażerskiego, którzy nie są związani kapitałowo z firmami zagranicznymi (PESA, NEWAG, FPS Cegielski i Tabor Szynowy Opole), przy czym elektryczne zespoły trakcyjne wytwarzają tylko PESA (wraz z przejętymi ZNTK Mińsk Mazowiecki) i NEWAG. PESA, oprócz produkcji na rynek krajowy, eksportuje swoje wyroby m.in. do Włoch. Firma wygrała ostatnio w kilkunastu krajowych postępowaniach przetargowych, oferując zazwyczaj najniższe ceny. Taka sytuacja spowodowała, że konkurenci bydgoskiej spółki zarzucają jej stosowanie cen dumpingowych, finansowanie skrośne (PESA ma dyktować niższe ceny w przetargach krajowych dzięki pieniądзом pozyskanym z zamówień zagranicznych) oraz monopolizowanie rynku. PESA odpiesa te zarzuty, twierdząc, że nie można mówić o monopolu, gdy istnieje silna konkurencja podmiotów krajowych i obecnych w Polsce producentów zagranicznych, a fakt, iż firma startuje z powodzeniem na rynkach europejskich jest raczej powodem do zadowolenia niż zjawiskiem niekorzystnym.

Problemem w przetargach na tabor pasażerski jest wymóg posiadania doświadczenia w dostawach jednostek objętych zamówieniem, co sprawia, że każdy nowy producent może zostać wyeliminowany niejako „na wstępie”, bez względu na to, co oferuje i za jaką cenę.

Niewielu polskich producentów może pochwalić się doświadczeniem w produkcji różnych rodzajów pojazdów szynowych, zarówno elektrycznych, jak i spalinowych. W większości przypadków zamawiający – w specyfikacji indywidualnych warunków zamówienia – nakłada na oferenta obowiązek wykazania konkretnej liczby dostaw określonych pojazdów w przeszłości. Taki wymóg stał się obiektem protestów niektórych producentów.

◀ **Doświadczenie w produkcji nowych jednostek słabym punktem polskich zakładów**

Ponieważ tabor użytkowany przez operatorów takich jak PKP Intercity S.A. i Przewozy Regionalne Sp. z o.o. jest przestarzały wiekowo i wskutek zużycia moralnego (średni wiek wagonu pasażerskiego lub EZT wynosi ok. 26 lat), szacuje się, że w ciągu najbliższych kilku lat należałoby wymienić (nowe zakupy lub modernizacje) nawet kilkaset sztuk EZT i wagonów. Poważnym problemem mogą okazać się moce produkcyjne polskich zakładów (głównie dawnych ZNTK), które zredukowały ostatnio znacznie swoje zasoby, a ich odbudowa będzie żmudna i długotrwała.

Tymczasem zagraniczni producenci oferujący swe produkty na polskim rynku (w przypadku Alstomu, Bombardiera i Stadlera – posiadający także własne fabryki lub zakłady montażowe w naszym kraju) zwracają uwagę na fakt przykładania zbyt dużej wagi w przetargach do ceny zamawianych pojazdów. Przykładowo – w przetargu na pozyskanie przez Koleje Mazowieckie 20 czteroczęściowych elektrycznych zespołów trakcyjnych cena stanowiła 60 proc. kryterium oceny poszczególnych ofert, podczas gdy roczne zużycie energii na potrzeby przejechania 1 km dla jednego EZT miało wagę jedynie 15 procent. Według

Niskie ceny, jakie jest gotowy zapłacić zamawiający i niewielkie ilości kupowanych jednostek, barierą dla importu taboru z zagranicy

zagranicznych producentów, polski zamawiający powinien większą wagę przykładać do wskaźników decydujących o niższych kosztach eksploatacji taboru. W obecnej sytuacji ekonomicznej firmy te nie są w stanie bowiem zaoferować pojazdów w niższej cenie niż ich polscy konkurenci. Składa się na to kilka czynników:

- znaczna fluktuacja kursu notowań euro – od lipca 2008 r. do lutego 2009 r. nastąpił wzrost kursu notowań waluty europejskiej, co doprowadziło do znacznego zwiększenia cen elementów składowych taboru oraz kosztów pracy;
- zagraniczni producenci nie posiadają w Polsce dużych zakładów produkcyjnych specjalizujących się w taborze pasażerskim. Zakłady Stadlera w Siedlcach wykonują głównie montaż, a fabryka Bombardiera we Wrocławiu zajmuje się produkcją elementów do lokomotyw. Wyjątkiem jest tutaj Alstom-Konstal, który jednak produkuje przede wszystkim tramwaje i składy metra na rynki zagraniczne. Zakupy za granicą oznaczają wyższe koszty pracy, podwykonawstwa oraz materiałów;
- różnice techniczne pomiędzy taborem używanym w Europie (gdzie panuje względna unifikacja, np. odnośnie wysokości peronów) a tym przeznaczonym na polskie tory. Przystosowanie gotowych produktów, jakie oferują na tamtejsze rynki producenci zagraniczni, oznacza dodatkowe koszty;
- stosunkowo nieduże zamówienia pojawiające się na polskim rynku – producenci z zagranicy realizują z reguły większe zamówienia (np. umowa na 305 jednostek Desiro Siemens dla DB z maja 2008 r.);
- bariera językowa, która – poza kosztami tłumaczenia niezbędnej dokumentacji – wpływa także na szybkość i sprawność wnoszenia protestów, negocjacji, uzgodnień przez zagranicznych producentów itd.

Wyżej wymienione czynniki decydują o fakcie, że w wielu przypadkach spółki spoza naszego kraju rezygnują ze składania ofert niektórych przetargach (np. 14 EZT dla WKD, 8 EZT dla województwa śląskiego, 5 EZT dla Małopolski i innych).

Warto wspomnieć o innym postulatcie zagranicznych (choć nie tylko) producentów taboru działających na polskim rynku. Za najkorzystniejszą formę przetargu uznają oni procedurę negocjacji. Ich zdaniem, dzięki takiemu rozwiązaniu (stosowanemu np. w krajach skandynawskich) obie strony wypracowują rozwiązania najkorzystniejsze tak dla zamawiającego, jak i oferenta.

2.6. Dworce kolejowe

Ten element infrastruktury kolejowej od lat budzi emocje w kontekście jego przyporządkowania właścicielskiego oraz wieloletnich zaniedbań w renowacjach i modernizacjach, jak również zatrzymania się w większości przypadków na etapie wizualizacji i planów budowy kompleksów dworcowo-komercyjnych. Wszystko to doprowadziło do zapaści stanu technicznego budynków, często stanowiących przykład pięknych rozwiązań architektonicznych wpisanych na listę zabytków. Zły stan dworców jest jedną z przyczyn odstręczających potencjalnych pasażerów do skorzystania z usług przewoźników kolejowych.

W zarządzie PKP S.A. znajduje się 2 641 dworców, z czego tylko 1 010 jest czynnych. Podawana w 2006 r. wartość księgowa tych obiektów wynosiła ok. 650 mln zł, a ich roczne utrzymanie ponad 700 mln zł.

Struktura dworców kolejowych w Polsce

► Czynne dworce kolejowe funkcjonują w czterech kategoriach:

- dworce kategorii A – 15 obiektów z roczną odprawą podróżnych powyżej 2 mln pasażerów;
- dworce kategorii B – 27 obiektów z roczną odprawą podróżnych 1,0–2,0 mln pasażerów;
- dworce kategorii C – 145 obiektów z roczną odprawą podróżnych 0,3–1,0 mln pasażerów;
- dworce kategorii D – 823 obiekty z roczną odprawą podróżnych poniżej 0,3 mln pasażerów.

Spośród czynnych dworców kolejowych 83 obiekty (wszystkie z kategorii A i B, kilka z kategorii C) są zarządzane przez wyspecjalizowany Oddział Dworce Kolejowe, a reszta przez Oddziały Gospodarowania Nieruchomościami. Spośród nieczynnych dworców kolejowych 794 obiekty zlokalizowane są przy czynnych liniach kolejowych.

Dotychczasowe sposoby zagospodarowania dworców polegały przede wszystkim na: podpisaniu wieloletnich umów dzierżawy lub użyczenie obiektów samorządom (42 przypadki); sprzedaży (18 przypadków); fizycznej likwidacji bądź przekwalifikowaniu na inne cele, przy braku zainteresowania ze strony władz samorządowych (305 przypadków); przeniesieniu na podstawie art. 66 ustawy Ordynacja podatkowa własności dworców na rzecz samorządów w celu wygaśnięcia zobowiązania podatkowego z tytułu podatków stanowiących dochody budżetów tych samorządów (25 przypadków) oraz nieodpłatnego przekazania mienia w drodze umowy na podstawie art. 39 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, na własność jednostkom samorządu terytorialnego, na cele związane z inwestycjami infrastrukturalnymi służącymi wykonywaniu zadań własnych tych jednostek w dziedzinie transportu (12 przypadków)²⁷.

Sposoby organizacji i zagospodarowania dworców kolejowych

► Na uwagę zasługuje poparcie dla przekazywania dworców, deklarowane przez ich potencjalnych użytkowników. Na pytanie „Czy dworce kolejowe powinny być przejmowane przez władze samorządowe?”, w ankiecie dostępnej na stronie www.pkp.pl w 2007 roku, 64% głosujących odpowiedziało „tak”, 24% „nie”, 12% pasażerów nie miało w tej kwestii zdania.

Wśród kierunków postępowania PKP z dworcami przyjęto następujące założenia: sprzedaży 150 dworców; dalszego przekazywania dworców samorządom na podstawie przytoczonego zapisu z ordynacji podatkowej; realizacji regionalnych centrów przesiadkowych na zasadzie porozumienia z gminą i inwestorem; wniesienia aportem do PKP PLK S.A. wraz z linią kolejową małych obiektów z umiejscowionymi w nich urządzeniami srk; fizycznej likwidacji ok. 200 obiektów; przekwalifikowanie obiektów dworcowych do pełnienia innych funkcji (ok. 20 przypadków) oraz nieodpłatne przekazywanie mienia na rzecz samorządów, ale jedynie w „szczególnych” przypadkach.

²⁷ Dane liczbowe zgodnie ze stanem na październik 2009 roku.

Ustalane kierunki postępowania dotyczą jednak głównie małych i średnich obiektów, podczas gdy największe wyzwania stoją przed dworcami zaliczonymi do kategorii A. Problemy finansowe PKP związane przede wszystkim z trudnościami w obsłudze tzw. starych długów, utrzymywanie pojęcia terenów zamkniętych dla obszarów kolejowych, co nastroża problemy przy tworzeniu planów zagospodarowania przestrzennego, oraz problemy wynikające z długotrwałych negocjacji z samorządami i partnerami prywatnymi, nierzadko zakończonych niepowodzeniem, nakazują pilne wypracowanie zdecydowanie odmiennego podejścia do kwestii zarządzania dworcami. Pozyskanie partnerów prywatnych do przebudowy obiektów dworcowych i zagospodarowania towarzyszących im terenów udało się dotychczas w przypadku Katowic. Na podobne rozwiązania oczekują Warszawa Zachodnia, Poznań Główny, Szczecin Główny, Sopot, Łódź Fabryczna. Ze środków własnych PKP poprawie ma ulec stan dworca Warszawa Wschodnia, a przy wsparciu funduszy z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – Kraków Główny, Wrocław Główny i Gdynia Główna. Pojawiły się zapowiedzi projektu PPP dla Warszawy Centralnej po 2014 roku. Nie należy się spodziewać zwiększenia własnych możliwości PKP wydatkowania środków na modernizację dworców kolejowych. Postulaty do zwiększenia dotacji na dworce w budżecie państwa, przy napiętym planie dochodów i wydatków, należy uznać za mało realne bądź realizowalne kosztem zmniejszenia funduszy na modernizację infrastruktury torowej.

Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030 przestrzega: „Stan dużej części dworców staje się coraz większą barierą dla poprawy jakości oferty kolei. Kompleksowa modernizacja powinna być jednym z priorytetów kolei, ze szczególnym uwzględnieniem korzystnie usytuowanych dworców, dla których prognozy przewidują duży ruch podróżnych z uwzględnieniem dywersyfikacji funkcji. Dworce muszą też być dostosowane do obsługi osób o ograniczonych możliwościach ruchowych”.

◀ **Fatalny stan większości obiektów dworcowych**

Niestety, pomimo powszechnej świadomości znaczenia dworców i przystanków kolejowych dla rozwoju przewozów pasażerskich, problem ten jest od dawna lekceważony, i ocena starań podejmowanych dla poprawy stanu tych obiektów musi być negatywna. Świadczy o tym chociażby opublikowany w listopadzie 2008 roku raport z kontroli NIK. Spółki zarządzające infrastrukturą dworcową oraz przewoźnicy pasażerscy nie wypracowali skutecznego modelu współpracy w tym zakresie.

W wyniku wieloletnich zaległości w remontach oraz podejmowania prac remontowych na minimalnym tylko poziomie, a także braku skutecznej ochrony, dworcowa infrastruktura kolejowa ulega postępującej degradacji. Sytuację pogarsza brak skutecznych działań w zakresie utrzymania czystości budynków i ich otoczenia. Wiele do życzenia pozostawia stan sanitarny dworców, będący wynikiem głównie ograniczania pasażerom dostępu do węzłów sanitarnych. Osoby niepełnosprawne spotykają się nagminnie z barierami architektonicznymi i transportowymi, częściowo lub całkowicie uniemożliwiającymi dotarcie do budynków i peronów, korzystanie z usług świadczonych na dworcach i z przejazdu pociągiem. Żle funkcjonuje obsługa kasowa i udzielanie informacji.

Podstawowe mankamenty dworców to:

- niska funkcjonalność obiektów,
- brud, nieprzyjemny zapach, zniszczone wyposażenie,
- brak udogodnień dla osób niepełnosprawnych,
- stan techniczny budowli i urządzeń,
- bezpieczeństwo,
- estetyka, nieuporządkowany system handlu i usług,
- brak obsługi podróżnych (informacja, sprzedaż biletów, WC).

◀ **Podstawowe mankamenty dworców**

Wg raportu Najwyższej Izby Kontroli o stanie technicznym i przygotowaniu obiektów dworcowych do obsługi pasażerów, „działania podejmowane przez spółki kolejowe nie zapewniały pasażerom godnych i bezpiecznych warunków pobytu na dworcach oraz nie zapewniały ich rzetelnej obsługi”. Rokrocznie przeprowadzane są remonty (w różnym zakresie) jedynie ok. 10% czynnych dworców, na reszcie obiektów czyni się starania o utrzymaniu infrastruktury technicznej w stanie niepogorszonym. Na obszarze 39% dworców nie były dostępne dla pasażerów toalety. Tylko 4,9% czynnych dworców spełnia podstawowe warunki dostępności dla pasażerów niepełnosprawnych, choć i tak żaden z obiektów nie zapewnia pełnej obsługi dla takich osób.

Nie ma obecnie w UE jednolitego trendu w zakresie polityki dworcowej. W Czechach stosuje się dzierżawę na zasadach PPP – koleje oddają w drodze przetargu stację w wieloletnią dzierżawę, a w zamian oczekują modernizacji dworca. W Niemczech DB rozwija współpracę z samorządami w zakresie sprzedaży i wykorzystania dworców. Samorząd ma prawo pierwokupu dworca, ale niewiele z samorządów korzysta z tej możliwości. Dlatego rozpoczął się proces sprzedaży. Patron Capital i Procom Invest na przełomie 2007/2008 kupiły od DB Station & Service 490 stacji. W Wielkiej Brytanii zarządca infrastruktury – Network Rail – jest właścicielem wszystkich stacji, ale bezpośrednio zarządza tylko 17 największymi stacjami węzłowymi, z których korzysta kilku przewoźników. Pozostałymi stacjami (2 490) zarządzają firmy przewozowe, które wygrały przetargi na obsługę danej linii.

Usamorządowienie dworców

Usamorządowienie dworców w Polsce mogłoby – w przypadku małych i części średnich dworców – zostać zrealizowane dosyć szybko. Usamorządowienie tych dużych, w Warszawie lub innych miastach wojewódzkich, to proces skomplikowany prawnie. Funkcjonuje na nich, z racji prawa, kilku kolejowych użytkowników. Być może lepszym rozwiązaniem dla obu stron byłaby spółka celowa, której stronami byłoby PKP, samorząd i/lub inwestorzy. Podmiot ten buduje, użytkuje, spona kredyty i po 25-30 latach oddaje obiekt zarządcy infrastruktury, a spółka ulega rozwiązaniu. Obawiać się można jednak przeciągania procesu tworzenia spółek, nadmiernej obsady administracyjnej i złego odbioru społecznego. Za najrozsądniejsze uznać należy przekazanie dworców samorządom miast, tam, gdzie to możliwe, w zamian za anulowanie zaległości w podatku od nieruchomości i przy zabezpieczeniu zachowania na dworcach realizacji funkcji kolejowych. Tam, gdzie samorząd nie chce lub nie może przejąć dworca, optymalnym wydaje się uznanie go za element infrastruktury udostępniany przewoźnikom w ramach oferty zarządcy infrastruktury. Celowym byłoby podpisanie porozumień z samorządami wojewódzkimi, odpowiedzialnymi za organizację kolejowych przewozów regionalnych, w zakresie wspólnego utrzymania infrastruktury dworcowej w części kolejowej. Duże dworce mają szansę na szybsze porozumienie samorządu i inwestorów prywatnych. Dla pozostałych obiektów należy stworzyć system wsparcia z Banku Gospodarstwa Krajowego, w ramach realizacji programu modernizacji takich obiektów i rozłożenia kosztów z tym związanych na samorząd wojewódzki, samorząd gminny i BGK.

Kredytodawcy mają podpisane z PKP S.A. umowy ograniczające przesuwanie składników majątkowych. Jest to jednak problem rozwiązywalny w przypadku decyzji o komunalizacji dworców, gdyż zaciągnięte kredyty i wyemitowane przez PKP obligacje posiadają gwarancje Skarbu Państwa.

Funkcje, jakie powinien pełnić nowoczesny dworzec

Według informacji dotyczących planów zarządzania dworcami kolejowymi zawartych w projekcie nowej strategii rozwoju transportu kolejowego do roku 2015, dotychczasowe funkcje dworca ulegną zmianie. Z obiektów służących tylko odprawie podróżnych przekształca się je w duże struktury handlowe, biurowe, rozrywkowe, hotelowe i będą stanowić spójny element infrastruktury miejskiej. Ich funkcje będą zintegrowane z systemami komunikacji jako węzły przesiadkowe. Planowane jest utworzenie na bazie Oddziału Dworce Kolejowe PKP S.A. spółki Dworce Kolejowe jako zarządcy dworców. W okresie przejściowym, około 120 dworców ma być zarządzanych przez spółkę Dworce Kolejowe, około 900 przez PKP S.A. lub jednostki samorządu terytorialnego. Pozostałe dworce (około 1 600) z reguły nieczynnych obiektów) zostaną zbyte na rzecz samorządów lub innych instytucji albo zlikwidowane. Planowane jest także wprowadzenie tzw. opłaty dworcowej, która obok wpływów z działalności komercyjnej i środków z budżetu państwa będzie stanowiła źródło finansowania utrzymania dworca.

Zestawienie remontów i modernizacji dworców kolejowych w latach 2001-2008

rok	ogółem	w rozbiciu na kategorie							
		A		B		C		D	
		razem	w tym zmodernizowanych	razem	w tym zmodernizowanych	razem	w tym zmodernizowanych	razem	w tym zmodernizowanych
2001	22	2	2	2	1	1	0	17	0
2002	18	2	2	1	1	1	0	14	1
2003	48	1	0	2	1	7	1	38	0
2004	180	5	1	4	1	17	4	154	3
2005	189	5	0	2	1	28	2	154	4
2006	250	13	0	10	0	44	4	183	7
2007	103	15	0	15	0	28	3	45	1
2008	219	0	0	0	0	15	3	186	15

Niestety wątpliwe wydaje się wdrożenie planów nowej organizacji zarządzania dworcami kolejowymi bez znaczących nakładów publicznych oraz przy nikłym zainteresowaniu samorządów przejmowaniem obiektów, w szczególności tych, które znajdują się w bardzo złym stanie technicznym. Docelowo dworce, które nie zostaną włączone do spółki Dorce Kolejowe, przekazane samorządom, zbyte lub zlikwidowane, będą własnością Skarbu Państwa i wejdą w skład zasobów infrastruktury kolejowej. Wadą projektu jest zupełny brak informacji na temat źródeł finansowania tych dworców (głównie nieczynnych), które nie zostaną zagospodarowane. Co prawda zakłada się, że będą one administrowane przez PKP S.A. lub inny podmiot na bazie wieloletnich kontraktów ze Skarbem Państwa, ale powodzenie takich koncepcji wydaje się mało realne.

Bardzo obiecujące były plany kompleksowej modernizacji dworców w większych miastach, związane z organizacją w Polsce i na Ukrainie mistrzostw EURO 2012. W styczniu 2009 roku Najwyższa Izba Kontroli ogłosiła raport z badania stanu przygotowań do EURO 2012. Podstawowymi zadaniami kolejowego programu przygotowań do organizacji EURO 2012 były: modernizacja około 900 km linii kolejowych, budowa i przebudowa dworców bezpośrednio związanych z EURO 2012 oraz modernizacja dworców usytuowanych przy modernizowanych liniach kolejowych. Ocena NIK była negatywna. Niestety, szanse przyspieszenia inwestycji na dworcach, związane z EURO 2012, nie zostały wykorzystane. Projekty kompleksowej przebudowy zostały praktycznie zaniechane. Inwestor dla dworca Warszawa Zachodnia nie może pozyskać najemców, a więc i kredytowania. Pozostało tylko finansowanie budżetowe dla Warszawy Wschodniej i przystanku Warszawa Stadion. Wiąże się to z kryzysem ekonomicznym i wycofaniem partnerów projektów PPP, ale także z niekonsekwentną polityką w sprawie obiektów dworcowych. W rezultacie środki przeznaczone na te operacje zostały drastycznie okrojone, a zamiast przebudowy przyjęto minimalistyczny plan uporządkowania budynków. W miejsce nowych lub całkowicie odnowionych dworców, do 2012 roku w praktyce będziemy mieli jedynie dworce posprzątane, a naprawione zostaną tylko najbardziej niezbędne urządzenia.

◀ **Niewykorzystane szanse związane z organizacją w Polsce EURO 2012**

2.7. Przemysł okołokolejowy

2.7.1. Brak stymulacji rozwoju a sytuacja zakładów produkcyjnych

Rola przemysłu pracującego na rzecz kolejnictwa

- ▶ Wśród czynników stymulujących rozwój przemysłu związanego z branżą transportu szynowego można wymienić między innymi :
- przygotowanie dokumentów strategicznych przewidujących kierunki przemian sektora transportu;
 - plany modernizacyjne zarządców infrastruktury i przewoźników;
 - uwzględnienie w projektach rozwojowych postępu technologicznego i wdrażania rozwiązań innowacyjnych;
 - prowadzenie badań naukowych wpływających na rozszerzenie oferty producentów;
 - właściwe i przejrzyste przepisy obejmujące procesy certyfikacji wyrobów i usług;
 - polityka udzielania zamówień uwzględniająca współpracę długookresową;
 - interwencje państwa podejmowane jako rezultat monitoringu sytuacji przemysłu w sektorze.

Niestety, należy stwierdzić, iż w Polsce wyżej wymienione czynniki w niewielkim stopniu oddziałują na przemysł, wskutek braku aktywności instytucji tworzących właściwe warunki dla rozwoju przemysłu kolejowego.

Jest rzeczą oczywistą, że w przypadku braku środków na kreowanie zamówień instytucji korzystających z dostaw przemysłu kolejowego następuje spowolnienie rozwoju lub wręcz zaprzestanie aktywności niektórych przedsiębiorstw.

Czynniki wpływające na kondycję zakładów okołokolejowych

- ▶ Brak bądź też poważne ograniczenia środków wynikające z programów restrukturyzacyjnych wpływają na kondycję producentów i usługodawców, i doprowadzają do niekorzystnych zjawisk, takich jak upadłości (ZNTK Łapy), znacznych ograniczeń mocy produkcyjnych i zatrudnienia (np. EKK Wagon, NEWAG i praktycznie większość firm pracujących na rzecz produkcji i modernizacji taboru) oraz dywersyfikacji rzeczowego zakresu działań prowadzącego do zatrzymania rozwoju i innowacyjności w dziedzinie produkcji na rzecz kolei.

Stymulacja sektora przemysłu kolejowego

- ▶ Jednak nie tylko brak środków stanowi problem spowolnienia rozwoju branży przemysłu kolejowego w Polsce. Poszukiwania alternatywnych źródeł lokowania zamówień przez operatorów przewozów kolejowych prowadzą do osłabienia krajowych producentów. Obecnie PKP CARGO S.A. wdraża projekt napraw i modernizacji wagonów towarowych przy wykorzystaniu własnego zaplecza, oraz zamierza podjąć współpracę z inwestorami zagranicznymi (China CNR). Szczególnie ten ostatni przykład jest bardzo niepokojący, bowiem według przekazywanych informacji, poszczególne komponenty dla budowy wagonów towarowych przez joint venture PKP CARGO S.A. – China CNR będą produkowane za granicą, w Polsce nastąpi jedynie proces ich kompletacji. Oznacza to poważne zagrożenie nie tylko dla polskich zakładów zajmujących się produkcją wagonów, lecz także dla całego sektora poddostawców części i urządzeń. Koncepcja PKP CARGO S.A. jako operatora i producenta taboru jest przejawem powrotu do struktur, w którym PKP dysponowała własnym zapleczem i produkcją. Nie tylko w tym przypadku PKP, zamiast konsekwentnie prywatyzować zakłady zaplecza, wnosi je do spółek kolejowych, podczas gdy ma opory przed aportowaniem składników potrzebnych do działalności podstawowej.

Wydaje się, że w tym przypadku celowa byłaby interwencja państwa stymulująca konsolidację zakupów – w kierunku tworzenia na przykład spółek celowych (leasingowych) dysponujących taborem, i/lub

zapewnienia poręczeń lub gwarancji dla przewoźników decydujących się na zakupy. Postulat zbadania, na jakich warunkach producenci skłonni byłiby korzystać ze wsparcia państwa, by wytworzyć ofertę leasingową dla przewoźników, i jakie byłoby zainteresowanie przewoźników takim podejściem nie wykracza poza rozsądnie rozumianą pomoc publiczną.

Redukcja zasobów przez przedsiębiorców prowadzi do osłabienia ich potencjału, który jest niezmiernie trudno odbudować ze względu na specjalistyczny charakter produkcji i brak ustawicznego szkolenia nowej kadry. Zwolnienia pracowników, z których zapewne nie wszyscy powrócą do sektora kolejowego, wyniosły ostatnio (w końcu 2008 i 2009 roku) w zakładach naprawczych i produkcyjnych około 2 500 osób.

Dwa istotne dokumenty, które powinny stymulować rozwój branży kolejowej w szerokim rozumieniu, to:

- *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku,*
- *Narodowy Plan Rozwoju w aspekcie 16 regionalnych programów operacyjnych.*

Wśród priorytetów Master Planu znajdują się:

- lepszy dostęp do transportu kolejowego w przewozach pasażerskich i towarowych;
- szerokie wykorzystanie infrastruktury kolejowej;
- wzrost przewozów koleją w miastach (integracja różnych gałęzi transportu, zmniejszenie zatłoczenia dróg w miastach);
- poprawa standardów obsługi pasażerów oraz bezpieczeństwa na dworcach, stacjach i przystankach;
- ułatwienia dla osób niepełnosprawnych podróżujących koleją.

Aby te priorytety osiągnąć, realizacja Master Planu oznaczać będzie:

- poprawę konkurencyjności kolei w stosunku do innych gałęzi transportu, szczególnie drogowego oraz lotniczego;
- podniesienie jakości obsługi klientów przez przewoźników kolejowych;
- poprawę stanu infrastruktury kolejowej poprzez oszczędność czasu dla pasażerów (zwłaszcza w przypadku pasażerów przesiadających się z samochodów w ruchu aglomeracyjnym) oraz wzrost przewozów towarowych, wynikający z przejęcia potoków ładunków z transportu drogowego.

Takich zadań nie da się wykonać bez sprawnie funkcjonującego zaplecza przemysłu pracującego na rzecz transportu szynowego.

Uzasadnieniem dla przygotowania i realizacji 16 regionalnych programów operacyjnych jest zwiększenie stopnia efektywności prowadzenia działań rozwojowych przez administrację publiczną oraz wzmocnienie obywatelsko-samorządowego wymiaru Narodowego Planu Rozwoju, co ma podstawowe znaczenie dla modernizacji całego kraju.

Istotnym aspektem regionalnych programów operacyjnych są działania z zakresu stymulowania wzrostu inwestycji w przedsiębiorstwach i wzmocnienie potencjału innowacyjnego.

Cel priorytetu określony jest na poziomie programów operacyjnych w odniesieniu do specyfiki każdego z województw. Dużą rolę w wyznaczaniu celów tego priorytetu mają zapisy regionalnych strategii rozwojowych. Część realizowanych przez województwa działań będzie stanowiła element programów pomocy publicznej notyfikowanej na poziomie krajowym.

W ramach priorytetu realizowane będą działania o znaczeniu regionalnym, dotyczące:

- wzmocnienia potencjału inwestycyjnego;
- wsparcia instytucji otoczenia biznesu;
- zwiększania regionalnego potencjału badawczo-rozwojowego i regionalnych sieci współpracy pomiędzy placówkami akademickimi, sektorem R & D oraz przedsiębiorstwami;
- wspierania innowacji i zastosowania nowych technologii w przedsiębiorstwach;
- infrastruktury telekomunikacyjnej i społeczeństwa informatycznego.

Pełna i przemyślana implementacja wymienionych wyżej programów powinna stymulować zarówno rozwój branży kolejowej w całości, jak i rozwijać impulsy rozwoju na poziomie regionalnym.

Analizując rzeczywistość i obecny stan branży kolejowej, dochodzimy do wniosku, że faktyczne stymulowanie rozwoju pozostawia wiele do życzenia.

Brak wystarczających działań dla realizacji założeń Master Planu

► Master Plan dla transportu kolejowego stał się mało realistyczny, już zanim zaczął być wdrażany. Operatorzy nie prowadzą strategicznej, szeroko zakrojonej polityki inwestycyjnej; przedsiębiorstwa działające w branży kolejowej nie są w stanie sformułować i wdrożyć strategicznych planów rozwojowych. Efektem takiego stanu rzeczy jest raczej wegetatywne funkcjonowanie branży w oczekiwaniu na nowe impulsy o charakterze krótkoterminowym, a ostatecznie praktyczne zatrzymanie większych inwestycji i wdrożenie ostrych planów redukcji kosztów mających na celu umożliwienie przetrwania.

Przykładów w tym zakresie można mnożyć bardzo wiele. Wskazać można dwa, każdy szczególnie w swoim zakresie:

- plany inwestycyjne spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w zakresie modernizacji i zakupu nowego taboru do roku 2016, które do dzisiaj nie mogą doczekać się realizacji;
- sygnalizowany pomysł spółki PKP CARGO S.A. o utworzeniu „tworu gospodarczego” wspólnie z kapitałem chińskim, którego celem będzie produkcja taboru kolejowego na potrzeby rynku polskiego i rynku europejskiego.

Nieco lepiej przedstawia się sytuacja przemysłu i usług pracującego na rzecz infrastruktury kolejowej.

Stan przemysłu kolejowego pracującego na rzecz infrastruktury

► W latach 2005-2008 środki z różnych źródeł na finansowanie inwestycji infrastrukturalnych rosły w szybkim tempie, szczególnie w wyniku wprowadzenia dużych programów wspólnotowych, takich jak Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. Według opinii przedsiębiorców, rok 2008 i początek 2009 były korzystnym okresem rozwoju dla sektora usług w budownictwie kolejowym. Niestety plany niezbędnych modernizacji także w roku 2009 były radykalnie redukowane.

Wykonanie planu nakładów inwestycyjnych PKP PLK S.A. w latach 2005-2008 (w tys. zł)

Źródła finansowania	2005	2006	2007	2008	2009 (plan)
środki własne, środki budżetu państwa, środki samorządowe, Fundusz Kolejowy, ISPA, PHARE, FS, TEN-T, EFRR, kredyty EBI	945 533	1 359 695	2 421 495	3 165 735	3 631 656

Zaległości w naprawach sieci kolejowej są tak duże, że likwidacja wąskich gardeł, przywrócenie parametrów konstrukcyjnych wielu linii i odcinków linii, utrzymanie i naprawa urządzeń srk itp. wymagają niepomniernie większych środków niż te, które są dostępne.

Potencjał wykonawczy w rozumieniu realizacji robót budowlanych jest w Polsce wystarczający. Kłopoty stwarza brak dostatecznej liczby biur projektowych i instytucji (departamentów, wydziałów PKP PLK S.A.) przygotowujących dokumentację związaną z planowanymi inwestycjami.

W ramach produkcji wyrobów oraz usług działających na rzecz infrastruktury kolejowej działają głównie trzy grupy przedsiębiorstw:

- firmy projektowe i doradcze,
- firmy budowlane,
- firmy produkujące wyroby i urządzenia dla infrastruktury.

Specyfika tego sektora rynku polega na bardzo ograniczonym kręgu zamawiających – realizujących inwestycje. W zasadzie obecnie dotyczy to PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. W przyszłości zrealizowana koncepcja wydzielenia PKP PLK S.A. ze struktur Grupy PKP zdecyduje, czy nadal w ramach jednej instytucji będą realizowane prace utrzymaniowe, modernizacyjne i nowe inwestycje, czy też nastąpi podział na podmiot zajmujący się utrzymaniem oraz podmioty odpowiedzialne za modernizację i nowe przedsięwzięcia.

Problemy, z jakimi boryka się PKP PLK S.A., bezpośrednio przekładają się na sytuację rynku wykonawstwa inwestycji. Od momentu szerszego wprowadzenia instrumentów finansowania ze środków Unii Europejskiej, niegdyś wysuwające się na plan pierwszy kłopoty z brakiem środków na infrastrukturę przesunęły się na plan dalszy. Obecnie najważniejszymi czynnikami wpływającymi na stan przemysłu okołokolejowego w dziedzinie infrastruktury są: strategia, planowanie i organizacja prac związanych z drogami kolejowymi.

Problemy firm budowlanych i usługowych realizujących inwestycje infrastrukturalne

Wśród nich należy wymienić:

- problemy organizacji przetargów,
- problemy realizacji inwestycji (np. nadzór, odbiory, roboty dodatkowe itp.),
- problemy długoterminowego planu inwestycji z precyzyjnie wyznaczonymi okresami realizacji,
- problemy materiałowe, logistyczne i sprzętowe,
- niejasne przepisy dotyczące uprawnień do pełnienia samodzielnych funkcji w budownictwie,
- problem luki pokoleniowej w zakresie kadr.

Trzeba pamiętać, że duże, nowe zadania, jak np. program budowy kolei dużych prędkości czy rewitalizacja węzłów kolejowych mogą być poważnie zagrożone, jeśli problemy natury organizacyjnej nie zostaną szybko rozwiązane. W zakresie remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej niezbędne wydaje się wdrożenie wieloletnich kontraktów pomiędzy państwem a zarządcą infrastruktury, co pozwoli na bezpieczne planowanie rozwoju przez firmy zajmujące się wykonywaniem tych robót.

Dla wielu zakładów instytucja kolejowa (np. PLK) pozostaje jedynym bądź dominującym klientem. Ze względu na charakterystykę przemysłu transportu szynowego, w wielu sytuacjach następuje sprzężenie zwrotne i wzajemne uzależnienie relacji kolej – zakład przemysłowy. Rozwój technologiczny kolei zależy od rozwoju firm z otoczenia okołokolejowego, i odwrotnie. Koleje powinny postępować w ten sposób, aby sprzyjać rozwojowi swoich dostawców poprzez stawianie wysokich wymagań, ale także poprzez współpracę. Ten związek jest, niestety, rzadko dostrzegany i w większości przypadków stosunki między zamawiającymi a wykonawcami sprowadzają się jedynie do sfery handlowej.

2.7.2. Problemy organizacji przetargów

Polski przemysł okołokolejowy działa od wielu lat w warunkach gospodarki wolnorynkowej na zasadach konkurencji. Zarówno wyroby, jak i usługi na rzecz infrastruktury kolejowej i operatorów przewozów są zamawiane głównie przez podmioty kontrolowane przez państwo lub samorządy, w związku z czym dostawcy są wyłaniani przede wszystkim w drodze postępowań przetargowych.

Pozytywne założenia związane z procedurą przetargową i ich uciążliwe wprowadzenie w życie

Dobrze przygotowane specyfikacje przetargowe kreują rozwój myśli technicznej oraz rozwój produktów kolejowych, jakimi są naprawy i modernizacje urządzeń i obiektów infrastruktury oraz pojazdy szynowe. Z drugiej strony powalają zamawiających na optymalne inwestowanie dostępnych środków.

Pomimo wielu zmian w ustawie o zamówieniach publicznych, procedury przetargowe z reguły są uciążliwe i długotrwałe. Problem ten wynika zarówno z występujących błędów i słabo merytorycznie przygotowanych specyfikacji oraz warunków przetargu, jak i z samego postępowania, któremu zazwyczaj towarzyszy duża liczba zapytań, protestów i odwołań. Przetargi powinny być przygotowane z najwyższą starannością i ogłaszane z odpowiednim wyprzedzeniem. Specyfikacje istotnych warunków zamówienia powinny być sformułowane w sposób jednoznaczny, ale bez zbędnego uszczegółowienia, skoro są kierowane do podmiotów świadczących usługi w sposób profesjonalny. Wydłużające się procedury przetargowe, zmiany oferty dokonywane przez zamawiającego w trakcie postępowania to bóle wszystkich oferentów.

Dynamicznie rozwijający się europejski przemysł kolejowy i galopujący rozwój elektroniki dostarcza zamawiającym niezliczonych możliwości kreowania optymalnych rozwiązań technicznych w celu pozyskania nowoczesnego taboru. Jednocześnie historycznie gromadzona wiedza z zakresu eksploatacji jest konieczna do optymalnego kierowania środkami na utrzymanie i niezbędne remonty. Tworzenie i stosowanie takich nowych technik, jak np. w ramach programów RAMS/LCC, jest standardem w dzisiejszym przemyśle kolejowym.

Aby zamawiający był w stanie sprostać tym wyzwaniom, musi posiadać i rozbudowywać wysoko kwalifikowaną kadrę inżynierów. Konieczna jest również aktywna wymiana informacji z liderami rynku w zakresie badań i rozwoju (R & D) w celu nabywania nowej wiedzy.

**Przetargi na prace
związane z taborom
kolejowym**

Niestety żaden z tych warunków nie jest spełniony w przypadku polskich głównych operatorów kolejowych. Decyzja o decentralizacji Centralnego Biura Konstrukcyjnego PKP podjęta kilka lat temu, brak spójnej i konsekwentnej polityki w zakresie nadzoru i utrzymania istniejącej dokumentacji technicznej, brak jasnej polityki kadrowej w zakresie służb technicznych doprowadziły do stanu, w którym główni polscy operatorzy nie posiadają podstawowej wiedzy o eksploatowanym przez nich taborze, a także nie posiadają wystarczających sił i środków do sporządzenia porządnej technicznie specyfikacji przetargowej.

Efekty takiego stanu rzeczy są bardzo groźne. Istotnie rośnie ryzyko:

- budowania systemów utrzymania pojazdów szynowych tylko w oparciu o argumenty kosztowe (cenowe), które mogą prowadzić do istotnego obniżenia stanu technicznego eksploatowanych pojazdów aż do generowania otwartego ryzyka dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- nieekonomicznego wydawania środków finansowych przy modernizacji taboru, poprzez stawianie wymogów zastosowania przestarzałych technicznie i drogich w cenie zakupu i eksploatacji urządzeń;
- zakupów nowego taboru niespełniającego dzisiejszych standardów technicznych, co widoczne jest w żmudnej procedurze homologacji pojazdów przez UTK.

Aby zmienić obecną sytuację w omawianym zakresie, należałoby odpowiedzieć na pytanie: jak rozwijać szeroko pojętą współpracę z przemysłem w celu uzyskania dostępu do wiedzy w zakresie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i wyposażeniu taboru kolejowego?

Dodatkowym problemem, często występującym w postępowaniach przetargowych, jest pojawianie się wśród oferentów podmiotów, które najprawdopodobniej nie posiadają odpowiedniego doświadczenia i zasobów dla realizacji przedmiotu zamówienia, jednak oferują wyjątkowo niskie ceny wyrobów czy usług. Ponieważ stałą praktyką w Polsce jest przyznawanie w specyfikacjach bardzo dużej wagi (często nawet w wysokości 100%) oferowanej cenie, zdarza się, iż przetarg wygrywają firmy, które de facto nie są w stanie zrealizować zamówienia w terminie i w standardach jakościowych określonych umową. Ta sytuacja wymaga wprowadzenia szerokiej akceptacji dla certyfikatów i rekomendacji potwierdzających wiarygodność podmiotów aktywnych na rynku.

Wśród problemów związanych z przygotowaniem inwestycji i procedurą przetargową istnieje także wiele specyficznych, związanych z wykonywaniem usług na rzecz infrastruktury kolejowej.

**Przetargi związane
z zamówieniami
w zakresie inwestycji
infrastrukturalnych**

Dokumentacja i postępowanie w sprawie wyboru wykonawców poszczególnych etapów realizacji inwestycji infrastrukturalnych jest skomplikowane i długotrwałe. Całość procesu przygotowania inwestycji obejmuje kilka lat; w wariantcie optymistycznym średniej wielkości inwestycja wymaga wstępnych badań i studium wykonalności (2 lata) oraz wykonania projektu z uzgodnieniami (2 lata), a następnie przeprowadzenia procedur przetargowych związanych z wyborem wykonawcy.

Prawdziwym problemem dla wykonawców jest brak ciągłości inwestycji, jako konsekwencja opóźnień w ogłaszaniu przetargów na wykonanie robót. Przesuwanie rozpoczęcia kolejnych inwestycji albo etapów już rozpoczętych przedsięwzięć powoduje, że wykonawcy ponoszą koszty przestoju albo decydują się na redukcję zasobów. Wykonawcy muszą liczyć się z koniecznością oszacowania ryzyk (ryzyko makroekonomiczne, kursowe, koniunktury, techniczne i finansowe). Im dłuższy okres przygotowania inwestycji, tym bardziej niepewne stają się przyjęte założenia, a poziom ryzyka przenosi się na oferowane ceny, co stoi w sprzeczności z efektywnością dla inwestora.

Na etapie przygotowania inwestycji najczęściej występują problemy:

- błędów zamawiającego w przygotowaniu wniosków i w czasie trwania procedur przetargowych;
- formalno-biurokratyczne (np. błędy w ofertach wykonawców, konieczność potwierdzania zgodności z oryginałem całej dokumentacji, formalizm postępowania, zmieniające się interpretacje ustawy Prawo zamówień publicznych, duża ilość kontroli różnych instytucji itp.);
- słabego zdefiniowania otoczenia inwestycyjnego;
- braku konsekwencji w realizowanych planach – częste zmiany priorytetów, niedotrzymywanie terminów ogłaszania procedur przetargowych;
- kumulacji projektów i inercji inwestycji,
- „barokowych” SIWZ;
- małej rozwagi w formułowaniu oczekiwań co do zakresu rzeczowego (sugestie szczegółowych rozwiązań, czasu realizacji, okresów gwarancji, warunków finansowania, terminów składania ofert itp.);
- uciążliwego i długotrwałego procesu zapytania – odwołania – protesty²⁸.

Skuteczną dla udrożnienia tych procesów może się okazać, znacznie szerzej ostatnio stosowana, formuła zamówień „projektuj i buduj” pozwalająca na tworzenie znacznie krótszej „ścieżki krytycznej” w harmonogramach projektu.

Potrzebne jest również partnerstwo między wykonawcami a PKP PLK S.A. Konieczność przestrzegania przepisów nie wyklucza tego. Na wielu przetargach pojawiają się oferenci nie mający odpowiedniego doświadczenia ani kadr, jednak liberalne warunki udziału uniemożliwiają odrzucenie ich ofert.

Przetargi powinny być dostosowane do możliwości krajowych wykonawców, powinno się też organizować przetargi na niewielkie przedsięwzięcia, w których mogłyby uczestniczyć małe, rosnące przedsiębiorstwa. Od wielu lat w świecie funkcjonują wzory umów na budowę ustalone przez Międzynarodową Federację Niezależnych Inżynierów Konsultantów (FIDIC). Powstawały przez wiele lat na podstawie niezliczonych doświadczeń i zapewniają odpowiednią równowagę uprawnień między zamawiającym a wykonawcą. Wzory umów FIDIC stosowane są w Polsce dość powszechnie, niestety – wybiórczo. Regułą stało się uchylanie rozdziałów dających prawa wykonawcom, np. do dodatkowego wynagrodzenia z tytułu wzrostu cen materiałów podczas realizacji kontraktu. Tylko pozornie chroni to zamawiającego, gdyż skłania wykonawcę – który ma ponosić ryzyko wzrostu cen materiałów np. przez dwa lata – do złożenia wysokiej oferty. Gdyby miał pewność, że zamawiający zrekomensuje mu te podwyżki, mógłby dać niższą cenę, uwzględniając tylko swoje koszty i marżę. Większość kosztów projektów kolejowych pochłaniają materiały budowlane. Zwiększenie zakresu robót powoduje wzrost ich cen i wydłużenie terminów dostaw. Nie ma komunikacji pomiędzy PLK, wykonawcami i producentami materiałów. Wykonawcy nie mogą ich zamawiać, zanim nie podpiszą umów. Tymczasem PLK nakładają na nich obowiązek natychmiastowego rozpoczęcia robót. Dopiero wtedy mogą zamawiać materiały. Zamówienia te zaskakują producentów, którzy nie są w stanie ich szybko zrealizować, a jeżeli są, to żądają wysokich cen. Już na wstępie dochodzi zatem do zderzenia budżetu wykonawcy z rzeczywistością²⁹.

Najpilniejszego uregulowania w zakresie postępowań przetargowych wymagają :

- jakość SIWZ ograniczająca do minimum konieczność kierowania zapytań i precyzyjnie ustalających zakres zamówienia, wymagania, terminy itp.;
- ograniczenie możliwości składania odwołań do ewidentnie uzasadnionych przypadków;
- uwzględnianie certyfikacji i rekomendacji posiadanych przez startujących w przetargu oferentów.

◀ **Zmiany w procedurach przetargowych**

W grudniu 2009 roku zmienione zostało prawo o zamówieniach publicznych. Nowela znosi możliwość składania protestów od przegranych przetargów (Ustawa z dnia 5 listopada 2009 roku o zmianie ustawy – Prawo zamówień publicznych oraz ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych oraz Ustawa z dnia 2 grudnia 2009 roku o zmianie ustawy – Prawo zamówień publicznych oraz niektórych innych ustaw). Składanie protestu od przegranych w przetargu miało do tej pory małą skuteczność rozstrzygania, stąd pomysł likwidacji tej formy odwoławczej. Praktyka dowodzi, że zamawiający niechętnie przyznają się do naruszenia przepisów, dlatego niemożliwa była obiektywna i prawidłowa

²⁸ Raport I: modernizacje i remonty, cz. 1 nawierzchnia kolejowa, Rynek Kolejowy 2/2009.

²⁹ Na podstawie wypowiedzi Macieja Radziwiłła, Rzeczpospolita, 22 XII 2006.

ocena zgodności postępowania z przepisami ustawy, a samo postępowanie ulegało niepotrzebnemu wydłużaniu. Skutek przynosi dopiero odwołanie do Krajowej Izby Odwoławczej (KIO). Rezygnacja z tej formy odwołania zdecydowanie przyspieszy inwestycje i wyeliminuje praktykę wnoszenia bezpodstawnych protestów. Jednak z drugiej strony, zarówno zamawiający, jak i wykonawcy stracą prosty instrument, który pozwala reagować na oczywiste błędy w specyfikacji istotnych warunków zamówienia albo w rozstrzygnięciu przetargu. Konfederacja Pracodawców Polskich zwraca uwagę, że wniesienie odwołania bezpośrednio do KIO wiąże się z koniecznością uiszczenia wpisu, a to może doprowadzić do sytuacji, w której przedsiębiorcy pozbawieni będą możliwości skorzystania z przysługujących im środków ochrony prawnej z powodu dość wysokich kosztów odwołania³⁰.

³⁰ Z materiałów Konfederacji Pracodawców Polskich, www.kpp.org.pl.

2.8. Działalność instytucji odpowiedzialnych za kolej

Niezwykle ważna rola instytucji państwowych

- Kolej kojarzona jest jako dobro, które powinno być ogólnodostępne, zarówno dla przewoźników osób, jak i dla przewoźników ładunków. Silniejsze są przy tym oczekiwania łatwości i egalitarności dostępu do tej usługi w zakresie przewozu pasażerów. Jednak podstawowe oczekiwania spedytorów, zmuszonych do korzystania lub chcących korzystać z transportu towarów koleją, nie różnią się zasadniczo od oczekiwań pasażerów. Stanowią je, hierarchicznie ujmując, trzy podstawowe postulaty: najkrótszy oczekiwany czas przejazdu, swoboda w wyborze dostawcy usługi przewozowej i oczekiwana jakość tej usługi. Osiągnięcie i utrzymywanie przez przedsiębiorstwa przewozowe oczekiwanego przez pasażerów i spedytorów poziomu tych postulatów decyduje o wyborze kolei jako środka transportu.

Zrealizowanie działań odpowiadających na oczekiwania nie jest możliwe bez udziału państwa jako działającego w imieniu społeczeństwa organizatora i inwestora – w obszarach, które wymagają wysokich nakładów finansowych o długim okresie zwrotu i powodują powstanie dóbr, które winny być ogólnodostępne.

Rada Wspólnot Europejskich zapisała tę oczywistą prawdę już w pierwszej dyrektywie kolejowej 91/440/EWG z 29 lipca 1991 r. i zaleciła: „dla celów zwiększenia konkurencji w sektorze usług kolejowych pod względem podwyższenia komfortu i poprawy jakości świadczonych usług Państwa Członkowskie powinny nadal odpowiadać za rozwój odpowiedniej infrastruktury w sektorze kolejnictwa”, oraz dalej – „w celu uczynienia transportu kolejowego wydajnym i konkurencyjnym w porównaniu z innymi rodzajami transportu Państwa Członkowskie muszą zagwarantować, aby przedsiębiorstwom kolejowym nadano status indywidualnych operatorów, działających na zasadach komercyjnych i dostosowujących się do potrzeb rynku”.

2.8.1. Bariery biurokratyczne i legislacyjne

Instrumenty prawne służące regulacji działalności kolejowej

- Pozostaje poza sporem, że w przypadku przemysłów czy dziedzin gospodarki związanych z infrastrukturą, nie tylko transportem kolejowym, wobec występowania naturalnego monopolu infrastrukturalnego oraz tendencji monopolizacji w pozostałym zakresie, warunkiem istnienia konkurencji i/lub ochrony interesów nabywcy jest regulacja. Regulowany rynek oceniany jest także jako optymalne (zapewniające najlepszą proporcję jakości do ceny) dla konsumenta – pasażera rozwiązanie w zakresie transportu publicznego.

Regulacja rynku polega na udostępnianiu pola (przez określenie norm prawnych) m.in. na wykonywanie działalności przez zawodowych przewoźników kolejowych (np. na drodze licencjonowania), regulowaniu dostępu do rynku (np. tworzenie zasad ustalania i pobierania oraz monitoring opłat dostępu), kontroli przestrzegania zasad konkurencji w celu zapewnienia równego dostępu dla wszystkich podmiotów.

Regulacja bezpieczeństwa polega na ustalaniu norm postępowania i współdziałania uczestników procesu przewozowego (w postaci krajowych przepisów bezpieczeństwa) i poziomów bezpieczeństwa (wspólnych wymagań bezpieczeństwa) oraz monitorowaniu i nadzoru stosowania tych przepisów oraz utrzymywania pożądanych poziomów bezpieczeństwa.

Europejskie przepisy prawa tworzą dyrektywy zawarte w pakietach kolejowych, zaczynając od pierwszej dyrektywy Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych, następnie dyrektywy w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej, certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa, bezpieczeństwa kolei i interoperacyjności systemu kolei. Przepisy te były modyfikowane w wyniku nabywania doświadczeń we wdrażaniu proponowanych rozwiązań i uzupełniane rozporządzeniami Komisji Europejskiej w sprawach, gdzie uznano za konieczne stosowanie wspólnego europejskiego podejścia, np. wzoru certyfikatów bezpieczeństwa i wniosków o ich wydanie, okresu ważności certyfikatów bezpieczeństwa wydanych na mocy dyrektywy 2001/14/WE, utworzenia i zakresu działania Europejskiej Agencji Kolejowej i in. Katalog przytoczonych *acquis communautaire* nie jest katalogiem zamkniętym, np. aspekty bezpieczeństwa występują w wielu innych aktach normatywnych i dokumentach technicznych. Szczególnego podkreślenia wymaga powiązanie dyrektywy bezpieczeństwa kolei wspólnotowych z dyrektywami dotyczącymi interoperacyjności oraz TSI i normami zharmonizowanymi.

Polski system prawny w zakresie kolei tworzą regulacje zawarte w ustawie o transporcie kolejowym, ustawie o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych, ustawie o komercjalizacji restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz rozporządzeniach szczegółowo ustalających normy ustawowe. Pierwsza z tych ustaw transponuje lub transponować powinna te zapisy dyrektywne, które nakładają na państwa członkowskie pewne zobowiązania, pozostawiając władzom krajowym decyzję co do sposobu i/lub zakresu regulacji. Natomiast rozporządzenia komisji europejskiej są stosowane w krajach członkowskich wprost i nie jest wymagana ich transpozycja.

Jakość transpozycji prawa wspólnotowego do prawa krajowego budzi wiele zastrzeżeń a niektóre krajowe normy ustawowe są wręcz sprzeczne z zapisami dyrektywnymi. Miejskami można odnieść wrażenie, że materia przenoszonych do prawa krajowego wymogów dyrektyw kolejowych była mało zrozumiała dla twórców zamieszczonych w ustawie zapisów. Przykładowym błędem, niosącym skutki w dalszych aktach prawnych, jest próba wprowadzenia do obiegu prawnego i pojęciowego tezy, że bocznice kolejowe nie są elementem infrastruktury kolejowej. W połączeniu z błędną definicją zarządcy infrastruktury doprowadziło to do całkowitego rozminięcia się krajowych norm prawa ze wspólnotowymi. Ponieważ wspólnotowe normatywy prawne budowane są w oparciu o przyjęte w nich definicje, to nie jest możliwa transpozycja tego prawa z jednoczesną diametralną zmianą jego podstaw, tj. definicji. Pomija się jednocześnie fakt, że definicje te są zapisane w rozporządzeniach unijnych, czyli prawie wspólnotowym, które należy stosować wprost, a nie transponować do prawa polskiego.

◀ **Błędy legislacyjne
i nieprawidłowe
stosowanie przepisów**

Skutkiem takich zabiegów jest tworzenie kolejnych nieprecyzyjnych pojęć prawnych, jak np. grupa „użytkowników bocznic”, podczas gdy w 24 posiadających koleje pozostałych krajach Wspólnoty, są to po prostu „zarządcy infrastruktury”. Prowadzi to do sytuacji, w której zbędnie tworzone są kolejne „regulacje” dla tej grupy podmiotów, a NSA swoim wyrokiem, opartym wyłącznie o tak skonstruowane krajowe zapisy ustawowe, „wyłącza” bocznicę z infrastruktury kolejowej (Wyrok Sądu Najwyższego – Izba Cywilna z dnia 23 października 2008 r. – Sygnatura V CSK 121/2008). Wszystko to robi się tylko po to, aby nie było zwolnienia z opłat za użytkowanie wieczyste zarządców tej części infrastruktury. Czy takie działania przyczyniają się do rozwijania usług przewozu kolejną?

Kolejnym kardynalnym błędem wymogu ustawowego, sprzecznego z prawem unijnym, jest nakaz tworzenia własnych tzw. regulacji wewnętrznych przez przewoźników, zarządców oraz wspomnianych

„użytkowników bocznic”, dla potrzeb systemu zarządzania bezpieczeństwem. Ponieważ przeciętnie przewoźnik potrzebuje co najmniej 13 takich regulacji (instrukcji), zarządca – 10, a „użytkownik bocznic” – 18, to mnożąc to przez liczbę aktywnych na rynku podmiotów, otrzymujemy niemal 37 tys. regulacji wewnętrznych funkcjonujących w obiegu i wymagających zatwierdzenia przez Prezesa UTK. Nonsens tych uregulowań powoduje, że na funkcjonujących w kraju ok. 2 000 bocznic tylko ¼ posiada zatwierdzone przez Prezesa UTK regulacje wewnętrzne.

Tego typu regulacje są sprzeczne z wymogami unijnymi, które wprowadzają pojęcie przepisu krajowego jako takiego, którego stosowanie wymagane jest przez co najmniej dwa podmioty na rynku. Muszą one zostać opublikowane i stosowanie ich staje się obligatoryjne. Takimi przepisami krajowymi powinny być wydane przez Ministra Infrastruktury przepisy dotyczące m.in. zasad i bezpieczeństwa prowadzenia ruchu pociągów, utrzymania pojazdów trakcyjnych i infrastruktury kolejowej, przewozów ładunków i osób. Przepisywanie całości lub elementów tych regulacji jest z jednej strony bezsensowne, z drugiej zaś kosztowne dla podmiotów rynku kolejowego. Zarówno ich stworzenie, jak i zatwierdzenie przez Prezesa UTK pociąga za sobą zbędne koszty.

Niepełne i niespójne przepisy regulacji rynku

W zakresie regulacji dostępu do sieci i opłat za ten dostęp, od 2003 roku wprowadzono jako odrębne kategorie licencje dla przewoźnika osób, przewoźnika rzeczy oraz podmiotów udostępniających pojazdy trakcyjne. Powoduje to, w przypadku podmiotu realizującego te dwie lub trzy działalności, ponoszenie zbędnego nakładu kosztów na stworzenie odpowiednich dokumentów i ponoszenie opłat. Znamienne jest, że kategoria licencji wyłącznie na udostępnianie pojazdów trakcyjnych jest kolejnym polskim pomysłem, gdyż zapewnianie trakcji jest podstawowym warunkiem otrzymania licencji na przewozy czy to osób, czy rzeczy, a wymogi uzyskania licencji dla przewozów osób, rzeczy czy udostępnianie pojazdów trakcyjnych są identyczne.

Z tego też zakresu są regulacje dotyczące zasad określania stawek i pobierania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. W tym przypadku mamy do czynienia z niezłą (po części wskutek dotychczas przyjętych poprawek) regulacją ustawową i brakiem uszczegółowienia ogólnych zasad regulacji ustawowych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury. Dokument mający ustalić w miarę poprawne reguły gry rynkowej pomiędzy zarządcami infrastruktury, w tym naturalnym monopolistą, PKP PLK S.A. zarządzającym państwową siecią linii kolejowych i pozostałych elementów infrastruktury kolejowej, a kolejowymi przewoźnikami osób i rzeczy wskazuje, że Minister Infrastruktury jako ustawowy twórca szczegółowych reguł w tym przedmiocie zrezygnował ze swoich uprawnień. Ponieważ nie sprecyzowano takich zagadnień jak: kategorie linii dla potrzeb stawek opłat, podział i zdefiniowanie pociągów ze względu na ich rodzaje (np. czy tylko pasażerskie i towarowe), które koszty poniesione przez zarządcę są rezultatem przydzielenia i umożliwienia korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz infrastruktury kolejowej, powoduje to pełną dowolność zarządców w ich definiowaniu wg ich potrzeb. Przyjęty w rozporządzeniu system charakteryzuje się tym, że nie zawiera systemowych rozwiązań regulacyjnych, co przy braku faktycznej niezależności zarządcy głównej infrastruktury (PKP PLK S.A.) i jego monopolistycznej pozycji na rynku powoduje utrzymywanie się wysokich stawek opłat za dostęp do infrastruktury pomimo rosnących dotacji Skarbu Państwa. Dodatkowym czynnikiem podnoszącym poziom stawek jest niezgodny z zapisami unijnymi zakres kosztów, które może zarządca przyjąć do ustalania stawek opłat (koszty pośrednie oraz koszty finansowe kredytów).

Reasumując, należy stwierdzić, że skutki takiej pracy legislacyjnej są bardzo groźne. Przenosząc się na rynek w postaci niespójnych, sprzecznych z logiką działania uregulowań oraz mnogością tworzonych zbędnych regulacji i dokumentów, zamiast poprawiać i ułatwiać funkcjonowanie firmom sektora transportu kolejowego i wspomagać rozwój transportu kolejją, doprowadzić mogą do jego upadku. Jednocześnie rzekome regulacje mające poprawiać bezpieczeństwo przewozów kolejowych doprowadzają do tworzenia quasi-bezpiecznych zbiorów dokumentów, których przestrzeganie przez wszystkich zobowiązanych jest po prostu niemożliwe. Bo czyż jest w stanie maszynista zapamiętać wszystkie regulacje wewnętrzne wszystkich obsługiwanych przez siebie bocznic, na których przyjdzie mu wykonywać obsługę np. lokomotywą pociągową, lub maszynista wykonujący pracę u kilkunastu różnych przewoźników, w ramach usługi trakcyjnej?

Konieczność usunięcia sprzeczności w obowiązującym prawie

Polskie prawo, zarówno w zakresie licencjonowania, dostępu do infrastruktury kolejowej, jak i szczególnie w zakresie regulacji bezpieczeństwa i jego certyfikacji, należy pilnie zmienić, usuwając sprzeczność z obowiązującym prawem wspólnotowym.

Istniejący stan może w konsekwencji doprowadzić państwo polskie do ponoszenia poważnych kosztów w wyniku przegranych procesów o odszkodowanie za nakładanie nadmiernych obciążeń na przedsiębiorców, które pogarszają ich pozycję rynkową w stosunku do innych segmentów transportu. Skrajnym przypadkiem może być windykacja utraconych korzyści, jako skutek ponadprawnych wymagań lub działań organu krajowego.

Główną zasadą przepisów regulacyjnych powinno być to, że ich zadaniem jest pomagać ograniczyć konflikt interesów i niewłaściwe praktyki na rynku, tak aby inwestorzy mieli zaufanie, że rynek zapewnia uczciwe pole gry i że ci, którzy powinni działać w ich interesie, rzeczywiście to robią.

2.8.2. Rola Urzędu Transportu Kolejowego

Zgodnie z nową Ustawą z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym, Prezes UTK otrzymał główne kompetencje regulacyjne w polskim sektorze kolejowym. W ustawie tej sędowano na Prezesa UTK obowiązki dotyczące regulowania rynku, licencjonowania oraz czuwania nad bezpieczeństwem transportu kolejowego, nadzoru technicznego nad eksploatacją oraz utrzymaniem linii kolejowych i pojazdów kolejowych.

Zasada stworzenia UTK spowodowała, że znaczna część personelu UTK oraz elementy struktury organizacyjnej zostały odziedziczone po poprzedniku prawnym, tj. Głównym Inspektoracie Kolejnictwa. W efekcie UTK posiada znaczne doświadczenie w zakresie ówczśnie rozumianych zasad bezpieczeństwa na kolei, lecz zadania związane z regulacją rynku i rolą krajowej władzy bezpieczeństwa wymagają zatrudniania dodatkowego personelu o bardzo wysokich kwalifikacjach.

◀ **Najważniejsze zadania
Urzędu Transportu
Kolejowego**

Mimo iż polski transport kolejowy należy do zliberalizowanych sektorów transportu kolejowego w UE, w Polsce przyjęto metodę regulacji rynku transportu kolejowego w sposób dość fragmentaryczny, skoncentrowanej i ograniczonej w zasadzie do spraw dostępu do infrastruktury oraz opłat za dostęp. Występuje całkowity brak odniesień w prawie sektora kolejowego do analizy rynku, ochrony konkurencji, oceny jakości usług pasażerskich, odniesień do rynku i konkurencji w procesie licencjonowania. W szczególności, mimo formalnej transpozycji do prawa polskiego regulacyjnych pakietów kolejowych, polski regulator nie jest w pełni organem niezależnym z uwagi na: niepełne rozdzielenie funkcji polityki transportowej, polityki nadzoru właścicielskiego nad podmiotami rynku oraz nadzoru nad regulatorem rynku. Dualizm funkcji nadzorczych właścicielskich i nadzorczych regulacyjnych nie jest niewskazany i zasadniczo wpływa na poziom niezależności, skuteczności i sprawności działań regulatora. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydaje certyfikaty bezpieczeństwa dla przewoźników kolejowych i świadectwa bezpieczeństwa dla tzw. użytkowników bocznic, dokonuje autoryzacji zarządców infrastruktury kolejowej, wydaje świadectwa dopuszczenia typu dla pojazdów kolejowych oraz typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego. UTK prowadzi również rejestr pojazdów kolejowych, natomiast nie prowadzi (pomimo takiego zobowiązania w prawie wspólnotowym) rejestru infrastruktury kolejowej. Prezes UTK ustala listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei. Prezes UTK jest organem wyspecjalizowanym w rozumieniu ustawy o systemie oceny zgodności, wykonującym kontrolę wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej, na bocznicach kolejowych, kolejach wąskotorowych oraz w metrze, związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu, a także wykonywaniem przewozów osób i towarów oraz eksploatacją pojazdów szynowych; jest kompetentny również w zakresie kontroli zgodności z zasadniczymi wymaganiami wprowadzonych do obrotu kolei linowych do przewozu osób. Prezes UTK wydaje decyzję wyrażającą zgodę lub odmawiającą zgody na oddanie podsystemu strukturalnego do eksploatacji. W realizacji tego zadania Prezes UTK może upoważniać autoryzowane jednostki certyfikujące i jednostki kontrolujące oraz autoryzowane laboratoria. W tym celu Prezes UTK zgłasza ministrowi właściwemu do spraw gospodarki takie podmioty celem ich notyfikowania Komisji Europejskiej i państwom członkowskim Unii Europejskiej. Jak dotąd nie ma w Polsce jednostek notyfikowanych działających w zakresie dyrektyw związanych z interoperacyjnością kolei (96/48/WE i 2001/16/WE). Istnieje jednak siedem podmiotów spełniających wymagania do uzyskania statusu jednostki notyfikowanej – zwane są one jednostkami upoważnionymi. Nie została bowiem jeszcze uregulowana procedura autoryzacji oraz kontroli jednostek notyfikowanych.

**Mankamenty organizacji
UTK i niska
sprawność urzędu**

Regulator kolejowy nie jest w pełni:

- organem niezależnym, gdyż nie posiada dostatecznie wykształconych atrybutów niezależności;
- organem skutecznym, z uwagi na niedostateczne wyposażenie w instrumenty i środki regulacyjne do regulacji rynku;
- organem sprawnym, z uwagi na niedostateczne zasoby finansowe i kadrowe (szczególnie do realizacji zadań merytorycznych) niezbędnych do realizacji zadań wynikających z pakietów kolejowych I, II, III.

Specyfiką polskiego regulatora jest także dualizm ról Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego jako centralnego organu administracji rządowej. Pełni on jednocześnie rolę narodowego organu ds. bezpieczeństwa oraz rolę regulatora rynku transportu kolejowego. Zachowanie istniejącego dualizmu wymaga czytelnego rozdziału funkcji pod względem organizacyjnym, kompetencyjnym, pod względem zasobów kadrowych i środków technicznych oraz ustalenia funkcji spajających obie wypełniane role.

Głównymi zadaniami Prezesa UTK są:

- licencjonowanie podmiotów świadczących usługi przewozowe i usługi trakcyjne;
- zapewnienie równego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury kolejowej, w tym zatwierdzanie opłat za dostęp;
- nadzór nad bezpieczeństwem ruchu w transporcie kolejowym;
- nadzór techniczny nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych i pojazdów kolejowych;
- od 4 grudnia 2009 r. nadzór nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym;
- wydawanie licencji i świadectw maszynistów.

Powyższe zadania Prezes UTK realizuje lub realizował będzie przy pomocy Urzędu Transportu Kolejowego. Dla wypełnienia w pełni wskazanych ról i zadań Prezesa niezbędne jest stworzenie Urzędowi warunków dosprawnej realizacji stawianych zadań. Dotyczy to przygotowania odpowiednich uregulowań prawnych, a w tym uprawnień do podejmowania działań i wydawania decyzji w określonych obszarach regulacyjnych oraz wyposażenie Urzędu w konieczne zasoby ludzkie, finansowe i rzeczowe, a także przeprowadzenie restrukturyzacji organizacyjnej, z dostosowaniem jej do misji, celów, strategii działania i pełnionych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego ról.

**Szczególny problem
słabo rozwiniętej funkcji
monitorowania, regulacji
i mediacji na rynku
kolejowym**

UTK, pomimo wzrostu zakresu zadań i uprawnień, nadal nie dysponuje wystarczającym personelem do prawidłowej realizacji nałożonych na niego zadań. Szczególnie dotyczy to personelu do realizacji zadań merytorycznych, takich jak:

- kontrola niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury i ustalania poziomu stawek;
- weryfikacja oszacowań ryzyka oraz wpływu zmian warunków działania podmiotu, stanu i rodzaju jego zasobów (pojazdy kolejowe, systemy bezpieczeństwa i infrastrukturalne) na jego poziom;
- certyfikacji (przewoźników, pojazdów, budowli i urządzeń do prowadzenia ruchu kolejowego) i autoryzacji;
- nadzoru i kontroli realizacji działań wynikających z bliskiego wejścia w życie unormowań III pakietu kolejowego.

Brak ustawowego zapisu, iż celem regulacji jest promowanie konkurencji w sferze usług przewozowych, wpływa zasadniczo na posiadane instrumenty i środki regulacyjne w zakresie naruszeń konkurencji i zachowań dyskryminacyjnych nie tylko w dostępie do rynku urządzeń kluczowych, ale i na rynku usług przewozowych, i nie pozwala Prezesowi UTK wypełniać w pełni zadań wobec rynku i konkurencji, a stawianych przez prawo wspólnotowe. Jako że regulacja z natury swojej jest nakierowana na rzecz konkurencji, rola regulatora winna być aktywna i zmierzać poprzez działania ex ante i ex post do tworzenia warunków dla rozwoju rynku i konkurencji oraz zapewnienia w wyniku nadzoru wysokiego poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, przy dążeniach do zapewnienia wysokiego poziomu rozwoju technologicznego kolei. Nadrzędną rolą do wypełnienia jest neutralność wobec podmiotów i zjawisk rynkowych oraz niezawisłość orzecznicza poddana jedynie ocenie sądowej.

Ważnym obszarem regulacji dotychczas słabo akcentowanym jest regulacja na rzecz usług publicznych i regulacja na rzecz konsumenta usług kolejowych. Potrzeba wypełniania tych ról winna być istotnym elementem działalności regulatora. Te dwa obszary wymagają oprzyrządowania i instrumentarium, celem zapewnienia przejrzystości w tworzeniu konkurencji regulowanej w segmencie usług pasażerskich, a w tym m.in. rozszerzenie kompetencji i roli Prezesa UTK o nadzór i koordynację tworzenia

i synchronizowania rozkładów jazdy w segmencie przewozów pasażerskich oraz ochrony strony słabszej umowy o świadczenie usług przewozowych czyli klienta kolei.

Generalnie dwoma podstawowym zadaniami regulacji prokonkurencyjnej są:

- wymuszanie dostępu do infrastruktury transportu kolejowego – uprawnienia regulacyjne Prezesa UTK winny dotyczyć dostępu do wszelkiej kluczowej infrastruktury zarówno liniowej, jak i punktowej, a także infrastruktury będącej we władaniu przewoźników kolejowych, dla zapewnienia dostępu strony trzeciej w ramach zasady TPA (Third Party Access); ograniczanie tego dostępu zarówno w wymiarze świadczenia usług międzynarodowych wraz z prawem do kabotażu, jak i rynku wewnętrznego w przypadku zakłóceń konkurencji i usług o charakterze publicznym;
- zapewnienie przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunków dostępu do tej infrastruktury, w tym opłat za dostęp, przy przyjęciu zasady regulowania tempa i poziomu wzrostu opłat (metoda price cap) i wymuszaniu racjonalizacji kosztów po stronie zarządcy infrastruktury.

Nie ma absolutnie żadnych wątpliwości, że te zadania regulacyjne winien realizować niezależny regulator kolejowy dysponujący skutecznymi uprawnieniami do działań wyprzedzających i zdolny do promowania konkurencji w sferze bezpiecznie świadczonych usług, przy pomocy tejże infrastruktury transportu kolejowego.

Dodatkowo polski regulator powinien spełniać rolę organu mediacyjnego rozstrzygającego spory w ramach sądu polubownego funkcjonującego przy Prezesie Urzędu Transportu Kolejowego.

Niezależnie od powyższego, rozstrzygnięcia ostatecznego wymaga rola, jaką winien pełnić regulator na rynku świadczenia usług z wykorzystaniem z infrastruktury. Dylemat pełnej regulacji sektorowej działań regulatora wraz z zasadą pierwszeństwa w sprawach rynku transportu kolejowego pozostaje wciąż nierozstrzygnięty. Jego rozstrzygnięcie skutkuje zakresem kompetencji regulatora, np. w sprawach ustalania rynku właściwego czy też dolnego i górnego pułapu cenowego taryf przewoźników.

2.9. Stan kadr i kultura organizacyjna spółek kolejowych

2.9.1. Kultura korporacyjna w spółkach kolejowych

Zanim dokona się oceny sytuacji w spółkach, warto ocenić sytuację w otoczeniu, gdyż na sposób myślenia kadry i działania spółek pewien wpływ ma także podejście organów władz publicznych różnych szczebli.

W niewielkim stopniu organy te poczuwają się do roli podmiotu zamawiającego usługę w interesie pasażera oraz w celu kształtowania określonej struktury transportu – zwłaszcza publicznego transportu pasażerskiego. Nie chcą występować jako istotny gracz na rynku tych usług, który wie, co i za jaką zapłatę z pieniędzy podatnika chce dla niego uzyskać, a następnie potrafi wyegzekwować realizację zamówienia. Konflikt pomiędzy tą podstawową funkcją władz a problemami, jakie mają jako właściciel spółek kolejowych, prowadzi do niezbyt czytelnych rozwiązań, w których władza publiczna toleruje bylejąkość w zamian za zgodę na niedofinansowanie. Obserwacja relacji władz publicznych ze spółkami nasuwa wniosek, iż posiadanie spółki jest ważniejsze od istnienia i sprawnego funkcjonowania systemu transportowego poprzez zakup stosownych usług.

Przestarzałe metody zarządzania w strukturach hierarchicznych



Samorządy wojewódzkie bardzo nieśmiało i incydentalnie próbują organizować przetargi na przewozy regionalne, za to podejmują próby tworzenia własnych podmiotów. Wolą też kupować same tabor, zamiast stworzyć warunki dla takich zakupów (długoterminowe kontrakty, gwarancje).

Samorząd Warszawy nie rozpatruje celowości wynajęcia przewoźnika do świadczenia przejazdów aglomeracyjnych, ale tworzy swój podmiot – SKM Warszawa, który i tak musi wynająć tabor od innego przewoźnika.

Wydaje się, że – wbrew temu, co obserwujemy w innych obszarach – **w kolejnictwie dominuje zasada, że tylko hierarchiczne i/lub własnościowe podporządkowanie określonych zasobów i struktur umożliwia realizację zadań.**

Konieczność traktowania organizacji kolejowych jako podmiotów gospodarczych zorientowanych na klientów



Kolej jest (lub powinna być) normalnym przedsiębiorstwem przemysłowym powołanym dla tworzenia wartości dla swoich klientów (pasażer, nadawca lub odbiorca przesyłek towarowych) i innych interesariuszy (państwo, region, pracownicy kolei). Literatura przedmiotu definiuje przedsiębiorstwo w następujący sposób: „Przedsiębiorstwo jest całością procesów mających na celu przede wszystkim tworzenie wartości dla klientów i innych zainteresowanych stron”³¹. Przyjmując więc definicję procesową przedsiębiorstwa, trzeba spojrzeć na łańcuch tworzenia wartości dla klienta końcowego. W skład łańcucha wartości wchodzi wszyscy dostawcy taboru i infrastruktury (oraz dostawcy dostawców) zarządcą infrastruktury (PKP PLK S.A.) a także operatorzy kolejowi.

Klient końcowy (pasażer, nadawca lub odbiorca przesyłek towarowych) jest odbiorcą produktów tego łańcucha i jest w tym megaprocesie najważniejszy, ponieważ to on pośrednio (poprzez system podatkowy) i bezpośrednio (np. kupując bilet) płaci swoje pieniądze za finalny produkt (przewóz) wyprodukowany w tym konkretnym łańcuchu dostaw (wartości). Doświadczenie ostatnich 20 lat pokazało, że klient nie znajduje się w centrum uwagi państwowych spółek kolejowych. Ta obserwacja zdaje się leżeć u podstaw problemów opisywanych w innych działach *Białej księgi*. Wpływ na odpowiednie traktowanie klienta i jego odczucia z tym związane mają wszyscy pracownicy firm łańcucha wartości, ale przede wszystkim

³¹ Brilman J., *Nowoczesne koncepcje i metody zarządzania*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2002, str. 286-288.

operatorzy i zarządca infrastruktury, ponieważ ich działania i zaniechania są pod bezpośrednią obserwacją klienta końcowego. Wszyscy pracownicy tworzą tzw. kulturę organizacyjną. Cammeron i Quinn³² wyróżniają cztery rodzaje kultur organizacyjnych – **kultura klanu, adhokracji, hierarchii, rynku**. Nie istnieją czyste przykłady tych kultur. Każde przedsiębiorstwo jest ich mieszanką. W każdym okresie życia przedsiębiorstwa potrzebna jest inna kultura organizacyjna.

Klan – organizacja przypomina rodzinę. Szefowie przyjmują rolę nauczycieli, opiekunów, rodziców. Charakterystyczny jest wysoki stopień zaangażowania. Wartościami w takiej organizacji są: praca zespołowa, morale, lojalność, spójność i tradycja.

Cechami charakterystycznymi organizacji o kulturze adhokracji są: dynamika, przedsiębiorczość i kreatywność. Pracownicy nie obawiają się podejmować ryzyka. Przywódcy są wizjonerami i innowatorami. Nacisk kładziony jest na wzrost i pozyskiwanie nowych zasobów. Organizacja zachęca do swobody.

◀ **Dominująca kultura hierarchii i klanu z „urzędniczym” podejściem w spółkach Grupy PKP**

Kultura hierarchii występuje w organizacji silnie sformalizowanej. Obowiązuje ścisła hierarchia. Procedury ściśle definiują działanie pracowników. Najważniejsze jest sprawne funkcjonowanie organizacji jako takiej i przewidywalność.

Kultura rynku – dla organizacji najważniejsze są wyniki. Pracownicy są bardzo ambitni, nastawieni na osiąganie celów. Wartościami w takiej organizacji jest reputacja, konkurencyjność i sukces rynkowy. Organizacja przesiąknięta jest duchem silnej rywalizacji.

W kulturze klanu organizacja koncentruje się na sprawach wewnętrznych. Jest elastyczna, troszcząca się o pracowników³³. Organizacja o kulturze adhoratycznej koncentruje się na własnej pozycji w otoczeniu przedsiębiorstwa. Jest elastyczna i posiada indywidualny styl. Kultura hierarchii skupia się na sprawach wewnętrznych i odczuwa potrzebę stabilności i kontroli. Organizacja o kulturze rynku koncentruje się na własnej pozycji w otoczeniu.

Opierając się o takie podejścia, można stwierdzić, że w omawianych latach przewoźnicy państwowi oraz organizacja zarządcy infrastruktury mniej dbają o otoczenie i rynek, a są bardziej zainteresowani procesami wewnętrznymi, wewnętrzną organizacją tworzącą piony – hierarchię. Organizacja silnie zdominowana przez hierarchię, pozbawiona elementów swobody – adhokracji, patrzenia oczami klienta – może zawierać jeszcze pewien silny pierwiastek klanu – wspólnotowości (my, kolejarze). W takiej organizacji, w obecnej dobie, niemożliwe jest efektywne tworzenie wartości dla klienta, ponieważ organizacja skupiona jest do wewnątrz, a nie na zewnątrz (na rynek), gdzie jest klient. Ponadto hierarchiczność³⁴ wynika z przekonania, że ludzie różnią się między sobą, a organizacja odzwierciedla te różnice w ilości szczebli zarządzania, zróżnicowaniu uprawnień, przywilejów, korzyści i dyscyplinie oraz ustawicznym wzmacnianiu autorytetu władzy. Charakterystyczne dla hierarchiczności organizacji są:

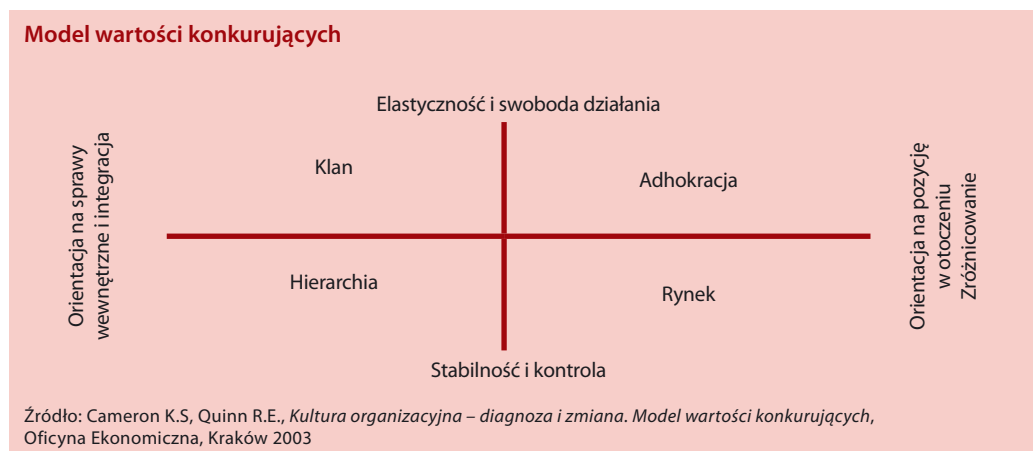
- stroma struktura organizacyjna,
- nierówności między stanowiskami,
- autorytarny styl kierowania,

32 Cammeron K. S., Quinn R.E., *Kultura organizacyjna – diagnoza i zmiana. Model wartości konkurujących*, Oficyna Ekonomiczna, Kraków 2003.

33 Częstym przykładem są firmy prywatne z bezpośrednim zaangażowaniem właściciela w zarządzanie.

34 Dinges W., *Seminarium zarządzania projektami*, Wyższa Szkoła Bankowa, Katowice 2006.

- centralizacja organizacji,
- całkowita zależność podwładnych od przełożonych,
- przywileje pracowników wyższych szczebli,
- dominacja koncepcji podkreślających znaczenie przełożonych oraz procesu kierowania pracownikami.



Za styl zarządzania odpowiadają zarządy. Styl zarządzania często widoczny jest już w schemacie organizacyjnym. Przygotowanie zawodowe członków zarządu do pełnienia roli przywódczych jest tu ważniejsze od umiejętności inżynierskich (np. znajomości infrastruktury i taboru).

Pilna konieczność zmiany kultury organizacyjnej w procesie transformacji kolei

▶ W latach 1990-2009 powoływano przeważnie do zarządów państwowych spółek kolejowych osoby nieprzygotowane do pełnienia kierowniczych funkcji w organizacjach sieciowych. W wielu przypadkach byli to znakomici fachowcy z branży, lecz bezradni jako menedżerowie (tym bardziej przywódcy), powołani do tworzenia nowoczesnych struktur organizacyjnych, zdolnych do przeprowadzenia sprawnych procesów inwestycyjnych na kolei w Polsce. Za szeroko pojętą politykę kadrową odpowiadają kolejne rządy RP.

W chwili obecnej, w czasie przejścia z fazy transformacji ustrojowej do fazy modernizacji Polski, wydaje się już niemożliwe, aby bez sięgnięcia po zasoby menedżerskie, doświadczone i wykształcone w prywatnych, często ponadnarodowych koncernach, osiągnąć cele zawarte w raporcie *Polska 2030, Master Planie dla transportu kolejowego do roku 2030* lub innych rządowych dokumentach strategicznych. Zhierarchizowane przedsiębiorstwa kolejowe, o antyefektywnościowej kulturze organizacyjnej, pozbawione wizji przyszłości tworzącej dynamikę zmian, nie są zdolne do realizacji celu, jakim jest nowoczesna kolej w Polsce. Właściwie dobrani przywódcy będą mieli zadanie dokonania transformacji kultur i struktur organizacyjnych, tak by wspierały one podnoszenie efektywności przedsiębiorstw kolejowych. Część ich działań musi być przeznaczona na odbudowę kolejowego szkolnictwa zawodowego, średniego i wyższego. Dodatkowo, programy szkoleń wewnętrznych dla pracowników będą musiały stać się codziennością i wspierać procesy transformacyjne spółek. W Polsce są ludzie właściwego formatu, posiadający niezbędną wiedzę. Nie należy obawiać się także sięgania po zagranicznych menedżerów, posiadających uznane zasługi na polu transformacji państwowych molochów.

2.9.2. Luka pokoleniowa i problemy kadrowe

Branża transportu szynowego jest dziedziną specyficzną, w której duża liczba pracowników posiada unikalne umiejętności. Praca maszynisty kolejowego, specjalisty srk czy projektanta w zakresie dróg kolejowych wymaga długotrwałego szkolenia i praktyki. Niestety znaczny spadek zainteresowania młodzieży w latach 80. i 90. ubiegłego wieku kierunkami kształcenia w dziedzinie transportu zaowocował koniecznością zamykania szkół i wydziałów na uczelniach o specjalnościach związanych z kolejnictwem. Brak było instrumentów motywujących do podjęcia pracy w kolejnictwie, a wręcz – w związku z restrukturyzacją w spółkach Grupy PKP – praktycznie wstrzymane zostały przyjęcia nowych pracowników. Oferty pracy w tym sektorze nie były atrakcyjne, spadł też znacznie prestiż zawodu kolejarza. W tej sytuacji tylko niewielka liczba młodych osób zdobywała niezbędną wiedzę i praktykę. Utworzyła się tzw. luka pokoleniowa. Na rynku pracy funkcjonują albo osoby starsze, często nieznające nowych technologii i powoli wkraczające w wiek emerytalny, albo bardzo młode, z niewielkim doświadczeniem.

◀ Upadek szkolnictwa, brak perspektyw i niskie zainteresowanie ludzi młodych sektorem kolejowym

◀ Luka pokoleniowa: młodzi niedoświadczeni lub z dużym stażem, lecz bez wiedzy o nowoczesnej technologii

To zjawisko szczególnie widoczne stało się w dziedzinie związanej z inwestycjami i modernizacjami infrastruktury. „Po okresie obniżenia działalności inwestycyjnej w sektorze kolejowym, jaki miał miejsce na przełomie lat 90-tych minionego wieku i początku obecnego dziesięciolecia, nastąpiło zaniechanie działalności projektowej i rozwiązanie wielu biur projektowych oraz odejście wielu projektantów z dziedziny kolejnictwa do innych dziedzin działalności gospodarczej. Możliwość wykorzystania środków z funduszy unijnych spowodowała lawinowy wręcz wzrost nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę, ale niestety, nałożył się na to brak odpowiedniej liczby specjalistów w zakresie budownictwa kolejowego. Wzrost ilości i szeroki zakres zadań inwestycyjnych realizowanych w sektorze transportu kolejowego wymusza niejako konieczność pozyskania przez inwestorów i wykonawców bardzo dużej liczby wykwalifikowanych pracowników, posiadających odpowiednie przygotowanie do prowadzenia prac projektowych i budowlanych (...). W najbliższych latach potrzeby kadrowe ulegną dalszemu znacznemu zwiększeniu, z uwagi na ilość planowanych inwestycji, a także szacowane odejście z rynku ponad 1 000 specjalistów z uwagi na osiągnięcie wieku poprodukcyjnego. Mając na uwadze powyższe, dalsze utrzymywanie obecnego status quo, w przypadku uprawnień budowlanych w specjalności kolejowej, jest niedopuszczalne i może skutkować znacznymi opóźnieniami w realizacji procesów inwestycyjnych na skalę krajową”³⁵.

W ostatnich latach, od roku 2003, wskutek realizacji wielu inwestycji, powstawania nowych podmiotów, tworzenia polskich przedstawicielstw firm zagranicznych czy też rozwoju nowych technologii, rynek pracy w branży bardzo się ożywił. Spowodowało to przepływ sporej liczby fachowców ze spółek Grupy PKP do firm sektora prywatnego, co osłabiło zasoby Grupy, jednak nie zaspokoiło nowych potrzeb.

Kłopoty z brakiem dostatecznej liczby fachowców mają praktycznie wszystkie firmy sektora kolejowego, jednak najbardziej dotkliwie odczuwają je przedsiębiorstwa Grupy PKP.

Procentowy udział pracowników w wieku powyżej 45 lat w Grupie PKP zwiększył się w roku 2008 w stosunku do roku poprzedniego. Dla przykładu, w spółce PKP CARGO S.A. 64% pracowników przekroczyło 46. rok życia, a zaledwie 8% nie przekroczyło 36 lat. Szczególnie charakterystyczna jest statystyka zatrudnienia w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. – liczba pracowników w wieku do 45 lat spadła tu o 2 tys. osób, a liczba pracowników w wieku powyżej 45 lat wzrosła o 2 tysiące.

³⁵ Z uzasadnienia do projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury. zmieniającego rozporządzenie w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie z dnia 12 października 2009 r.

Średni wiek pracowników w Grupie PKP relatywnie wysoki

Struktura zatrudnienia według wieku w Grupie PKP i PKP PLK S.A. (w tys. osób)

Wiek	2007	2008
GRUPA PKP		
< 45 lat	54,7	50,3
> 45 lat	67,9	70,3
PKP PLK S.A.		
< 45 lat	20,8	18,8
> 45 lat	21,4	22,3

Źródło: Raport PKP S.A.

Według danych ogólnych dla całej gospodarki (2008 rok), 64,2% zatrudnionych jest w wieku do 45 lat, 35,8% pracowników – powyżej 45 lat (raport *Przesłanki nowej perspektywy strategicznej Polska 2008-2030* – www.mrr.gov.pl).

Struktura zatrudnienia według wieku w PKP PLK (2008 r.)

	Poniżej 25 lat	26-30 lat	31-35 lat	36-40 lat	41-45 lat	46-50 lat	51-55 lat	Powyżej 56 lat
Liczba osób	498	1090	2892	6242	8091	10910	8517	2867

Źródło: Raport PKP PLK S.A.

Konieczne są zmiany w specjalizacji oraz kompleksowe rozwiązania dotyczące kształcenia od podstaw, przekwalifikowań, dodatkowych szkoleń uzupełniających kompetencje w zawodach związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz przygotowaniem i realizacją inwestycji. Nie mniej ważna jest budowa wysoko kwalifikowanej kadry dla zadań dotyczących przygotowania i rozliczenia przedsięwzięć finansowanych ze środków Unii Europejskiej, marketingu i zarządzania finansami.

Struktura zatrudnienia według wykształcenia w Grupie PKP i w PKP PLK na tle pracowników ogółem (w procentach)

	wyższe	średnie	zasadnicze i podstawowe
Grupa PKP	9,7	49,8	40,5
PKP PLK	9,8	55,7	34,4
pracujący w Polsce ogółem	22,3	29,9	47,8

Źródło: Raport Grupy PKP z roku 2008 oraz Mały Rocznik Statystyczny 2007

Potrzeba wzmocnienia potencjału zasobów ludzkich

Zasoby odnośnie zatrudnienia w przedsiębiorstwach kolejowych i firmach pracujących na rzecz kolejnictwa muszą zostać w szybkim tempie uzupełnione. Jest to niezmiernie ważne z wielu powodów, wśród których można wymienić:

- wdrożenie II i III pakietu kolejowego, z których wynika konieczność zatrudnienia wysoko wykwalifikowanych pracowników w zakresie projektowania, realizacji nowych technologii (np. ERTMS), prowadzenia ruchu (np. maszyniści w związku z rozwojem interoperacyjności kolei);
- rosnącą liczbę inwestycji infrastrukturalnych o coraz wyższym stopniu zaawansowania technologicznego (systemy srk, nowe nawierzchnie, KDP);
- potrzebę wzmocnienia kadr zajmujących się transportem szynowym w organizacjach rządowych, pozarządowych i samorządowych;
- coraz bardziej rozbudowaną strukturę przygotowania, realizacji i rozliczenia zadań inwestycyjnych pod względem organizacyjno-finansowym;
- konieczność wyższych kwalifikacji związanych z wyposażeniem technicznym i współpracą z zagranicą (obsługa programów komputerowych, znajomość języków obcych).

Istnieje pilna potrzeba przeglądu zasobów kadrowych. Konieczne są przedsięwzięcia w kierunku wzmocnienia i rozszerzenia kształcenia kadr, szkoleń, kursów, przekwalifikowania, programów edukacyjnych na różnych szczeblach zarządzania. Należy stopniowo wprowadzać wymianę kadr poprzez umiejętny proces doboru nowo zatrudnionych w związku z naturalnymi odejściami dotychczasowych pracowników. Na stanowiskach niezwiązanych bezpośrednio z prowadzeniem obsługi technicznej powinni być częściej zatrudniani fachowcy niekoniecznie posiadający staż pracy w branży transportowej. Należy zastanowić się nad formami uatrakcyjnienia pracy w sektorze transportu szynowego dla ludzi młodych, a w szczególności absolwentów. Nie mniej ważna jest weryfikacja metod stabilizacji nowo zatrudnionej kadry poprzez narzędzia związane z warunkami pracy oraz działania promujące autorytet zawodów związanych z kolejnictwem. Kompleks działań w tym zakresie może w ciągu 5-7 lat znacznie poprawić niekorzystne zjawisko luki pokoleniowej w kolejnictwie.

3. Potrzeby i kierunki zmian polityki transportowej

3.1. Warunki wprowadzania reform

Reformy zależą od organizacji, ludzi oraz sposobu ich współpracy. Ta teza znana jest w wielkich organizacjach gospodarczych, z wielu opisów reform podobnych do kolejowej. Charakter PKP jako organizacji (wielki obszar, wiele sektorów, duża liczba pracowników) wymaga, aby ambitny, nowatorski i niezwykle trudny program był realizowany przez kadry dobierane – obok klucza profesjonalnego – według właściwego poziomu znajomości zasad reformy oraz determinacji w jej wdrażaniu.

Kierownictwo musi mieć bezpośredni wpływ na kluczowe decyzje, ale bez zbędnych szczegółów, które powinny być dopracowywane przez zespoły ds. reformy tworzone w poszczególnych sektorach lub dla poszczególnych obszarów w kraju, rozliczane z efektów wdrażania jasno sprecyzowanych zadań.

Nieodzwonne modyfikacje programu powinny być wprowadzane okresowo, w zależności od stopnia skomplikowania na szczeblu krajowym lub sektorowym. Aby osiągnąć taki stan reform, który nie będzie zakłócany opóźnieniami i porażkami, konieczne jest wzmocnienie „sztabów” reformy. Dobre rezultaty dają w takich sytuacjach stałe terminy spotkań przeglądowych, monitorujących postęp prac i wprowadzających niezbędne korekty.

Odpowiednio dobrani ludzie muszą kreować rozwiązania, opierając się na jasno określonych kryteriach, wśród których powinny być uwzględnione:

■ marketing, orientacja na klienta

W każdej działalności usługowej konieczne jest przede wszystkim posiadanie wiedzy o potencjalnym rynku, na którym chcemy działać. W przypadku kolei fundamentalne jest to, że konkuruje ona z innymi formami transportu (samochód, samolot, transport wodny) nie tylko ceną, ale także wieloma innymi parametrami. Atuty kolei muszą zostać wydobyte w działaniach marketingowych bardzo silnie.

■ współdziałanie z innymi gałęziami transportu oraz z samorządami

Wzmocnienia roli kolei można upatrywać w lepszej koegzystencji z innymi gałęziami transportu. Zamiast wyniszczającej konkurencji trzeba wykorzystywać te cechy, które służą optymalizacji kosztów i zapewnieniu korzyści wszystkim partnerom. Przykładami niech będą przewozy kombinowane w transporcie towarów albo wspólne taryfy i zintegrowane sieci w pasażerskich przewozach aglomeracyjnych i regionalnych (we współpracy z samorządami).

■ agresywność

Przeobrażenia polskiej kolei musi charakteryzować większa niż dotychczas agresywność (chodzi głównie o aktywność, ale także staranne dobieranie argumentacji, opartej na rozpoznaniu postaw konkurentów i partnerów, aktywność w dążeniu do osiągnięcia zamierzonych celów). Sektor transportu szynowego charakteryzuje się działaniami powolnymi i pasywnymi. Historycznie ukształtowane struktury oraz nawyki powodują dążenie do zachowania status quo i opóźniają restrukturyzację.

■ odpowiedzialność

W nowej sytuacji prawnej zadania podmiotów gospodarczych i ich kadry zarządzającej wymagają przygotowania ludzi i struktur z jednej strony do kreatywności i ponoszenia odpowiedzialności za osiąganie zadanych celów, z drugiej zaś do działania w interesie systemu jako całości – tak, aby zadziałały mechanizmy synergii różnych podsystemów kolejowych. Z tych powodów konieczne jest przyjęcie odpowiednich planów działania, jak i przeszkolenie profesjonalnej kadry i urzędników oraz wprowadzenie procedur efektywnościowych i oceny ryzyka.

■ **otwarcie**

Wzorem innych kolei oraz doświadczeń innych sektorów gospodarki, w sytuacji rozszerzania się konkurencji należy dążyć do jak najszerzej współpracy tam, gdzie to jest możliwe i poszerzać partnerstwo publiczno-prywatne. Zamiast prowadzenia polityki zamknięcia i wrogości wobec innych podmiotów należy próbować poszukiwania kompromisów i rozwiązań korzystnych dla wszystkich podmiotów aktywnych na rynku. Podstawową zasadą powinno być przekazywanie partnerom tych zadań, które lepiej wykonają, a kolej zmniejszy ryzyko działania w obszarach, w których ma ograniczone pole manewru.

■ **wydajna praca w miejsce służby**

Wywodząca się z minionej epoki idea „służby kolejowej”, w warunkach liberalnej gospodarki oraz otwartej konkurencji krajowej i wspólnotowej traci na znaczeniu. Pracownicy powinni być odpowiednio wynagradzani i docenieni za wykonywaną pracę, a nie za „gotowość do pełnienia służby”. Wydajność pracowników zatrudnionych w polskim sektorze kolejowym jest niska w porównaniu z krajami Europy Zachodniej, co dotyczy zarówno osób zatrudnionych na stanowiskach wykonawczych, jak i kadry menedżerskiej.

Reformy w PKP nie są pierwszymi w Polsce nowej epoki – należą zgola do ostatnich. Dlatego trzeba szerzej sięgnąć do metod, doświadczeń (sukcesów i porażek) innych sektorów, dla wypracowania skutecznych metod działania oraz pozyskania kadry i partnerów.

Obecny stan opóźnień i problemów w osiąganiu celów reform powinien skłonić przedstawicieli instytucji odpowiedzialnych za kolej do **starannego przeglądu dotychczasowych działań, przyczyn powstałych zakłóceń, osiągnięć i porażek**. W ślad za tym należałoby dokonać aktualizacji strategii, przeprowadzić szeroką akcję informacyjną oraz przygotować instrumenty dla skutecznego wdrożenia przyjętych rozwiązań, czyli umiejętności powiązania oczekiwanych rezultatów z zakresem i sposobem wdrażanych przedsięwzięć.

Wstępnym warunkiem pozytywnej ewolucji sektora kolejowego i zwiększenia jego użyteczności gospodarczej i społecznej jest zmiana nastawienia opinii publicznej i władz publicznych, poprzez:

- uznanie przez opinię publiczną infrastruktury w ogóle – także kolejowej – za istotne, priorytetowe zadanie władz publicznych;
- uznanie transportu publicznego za konieczny do rozwoju składnik cywilizacji – zwłaszcza w metropoliach, zrozumienie jego znaczenia dla jakości życia;
- zrozumienie dla możliwości wykorzystania kolei w zintegrowanym transporcie publicznym w metropoliach;
- przyswojenie przez polityków, opinię publiczną i podmioty rynku kolejowego (transportu szynowego) odważnej, ale realnej oraz stabilnej przyszłościowej wizji kolei w Polsce.

Realizacja powyższych, bardzo ogólnych postulatów wymaga zdecydowanej poprawy komunikacji instytucji i podmiotów sektora kolejowego z opinią publiczną. Warunkiem pozyskania dochodów, zarówno na rynku, jak i ze środków publicznych, jest wykazanie swojej użyteczności już teraz, w oparciu o posiadane zasoby oraz pokazanie możliwości potencjalnych. Tymczasem – zresztą nie tylko w Polsce – szeroko rozumiana kolej cechuje się brakiem respektu dla opinii publicznej i klienta. Przełamanie kłopotów z dobrze rozumianym PR-em i to na wielu poziomach – od elementarnej informacji o usługach po aktywne działania wskazujące na kolej jako rozwiązanie różnych problemów cywilizacyjnych – jest wstępnym warunkiem powodzenia i odzyskania przez kolej jej miejsca na mapie gospodarczej.

3.2. Rekomendacje

1. Dla ukształtowania racjonalnego i zbieżnego z zasadami zrównoważonego rozwoju udziału transportu kolejowego w transporcie, a w przypadku transportu pasażerskiego – transportu publicznego w ogóle, w tym szynowego, konieczne **jest formułowanie i wdrażanie polityki transportowej na różnych szczeblach władzy publicznej**. W zakresie polityki transportowej państwa i samorządów terytorialnych konieczne jest stopniowe, ale konsekwentne **doprowadzenie do równoprawności poszczególnych dziedzin transportu i uczciwej konkurencji pomiędzy nimi**. Dotyczy to przede wszystkim: (i) internalizacji kosztów zewnętrznych, zarówno w zakresie infrastruktury, środowiska, jak i – w dalszej kolejności – kongestii, (ii) wdrażanie zasady „użytkownik płaci”, w pierwszym rzędzie w odniesieniu do transportu zawodowego. Niezależnie od celowości pracy nad dokumentami programowymi, należy pamiętać o wdrażaniu w zasadzie niekwestionowanych postulatów polityki transportowej, co wymaga zastosowania instrumentów realizacji, takich jak:
 - przełamanie niemożności w zakresie przygotowania i wdrożenia poboru opłat na całej sieci autostradowej (za wyjątkiem odcinków aglomeracyjnych) bez względu na to, czy zostały wybudowane w partnerstwie publiczno-prywatnym, czy ze środków publicznych, zaś kształtowanie wysokości opłat jako wynik analizy korzyści użytkowników, a nie kosztów budowy i eksploatacji; tylko wtedy być będzie to instrument oddziaływania na podział rynku przewozów;
 - przygotowanie i terminowe wdrożenie (1 lipca 2011 roku) przepisów ustawy z 7 listopada 2008 roku (nowelizacja ustawy o drogach publicznych) przewidującej opłaty za korzystanie z dróg publicznych przez transport towarowy (pojazdy ważące ponad 3,5 tony);
 - wzmocnienie systemu kontroli i egzekucji opłat z tytułu drogowych przewozów ponadnormatywnych;
 - do czasu – zapewne odległego – realnego wyrównania warunków konkurencji międzygałęziowej, stosowanie wsparcia publicznego dla kolei, w szczególności poprzez pomoc w utrzymaniu infrastruktury umożliwiającą generalne obniżenie opłat za dostęp;
 - wprowadzenie stałego monitorowania kosztów zewnętrznych transportu i publikowanie wyników;
 - przyjęcie przez Polskę klarownego stanowiska sprzeciwiającego się podwyższeniu dopuszczalnych parametrów zestawów pojazdów drogowych (dopuszczalna liczba członów, masa całkowita i długość) na forum UE. Do niedawna wydawało się, że na terenie Europy, zwłaszcza w obrębie UE, nie ma zamiarów dokonania tego rodzaju korekty przepisów. Jednak ostatnio prowadzone są takie rozważania (w Holandii). Trzeba mieć na uwadze, że przyjęcie tego rodzaju nowych standardów gdziekolwiek w UE, w warunkach ostrej konkurencji o lokalizację firm i miejsc pracy, doprowadzi rychło do ich upowszechnienia i zmusi inne kraje – w tym Polskę – do aprobaty obecności „pociągów drogowych” na własnej sieci dróg i spowoduje dalsze ograniczenie konkurencyjności kolei „przy równoczesnym wzroście nieinternalizowanych kosztów transportu drogowego.
2. W zakresie kolejowych **przewozów towarowych należy dążyć do zahamowania spadku ich udziału w pracy przewozowej i przejście na ścieżkę umiarkowanego wzrostu partycypacji kolei**. **Obok wymienionych wyżej postulatów dotyczących ogólnej polityki transportowej odnośnie konkurencji międzygałęziowej (1b, 1c, 1f) wskazane są następujące przedsięwzięcia:**
 - wprowadzenie jasnych i precyzyjnych regulacji dotyczących bocznicy, które w obecnym stanie prawnym nie sprzyjają pozyskiwaniu klientów i wdrażaniu planów rozbudowy działalności;
 - zniesienie dyskryminacji przewoźników kolejowych w zakresie dostępu do końcowych składników infrastruktury służących bezpośredniej obsłudze klienta – ładowni, torów portowych, przejść granicznych. W szczególności dotyczy to poprawnego rozdysponowania

- na rzecz zarządcy infrastruktury – składników pozostających nadal w gestii PKP S.A. i niedyskryminacyjne udostępnianie tej i już posiadanej infrastruktury służącej obsłudze przewozów towarowych przewoźnikom. Należy po tym kątem zweryfikować zaszłości polegające na powierzaniu tego typu infrastruktury konkretnym przewoźnikom;
 - usunięcie dyskryminacji przewoźników na granicach z krajami spoza Unii Europejskiej, poprzez przyjęcie przez rząd lub zarządcę infrastruktury porozumień z kolejami tych państw, i ich skorygowanie w taki sposób, aby wyeliminować bariery w transporcie międzynarodowym dla przewoźników innych niż tradycyjni („narodowi”);
 - ustanowienie programu pomocy publicznej w zakresie inwestycji infrastrukturalnych (railporty), i taborowych służących rozwojowi transportu intermodalnego;
 - przywrócenie promocji transportu intermodalnego poprzez refundację zarządcy infrastruktury obniżki taryf dostępu dla tego rodzaju transportu. Należy mieć na uwadze, że jest to prawdopodobnie jedyny obszar przewozów podatny na oddziaływanie polityki państwa (w odróżnieniu od przewozów wagonowych i drobnicy poza kontenerami – cięży naturalnie, ku drogom, i towarów masowych – ciężą naturalnie ku kolei);
 - uwzględnienie w programie modernizacji infrastruktury kolejowej linii dedykowanych dla transportu towarowego i wskazanie perspektywy zwiększenia średniej prędkości handlowej pociągów towarowych w głównych korytarzach transportowych. W polskich warunkach, przy założeniu realizacji KDP, nie powinno to generować poważniejszej kolizji z ruchem pasażerskim;
 - pozyskanie kapitału inwestycyjnego dla unowocześnienia taboru powinno pozostawać domeną przewoźników, w tym sprywatyzowanego PKP CARGO S.A., chociaż należy rozważyć pomoc publiczną na ogólnych zasadach;
 - poprawa efektywności największego przewoźnika, PKP CARGO S.A., poprzez jego prywatyzację.
3. W zakresie **transportu pasażerskiego**, obok poczyniń poszczególnych przewoźników, poszukujących miejsca na rynku dochodowych przewozów dalekobieżnych, **kluczowe znaczenie dla rozwoju kolei będzie miało jej uplasowanie w obszarze transportu publicznego w aglomeracjach (metropoliach)**. Optymalny kształt tego transportu to regulowany rynek (głównie przez organizatora transportu na obszarze danej aglomeracji) oraz integracja metra, kolei, tramwaju, autobusu i systemów Park & Ride z systemem zarządzania układem drogowym w jednolity system transportowy. Z punktu widzenia rozwoju kolei, jej podstawowym atutem i korzyścią dla aglomeracji jest istnienie – co prawda w różnym stanie technicznym – infrastruktury kolejowej, na ogół wykorzystywanej poniżej jej zdolności przepustowej, a wyizolowanej z układu drogowego na ogół nie gorzej niż metro (w dużych miastach przejazdy w poziomie są szczęśliwie rzadkością). Wykorzystanie tej infrastruktury umożliwia wprowadzenie szybkiego transportu wewnątrz aglomeracji i w ruchu podmiejskim (regionalnym) przy stosunkowo niskich nakładach i niewielkich korektach istniejącej sieci. W celu wykorzystania tych możliwości wskazane jest:
- upowszechnienie w polityce transportowej miast priorytetu dla szeroko rozumianego (nie tylko komunalnego) transportu publicznego, w tym stref płatnego wjazdu i/lub postoju;
 - upowszechnienie integracji systemów transportowych w aglomeracjach, z uwzględnieniem kolei; w tym celu niezbędne jest stworzenie nowych ram instytucjonalnych, wdrażających możliwości lub nawet obowiązek współdziałania międzygałęziowego w formie zarządów transportu z uprawnieniami i zadaniami w zakresie kształtowania taryf, udzielania zamówień na usługi przewozowe, monitorowania realizacji założonej polityki;

- przyjęcie racjonalnej ustawy o organizacji transportu publicznego. Obecny projekt idzie zbyt daleko, podejmując próbę regulacji wszelkich systemów transportowych, w tym także takich, które obecnie funkcjonują sprawnie bez dotacji publicznych i w oparciu o istniejące regulacje. Jednocześnie projekt nie stwarza mechanizmów, które skłaniałyby do współdziałania samorząd województwa (obecnie faktyczny organizator transportu kolejowego w województwie) z samorządem głównego miasta aglomeracji (regulującego w ten czy inny sposób transport miejski – metro, tramwaj i autobus) oraz samorządami pozostałych miast i gmin tworzących aglomerację. Tymczasem właśnie taka współpraca jest konieczna do analizy potrzeb, opracowania koncepcji i wdrożenia zintegrowanego systemu transportowego;
 - usunięcie przepisów, które ograniczają lub usztywniają możliwość wsparcia transportu kolejowego przez samorządy różnych szczebli. Nie ma powodu, aby np. samorząd miejski nie mógł dodatkowo zamówić połączeń na trasach finansowanych zasadniczo przez samorząd wojewódzki, albo samorządy wojewódzkie nie finansowały połączeń międzywojewódzkich lub aglomeracyjnych (dotyczy np. GOP);
 - podjęcie współpracy przez samorządy wymienione wyżej (pkt c) w celu wypracowania zintegrowanych systemów transportu aglomeracyjnego, wykorzystujących, na ile to możliwe i celowe, istniejące linie kolejowe dworce i przystanki w celu wykształcenia węzłów przesiadkowych, punktów Park & Ride, a także wprowadzenie rozkładów jazdy i wspólnego biletu oraz systemu informacji i promocji transportu publicznego w aglomeracji;
 - nadanie priorytetu i udzielenie wsparcia publicznego koniecznym inwestycjom liniowym, dworcowym i innym infrastrukturalnym oraz taborowym, służącym realizacji zintegrowanych systemów zwłaszcza, takich, które uwzględniają wykorzystanie kolei;
 - wsparcie publiczne inwestycji taborowych samorządu i przewoźników, a także zadeklarowanie przez rząd pomocy publicznej (gwarancji kredytów) dla podmiotu gotowego do inwestycji w tabor. Zważywszy, że okres zwrotu inwestycji taborowych jest istotnie dłuższy od okresu, na który zawierane są umowy o świadczeniu transportu publicznego (nawet przy założeniu, że ulegną one wydłużeniu), a ilościowa skala potrzeb typowego samorządu wojewódzkiego stosunkowo niewielka, niemożliwe jest osiągnięcie korzyści wynikających z zamawiania dłuższych serii. W tym celu konieczne jest albo takie ukształtowanie umów o przewozy, aby zamawiającym mógł być przewoźnik, albo umiejscowienie zakupów w firmie – leasingodawcy, służącej przewoźnikom, tak aby skala czasowa i wymiar ilościowy przekroczyły istniejące obecnie ograniczenia;
 - modyfikacja polityki samorządów (a w zakresie, w jaki rząd zamierza bezpośrednio wspierać przewozy pasażerskie – także rządu), odnośnie zawierania umów z przewoźnikami kolejowymi – z jednej strony w kierunku lepszego zbadania potrzeb i zdefiniowania standardu świadczonych usług, a z drugiej okresu ich obowiązywania, tak aby możliwe było finansowanie potrzebnych inwestycji taborowych i innych leżących po stronie przewoźnika (np. obsługi pasażera na stacji);
 - przy powierzaniu usług przewozowych przez władze publiczne – stopniowe upowszechnienie postępowania konkursowego (przetargu) poprzedzającego zawarcie umów. Oznacza to, że samorządy województw powinny rozważyć korektę swojej polityki i zrezygnować z nacisku na funkcje właścicielskie wobec spółek przewozowych (przy prywatyzacji już powołanych), a przepisy nie powinny im tego utrudniać. W innym wypadku, tak jak w dużych miastach, model własności publicznej spółek przewozowych utrwali się na długie lata i uniemożliwi racjonalizację kosztów działalności przewozowej z braku realnej konkurencji;
 - powołanie do życia instytucji rzecznika pasażera, który poprowadziłby systematyczne badania satysfakcji pasażerów ze świadczonych usług – zwłaszcza finansowanych ze środków publicznych. Rzecznik powinien być niezależny od organizatorów transportu i przewoźników, a więc usytuowany w ramach urzędu odpowiedzialnego za regulację rynku kolejowego (UTK) lub za ochronę konsumenta.
4. W zakresie infrastruktury kolejowej konieczne jest **przyjęcie w miarę stabilnego i silnie osadzonego w realiach finansowania i efektywności ekonomicznej wieloletniego programu modernizacji i rozbudowy infrastruktury kolejowej, który umożliwi poprawę oferty przewoźników**. Bez stabilnej i realnej wizji nie jest możliwe racjonalne planowanie działania organizatorów transportu publicznego, przewoźników towarowych i pasażerskich.

- W konsultacji z organizatorami przewozów oraz po zasięgnięciu opinii przewoźników, opartej na ich planach rozwojowych i w oparciu o Master Plan, program KDP oraz istniejące lub tworzone obecnie programy kolei aglomeracyjnych (miejskich), konieczne jest określenie docelowego standardu poszczególnych linii (parametry ruchowe, rodzaj zasilania – ewentualność wprowadzenia 25kV AC, sygnalizacja) i realistycznego tempa dochodzenia do niego. Program ten powinien projektować finansowanie modernizacji i utrzymania sieci kolei państwowego znaczenia, otrzymać rangę dokumentu rządowego spełniającego wymagania wieloletniego programu inwestycyjnego.
 - W ramach powyższego, przyjęcie kalendarza i stopniowe dostosowywanie nakładów budżetowych na inwestycje infrastrukturalne – kolej i drogi przy docelowej proporcji 40:60 (obecna de facto kształtuje się jak 10:90). Poczynione przez rząd – widoczne przez pryzmat realnych decyzji i wyartykułowane w dokumencie *Polska 2030* – założenie o koncentracji wszelkich nakładów infrastrukturalnych ponoszonych do 2015 roku w zasadzie na drogi, a dopiero po 2015 roku na kolej, jest wadliwe. Skutki zaniedbania kolei mogą spowodować nieodwracalne lub trudno odwracalne zjawiska w zakresie obecności kolei na rynkach przewozowych i przyspieszą i tak już niekorzystną ewolucję podziału międzygałęziowego.
 - Konieczne jest też określenie rozmiarów infrastruktury możliwej i celowej do utrzymania, przy założeniu realistycznej prognozy pracy eksploatacyjnej oraz budżetowego wsparcia infrastruktury. Los linii kolejowych, w odniesieniu do których nie ma realnej perspektywy finansowania utrzymania powinien być rozstrzygany indywidualnie z możliwością przekazania samorządom lokalnym lub likwidacji. W tym ostatnim przypadku należy jednak starannie badać, czy brak zapotrzebowania na określoną linię wynika z obiektywnych przesłanek, czy też z wadliwej kolejowej oferty przewozowej i/lub zaniżonego standardu linii.
 - W związku z: (i) kwestią wprowadzenia KDP i CMK do węzłów kolejowych w największych aglomeracjach, (ii) koncepcjami wykorzystania kolei w transporcie publicznym w tych aglomeracjach oraz (iii) koncepcjami budowy kolejowych połączeń centrów dużych miast z lotniskami – konieczne jest opracowanie programów rewitalizacji węzłów kolejowych. Programy te powinny uwzględniać konieczne korekty infrastruktury podstawowej (dobudowa torów lub łącznic), koncepcję węzłów przesiadkowych łączących kolej z pozostałymi środkami transportu publicznego (w tym ewentualne nowe przystanki, lokalizacje parkingów itp.), a także odnowienie i/lub budowę dworców adekwatnych do przewidywanej sytuacji. Nie jest do zaakceptowania, aby w ramach wprowadzenia KDP, zwiększenia ruchu na CMK i jej wprowadzeniach do węzłów (Warszawa, Górny Śląsk, Kraków) lub innych projektów modernizacji linii dalekobieżnych następowało obniżanie możliwości prowadzenia ruchu regionalnego i aglomeracyjnego.
5. Otoczenie prawne i instytucjonalne kolei jest kształtowane zasadniczo w zgodzie z dyrektywami UE, niemniej **konieczne jest nadal sporo korekt, także w sferze stosowania owego prawa.**
- Konkurencja jest pożądana, poszukiwanie możliwości obniżenia kosztów ze wszech miar wskazane, ale tym pozytywnym trendom towarzyszy ryzyko naruszania standardów technicznych. Z drugiej strony – stosowne procedury powinny służyć ochronie bezpieczeństwa, ochronie rynku i dostępu do niego, nie mogą być jednak nadmiernie przewlekłe. Dlatego instytucje regulacyjne i dozorowe powinny być wzmocnione finansowo i etatowo, zaś kadra i pozostały personel lepiej przeszkolone. Kadra powinna być oceniana z punktu widzenia skuteczności w osiąganiu celów państwa, a nie tylko sprawności załatwiania spraw administracyjnych. Konieczne jest wyeliminowanie podejrzeń o konflikt interesów wynikły z tego, że urzędnicy UTK łączą swoje zatrudnienie w służbie państwowej z pozostawieniem w zatrudnieniu (jako urlopowani) w PKP lub w jakimkolwiek innym podmiocie, którego działania podlegają kontroli lub regulacji przez urząd. Pragmatyka służbowa w UTK nie powinna odbiegać od generalnych zasad zakazujących urzędnikom podejmowania, nawet przez jakiś czas po odejściu ze stanowiska, pracy w firmach, w odniesieniu do których podejmują (podejmowali) decyzje. Celem minimalnym powinno być doprowadzenie do sytuacji, w której bezstronność i niezależność UTK jest realna i jest tak postrzegana – przynajmniej na takim poziomie jak w przypadku URE lub UKE.
 - Niektóre procedury dotyczące bezpieczeństwa wydają się mieć charakter czysto biurowy i nie wnoszą wartości dodanej do bezpieczeństwa – np. dopuszczanie tego samego typu taboru oddzielnie dla każdego przewoźnika, przewlekłe procedury dopuszczania typu taboru od lat eksploatowanego na sieci PKP – i powinny zostać zreformowane. W szczególności należy wyeliminować wielokrotne procedowanie dopuszczania do ruchu tego same-

go typu pojazdu dla każdego przewoźnika osobno. Ministerstwo lub KPRM powinny też przeprowadzić audyt UTK pod kątem przestrzegania przepisów proceduralnych, należyte go informowania stron o potrzebnych dokumentach itp., przestrzegania terminów k.p.a., a także potrzeb kadrowych dla zapewnienia sprawnego i bezstronnego działania UTK.

- Tak umocnionemu UTK należy powierzyć funkcje związane ze skargami klientów – zgodnie z dyrektywami UE – oraz zadanie badania satysfakcji pasażerów, zwłaszcza w zakresie usług współfinansowanych częściowo ze środków publicznych (rzecznik pasażerów).
- Zarządca infrastruktury państwowej powinien być niezależny od przewoźników, niepowiązany z nimi kapitałowo i nadzorowany bezpośrednio przez ministra odpowiedzialnego za infrastrukturę, podobnie jak zarządcy innych składników infrastruktury państwowej. Należy podjąć decyzję i określić zdefiniowany w czasie program skupienia infrastruktury w ręku PKP PLK S.A. albo (i) jako właściciela gruntów i linii, albo (ii) jako ich zarządcy, który działa na rzecz Skarbu Państwa, który jest właścicielem gruntów i linii.
- Rząd powinien określić horyzont czasowy realizacji misji restrukturyzacyjnej PKP S.A., a w szczególności określić tempo oraz kierunek wnoszenia aportów, prywatyzacji spółek i innych aktywów, zakresu komunalizacji majątku takiego jak dworce oraz mieszkania nie-sprzedane lokatorom w określonym czasie oraz spłaty zadłużenia. W szczególności należy zapobiec utrwalaniu się pozycji PKP S.A. jako firmy, która wydzierżawia majątek potrzebny spółkom kolejowym do ich podstawowej działalności i przychodami obsługuje zadłużenie, nie redukując go. Brak tych rozstrzygnięć oraz konsekwencji w stawianiu i egzekwowaniu misji jest podstawową przyczyną nieosiągnięcia celów i spowolnienia realizacji działań restrukturyzacyjnych.
- Zbilansowany wieloletni biznesplan PKP S.A. powinien przewidywać dokończenie wyposażenia spółek w majątek, który użytkują (dzierżawią, wynajmują od PKP S.A.). Majątek niezbędny do obsługi handlowej przewozów towarowych (stacje rozrządowe, terminale przeładunkowe stacje graniczne, bazy przeładunkowe w portach) i osobowych (w zakresie nieprzekazanym gminom) powinien trafić do PKP PLK S.A. dla wzbogacenia jego oferty dla przewoźników – udostępniania im na niedyskryminacyjnych zasadach szeroko rozumianej infrastruktury (ładowni, górki rozrządowych), itp. Sytuacja dworców kolejowych, przystanków i infrastruktury służącej obsłudze pasażerów powinna być uregulowana w określonym czasie w porozumieniu z gminami. Tam, gdzie przejęcie przez gminę okaże się niemożliwe w zadanym czasie, budynki, wiaty i teren niezbędny dla obsługi pasażerów powinien zostać przekazany zarządcy infrastruktury w celu udostępniania przewoźnikom. Przesunięcie dworców i przystanków do PKP PLK S.A. nie powinno wykluczać włączenia samorządu lokalnego do gospodarki tymi obiektami lub ich przekazania samorządom w późniejszym czasie. Dotyczy to w szczególności działań służących realizacji zintegrowanych systemów w aglomeracjach, ale także organizowania dworców kolejowo-autobusowych w mniejszych miejscowościach. Wskazane jest też dokonanie niezależnej oceny wartości nieruchomości będących w posiadaniu PKP S.A. Odrzucenie koncepcji tworzenia piętrowej struktury, w istocie generującej zbędne szczeble zarządzania, określanej jako grupa infrastrukturalna, w której PKP PLK S.A. byłoby nadal zależne od PKP S.A., tyle że pozbawionego wpływu na przewoźników, jest słuszne. Biorąc to pod uwagę, należy zaprogramować tryb likwidacji PKP S.A. po wypełnieniu misji. Symbolika i nazwa PKP powinny docelowo przysługiwać wyłącznie zarządcy państwowej infrastruktury.
- Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego w sprawach transportu powinien przyjąć po godziwej cenie wszystkie pozostające w gestii PKP S.A. akcje PKP PLK S.A. w zamian za stosowną część długu w zasadzie bezzwłocznie. Operacja ta powinna zostać powtórzona w przypadku dokapitalizowania PKP PLK S.A. majątkiem PKP S.A. w przyszłości.
- W przypadku spółek obsługujących infrastrukturę, a prowadzących działalność, z outsourcingiem której wiąże się nadmierne ryzyko operacyjne, akcjami należy dokapitalizować PKP PLK S.A.
- W odniesieniu do pozostałego majątku, w tym mieszkań, konieczne jest określenie harmonogramu i budżetu prywatyzacji, którego wykonanie byłoby podstawowym kryterium oceny zarządu PKP S.A.
- Akcje spółek niesprywatyzowanych w zadanym czasie powinny zostać przejęte przez Skarb Państwa reprezentowany przez Ministra Skarbu po godziwej cenie w zamian za stosowną część długu, natomiast mieszkania przekazane gminom.

4. Załączniki

4.1. Informacje i dane statystyczne

4.1.1. Tabor kolejowy

Załącznik 4.1.1.a. Ilostan lokomotyw w użytkowaniu operatorów prywatnych w Polsce w roku 2008

Typ	Wytwórca	Rok budowy pierwszej lokomotywy	Układ osi	Moc ciągła	Siła pociągowa przy rozruchu	Liczba sztuk
ET21 / 3E	Pafawag	1957	Co'Co'	1860 kW	250 kN	42
EU07	Pafawag	1964	Bo'Bo'	2000 kW	290 kN	1
ET22	Pafawag	1969	Co'Co'	3000 kW	300 kN	11
181/182/ET23	Skoda	1961	Co'Co'	2790 kW	300 kN	84
121/ET05	Skoda	1960	Bo'Bo'	2040 kW	250 kN	12
130/ET11	Skoda	1977	Bo'Bo'	2040 kW	230 kN	3
140/ET13	Skoda	1953	Bo'Bo'	2040 kW	230 kN	6
1822	Siemens	1991	Bo'Bo'	4300 kW	280 kN	2
BR189	Siemens	2003	Bo'Bo'	6400 kW	300 kN	3
TRAXX	Bombardier		Bo'Bo'	5600 kW	300 kN	3
ST43/060DA	Electroputere	1965	Co'Co'	1200 kW	320 kN	76
ST44/M62	WFL	1966	Co'Co'	1200 kW	375 kN	93
311D	Newag / GE	2007	Co'Co'	1932 kW	392 kN	21
Class 66	EMD	1998	Co'Co'	2200 kW	409 kN	7
BR231/232	WFL Lugansk	1970	Co'Co'	1830 kW	380 kN	16
					Razem	379

Załącznik 4.1.1.b. Podstawowe typy lokomotyw dostępne na rynku w roku 2009

elektryczne	spalinowe	manewrowe
TRAXX F140 MS – Bombardier Transportation (również w wersji pasażerskiej)	311D2 – Newag / General Electric	Vossloh: G6, GA 1000 AS
TRAXX DC (3 kV) – Bombardier Transportation	Class 66 – EMD	CZ LOKO: A 774.7, 719.7
BR189 / ES64 F4 – Siemens	TRAXX DE – Bombardier Transportation	
BR182 / ES64 U2 lub U4 (Taurus) – Siemens	ER20 - Eurorunner – Siemens	
ES50 (3 kV) – Siemens	Vossloh Euro 4000	
109E Škoda Transportation	Voith Maxima 40/30	
Prima CoCo – Alstom Transport	A 753.7 CZ LOKO	
L-9202 Talgo		
ET44 – Nowoczerkawsk		

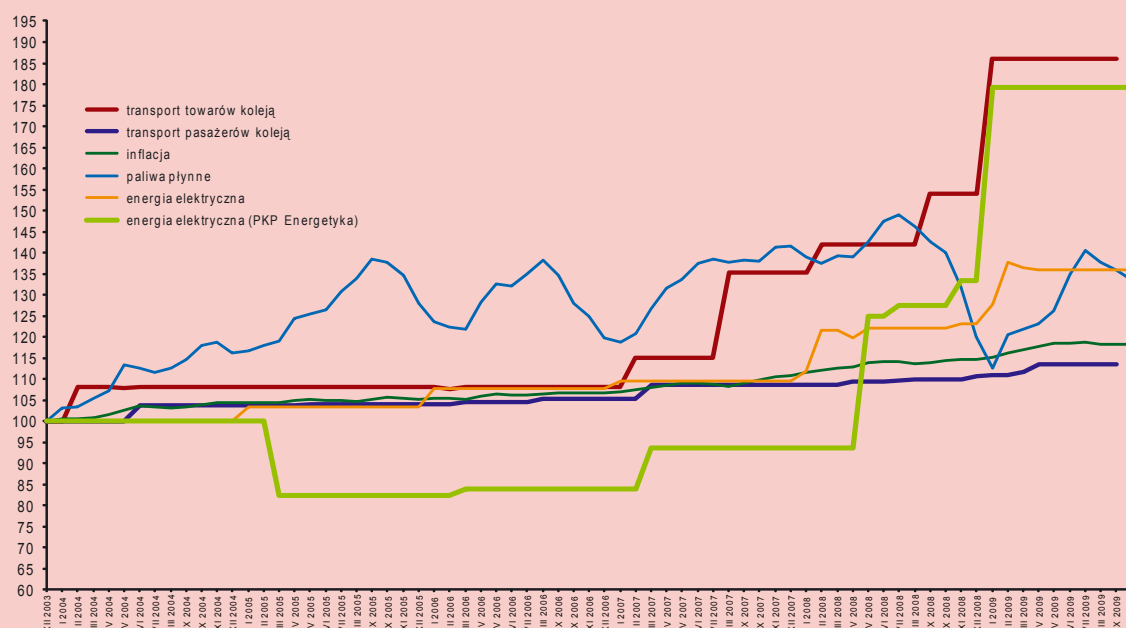
Załącznik 4.1.1.c. Zamówienia dotyczące lokomotyw na rynku polskim w latach 2007-2009

Operator	Typ	Szacunkowa liczba sztuk
PKP CARGO	TRAXX	6
	ST 44 PESA	25
	Modernizacja ET22 w ZNLE Gliwice	50
PKP IC	ES64U4	10
DB Schenker Rail Polska (PCC Rail)	311D	15
	311D	14
	181	17
	BR231	2
	BR232	8
PKP LHS	311D	10
LOTOS KOLEJ	TRAXX	6
	ST44 PESA	20
	ST44 FABLOK	2
Pol-Miedź Trans	TRAXX	2
Kolej Bałtycka	311D	5
Freightliner PL	311D	5
	GM Class 66	7
Ost-West Bahn	ST44	15
ITL	BR232	3
Rail Polska	TRAXX	2
HGK (Köln)	Voith Maxima	9
OHE	Class 66	8
DB	TRAXX z polskimi systemami	2
CrossRail	Class 66	2
	TRAXX	2
DB Schenker Rail Polska (PTKiGK Rybnik)	Siemens 1822 (Systemy na PL, DE, A)	2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostawców lokomotyw

4.1.2. Wskaźniki i prognozy

Załącznik 4.1.2.a. Wskaźniki cen transportu towarów i przewozu pasażerów



Załącznik 4.1.2.b. Produkcja szyn stalowych wg miesięcy w latach 2004-2008

Rok; miesiąc	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
2004	12800	12800	22500	13300	16200	20200	14300	9300	6600	11400	21200	16100
2005	8900	14200	7800	11800	15900	8500	8900	15200	18000	19900	23000	16700
2006	8400	10800	21700	18900	21600	22100	23000	16900	22700	23330	20600	21900
2007	17900	16600	20000	17400	16200	20700	20600	22500	16200	20700	20700	15200
2008	11900	7100	14000	14300	10500	16700	15900	10200	5600	6000	6900	8000
średnia 2004-2008	12000	13600	18000	15350	17475	17875	16700	15975	15875	18832	21375	17475
2009	5900	21600	27900	21000	11700	16100	12200	9200	9500	16900		
średnia 2004-2009	10967	13850	18983	16117	15350	17383	15817	13883	13100	16372		
dynamika (2009/2008)	49,6%	304,2%	199,3%	146,8%	111,4%	96,4%	76,7%	90,2%	169,6%	281,7%		

Załącznik 4.1.2.c. Produkcja kontenerów do przewozu różnymi środkami transportu w latach 2004-2008

Rok; miesiąc	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
2004	2260	2260	1930	1899	1964	2075	1684	1562	2020	1933	1778	2350
2005	1966	1858	1949	2248	1980	2131	2336	2169	2738	2577	2145	2129
2006	1909	2222	2542	2233	2617	2434	2184	1959	2049	2049	1906	2285
2007	2464	2247	2623	2375	2397	2439	2076	2326	2362	2554	2410	2278
2008	2540	2465	2713	3167	2830	2775	2448	2171	2416	2297	1860	1697
średnia 2004-2008	2228	2210	2351	2384	2358	2371	2146	2037	2317	2282	2020	2148
2009	1216	1402	1610	1437	1571	1707	1560	1456	1792	1645		
średnia 2004-2009	2059	2076	2228	2227	2227	2260	2048	1941	2230	2176		
dynamika (2009/2008)	47,9%	56,9%	59,3%	45,4%	55,5%	61,5%	63,7%	67,1%	74,2%	71,6%		

Załącznik 4.1.2.d. Produkcja wagonów wg miesięcy w latach 2004-2008

Rok; miesiąc	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
2004	143	144	125	132	212	148	227	233	181	191	206	310
2005	245	359	207	155	161	198	313	147	117	111	126	233
2006	319	280	259	163	251	294	352	545	376	376	255	293
2007	264	251	305	360	191	249	327	405	435	444	500	576
2008	315	438	421	299	332	238	342	258	250	309	321	486
średnia 2004-2008	257	294	263	222	229	225	312	318	272	286	282	380
2009	324	361	356	319	211	283	258	291	177	116		
średnia 2004-2009	268	306	279	238	226	235	303	313	256	258		
dynamika (2009/2008)	102,9%	82,4%	84,6%	106,7%	63,5%	118,9%	75,4%	112,8%	70,8%	37,5%		

*Kursywą oznaczono dane szacunkowe.

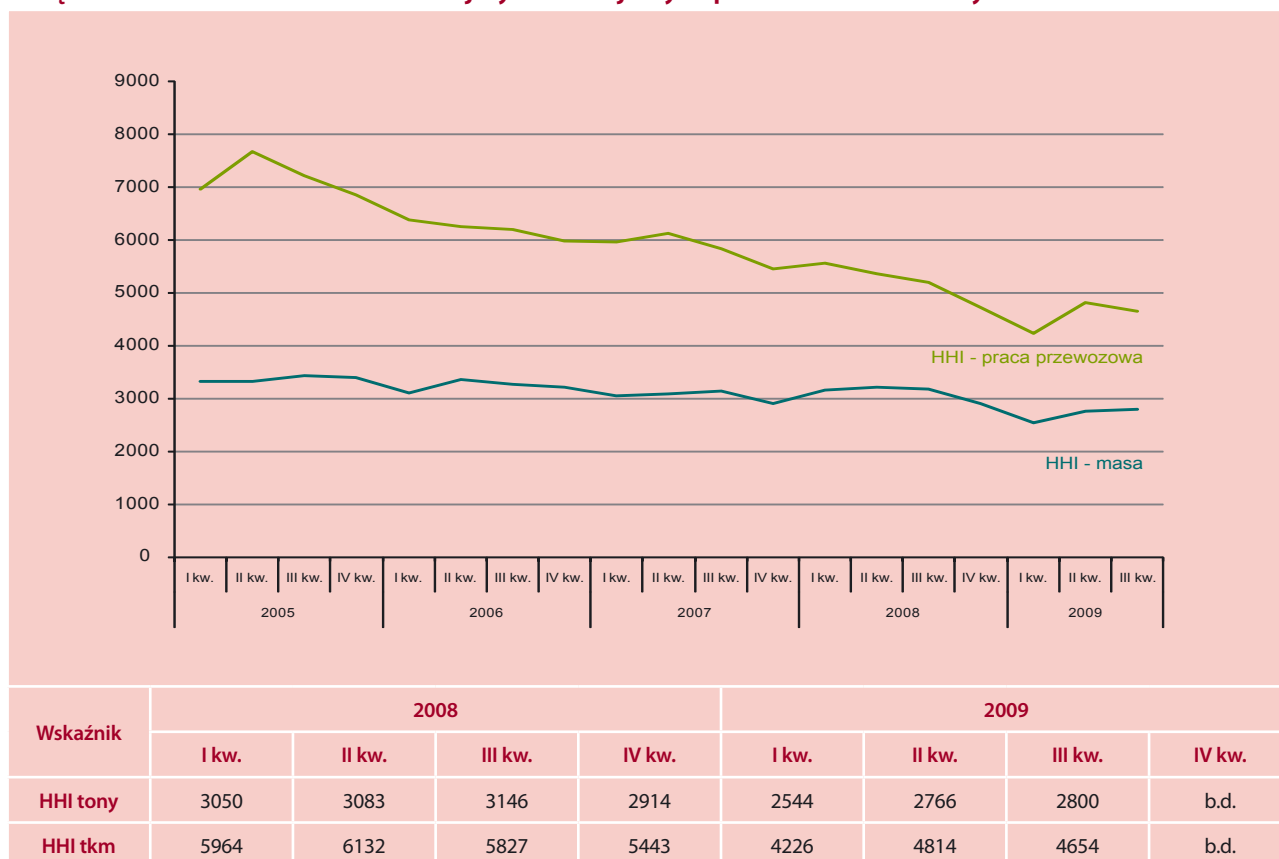
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

4.1.3. Przewozy towarowe

Załącznik 4.1.3.a. Rynek przewozu towarów w Polsce różnymi środkami transportu (wg GUS)

Rodzaj transportu	Lata							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	w mln tonokilometrów							
Ogółem	144 752,00	144 495,00	152 381,40	188 500,10	196 175,90	216 713,40	238 399,10	248 419,90
Transport samochodowy	74 403,00	74 679,00	78 160,20	110 481,00	119 740,00	136 416,40	159 527,00	174 223,00
Transport kolejowy	47 913,00	47 756,00	49 392,30	52 052,90	49 663,90	53 291,00	53 923,10	51 569,90
Transport rurociągowy	21 093,00	20 854,00	23 871,30	24 806,30	25 388,00	25 640,30	23 513,00	21 247,00
Żegluga śródlądowa	1 264,00	1 126,00	871,1	1 066,40	1 277,00	1 244,70	1 338,00	1 274,00
Transport lotniczy	79	80	86,5	93,5	107	121	98	106

Załącznik 4.1.3.b. Poziom koncentracji rynku kolejowych przewozów towarowych



**Załącznik 4.1.3.c. Istniejąca oraz planowana sieć terminali kontenerowych w Polsce
(oraz granicznych terminali z państw ościennych, które będą obsługiwały ruch kontenerów do i z Polski)**

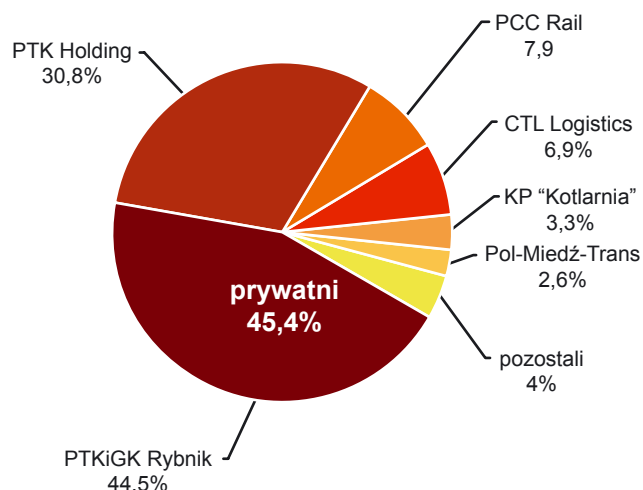
lp.	terminal	stan
1.	Brzeg Dolny	istnieje
2.	Frankfurt nad Odrą (Niemcy)	istnieje
3.	Gliwice Port	istnieje
4.	Kraków Krzesławice	istnieje
5.	Łódź Olechów	istnieje
6.	Małaszewicze	istnieje
7.	Medyka	istnieje
8.	Mława	istnieje
9.	Poznań (Gądky)	istnieje
10.	Poznań (Kobylnica)	istnieje
11.	Poznań Garbary	istnieje
12.	Pruszków	istnieje
13.	Sławków Południowy	istnieje
14.	Warszawa Główna Towarowa	istnieje
15.	Warszawa Praga	istnieje
16.	Wrocław Główny Towarowy	istnieje
17.	Wrocław (Kąty Wrocławskie)	istnieje
18.	Gliwice Sośnica	istnieje (rozbudowa 2009)
19.	Kutno (Krzewie)	istnieje (rozbudowa do 2012)
20.	Sosnowiec Południowy	istnieje (rozbudowa do 2012)
21.	1. Łosośna	planowany (2015)
22.	2. Mockava (Litwa)	planowany (2015)
23.	3. Tczew	planowany (PCC Intermodal; 2012)
24.	4. Dorohusk	planowany (PKP CARGO S.A.)
25.	5. Konin	planowany (PKP CARGO S.A.; 2012)
26.	6. Poznań Franowo	planowany (PKP CARGO S.A.)
27.	7. Rzepin	planowany (PKP CARGO S.A.)
28.	8. Suwałki	planowany (PKP CARGO S.A.)
29.	9. Wrocław Brochów	planowany (PKP CARGO S.A.)
30.	10. Toruń (Ostaszewo Toruńskie)	planowany (PKP CARGO S.A.; 2010)

Załącznik 4.1.3.d. Masa przewiezionych towarów wg podmiotów w latach 2008-2009 w ujęciu kwartalnym

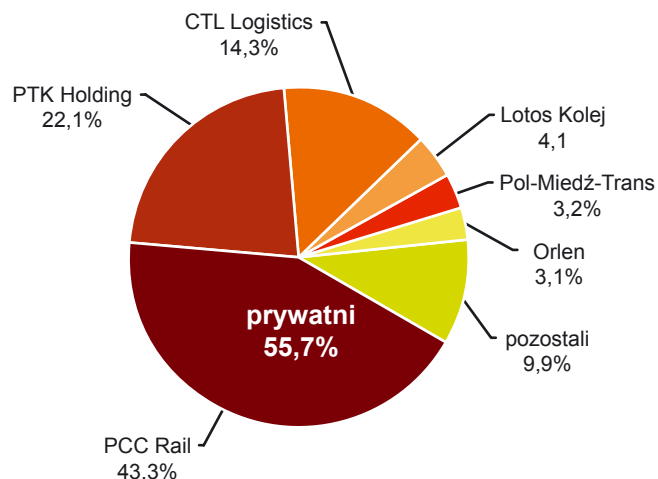
Przewoźnicy	2008					2009	
	I kw.	II kw.	III kw.	IV kw.	Rok	I kw.	II kw.
	tys. ton	tys. ton	tys. ton	tys. ton	tys. ton	tys. ton	tys. ton
PKP Cargo	33 258,0	35 868,7	34 885,7	30 002,7	134 015,1	21 500,0	23 712,0
PKP LHS	2 152,7	2 093,7	2 282,8	1 820,9	8 350,1	957,7	658,3
GRUPA PKP	35 410,7	37 962,4	37 168,5	31 823,6	142 365,2	22 457,7	24 370,3
CTL Rail	3 138,2	3 418,3	3 640,0	3 635,9	13 832,5	4 208,3	4 177,4
KP „Kotłarnia”	762,0	1 235,0	1 234,7	1 072,0	4 303,6	778,9	1 062,8
Lotos Kolej	902,6	1 190,6	1 434,1	1 488,5	5 015,7	1 117,0	1 269,4
NZTK	696,7	648,2	567,5	676,2	2 588,7	638,3	672,2
Orlen KolTrans	117,0	151,1	187,5	149,6	605,2	925,1	761,1
PCC Holding	15 587,0	15 209,0	14 535,5	13 684,4	59 015,9	13 303,0	12 171,6
w tym: PCC Rail	3 721,0	3 234,0	3 445,8	2 849,2	13 250,0	3 510,1	2 119,1
w tym: Rybnik	11 866,0	11 975,0	11 089,7	10 835,2	45 765,9	9 792,9	10 052,5
PKN Orlen	654,0	688,7	639,2	535,4	2 517,3	0,0	0,0
PKW Jaworzno	29,2	36,5	23,7	0,0	89,4	0,0	0,0
Pol-Miedź-Trans	890,0	893,9	959,7	944,5	3 688,1	962,9	929,5
PTK Holding	8 225,2	7 973,4	7 233,5	7 942,6	31 374,8	7 067,3	5 899,2
PUK Kolprem	21,1	19,4	4,9	5,8	51,3	22,7	30,8
Rail Polska	436,0	425,6	535,7	653,1	2 050,5	681,5	430,4
Transoda	308,1	305,4	308,7	322,2	1 244,4	292,18	269,6
ZIK	43,5	66,9	67,2	59,2	236,8	45,1	121,2
Freightliner PL	220,2	324,3	346,9	441,8	1 333,1	426,5	538,5
prywatni	32 030,7	32 586,3	31 718,8	31 611,4	127 947,2	30 468,7	28 333,6
OGÓŁEM	67 441,4	70 548,8	68 887,4	63 434,9	270 312,5	52 926,4	52 704,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez przewoźników

Struktura masy przewożonych ładunków w roku 2005 (tys. ton, operatorzy prywatni)



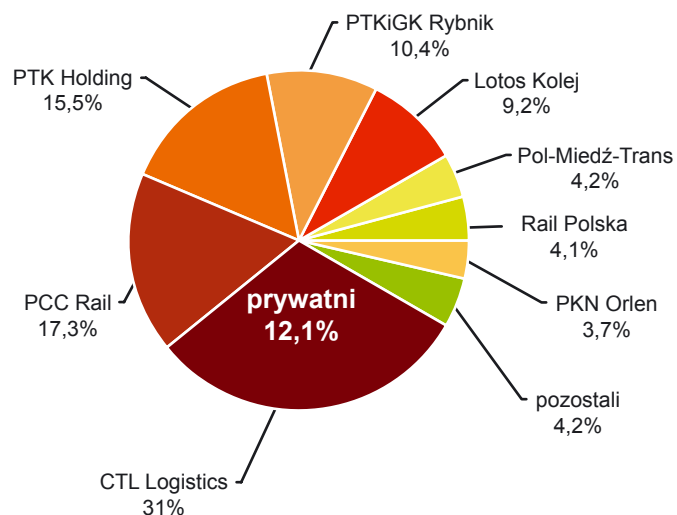
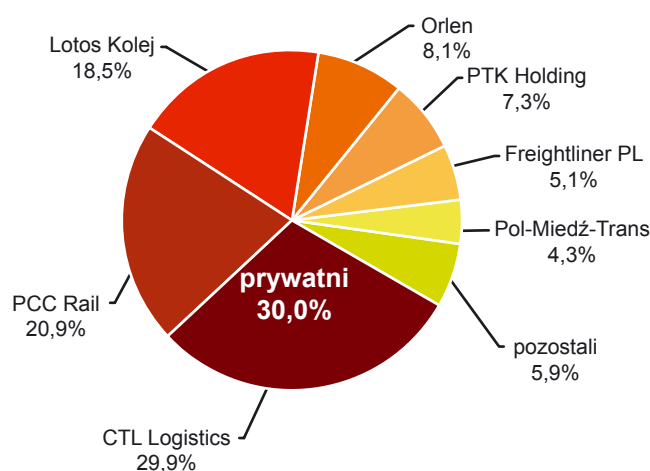
Struktura masy przewożonych ładunków w roku 2009 (tys. ton, po drugim kwartale, operatorzy prywatni)



Załącznik 4.1.3.e. Praca przewozowa wg podmiotów w latach 2008-2009 w ujęciu kwartalnym

Przewoźnicy	2008					2009	
	I kw.	II kw.	III kw.	IV kw.	Rok	I kw.	II kw.
	tys. tkm	tys. tkm	tys. tkm	tys. tkm	tys. tkm	tys. tkm	tys. tkm
PKP Cargo	9 036 000,0	9 712 700,0	9 692 991,0	7 961 761,0	36 403 452,0	5 587 690,0	6 658 310,0
PKP LHS	717 437,6	733 676,9	802 971,9	589 342,7	2 843 429,1	252 643,9	182 698,7
GRUPA PKP	9 753 437,6	10 446 376,9	10 495 962,9	8 551 103,7	39 246 881,1	5 840 333,9	6 841 008,7
CTL Rail	683 789,9	785 542,8	856 267,8	930 014,2	3 255 614,6	905 741,2	875 406,6
KP „Kotłarnia”	25 804,0	33 030,0	35 779,0	32 968,0	127 581,0	33 204,0	30 320,0
Lotos Kolej	398 758,9	574 296,6	613 720,6	638 624,9	2 225 401,2	466 699,0	542 164,0
NZTK	19 693,9	18 340,2	14 864,6	20 512,0	73 410,8	18 086,3	15 117,6
Orlen KolTrans	21 237,6	26 676,2	34 664,0	29 710,8	112 288,6	291 681,7	238 185,5
PCC Holding	640 025,0	784 814,0	751 428,9	730 954,3	2 907 222,2	571 229,3	612 598,5
w tym: PCC Rail	484 379,0	590 342,0	575 214,3	604 542,2	2 254 477,5	505 975,0	507 648,2
w tym: Rybnik	155 646,0	194 472,0	176 214,6	126 412,1	652 744,7	65 254,3	104 950,3
PKN Orlen	167 845,3	172 873,2	157 263,3	144 312,3	642 294,1	0,0	0,0
PKW Jaworzno	158,9	197,6	129,0	0,0	485,4	0,0	0,0
Pol-Miedź-Trans	108 642,3	118 628,6	131 962,4	139 441,7	498 674,9	140 826,1	125 010,0
PTK Holding	258 016,8	301 701,1	341 795,3	392 119,8	1 293 633,1	287 991,2	214 419,7
PUK Kolprem	84,6	77,7	19,7	23,1	205,1	992,7	1 945,8
Rail Polska	70 036,3	68 415,4	83 968,9	75 969,1	298 389,8	70 064,5	63 119,0
Transoda	25 553,9	26 702,3	26 931,5	26 530,2	105 718,0	30 177,6	27 910,0
ZIK	8 934,5	13 076,3	12 740,1	11 532,2	46 283,1	10 587,5	32 301,3
Freightliner PL	60 190,1	46 296,2	59 882,0	91 934,3	258 302,6	151 907,9	150 198,8
prywatni	2 488 772,0	2 970 668,3	3 121 417,0	3 264 647,0	11 845 504,4	2 979 189,1	2 928 696,6
OGÓŁEM	12 242 209,7	13 417 045,2	13 617 379,9	11 815 750,7	51 092 385,5	8 819 523,0	9 769 705,3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez przewoźników

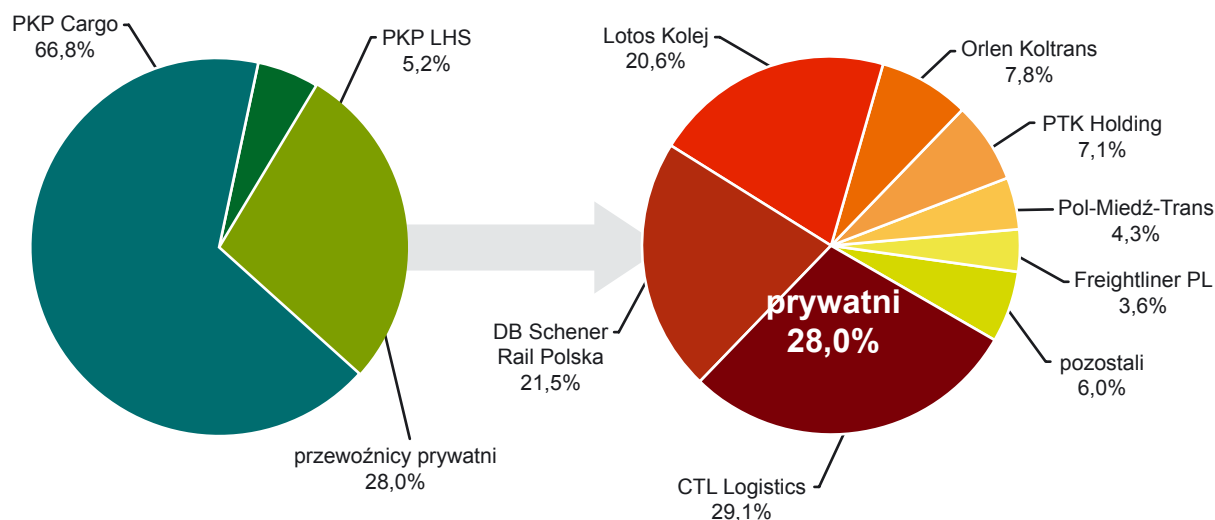
Struktura pracy przewozowej w roku 2005
(tys. tnkm, operatorzy prywatni)Struktura pracy przewozowej w roku 2009
(tys. tnkm, po drugim kwartale, operatorzy prywatni)

Załącznik 4.1.3.f. Przewozy towarów w III kwartale 2009 roku (tys. ton, tys. tnkm, średnia odległość)

Przewoźnik	III kwartał 2009							2009/2008	
	tys. ton	tys. tnkm	średnia	Ogółem = 100%		Prywatni = 100%		tys. ton	tys. tnkm
				tys. ton	tys. tnkm	tys. ton	tys. tnkm		
PKP Cargo	29 296,2	8 070 815,6	275,5	45,4%	66,9%			84,0%	83,3%
PKP LHS	1 793,9	623 796,3	347,7	2,8%	5,2%			78,6%	77,7%
Grupa PKP	31 090,1	8 694 611,9	279,7	48,2%	72,0%			83,6%	82,8%
CTL Rail	4 211,0	982 366,0	233,3	6,5%	8,1%	12,6%	29,1%	115,7%	114,7%
KP „Kotłarnia”	1 085,8	31 834,0	29,3	1,7%	0,3%	3,2%	0,9%	87,9%	89,0%
Lotos Kolej	1 833,0	695 669,0	379,5	2,8%	5,8%	5,5%	20,6%	127,8%	113,4%
NZTK	492,6	11 946,4	24,3	0,8%	0,1%	1,5%	0,4%	86,8%	80,4%
Orlen KolTrans	786,2	262 833,7	334,3	1,2%	2,2%	2,4%	7,8%	419,3%	758,2%
DB Schenker	14 995,8	726 014,6	48,4	23,2%	6,0%	44,9%	21,5%	103,2%	96,6%
PKN Orlen	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
PKW Jaworzno	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Pol-Miedź-Trans	1 028,2	145 958,8	142,0	1,6%	1,2%	3,1%	4,3%	107,1%	110,6%
PTK Holding	7 369,4	239 532,3	32,5	11,4%	2,0%	22,0%	7,1%	101,9%	70,1%
PUK Kolprem	88,5	3 814,5	43,1	0,1%	0,0%	0,3%	0,1%	1799,3%	19378,3%
Rail Polska	582,9	93 865,8	161,0	0,9%	0,8%	1,7%	2,8%	108,8%	111,8%
Transoda	284,1	24 568,4	86,5	0,4%	0,2%	0,9%	0,7%	92,0%	91,2%
ZIK	145,4	37 451,9	257,5	0,2%	0,3%	0,4%	1,1%	216,4%	294,0%
Freightliner PL	524,2	120 676,8	230,2	0,8%	1,0%	1,6%	3,6%	151,1%	201,5%
prywatni	33 427,3	3 376 532,3	101,0	51,8%	28,0%	100,0%	100,0%	105,4%	108,2%
OGÓŁEM	64 517,4	12 071 144,2	187,1	100,0%	100,0%			93,7%	88,6%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez przewoźników

Struktura pracy przewozowej w III kwartale 2009 roku (tys. tnkm)

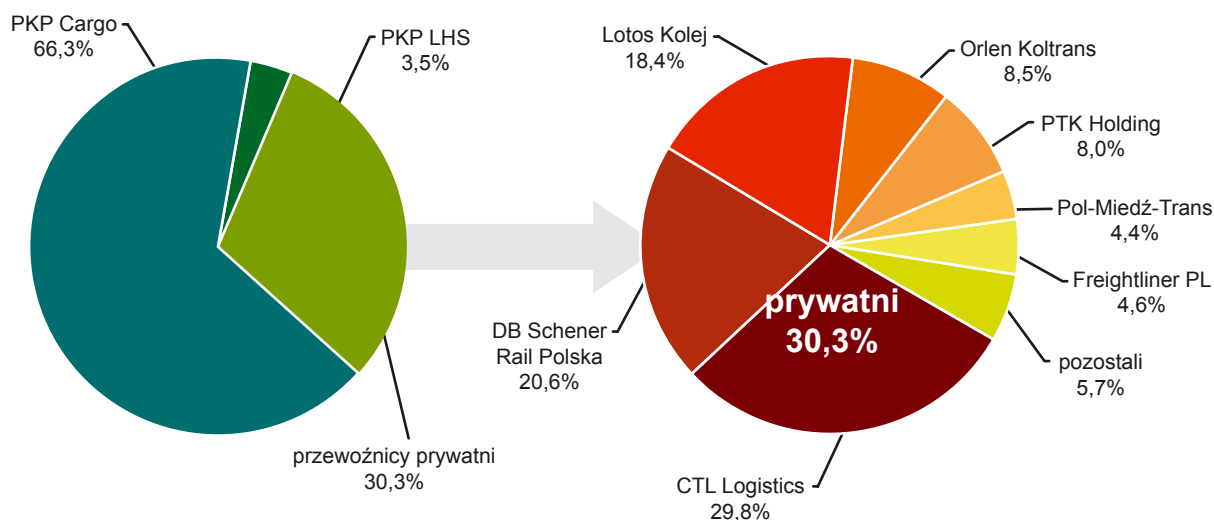


Załącznik 4.1.3.g. Przewozy towarów po III kwartale 2009 roku (tys. ton, tys. tnkm, średnia odległość)

Przewoźnik	I - IX 2009							2009/2008	
	tys. ton	tys. tnkm	średnia	Ogółem = 100%		Prywatni = 100%		tys. ton	tys. tnkm
				tys. ton	tys. tnkm	tys. ton	tys. tnkm		
PKP Cargo	74 508	20 316 816	272,7	43,8%	66,3%			-28,4%	-28,6%
PKP LHS	3 410	1 059 139	310,6	2,0%	3,5%			-47,8%	-53,0%
Grupa PKP	77 918	21 375 955	274,3	45,8%	69,7%			-29,5%	-30,4%
CTL Rail	12 597	2 763 514	219,4	7,4%	9,0%	13,7%	29,8%	23,5%	18,8%
KP „Kotłarnia”	2 928	95 358	32,6	1,7%	0,3%	3,2%	1,0%	-9,4%	0,8%
Lotos Kolej	4 219	1 704 532	404,0	2,5%	5,6%	4,6%	18,4%	19,6%	7,4%
NZTK	1 803	45 150	25,0	1,1%	0,1%	2,0%	0,5%	-5,7%	-14,6%
Orlen KolTrans	2 472	792 701	320,6	1,5%	2,6%	2,7%	8,5%	1,4%	36,5%
DB Schenker	40 470	1 909 842	47,2	23,8%	6,2%	43,9%	20,6%	-10,7%	-12,2%
Pol-Miedź-Trans	2 921	411 795	141,0	1,7%	1,3%	3,2%	4,4%	6,5%	14,6%
PTK Holding	20 336	741 943	36,5	12,0%	2,4%	22,0%	8,0%	-13,2%	-17,7%
PUK Kolprem	142	6 753	47,6	0,1%	0,0%	0,2%	0,1%	212,2%	3611,2%
Rail Polska	1 695	227 049	134,0	1,0%	0,7%	1,8%	2,4%	21,3%	2,1%
Transoda	846	82 656	97,7	0,5%	0,3%	0,9%	0,9%	-8,3%	4,4%
ZIK	312	80 341	257,7	0,2%	0,3%	0,3%	0,9%	75,6%	131,2%
Freightliner PL	1 489	422 784	283,9	0,9%	1,4%	1,6%	4,6%	67,1%	154,1%
prywatni	92 230	9 284 418	100,7	54,2%	30,3%	100,0%	100,0%	-4,3%	8,2%
OGÓŁEM	170 148	30 660 373	180,2	100,0%	100,0%			-17,8%	-21,9%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez przewoźników

Struktura pracy przewozowej po III kwartałach 2009 roku (tys. tnkm)



Załącznik 4.1.3.h. Porównanie wielkości pracy przewozowej wg podmiotów w pierwszych półroczach w latach 2005-2009

Operatorzy kolejowi	Przewozy (tys.tnkm)				Zmiana, %		Udział w rynku, %			Udział w rynku (prywatni = 100), %		
	Lata (I-VI)				Lata (I-VI)		Lata (I-VI)			Lata (I-VI)		
	2006	2007	2008	2009	2009/ 2008	2009/ 2007	2007	2008	2009	2007	2008	2009
PKP Cargo	19 649 000	20 208 200	18 748 700	12 246 000	-34,7%	-39,4%	77,3%	73,1%	65,9%			
PKP LHS	1 064 917	1 372 526	1 451 115	435 343	-70,0%	-68,3%	5,2%	5,7%	2,3%			
Grupa PKP	20 713 917	21 580 726	20 199 815	12 681 343	-37,2%	-41,2%	82,5%	78,7%	68,2%			
CTL Rail	1 392 568	1 423 432	1 469 333	1 781 148	21,2%	25,1%	5,4%	5,7%	9,6%	31,1%	26,9%	30,1%
KP „Kotłarnia”	53 806	58 774	58 834	63 524	8,0%	8,1%	0,2%	0,2%	0,3%	1,3%	1,1%	1,1%
Lotos Kolej	450 631	681 077	973 056	1 008 863	3,7%	48,1%	2,6%	3,8%	5,4%	14,9%	17,8%	17,1%
NZTK	33 807	36 366	38 034	33 204	-12,7%	-8,7%	0,1%	0,1%	0,2%	0,8%	0,7%	0,6%
Orlen KolTrans	12 796	43 791	47 914	529 867	1005,9%	1110,0%	0,2%	0,2%	2,9%	1,0%	0,9%	9,0%
PCC Holding	994 667	1 148 143	1 424 839	1 183 828	-16,9%	3,1%	4,4%	5,6%	6,4%	25,1%	26,1%	20,0%
w tym: PCC Rail	628 065	799 700	1 074 721	1 013 623	-5,7%	26,8%	3,1%	4,2%	5,5%	17,5%	19,7%	17,2%
w tym: PCC Rybnik	366 603	348 443	350 118	170 205	-51,4%	-51,2%	1,3%	1,4%	0,9%	7,6%	6,4%	2,9%
PKN Orlen	123 274	218 370	340 719	0	-100,0%	-100,0%	0,8%	1,3%	0,0%	4,8%	6,2%	0,0%
PKW Jaworzno	294	1 080	356	0	-100,0%	-100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Pol-Miedź-Trans	228 661	223 476	227 271	265 836	17,0%	19,0%	0,9%	0,9%	1,4%	4,9%	4,2%	4,5%
PTK Holding	622 466	549 797	559 718	502 411	-10,2%	-8,6%	2,1%	2,2%	2,7%	12,0%	10,3%	8,5%
PUK Kolprem	187	149	162	2 938	1710,8%	1878,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Rail Polska	166 097	126 721	138 452	133 183	-3,8%	5,1%	0,5%	0,5%	0,7%	2,8%	2,5%	2,3%
Transoda	45 301	42 627	52 256	58 088	11,2%	36,3%	0,2%	0,2%	0,3%	0,9%	1,0%	1,0%
ZIK	21 559	20 926	22 011	42 889	94,9%	105,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,5%	0,4%	0,7%
Freightliner PL	0	0	106 486	302 107	183,7%	#DIV/0!			1,6%			5,1%
prywatni	4 146 113	4 574 727	5 459 440	5 907 886	8,2%	29,1%	17,5%	21,3%	31,8%	100,0%	100,0%	100,0%
OGÓŁEM	24 860 030	26 155 453	25 659 255	18 589 228	-27,6%	-28,9%	100,0%	100,0%	100,0%			

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez przewoźników

Załącznik 4.1.3.i. Porównanie wielkości masy wg podmiotów w pierwszych półroczach w latach 2005-2009

Operatorzy kolejowi	Przewozy (tys. ton)				Zmiana, %, I-IX		Udział w rynku, %			Udział w rynku, % (prywatni = 100%)		
	I-IX				2009/ 2008	2009/ 2007	2007	2008	2009	2007	2008	2009
	2006	2007	2008	2009								
PKP Cargo	109 196	109 399	104 012	74 508	-28,4%	-31,9%	50,5%	50,3%	43,8%			
PKP LHS	5 208	6 273	6 529	3 410	-47,8%	-45,6%	2,9%	3,2%	2,0%			
GRUPA PKP	114 404	115 672	110 542	77 918	-29,5%	-32,6%	53,4%	53,4%	45,8%			
CTL Rail	9 649	11 534	10 197	12 597	23,5%	9,2%	5,3%	4,9%	7,4%	11,4%	10,6%	13,7%
KP „Kotłarnia”	2 654	3 114	3 232	2 928	-9,4%	-6,0%	1,4%	1,6%	1,7%	3,1%	3,4%	3,2%
Lotos Kolej	1 748	2 477	3 527	4 219	19,6%	70,3%	1,1%	1,7%	2,5%	2,5%	3,7%	4,6%
NZTK	1 845	2 098	1 912	1 803	-5,7%	-14,1%	1,0%	0,9%	1,1%	2,1%	2,0%	2,0%
Orlen KolTrans	1 346	1 999	2 437	2 472	1,4%	23,7%	0,9%	1,2%	1,5%	2,0%	2,5%	2,7%
DB Schenker	46 182	48 346	45 332	40 470	-10,7%	-16,3%	22,3%	21,9%	23,8%	47,9%	47,1%	43,9%
PKW Jaworzno	97	152	89	0	-100,0%	-100,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,0%
Pol-Miedź-Trans	2 807	3 002	2 744	2 921	6,5%	-2,7%	1,4%	1,3%	1,7%	3,0%	2,8%	3,2%
PTK Holding	27 035	25 755	23 432	20 336	-13,2%	-21,0%	11,9%	11,3%	12,0%	25,5%	24,3%	22,0%
PUK Kolprem	51	56	45	142	212,2%	154,7%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,2%
Rail Polska	1 069	1 214	1 397	1 695	21,3%	39,6%	0,6%	0,7%	1,0%	1,2%	1,5%	1,8%
Transoda	955	907	922	846	-8,3%	-6,7%	0,4%	0,4%	0,5%	0,9%	1,0%	0,9%
ZIK	176	178	178	312	75,6%	75,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%
Freightliner PL	0	0	891	1 489	67,1%		0,0%	0,4%	0,9%	0,0%	0,9%	1,6%
prywatni	95 614	100 830	96 336	92 230	-4,3%	-8,5%	46,6%	46,6%	54,2%	100,0%	100,0%	100,0%
OGÓŁEM	210 018	216 502	206 878	170 148	-17,8%	-21,4%	100,0%	100,0%	100,0%			

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez przewoźników

Załącznik 4.1.3.j. Przewozy ładunków transportem kolejowym wg grup ładunków w 2008 roku (praca przewozowa, masa)

Wyszczególnienie	tony w tys.	tonokilometry w mln	średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	4 050	1 192,2	294
w tym: zboża	404	39,5	98
Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	112 455	16 805,5	149
w tym: węgiel kamienny	111 314	16 455,0	148
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	48 689	12 523,6	257
w tym: rudy żelaza	10 248	3 204,3	313
w tym: kamienie piaski, żwir, gliny	27 899	6 747,6	242
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe	1 088	232,9	214
Wyroby włókiennicze i odzież, skóry i produkty skórzane	24	2,8	117
Drewno, wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe	1 424	566,9	398
Koks, brykiety i produkty rafinacji ropy naftowej	26 775	7 750,4	289
w tym: ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej	15 750	4 984,5	316
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych paliwo jądrowe	10 740	3 482,1	324
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych	5 574	1 730,6	310
w tym: cement, wapno, gips	3 769	1 253,5	333
w tym: pozostałe materiały budowlane	1 107	282,7	255
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	11 434	3 444,5	301
Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny	280	137,1	490
Sprzęt transportowy	1 849	454,0	246
Meble, pozostałe wyroby gotowe	220	60,2	274
Surowce wtórne, odpady komunalne	5 345	1 300,4	243
Puste kontenery i opakowania	549	253,6	462
pozostałe	18 364	2 106,6	115
OGÓŁEM	248 860	52 043,4	209

Źródło: Dane GUS

Załącznik 4.1.3.k. Przewozy ładunków transportem kolejowym wg grup ładunków w 2008 roku (w odsetkach)

Wyszczególnienie	tony w %	tonokilometry w %
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	1,6%	2,3%
w tym: zboża	0,2%	0,1%
Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	45,2%	32,3%
w tym: węgiel kamienny	44,7%	31,6%
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	19,6%	24,1%
w tym: rudy żelaza	4,1%	6,2%
w tym: kamienie piaski, żwir, gliny	11,2%	13,0%
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe	0,4%	0,4%
Wyroby włókiennicze i odzież, skóry i produkty skórzane	0,0%	0,0%
Drewno, wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe	0,6%	1,1%
Koks, brykiety i produkty rafinacji ropy naftowej	10,8%	14,9%
w tym: ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej	6,3%	9,6%
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych paliwo jądrowe	4,3%	6,7%
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych	2,2%	3,3%
w tym: cement, wapno, gips	1,5%	2,4%
w tym: pozostałe materiały budowlane	0,4%	0,5%
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	4,6%	6,6%
Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny	0,1%	0,3%
Sprzęt transportowy	0,7%	0,9%
Meble, pozostałe wyroby gotowe	0,1%	0,1%
Surowce wtórne, odpady komunalne	2,1%	2,5%
Puste kontenery i opakowania	0,2%	0,5%
pozostałe	7,4%	4,0%
OGÓŁEM	100,0%	100,0%

Źródło: Dane GUS

4.1.4. Przewozy pasażerskie

Załącznik 4.1.4.a. Liczba przewiezionych pasażerów według kategorii pociągów

Liczba pasażerów		Przewozy Regionalne	PKP Intercity	WKD	PKP SKM	Koleje Mazowieckie	SKM Warszawa	PCC Rail Arriva	OGÓŁEM
osobowe	2004	177 561,00	0	6 191,05	35 428,78	0	0	0	219 180,83
	2005	124 090,56	0	6 409,91	37 714,00	40 011,00	300	0	208 525,47
	2006	120 100,23	0	6 663,00	39 269,00	42 412,00	3 607,55	0,45	212 052,23
	2007	124 614,69	0	6 665,34	40 550,88	45 180,25	6 548,20	132,71	223 692,06
	2008	127 040,21	0	7 076,38	39 004,35	49 917,67	8 764,00	2 956,25	234 758,86
pospieszne	2004	43 708,56	959,4	0	0	0	0	0	44 667,96
	2005	38 998,60	2 579,84	0	0	0	0	0	41 578,44
	2006	39 503,04	3 870,88	0	0	0	0	0	43 373,92
	2007	42 914,75	3 895,23	0	0	0	0	0	46 809,98
	2008	42 693,97	7 177,74	0	0	0	0	0	49 871,71
ekspresy	2004	0	4 084,20	0	0	0	0	0	4 084,20
	2005	0	3 654,69	0	0	0	0	0	3 654,69
	2006	0	3 151,59	0	0	0	0	0	3 151,59
	2007	0	3 484,94	0	0	0	0	0	3 484,94
	2008	0	3 203,20	0	0	0	0	0	3 203,20
IC	2004	0	1 734,50	0	0	0	0	0	1 734,50
	2005	0	2 188,81	0	0	0	0	0	2 188,81
	2006	0	2 508,25	0	0	0	0	0	2 508,25
	2007	0	2 786,91	0	0	0	0	0	2 786,91
	2008	0	2 845,99	0	0	0	0	0	2 845,99
EC, EN	2004	0	1 176,70	0	0	0	0	0	1 176,70

Załącznik 4.1.4.b. Praca przewozowa według kategorii pociągów

Praca przewozowa		Przewozy Regionalne	PKP Intercity	WKD	PKP SKM	Koleje Mazowieckie	SKM Warszawa	PCC Rail	OGÓŁEM
osobowe	2004	6 983 563,34	0	112 846,42	594 333,09	0	0	0	7 690 742,85
	2005	5 247 022,23	0	118 766,00	684 207,00	1 420 391,00	6 535,00	0	7 476 921,23
	2006	5 051 201,85	0	127 795,69	732 762,00	1 607 372,00	63 460,30	24,98	7 582 616,82
	2007	5 684 375,00	0	109 979,00	749 915,09	1 956 173,71	69 812,00	3 149,93	8 573 404,73
	2008	5 606 932,78	0	110 519,33	746 252,30	1 953 862,37	111 528,00	70 231,00	8 599 325,78
pospieszne	2004	7 825 910,30	435 182,20	0	0	0	0	0	8 261 092,50
	2005	6 987 384,98	963 674,00	0	0	0	0	0	7 951 058,98
	2006	7 119 450,28	1 288 275,03	0	0	0	0	0	8 407 725,31
	2007	7 014 327,00	1 396 721,40	0	0	0	0	0	8 411 048,40
	2008	7 194 058,83	1 912 399,17	0	0	0	0	0	9 106 458,00
ekspresy	2004	0	1 392 530,50	0	0	0	0	0	1 392 530,50
	2005	0	1 256 991,00	0	0	0	0	0	1 256 991,00
	2006	0	1 081 161,36	0	0	0	0	0	1 081 161,36
	2007	0	1 187 940,85	0	0	0	0	0	1 187 940,85
	2008	0	1 129 257,37	0	0	0	0	0	1 129 257,37
IC	2004	0	593 194,60	0	0	0	0	0	593 194,60
	2005	0	746 552,00	0	0	0	0	0	746 552,00
	2006	0	860 031,08	0	0	0	0	0	860 031,08
	2007	0	909 723,38	0	0	0	0	0	909 723,38
	2008	0	978 872,91	0	0	0	0	0	978 872,91
EC, EN	2004	0	362 438,40	0	0	0	0	0	362 438,40
	2005	0	375 110,00	0	0	0	0	0	375 110,00
	2006	0	359 638,75	0	0	0	0	0	359 638,75
	2007	0	402 065,28	0	0	0	0	0	402 065,28
	2008	0	436 848,58	0	0	0	0	0	436 848,58

Załącznik 4.1.4.c. Docelowa częstotliwość kursowania pociągów pasażerskich [par pociągów na godz.]

W godzinach:	Odcinki z ruchem aglomeracyjnym - liczba pociągów zależnie od obciążenia dróg kołowych			Linie dowozowe (poza obszarem ciężenia aglomeracji)	Linie lokalne autobusy szynowe *)	Linie lokalne autobusy szynowe lub EZT *)
	[pojazdów samochodowych w jednym kierunku na dobę]					
	20 000 i więcej	16 000-20 000	8 000-16 000			
03 do 04						
04 do 05	2	1	1	1		
05 do 06	3	2	2	2	1	1
06 do 07	6	3	3	3	1	2
07 do 08	6	3	3	3	1	2
08 do 09	6	3	3	3	1	2
09 do 10	6	3	3	3	1	1
10 do 11	3	2	1	1		
11 do 12	3	2	1	1	1	1
12 do 13	3	2	1	1		
13 do 14	3	2	1	1	1	1
14 do 15	6	3	3	3	1	2
15 do 16	6	3	3	3	1	2
16 do 17	6	3	3	3	1	2
17 do 18	6	3	3	3	1	2
18 do 19	6	3	3	3	1	1
19 do 20	3	2	1	1		
20 do 21	3	2	1	1	1	1
21 do 22	3	2	1	1		
22 do 23	3	2	1	1	1	1
23 do 00	2	1	1	1		
00 do 01						
01 do 02						
02 do 03						
RAZEM W DOBIE:						
PAR POCIĄGÓW	85	47	39	39	14	21
POCIĄGÓW	170	94	78	78	28	42

*) Dla linii lokalnych zaproponowano 2 podwarianty oferty przewozowej (pierwszy: linie lokalne – autobusy szynowe, drugi: linie lokalne – autobusy szynowe lub EZT) uzależnionej od stosunkowo licznych czynników. Wynika to z dążenia do odróżnienia typowych linii lokalnych (przebiegających przez tereny mało zaludnione, nieprzebiegających przez ważniejsze ośrodki regionalne, najczęściej o trakcji spalinowej, dla których optymalnym rozwiązaniem jest wykorzystywanie autobusów szynowych), od linii lokalnych (przebiegających przez tereny o relatywnie umiarkowanym zaludnieniu, często łączące lub przebiegające przez ważne ośrodki regionalne, często o trakcji elektrycznej, dla których optymalnym rozwiązaniem może być skład pociągu w postaci 1 EZT, ale również spalinowy zespół trakcyjny, w zależności od tego czym dysponuje przewoźnik lub organizator przewozów).

Źródło: Zasadnicze założenia modernizacji i rozwoju sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Załącznik 4.1.4.d. Dofinansowanie przez samorządy spółki PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w 2008 r.

Województwo	Deficyt bez dofinansowania (tys. zł)	Dofinansowanie (tys. zł)	Deficyt po dofinansowaniu (tys. zł)	Stopień pokrycia deficytu
dolnośląskie	68 205,40	49 623,30	18 582,10	72,80%
kujawsko-pomorskie	38 775,20	31 078,80	7 696,40	80,20%
lubelskie	35 730,80	28 987,00	6 743,80	81,10%
lubuskie	25 220,50	20 175,70	5 044,80	80,00%
łódzkie	49 641,30	38 987,50	10 653,80	78,50%
małopolskie	52 127,80	43 086,10	9 041,70	82,70%
opolskie	32 256,30	23 589,40	8 666,90	73,10%
podkarpackie	38 244,90	33 000,00	5 244,90	86,30%
podlaskie	16 426,40	13 344,80	3 081,60	81,20%
pomorskie	56 701,60	42 826,80	13 874,80	75,50%
świętokrzyskie	17 603,10	12 750,00	4 853,10	72,40%
śląskie	103 608,30	82 731,90	20 876,40	79,90%
warmińsko-mazurskie	33 290,40	24 159,60	9 130,80	72,60%
wielkopolskie	85 248,30	74 108,00	11 140,30	86,90%
zachodniopomorskie	58 582,20	40 630,50	17 951,70	69,40%
OGÓŁEM	711 662,50	559 079,40	152 583,10	78,60%

Źródło: Raport roczny PKP PR

Załącznik 4.1.4.e. Porównanie liczby pasażerów oraz pracy przewozowej po trzech kwartałach w latach 2007-2009

Operatorzy kolejowi	Praca przewozowa (mln pkm) w okresie I-IX			Zmiana, %		Udział w rynku, %		Liczba pasażerów (tys.) w okresie I-IX			Zmiana, %		Udział w rynku, %	
	2007	2008	2009	2009/ 2008	2009/ 2007	2009	2008	2007	2008	2009	2009/ 2008	2009/ 2007	2009	2008
PKP PR	9 710,5	10 004,6	4 077,8	-59,2%	-58,0%	28,8%	65,2%	122 180,8	128 468,5	90 164,2	-29,8%	-26,2%	42,6%	59,0%
PKP IC	2 982,2	3 037,3	8 060,8	165,4%	170,3%	56,9%	19,8%	8 652,2	8 863,5	40 001,2	351,3%	362,3%	18,9%	4,1%
Koleje Maz.	1 461,7	1 522,1	1 243,1	-18,3%	-15,0%	8,8%	9,9%	33 680,0	37 031,9	39 031,6	5,4%	15,9%	18,4%	17,0%
PKP SKM	556,8	556,1	542,9	-2,4%	-2,5%	3,8%	3,6%	30 013,6	29 172,9	28 151,5	-3,5%	-6,2%	13,3%	13,4%
PKP WKD	82,4	83,2	76,8	-7,8%	-6,9%	0,5%	0,5%	4 911,8	5 308,0	4 958,2	-6,6%	0,9%	2,3%	2,4%
SKM W-wa	46,0	79,7	104,5	31,0%	127,1%	0,7%	0,5%	4 599,2	6 644,0	7 471,0	12,4%	62,4%	3,5%	3,1%
Arriva PCC	0,0	52,9	56,0	5,9%		0,4%	0,3%	0,0	2 230,8	1 915,2	-14,1%		0,9%	1,0%
OGÓŁEM	14 839,6	15 335,9	14 161,8	-7,7%	-4,6%	100,0%	100,0%	204 037,7	217 719,7	211 692,8	-2,8%	3,8%	100,0%	100,0%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez przewoźników

Załącznik 4.1.4.f. Praca przewozowa wg podmiotów w okresie I kw. 2006 – III kw. 2009 (w mln pkm)

Operatorzy kolejowi	2006				2007				2008				2009		
	I kw.	II kw.	III kw.	IV kw.	I kw.	II kw.	III kw.	IV kw.	I kw.	II kw.	III kw.	IV kw.	I kw.	II kw.	III kw.
PKP PR	2 737	3 030	3 604	2 799	2 719	3 131	3 861	3 007	2 917	3 204	3 884	2 494	1 301	1 321	1 455
PKP IC	772	933	1 009	875	843	1 017	1 123	943	890	1 062	1 085	1 445	2 278	2 668	3 115
Koleje Maz.	421	404	347	328	495	486	480	495	510	504	509	432	414	410	419
PKP SKM	184	182	177	191	190	188	178	193	191	186	179	190	183	180	180
PKP WKD	32	30	30	34	31	28	24	28	28	28	27	27	27	27	23
SKM W-wa	3	3	15	16	15	15	16	24	26	28	25	32	40	31	33
Arriva PCC									18	18	17	18	18	19	20
OGÓŁEM	4 148	4 583	5 182	4 242	4 293	4 864	5 682	4 689	4 580	5 029	5 726	4 639	4 261	4 654	5 246

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez przewoźników

Załącznik 4.1.4.g. Liczba przewiezionych pasażerów wg podmiotów w okresie I kw. 2006 – III kw. 2009 (w tys.)

Operatorzy kolejowi	2006				2007				2008				2009		
	I kw.	II kw.	III kw.	IV kw.	I kw.	II kw.	III kw.	IV kw.	I kw.	II kw.	III kw.	IV kw.	I kw.	II kw.	III kw.
PKP PR	42 000	40 150	38 231	40 507	41 075	40 848	40 258	44 240	43 475	42 673	42 320	40 144	30 976	29 615	29 573
PKP IC	2 347	2 734	2 846	2 737	2 621	2 921	3 110	2 926	2 752	3 071	3 042	5 941	12 664	13 566	13 772
Koleje Maz.	11 857	11 151	9 130	10 274	11 609	11 224	10 847	11 500	12 238	12 087	12 706	12 886	13 467	12 991	12 573
PKP SKM	9 811	9 680	9 647	10 131	9 923	10 043	10 048	10 537	9 925	9 786	9 462	9 831	9 534	9 229	9 388
PKP WKD	1 701	1 625	1 566	1 770	1 767	1 660	1 485	1 754	1 832	1 800	1 676	1 768	1 751	1 740	1 467
SKM W-wa	254	267	1 531	1 556	1 512	1 494	1 593	1 985	2 190	2 330	2 124	2 120	2 688	2 555	2 228
Arriva PCC									758	742	731	758	620	722	573
OGÓŁEM	67 970	65 607	62 952	66 975	68 506	68 191	67 342	72 942	73 170	72 489	72 061	73 449	71 701	70 418	69 574

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez przewoźników

Załącznik 4.1.4.h. Średnie odległości przewozów wg podmiotów w okresie I kw. 2006 – III kw. 2009 (w km)

Operatorzy kolejowi	2006				2007				2008				2009		
	I kw.	II kw.	III kw.	IV kw.	Rok	I kw.	II kw.	III kw.	IV kw.	I kw.	II kw.	III kw.	IV kw.	I kw.	III kw.
PKP PR	65,2	75,5	94,3	69,1	75,6	66,2	76,6	95,9	68,0	67,1	75,1	91,8	62,1	42,0	49,2
PKP IC	329,0	341,4	354,4	319,7	336,6	321,7	348,0	360,9	322,2	323,5	345,8	356,9	243,3	179,9	226,2
Koleje Maz.	35,5	36,3	38,0	32,0	35,4	42,7	43,3	44,3	43,0	41,7	41,7	40,0	33,5	30,7	33,3
PKP SKM	18,7	18,8	18,3	18,8	18,7	19,2	18,7	17,8	18,3	19,3	19,0	18,9	19,3	19,2	19,1
PKP WKD	18,6	18,6	19,0	19,0	18,8	17,3	16,6	16,4	15,7	15,3	15,8	16,0	15,4	15,2	15,9
SKM W-wa	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	12,0	12,0	12,0	12,0	15,0	15,0	15,0
Arriva PCC										27,2	19,9	23,4	24,0	28,8	34,2
OGÓŁEM	61,0	69,9	82,3	63,3	68,9	62,7	76,0	84,4	64,3	62,6	69,3	79,5	63,2	59,4	75,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych dostarczonych przez przewoźników

4.1.5 Infrastruktura

Załącznik 4.1.5.a. Prace modernizacyjne na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. zakończone w latach 2005-2007 oraz planowane do zakończenia w latach następnych

lp.	nazwa projektu/ zakres inwestycji	okres realizacji
1	Modernizacja linii kolejowych nr E 20/ C-E 20	2000-2020
A	odcinek Poznań – Rzepin	2014-2020
B	modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego	2003-2009
C	odcinek Swarzędz – Poznań-Górczyn (C-E 20)	2014-2020
D	odcinek Warszawa – Poznań (pozostałe roboty)	2009-2012
E	odcinek Mińsk Mazowiecki – Siedlce	2000-2008
F	odcinek Siedlce – Terespol	2004-2014
G	odcinek Łowicz – Skierniewice – Łuków	2014-2020
2	Modernizacja linii kolejowych nr E 30/ C-E 30	2000-2020
A	odcinek Legnica – Węglińiec	2000-2010
B	odcinek Węglińiec – Zgorzelec	2003-2010
C	odcinek Węglińiec – Bielawa Dolna	2003-2010
D	odcinek Opole – Kędzierzyn-Koźle – Gliwice – Zabrze	2009-2013
E	odcinek Bielawa Dolna – Horka	2010-2011
F	odcinek Zabrze – Katowice – Kraków	2009-2014
G	odcinek Kraków – Rzeszów	2014-2020
H	odcinek Rzeszów – granica państwa	2009-2014
I	wdrożenie ERTMS na odcinku Legnica – Wrocław – Opole (w części ETCS II)	2012-2014
J	pilotażowe wdrożenie ERTMS w Polsce – na odcinku Legnica – Bielawa Dolna	2008-2011
3	Modernizacja linii kolejowej nr E 59	2004-2030
A	odcinek Wrocław – Poznań, w tym:	2004-2014
	odcinek Wrocław – Rawicz	2008-2010
	odcinek Rawicz – Poznań	2011-2014
B	odcinek Poznań – Krzyż	2009-2013
C	odcinek Krzyż – Szczecin	2009-2014
D	odcinek Szczecin – Świnoujście	2021-2030
4	Modernizacja linii kolejowej nr C-E 59	2012-2030
A	pozostałe prace	2021-2030
B	odcinek Kędzierzyn-Koźle – Chałupki	2014-2020

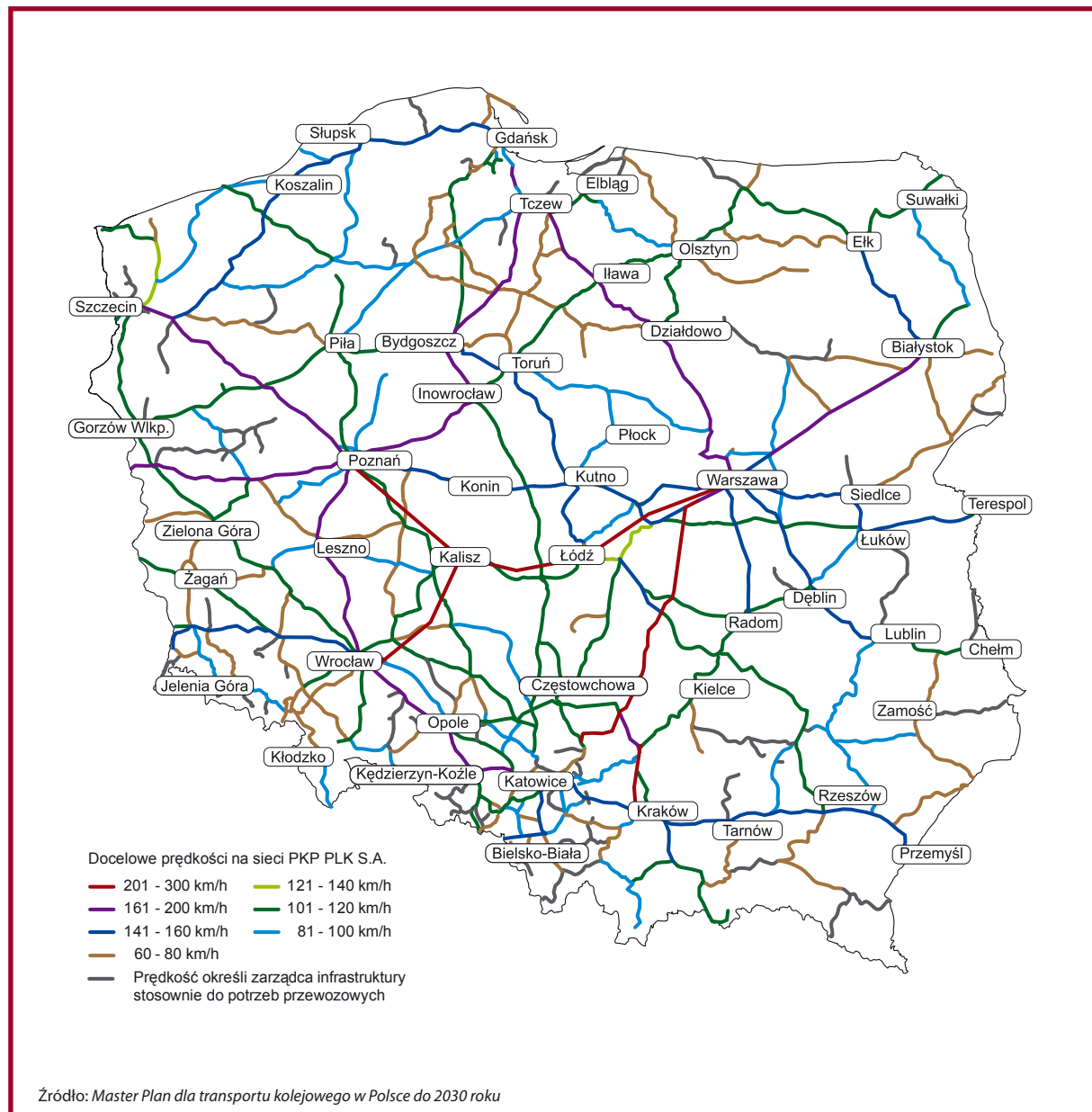
lp.	nazwa projektu/ zakres inwestycji	okres realizacji
C	odcinek Wrocław – Międzyzlesie	2014-2020
D	odcinek Wrocław – Zielona Góra – Rzepin – Szczecin	2012-2014
5	Modernizacja linii kolejowej nr E 65	1995-2020
A	Warszawa – Gdynia	2006-2013
B	Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała – Zawardów	2011-2015
C	Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie	1995-2020
D	Warszawa – Grodzisk Mazowiecki	2009-2012
E	Zawiercie – Katowice	2015-2020
6	Modernizacja linii kolejowej nr C-E 65	2011-2020
A	Katowice – Czechowice-Dziedzice – Zebrzydowice	2011-2014
B	odcinek Chorzów Batory – Inowrocław	2014-2020
C	odcinek Inowrocław – Bydgoszcz – Tczew	2014-2020
7	Modernizacja linii kolejowej nr E 75	2009-2030
A	odcinek Tłuszcz – Białystok	2014-2020
B	odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz	2009-2013
C	odcinek Białystok – Suwałki	2021-2030
D	odcinek Suwałki – Trakiszki – granica z Litwą	2009-2014
8	Modernizacja linii kolejowej nr 1, odcinek Skierniewice – Warszawa Zachodnia	2009-2012
9	Modernizacja linii kolejowej nr 7	2014-2030
A	odcinek Warszawa – Lublin	2014-2020
B	odcinek Lublin – Dorohusk	2021-2030
10	Modernizacja linii kolejowej nr 8	2008-2013
A	odcinek Tunel – Zastów	2009
B	odcinek Kozłów – Kraków (budowa odcinka po nowym śladzie)	2009-2012
C	odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie	2003-2009
D	budowa łącznicy do Lotniska im. Fryderyka Chopina	2008-2010
E	odcinek Warszawa Okęcie – Radom – Kielce	2008-2013
11	Modernizacja linii kolejowej nr 14, odcinek Łódź – Zduńska Wola – Kalisz	2012-2014
12	Modernizacja linii kolejowej nr 15, odcinek Bednary – Łódź Kaliska	2010-2015

lp.	nazwa projektu/ zakres inwestycji	okres realizacji
13	Modernizacja linii kolejowych nr 16 i 18, odcinek Łódź Kaliska – Bydgoszcz Główna	2021-2030
14	Modernizacja linii kolejowej nr 25 – budowa łącznika E 65 i linii HS ("Y")	2014-2020
15	Modernizacja linii kolejowej nr 30, odcinek Lubartów – Lublin Północny	2011-2013
16	Modernizacja linii kolejowej nr 64, odcinek Psary – Kozłów	2009-2012
17	Modernizacja linii kolejowej nr 63, odcinek Dorohusk – Wólka Okopska	2011-2012
18	Modernizacja linii kolejowej nr 201, odcinek Gdańsk-Osowa – Gdynia Gł.	2009-2011
19	Modernizacja linii kolejowej nr 201, odcinek Kościerzyna – Gdańsk-Osowa	2009-2011
20	Modernizacja linii kolejowej nr 202, odcinek Gdynia Gł. – Stargard Szczeciński	2021-2030
21	Modernizacja linii kolejowej nr 203, odcinek Krzyż – Kostrzyn	2008-2011
22	Modernizacja linii kolejowej nr 207, odcinek Toruń Wsch. – Grudziądz	2009-2011
23	Modernizacja linii kolejowej nr 208, odcinek Grudziądz – Laskowice Pomorskie	2009-2011
24	Modernizacja linii kolejowej nr 213, odcinek Reda – Hel	2009-2011
25	Modernizacja linii kolejowej nr 223, odcinek Orzysz – Elk	2008-2012
26	Modernizacja linii kolejowej nr 226 Pruszcz Gd. – Gdańsk Port Północny	2011-2013
27	Modernizacja linii kolejowej nr 353, odcinek Poznań Wsch. – Inowrocław	2021-2030
28	Modernizacja linii kolejowej nr 356, odcinek Poznań Wsch. – Gołańcz	2007-2011
29	Modernizacja linii kolejowej nr 357, odcinek Wolsztyn – Luboń	2007-2011
30	Modernizacja linii kolejowej nr 367, odcinek Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	2007-2013
31	Modernizacja linii kolejowej nr 358, odcinek Czerwieńsk – Zbąszynek, wraz z budową łącznicy Pomorsko – Przylep	2009-2013
32	Modernizacja linii kolejowej nr 402, odcinek Goleniów – Kołobrzeg	2008-2015
33	Modernizacja linii kolejowej nr 403, odcinek Wałcz – Ulikowo	2008-2015
34	Modernizacja linii kolejowej Rzeszów – Warszawa, przez Kolbuszową	2007-2010
35	Warszawski Węzeł Kolejowy	2015-2020
36	Budowa linii KDP ("Y") Warszawa – Łódź – Poznań/ Wrocław	2014-2020
37	Budowa nowej linii kolejowej, odcinek Piekietko – Nowy Sącz	2021-2030
38	Modernizacja odcinka Kraków – Balice	2010-2012
39	Budowa połączenia kolejowego z lotniskiem Pyrzowice	2010-2012
40	Budowa połączenia kolejowego Modlin – Port Lotniczy Modlin	2010-2012

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK S.A., MRR oraz *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*

Załącznik 4.1.5.b. Prędkości na sieci kolejowej Polski – rok 2030 (przebieg linii dużych prędkości, orientacyjny)

Poniższa mapa, zaczerpnięta z Master Planu, przedstawia w postaci graficznej docelowe parametry infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A.



Załącznik 4.1.5.c. Mapa sieci parkingów Park & Ride oraz miejsc postojowych przy stacjach kolejowych w latach 2006-2007



50	liczba planowanych parkingów w 2007
254	liczba uruchomionych parkingów w 2006
	parking 2007
	parking 2006

Źródło: PKP S.A. (prezentacja z 4 lipca 2007 roku)

Załącznik 4.1.5.d. Plany modernizacji oraz budowy nowych dworców i przystanków osobowych wg planów PKP S.A. z roku 2007 (do realizacji w latach 2007-2012)

modernizacja: Warszawa Praga, Warszawa Toruńska, Warszawa Żerań, Warszawa Choszczówka, Legionowo, Chotomów, Janówek, Pomiechówek, Brody, Studzianki, Kątne, Jackowo Dworskie, Grodzisk Mazowiecki, Jaktorów, Międzyborów, Sucha Żyrardowska, Jesionka, Radziwiłłów, Rawka, Siedlce, Łuków, Zapowiednik, Międzyrzec, Biała Podlaska, Małaszewicze, Terespol, Skierniewice, Dąbrowice Skierniewickie, Maków, Płyćwia, Lipce Reymontowskie, Krosnowa, Przyłęk Duży, Rogów, Wągry, Koluszki, Żakowice, Gałkówka, Justynów, Bedoń, Łódź Andrzejów, Piastów, Gdańsk Lipce, Gdańsk Orunia, Gdańsk Oliwa, Pruszcz Gdański, Gdańsk Wrzeszcz, Sopot, Gdynia Orłowo, Gdynia Główna, Iłowo, Narzym, Działdowo, Burkat, Turza Wielka, Gralewo, Żabiny, Tuczki, Rybno Pomorskie, Jegilia, Hartowiec, Montowo, Zajączkowo Pomorskie, Rakowiec, Smolniki, Iława Główna, Iława Miasto, Ząbrowo, Wrocław Mikołajów, Wrocław Osobowice, Szewce, Pegów, Oborniki Śląskie, Skokowa, Żmigród, Osola, Garbce, Osetnica, Oława, Brzeg, Mrozów, Przedmoście Święte, Tomaszów Bolesławiecki, Bolesławiec, Zebrzydowa, Zagajnik, Pieńsk, Zebrzydowa, Zagajnik, Jaśkowice Legnickie, Poznań Garbary, Rydzyna, Lipno Nowe, Przysieka Stara, Poznań Dębiec

budowa: Warszawa Wiatraczna, Warszawa Rondo Żaba, Warszawa Bródno, Warszawa Stalowa, Warszawa Piastów II, Warszawa Obozowa, Warszawa Arkadia, Warszawa Powązkowska, Warszawa Zacisze, Warszawa Radzyńska, Warszawa Ursus Niedźwiadek, Warszawa Utrata, Warszawa Mokry Ług, Warszawa Wola Park, Warszawa Fort Wola, Warszawa Jelonki, Warszawa Księcia Janusza, Wrocław Osobowice Cmentarz, Poznań Antoninek, Poznań Junikowo

Z powodu ograniczeń inwestycyjnych, plany przedstawione przez PKP S.A. będą najprawdopodobniej zrealizowane tylko w części dotyczącej modernizacji. Budowa nowych przystanków (poza tymi, które wynikają z realizacji projektów modernizacji linii kolejowych) będzie najprawdopodobniej realizowana dopiero po roku 2015.

Wizualizacja planów modernizacji oraz budowy nowych stacji i przystanków w latach 2007-2012



4. Załączniki

4.2. Apele i wystąpienia

Załącznik 4.2.1. Apel o ratowanie kolei w Polsce

Gdańsk, Kraków, Warszawa, 24 czerwca 2009

Szanowny Pan
Donald Tusk
Prezes Rady Ministrów

Apel o ratowanie kolei w Polsce

My, niżej podpisani, zwracamy się z listem otwartym do Pana Premiera o podjęcie działań, które uchronią infrastrukturę kolejową przed znacznym przyspieszeniem procesu degradacji technicznej oraz zatrzymają spadek konkurencyjności transportu kolejowego w Polsce, a w efekcie jego powolną eliminację.

Obecna sytuacja transportu kolejowego zagraża stabilności gospodarczej państwa oraz jego bezpieczeństwu energetycznemu. Prowadząc do poważnego ograniczenia dotychczas znaczącej gałęzi gospodarki, niewątpliwie dodatkowo pogłębi efekty kryzysu gospodarczego.

Infrastruktura kolejowa

Stan techniczny dróg kolejowych coraz poważniej zagraża bezpieczeństwu przewozów pasażerskich i towarowych. Niestety, plany niezbędnych modernizacji polskiej sieci kolejowej są obecnie radykalnie redukowane. Stale dowiadujemy się o całkowitym zaniechaniu prowadzenia lub znacznym ograniczeniu zakresu kolejnej inwestycji. Pozostaje to naszym zdaniem w rażącej sprzeczności z deklaracjami Rządu o roli inwestycji infrastrukturalnych w przezwyciężaniu kryzysu. Mnoży to problemy dla przedsiębiorstw budowlanych i usługowych sektora kolejowego, prowadzi do spadku zatrudnienia i generalnie po raz kolejny ogranicza, świeżo odbudowany, potencjał tej gałęzi gospodarki, który będzie potrzebny do realizacji tak ambitnych projektów, jak budowa Kolei Dużych Prędkości czy ogłoszony ostatnio zamiar podwyższenia średniej prędkości pociągów na całej sieci.

Przewozy pasażerskie i towarowe mogą się rozwijać tylko pod warunkiem istnienia sprawnej infrastruktury. Brak modernizacji infrastruktury daje efekt w postaci spadku wielkości i jakości przewozów. Nadawcy ładunków i pasażerowie, niezadowoleni z oferty przedstawionej przez przewoźników, rezygnują z usług kolei. To powoduje niższe wpływy dla zarządcy infrastruktury kolejowej, czyli spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., co w dalszej kolejności znowu ogranicza nie tylko zakres koniecznych inwestycji, ale także redukuje środki na podstawowe prace utrzymaniowe. Może to oznaczać niezamierzone wyłączenia wielu linii kolejowych, a jak wskazują doświadczenia z lat minionych, zdecydowanej większości linii wyłączonych nie udaje się przywrócić do użytkowania.

Obecnie, ze względu na postępującą degradację techniczną infrastruktury kolejowej w Polsce, spada średnia prędkość handlowa pociągów. Statystycznie, w przewozach towarowych, oscyluje ona wokół kuriozalnie niskiego poziomu – 20 km/godz. Linie kolejowe na Dolnym Śląsku są w tak złym stanie, iż obecnie niemożliwy jest masowy transport kruszyw niezbędnych do budowy dróg. Spowoduje to niewątpliwie znaczne opóźnienia w realizacji programu budowy autostrad, co dotychczas nie zostało uwzględnione w harmonogramach przygotowań do EURO 2012.

Potencjalni klienci PKP PLK S.A. są zniechęceni do korzystania z jej usług nie tylko przez złą jakość infrastruktury, ale również przez bardzo wysokie ceny. Już obecnie stawki dostępu do infrastruktury w Polsce należą do najwyższych w Europie. Wpływa to bardzo niekorzystnie na poziom wykorzystania infrastruktury kolejowej, który w naszym kraju osiąga poziom zaledwie 30-40%.

W tej sytuacji, kluczowym instrumentem dla zrównoważonego rozwoju transportu jest odpowiedzialna i przemyślana polityka cenowa odnośnie dostępu do infrastruktury kolejowej. Niestety, nowe cenniki stawek dostępu do infrastruktury nie tylko nie poprawiają sytuacji, ale wprowadzają w niektórych przypadkach następne, wręcz absurdalne, podwyżki opłat. W przypadku przewozów intermodalnych podwyżki te doprowadzają wręcz do zaniechania korzystania z sensownego i skutecznego środka promocji transportu intermodalnego odciążającego sieć drogową od przewozów kontenerów na większe odległości.

Apelujemy do Pana Premiera o doprowadzenie do analizy tej sytuacji, gdyż stawki dostępu są głównym narzędziem polityki transportowej państwa. Naszym zdaniem Rząd powinien aktywnie wpływać na warunki dostępu zarówno do infrastruktury kolejowej, jak i drogowej, uwzględniając tendencje rynkowe oraz europejską politykę zrównoważonego transportu.

Przewozy pasażerskie

Obecna sytuacja spółki PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. jest trudna, znacznie trudniejsza niż mogło się wydawać Samorządom Wojewódzkim, gdy w grudniu 2008 roku przejmowały firmę. Reforma przeprowadzona bez dokładnego audytu sytuacji spółki i przy błędnej decyzji o przeniesieniu do PKP Intercity S.A. obsługi połączeń międzywojewódzkich, ponownie wprowadziła PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. na drogę stałego generowania strat. Z kolei spółka PKP Intercity S.A. prowadząca przewozy kwalifikowane, oprócz kilkunastu nowych składów sfinansowanych ze środków unijnych, została obciążona olbrzymią masą taboru w złym stanie technicznym. Związane z tym potrzeby inwestycyjne są tak duże, że przekraczają możliwości spółki. Pod znakiem zapytania stoi program prywatyzacji tego przewoźnika.

Oceniając zaawansowanie realizacji programu modernizacji dworców kolejowych, wyrażamy obawę, że spotka nas na tym polu pełna porażka. Impuls związany z organizacją EURO 2012 został bezpowrotnie zmarnowany i z wielkich planów modernizacyjnych pozostały jedynie prace „kosmetyczne”. Kilkanaście realizowanych projektów dotyczących mniejszych obiektów nie powinno przekreślać tezy o potrzebie komunalizacji dworców, co pozwoli znaleźć dla tych obiektów prawdziwych gospodarzy i nadać im charakter wizytówki miast i kolei.

Przewozy towarowe

Kolejowe przewozy ładunków spadły w I kwartale 2009 roku o 30 proc. w porównaniu z I kwartałem 2008 roku. W przypadku dominującej na rynku spółki PKP CARGO S.A. spadek przewozów wyniósł blisko 40 proc. Za główne przyczyny zmniejszenia się masy ładunków przewożonych koleją należy uznać spadek zapotrzebowania na przewozy wywołany kryzysem gospodarczym, obniżanie się transportochłonności gospodarki oraz wzrost konkurencyjności prywatnego transportu samochodowego, korzystającego z taniej infrastruktury drogowej. PKP CARGO S.A. utrzymuje swoją pozycję rynkową kosztem stosowania bardzo niskich stawek przewozowych i ujemnego wyniku finansowego. Narastające straty z działalności gospodarczej są finansowane wzrostem zobowiązań wobec PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Krajowi przewoźnicy prywatni, dysponując bardziej elastyczną organizacją i efektywniej wykorzystując zasoby, lepiej radzą sobie w warunkach kryzysu, ale i ich działalność jest prowadzona na granicy opłacalności.

Otoczenie kolei

Przemysł obsługujący sektor transportu szynowego kreuje około 100 tysięcy miejsc pracy. W przypadku ograniczenia funkcjonowania kolei i braku działań modernizacyjnych, produkcja i usługi na rzecz kolejnictwa

będą musiały być w szybkim tempie redukowane. Już dziś, część zakładów naprawczych pozostaje w stanie upadłości, a kolejne stoją u progu bankructwa. W przyszłości odbudowa potencjału wysoko wyspecjalizowanej kadry pracowników oraz zasobów środków trwałych będzie niezwykle kosztowna i długotrwała. W związku z tym, znaczna część środków unijnych przeznaczonych na poprawę stanu infrastruktury i taboru kolejowego może zostać bezpowrotnie zaprzepaszczona ze względu na brak technicznych i kadrowych zasobów umożliwiających prowadzenie projektów.

Co na to Rząd ?

Kolejne rządy od lat unikają problematyki kolejowej, licząc na to, że podjęcie kosztownych lub niepopularnych decyzji naprawiających kolej uda się odwlec. Osoby odpowiedzialne za polską kolej uważają, że tym problemem powinien zająć się ktoś inny. Decyzje o rozpoczęciu koniecznych reform, takich jak wydzielenie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. ze struktur Grupy PKP, prywatyzacja PKP CARGO S.A. i PKP Intercity S.A., zmiana organizacji działania Urzędu Transportu Kolejowego itp. są ciągle odkładane. Jeżeli nie nastąpią zdecydowane działania Sejmu i Rządu, nasza zapóźniona kolej będzie hamowała wzrost gospodarczy kraju i kompromitowała Polskę wobec zagranicy, nie mówiąc już o porażce polityki transportowej państwa. Będziemy tracić dochody i miejsca pracy.

W tej sytuacji zwracamy się do Pana Premiera o podjęcie niezwłocznych działań związanych z programem reformowania kolei.

Henryk Klimkiewicz, przewodniczący Railway Business Forum

prof. dr hab. Wojciech Paprocki, wykładowca w Katedrze Transportu Szkoły Głównej Handlowej

prof. dr hab. Włodzimierz Rydzkowski, kierownik Katedry Polityki Transportowej Uniwersytetu Gdańskiego

dr inż. Tadeusz Syryjczyk, b. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, senior-ekspert ZDG TOR

prof. dr hab. inż. Tadeusz Uhl, wykładowca w Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie

Załącznik 4.2.2.

Odpowiedź Ministra Infrastruktury na „Apel o ratowanie kolei w Polsce”

Warszawa, dnia 5 sierpnia 2009 r.
MINISTER INFRASTRUKTURY
TK-2ag-500- 16/09

Pan Henryk Klimkiewicz
Przewodniczący
Railway Business Forum

Szanowny Panie Przewodniczący,

odpowiadając na skierowany do Prezesa Rady Ministrów, Apel z dnia z dnia 24 czerwca 2009 r., uprzejmie informuję, co następuje. Polityka Rządu w zakresie odnoszącym się do całego sektora kolejowego prowadzona jest, przede wszystkim, w oparciu o długofalowe działania zawarte w dokumentach przyjętych przez Radę Ministrów tj. w Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013 oraz Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku. Sukcesywne wdrażanie rozwiązań wynikających z ww. dokumentów pozwoli wyeliminować przyczyny i skutki dotychczasowych zaniedbań w dziedzinie kolejnictwa, w tym zaniedbań w segmencie infrastruktury kolejowej i przewozów kolejowych. Nie mogę się zgodzić ze stwierdzeniem, iż Rząd nie czyni starań, aby wywiązać się z wcześniej złożonych deklaracji odnośnie roli transportu kolejowego w Polsce. Analizując wydatki z budżetu państwa na przestrzeni ostatnich lat wyraźnie widać, iż co roku przeznaczane są coraz większe środki na infrastrukturę kolejową. W 2009r. w budżecie państwa została zagwarantowana kwota 1.183.141,00 tys. zł na infrastrukturę kolejową zarządzaną przez PKP PLK S.A. oraz PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. Dodatkowo, w 2009 r., na cele związane z infrastrukturą kolejową, zaplanowano wydatkowanie ze środków Funduszu Kolejowego kwoty 518.511,04 tys. zł. Zgodnie z ustawą z dnia 25 kwietnia 2008 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. Nr 97, poz.624), uzyskane przez PKP S.A. pożyczki na łączną kwotę 1,86 mld zł, przeznaczane są na podwyższenie kapitału zakładowego PKP PLK S.A. W efekcie, ww. środki PKP PLK S.A. wykorzystuje na realizację inwestycji wynikających z umów i porozumień międzynarodowych, przygotowanie i realizację inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym, a także na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej w celu zmniejszenia kosztów i wysokości opłat za korzystanie z niej.

Oceniając zaniedbania inwestycyjne z ostatnich lat w infrastrukturze kolejowej można postawić tezę, iż na prowadzenie prac modernizacyjnych bądź odtworzeniowych należałoby przeznaczyć większe kwoty ze środków publicznych, jednakże realnie oceniając możliwości budżetu państwa jest to niemożliwe. Dodatkowo, mający miejsce w ostatnich latach wzrost cen materiałów i usług wymusił na PKP PLK S.A. weryfikację wielu zamierzeń inwestycyjnych.

Odnosnie wpływu stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, pragnę poinformować, iż podniesienia konkurencyjności transportu kolejowego nie da się zapewnić jedynie w drodze obniżania kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej. Wymaga to działań wielokierunkowych, nie tylko w sektorze kolejnictwa, zaś wdrożenie odpowiedniego systemu opłat jest zaledwie jedną z metod działania. Prawodawstwo unijne wymaga od państwa członkowskiego stworzenia systemu opłat i przydzielania zdolności przepustowej, który zapewni utrzymanie i oprawę poziomu niezawodności przewozów, równy i niedyskryminujący dostęp oraz uczciwą konkurencję przy wykonywaniu przewozów kolejowych. Proces ten powoduje pewien koszt po stronie zarządcy infrastruktury, który – jak wskazuje UE – powinien zostać pokryty. Uprzednio obowiązujące w tej materii rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 maja 2006 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 07, póź. 737, z późn.zm.) wprowadzało m.in. preferencyjne traktowanie przewoźników realizujących przewozy intermodalne. Zauważyć jednak trzeba, że w znakomitej większości realizacja przewozu intermodalnego i przewozu towarowego o identycznych parametrach (masa brutto pociągu, prędkość, trasa przejazdu, itd.) skutkuje takim samym kosztem udostępniania infrastruktury. Stosowanie więc w tym wypadku znacznie

obniżonych stawek dostępu dla przewozów intermodalnych powodowało, iż część rzeczywistych kosztów tych przewozów musiała być pokrywana przez przewoźników realizujących inne rodzaje przewozów, a także bezpośrednio przez zarządcę infrastruktury kolejowej, co jest w oczywistej sprzeczności z zasadą równych i niedyskryminujących warunków udostępniania. Obecne rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków udostępniania i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. Nr 35, poz. 274), które weszło w życie 13 marca 2009 r. było poddawane konsultacjom z podmiotami rynku kolejowego.

Wprowadzone przepisy zapewniają większą przejrzystość procedur stosowanych przy udostępnianiu infrastruktury kolejowej oraz dostosowanie ich do zgłaszanych postulatów przez uczestników rynku kolejowego. Ponadto uproszczone zasady rozliczania kosztów działalności wyrównują szanse wszystkich przewoźników kolejowych realizujących przewozy, przez co poprawiają warunki rozwoju transportu kolejowego i zwiększą jego konkurencyjność. Odnosząc się do kwestii przewozów pasażerskich, pragnę przypomnieć, iż dzięki ubiegłorocznej nowelizacji ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” zrekompensowano spółce PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. 2,16 mld zł strat poniesionych w związku z wykonywaniem przez Spółkę przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych w okresie od dnia 1 października 2001 r. do dnia 30 kwietnia 2004 r. Z powyższej kwoty dotacji Spółka otrzymała dotychczas 1,828 mld zł. Ponadto, pragnę zwrócić uwagę, że w związku z usamorządowieniem przewozów regionalnych wskazane i zagwarantowane zostały źródła finansowania inwestycji taborowych spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. w perspektywie do roku 2020. Zawarte w dniu 9 grudnia 2008 r. z Marszałkami województw Porozumienie zapewnia samorządom województw znaczne środki finansowe na zakup, modernizację i naprawy kolejowych pojazdów szynowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Powyższe Porozumienie wskazuje ponadto źródło pokrycia straty bilansowej Spółki z lat ubiegłych oraz zwiększa od 2010 r. udział samorządów województw we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych (CIT) z 14,0% do 14,75%. Jednocześnie pragnę poinformować, iż weszła już w życie ustawa z dnia 25 czerwca 2009r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 115, poz. 966), której zapisy są wykonaniem zobowiązania Rady Ministrów w zakresie źródeł finansowania przewozów regionalnych z których mogą korzystać samorządy wojewódzkie. Jako stałe zwiększenie środków zaproponowano zwiększenie udziału samorządów wojewódzkich w dochodach z podatku CIT oraz nowy algorytm naliczania części wyrównawczej w subwencji ogólnej. Dodatkowo, w latach 2009-2015, nastąpi zwiększenie wpływów Funduszu Kolejowego o łączną kwotę 700 mln zł. Dodatkowo pragnę zwrócić uwagę na fakt, że dodatkowe środki, zapisane w ww. ustawie, dla samorządów wojewódzkich na tabor kolejowy w wydatny sposób przyczynią się do poprawy sytuacji ekonomicznej nie tylko producentów taboru, ale także dla pozostałych przedsiębiorstw kooperujących z przewoźnikiem. Uważam, że dotychczasowe rozwiązania przyjęte przez Rząd w odniesieniu do spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o., przy aktywnym udziale jej właścicieli, tj. samorządów województw, dają podstawy do zapewnienia odpowiedniego funkcjonowania i rozwoju Spółki.

Poruszona w Apelu kwestia przewozów towarowych prowadzonych przez PKP CARGO S.A. związana jest bezpośrednio z kryzysem gospodarczym. Spółki przewozowe są swego rodzaju barometrem, wskazującym oddziaływanie kryzysu na gospodarkę kraju. Obecny kryzys ma negatywny wpływ zarówno na PKP CARGO S.A., jak i na pozostałych towarowych przewoźników kolejowych. Jednakże PKP CARGO S.A., będąc największym podmiotem wykonującym przewozy towarowe, musiała przeprowadzić na szeroką skalę procesy restrukturyzacyjne (restrukturyzacja działalności zakładów, restrukturyzacja zatrudnienia), w celu utrzymania płynności finansowej i pozycji na rynku. Przy obecnych uwarunkowaniach rynkowych wszystkie spółki z Grupy PKP wprowadziły programy oszczędnościowe, w postaci m.in. minimalizacji kosztów usług zlecanych na zewnątrz. Wprowadzenie takich działań z pewnością odbiło się negatywnie na działalności podmiotów gospodarczych kooperujących z przewoźnikami kolejowymi oraz zarządcami infrastruktury kolejowej. Jednakże mając do wyboru utratę płynności finansowej lub przetrwanie okresu spowolnienia gospodarczego, Zarządy spółek Grupy PKP wybrały wariant korzystniejszy dla kierowanych przez siebie podmiotów i zatrudnionych tam pracowników. Odnosząc się do Apelu w części dotyczącej podjęcia działań związanych z reformowaniem kolei pragnę przypomnieć, iż obecny Rząd, kontynuując reformy zapoczątkowane jeszcze w 2007r., dokonał usamorządowienia kolejowych przewozów pasażerskich, a tym samym uporządkował segment kolejowych przewozów pasażerskich. Zgodnie z założeniami zawartymi w „Strategii”, prowadzone są prace związane z procesem przemieszczeń majątkowych, w zakresie infrastruktury kolejowej, po byłym przedsiębiorstwie państwowym PKP. Aktualnie rozważana jest zmiana modelu funkcjonowania spółki PKP PLK S.A. jako zarządcy infrastruktury w kierunku uniezależnienia tego podmiotu od PKP S.A. Obecnie podejmowane są działania mające na celu wsparcie sektora transportu kolejowego. Do działań takich należą m.in.: przygotowany projekt zmiany ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, w którym zaproponowano możliwości wsparcia ze środków publicznych spłaty kredytów związanych z inwestycjami w ogólnodostępną

infrastrukturę kolejową oraz uwzględniono instrumenty finansowe pozwalające przyspieszyć wnoszenie przez PKP S.A. aportów do spółek zależnych (zwolnienia z podatku CIT), podjęte działania w celu umożliwienia spółkom Skarbu Państwa, utworzonym na mocy ustawy (co obejmuje także PKP PLK S.A.), zmiany dotychczasowego sposobu ustanowienia zabezpieczeń należytego wykonania zobowiązań wynikających z umowy o dofinansowanie, prace nad znalezieniem instrumentów, które wyposażyłyby PKP PLK S.A. w możliwość pozyskania środków na zrefinansowanie wydatków na przedsięwzięcia współfinansowane z funduszy europejskich, planowane jest pozyskanie gwarancji Skarbu Państwa dotyczących zobowiązań zaciągniętych przez PKP S.A., z przeznaczeniem na rolowanie części gwarantowanych przez Skarb Państwa zobowiązań, wypracowanie rozwiązań dotyczących zaniechania poboru wypłat z zysku osiągniętych przez PKP S.A. w związku z realizacją zapisów „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013” w zakresie wyposażania spółek Grupy PKP oraz PKP „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. w majątek.

Z poważaniem,
z upoważnienia Ministra Infrastruktury.
Podsekretarz Stanu
Juliusz Engelhardt

Załącznik 4.2.3.

List otwarty w sprawie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej

Warszawa, 24 maja 2009 r.

Szanowny Pan
Wicepremier, Minister Gospodarki
Waldemar Pawlak

Szanowny Pan
Minister Infrastruktury
Cezary Grabarczyk

List otwarty

W imieniu środowiska przedsiębiorców związanych z transportem kolejowym zwracam się do Pana Premiera i do Pana Ministra, jako do najważniejszych przedstawicieli Rządu RP odpowiedzialnych za właściwe funkcjonowanie sektora kolejowego w Polsce.

Decyzją nr TRM-9110-03/09 z dnia 8 kwietnia 2009 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zatwierdził stosowanie „Stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., obowiązujących w rozkładzie jazdy 2009/2010”. Stawki te określa PKP PLK S.A. na zasadach wynikających z rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej. **Forum Kolejowe – Railway Business Forum (RBF) protestuje przeciwko przyjęciu wyżej wymienionych stawek i zwraca się z apelem o szybkie i zdecydowane działania w celu zmiany systemu naliczania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej.**

Mimo zapowiadanej w strategii rządowej polityki zmniejszania stawek za dostęp do infrastruktury, kolejny raz, zamiast obniżek mamy do czynienia z realną podwyżką, co w powiązaniu z kryzysem gospodarczym jest zabójcze dla kolejnictwa w Polsce. Od dwóch lat obserwujemy negatywne tendencje w towarowych przewozach kolejowych, będące skutkiem, między innymi, niewłaściwej polityki rządu w zakresie kształtowania warunków funkcjonowania kolei. W 2008 roku operatorzy kolejowi przewieźli kilka procent ładunków mniej w porównaniu z rokiem 2007, ale już w I kwartale 2009 roku spadek przewozów jest dramatyczny i wynosi blisko 30% w porównaniu z I kwartałem 2008 r.

Nowy cennik wprowadza podwyżki opłat znacznie zmniejszające konkurencyjność kolei w przewozach towarowych a w niektórych przypadkach proponuje skokowy, wręcz absurdalny wzrost stawek o 200% (w przypadku przewozów intermodalnych). Takie rozwiązania, w rzeczywistości, podważają szanse kolei na rozwój i jej zdolność do konkurencji z transportem drogowym.

Wyrażamy głębokie zaniepokojenie praktyką wdrażania rozwiązań mających kluczowe znaczenie dla transportu kolejowego bez partnerskich konsultacji ze środowiskiem przedsiębiorców kolejowych. Stawki dostępu są narzędziem polityki transportowej i w związku z tym Minister Infrastruktury winien aktywnie wpływać na warunki dostępu do infrastruktury kolejowej uwzględniając tendencje rynkowe.

Szanowny Panie Premierze, Szanowny Panie Ministrze,

Stan techniczny dróg kolejowych jest bardzo zły. Stawki dostępu do infrastruktury w Polsce należą do najwyższych w Europie, a wykorzystanie infrastruktury kolejowej sięga zaledwie 30-40%. Średnia prędkość handlowa w przewozach towarowych oscyluje wokół 20 km/godz. W tej sytuacji kluczowym instrumentem dla zrównoważonego rozwoju transportu jest odpowiedzialna i rozważna polityka odnośnie dostępu do infrastruktury kolejowej. Niestety, według opinii środowiska przedsiębiorców, polityka Ministerstwa Infrastruktury w tym zakresie jest antyrynkowa i nieprzewidywalna

(co roku zmienia się wiele szczegółowych rozwiązań bez logicznego wytłumaczenia), co prowadzi do systematycznego marginalizowania transportu kolejowego.

Przyjęcie omawianych stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej jest także sprzeczne z polityką europejską a sposób ustalania opłat niezgodny z przepisami UE a konkretnie zaleceniami dyrektywy 2001/14/WE. Zwracam się z prośbą do Pana Premiera i do Pana Ministra Infrastruktury o podjęcie pilnych, konkretnych działań w omawianej sprawie.

Henryk Klimkiewicz

Przewodniczący Zarządu RBF

Załącznik 4.2.4.

List otwarty w sprawie problemów w sektorze przewozów towarowych kolejją

Warszawa, 29 stycznia 2009 r.

Szanowny Pan Premier, Minister Gospodarki **Waldemar Pawlak**,
Szanowny Pan Minister Infrastruktury **Cezary Grabarczyk**.

W imieniu środowiska przedsiębiorców związanych z transportem kolejowym zwracam się do Pana Premiera i do Pana Ministra, jako do najważniejszych przedstawicieli Rządu RP odpowiedzialnych za właściwe funkcjonowanie sektora kolejowego w Polsce.

Kryzys gospodarczy obnażył dramatyczną sytuację PKP CARGO S.A., największego kolejowego przewoźnika towarowego w Polsce. Obecnie obserwujemy przyspieszenie tempa pogarszania się wskaźników przewozowych i finansowych tego przedsiębiorstwa. O tym jednak, że nieprzeprowadzenie poważnej restrukturyzacji, brak strategii i jasno wyznaczonych celów, do których stanowczo powinno się zmierzać, doprowadzi do załamania pozycji spółki wraz z nieuchronnymi konsekwencjami dla wszystkich spółek grupy PKP i całego rynku kolejowego, alarmowaliśmy od wielu lat. Niestety, apele naszego środowiska zostały zlekceważone przez poprzednią ekipę rządową. Także ostatni rok należy uznać za zmarnowany. Kryzys w PKP CARGO S.A. stwarza w konsekwencji bardzo poważne problemy dla wielu innych firm. Szczególnie dotkliwie dotknie to zarządcę polskiej infrastruktury kolejowej, spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., która otrzymuje połowę swoich przychodów z tytułu działalności przewozowej PKP CARGO S.A. Nieuchronne w takiej sytuacji zaległości płatnicze grożą załamaniem rządowego programu inwestycyjnego unowocześnienia polskiej infrastruktury kolejowej.

Kooperujące z PKP CARGO S.A. zakłady nigdy dotąd nie były w tak trudnej sytuacji. Co gorsza, firmy te nie mają żadnych informacji odnośnie poziomu możliwych zamówień w najbliższej przyszłości. ZNTK Łapy urlopują całą 700-osobową załogę. Połowę pracowników (400 osób) zwolnią zakłady naprawcze w Gniewczynie. Stoją zakłady w Opolu. Konsekwencje zwolnień będą dramatyczne, zwłaszcza w niewielkich miejscowościach, gdzie zakłady naprawcze taboru kolejowego są największymi pracodawcami. Upadek tych firm oznaczać będzie zniszczenie potencjału wykonawczego, którego odtworzenie będzie bardzo trudne, za co cały sektor kolejowy zapłaci po unormowaniu się sytuacji gospodarczej.

Sytuacja PKP CARGO S.A. to już nie tylko wewnętrzna sprawa tego przedsiębiorstwa. Skala działalności gospodarczej prowadzonej przez spółkę i jej znaczenie dla całej gospodarki państwa powoduje, że zarząd przedsiębiorstwa musi uzyskać silne wsparcie polityczne i pomoc ze strony właściciela w przeprowadzeniu niezbędnych działań naprawczych. Z uwagi na nieuchronność zwolnień pracowników, należy otwarcie ujawnić poziom niezbędnych odejść pracowników i zapewnić zwalnianym pracownikom osłonę socjalną.

Szanowny Panie Premierze, Szanowny Panie Ministrze,

Dla PKP CARGO S.A. potrzebny jest pilny plan ratunkowy i wprowadzenie zarządzania kryzysowego. Apeluję do Pana Premiera i Pana Ministra o osobiste zaangażowanie się w tej sprawie, gdyż każdy dzień zwłoki gra na niekorzyść PKP CARGO S.A., rynku kolejowego i polskiej gospodarki. Wzywam do pilnego zwołania spotkania, na którym przedstawicielom zainteresowanych środowisk przedstawiony będzie plan przyjętych przez rząd działań naprawczych w spółce PKP CARGO S.A. oraz umożliwione zostanie odniesienie się do tych propozycji.

Z wyrazami szacunku

Henryk Klimkiewicz
Przewodniczący Zarządu RBF
Krajowa Izba Gospodarcza

Załącznik 4.2.5.

Stanowisko KIG w sprawie systemu stawek dostępu do infrastruktury kolejowej dla kolejowych przewoźników towarowych

Stanowisko Krajowej Izby Gospodarczej w sprawie systemu stawek dostępu do infrastruktury kolejowej dla kolejowych przewoźników towarowych

Stan obecny

Stosowany obecnie system stawek dostępu do infrastruktury kolejowej dla kolejowych przewoźników towarowych jest sprzeczny z zasadą równego traktowania przewoźników drogowych oraz kolejowych i jest jedną z zasadniczych przyczyn sukcesywnego zmniejszania się udziału transportu kolejowego w rynku przewozów towarów. W szczególności na zbyt wysokie, przesadzające o niekonkurencyjności transportu kolejowego, stawki dostępu do infrastruktury torowej ma wpływ mechanizm budowania tych stawek w oparciu o koszty działalności operacyjnej, finansowej i inwestycyjnej spółki zarządcy infrastruktury kolejowej, w tym m.in. w oparciu o:

- koszty amortyzacji infrastruktury kolejowej,
- koszty utrzymania infrastruktury kolejowej,
- koszty finansowe kredytów i pożyczek zaciąganych na modernizację i rozwój infrastruktury kolejowej

Stosowanie tego mechanizmu w dłuższym czasie oznacza, że:

Im większe nakłady na utrzymanie i rozwój infrastruktury, tym większa w perspektywie baza kosztowa dla wyliczania stawek dostępu do tej infrastruktury i tym mniejsze w konsekwencji przewozy kolejowe.

Łagodzenie negatywnych skutków tego mechanizmu doraźnymi dotacjami dla spółki PKP PLK S.A. nie likwiduje przyczyn powyższego, dyskryminującego kolejowych przewoźników towarowych systemu. W konsekwencji nie mogą oni na równych prawach z przewoźnikami drogowymi konkurować na rynku przewozów ładunków.

Utrzymanie takiego stanu rzeczy stawia pod znakiem zapytania sens inwestowania w infrastrukturę kolejową, po której będzie jeździło coraz mniej pociągów towarowych.

Wydane w dniu 27 lutego 2009 roku nowe Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej nie przynosi jakościowego przełomu w mechanizmie stosowania stawek dostępu kolejowych przewozów towarowych.

Propozycje zmian

Dla odwrócenia negatywnych trendów w zakresie kolejowych przewozów towarowych i dla stworzenia kolejowym przewoźnikom towarowym porównywalnych z transportem drogowym szans działalności proponujemy:

- Odejście od modelu kształtowania stawek dostępu do infrastruktury kolejowej opartego na bilansie kosztów ponoszonych przez zarządcę infrastruktury
- Stawki dostępu do torów dla przewoźników kolejowych powinny być kształtowane na takich samych zasadach i w porównywalnej wysokości jak opłaty za korzystanie z dróg dla przewoźników drogowych
- Uwzględniając aktualny poziom opłat ponoszonych przez przewoźników drogowych, to odpowiadająca im wysokość stawek dostępu do torów dla przewoźników kolejowych powinna być kalkulowana na poziomie umożliwiającym pokrycie wyłącznie uzasadnionych kosztów prowadzenia ruchu kolejowego przez zarządcę infrastruktury kolejowej
- Zmiany systemu i wysokości stawek dostępu do torów dla przewoźników kolejowych powinny być przeprowadzane tylko w sytuacji adekwatnych zmian w opłatach ponoszonych przez przewoźników drogowych

- Wysokość opłat dla przewoźników drogowych i wysokość stawek dostępu do torów powinny być ustalane i ogłaszane przez Ministra Właściwego do spraw Transportu. Zmiany w opłatach i stawkach powinny być skorelowane w czasie ich wprowadzania i czasokresie ich obowiązywania.

Wprowadzenie proponowanych zmian w systemie stanowienia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej wymaga podjęcia pilnych prac nad zmianami w ustawie o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 roku i wydanych do tej ustawy rozporządzeniach.

Nakłady na utrzymanie, modernizację i rozwój infrastruktury powinny być, podobnie jak to ma miejsce w zakresie infrastruktury dróg krajowych, ponoszone przez państwo i samorządy lokalne.

Zagadnienia te powinna regulować odrębna ustawa o systemie finansowania nakładów na utrzymanie, modernizację i rozwój infrastruktury kolejowej.

Przewodniczący Komitetu Infrastruktury Gospodarczej
Krajowej Izby Gospodarczej
Józef Marek Kowalczyk
Warszawa, 11 marca 2009

4. Załączniki

4.3. Raporty i analizy

Załącznik 4.3.1. Raport Centrum A. Smitha „Konkurencja w transporcie kolejowym warunkiem poprawy konkurencyjności polskiej gospodarki”

Raport „Konkurencja w transporcie kolejowym warunkiem poprawy konkurencyjności polskiej gospodarki”
pod kierunkiem Prof. dr. hab. Aleksandra Surdeja, Centrum im. Adama Smitha Pierwszego Niezależnego Instytutu
w Polsce 1989-2009

Warszawa, 3 września 2009 roku

Streszczenie

Konkurencja w transporcie kolejowym warunkiem poprawy konkurencyjności polskiej gospodarki

Transport kolejowy jest ważnym czynnikiem rozwoju gospodarczego Polski ze względu na swoje ekonomiczne i ekologiczne właściwości. Przez lata jednak zaniedbywano infrastrukturę kolejową, co doprowadziło do jej względnej degradacji.

W najbliższych latach podjęte zostaną znaczne inwestycje w rozwój infrastruktury kolejowej. Te znaczne, choć wielokrotnie mniejsze niż wydatki na drogownictwo, wydatki publiczne przyniosą lepsze skutki gospodarcze (wzrost efektywności, wzrost wolumenu przewozów, niższe ceny), jeśli równocześnie przeprowadzone zostaną reformy wzmacniające konkurencję w przewozach towarowych i pasażerskich.

Obecnie jednak Grupa PKP zajmuje pozycję skutecznie utrudniającą rozwój konkurencji: firmy tej grupy są zarazem zarządcami znacznej części infrastruktury kolejowej, jak i dominującymi przewoźnikami. Konieczna jest reorganizacja grupy, wydzielająca z niej operatora infrastruktury, którym powinno stać się odrębne, niezależne od PKP S.A. przedsiębiorstwo.

Ważne jest także, aby sposób ustalania opłat przejazdowych nie wyłączał efektywnych przewoźników z ich, uzyskanych dzięki wyższej efektywności, zysków. Jednakże Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 27 lutego 2009 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej konstruuje cennik tak, aby premiovac mniej efektywne przewozy.

W proces inwestycyjny powinny być włączone, na warunkach rynkowych, podmioty prywatne oraz samorządy tak, aby szybko usprawniać infrastrukturę kolejową tworząc dogodne punkty przeładunkowe, rozwijając lokalne połączenia oraz poprawiając jakość obsługi pasażerów.

Rozwojowi konkurencji powinien sprzyjać, wzmocniony w swoich kompetencjach i w relacji do rządu, i Ministerstwa Infrastruktury, urząd regulacyjny. Obecnie Urząd Transportu Kolejowego tych funkcji, z racji umocowania ustawowego, nie spełnia.

Inwestując w rozwój infrastruktury władze publiczne powinny unikać subsydiowania, bezpośredniego i pośredniego, poszczególnych państwowych przedsiębiorstw. Działania takie konserwują ich niską efektywność, a niekiedy prowadzą do paradoksalnej sytuacji kosztownej zagranicznej ekspansji realizowanej kosztem pogorszenia dobrobytu Polaków.

Rząd powinien przejawiać większą determinację w tworzeniu warunków wzrostu konkurencji w sektorze kolejowym, gdyż tylko konkurencja ujawnia nieefektywność poszczególnych przedsiębiorstw, poszerza ofertę dla konsumenta oraz zwiększa dobrobyt społeczny.

Konkurencja w transporcie kolejowym warunkiem poprawy konkurencyjności polskiej gospodarki

I. Wstęp

Transport kolejowy jest i pozostanie ważnym czynnikiem konkurencyjności polskiej gospodarki (transport zapewnia 10% polskiego PKB), o ile zostanie zorganizowany na zasadach umożliwiających skuteczną konkurencję przewoźników. Od wielu lat trwa w Polsce proces degradacji infrastruktury kolejowej – jeżeli będzie przebiegał w dotychczasowym tempie, to zamkniętych może zostać nawet 7 tys. km z obecnych 19 tys. km linii kolejowych. Spośród 19 tys. linii kolejowych w stanie dobrym jest 37%, natomiast aż 25% znajduje się w stanie niezadowalającym. Ponad 40% linii kolejowych nie pozwala na rozwinięcie prędkości przekraczającej 80 kilometrów na godzinę, a na 9% linii prędkość przejazdu nie może przekroczyć 40 km na godzinę. Paradoks polega na tym, że likwidacja linii kolejowych może być ekonomicznie uzasadniona, gdy równocześnie maleją inwestycje w utrzymanie linii i innych obiektów infrastrukturalnych (takich jak dworce, bocznice przeładunkowe itp.) oraz gdy nie istnieją silne bodźce konkurencyjne. Niszcząca infrastruktura odpycha pasażerów i innych użytkowników, wydłużając czas przejazdu i przewozu, a niska konkurencja sprawia, że oferta przewozowa jest uboga i mało elastyczna.

II. Inwestycje publiczne w infrastrukturę kolejową – tak! Jawne i ukryte subsydia dla przewoźników – NIE!

Inwestycje infrastrukturalne w transport kolejowy pozostaną odpowiedzialnością państwa – nie powinny jednak być realizowane przez przedsiębiorstwo, które łączy funkcje operatora infrastruktury oraz przewoźnika na konkurencyjnym rynku. Inwestycje te powinny być planowane tak, aby likwidować tzw. wąskie gardła w sieci transportowej, czyli przynosić likwidację lokalnych ograniczeń prędkości. Obecnie jednak zdarza się, że nawet znaczne środki z funduszy europejskich inwestowane są pod presją lokalnych lobby, a ze stratą dla sprawności systemu przewozów kolejowych. Inwestycje w infrastrukturę kolejową powinny być podejmowane w sposób skoordynowany tak, aby jak najniższym kosztem uzyskać znaczny przyrost wolumenu przewozów.

III. Odpowiednia struktura organizacyjna sektora warunkiem uczciwej konkurencji

W transporcie kolejowym, podobnie jak w przypadku innych gałęzi sieciowych, nie ma skutecznej konkurencji bez sprawnego systemu regulacji warunków dostępu do sieci (w tym opłat za dostęp do sieci, warunków technicznych realizacji usług, rozkładu przejazdów). Rozdział operatora infrastruktury od przewoźników jest warunkiem niezbędnym realizacji równych warunków konkurowania. W Polsce współistnienie w holdingu PKP operatora infrastruktury PKP PLK S.A. oraz przewoźników (przykładowo PKP CARGO S.A.) łamie tę zasadę ze szkodą dla konkurencji, użytkowników usług kolejowych oraz całej gospodarki. Grupa PKP S.A. nie kryje, że nie w smak jej konkurencja tak w zakresie przewozów towarowych, jak i pasażerskich i próbuje bronić antykonkurencyjnej struktury organizacyjnej, powołując się na mityczne korzyści wielkich grup gospodarczych. Należy stwierdzić, że struktura organizacyjna transportu kolejowego w Polsce konserwuje nieefektywność całej gałęzi przewozów kolejowych.

Przedsiębiorstwa grupy PKP cechują wysokie koszty działalności wynikające głównie z przerostu zatrudnienia, a ich dominująca i utrwalana przez praktyki taryfowe i pozataryfowe pozycja nie skłania ich do oferowania odpowiadających klientom usług. Prowadzona na podstawie Ustawy o Transporcie Kolejowym z 2003 roku restrukturyzacja polskiego transportu kolejowego nie powinna skończyć się na wewnętrznej restrukturyzacji Grupy PKP S.A. (zarządzanie infrastrukturą kolejową powinno być własnościowo rozdzielone od świadczenia usług przewozowych). Jednakże, co dobrze dokumentuje Raport NIK nr 153/2009, dotychczasowa reorganizacja w Grupie PKP S.A. została przeprowadzona w sposób niepełny i utrudniający rozwój konkurencji. Przykładowo PKP S.A. wydzierzało przewoźnikowi (tj. spółce PKP CARGO S.A.) składniki publicznej infrastruktury kolejowej, które są niewrażliwe dla prowadzenia działalności przewozowej, a tym samym dla świadczenia usług przewozowych przez licencjonowanych konkurentów.

Sytuacja taka, co także stwierdza NIK, doprowadziła do degradacji dzierżawionej przez PKP CARGO S.A. infrastruktury, gdyż dzierżawca pozbawiony jest bodźców do inwestowania w utrzymanie i rozwój użyczonego mienia. Wadliwa reorganizacja umożliwia więc PKP CARGO S.A. ograniczanie konkurencji dostępu publicznej infrastruktury kolejowej. Konkurencja w kolejnictwie jest możliwa i niezbędna, gdyż ujawnia niesprawność monopolu i poszerza ofertę dla konsumentów. Przykładowo rozpoczęcie międzywojewódzkich przewozów pasażerskich przez spółkę Przewozy Regionalne pokazuje, jak wielka jest „monopolistyczna renta”: spółka ta skalkulowała cenę przejazdu z Krakowa do Warszawy na poziomie 40% ceny pociągów ekspresowych, przy czym przejazd pociągami „InterRegio” ma trwać zaledwie pół godziny dłużej niż przejazd pociągiem ekspresowym (16% dłużej). Nowa oferta nie musi wiązać się z prostym przejściem pasażerów dotychczasowego monopolisty. Można natomiast oczekiwać przyrostu ruchu pasażerskiego, a okres „kryzysu gospodarczego” czyni ofertę tańszych przewozów kolejowych dodatkowo atrakcyjną.

IV. Błędne rozumienie roli rządu

W podejściu kolejnych rządów do reformowania PKP dominuje antyeconomiczne i pseudosocjalne podejście. Rządy zapominają, że utrzymywanie znacznego zatrudnienia nie jest właściwym celem przedsiębiorstwa, gdyż jest nim tworzenie wartości dla odbiorców. Jeśli PKP CARGO S.A. zatrudnia 44 tysiące pracowników, a większy od niego (pod względem wolumenu przewozów) DB Schenker zatrudnia niespełna 29 tysięcy pracowników, to oczywiste jest, które z przedsiębiorstw wnosi większy wkład w społeczny dobrobyt. Pomimo wspomnianego wcześniej uprzywilejowania PKP CARGO S.A. generuje straty: jak informuje NIK, w 2008 roku wyniosły one ok. 176 milionów złotych. Nie ma wzrostu bogactwa i dobrobytu bez wzrostu produktywności pracy. Co więcej, chociaż zmiany poprawiające wydajność pracy wiążą się często z kosztami społecznymi w postaci zwolnień pracowników, to jednak koszty te są jednorazowe, podczas gdy mało wydajne przedsiębiorstwo przynosi stałe koszty społeczne w postaci utraconego dochodu i dobrobytu.

V. Co nie sprzyja skutecznej konkurencji?

Skuteczna konkurencja może pojawić się wtedy, gdy struktura organizacyjna i regulacyjna rynku nie buduje zapór dla potencjalnych konkurentów, a ci, którzy „są na rynku” mogą rosnąć, jeśli są wystarczająco efektywni. Wprawdzie w Polsce w 2008 roku działało 62 przewoźników towarów, to udział PKP CARGO S.A. szacowany na około 75% sprawia, że jest to bardzo nierówna konkurencja. Co więcej, niektóre decyzje regulacyjne wyraźnie uprzywilejowywały podmioty z grupy PKP, w tym PKP CARGO S.A. Przykładowo Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 27 lutego 2009 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej:

- zmienia zasady różnicowania cen dostępu do infrastruktury likwidując m.in. kategorię pociągów intermodalnych i wskutek tego de facto podwyższając opłaty dla tego rodzaju przewozów. Zmiana ta będzie miała wpływ na konkurencyjność przewozów kontenerowych, pogarszając konkurencyjność przewozów kolejowych względem ruchu kołowego i sprawi, że nastąpi dodatkowe przesunięcie przewozów towarowych na transport drogowy. Zauważyć należy, że kolejne rządy nie doceniały potencjalnych możliwości kolejowego (lub łączonego) transportu kolejowego. Ogromne środki przeznaczano na rozbudowę dróg, podczas gdy linie kolejowe, których budowa i utrzymanie wymagają relatywnie mniejszych nakładów, ulegały degradacji. Prowadziło to do wskazanej już spirali utraty atrakcyjności przewozów kolejowych i odchodzenia klientów. Z kolei zmniejszenie liczby klientów uzasadniało zmniejszenie nakładów inwestycyjnych, uruchamiając taką spiralę;
- umożliwia drastyczne podwyżki stawek dla ciężkich pociągów w nowym cenniku: wzrost parametrów linii oznacza obligatoryjnie wzrost kosztów dostępu. Dłuższe (składy o większej liczbie wagonów) i cięższe pociągi są wskaźnikiem poprawy efektywności przewozu, lepszej koordynacji dostaw i umiejętności łączenia potrzeb wielu klientów. Ponieważ dane dotyczące przewozów pokazują, że takie umiejętności efektywnego zarządzania zleceniami cechują prywatnych przewoźników, podczas gdy PKP CARGO S.A. przewozi towary mniejszymi i lżejszymi składami, może to wskazywać na celowe działanie uprzywilejowujące dominującego przewoźnika.

VI. Kiedy polityka taryfowa pobudza efektywność i konkurencję?

Należy przypomnieć, że w myśl zasad I Pakietu Kolejowego a zwłaszcza z Artykułem 8 pkt 1 Dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 roku „System pobierania opłat powinien respektować osiągnięte wzrosty produktywności przez przedsiębiorstwa kolejowe”. Dosłowne i wierne duchowi odczytanie tej dyrektywy nakazuje, aby wzrost efektywności przewozów na poziomie przedsiębiorstw skutkował wzrostem ich zyskowności, a co za tym idzie możliwością rozwoju w oparciu o własne środki. Mechanizm rynkowy nie działa, jeśli opłaty ustalane są tak, aby wyrównywać zyski i premiować niższą efektywność. Nie działa, gdyż system taki jest antymotywacyjny. Sprawia, że przedsiębiorstwa nie muszą się starać o wzrost efektywności wykorzystania

swoich aktywów, gdyż jeśli do takiego wzrostu doprowadzą, to zostaną ograbione z korzyści, a jeśli będą trwać w nieefektywności, to system opłat zrekompensuje im ich własną bezwładność (w teorii regulacji ekonomicznych zjawisko takie jest nazywane efektem Averch-Johnsona). Podkreślimy: system naliczania opłat za dostęp do infrastruktury powinien zachęcać do wzrostu efektywności i produktywności przewozów kolejowych.

Nowe zasady konstrukcji systemu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej wskazują na krótkowzroczność działań rządów (uprzywilejowanie nieefektywnych podmiotów) i dowodzą braku długofalowej, wewnętrznie spójnej i konsekwentnie realizowanej polityki transportowej państwa, na skutek czego zaprzepaszczana jest szansa na rozwój transportu kolejowego, a sukces przewoźników kołowych może okazać się pyrrusowy, gdyż doprowadzi do zagęszczenia i dewastacji dróg oraz do wzrostu ilości wypadków śmiertelnych. Co więcej, Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 27 lutego 2009 roku daje większą swobodę określenia przez PKP PLK S.A. elementów kosztowych i sposobu kalkulowania stawek przy tworzeniu cennika. Fakt ten, ze względu na przynależność PKP PLK S.A. (operatora infrastruktury) do tej samej grupy kapitałowej co przewoźnicy (np. PKP CARGO S.A.) sprawia, że pojawia się możliwość manipulowania stawkami (np. upustami) na korzyść przewoźnika należącego do własnej grupy kapitałowej.

W rezultacie działania na rzecz jednego (kilku przewoźników) w transporcie kolejowym zmniejszają konkurencyjność transportu kolejowego względem transportu drogowego. Konkurencja bowiem wymusi poprawę atrakcyjności przewozów kolejowych w ogóle i zwiększy uzasadnienie dla inwestycji publicznych w rozwój infrastruktury kolejowej. Konieczna staje się więc modyfikacja przyjętego na rok 2009/2010 cennika tak, aby nie karał on za efektywność przewozów i nie pozwalał na ukrywanie nieefektywności poprzez ułatwianie subsydiów krzyżowych w grupie podmiotów należących do holdingu PKP.

VII. Stawki dostępu powinny odzwierciedlać międzygałęziowo zrównoważoną politykę transportową

Obecnie, w przypadku przewozów towarowych, opłaty za korzystanie z dostępu do infrastruktury są najistotniejszym pojedynczym elementem kosztowym przewozów kolejowych, stanowiąc ponad 1/3 kosztów realizacji przewozu towarowego. Paradoksalnie w kraju niskiej jakości dróg, gdzie uzasadnione byłoby przekierowywanie większej części przewozów „z dróg na tory”, stawka dostępu do infrastruktury kolejowej (zarządzanej przez PKP PLK S.A.) należy do najwyższych w Europie. Stawki dostępu w Niemczech, kraju o znacznie wyższych płacach, są blisko dwukrotnie niższe niż stawki obowiązujące w 2009 w Polsce. Tak wysokie stawki sprawiają, że pojawia się groźba spadku przewozów towarowych i przesunięcia wolumenów przewozów w kierunku transportu drogowego. Maleje także atrakcyjność Polski jako kraju tranzytu kolejowego z Zachodu na Wschód (ale także z Południa do polskich portów). Inwestycje w infrastrukturę kolejową powinny służyć zmniejszeniu stawek dostępu do infrastruktury kolejowej.

VIII. Kierunek proefektywnościowych zmian

Kluczem do proefektywnościowych zmian w transporcie kolejowym jest przeprowadzenie zmian organizacyjnych, z których najważniejszą jest wydzielenie PKP PLK S.A. z Grupy PKP S.A. (z pewnością także zmiana nazwy na przykładowo „Polnetkol SA” – Polska Sieć Kolejowa). PKP PLK S.A. (czy jak proponujemy Polnetkol) powinno funkcjonować poza grupą PKP S.A. – tylko w ten sposób możliwe będzie uniknięcie pokusy ochrony powiązanego z operatorem infrastruktury przewoźnika. Operator infrastruktury (ów Polnetkol) powinien stać się zarządcą infrastruktury kolejowej ze względu na jej cechy naturalnego monopolu (nie opłaca się układać linii kolejowych, gdy istnieją już nie w pełni wykorzystane tory). Zadaniem operatora infrastruktury kolejowej jest inwestowanie w rozwój i utrzymanie sieci oraz jej udostępnianie na równych warunkach wszystkim koncesjonowanym, niezależnie od ich struktury własnościowej, przewoźnikom. Należy pamiętać, że zmiany te są elementami polityki tworzenia efektywnego rynku przewozów kolejowych, a nie ideologicznymi postulatami. Celem jest lepsze, efektywniejsze wykorzystanie majątku, jakim jest infrastruktura kolejowa, dzięki czemu potanieją usługi kolejowe, zwiększy się wolumen przewozów kolejowych i poprawią bodźce do inwestowania w liniową i punktową infrastrukturę transportu kolejowego.

IX. Pluralizm form organizacyjnych i własnościowych dotyczy także zarządzania infrastrukturą

Wcześniej już wskazaliśmy, że w przypadku infrastruktury kolejowej, jeszcze bardziej niż w przypadku dróg, zasadne jest uznanie państwa za główne źródło finansowania rozwoju i utrzymania infrastruktury kolejowej. Nie oznacza to jednak wyłączności państwa, ani też organizacyjnej centralizacji odpowiedzialności. Przeciwnie, państwowy zarząd infrastrukturą powinien zostać ograniczony do linii i obiektów centralnych tak, aby w proces inwestowania (na warunkach rynkowych) mogły zostać włączone władze regionalne oraz podmioty prywatne. Powinno być tak

z dwóch powodów. Po pierwsze chodzi o mobilizację środków inwestycyjnych, których budżetowi państwa brakuje. Po drugie, i ważniejsze, chodzi o stworzenie możliwości porównania efektywności działań. Jeśli istnieje jedno przedsiębiorstwo zarządzające infrastrukturą, to zazwyczaj funkcjonuje nieefektywnie, a nieefektywność swoją ukrywa poprzez praktykę wyceny swoich usług według formuły „koszty plus zadawalające stopa zwrotu”. Co więcej, nikt nie posiada podstaw informacyjnych, które pozwalałyby na stwierdzenie czy koszty te są, czy nie są uzasadnione. Należy próbować stworzyć strukturę organizacyjną rynku, która umożliwi konfrontowanie sposobów działania oraz doprowadzić do rynkowej wyceny także usług zarządczych i inwestycyjnych.

X. Skuteczna konkurencja wymaga prorynkowego regulatora

Rynki, na których warunki działania mają trudno usuwalny element monopolizujący (przykładowo sieci energetyczne i linie kolejowe), wymagają istnienia niezależnego od rządu i konkurujących podmiotów regulatora, który za swoją misję będzie miał tworzenie i egzekwowanie reguł, które wywołają lub pobudzą zachowania konkurencyjne. Istniejący Urząd Transportu Kolejowego (powstały w 2003 roku z przekształcenia Głównego Inspektoratu Kolejnictwa), pomimo rozwoju jego funkcjonowania, nie można jeszcze uznać za dojrzałego regulatora rynku. Jest tak, gdyż Prezes UTK jest powoływany bez określenia kadencyjności sprawowania przezeń urzędu oraz wskazania warunków jego usunięcia przed upływem kadencji, co czyni jego pozycję słabą wobec Prezesa Rady Ministrów oraz Ministra Infrastruktury. W takiej sytuacji działania UTK są osłabiane względem oczekiwanej reakcji rządu oraz ministra, który sprawuje nadzór nad przedsiębiorstwami państwowymi w sektorze kolejnictwa. Należy zauważyć, że UTK powinien koncentrować się na bezpieczeństwie przewozu kolejowego (co czyni, określając warunki techniczne taboru, sieci oraz zagęszczenia przejazdów), a jego wpływ na rynek przewozowy powinien być neutralny: regulacje cenowe powinny sprzyjać skutecznej konkurencji. UTK powinien więc dbać o to, aby taryfy dostępu do sieci kolejowej sprzyjały uczciwej konkurencji wewnątrz transportu kolejowego. UTK powinien zajmować się nie tylko rozdziałem dostępu do istniejącej infrastruktury głównie poprzez licencjonowanie, ale także powinien odgrywać aktywną rolę w procesie planowania rozwoju infrastruktury kolejowej. Publiczna koordynacja rozwoju sieci kolejowej jest niezbędna ze względu na pewne cechy jej szczególne w tym, niejednorodność (torowiska dla podmiejskich, często zatrzymujących się pociągów są nieodpowiednie dla szybkich pociągów), współzależność (opłacalność danej usługi przewozowej zależy od całej oferty usług danego przewoźnika), efektu złożonej sieci (możliwości wystąpienia konfliktów w wielu miejscach sieci przewozu) oraz niektórych zobowiązań licencyjnych (w tym w przypadku przewozów pasażerskich zobowiązania do stałego świadczenia przewozu według zapowiedzianego rozkładu jazdy) [zob. S. Gibson, *Allocation of Capacity in the Rail Industry*, w: *Utilities Policy*, nr 11/2003].

XI. Subsydiowana ekspansja zagraniczna zmniejsza dobrobyt społeczny

Jeśli rząd podejmie konsekwentne działania prokonkurencyjne, to można oczekiwać dodatkowych korzyści z liberalizacji przewozów kolejowych. Wskazuje na to fakt, że zliberalizowanie rynku przewozów towarowych spowodowało w ciągu ostatnich 5 lat obniżenie cen przewozu towarów. Przeszkodą dla rozwoju konkurencji wewnątrzgałęziowej jest jednak kształt Grupy PKP, a także utrzymanie pod kontrolą PKP CARGO S.A. części infrastruktury kolejowej niezbędnej do realizacji przewozów przez granicę wschodnią oraz dojazdu do terminali portowych i przeładunkowych, w tym infrastruktury przeładunkowej na wielu stacjach kolejowych. Interes jednego, dominującego, przewoźnika nie jest jednak tożsamy z interesem rozwoju całej gałęzi i interesami całej gospodarki. Jak dowodzą tego liczne, historyczne i współczesne, przykłady ochrona interesów jednej wielkiej firmy państwowej zazwyczaj prowadzi do jej nieefektywności ze szkodą dla dobrobytu społecznego oraz dla całej gospodarki. Nieefektywny jest, chroniony przez kolejne rządy, włoski przewoźnik lotniczy Alitalia. Mało ekonomicznego sensu mają niektóre inwestycje zagraniczne rosyjskich państwowych firm paliwowych, w tym Gazpromu. Analiza ekonomiczna wskazuje, że taka zagraniczna ekspansja dzieje się na koszt rosyjskich konsumentów i obywateli. Ekonomiczny sens ma jedynie zagraniczna ekspansja firm, które na rynku krajowym działają w konkurencyjnych warunkach!

XII. Zakończenie

Do 2013 roku w infrastrukturę kolejową ma być zainwestowane prawie 10 miliardów euro (na rozwój infrastruktury drogowej przewidziano kilka razy więcej – rozwój tej infrastruktury powinien być przestrzennie koordynowany). Wydatki te będą mieć większy sens ekonomiczny, gdy unowocześniana infrastruktura zostanie wykorzystana przez przewoźników funkcjonujących w warunkach możliwie skutecznej konkurencji. Podniesione w niniejszym opracowaniu problemy to najważniejsze bariery wdrażania warunków konkurencji na rynku przewozów kolejowych. Bez ich prokonkurencyjnego rozwiązania znaczna część środków publicznych zostanie zmarnowana.

Załącznik 4.3.2.

Opracowanie dotyczące Master Planu dla polskich kolei

Transport kolejowy jest gałęzią gospodarki, która charakteryzuje się szczególnie kosztownymi i długimi inwestycjami. Z uwagi na żywotność pojazdów i infrastruktury kolei, ich konsekwencje mogą być odczuwane przez pokolenia. Powinno to implikować długofalowe i – co ważniejsze – często aktualizowane opracowania prognostyczne. Tak dzieje się w krajach dbających o kolej. W opinii Komisji Europejskiej, najlepszy jak dotychczas Master Plan przygotowały Czechy. W Polsce w ostatnich latach zaniedbano także i tę dziedzinę kolejnictwa. Kolej rozwijała się, o ile do niedawna w ogóle można było tak powiedzieć, w oparciu o doraźne zamierzenia przedsiębiorstw kolejowych. Najczęściej były to krótkookresowe plany „ratunkowe”, dotyczące np. likwidacji lokalnych ograniczeń prędkości z uwagi na krytyczny stan urządzeń stałych, czy konieczność poprawy standardu taboru pasażerskiego. Były to przedsięwzięcia bez wątpienia potrzebne, jednak nie wynikające z długookresowej wizji rozwoju kolei, ale z wieloletnich zaniedbań remontowych. Stan błędnego koła, coraz większego braku środków w stosunku do lawinowo narastających potrzeb, pogłębiał się dramatycznie. Likwidacja większości przewozów pasażerskich wymagających dobrego stanu linii i taboru oraz zupełna degradacja przewozów towarowych do niedawna wydawały się niestety realne. Trudno się więc dziwić brakowi motywacji do snucia długookresowych planów rozwoju. Sytuacja uległa zmianie z chwilą przystąpienia Polski do europejskich wspólnot. Pieniądze, i to stosunkowo znaczne, stały się dostępne, ale postawiono warunek: Polska, tak jak inni członkowie Unii, musi posiadać kompleksowy, długookresowy plan rozwoju kolei.

W artykule przedstawiono genezę, najważniejsze informacje i konkluzje dokumentu, który – po wprowadzeniu poprawek i uzupełnień uzgodnionych z zainteresowanymi resortami, Komisją Europejską a także z kluczowymi w kraju przedsiębiorstwami kolejowymi – znajduje się obecnie w fazie obowiązkowych konsultacji społecznych. Po ich zakończeniu, *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku* ma zostać zatwierdzony przez Radę Ministrów i stanie się oficjalną podstawą planowania rozwoju transportu kolejowego w Polsce.

Geneza

Sporządzanie długookresowych, kompleksowych planów rozwoju kolejnictwa jest dla członków Unii obligatoryjne, jeżeli chcą oni korzystać ze wspólnotowego wsparcia finansowego. Ponieważ w naszym wypadku takie wsparcie jest w ogóle warunkiem przetrwania kolei, kwestia jak najpilniejszego opracowania polskiego Master Planu wydawała się poza dyskusją. Jednakże opóźniało się ono z różnych przyczyn, co uderzało przede wszystkim w największego beneficjenta unijnej pomocy, zarządcę krajowej, publicznej sieci kolejowej – PKP PLK. Ponieważ kluczowe dla PLK przedsięwzięcia inwestycyjne to według procedur UE projekty „duże”, tj. podlegające imiennemu zatwierdzeniu przez Komisję Europejską, coraz częściej w Brukseli padało pytanie o to, z jakiego szerszego kontekstu wynika dane przedsięwzięcie. Aby nie opóźniać rozpoczęcia najpilniejszych, a często przygotowanych inwestycji, PLK zleciła ZDG TOR opracowanie studium pt. *Zasadnicze założenia modernizacji i rozwoju sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK*, zakończone w sierpniu 2006 roku. W kwietniu następnego roku, na zlecenie Ministerstwa Transportu, konsorcjum CNTK wraz z Ernst & Young i ZDG TOR rozpoczęło prace nad właściwym Master Planem. Jego pierwsza wersja, uwzględniająca tylko uwagi polskich resortów i krajowej branży kolejowej, została przygotowana do końca 2007 roku. Zgodnie z przyjętą metodyką, opracowanie podzielono na szczegółowe rozdziały, a dokumentem końcowym jest ich synteza. W międzyczasie rozpoczęto konsultację z Komisją Europejską. Ponieważ zgłosiła ona szereg istotnych i generalnie słusznych uwag, synteza końcowa została przepracowana.

W lipcu br. powstało więczące prace studium pt. *Master Plan dla transportu kolejowego Polsce do 2030 roku – uzupełnienie o zagadnienia kluczowe z punktu widzenia zamierzeń Unii Europejskiej*.

Cele

W ramach Master Planu przyjęto realizację działań, które wynikają z konkretnych potrzeb przewozowych i służą zaspokojeniu potrzeb klientów. Oznacza to pierwszeństwo przesłanek handlowych (rynkowych) przed technicznymi. Dlatego w pierwszej kolejności określono działania dotyczące przewozów pasażerskich oraz towarowych, a następnie niezbędne do ich realizacji działania w zakresie infrastruktury oraz w sferze organizacyjno-prawnej. Takie podejście, w perspektywie czasowej Master Planu (do roku 2030), powinno zapewnić:

- konkurencyjność kolei w relacji do innych gałęzi transportu w najbardziej rozwojowych segmentach rynku;
- zrównoważenie gałęziowej struktury transportu i ograniczenia szkód w środowisku, wynikających ze wzrostu zapotrzebowania na transport, w tym gwałtownego rozwoju transportu drogowego;
- warunki do podnoszenia jakości obsługi klientów przez przewoźników kolejowych;
- stabilne finansowanie infrastruktury kolejowej;
- efektywność operacyjną i alokacyjną zasobów transportu kolejowego;
- efektywne wykorzystanie zasobów ludzkich i optymalizację zatrudnienia.

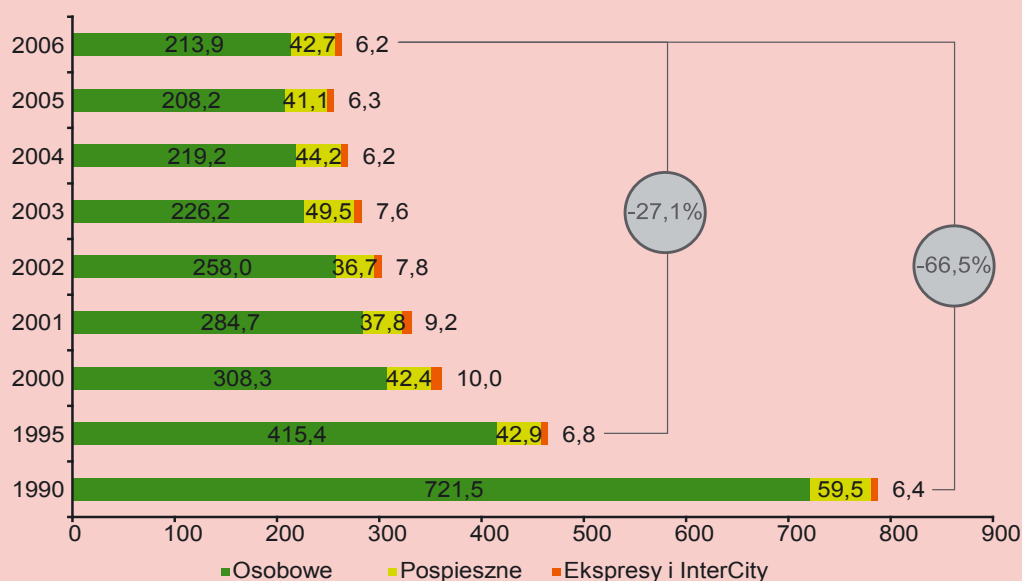
Diagnoza stanu istniejącego

Chociaż Master Plan ma z natury charakter prognozy, szeroko potraktowano w nim diagnozę dzisiejszego stanu kolei w Polsce. Było to niezbędne z uwagi na konieczność wyboru i ustalenia priorytetów realizacji bardzo kosztownych inwestycji. Jednocześnie pełna wersja diagnozy, stanowiąca załącznik pierwszy do syntezy końcowej Master Planu, jest obecnie najpełniejszym i najbardziej aktualnym zestawieniem informacji o kolei w Polsce.

Przewozy pasażerskie

Zmiany społeczno-gospodarcze rozpoczęte w 1990 roku spowodowały gwałtowny regres kolejowych przewozów pasażerskich oraz spadek udziału kolei w wykonywanej pracy przewozowej, wobec agresywnej konkurencji ze strony środków transportu drogowego. I tak, w latach 1990-2006 liczba samochodów osobowych zwiększyła się z 5,26 do 13,38 mln, to jest przeszło 2,5-krotnie. Wśród wielu przyczyn spadku przewozów kolejowych należy wyróżnić także obniżenie się realnych dochodów ludności w początkowej fazie przemian gospodarczych, zmniejszenie się konkurencyjności cenowej kolei, a także zmiany na rynku pracy. W efekcie zarówno liczba pasażerów podróżujących koleją, jak i praca przewozowa, w okresie od 1990 do 2006 roku zmniejszyły się o około 2/3.

Struktura kolejowych przewozów pasażerskich w latach 1990-2006
(w mln pasażerów na rok)



W ostatnich kilku latach struktura i wielkość kolejowych przewozów pasażerskich ustabilizowała się. Przewozy kwalifikowane to około 2,5% podróży, międzyregionalne – 16-17%, aglomeracyjne i regionalne – 82%, a międzynarodowe – około 1%. Przeciętny podróżny odbywa przejazd na dystansie około 70 km.

Kluczowymi na rynku przewozów pasażerskich podmiotami są spółki Grupy PKP. W przewozach aglomeracyjnych i regionalnych duży udział mają spółki samorządowe, przede wszystkim Koleje Mazowieckie – KM na terenie województwa mazowieckiego, Szybka Kolej Miejska w Warszawie oraz Warszawska Kolej Dojazdowa na terenie aglomeracji warszawskiej. Od grudnia 2007 roku przewozy pasażerskie na liniach niezelektryfikowanych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego rozpoczął, po raz pierwszy w Polsce operator prywatny – konsorcjum firm PCC Rail i Arriva. W grudniu br. rozpoczyna działalność kolejny przewoźnik samorządowy – Koleje Dolnośląskie.

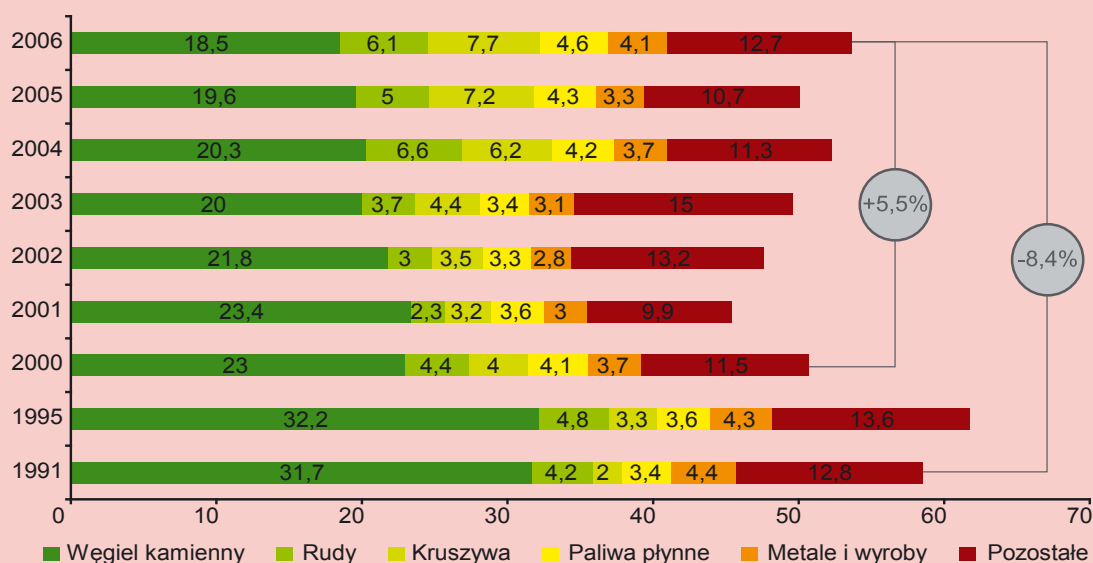
Przewozy towarowe

Kondycja przewozów towarowych jest lepsza niż pasażerskich. Przewozy towarowe mają nadal duży potencjał wzrostowy wolumenu przewozów, pod warunkiem zrealizowania programu inwestycyjnego w zakresie infrastruktury kolejowej oraz budowy obiektów dla potrzeb przewozów intermodalnych. Niewątpliwie pożądane jest stopniowe obniżanie stawek opłat za dostęp do infrastruktury.

Aktualna sytuacja w zakresie kolejowych przewozów towarowych w Polsce jest wypadkową działania następujących kluczowych czynników, zarówno pozytywnych, jak i negatywnych:

- fundamentalnych zmian struktury gospodarki po 1990 roku, wywołujących znaczne zmniejszenie transportochłonności przemysłu. Spowodowało to zmniejszenie przewozów z 281,6 mln ton w 1990 r. do 166,8 mln ton w 2001 roku (widoczny w latach 2002-2003 wzrost przewozów ładunków przewożonych koleją wynika z wcześniejszego nieujmowania w statystyce przewozów ładunków dotąd nierejestrowanych, a wykonywanych przez podmioty spoza Grupy PKP);
- liberalizacji rynku kolejowych przewozów towarowych, w następstwie której działalność przewoźniczą podjęło aktualnie ok. 20 przewoźników spoza Grupy PKP;
- złego stanu technicznego infrastruktury służącej przewozom towarowym, w tym niedostatku nowoczesnych terminali kontenerowych i centrów logistycznych;
- niedostatecznych inwestycji w tabor trakcyjny i wagonowy (głównie lokomotywy wielosystemowe i specjalistyczne wagony, w szczególności platformy do przewozów kontenerów);
- braku narzędzi informatycznych do śledzenia przesyłki w czasie przewozu;
- wysokich stawek opłat za dostęp do infrastruktury;
- rozpoczęcia się w 2006 r. w Polsce wieloletniego okresu dobrej koniunktury gospodarczej, będącej następstwem m.in. wejścia Polski do Unii Europejskiej.

Praca przewozowa w kolejowych przewozach ładunków w latach 1991-2006
(w mld tonokilometrów na rok)



Zmiany wielkości pracy przewozowej kolei towarowych w Polsce z podziałem na grupy towarów przedstawione zostały na rysunku.

Kluczowymi podmiotami na rynku przewozów towarowych pozostają spółki Grupy PKP: PKP Cargo i PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa (w roku 2006 posiadały ogółem ok. 83% udziału w rynku, w tonokilometrach). Pozostałe 17% przypadało na 15 największych, prywatnych przewoźników towarowych. Należy podkreślić, że ich udział w rynku w latach 2004-2006 wzrósł 2,5-krotnie i nadal rośnie.

Infrastruktura kolejowa

Całkowita długość linii kolejowych w Polsce w roku 2006 wynosiła 20 176 km. Wskaźnik gęstości linii kolejowych miał wartość 6,5 km/100 km² (w 15 krajach Unii Europejskiej sprzed jej rozszerzenia – 4,6 km/100 km²), jednak rozmieszczenie linii kolejowych jest bardzo nierównomierne. Z ogólnej długości 20 176 km linii, prawie 59% to linie zelektryfikowane, a 98% to linie normalnotorowe. Zauważalna jest wyraźna tendencja corocznego spadku długości eksploatowanych linii. Na przestrzeni lat 1990-2006 długość eksploatowanych linii kolejowych zmniejszyła się o 5,1 tys. km, tj. o 22%. Na szeregu linii o charakterze lokalnym zostały zawieszono przewozy pasażerskie, a później także towarowe.

Kluczowym zarządcą infrastruktury jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe. Pozostałe linie kolejowe w Polsce eksploatują: SKM w Trójmieście, WKD oraz niektóre koleje prywatne.

Na sieci spółki PKP Polskie Linie Kolejowe występuje bardzo duże zróżnicowanie prędkości maksymalnych. Prędkość 160 km/h obowiązuje obecnie na Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK) Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie, na odcinku linii nr 3 Warszawa – Kunowice – granica państwa, nr 2 Warszawa – Siedlce, a także na odcinku Opole Zachodnie – Brzeg na linii nr 132. Najwięcej jest linii, na których maksymalna prędkość wynosi 100 km/h (5 609 km), co stanowi 19% ogółu linii. Na drugim miejscu (3 934 km) są linie, po których można jeździć z maksymalną prędkością 120 km/h, na trzecim (3 724 km) – linie z prędkością 80 km/h, na czwartym (3 721 km) – linie z prędkością 60 km/h. Na ok. 13% długości eksploatowanych linii prędkość wynosi zaledwie 20-30 km/h. Na 5,6% długości istniejących obecnie linii zawieszono ruch pociągów.

Prędkości obowiązujące na liniach kolejowych ulegały w okresie ostatnich kilkunastu lat stopniowemu zmniejszaniu. W latach 2001-2006 prędkość zwiększono na 4 476 km torów, natomiast zmniejszono na 13 151 km torów.

Dworce kolejowe

PKP S.A. dysponuje obecnie 2 663 budynkami dworców kolejowych, bardzo zróżnicowanych pod względem wielkości, zakresu pełnionych funkcji oraz stanu technicznego i estetyki. Czynnych obiektów dworcowych, służących obsłudze podróży jest 1007 (stan na dzień 30.06.2007).

Generalnie stan większości dworców jest zły, co staje się obecnie większym problemem niż likwidowane stopniowo zaniedbania w zakresie taboru pasażerskiego, i w istotnym stopniu determinuje wizerunek transportu kolejowego w Polsce.

Tabor

Przeciętny stan taboru kolejowego służącego przewozom pasażerskim i towarowym jest niezadowolający, zarówno ze względu na wiek parku taborowego, jak i jego strukturę. Podstawowe problemy to przestarzała konstrukcja oraz wyeksploatowanie większości wagonów osobowych, a zwłaszcza elektrycznych zespołów trakcyjnych (średni wiek to 26 lat),

Struktura linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK w 2006 roku według kategorii

Element infrastruktury	Długość linii (km)	Długość torów (km)
Linie eksploatowane (bez torów stacyjnych)	18 963,7	27 547,7
w tym:		
linie magistralne	4 248,8	8 250,0
linie pierwszorzędne	10 102,5	14 546,3
linie drugorzędne	3 408,4	3 534,3
linie znaczenia miejscowego	1 204,0	1 217,1
Tory stacyjne		9 267,9

Źródło: Master Plan (...)

skutkujące dużymi kosztami obsługi i utrzymania, oraz brak lokomotyw dostosowanych do prędkości powyżej 160 km/h i bardzo niewielka liczba lokomotyw dostosowanych do prędkości 140-160 km/h. Tylko mała część EZT i wagonów pasażerskich jest dostosowana do przewozu osób niepełnosprawnych. W przewozach towarowych podstawowym problemem jest niski udział wagonów przystosowanych do nowoczesnych technologii przewozowych czy przeładunkowych oraz znaczny średni wiek wagonów.

W ostatnich latach pojawiły się pierwsze pozytywne trendy, jeśli chodzi o tabor. Praktycznie cały park autobusów szynowych stanowią pojazdy nowej generacji. PKP Intercity powiększa liczbę kompleksowo zmodernizowanych i nowych wagonów osobowych. Krajowy przemysł opanował produkcję EZT najnowszej generacji. Przewoźnicy towarowi pozyskali pierwsze lokomotywy elektryczne i spalinowe najnowszej generacji.

Pokrycie kosztów przychodami

W transporcie kolejowym w Polsce sytuacja w tym zakresie jest zróżnicowana zależnie od rodzaju działalności.

Pasażerskie przewozy regionalne mają charakter służby publicznej i wymagają dofinansowania. Jest to zresztą sytuacja typowa dla kolei regionalnych w innych krajach. Deficyt pokrywany jest przez jednostki samorządu

terytorialnego. Przewozy międzyregionalne inne niż kwalifikowane, wykonywane obecnie przez PKP Przewozy Regionalne i PKP Intercity, także mają charakter służby publicznej i są dotowane z budżetu państwa. Przewozy ponadregionalne o charakterze kwalifikowanych (pociągi Ex/IC/EC/EN) wykonywane przez PKP Intercity są rentowne.

Kolejowe przewozy towarowe zasadniczo uznaje się za działalność atrakcyjną pod względem biznesowym. Pośrednio świadczy o tym zarówno duża liczba wydanych licencji na przewóz rzeczy, jak również rosnący udział w przewozach przewoźników spoza Grupy PKP. Przewozy niemasowe mogą być rentowne w przypadku przewozów całopociągowych (realizowanych na potrzeby dużych nadawców lub odbiorców), natomiast w przewozach mniejszych wolumenów (tzw. przesyłki wagonowe) kolej nie jest konkurencyjna wobec towarowego transportu drogowego. Przewozy intermodalne stanowią perspektywiczny segment przewozów kolejowych, znajdujący się wciąż we wstępnym stadium rozwoju. Pełne pokrycie kosztów operacyjnych przychodami i zyskowność zostaną osiągnięte po rozwinięciu segmentu pod względem sieci obiektów intermodalnych i wolumenu przewożonych ładunków.

Tabor pasażerski kolei polskich na koniec roku 2006

Typ	Liczba
Wagony z miejscami do siedzenia (w tym klimatyzowane UIC Z1/ Z2)	3573 (240)
Wagony z miejscami do siedzenia, piętrowe zespołowe i pojedyncze	323+148
Pozostałe osobowe: gastronomiczne, nocne, specjalne (w tym klimatyzowane)	717 (68)
Elektryczne zespoły trakcyjne (w tym nowej generacji)	1170 (7)
Lokomotywy elektryczne pasażerskie o prędkości do 120 km/h	360
Lokomotywy elektryczne pasażerskie o prędkości do 140-160 km/h	57
Lokomotywy spalinowe pasażerskie: 4-osiowe i 6-osiowe	167+193
Autobusy szynowe: spalinowe i elektryczne	101+ 8

Źródło: Master Plan (...)

Tabor do przewozów towarowych w Polsce na koniec roku 2006

Typ	Liczba
Wagony z otwieranym dachem (T)	760
Wagony kryte (G, H)	10 818
Wagony platformy (K, R, S, L)	14 324
Wagony węglarki (E, F)	69 731
Wagony cysterny (Z)	20 841
Wagony specjalne (U)	10713
Lokomotywy elektryczne towarowe 6-osiowe + dwusekcyjne	1 102 + 245
Lokomotywy spalinowe towarowe 6-osiowe (w tym szerokotorowe)	424 (51)
Lokomotywy spalinowe manewrowe 6-osiowe (w tym szerokotorowe)	231 (44)
Lokomotywy spalinowe manewrowe 4-osiowe	1 097

Źródło: Master Plan (...)

Na sytuację finansową kolejowych przewoźników towarowych niekorzystnie wpływają m.in.:

- kosztowność transportu kolejowego,
- malejące ceny usług i marże (ze względu na konkurencję),
- stosunkowo wysokie koszty opłat za dostęp do infrastruktury.

W celu ich obniżania, od roku 2006 PLK otrzymuje dofinansowanie kosztów remontu i utrzymania ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego. Dofinansowanie to nie generuje jednak dodatkowych środków dla PLK, powoduje jedynie zamianę źródeł finansowania (środki publiczne zamiast środków od przewoźników). Remonty i utrzymanie linii kolejowych innych niż te o znaczeniu państwowym w praktyce finansowane są przez zarządcę infrastruktury kolejowej z przychodów pochodzących z udostępniania linii kolejowych przewoźnikom. Problemem wynikającym z sytuacji finansowej PLK jest niewystarczający poziom środków na bieżące utrzymanie infrastruktury w dobrym stanie technicznym oraz na wkład własny w realizację inwestycji współfinansowanych przez państwo i Unię Europejską.

Prognoza przewozów kolejowych do roku 2030

Porównując wyniki prognozy przewozów pasażerskich z prognozami wykonywanymi dla krajów UE, można stwierdzić, że rezultatem wykonania przewidzianych w Master Planie skoordynowanych działań będzie osiągnięcie udziału kolei w przewozach na poziomie nieco wyższym niż wynosi prognozowana średnia europejska, a podobnym jak przewidywany udział kolei we Francji czy w Niemczech.

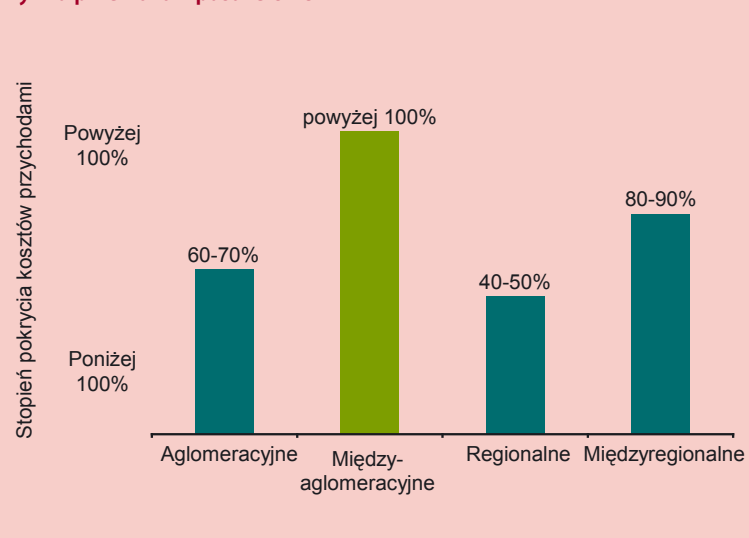
Prognoza pracy przewozowej w przewozach towarowych wskazuje, że wzrośnie ona od wartości około 50 mld tonokilometrów w roku 2005 do 98,36 mld tonokilometrów w roku 2030. Jest to równoznaczne ze spadkiem udziału kolei w przewozach towarowych z 29,5% do 24,1%. Oznacza to jednak, że pozycja transportu kolejowego w Polsce będzie nadal lepsza w porównaniu z większością krajów UE.

Prognozy zostały wykonane dla trzech scenariuszy inwestycyjnych:

- Scenariusz 1 (pesymistyczny) nie zakłada podejmowania budowy nowych linii kolejowych a zakres modernizacji będzie stosunkowo niewielki. Inwestycje pozwolą na zapewnienie dobrego standardu usług na jedynie kilku najważniejszych ciągach przewozowych oraz niepogarszanie się stanu infrastruktury. Spowoduje to utrzymywanie obecnych trendów w transporcie: wzrostu udziału transportu samochodowego w przewozach osób i rzeczy, przy równoczesnym spadku tych przewozów wykonywanych przez transport kolejowy. Został on przyjęty jako bazowy (referencyjny) do analiz w ramach Master Planu.
- Scenariusz 2 (umiarkowanie optymistyczny, bez kolei dużych prędkości) zakłada dążenie do osiągnięcia zrównoważonego modelu funkcjonowania i rozwoju systemu transportowego, w którym transport kolejowy, drogowy i lotniczy stanowią wzajemnie uzupełniające się podsystemy. Przy prognozowanym wzroście mobilności społeczeństwa oraz przy zasadniczym wzroście zapotrzebowania na przewozy towarowe,

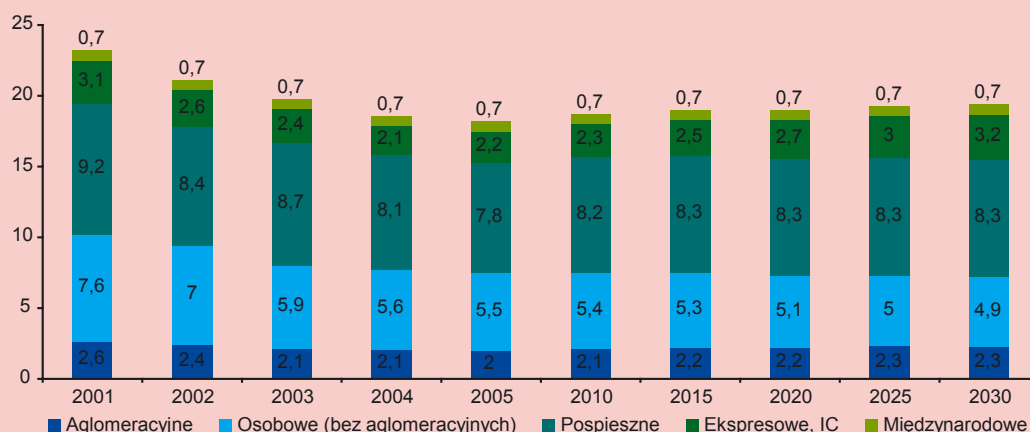
w obu tych podsystemach nastąpi wzrost przewozów pasażerskich i towarowych. Przy realizacji zakładanych w tym scenariuszu inwestycji, tempo wzrostu dla kolei i dróg będzie zbliżone, dzięki czemu możliwe będzie utrzymanie udziału kolei w przewozach pasażerskich przy niewielkim zmniejszeniu udziału w przewozach towarowych. Realizacja tego celu wymaga podwojenia do roku 2030 pracy przewozowej wykonywanej przez transport kolejowy. Scenariusz 2 nie zapewni jednak pełnego wykorzystania szans kolei w segmencie przewozów międzyaglomeracyjnych.

Matryca pokrycia kosztów przychodami w poszczególnych segmentach rynku przewozów pasażerskich

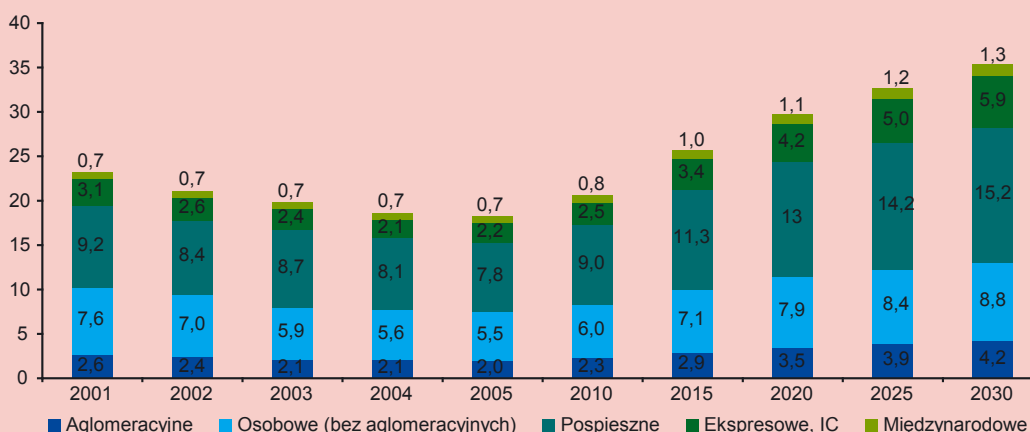


- Scenariusz 3 (optymistyczny, z kolejami dużych prędkości) zakłada osiągnięcie nie tylko dobrego stanu infrastruktury i zrównoważonego modelu funkcjonowania i rozwoju systemu transportowego (jak w Scenariuszu 2), ale także zasadniczą przebudowę sieci kolejowej. W najważniejszych relacjach będą oferowane szybkie połączenia wykorzystujące linie dużych prędkości, co będzie skutkowało uzyskaniem przez transport kolejowy dominującej pozycji w najbardziej atrakcyjnym segmencie pasażerskiego rynku przewozowego – przewozach międzyaglomeracyjnych.

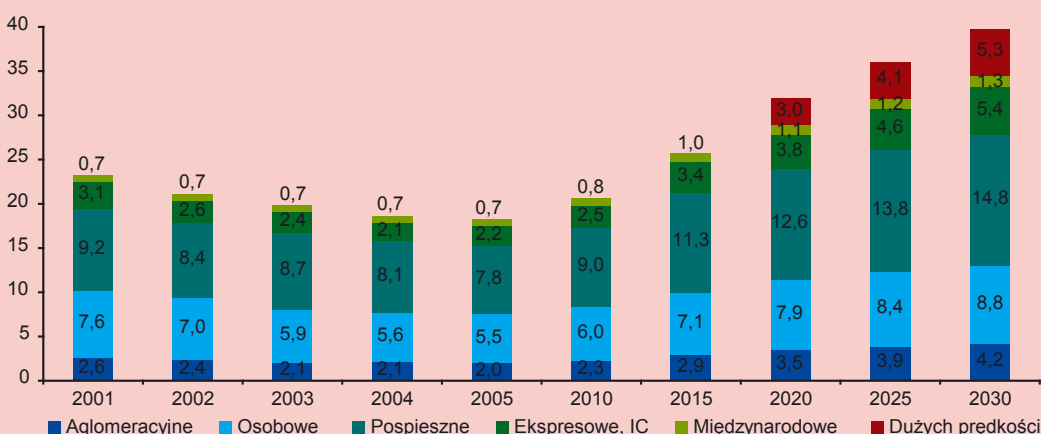
Prognozowana praca przewozowa w przewozach kolejowych do roku 2030 przy kontynuacji dotychczasowych trendów – Scenariusz 1 (w mld pasażerokilometrów)



Prognozowana praca przewozowa w przewozach kolejowych do roku 2030 przy realizacji planowanych inwestycji – Scenariusz 2 (w mld pasażerokilometrów)



Prognozowana praca przewozowa w przewozach kolejowych do roku 2030 przy realizacji planowanych inwestycji wraz z kolejami dużych prędkości – Scenariusz 3 (w mld pasażerokilometrów)



Prognozowana praca przewozowa w przewozach kolejowych do roku 2030 przy kontynuacji dotychczasowych trendów – Scenariusz 1 (w mld pasażerokilometrów)

Wyszczególnienie	2001	2002	2003	2004	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Międzynarodowe	2,6	2,4	2,1	2,1	2,0	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Ekspresowe, IC	7,6	7,0	5,9	5,6	5,5	2,3	2,5	2,7	3,0	3,2
Pospieszne	9,2	8,4	8,7	8,1	7,8	8,2	8,3	8,3	8,3	8,3
Osobowe (bez aglomeracyjnych)	3,1	2,6	2,4	2,1	2,2	5,4	5,3	5,1	5,0	4,9
Agglomeracyjne	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	2,1	2,2	2,2	2,3	2,3
OGÓŁEM	0,7	0,7	0,7	0,7	18,2	18,0	18,2	18,4	18,6	18,8

Źródło: Master Plan (...)

Prognozowana praca przewozowa w przewozach kolejowych do roku 2030 przy realizacji planowanych inwestycji – Scenariusz 2 (w mld pasażerokilometrów)

Wyszczególnienie	2001	2002	2003	2004	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Międzynarodowe	2,6	2,4	2,1	2,1	0,7	0,8	1,0	1,1	1,2	1,3
Ekspresowe, IC	7,6	7,0	5,9	5,6	2,2	2,5	3,4	4,2	5,0	5,9
Pospieszne	9,2	8,4	8,7	8,1	7,8	9,0	11,3	13,0	14,2	15,2
Osobowe (bez aglomeracyjnych)	3,1	2,6	2,4	2,1	5,5	6,0	7,1	7,9	8,4	8,8
Agglomeracyjne	0,7	0,7	0,7	0,7	2,0	2,3	2,9	3,5	3,9	4,2
OGÓŁEM	0,7	0,7	0,7	0,7	18,2	20,6	25,7	29,8	32,7	35,5

Źródło: Master Plan (...)

Prognozowana praca przewozowa w przewozach kolejowych do roku 2030 przy realizacji planowanych inwestycji wraz z kolejami dużych prędkości – Scenariusz 3 (w mld pasażerokilometrów)

Wyszczególnienie	2001	2002	2003	2004	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Dużych prędkości					0,0	0,0	0,0	3,0	4,1	5,3
Międzynarodowe	2,6	2,4	2,1	2,1	0,7	0,8	1,0	1,1	1,2	1,3
Ekspresowe, IC	7,6	7,0	5,9	5,6	2,2	2,5	3,4	3,8	4,6	5,4
Pospieszne	9,2	8,4	8,7	8,1	7,8	9,0	11,3	12,6	13,8	14,8
Osobowe (bez aglomeracyjnych)	3,1	2,6	2,4	2,1	5,5	6,0	7,1	7,9	8,4	8,8
Agglomeracyjne	0,7	0,7	0,7	0,7	2,0	2,3	2,9	3,5	3,9	4,2
OGÓŁEM	0,7	0,7	0,7	0,7	18,2	20,6	25,7	31,9	36,0	39,8

Źródło: Master Plan (...)

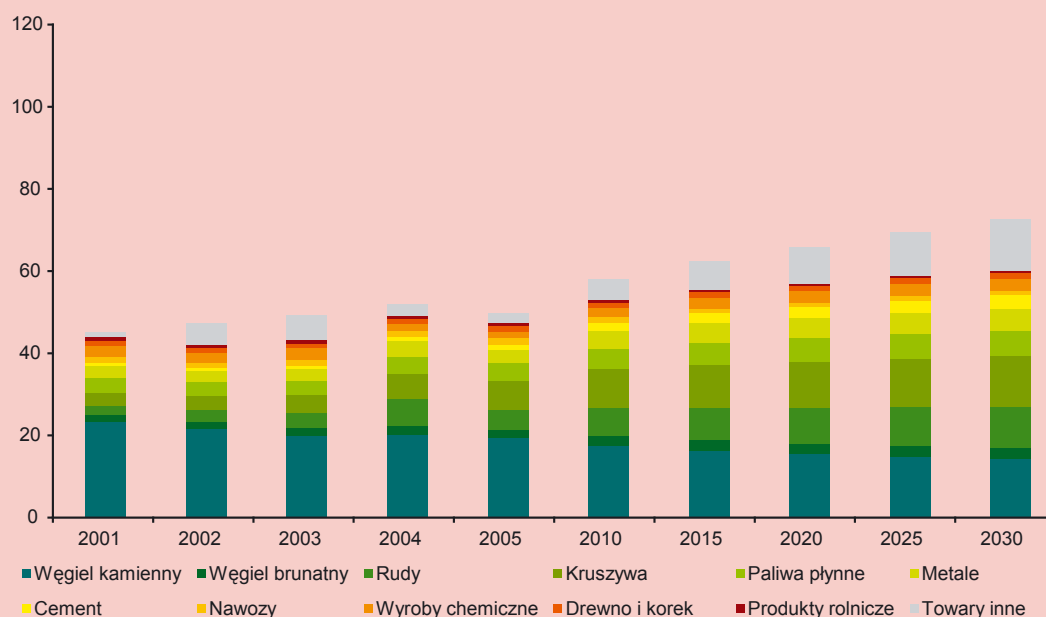
Na poniższych rysunkach podane zostały wyniki prognozowanej pracy przewozowej w przewozach osób i towarów transportem kolejowym do 2030 roku.

Na stronie 163 przedstawiono tabele ilustrujące prognozowany podział międzygałęziowy łącznej pracy przewozowej kolei i transportu drogowego dla najbardziej prawdopodobnych scenariuszy inwestycyjnych.

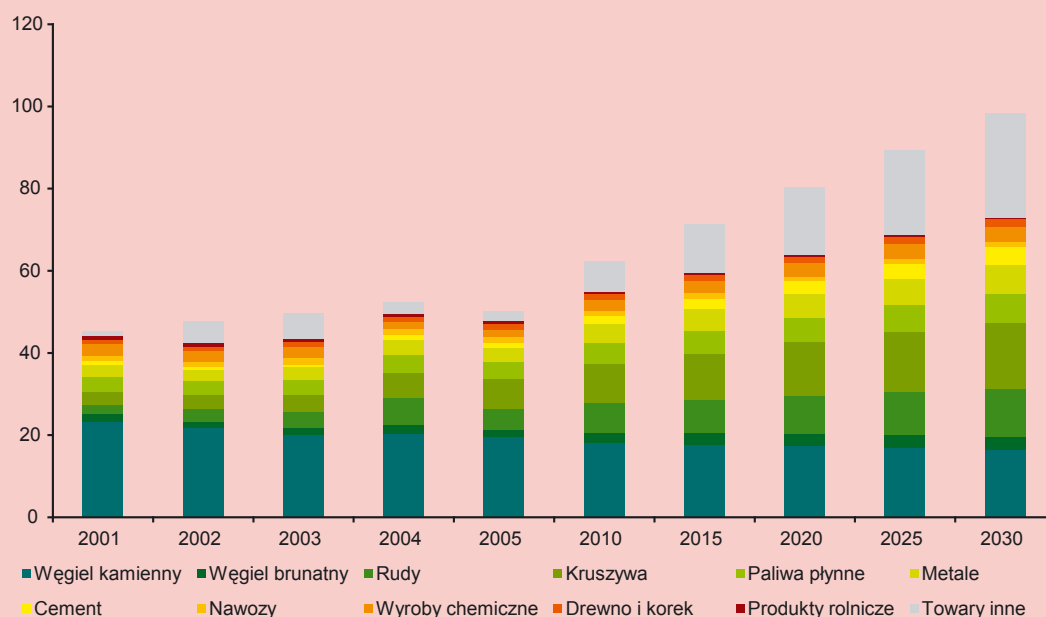
Wdrożenie nowoczesnych usług przewozowych

Aby osiągnąć cel, kluczowy z nie tylko z punktu widzenia transportu kolejowego, ale także ważki ogólnospołecznie, czyli zwiększenie udziału kolei w przewozach osób i towarów, kolej musi stać się konkurencyjna wobec innych

Prognozowana praca przewozowa w przewozach towarowych do roku 2030 przy kontynuacji dotychczasowych trendów – Scenariusz 1 (w mld tonokilometrów)



Prognozowana praca przewozowa w przewozach towarowych do roku 2030 przy realizacji planowanych inwestycji – Scenariusz 2 i 3 (w mld tonokilometrów)



Prognozowana praca przewozowa w przewozach towarowych do roku 2030 przy kontynuacji dotychczasowych trendów – Scenariusz 1 (w mld tonokilometrach)

Grupa towarowa	2001	2002	2003	2004	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Węgiel kamienny	23,4	21,8	20	20,3	19,6	17,6	16,3	15,4	14,8	14,2
Węgiel brunatny	1,7	1,6	1,9	2,2	1,8	2,4	2,6	2,7	2,8	2,9
Rudy	2,3	3	3,7	6,6	5,0	7,0	8,0	8,8	9,5	10,1
Kruszywa	3,2	3,5	4,4	6,2	7,2	9,4	10,6	11,3	11,9	12,4
Paliwa płynne	3,6	3,3	3,4	4,2	4,3	5,1	5,5	5,8	6,0	6,2
Metale i wyroby	3	2,8	3,1	3,7	3,3	4,3	4,7	5,0	5,3	5,5
Cement	0,9	0,6	0,7	1,2	1,3	2,0	2,4	2,7	3,0	3,3
Nawozy	1,2	1,2	1,5	1,5	1,5	1,3	1,2	1,1	1,1	1,0
Wyroby chemiczne	2,9	2,7	2,9	1,8	1,7	2,4	2,6	2,8	2,9	3,0
Drewno i produkty	1,1	1,1	1,1	1	1,3	1,3	1,4	1,4	1,5	1,5
Produkty rolnicze	0,9	0,8	0,8	0,7	0,7	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4
Towary inne	1,2	5,2	6,1	2,9	2,4	5,1	7,0	8,9	10,8	12,7
OGÓŁEM	45,6	47,6	49,6	52,3	50,0	58,4	62,7	66,4	69,8	73,0

Źródło: Master Plan (...)

Prognozowana praca przewozowa w przewozach towarowych do roku 2030 przy realizacji planowanych inwestycji – Scenariusz 2 i 3 (w mld tonokilometrów)

Grupa towarowa	2001	2002	2003	2004	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Węgiel kamienny	23,4	21,8	20	20,3	19,6	18,2	17,8	17,4	17,0	16,4
Węgiel brunatny	1,7	1,6	1,9	2,2	1,8	2,5	2,7	2,9	3,1	3,3
Rudy	2,3	3	3,7	6,6	5,0	7,1	8,2	9,3	10,4	11,6
Kruszywa	3,2	3,5	4,4	6,2	7,2	9,6	11,3	13,0	14,7	16,1
Paliwa płynne	3,6	3,3	3,4	4,2	4,3	5,1	5,6	6,1	6,6	7,1
Metale i wyroby	3	2,8	3,1	3,7	3,3	4,5	5,1	5,7	6,3	7,1
Cement	0,9	0,6	0,7	1,2	1,3	2,1	2,6	3,1	3,7	4,2
Nawozy	1,2	1,2	1,5	1,5	1,5	1,3	1,3	1,2	1,2	1,2
Wyroby chemiczne	2,9	2,7	2,9	1,8	1,7	2,5	2,9	3,2	3,6	3,9
Drewno i produkty	1,1	1,1	1,1	1	1,3	1,4	1,5	1,5	1,6	1,7
Produkty rolnicze	0,9	0,8	0,8	0,7	0,7	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4
Towary inne	1,2	5,2	6,1	2,9	2,4	7,5	11,9	16,3	20,7	25,3
OGÓŁEM	45,6	47,6	49,6	52,3	50,0	62,4	71,4	80,3	89,3	98,4

Źródło: Master Plan (...)

Prognozowana praca przewozowa w przewozach pasażerskich do roku 2030 przy w podziale na drogi i kolej, po realizacji inwestycji – Scenariusz 2 (w mld pasażerokilometrów)

Rok	Praca przewozowa (mld paskm)				Udział %		
	kolej	autobus	samochód	suma	kolej	autobus	samochód
1990	33,90	46,44	55,50	135,84	25,0	34,2	40,9
1995	27,20	41,87	67,80	136,87	19,9	30,6	49,5
2000	24,80	35,32	89,00	149,12	16,6	23,7	59,7
2005	18,20	29,28	106,16	153,64	11,8	19,1	69,1
2010	20,63	29,73	129,89	180,26	11,4	16,5	72,0
2015	25,73	29,88	153,59	209,20	12,3	14,3	73,3
2020	29,76	30,23	181,87	241,86	12,3	12,5	75,1
2025	32,71	30,74	214,71	278,16	11,7	11,0	77,1
2030	35,45	31,11	242,73	309,29	11,5	10,0	78,4

Źródło: Master Plan (...)

Prognozowana praca przewozowa w przewozach towarowych do roku 2030 przy w podziale na drogi i kolej, po realizacji inwestycji – Scenariusz 2 i 3 (w mld pasażerokilometrów)

Rok	Praca przewozowa (mld paskm)				Udział %		
	kolej	autobus	samochód	suma	kolej	autobus	samochód
1990	83,52	30,00	113,52	73,6	26,4	34,2	40,9
1995	69,10	51,20	120,30	57,4	42,6	30,6	49,5
2000	54,40	72,80	127,20	42,8	57,2	23,7	59,7
2005	49,97	119,30	169,27	29,5	70,5	19,1	69,1
2010	62,42	151,96	214,38	29,1	70,9	16,5	72,0
2015	71,37	184,77	256,14	27,9	72,1	14,3	73,3
2020	80,32	223,76	304,08	26,4	73,6	12,5	75,1
2025	89,27	264,73	354,00	25,2	74,8	11,0	77,1
2030	98,36	309,70	408,06	24,1	75,9	10,0	78,4

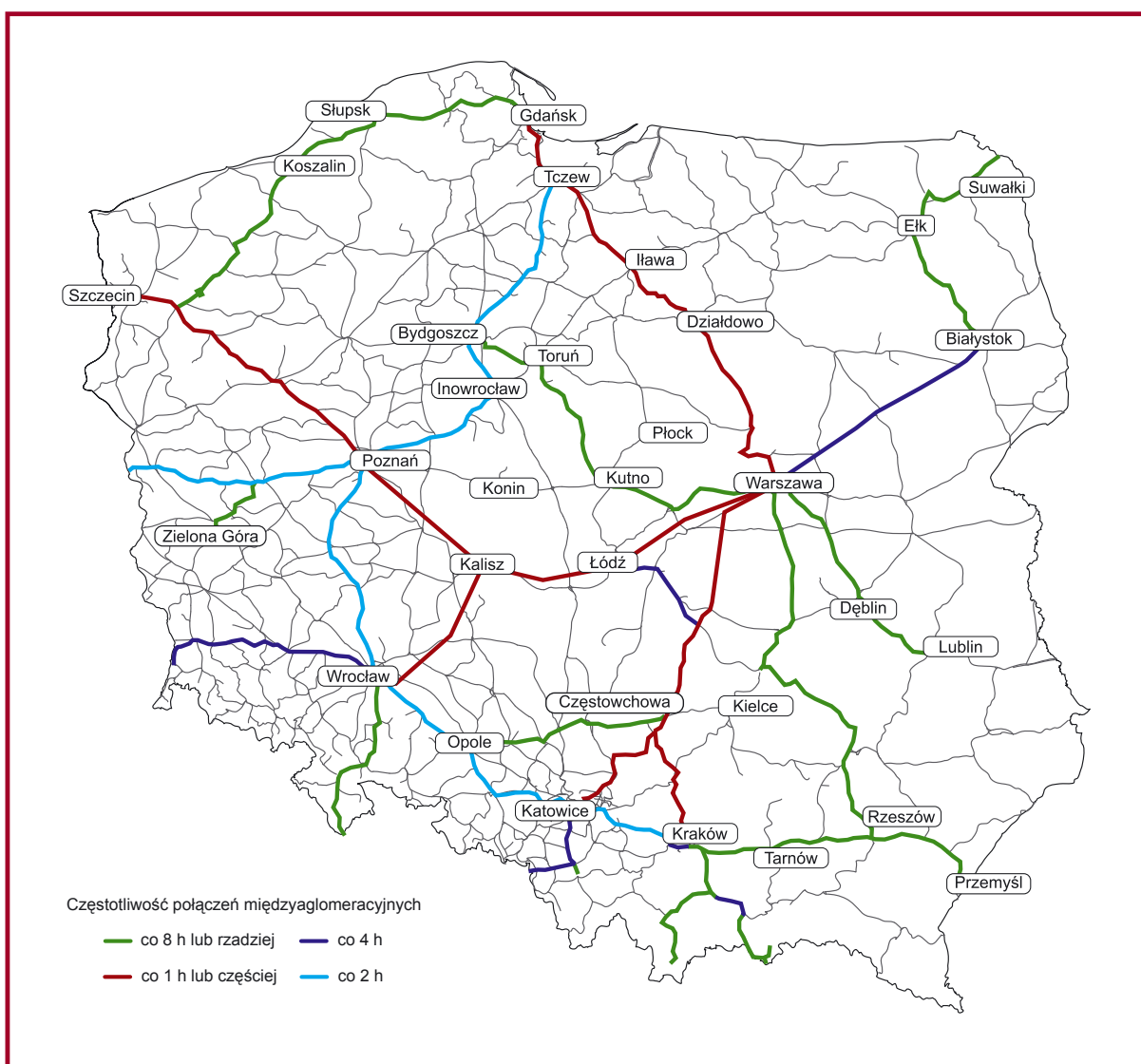
Źródło: Master Plan (...)

gałęzi transportu, głównie transportu drogowego. W Master Planie przedstawiono przedsięwzięcia, których wdrożenie jest niezbędne dla poprawy konkurencyjności kolei.

Segment pasażerskich przewozów międzyaglomeracyjnych w Polsce będzie rozwijał się bardzo szybko. Charakterystyczne dla oferty będzie kursowanie pociągów w stałych odstępach czasu (ruch cykliczny) z atrakcyjną częstotliwością. Działania niezbędne do stworzenia takiej oferty to:

- budowa w Polsce sieci linii dużych prędkości obejmującej zmodernizowaną Centralną Magistralę Kolejową oraz całkowicie nową linię Wrocław/ Poznań – Łódź – Warszawa. Uzupełnieniem tej sieci będzie sieć linii konwencjonalnych zmodernizowanych do prędkości 160-200 km/h;
- szybka poprawa infrastruktury dworców kolejowych, zarówno pod względem funkcjonalnym, jak i estetycznym;
- zakup taboru dużych prędkości oraz zakup i modernizacja wagonów i lokomotyw przeznaczonych do obsługi pociągów na liniach konwencjonalnych (wymagana prędkość 200 km/h, klimatyzacja oraz zamknięte systemy WC także w wagonach modernizowanych, dostosowane do potrzeb osób z ograniczoną możliwością poruszania się);
- rozwój systemów dystrybucji zintegrowanych z systemami sprzedaży biletów lotniczych, rozwój sprzedaży przez Internet;
- wprowadzenie nowych systemów informacyjnych (w tym kompleksowa informacja o ofercie, aktualna informacja o biegu pociągów);
- rozszerzenie zakresu usług świadczonych pasażerom na pokładzie, szczególnie o szerokopasmowy dostęp do Internetu i wysokiej jakości usługi gastronomiczne.

Mapa docelowej sieci połączeń międzyaglomeracyjnych – rok 2030



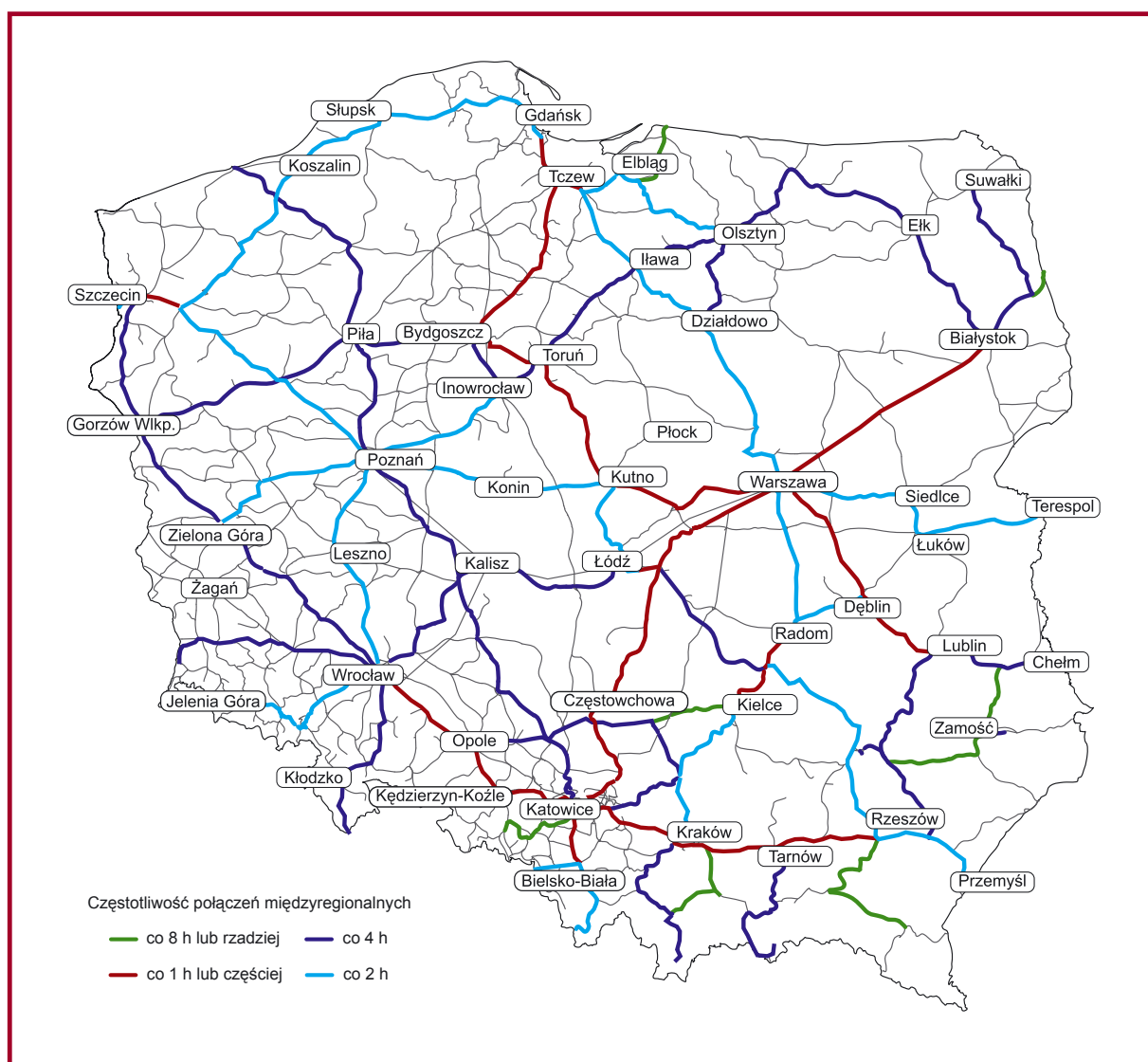
Mapa docelowej sieci połączeń międzyaglomeracyjnych pociągami dziennymi całorocznymi w Scenariuszu 3 (z nową linią wielkich prędkości) została przedstawiona na rysunku poniżej.

W segmencie pasażerskich przewozów międzyregionalnych prognozowany jest umiarkowany ich rozwój. Przewiduje się wykorzystanie obecnego potencjału taborowego a także możliwości wynikających z parametrów technicznych infrastruktury kolejowej – zarówno zmodernizowanej, jak i po inwestycjach odtworzeniowych (rewitalizacji). Pozwoli to na wzrost uzyskiwanej prędkości maksymalnej kursujących pociągów do 160-200 km/h, a prędkości handlowej do 80-120 km/h, przy zastosowaniu typowych technologii, w tym – do roku 2013 – kompleksowej modernizacji posiadanych pojazdów, a po roku 2020 wymiany starego taboru na pojazdy nowe.

Pasażerskie przewozy regionalne będą w najbliższych latach umiarkowanie się rozwijać. Rozwój w głównej mierze zależeć będzie od regionalnej polityki transportowej i stopnia finansowania tych przewozów jako usług o charakterze publicznym, przez samorządy województw.

W klasycznych przewozach regionalnych zakłada się unowocześnienie oferty do roku 2013, głównie poprzez dalsze zakupy nowych autobusów szynowych i kompleksowe modernizacje posiadanych EZT. Przewiduje się możliwie najszybsze zaprzestanie wykonywania przewozów przestarzałymi składami wagonowymi prowadzonymi lokomotywami o dużej mocy. Szansą dla rozwoju tego segmentu rynku kolejowych przewozów pasażerskich jest prawdziwa, a nie deklaratorywna integracja z regionalnym transportem autobusowym.

Mapa docelowej sieci połączeń międzyregionalnych – rok 2030



Ważnym i rozwojowym elementem przewozów regionalnych są natomiast przejazdy na średnie odległości, pomiędzy ośrodkami regionalnymi a najbliższymi aglomeracjami. Z uwagi na konieczność przejazdu po liniach magistralnych stosowany w tym wypadku tabor musi pozwalać na jazdę z prędkością nawet 160 km/h.

Z uwagi na nieuniknione w transporcie drogowym na obszarze aglomeracji zjawiska zatorów i braku miejsc do parkowania, pasażerskie przewozy aglomeracyjne kolejną będą się dynamicznie rozwijać, tak w zakresie wolumenu przewozów, jak i długości sieci połączeń. Istotne będzie wdrożenie przygotowanego przez Komisję Europejską planu konkretnych działań i inicjatyw w zakresie zrównoważonej mobilności w mieście. Nowe podejście do mobilności na terenie miejskim, szczególnie w obrębie aglomeracji, oznacza:

- tworzenie węzłów przesiadkowych zarówno w centrum miasta i jego dzielnicach, jak i w miejscowościach satelickich;
- tworzenie systemu Park & Ride dla osób dojeżdżających do stacji przesiadkowych zarówno samochodami, jak i rowerami (Bike & Ride);
- pełne włączenie kolei w system taryfowy transportu miejskiego istniejący w aglomeracji;
- wszechstronną koordynację tras pociągów, rozkładów jazdy, działań informacyjnych, promocyjnych, itp.;
- tworzenie nowych, zintegrowanych systemów informacyjnych zapewniających kompleksową informację o ofercie transportu publicznego na terenie aglomeracji, a także nowych systemów dystrybucji biletów.

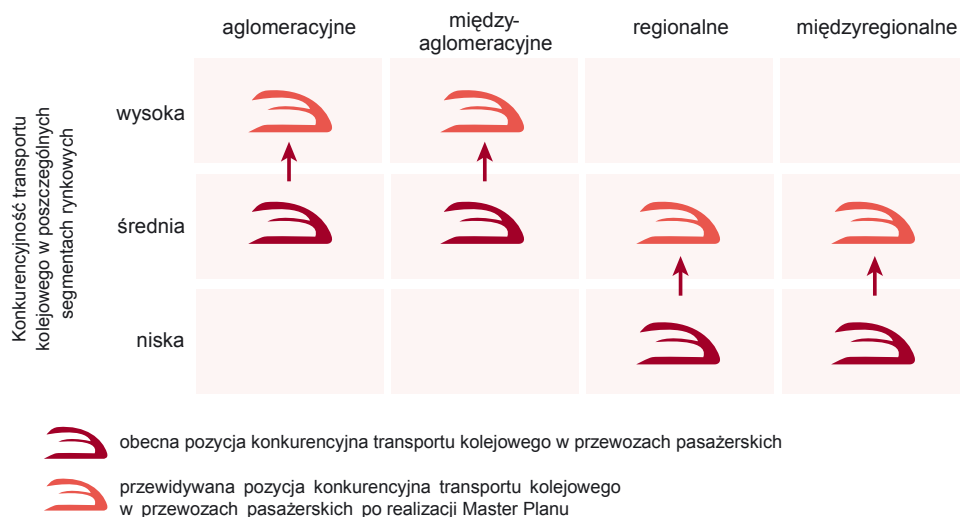
Istniejące systemy kolei aglomeracyjnych w aglomeracji warszawskiej i trójmiejskiej zostaną rozbudowane, a nowe systemy powinny powstać w aglomeracji poznańskiej, wrocławskiej, krakowskiej, górnośląskiej, szczecińskiej, łódzkiej i bydgosko-toruńskiej.

W zakresie taboru zakłada się specjalizację, nawet w warunkach jednej aglomeracji. Część środków na tabor kolejowy, w ramach regionalnych i krajowych programów operacyjnych do roku 2013, powinno zostać przeznaczonych na zakupy EZT najnowszej generacji o parametrach dostosowanych do obsługi ruchu aglomeracyjnego, oraz bardzo głęboko zmodernizowane, obecnie eksploatowane pojazdy (w tym napęd asynchroniczny i wewnątrz częściowo jednoprzestrzenne, zwiększenie prędkości maksymalnej do 120 km/h). Kolejne odnowienie parku taboru do przewozów aglomeracyjnych konieczne będzie po roku 2020 poprzez zakupy EZT najnowszej generacji.

Dla systemu przewozów całopociągowych dla ładunków masowych transportowanych luzem, w tym węgla, kruszyw, rudy, produktów naftowych oraz pewnych, specyficznych ładunków nierasowych, np. samochodów, konieczne są następujące zasoby i systemy:

- infrastruktura liniowa umożliwiająca kursowanie długich pociągów (o długości minimum 750 m);
- nowoczesny tabor o większej pojemności i nacisku osi zwiększonym w przyszłości do 25 t/oś;
- system przewozów just in time;
- nowoczesne punkty ładunkowe umożliwiające szybki i bezpieczny dla otoczenia przeładunek bez uszkodzania taboru;

Matryca konkurencyjności poszczególnych segmentów transportu kolejowego w przewozach pasażerskich obecnie oraz po realizacji Master Planu



- węglarki do przewozu materiałów pyłących (np. popiołów przemysłowych) wyposażone w specjalne płaszcze zapobiegające zanieczyszczaniu środowiska popiołami w trakcie jazdy pociągów (modernizacja węglarek może być sfinansowana z funduszy przeznaczonych na ochronę środowiska);
- wagony do przewozu kruszyw charakteryzujące się zwiększoną ładownością i wyposażone w urządzenia samowyładowcze, umożliwiające bezpośredni przeładunek na ciężarówkę i dowóz bezpośrednio na miejsce przeznaczenia;
- nowoczesne systemy zarządzania procesami przewozowymi, w tym aplikacje telematyczne zapewniające wymianę danych i informacji na styku przewoźnik – zarządca infrastruktury oraz pomiędzy przewoźnikami uczestniczącymi w łańcuchu transportowym i systemy śledzenia wagonów.

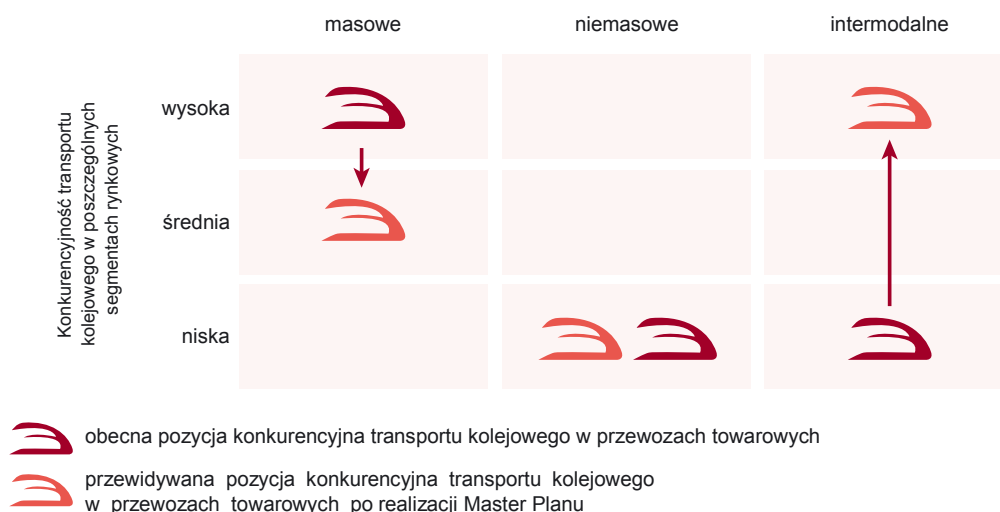
System przewozu ładunków wysokoprzetworzonych z wykorzystaniem transportu intermodalnego jest bardzo perspektywicznym systemem przewozowym, szczególnie dla przewozów tranzytowych na duże i małe odległości (tranzyt daleki i bliski). Z uwagi na zalety jednostek ładunkowych jest on szczególnie przydatny dla realizacji dostaw just in time. Dla pełnego rozwoju tego bardzo ważnego dla przyszłości kolei systemu przewozowego niezbędne są następujące elementy:

- preferencja dla przewozów towarzyszących (przewóz tylko jednostki ładunkowej, bez pojazdu kołowego);
- wykorzystanie typowych jednostek ładunkowych (kontenery, nadwozia wymienne);
- tabor: platformy typu L i S;
- sukcesywny rozwój wszystkich podsystemów tego rodzaju transportu kolejowego, w zakresie uzasadnionym ekonomicznie;
- nasycenie sieci kolejowej terminalami przeładunkowymi, wyposażonymi w nowoczesny i wydajny sprzęt ładunkowy;
- nowoczesne systemy zarządzania procesami przewozowymi, w tym aplikacje telematyczne zapewniające wymianę danych i informacji na styku przewoźnik – zarządca infrastruktury oraz pomiędzy przewoźnikami uczestniczącymi w łańcuchu transportowym, a także systemy śledzenia wagonów i jednostek ładunkowych.

Z uwagi na znaczenie dla kolei w Polsce, w ramach obydwu ww. systemów należy wyróżnić system przewozów Europa – Azja. Jego kluczowymi elementami powinny być linie dedykowane wyłącznie do ruchu towarowego (na terenie wszystkich krajów w danej relacji przewozu), rozwój terminali przeładunkowych na styku torów 1435/1520 mm, usprawnienie procedur granicznych, śledzenie przesyłek na całej trasie przewozu oraz szersze wykorzystanie taboru przystosowanego do kursowania w różnych systemach kolejowych (w tym ze zmiennym rozstawem kół), umożliwiającego transport z Unii Europejskiej – przez teren byłego ZSRR – do Chin.

Tradycyjne przewozy całowagonowe są najbardziej narażone na konkurencję ze strony transportu samochodowego. System ten oparty jest na przestarzałej i nieefektywnej obecnie organizacji przewozów, wymagających kosztownych sieci stacji manewrowych, rozrządowych a także wielu prac manewrowych. Wraz z rozszerzeniem Unii Europejskiej zwiększył się co prawda potencjalny rynek na tego rodzaju przewozy, jednak ze względu na niską

Matryca konkurencyjności poszczególnych segmentów transportu kolejowego w przewozach towarowych obecnie i po realizacji Master Planu



efektywność ekonomiczną i operatywność kolejowych przewozów całowagonowych rynek ten opanowany jest w dużej mierze przez transport samochodowy.

Rozbudowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury

Kluczowym elementem *Master Planu dla transportu kolejowego do roku 2030* jest plan i harmonogram modernizacji, odbudowy oraz rozbudowy infrastruktury kolejowej. Cele inwestycji infrastrukturalnych stanowią obszerny podzbiór celów szczegółowych określonych dla całego Master Planu i mają się przyczynić do realizacji jego celów głównych. Są one następujące:

- usprawnienie przewozów pasażerów i ładunków w korytarzach transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) – wypełnienie zobowiązań międzynarodowych w zakresie standardu i przepustowości na liniach modernizowanych;
- wzrost efektywności systemu kolejowego, w wyniku jego przebudowy (w tym powstrzymanie degradacji infrastruktury), przy uwzględnieniu standardów technicznych dla interoperacyjności kolei oraz standardów środowiskowych;
- umożliwienie jak najszerzego wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej, szczególnie w perspektywnych segmentach rynku pasażerskiego (między dużymi aglomeracjami oraz w obrębie dużych aglomeracji) oraz rynku towarowego (przewozów masowych dużych partii ładunków oraz przewozów intermodalnych);
- ułatwienie możliwości przemieszczania się z wykorzystaniem różnych środków transportu (w tym połączenia kolejowe z portami lotniczymi, powiązania z transportem drogowym, integracja kolei ze środkami transportu miejskiego, ze szczególnym uwzględnieniem aglomeracji miejskich);
- poprawa standardów obsługi pasażerów na dworcach, stacjach i przystankach osobowych, w tym dostosowanie ich do potrzeb osób z ograniczoną zdolnością poruszania się.

W ramach Master Planu zostały przewidziane trzy poziomy działań inwestycyjnych, różniące się zakresem rzeczowym, poziomem kosztów a także okresem realizacji:

- budowa nowej infrastruktury kolejowej o wysokim standardzie (w tym przede wszystkim linie dużych prędkości);
- modernizacja istniejącej infrastruktury kolejowej, ze szczególnym uwzględnieniem linii wchodzących w skład transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T);
- inwestycje przywracające normalne parametry infrastruktury kolejowej na liniach uznanych za istotne w niniejszym Master Planie (inwestycje odtworzeniowe).

Osobną grupę działań będą stanowiły inwestycje obejmujące budowę systemów sterowania na liniach o małym i średnim obciążeniu ruchem. Mają one za zadanie automatyzację prowadzenia ruchu i obniżenie kosztów eksploatacji tych linii.

Przewidywane są także inwestycje w infrastrukturę systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi. Wszystkie działania zostały odniesione do następujących okresów planowania:

- 2007-2013,
- 2014-2020,
- 2021-2030.

Budowa nowych linii

Najszerzy zakres działań inwestycyjnych będzie dotyczył projektów dotyczących budowy nowej infrastruktury kolejowej. Inwestycje te można podzielić na następujące grupy:

- budowa odcinków linii dużych prędkości zapewniających najwyższej jakości połączenia pomiędzy największymi aglomeracjami w kraju;
- budowa połączeń uzupełniających istotne luki w sieci kolejowej;
- budowa połączeń pomiędzy centrami dużych aglomeracji a obsługującymi te aglomeracje portami lotniczymi.

Modernizacja istniejącej infrastruktury kolejowej

Inwestycje modernizacyjne realizowane na polskich kolejach od pierwszej połowy lat dziewięćdziesiątych dotyczyły głównie linii w paneuropejskich korytarzach transportowych. Linie te są obecnie elementem transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

Proces modernizacji linii kolejowych ulegnie zasadniczemu przyspieszeniu. Zakres modernizacji będzie zróżnicowany i będzie zależał od docelowego przeznaczenia linii.

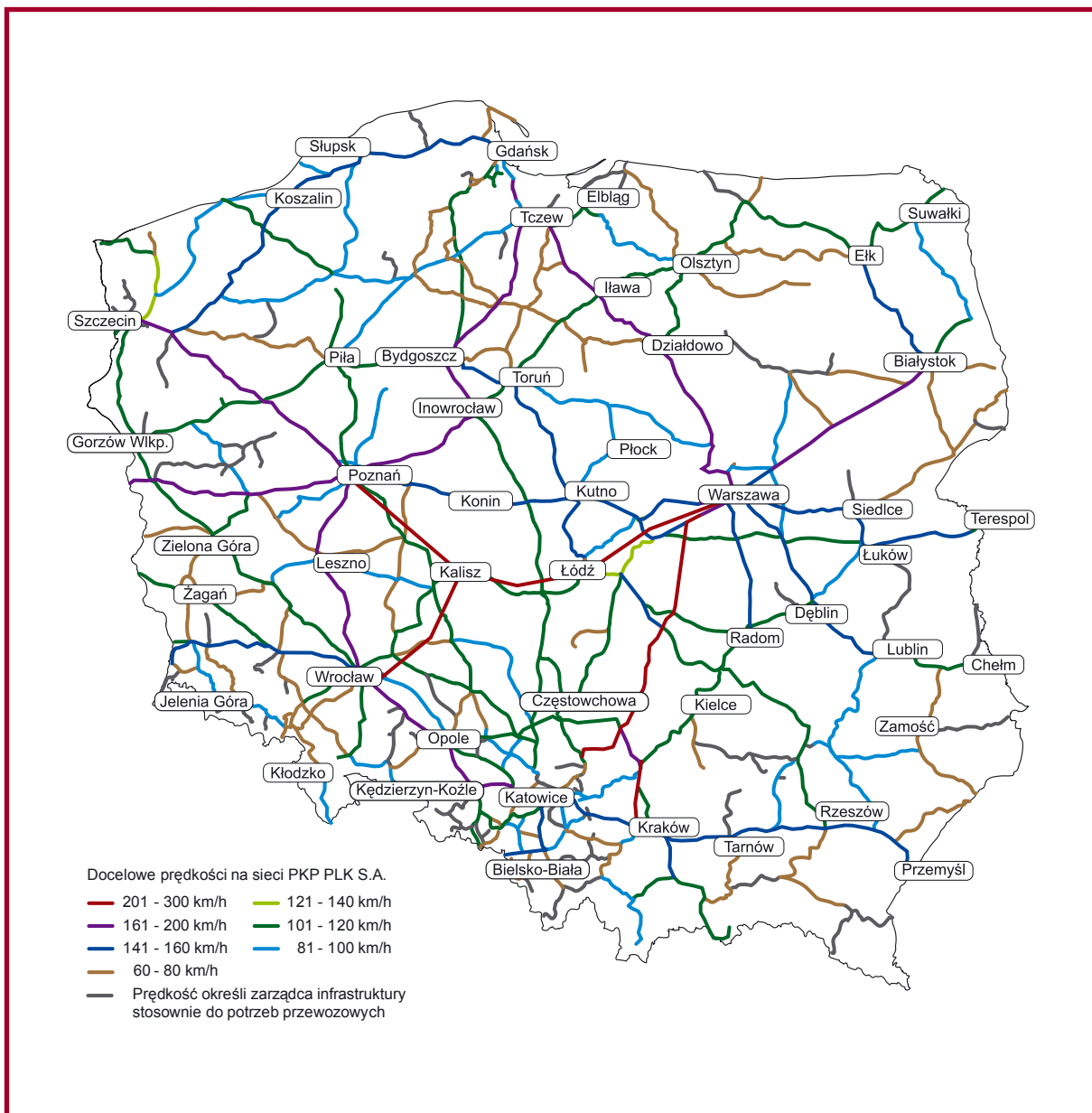
W ramach modernizacji linii kolejowych przebudowie będą podlegały węzły kolejowe, szczególnie te, które obecnie stanowią wąskie gardła na sieci kolejowej. Modernizacja będzie obejmowała zarówno rozbudowę układów torowych (na przykład nowe tory, nowe połączenia torowe, w tym połączenia bezkolizyjne), jak i budowę nowych systemów sterowania i zarządzania ruchem. Skoordynowane działania w tym zakresie pozwolą na wzrost przepustowości i poprawę płynności ruchu.

Modernizacja istniejącej infrastruktury kolejowej powinna doprowadzić do ograniczenia oddziaływania transportu kolejowego na środowisko. Służyć temu będą: stosowanie przyjaznych dla środowiska, wysokiej klasy rozwiązań technicznych, a także stosowanie urządzeń oraz obiektów ułatwiających przemieszczanie się zwierząt.

Inwestycje odtworzeniowe, remonty, utrzymanie

Z uwagi na bardzo zły stan infrastruktury kolejowej oraz wieloletnie zaległości w naprawach i w bieżącym utrzymaniu, inwestycje odtworzeniowe będą stanowić podstawowe działanie niezbędne do przywrócenia w skali sieci

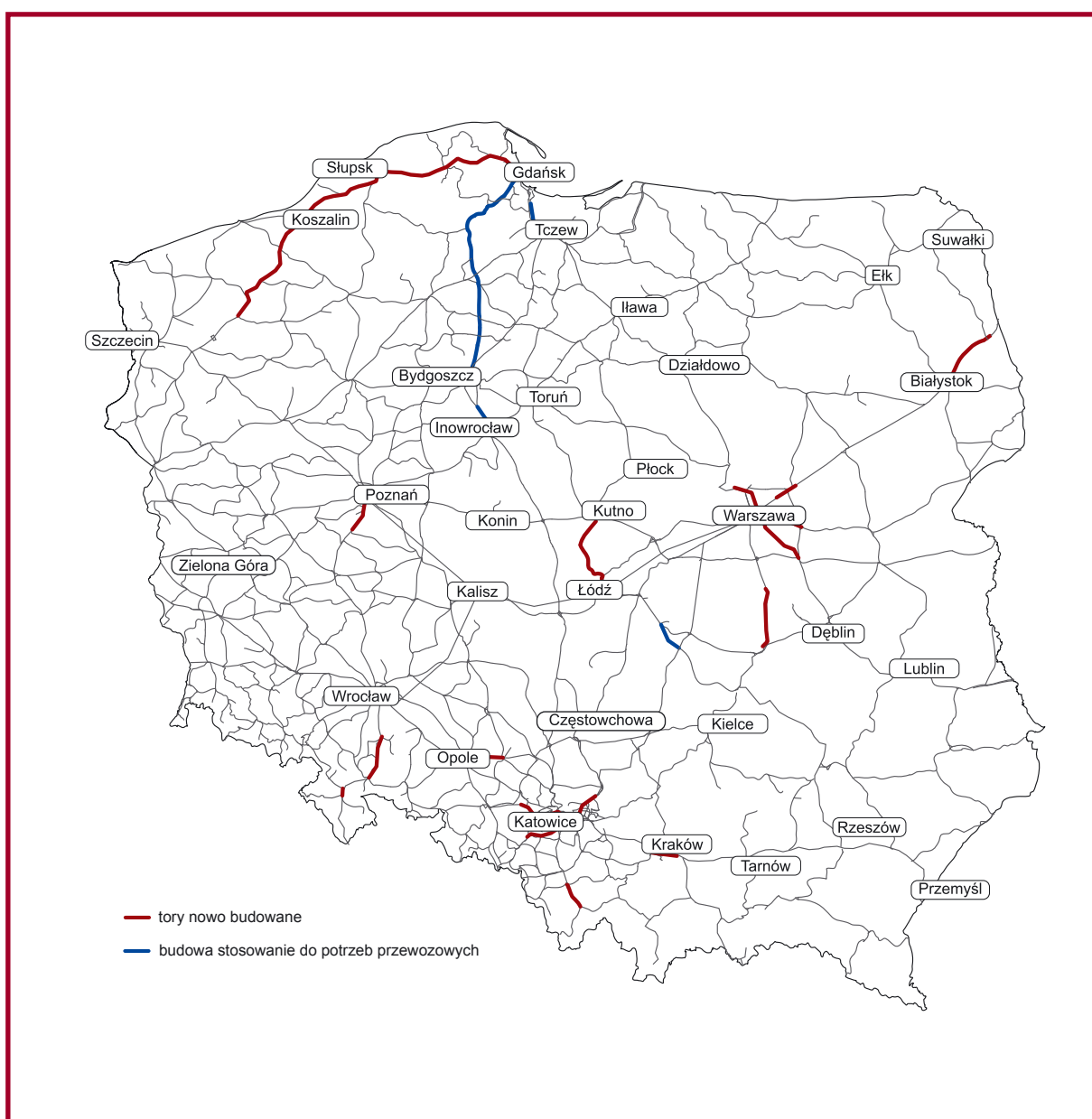
Prędkości na sieci kolejowej Polski – rok 2030



kolejowej normalnych parametrów eksploatacyjnych, zarówno w kategoriach prędkości rozkładowej, jak i nacisku osi. Zakres geograficzny tych inwestycji będzie zdecydowanie największy ze wszystkich grup działań inwestycyjnych.

Zakłada się, że zakres techniczny inwestycji odtworzeniowych będzie dotyczył przede wszystkim nawierzchni kolejowej i w typowych przypadkach będzie obejmował naprawę główną nawierzchni (wymianę poszczególnych elementów) lub naprawę bieżącą o rozszerzonym zakresie istniejącej nawierzchni. Równocześnie odtworzenie linii powinno być możliwe kompleksowe, to znaczy nie będą pozostawione bez naprawy systemy odwodnienia, słabe miejsca w podtorzu, uszkodzone lub wyeksploatowane obiekty inżynierskie oraz wyeksploatowane rozjazdy na stacjach. Będą również wykonywane inne roboty, na przykład zabudowa samoczynnych sygnalizacji przejazdowych na przejazdach, na których wskutek likwidacji obsługi wprowadzone zostały ograniczenia prędkości. Celem ma być uzyskanie istotnej poprawy parametrów eksploatacyjnych bez zagrożenia ponownym wprowadzeniem ograniczeń. Warunkiem koniecznym osiągnięcia tego celu jest zapewnienie zarządcy infrastruktury środków na właściwe utrzymanie zarówno zmodernizowanych, jak i odtworzonych linii kolejowych. Rozwiązaniem zapewniającym stabilne finansowanie utrzymania infrastruktury będą kontrakty wieloletnie.

Mapa nowych odcinków torów szlakowych



Inwestycje w systemy sterowania ruchem

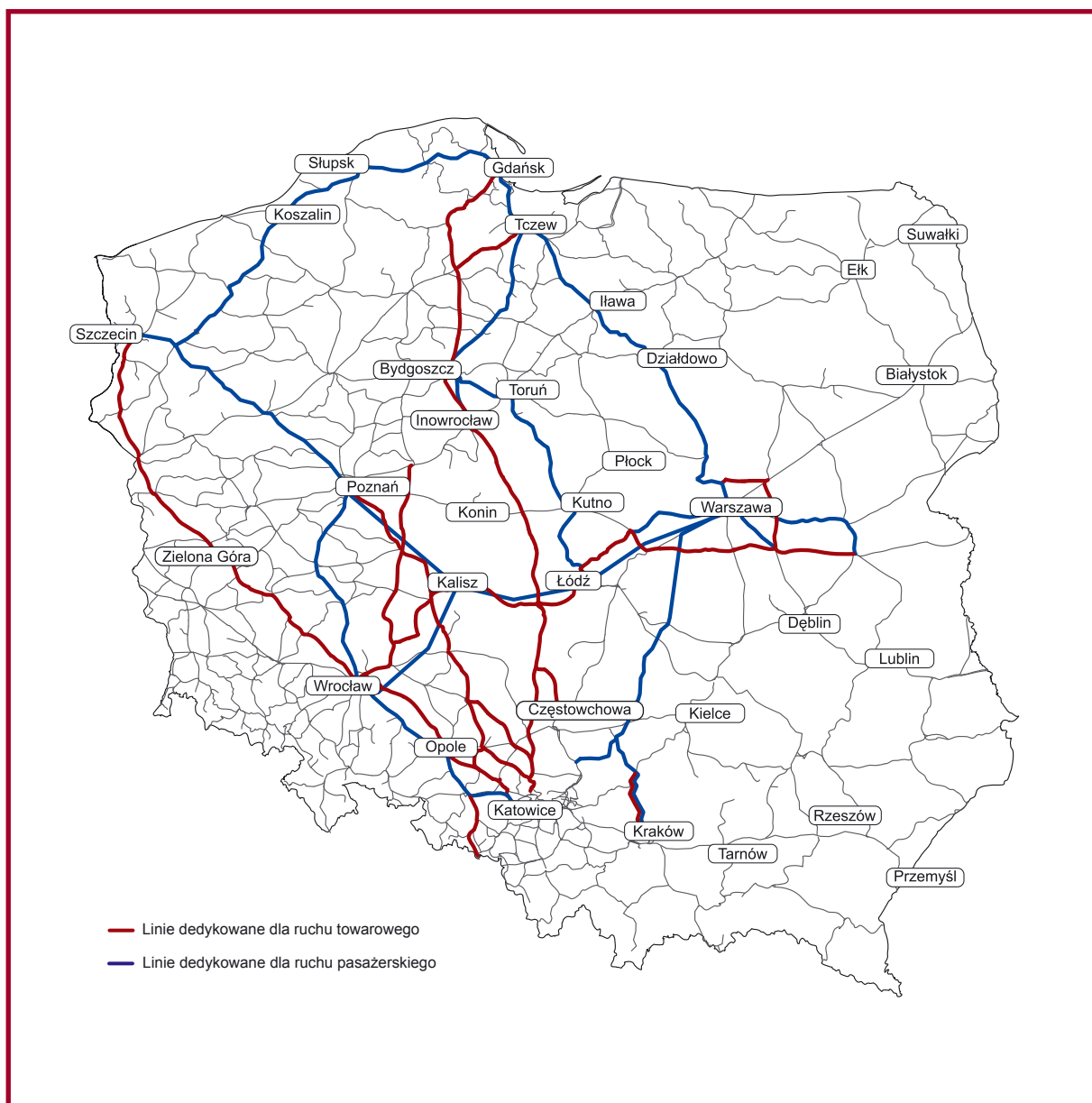
Ta grupa inwestycji będzie ukierunkowana na zmniejszenie kosztów prowadzenia ruchu. Będzie ona dotyczyć linii o małym i średnim obciążeniu ruchem pociągów oraz obejmować modernizację systemów sterowania ruchem. W zależności od warunków miejscowych oraz od rodzaju dotychczasowych urządzeń, będą stosowane różne rozwiązania techniczne zapewniające centralizację sterowania i prowadzenie ruchu na odcinku przez dyżurnego ruchu odcinkowego.

Wraz z modernizacją sterowania ruchem na liniach głównych, działania te powinny doprowadzić do daleko idącej automatyzacji sterowania ruchem, co pozwoli radykalnie ograniczyć koszty prowadzenia ruchu pociągów przez zarządcę infrastruktury.

Inwestycje w infrastrukturę „niekonwencjonalną”

Master Plan przewiduje działania dotyczące szeroko rozumianej infrastruktury „niekonwencjonalnej”, obejmującej różne rodzaje systemów, w szczególności:

Mapa docelowej specjalizacji linii – rok 2030



- systemy telematyczne i satelitarne optymalizujące i sterujące procesami transportowymi, które przyczyniają się do skrócenia czasu dostawy oraz eliminują zagrożenia dla stanu przewożonych ładunków (na przykład systemy śledzenia przesyłek);
- wszechstronne systemy informacji dla pasażerów dostępne w pojazdach kolejowych, na dworcach i stacjach, a także za pośrednictwem Internetu;
- systemy zarządzania ruchem.

Szczegółowe rozwiązania będą rozstrzygane już na etapie planowania i przygotowywania projektów inwestycyjnych, przy czym rozwiązania te powinny być w pełni dostosowane do miejscowych warunków i potrzeb oraz uwzględniać aktualny stan rozwoju systemów informatycznych.

Dworce kolejowe

Z uwagi na bardzo duże zaległości i zaniedbania w zakresie infrastruktury dworców i przystanków kolejowych, zakłada się duży zakres inwestycji związanych z ich rewitalizacją i modernizacją. Pilna potrzeba podjęcia tych działań wynika z faktu, że stan dworców w istotny sposób rzutuje na ocenę usług transportu kolejowego przez pasażerów.

Przyjmuje się, że w odniesieniu do stacji małych i średnich, modernizacja tych obiektów będzie prowadzona w ramach modernizacji poszczególnych linii kolejowych, a jej koszty zostały uwzględnione w kosztach poszczególnych projektów modernizacyjnych.

Na odcinkach, na których nie przewiduje się kompleksowej modernizacji linii, a jedynie działania odtworzeniowe, przyjmuje się, że działania takie obejmą także części infrastruktury służące obsłudze podróżnych, szczególnie perony, wiaty, przejścia tunelowe, oświetlenie. W takich sytuacjach istotne jest, żeby przy ograniczonych nakładach uzyskać poprawę estetyki obiektów, zapewnić ich utrzymanie w czystości.

Największe dworce kolejowe, zlokalizowane na terenie dużych aglomeracji będą podlegały przebudowie i rozbudowie w ramach projektów o charakterze komercyjnym. Oznacza to rozszerzenie ich funkcji w ten sposób, by pełniły one funkcję węzłów integrujących transport kolejowy z innymi systemami transportowymi (w tym szczególnie z transportem miejskim oraz z dalekobieżnym transportem autobusowym), a jednocześnie wielofunkcyjnych centrów handlowo-usługowych.

Rozbudowanie funkcji komercyjnych dworców, poparte badaniami rynkowymi, oraz włączenie partnerów prywatnych umożliwi maksymalizację przychodów z działalności pozakolejowej.

Przebudowa i rozbudowa wszystkich dworców kolejowych, w szczególności dużych i średnich, będzie wiązała się z dostosowaniem ich do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach ruchowych.

Docelowa sieć kolejowa Polski – horyzont 2030

Realizacja inwestycji infrastrukturalnych przewidzianych w Master Planie ma doprowadzić do zasadniczej przebudowy i restrukturyzacji sieci kolejowej Polski. Zakłada się, że sieć kolejowa zapewni wykonywanie wysokiej jakości usług przewozowych w najważniejszych segmentach rynku.

Nakłady na inwestycje infrastrukturalne do roku 2030 (w tys. PLN)

Lp.	Parametr	2007-2013	2014-2020	2021-2030
1	Budowa nowych linii	312 000	20 790 000	3 000 000
2	Modernizacja linii istniejących	26 184 600	22 458 500	19 121 000
3	Inwestycje odtworzeniowe	7 053 600	7 242 400	7 000 000
4	Oszczędne systemy sterowania	280 000	590 000	1 000 000
5	OGÓŁEM	33 830 200	51 080 900	30 121 000

Źródło: Master Plan (...)

Zakłada się, że docelowe prędkości maksymalne na poszczególnych liniach kolejowych będą wynikały z pełnionych przez te linie zadań w ramach sieci kolejowej. Zadania te zostały określone w kategoriach znaczenia handlowego poszczególnych połączeń (i składających się na nie linii).

Najbardziej obciążone relacje, łączące Warszawę z największymi aglomeracjami miejskimi w Polsce, będą w roku 2030 obsługiwane przez pociągi dużych prędkości kursujące po liniach dużych prędkości przystosowanych do prędkości minimum 250-300 km/h oraz po odcinkach linii istniejących, zmodernizowanych do prędkości 200 km/h.

Linie modernizowane będą stanowiły naturalne uzupełnienie linii dużych prędkości. Zakłada się, że najważniejsze handlowo odcinki istniejących linii będą modernizowane do prędkości 200 km/h.

Odcinki linii o przewidywanym nieco mniejszym obciążeniu ruchem pociągów międzyaglomeracyjnych będą zasadniczo modernizowane do prędkości 160 km/h.

W przypadku linii o docelowej prędkości 200 km/h, wcześniej zmodernizowanych do prędkości 160 km/h lub znajdujących się w trakcie modernizacji, konieczne będzie wykonanie dodatkowych robót, takich jak likwidacja przejazdów w poziomie szyn oraz zastosowanie rozjazdów umożliwiających przejazd w kierunku prostym z prędkością 200 km/h.

W odniesieniu do pozostałych ważnych ośrodków społecznych i gospodarczych, w szczególności miast wojewódzkich, zakłada się doprowadzenie do nich linii kolejowych o prędkości rozkładowej 120 km/h, a do pozostałych miejscowości – linii o prędkości rozkładowej równej konstrukcyjnej, dla jakiej dana linia została wybudowana. Decydującym kryterium doboru prędkości na liniach należących do tej grupy jest charakterystyka układu geometrycznego (możliwość zwiększenia prędkości na istniejącym układzie geometrycznym lub przy jego niewielkiej zmianie). Dla linii typowo regionalnych z ruchem pasażerskim przyjęte zostały zasadniczo dwa stopnie prędkości: 100 km/h i 80 km/h. Jedynie dla niewielkiej grupy linii z ruchem pasażerskim została przyjęta prędkość 60 km/h (odcinki linii górskich i podgórskich o bardzo trudnym układzie geometrycznym).

Na dalszych rysunkach pokazane zostały nowe odcinki torów szlakowych oraz specjalizacja linii, odpowiednio dla ruchu pasażerskiego, towarowego i mieszanego.

Nakłady i efekty

Inwestycje infrastrukturalne mają się przyczynić do zasadniczej poprawy konkurencyjności transportu kolejowego w Polsce oraz do równoważenia rozwoju całego systemu transportowego kraju. Beneficjentami tych inwestycji będą przewoźnicy kolejowi, dzięki czemu zostaną stworzone warunki do konkurencyjności transportu kolejowego z innymi gałęziami transportu na otwartym, zliberalizowanym europejskim rynku przewozowym. Efekty szczegółowe działań inwestycyjnych, odniesione do kluczowych, najbardziej perspektywicznych segmentów rynku będą następujące:

- dla międzyaglomeracyjnych przewozów pasażerskich – nowoczesna sieć kolejowa o wysokim standardzie łącząca największe aglomeracje i obejmująca docelowo linie dużych prędkości (prędkość do 300 km/h) oraz linie modernizowane do prędkości 200 km/h lub 160 km/h;
- dla przewozów pasażerskich w obszarze ciężenia dużych aglomeracji miejskich – wydzielone tory i pary torów na najbardziej obciążonych odcinkach linii;
- dla przewozów towarowych we wszystkich segmentach rynku – nowoczesna sieć linii kolejowych z preferencją dla tych przewozów (specjalizacja linii);
- dla międzynarodowych przewozów pasażerskich i towarowych, szczególnie intermodalnych – interoperacyjność na liniach wchodzących w skład sieci TEN-T, w tym szczególnie wdrożenie ERTMS w zakresie określonym w *Narodowym Planie Wdrożenia Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym w Polsce* (Warszawa, marzec 2007).

Inwestycje te będą miały bardzo duży wpływ na kształtowanie się podziału międzygałęziowego zadań przewozowych w transporcie pasażerskim i towarowym. Warunkują one osiągnięcie wzrostu przewozów pasażerskich i towarowych. Ostatecznymi beneficjentami inwestycji w publiczną infrastrukturę kolejową będzie gospodarka kraju oraz społeczeństwo, wykorzystujące tę gałąź transportu dla zaspokojenia potrzeb przewozowych.

Uwarunkowania wdrożenia Master Planu

Dominacja transportu drogowego w komunikacji lądowej w Polsce powoduje, że warunkiem rozwoju kolei jest (i będzie) jej konkurencyjność w obszarach, w których może ona wykorzystać swoje naturalne zalety. Leży to w interesie nie tylko samej kolei, ale także ogółu społeczeństwa, ponieważ przyczynia się do zmniejszenia zewnętrznych kosztów transportu. Koszty te, z uwagi na wielkość ruchu samochodowego, są w Polsce niezwykle wysokie. Wdrożenie Master Planu jest zadaniem trudnym przede wszystkim z uwagi na konieczność zapewnienia dobrej koordynacji działań poszczególnych interesariuszy. Dotyczy to zwłaszcza powiązania działań w poszczególnych segmentach rynku przewozów pasażerskich i towarowych z działaniami w zakresie infrastruktury kolejowej. Szczególne znaczenie będą miały pierwsze lata realizacji Master Planu. Aby osiągnąć konkurencyjność a tym samym zapewnić kolei warunki rozwoju, Master Plan definiuje kluczowe działania.

W sferze politycznej, prawnej i finansowej są one następujące:

- dotowanie z budżetu państwa najważniejszych linii kolejowych oraz międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich o charakterze służby publicznej;
- finansowanie przez samorządy terytorialne pasażerskich przewozów regionalnych i aglomeracyjnych o charakterze służby publicznej oraz infrastruktury kolejowej o znaczeniu regionalnym;
- uproszczenie procedur przetargowych, utrudniających szybkie zakończenie postępowań i rozpoczęcie danej inwestycji, przyspieszenie przygotowywania projektów inwestycyjnych w fazie przedprojektowej (koncepcji, studiów wykonalności, analiz finansowo-ekonomicznych), wynikające głównie z finansowania lub współfinansowania takich prac ze środków publicznych, co powoduje konieczność stosowania pełnych procedur przetargowych – konieczne jest znaczące zwiększenie finansowania prac przedprojektowych ze środków własnych beneficjentów;
- zwiększenie zdolności organów administracji do wydawania decyzji środowiskowych i lokalizacyjnych w terminach zgodnych z przepisami prawa (w tym zwiększenie liczby specjalistów oceniających opracowania dotyczące oddziaływania inwestycji kolejowych na środowisko); zwiększenie liczby specjalistów oceniających opracowania dotyczące oddziaływania inwestycji kolejowych na środowisko;
- rozwój usług leasingowych i wynajmu w obszarze pozyskiwania taboru kolejowego;
- pozyskanie środków i sprawnych struktur organizacyjnych w celu radykalnej poprawy stanu dworców oraz rozszerzenia ich funkcji komercyjnych i usługowych;
- liberalizacja rynku przewozów pasażerskich poprzez zwiększanie udziału samorządowych i prywatnych spółek przewozowych z zachowaniem zasady konkurencji regulowanej, czyli konkurencji „o rynek”, a nie konkurencji „na rynku”;

Udział wydatków z krajowych środków publicznych na transport kolejowy w PKB w Scenariuszu 3 (wartości nominalne)

Wyszczególnienie	2007	2008	2009	2010	2011-2015**	2016-2020**	2021-2025**	2026-2030**
PKB (mln PLN)	1 166 721	1 270 004	1 374 287	1 482 678	1 795 242	2 359 943	2 994 983	3 753 424
Nakłady publiczne na transport kolejowy (mln PLN), w tym:								
na infrastrukturę kolejową	1 424	3 224	2 798	3 009	4 034	6 836	7 515	8 258
na tabor kolejowy	213	28	188	73	68	-	-	-
na przewozy pasażerskie	1 305	1 361	1 438	1 516	1 860	2 458	3 070	3 685
Pozostałe	-	-	12	13	20	68	131	61
Nakłady publiczne na transport kolejowy jako % PKB	0,25%	0,36%	0,32%	0,31%	0,33%	0,40%	0,36%	0,32%

Źródło: Master Plan (...)

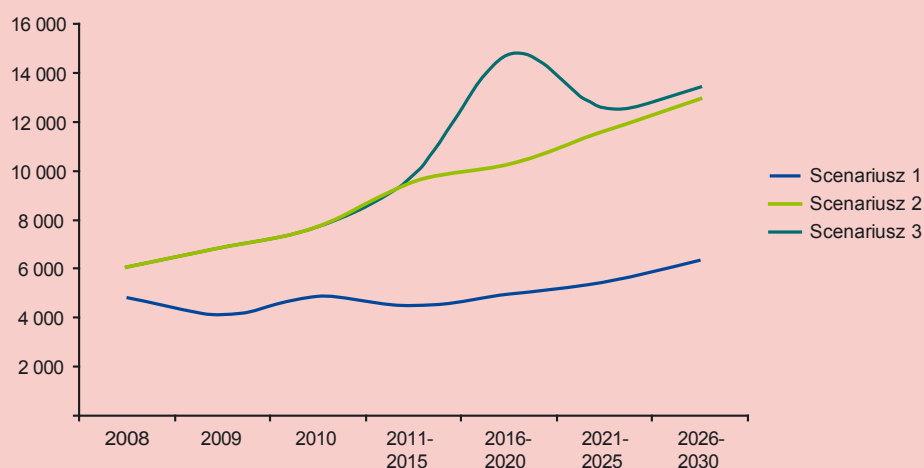
(*) Dla celów wyliczenia wskaźnika udziału przyjęto konserwatywne założenia: w ramach wydatków z krajowych środków publicznych uwzględniono nakłady z budżetu (włącznie z refundacją ulg ustawowych), z Funduszu Kolejowego, z budżetów samorządów, jak również ze środków własnych PLK i kredytów PLK.

(**) Średniorocznie

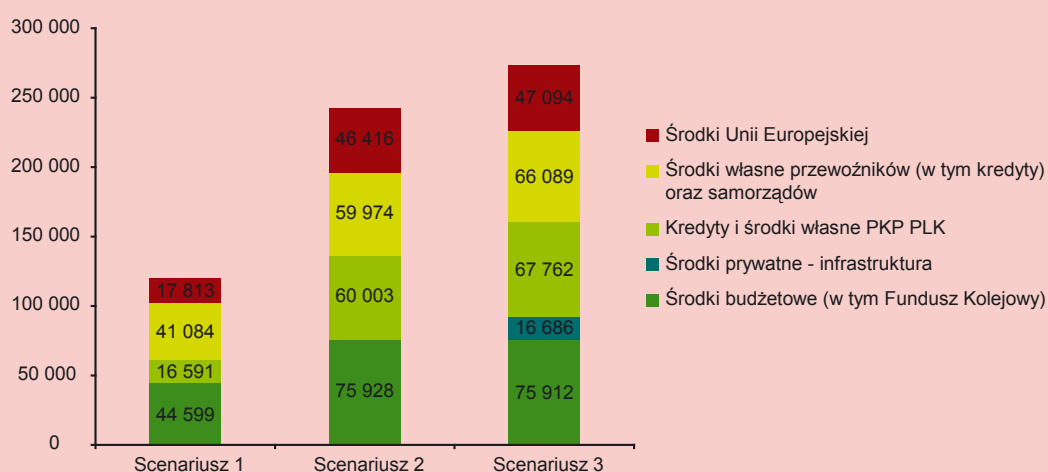
- jak najszerze i jak najbardziej wszechstronne wspieranie rozwoju podmiotów wykonujących przewozy lub przeładunki i składowanie przesyłek intermodalnych;
- upodobnienie roli państwa w przewozach towarów koleją do roli, jaką odgrywa ono na rynku przewozów drogowych, tj. polegającej na ustanawianiu reguł funkcjonowania na zliberalizowanym rynku (między innymi pod względem poziomu bezpieczeństwa, poziomu konkurencji, równego dostępu przewoźników do infrastruktury, tworzenia warunków dla rozwoju małych, wąskospecjalizowanych przewoźników obsługujących rynki o charakterze niszowym lub wykonujących przewozy o charakterze dowozu, odwozu i obsługi bocznic na skalę lokalną) oraz nadzorowaniu ich przestrzegania;
- regulacje prawne dotyczące warunków uzyskania uprawnień budowlanych w specjalnościach kolejowych. Aktualnie na polskich uczelniach technicznych nie są prowadzone studia w dokładnie zdefiniowanych specjalnościach, co uniemożliwia absolwentom staranie się o uzyskanie uprawnień budowlanych w zakresie projektowania, wykonawstwa i nadzoru robót budownictwa kolejowego.

W sferze kultury organizacyjnej powinna następować sukcesywna wymiana kadry menedżerskiej średniego i wyższego szczebla. Znaczna część tej kadry najprawdopodobniej będzie wywodziła się spoza sektora transportowego, na przykład z sektorów finansowych, kapitałowych i innych usługowych, zaś wykształcenie, doświadczenie

Porównanie nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę, tabor, zasoby ludzkie i poprawę społecznego wizerunku kolei założonych dla poszczególnych scenariuszy w latach 2008-2030 (w mln PLN, wartości nominalne)



Porównanie źródeł finansowania nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę, tabor, zasoby ludzkie oraz poprawę społecznego wizerunku kolei dla poszczególnych scenariuszy w latach 2008-2030 (w mln PLN, wartości nominalne)



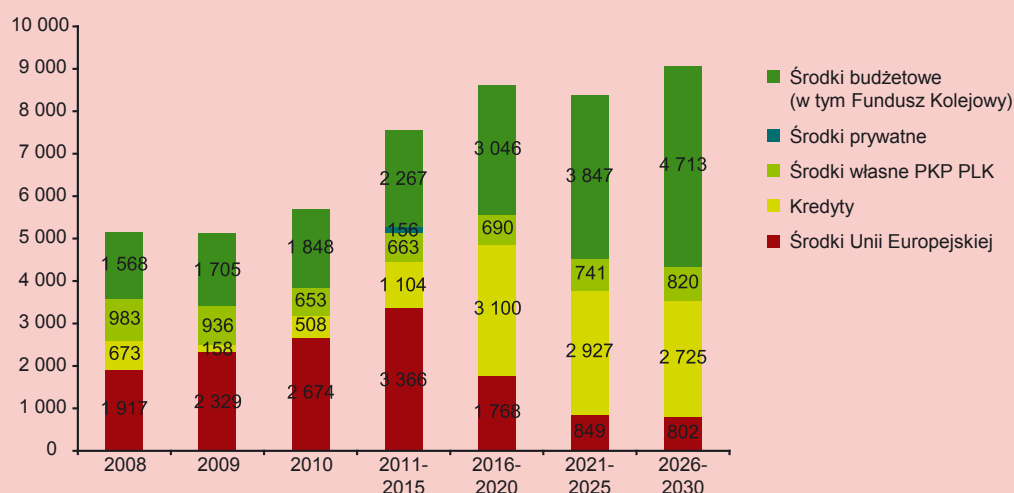
i umiejętności menedżerów będą pochodziły z okresu gospodarki wolnorynkowej. Działalność przedsiębiorstw kolejowych powinna być ukierunkowana na klienta oraz zarządzanie przez jakość. Zakłada się prowadzenie dalszych działań, tj. przeprowadzanie szkoleń pracowników w zakresie zadań podstawowych, jak również obsługi klienta czy nauki języków obcych. Kształtowanie odpowiedniej kultury organizacyjnej będzie odbywało się przez budowanie odpowiedniego systemu wartości pracowników oraz wyposażanie organizacji w zintegrowane systemy informacyjne.

W obrębie infrastruktury duże potrzeby w zakresie inwestycji modernizacyjnych i rewitalizacyjnych przy ograniczonych środkach finansowych powodują, że konieczna jest hierarchizacja działań i wybór do realizacji w pierwszej kolejności następujących projektów:

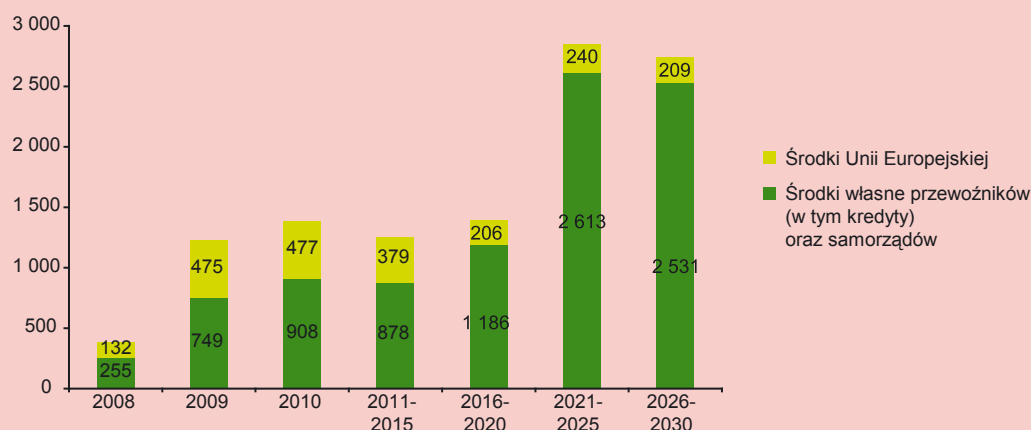
- o dużym oddziaływaniu (tj. takich, na których skorzysta duża liczba klientów i innych beneficjentów);
- zapewniających największe korzyści w relacji do kosztów;
- zapewniających szybkie osiągnięcie efektów, w tym szczególnie istotnego skrócenia czasu przejazdu;
- możliwych do realizacji w systemie dużej koncentracji robót przy znacznym lub nawet całkowitym ograniczeniu ruchu pociągów, pozwalających na ich przeprowadzenie w krótszym czasie, w tym wyprzedzające naprawy tras objazdowych;
- budowy nowych torów lub par torów na najbardziej przeciążonych odcinkach (wąskie gardła) w obrębie wielkich aglomeracji.

Realizacja priorytetowych projektów powinna przynieść odczuwalne korzyści już w roku 2012 i umożliwić obsługę zwiększonych potoków podróży w związku z Mistrzostwami Europy w Piłce Nożnej.

Harmonogram finansowy nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę kolejową w latach 2008-2030 w Scenariuszu 3 (w mln PLN, wartości nominalne)



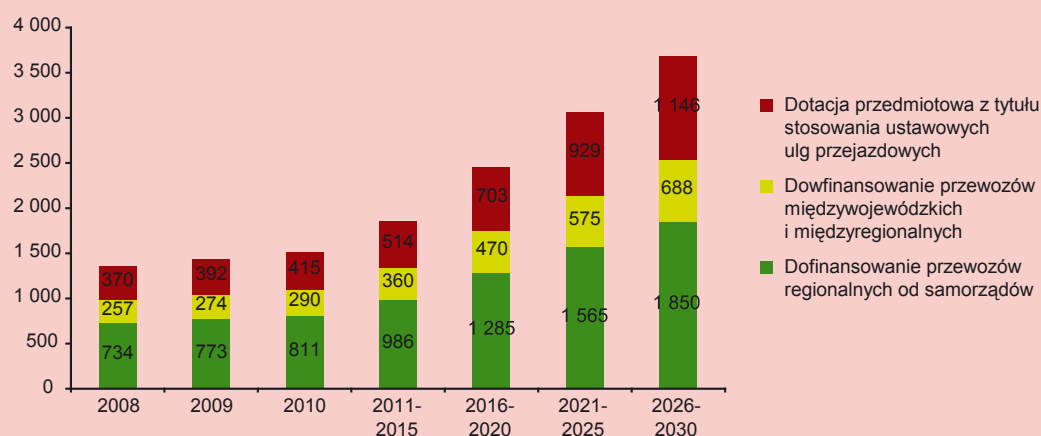
Harmonogram finansowy nakładów inwestycyjnych na pasażerski tabor kolejowy w latach 2008-2030 w Scenariuszu 3 (w mln PLN, wartości nominalne)



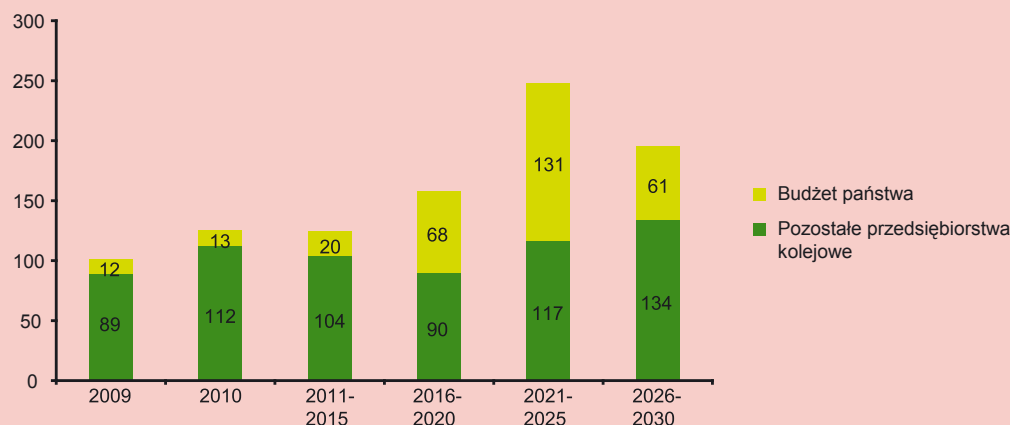
W działalności przewoźników pasażerskich istotne jest:

- zapewnienie stabilności oferty w okresie obowiązywania rozkładu jazdy, zwiększenie częstotliwości kursowania i pojemności pociągów;
- w komunikacji regionalnej – koordynacja rozkładów jazdy kolei i autobusów;
- w pociągach innych niż kwalifikowane – zachowanie umiarkowanych cen biletów, porównywalnych z autobusowymi;
- poprawa stanu dworców;
- tworzenie lokalnych węzłów integracyjnych z innymi gałęziami transportu (Park & Ride, Bike & Ride);
- „wspólny bilet” z komunikacją miejską w przewozach aglomeracyjnych;
- rozszerzenie kanałów dystrybucji ze szczególnym uwzględnieniem Internetu;
- udoskonalenie oferty gastronomicznej w pociągach kwalifikowanych;
- sukcesywna modernizacja taboru o dostatecznym stanie technicznym oraz wymiana pojazdów technicznie zużytych;
- wprowadzenie nowych usług we współpracy z przewoźnikami drogowymi, lotniczymi oraz z biurami podróży (na przykład oferty pakietowe łączące przejazd pociągiem z rezerwacją hoteli, wypożyczeniem samochodu, itd.);
- zwiększenie potencjału komórek organizacyjnych zajmujących się badaniem rynku, promocją usług i bezpośrednią współpracą z klientami;
- wzmocnienie ochrony praw pasażerów zgodnie z regulacjami unijnymi.

Zakładane wydatki na dofinansowanie przewozów pasażerskich w latach 2008-2030 w Scenariuszu 3 (w mln PLN, wartości nominalne)



Zakładane wydatki na zasoby ludzkie oraz poprawę społecznego wizerunku transportu kolejowego w latach 2008-2030 w Scenariuszu 3 (w mln PLN, wartości nominalne)



W działalności przewoźników towarowych jako priorytetowe działania do realizacji w możliwie krótkim horyzoncie czasowym należy przyjąć:

- wdrożenie systemów wspomagających zarządzanie przewozami i pozwalających na efektywne wykorzystanie zasobów (taboru, jednostek ładunkowych, personelu);
- wdrożenie systemów umożliwiających śledzenie wagonów i przesyłek oraz przekazywanie klientom informacji o ich stanie, w pierwszej kolejności w odniesieniu do przewozów ładunków wysoko przetworzonych (przewozów intermodalnych);
- zwiększenie liczby i przepustowości terminali przeładunkowych oraz zaplecze logistyczne dla przewozów intermodalnych.

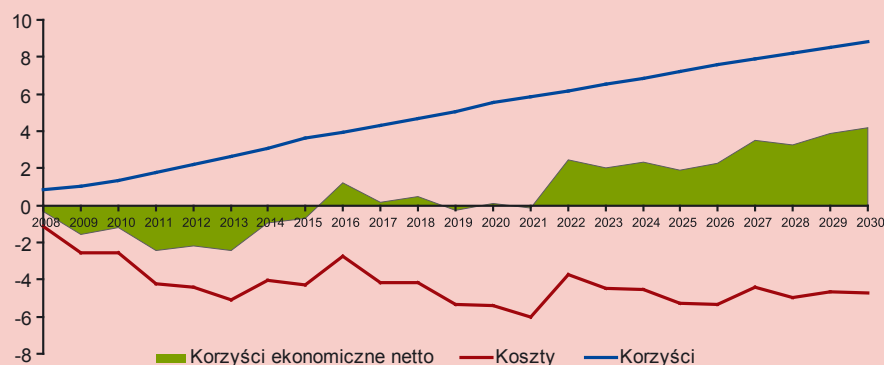
W sferze zasobów ludzkich i potencjału wykonawczego jednym z podstawowych warunków poprawy sytuacji rynkowej kolei jest dostępność zasobów pracowniczych o odpowiednich kwalifikacjach. Niestety na kolejach w Polsce problemem jest obecnie luka pokoleniowa: przewaga, niekiedy dominująca, pracowników starszych i słabiej wykształconych, o przygotowaniu w zawodach technicznych i mentalności ukształtowanej w epoce dominacji mało „rynkowej”, monopolistycznej kolei państwowej.

Konieczna jest zatem radykalna zmiana priorytetów w mentalności pracowników: z dbałości przede wszystkim o zastany stan techniczno-eksploatacyjny na odczytywanie i prognozowanie oczekiwań klientów oraz dostosowywanie do nich zasobów, ich eksploatacji i organizacji. Ten fakt określa potrzebę pilnego stworzenia perspektywicznego systemu pozyskiwania z rynku pracy lub specjalistycznego szkolenia nowych kadr.

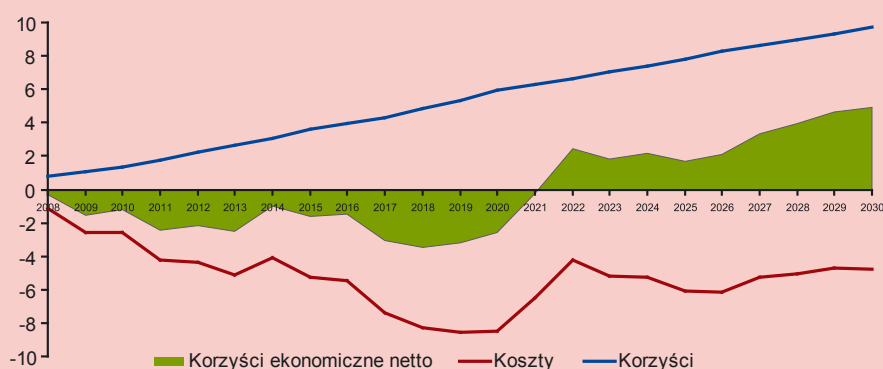
Pierwszą grupę stanowią pracownicy o specjalnościach niezwiązanych w sposób szczególny z kolejnictwem a bardzo kolejom potrzebni, na przykład ekonomiści, specjaliści od zarządzania czy badania rynku, osoby z uprawnieniami do pełnienia samodzielnych funkcji w budownictwie.

Szacunkowe wartości kosztów i korzyści społeczno-ekonomicznych wynikających z realizacji Master Planu (w mld PLN, ceny realne)

Scenariusz 2 - różnica względem scenariusza 1



Scenariusz 3 - różnica względem scenariusza 1



Dla stanowisk wymagających przygotowania w zawodach specyficznych dla kolejnictwa, głównie dyżurnych ruchu, maszynistów kolejowych pojazdów trakcyjnych czy elektroników – specjalistów od systemów elektrycznych pojazdów szynowych nowej generacji, konieczne są inwestycje w postaci rewitalizacji kolejowego szkolnictwa zawodowego.

Kolejnym z kluczowych warunków w omawianym obszarze jest dostateczny potencjał, niezbędny do wykonania potrzebnych inwestycji w zakresie taboru i infrastruktury. W zakresie budowy i kompleksowych modernizacji pojazdów szynowych potencjał ten jest w Polsce zasadniczo wystarczający. Problemem jest nierytmiczność zamówień na naprawy okresowe ze strony przewoźników. Trudności mogą wystąpić w zakresie wykonawstwa robót budowy i modernizacji infrastruktury. Podstawowym problemem jest niedostateczna w stosunku do skali potrzeb liczba nowoczesnych, specjalistycznych maszyn do robót torowych. Warunkiem wykonania założonych w Master Planie przedsięwzięć jest pozyskanie ich dostatecznego parku, tak do liczby, jak i rodzajów. Sposobem na ograniczenie ryzyka związanego z niedostatecznym potencjałem wykonawczym jest stworzenie zachęt dla wykonawców zagranicznych, szczególnie dysponujących odpowiednim sprzętem. Oprócz kwestii finansowych dodatkową barierą są ograniczenia formalne przy ewentualnym imporcie usług budownictwa kolejowego. Ponadto wykonawcy robót nie dysponują wystarczającą liczbą inżynierów z uprawnieniami do pełnienia samodzielnych funkcji w budownictwie (projektowanie, kierownictwo robót). Z tego względu konieczne są zmiany w prawie, ułatwiające uzyskanie takich uprawnień przez absolwentów wyższych uczelni. W przypadku wykonawców zagranicznych istotną barierą jest natomiast kwestia wzajemnego uznawania odpowiednich uprawnień bądź też odpowiednich przeszkoleń.

Aby skoordynować realizację wskazanych wyżej działań, konieczne jest wzmocnienie struktur administracji rządowej na szczeblu Ministerstwa Infrastruktury. Wzmocnienie takie powinno polegać na stworzeniu zespołu, którego zadaniem byłby nadzór nad wdrożeniem oraz monitorowanie Master Planu a także propozycje aktualizacji planów inwestycji w transporcie kolejowym. Struktura ta nie powinna być obarczana innymi zadaniami, a kluczowi specjaliści powinni otrzymywać wynagrodzenie motywujące do pracy w jednostkach administracyjnych.

Plan finansowy

Nakłady na realizację Master Planu oraz źródła finansowania tych nakładów w ramach poszczególnych scenariuszy, przedstawione zostały na wykresach na rysunku na poprzedniej stronie. Na kolejnym rysunku pokazano źródła finansowania. Wartości nakładów uwzględniają, oprócz infrastruktury i taboru, także nakłady na zasoby ludzkie poprawę społecznego wizerunku kolei.

Realizacja scenariuszy inwestycyjnych wymagać będzie zwiększenia nakładów publicznych na transport kolejowy, w tym przede wszystkim na infrastrukturę kolejową. W związku z tym udział krajowych wydatków publicznych na transport kolejowy w PKB będzie wyższy od aktualnego (0,25%) i w perspektywie Master Planu wynosić będzie od 0,3% do 0,4%, co zostało przedstawione w tabeli na stronie 44. Nadal jednak wartość tego udziału będzie bardzo niska, zwłaszcza w porównaniu z innymi krajami Unii Europejskiej. Z tych powodów należy uznać, że Polska będzie w stanie sfinansować realizację przedstawionego programu inwestycyjnego przy trwałym i stabilnym wsparciu finansowym Unii Europejskiej, a także przy udziale i zaangażowaniu środków prywatnych.

Finansowanie infrastruktury kolejowej

Finansowanie infrastruktury kolejowej obejmuje budowę, modernizację, remonty oraz utrzymanie.

Wobec rozbieżności koncepcji odnośnie poziomów i zmian stawek opłat za dostęp do infrastruktury (występują miarodajne opinie zarówno o konieczności obniżenia, jak i podwyższenia stawek) przyjęto, że poziom tych stawek nie ulegnie zasadniczym zmianom. W związku z tym przyjęto, że niedobór przychodów z opłat względem niezbędnych kosztów operacyjnych będzie w pełni pokrywany ze środków budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego. Odnośnie modernizacji i nowych inwestycji założono, że będą one dofinansowywane z Unii Europejskiej oraz z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego.

Master Plan uwzględnia mechanizmy, które w przypadku wprowadzenia mogłyby w większym stopniu niż dotychczas spowodować dążenie do optymalnego wykorzystania zasobów zarządcy infrastruktury. Wpłynęłoby to na ograniczenie wzrostu stawek opłat za dostęp do infrastruktury, a jednocześnie mogłoby pozytywnie oddziaływać na przychody z opłat ze względu na zwiększone wykorzystanie infrastruktury. Do rozwiązań proponowanych do rozważenia należą:

- zarządzanie ukierunkowane na rezultaty – m.in. poprzez możliwość wprowadzenia w przyszłości wieloletnich kontraktów na utrzymanie infrastruktury, które umożliwiłyby rozliczanie zarządców infrastruktury z osiągnięcia określonych celów (standardów utrzymania), a z drugiej strony wprowadzałyby negocjowanie oczekiwanych parametrów sieci kolejowej w powiązaniu z nakładami niezbędnymi na ich utrzymanie;
- zmiana systemu ustalania stawek opłat za dostęp do infrastruktury – m.in. rozważenie możliwości oparcia sposobu kalkulacji stawek opłat za dostęp do infrastruktury na innych zasadach niż obecnie stosowane, celem motywacji przewoźników do zwiększenia wolumenu przewozów i optymalizacji przychodów zarządcy infrastruktury;
- wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań technicznych, dzięki którym koszty eksploatacji nie wzrosną, lecz zostaną ograniczone – w szczególności automatyzacji prowadzenia ruchu kolejowego.

Na potrzeby opracowania planu finansowego przyjęto, że nakłady związane ze średnimi i małymi dworcami oraz z przystankami, jako obiektami ściśle związanymi z infrastrukturą liniową, są zawarte w kosztach projektów modernizacji linii kolejowych. Dla dużych dworców, na których oprócz funkcji komunikacyjnej równie istotna jest funkcja komercyjna, przyjęto znaczny udział podmiotów prywatnych w finansowaniu nakładów inwestycyjnych.

Finansowanie taboru

Na rysunku na stronie 176 przedstawiono przyjęte wartości nakładów inwestycyjnych na pasażerski tabor kolejowy oraz przewidywane źródła ich finansowania.

Finansowanie przewozów pasażerskich

Ceny dotyczące przewozów realizowanych w ramach służby publicznej będą kształtowane w przeważającej mierze przez organy publiczne, które będą zamawiały i finansowały te przewozy. Dla decyzji cenowych podejmowanych przez te organy istotne znaczenie będzie miało oczekiwane oddziaływanie społeczne oferty przewozowej objętej określonym poziomem cenowym. Wartość dofinansowania kolejowych przewozów pasażerskich o charakterze służby publicznej będzie ustalana zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 1191/69, jako różnica między kosztami przydzielanymi do części działalności przedsiębiorstwa objętej zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług o charakterze służby publicznej a odpowiednimi przychodami. Przyjęto upraszczające założenie, że zarówno przychody, jak i koszty przewoźników realizujących tego rodzaju przewozy będą się zmieniać zgodnie ze zmianami pracy przewozowej. W związku z tym wartość dofinansowania z ww. tytułów w perspektywie okresu objętego Master Planem będzie wzrastać zgodnie z prognozowanym wzrostem pracy przewozowej (jest to założenie konserwatywne). Założono także, iż w perspektywie Master Planu operatorzy przewozów pasażerskich otrzymywać będą pełną rekompensatę z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych i bezpłatnych przejazdów.

Ceny przewozów komercyjnych powinny być natomiast ustalone suwerennie przez poszczególne przedsiębiorstwa, mające na uwadze przede wszystkim optymalizację wyników działalności gospodarczej w danej sytuacji rynkowej.

Zakładane wydatki na dofinansowanie przewozów pasażerskich zostały przedstawione na rysunku na stronie poprzedniej.

Finansowanie zasobów ludzkich oraz poprawy społecznego wizerunku transportu kolejowego

Odpowiednio wykwalifikowane zasoby ludzkie oraz kwestie związane z wizerunkiem transportu kolejowego są równie istotne, jak inwestycje infrastrukturalne i taborowe dla powodzenia realizacji Master Planu. Działania w tych obszarach są ze sobą ściśle powiązane i powinny być podejmowane łącznie.

Przewidziane w planie finansowym nakłady związane z tymi obszarami zostały przedstawione na poniższym wykresie. Przyjęto, że koszty wykształcenia ogólnozawodowego nowych pracowników będą ponoszone ze środków publicznych, a koszty wykształcenia specjalistycznego, związanego z kwalifikacjami przydatnymi tylko na kolei (stanowiska związane z ruchem pociągów) – we własnym zakresie przez przedsiębiorstwa kolejowe.

Korzyści społeczno-ekonomiczne

Kluczowymi korzyściami społeczno-ekonomicznymi wynikającymi z realizacji programu inwestycyjnego przedstawionego w Master Planie będą:

- oszczędności czasu użytkowników transportu kolejowego,
- zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu.

Oprócz nich, istotne znaczenie będą miały nieskwantyfikowane korzyści związane z gospodarczym rozwojem miejscowości i regionów, których dostępność zwiększy się w wyniku przeprowadzenia proponowanych inwestycji, wzrost regionalnego i krajowego PKB oraz wzrost spójności gospodarczej i społecznej pomiędzy poszczególnymi regionami Polski oraz pomiędzy Polską a innymi krajami Unii Europejskiej.

Poniżej przedstawiono szacunkowe wartości kosztów i korzyści ekonomicznych wynikających z realizacji Master Planu w Scenariuszu 2 oraz Scenariuszu 3.

Szacuje się, że przy przyjętych założeniach, ekonomiczna wartość bieżąca realizacji (ENPV) programu inwestycyjnego zgodnie ze Scenariuszem 2 wyniesie ok. 7,7 mld PLN, a ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu (EIRR) około 9,9%. W Scenariuszu 3 byłoby to odpowiednio 1,8 mld PLN oraz 6,3%.

Pełny tekst *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030 – uzupełnienie o zagadnienia kluczowe z punktu widzenia zamierzeń Unii Europejskiej* w omówionej w artykule wersji końcowej jest dostępny na stronie internetowej http://bip.mi.gov.pl/pl/bip/px_master_plan_ver._120808.pdf.

Załącznik 4.3.3.

Raport: Polska 2030

– wyzwania rozwojowe

Fragменты dotyczące transportu kolejowego z opracowania:

Raport: POLSKA 2030 - wyzwania rozwojowe

Wydany przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów, lipiec 2009
Zespół Doradców Strategicznych Prezesa Rady Ministrów
Al. Ujazdowskie 1/3

(...)

Wyzwanie 4 „Odpowiedni potencjał infrastruktury (ss. 118-163)

Założenia polityki infrastrukturalnej

Zasadniczym zadaniem, jeśli chodzi o rozwój infrastruktury, jest z jednej strony modernizacja polskiej gospodarki związana z rozwojem dostępu do technologii cyfrowych – a z drugiej taka polityka transportowa, by unowocześnienie podstawowej sieci transportowej i zapewnienie wysokiej jakości usług transportowych wносиło właściwy wkład w rozwój gospodarczy kraju. Sprawny system transportowy przyczyni się także do poprawy warunków życia, do powiększenia dostępności obszarów, a także do zwiększenia inwestycji zagranicznych w Polsce. Nie oznacza to jednak rezygnacji z idei kontrolowania wzrostu transportochłonności gospodarki zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Prowadzone inwestycje w ramach budowy, modernizacji i przebudowy infrastruktury kolejowej, drogowej i lotniczej będą koncentrowały się na następujących zagadnieniach:

Infrastruktura kolejowa

- Realizacja dużych projektów modernizacyjnych w głównych korytarzach transportowych oraz modernizacja istniejących odcinków linii kolejowych;
- Dostosowanie infrastruktury do rozwoju międzyregionalnych przewozów pasażerskich, w tym usprawnienie powiązań kolejowych między głównymi miastami Polski, w szczególności linii przebiegających promieniście z i do Warszawy, które zostaną dostosowane do prędkości 160-200 km/h.
- analiza celowości i opłacalności dostosowania Centralnej Magistrali Kolejowej do prędkości 250 km/h oraz rozwoju przewozów międzynarodowych;
- rozważenie budowy linii Kolei Dużej Prędkości (KDP), prowadzącej z Warszawy przez Łódź do Wrocławia i Poznania (projektowana długość: 450 km nowo zbudowanych odcinków).

(...)

Ważną miarą jakości infrastruktury kolejowej jest jej dostępność

Dominujący obszar Polski cechuje niska dostępność transportu kolejowego.

Jednym z podstawowych czynników determinujących dostępność transportu kolejowego jest gęstość infrastruktury na danym obszarze. Kluczowe znaczenie ma przy tym infrastruktura pozostająca w eksploatacji. Innym istotnym czynnikiem jest zdolność przepustowa tej infrastruktury. W Polsce dominująca część obszaru kraju charakteryzuje się średnią dostępnością, poza częścią województw północnych i północno-wschodnich, w których dostępność kolei jest niska. W aglomeracji śląsko-krakowskiej dostępność jest wysoka, a na Górnym Śląsku i w Trójmieście nawet bardzo wysoka. Jednak o wysokiej dostępności w tych dwóch wypadkach decyduje w większym stopniu gęstość

sieci regionalnej i lokalnej oraz bocznic niż gęstość sieci międzynarodowej i transeuropejskiej – w Polsce stosunkowo rzadkiej i nierównomiernie rozmieszczonej. Na obszarach północnych, charakteryzujących się najgorszą dostępnością kolei, następuje poprawa. W północno-wschodniej Polsce kluczowe zmiany będą związane z budową Rail Baltica i połączenia z Kaliningradem. Deficyt transportu kolejowego na obszarach północnych, a zwłaszcza północno-wschodniej Polski ma przyczyny w historycznych uwarunkowaniach tworzenia się potencjału rozwojowego Polski i zmianie funkcji niektórych obszarów (np. na Warmii i Mazurach część tras kolei pruskich pełniących funkcje gospodarcze zlikwidowano po II wojnie światowej). Kluczowe pytanie brzmi, czy obecne inwestycje w rozwój transportu kolejowego na tych terenach, przy silnej konkurencyjności transportu samochodowego, mają uzasadnienie ekonomiczne (choć niewątpliwie mają je w kontekście wpływu transportu na środowisko – a są to tereny o dużej wrażliwości środowiskowej). Dlatego decyzje dotyczące wzmocnienia sieci transportowej północnej części kraju (a w szczególności północno-wschodniej) powinny zapadać z uwzględnieniem wielu czynników i po analizie realnych szans rozwojowych tych regionów. Ważna jest również korelacja sieci transportowej nie tylko z obecną siecią osadniczą, ale też z jej kształtem np. po migracjach za 20 lub 30 lat. Jak widać, oznacza to, że ostateczne decyzje, dotyczące inwestycji w poprawę dostępności kolejowej określonych części kraju, nie mogą być tylko pochodną koncepcji rozwojowych samej kolei. Muszą stać się elementem spójnej polityki rozwoju regionalnego, dostrzegającej wymiary przestrzenne, ekonomiczne, osadnicze (miasta i suburbia oraz wieś, które trzeba połączyć) i cywilizacyjne. Powinny być też powiązane z koncepcją rozwoju szerszego obszaru po analizie potencjalnych więzi gospodarczych, turystycznych itd. z terenami Litwy czy Białorusi w wypadku Warmii i Mazur. Koszty inwestycyjne, poniesione na rozwój dostępności transportu kolejowego niektórych regionów Polski, muszą przynieść określoną stopę zwrotu. Przyjęcie takich założeń powinno być np. podstawą decyzji dotyczących uruchamiania w linii od północno-wschodniej części Polski do centrum kraju i w kierunku zachodnim kolei intermodalnej („tiry na tory”), o ile będzie to efektywne ekonomicznie, bo na pewno przyniesie korzyści środowiskowe.

Spada udział transportu kolejowego w przewozach towarowych

Malejące znaczenie transportu kolejowego jest trendem europejskim.

W latach 80. XX wieku transport kolejowy był w Polsce głównym środkiem przewozu towarów. W latach 90. rozpoczął się trwający do dzisiaj gwałtowny spadek udziału tej gałęzi transportu – z około 70% w 1990 r. do około 30% w 2005 r. Udział transportu kolejowego w Polsce w całej pracy przewozowej w porównaniu z innymi krajami europejskimi jest nadal duży – średnia europejska wynosi 18%. Zmiany infrastruktury wykorzystywanej do transportu towarów są elementem zachodzących globalnie procesów modernizacji. Przewiduje się, że do 2030 r. udział transportu kolejowego w Polsce – tak jak i w całej Europie – będzie nadal spadał, choć w dużo wolniejszym tempie niż dotychczas. Warunkiem spowolnienia spadku – lub odwrócenia trendu – jest jednak poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej. Do rozwoju przewozu towarów w przyszłości przyczyni się również w znacznym stopniu wzrost handlu międzynarodowego w krajach wokół Polski. Jednocześnie modernizacja sieci drogowej spowoduje wzrost przewozów drogowych. Kolej nadal odgrywa istotną rolę przy transporcie określonych kategorii surowców, przede wszystkim ładunków masowych – takich jak węgiel kamienny, produkty ropopochodne, inne chemikalia i kruszywa. Niezbędna jest jednak poprawa jakości oferty, przede wszystkim rytmiczności dostaw. Terminowość i rytmiczność są szczególnie istotne w wypadku kruszyw, obiecującego rynku przewozów towarowych, związanego z inwestycjami w drogownictwie. W dziedzinie innych towarów utrata rynku na rzecz transportu samochodowego jest trendem oczywistym – ze względu na jego większą terminowość, dostępność usług śledzenia przesyłek czy zapewnienie usługi „od drzwi do drzwi”. Kolej może jednak służyć jako przewoźnik pomiędzy centrami logistycznymi również takich towarów, pod warunkiem poprawy jakości usług.

Przewozy kolejowe – zmieniające się trendy

(...) Zmiany strukturalne w gospodarkach nowych państw członkowskich, a mianowicie rozrost sektora usług oraz produkcji przemysłowej o wysokiej wartości dodanej (charakteryzującej się niską intensywnością przewozów towarów) powoduje zmniejszenie zależności między wzrostem przewozu towarów a wzrostem PKB.

Kolejowe przewozy towarowe w Polsce koncentrują się na przewozach towarów nisko przetworzonych, takich jak węgiel, rudy żelaza, minerałów surowe i przetworzone. Szacuje się, że ich udział w przewozach ładunków transportem kolejowym ogółem wzrósł z 58% w latach 90. XX w. do około 65% obecnie. Niemasowe przewozy wagonowe (przewóz ładunków w pojedynczych wagonach) – są szczególnie mało konkurencyjne w stosunku do transportu samochodowego. System kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce jest podzielony na cztery podsystemy: przewozy międzyaglomeracyjne kwalifikowane (wymagające wykupienia rezerwacji miejsca), międzyregionalne, aglomeracyjne i regionalne. W ostatnich latach struktura kolejowych przewozów pasażerskich ustabilizowała się. Przewozy kwalifikowane to około 2,5% podróży, międzyregionalne 16-17%,

aglomeracyjne i regionalne 82%, a międzynarodowe około 1%. Przeciętny podróżny odbywa przejazd na dystansie około 70 km. Widać wyraźnie na podstawie analizy trendów od 1990 roku, jak zmienia się korzystanie z różnych środków transportu przez pasażerów. Wyrazem zmian cywilizacyjnych jest rosnąca rola transportu samochodowego (prywatne podróże, przejazdy samochodami służbowymi w dziedzinie usług – szczególnie sprzedaży i marketingu), zmniejszające się znaczenie transportu publicznego autobusowego i znaczne obniżenie roli kolejowego transportu pasażerskiego. Czynnikiem przyspieszającym ten rodzaj trendu w Polsce jest niewątpliwie niewydolność oferty publicznej w transporcie pasażerskim (sprawność usług, cena, możliwa satysfakcja klientów). Gdyby jednak w obrębie szeroko pojętych aglomeracji wzrosła rola publicznej oferty w transporcie pasażerskim, to może trend nastawiony na stały wzrost użytkowania samochodów prywatnych uległby spowolnieniu. Jest to istotne ze względu na ochronę środowiska z jednej strony, a na przepustowość transportową wielkich aglomeracji – z drugiej.

Przewozy kolejowe pasażerów dzielą się na podsystemy różniące się zasięgiem działania

Następuje wzrost przewozów aglomeracyjnych i kwalifikowanych – deficytowość przewozów regionalnych.

W ostatnim okresie istotnie wzrosło znaczenie przewozów kwalifikowanych w systemie transportowym kraju. Pociągi w tym podsystemie wykonują około 13% pracy przewozowej (mierzonej w pasażerokilometrach, jako iloczyn długości trasy i liczby przewiezionych pasażerów), a średnia odległość przejazdu wynosi około 330 km. Pociągi międzyregionalne stanowią nadal ważny element w przejazdach na średnie odległości. Również wielkości przewozów aglomeracyjnych zwykle wykazują tendencję wzrostową. Podstawowe założenia prognoz mówią, że przewozy pasażerów będą w okresie 2000-2030 rosnać z szybkością 1,4% rocznie – mimo dotychczasowego spadku, obserwowanego od 1990 r.

Zasadniczym mankamentem transportu pasażerskiego jest brak instrumentów do koordynacji działania poszczególnych podmiotów w zakresie przygotowywania ofert przewozowych, eksploatacji, rozliczeń, a w szczególności wspólnego systemu dystrybucji usług.

Prowadzenie regionalnych przewozów pasażerskich jest w Polsce działalnością deficytową. Deficyt od 2004 r. pokrywają instytucje zamawiające usługi regionalnych przewozów pasażerskich: samorządy wojewódzkie, które od 2004 r. finansują je z dochodów własnych. W ostatnich latach powstają spółki samorządowe i firmy prywatne obsługujące pasażerskie przewozy regionalne, jednak ich działalność jest możliwa tylko przy zewnętrznym finansowaniu powstającego deficytu. Również przewozy międzywojewódzkie wymagają dofinansowywania z budżetu państwa. Dopiero nowy model – usamorzadowienie kolei regionalnych (od 2009 r.) oraz uzgodnienie w porozumieniu między państwem a samorządami nakładów inwestycyjno-modernizacyjnych na regionalne przewozy w latach 2009-2020 (7,5 mld zł) – daje szansę na efektywność ekonomiczną tego segmentu transportu kolejowego. Natomiast świadczenie usług pasażerskich przewozów ponadregionalnych o charakterze przewozów kwalifikowanych jest działalnością rentowną. Szanse rozwoju mają również przewozy aglomeracyjne (o czym była już mowa na poprzedniej stronie). Znaczenie tego segmentu rynku wynika z postępującej urbanizacji kraju w połączeniu z tendencją do zamieszkiwania poza centrami miast, ale przy zachowaniu codziennych przemieszczeń związanych z pracą, edukacją czy kulturą.

Transport intermodalny, mimo powolnego wzrostu, ma marginalny udział w przewozach towarów

Przyczyną jest zły stan kolei, brak odpowiednich terminali i centrów logistycznych.

Na początku lat 90. XX w. nastąpił spadek ilości przewozów ładunków transportem intermodalnym (wykorzystującym więcej niż jedną gałąź transportu). Od 1992 r. obserwuje się jednak wzrost przewozów tego rodzaju, a w latach 2000-2007 ich skala wzrosła dwukrotnie, ale udział transportu intermodalnego w przewozach ładunków kolejowych nadal pozostaje nieznaczny (1,4% w 2007 r. w stosunku do całkowitej masy przewozowej). Przyczyną takiej sytuacji na rynku przewozów intermodalnych w Polsce są następujące czynniki:

- Niski poziom inwestycji w tabor kolejowy oraz niezadowalający stan techniczny taboru i linii kolejowych.
- Brak wystarczającej liczby terminali kontenerowych i centrów logistycznych. Wskaźnik gęstości terminali w przeliczeniu na 1000 km linii kolejowych wynosi w Polsce 0,5, podczas gdy w innych krajach kształtuje się na poziomie 1,4-2.
- Dość wysokie opłaty za dostęp do infrastruktury, co powoduje, że transport kolejowy jest niekonkurencyjny w stosunku do drogowego. Opłaty za dostęp do infrastruktury w Polsce znajdują się na poziomie nieco wyższym od średniej europejskiej.
- Brak narzędzi informatycznych do śledzenia przesyłek w czasie przewozu.

- Brak gotowości kolei do sprostania wymogom tego segmentu rynku. Z punktu widzenia efektywności wymiany gospodarczej w układzie krajowym i międzynarodowym rozwój warunków dla transportu intermodalnego jest istotny z wielu powodów. Może bowiem przyspieszać rozwój sieci logistycznej ogólnie potrzebnej do kooperacji, jak również pozytywnie wpływać na ochronę środowiska i zrównoważony rozwój. Aby ta sytuacja ulegała sukcesywnej poprawie, konieczne są między innymi:
- wdrożenie nowoczesnych systemów wspomagających zarządzanie przewozami; • budowa nowych i rozbudowa istniejących terminali i centrów logistycznych;
- przystosowanie taboru do przyszłej struktury ładunków i nowoczesnych technologii przewozu i przeładunku.

Infrastruktura kolejowa jest w coraz gorszym stanie

Zły stan techniczny linii kolejowych powoduje między innymi niskie prędkości jazdy pociągów. Średnia prędkość handlowa kolei to 23 km/h.

Zły stan techniczny linii jest charakterystyczny dla całej infrastruktury kolejowej kraju. Świadczy to o:

- Dużym zdekapitalizowaniu;
- Utrzymywaniu od lat niskiego poziomu zaangażowania środków na działalność bieżącą;
- Przestarzałych systemach i metodach pracy oraz braku odpowiednich narzędzi potrzebnych do utrzymywania linii pozwalających zmechanizować procesy naprawcze;
- Zbyt powolnym tempie inwestycji w infrastrukturę kolejową.

Widoczne obecnie tendencje i działania na rzecz poprawy stanu tej infrastruktury przyniosą pozytywne efekty. Jednak z uwagi na olbrzymie zaległości zmiany te ujawnią się dopiero za kilka lat. Problemem byłoby zaniechanie podjętych działań. Już dziś należy założyć, że istniejąca infrastruktura osiągnęła kres żywotności gwarantującej dostateczną przydatność, jakość i niezawodność. Niska dopuszczalna prędkość kolei jest po części wynikiem złego stanu technicznego linii – ograniczenia prędkości są wprowadzane w celu wyeliminowania ryzyka eksploatacyjnego. Prowadzone obecnie i w przyszłości inwestycje spowodują zwiększenie prędkości technicznej, głównie na ciągach paneuropejskich. Na ciągach głównych nadrabia się zaległości, ale nie jest to wynik satysfakcjonujący, ponieważ dekapitalizacja linii kolejowych (szczególnie poza układem sieci TEN-T – Trans-European Transport Networks) postępuje szybciej.

Infrastruktura kolejowa wymaga pilnych inwestycji

Do najważniejszych zadań należy stworzenie międzyaglomeracyjnych tras kolei dużych prędkości oraz modernizacja istniejących linii.

(...) Bez zapewnienia odpowiedniego finansowania możliwości uzyskania celu, jakim jest poprawa konkurencyjności transportu kolejowego i zrównoważony rozwój całego systemu transportowego kraju, spadną praktycznie do zera. Obecnie luka finansowa wynosi około 30 mld zł. Konieczne jest zatem właściwe określenie wsparcia fi nanosowego dla inwestycji kolejowych. Efektami szczegółowymi działań inwestycyjnych będą między innymi:

- dla międzyaglomeracyjnych przewozów pasażerskich – nowoczesna sieć kolejowa o wysokim standardzie, łącząca największe aglomeracje i obejmująca docelowo linie dużych prędkości (prędkość do 300 km/h) oraz linie modernizowane do prędkości 200 km/h lub 160 km/h;
- dla przewozów pasażerskich w obszarze ciężenia dużych aglomeracji miejskich – wydzielone tory i pary torów na najbardziej obciążonych odcinkach linii;
- dla przewozów towarowych we wszystkich segmentach rynku – nowoczesna sieć linii kolejowych z preferencją dla tych przewozów (specjalizacja linii);
- dla międzynarodowych przewozów pasażerskich i towarowych, szczególnie intermodalnych – interoperacyjność na liniach wchodzących w skład sieci TEN-T.

Najważniejszym elementem przyszłej sieci kolei dużych prędkości będzie linia Wrocław/ Poznań – Łódź – Warszawa dostosowana do prędkości nie mniejszej niż 300 km/h.

Linia ta wpisuje się w pasma przyspieszonego rozwoju, łącząc miasta o bardzo dużej dynamice: Wrocław i Poznań z Warszawą – i zapobiegając tym samym marginalizacji Łodzi.

Po 2020 r. warto rozważyć przedłużenie linii dużych prędkości na zachód od Poznania, do Berlina i na południe od Wrocławia do Pragi, w celu wpisania polskiej sieci dużych prędkości w system europejski.

Transport kolejowy – potencjał rozwoju

Docelowa infrastruktura kolejowa ma zapewniać połączenia między najważniejszymi obszarami gospodarczymi kraju oraz poprawić dostępność z obszaru innych państw.

Ogólnie rozumiany program rewitalizacji transportu kolejowego w Polsce koncentruje się przede wszystkim na udrożnieniu podstawowych ciągów kolejowych w relacjach północ-południe oraz wschód-zachód. Obejmuje modernizację infrastruktury kolejowej, umożliwiającą uruchomienie przewozów pasażerskich i towarowych w pożądanym połączeniach, w tym między najważniejszymi ośrodkami gospodarczymi kraju. Wiąże się to z poprawą dostępności Polski z obszaru pozostałych państw Unii Europejskiej, a także zaspokajanie zapotrzebowanie na kolejowe połączenia w ruchu towarowym z najważniejszymi portami morskimi kraju, co zarazem korzystnie wpływa na ich międzynarodową pozycję konkurencyjną. Pozwala również na zwiększenie spójności terytorialnej kraju, ograniczając zjawisko marginalizacji mieszkańców niektórych regionów Polski. Ważny jest również rozwój transportu kolejowego w skali aglomeracyjnej. W aglomeracjach miejskich kolej może zapewnić największą zdolność przewozową spośród wszystkich środków transportu, zaspokajając skutecznie masowe potrzeby przewozowe. Dalszy rozwój aglomeracji miejskich rozciągających się w promieniu około 30-40 km od ich centrum, będzie także generował rozwój tego systemu przewozowego. Doświadczenia innych krajów pokazują, że obok odpowiedniej oferty przestrzennej i czasowej zasadnicze znaczenie w przewozach aglomeracyjnych ma zintegrowany system taryfowy, umożliwiający komunikację wszystkimi środkami transportu publicznego na podstawie jednego biletu. Intensywny rozwój ruchu lotniczego w ostatnich latach i coraz większe potoki pasażerów przemieszczających się z centrów miast na lotniska, przeważnie położone daleko od tych centrów, wymagają zbudowania sprawnego systemu przewozowego – opartego w dużej mierze na kolei. W wielu miastach Europy i świata zbudowano linie kolejowe łączące centra miast z lotniskami, po których jeżdżą elektryczne zespoły trakcyjne nowej generacji o maksymalnych prędkościach do 200 km/h. Pociągi te są w stanie pokonać trasę długości około 50 km w czasie 20-30 minut ze średnią prędkością eksploatacyjną powyżej 100 km/h.

Jeśli zatem w nadchodzących jeszcze latach (do 2015 r.) w inwestycjach infrastrukturalnych będą dominować działania (w olbrzymiej części finansowane ze środków UE) na rzecz rozwoju dróg i autostrad, a także modernizacji kolei oraz sieci portów lotniczych, to po 2015 roku (z odpowiednim udziałem budżetu UE) powinna nastąpić reorientacja wzmacniająca rozwój kolei jako tego segmentu transportu, który będąc efektywny paliwowo oraz ekologicznie, może łączyć funkcje ekonomiczne z rolą oferty publicznej dla pasażerów z różnych obszarów. A także produktywnie łączyć różne typy transportu – lotniczego i samochodowego – przynosząc efekt synergii. Z tego właśnie powodu znaczenie kolei w nadchodzących dziesięcioleciach może rosnąć.

Wśród rekomendacji zawartych w publikacji „Raport: POLSKA 2030 – wyzwania rozwojowe” do tematyki kolejowej odnoszą się następujące:

(...)

Tempo inwestycji infrastrukturalnych powinno być dostosowane do potrzeb wynikających z tempa wzrostu gospodarczego. Nawet w fazie odrabiania zapóźnień tempo to powinno być szybsze od prognozowanego rozwoju i związanych z nim potrzeb transportowo-komunikacyjnych. Tylko w ten sposób – tworząc infrastrukturę spełniającą także przyszłe potrzeby – można uzyskać efekt mnożnikowy.

Należy zapewnić warunki do rozłożonego w czasie i efektywnego ekonomicznie rozwoju polskiej infrastruktury transportowej (drogi, koleje, połączenia lotnicze), którego celem będzie uzyskanie, w trzech etapach, pełnej dostępności transportowej – opłacalnej w stosunku do ponoszonych nakładów i zakładającej realne stopy zwrotu z inwestycji – z nasyceniem infrastrukturalnym odpowiednio dopasowanym do potrzeb zmieniającej się gospodarki i rosnących aspiracji społecznych. Proponowane trzy fazy rozwoju to:

- etap pierwszy do 2012/2013 r., w którym inwestycje skupią się głównie na infrastrukturze drogowej, korzystając z już dostępnych środków unijnych (a komplementarnie – ze środków krajowych, np. z długoterminowych obligacji infrastrukturalnych), oraz na rozwoju teleinformatyki – także ze środków UE i ze środków krajowych publicznych lub prywatnych;
- etap drugi do 2020 r. w nowym okresie programowania UE inwestuje uzupełniająco w drogi, ale głównie w rozwój kolei z pozyskanych środków europejskich oraz w multimodalną komunikację w obrębie szerokiego pasma suburbiów (ok. 60-70 km od aglomeracji) – a także z pomocą środków prywatnych w rozwój infrastruktury lotniczej, oraz
- etap trzeci do 2030 r. inwestuje – ze środków, których źródła trzeba dopiero zidentyfikować – w dalsze zwiększanie dostępności transportowej oraz nowe inwestycje w obszarze infrastruktury teleinformatycznej. Uruchomić

długoterminowy plan inwestycyjny, co będzie zależać od skali możliwości sfinalizowania projektów ze źródeł zewnętrznych (środki UE) dostępnych dla przedsiębiorców (firmy działające na rynku – prywatnie lub w sektorze publicznym) oraz strictly publicznych (środki samorządowe, budżet państwa, obligacje infrastrukturalne). Trzeba to uczynić w sposób pozwalający efektywnie wdrożyć takie procesy, jak:

- modernizacja kolei, czyli poprawa jakości jej funkcjonowania (w szczególności szybsze przejazdy);
- rozwój kolei i zapewnienie połączeń tam, gdzie dziś odczuwa się deficyt; szczególnie istotne są połączenia sprzyjające edukacji i mobilności zawodowej);
- budowa do lat 20. szybkiej kolei po rozważeniu efektywności ekonomicznej tego przedsięwzięcia;
- budowa autostrad i dróg ekspresowych jako sieci podstawowej dla sprawnego przepływu potoków samochodowych wewnątrz kraju i w ruchu tranzytowym.

Załącznik 4.3.4.

Raport pocią Janusza Piechocińskiego

Raport: Aktualna sytuacja spółki Przewozy Regionalne

Zdarzenia, które miały miejsce począwszy od czerwca 2008 r., to:

- wydzielenie Oddziału Przewozów Międzywojewódzkich oraz przekazanie do PKP Intercity S.A. części majątku Spółki PKP PR Sp. z o.o. dokonane w oparciu o „Strategię dla Transportu Kolejowego do roku 2013”,
- przekazanie udziałów w PKP PR Sp. z o.o. samorządom wojewódzkim na podstawie art. 33u ust.1 pkt 1 ustawy z dnia 8 września 2000r o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” w formie odrębnej od powszechnie obowiązujących regulacji prawnej.

Wydzielenie części majątku PKP PR Sp. z o.o. do PKP Intercity S.A. wywołały skutki nie zakładane w „Strategii dla Transportu Kolejowego do roku 2013” i spowodowały przekazanie Spółki PKP PR Sp. z o.o. samorządom wojewódzkim w stanie ekonomicznym znacznie gorszym niż zakładany w planach Strategii.

Przygotowane przez Zarząd Spółki od strony formalnej decyzje były pochodną decyzji właściciela Spółki, czyli PKP S.A. pod nadzorem Skarbu Państwa, jako 100-proc. akcjonariusza PKP S.A. lub bezpośrednio organów Państwa w ramach zmieniających ustaw regulujących zmiany korporacyjne w PKP PR.

W przypadku wyżej opisanych działań korporacyjnych w PKP PR Sp. z o.o. w roku 2008, gdzie objęcie udziałów Spółki nastąpiło nie w trybie procedur regulowanych powszechnie obowiązującymi przepisami prawa, a w trybie regulacji ustawowej zastosowanej tylko do tego konkretnego przypadku, gwarancję zachowania postawionych celów stanowić mogły już nie normy prawne, ale udział w przedsięwzięciu Skarbu Państwa. Wymagany był wzmożony nadzór Skarbu Państwa jako 100-proc. właściciela PKP S.A. nad działaniami tej Spółki, jako właściciela udziałów w PKP PR Sp. z o.o.

Najważniejszym wydarzeniem z punktu widzenia zmian w zakresie prowadzonej przez Spółkę działalności operacyjnej, jakie miało miejsce w 2008 r. było utworzenie Oddziału Przewozów Międzywojewódzkich (OPM), celem przekazania wydzielonej części do PKP IC. Działanie to było następstwem przyjęcia przez Radę Ministrów dnia 19 lutego 2008 Uchwały Nr 61/2008 zmieniającej „Strategię dla transportu kolejowego do roku 2013 r.” Elementem aktualnej Strategii stało się wydzielenie składników majątku PKP PR służących do obsługi przewozów międzywojewódzkich i wniesienie ich do majątku PKP IC na zasadzie art. 529 par. 1 pkt 4 KSH.

Do 30 listopada 2008 roku Spółka PKP PR uruchamiała:

- 2762 pociągi regionalne
- 349 pociągów międzywojewódzkich
- 180 pociągów międzynarodowych

Nieprecyzyjne wskazanie w Planie Podziału składników majątkowych i niemajątkowych Spółki PKP PR przekazywanych do PKP IC nawet już po podjęciu uchwały Zgromadzenia Wspólników Spółki PKP PR w dniu 21.10.2008 r. o podziale Spółki, uniemożliwia precyzyjne określenie majątku, jaki miał przejść i przeszedł na podstawie Planu Podziału do spółki PKP IC.

Do Planu Podziału zostało załączone oświadczenie zarządu PKP PR Sp. z o.o. o ustaleniu wartości części majątku „PKP Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. przenoszonego do PKP IC w związku z podziałem, w którym to oświadczeniu wskazano, iż wartość zorganizowanej części przedsiębiorstwa stanowiącej Oddział Przewozy Międzywojewódzkie samodzielnie sporządzający bilans, przenoszonej ze spółki dzielonej do spółki przejmującej, ustalona na dzień 01.06.2008 roku jako wartość aktywów netto wynosi 160 692 799,25 zł. Wartość rynkowa składników podlegających wydzieleniu wyceniona została na zlecenie Spółki na dzień 14.11.2008 r. na kwotę 810 303 518,15 zł.

Realizując założenia strategii rządowej, z dniem 1 grudnia 2008 roku do spółki PKP Intercity S.A. przekazane zostały:
- obsługa pociągów międzywojewódzkich, - tabor niezbędny do prowadzenia tych pociągów (1904 szt. wagonów osobowych, w tym 81 SPOT, - 74 szt. lokomotyw EP07, 14 szt. ED 74 - SPOT, zasoby ludzkie).

Decyzja o podziale Spółki w każdym z trybów określonych winna być podjęta w sposób gwarantujący wiedzę co do istotnych składników przenoszonego majątku po stronie spółki dzielonej, przejmującej i wierzycieli. Forma w jakiej sporządzono Plan Podziału PKP PR przy wydzielaniu części majątku tej Spółki do PKP IC nie zapewnia realizacji wyżej opisanego celu.

Konsekwencje wydzielania części majątku PKP PR Sp. z o.o. obejmują także powstanie zagrożenia wynikającego z możliwości nie zaakceptowania przez Komisję Europejską przekazania praw z dwóch projektów: SPOT/1/1/2/93/04 – zakup 14 nowych EZT i SPOT/1.1.2/100/04 – zmodernizowanie 81 wagonów osobowych z miejscami do siedzenia, do beneficjenta w postaci PKP IC. W konsekwencji istnieje ryzyko powstania korekt finansowych związanych z nieprawidłowym wykorzystaniem uzyskanej pomocy. W odniesieniu do projektu SPOT/1/1/2./93/04 ryzyko korekty należy ocenić jako średnie, z uwagi na fakt, że składy wykorzystywane są na określonej zgodnie z ich przeznaczeniem trasie Warszawa – Łódź – Warszawa. W odniesieniu do projektu SPOT/1.1.2./100/04 ryzyko to należy określić jako wysokie z uwagi na brak uzasadnienia do przeniesienia zmodernizowanych wagonów do PKP IC.

Łączna kwota podlegająca korekcie w ramach wydzielonych do PKP IC Sektorowych Programów Operacyjnych wynosi 98 828 363,97 PLN. W przypadku konieczności zwrotu środków Spółka zobowiązana będzie również do zapłaty odsetek od dnia udostępnienia poszczególnych transzy do dnia wydania decyzji o konieczności zwrotu środków.

Analizując proces wydzielania OPM z punktu widzenia skutków w zakresie działalności operacyjnej, należy stwierdzić, że postulat wydzielania pracowników świadczących większość usług na rzecz przewozów międzywojewódzkich nie został w pełni zrealizowany. Część pracowników Spółki świadczy usługi prawie wyłącznie na rzecz PKP IC. Nie są one jednak w pełni rozliczane. Występują opóźnienia w wystawianiu faktur za usługi. Część faktur jest kwestionowana przez PKP IC. Z części usług kontrahent zrezygnował. Potwierdzeniem zaistniałej sytuacji jest odnotowany w pierwszym kwartale 2009 r. poziom sprzedaży usług na zewnątrz (z wyłączeniem sprzedaży biletów i uprawnień do ulgowych przejazdów dla innych przewoźników) w kwocie 13,4 mln, czyli na poziomie o 29,8 mln niższym niż zakładał plan.

Pomimo wydzielania OPM w ofercie Spółki obowiązującej w rozkładzie jazdy 2008/9 każdego dnia uruchamianych jest 486 pociągów osobowych w relacjach, które w myśl zapisów zawartych w art. 4 pkt. 20 Ustawy o Transporcie Kolejowym są pociągami w relacjach międzywojewódzkich. Sytuacja ta wynika z faktu, że PKP IC po przejęciu OPM zamówił rozkład jazdy na pociągi międzywojewódzkie w kategorii taryfikacyjnej określanej, jako pociągi pospieszne, z wyłączeniem pociągów osobowych. Spółka wystąpiła o dofinansowanie tej kategorii pociągów do Ministra Infrastruktury.

W zdecydowanej większości samorządy województw odmawiają finansowania ww. pociągów na zasadach określonych w art. 4 pkt 20 Ustawy o transporcie kolejowym. Szacowany deficyt generowany przez te pociągi wynosi 133,20 mln PLN. Pomimo określenia formalnych zasad mających na celu niezakłóconą realizację usług przewozowych po wydzieleniu OPM zostały podjęte decyzje sprzeczne z interesem Spółki, co np. skutkuje zwiększonymi kosztami i spadkiem efektywności pracy drużyn konduktorskich. Podobna sytuacja miała miejsce z zapleczem naprawczym. Lokomotywownia, w której realizowano naprawy EZT, została zakwalifikowana jako mogąca obsługiwać wyłącznie lokomotywy przekazane do PKP IC.

W wyniku przeprowadzonych zmian w Spółce znacząco zmniejszył się jej zakres działalności, a co za tym idzie zmniejszeniu uległy wpływy. W roku 2008 spółka wykonała 98 mln POCKM, z czego ok. 70% dotyczyło pociągów osobowych (ok. 68 mln POCKM) a 30% pociągów pośpiesznych. W bieżącym roku Spółka zgodnie z założeniami wykona ok. 63 mln POCKM, a więc o 35 mln POCKM mniej, a po wyłączeniu z danych za 2008 rok połączeń pośpiesznych o ok. 5,6 mln POCKM mniej. Z danych PR wynika, że w wyniku wydzielienia do PKP IC pociągów pośpiesznych, zamówiona praca eksploatacyjna zmniejszyła się w skali Spółki o ok. 36 procent. W tym samym okresie praca przewozowa (liczba pasażerokilometrów) zmniejszyła się o 53%.

Zmiana właścicielska oznaczająca wyjście Spółki z grupy PKP S.A. została poprzedzona szeregiem istotnych zmian w działalności oraz w stanie majątkowym przedsiębiorstwa.

W roku 2008, jeszcze przed wydzieleniem OPM, Zgromadzenie Wspólników Spółki podejmowało uchwały o podwyższeniu kapitału zakładowego Spółki. Działania te należy oceniać w aspekcie art. 17 ustawy z dnia 8.09.2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. PKP S.A. winna wnieść do PKP PR, podobnie jak do innych spółek utworzonych na podstawie ww. ustawy, wkłady niepieniężne w postaci zespołu składników materialnych i niematerialnych wyodrębnionych z przedsiębiorstwa PKP S.A., niezbędnych do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich.

Do dnia 31.12.2008 r. PKP S.A., wykonując swoje zobowiązania ustawowe, przekazała do PKP PR w formie wkładów niepieniężnych prawa wieczystego użytkowania do 5 nieruchomości wraz z prawami własności budynków i budowli usytuowanych na tych nieruchomościach. Tylko nieruchomości w Suchoj Beskidzkiej i w Jeleniej Górze, mają charakter zaplecza technicznego. Natomiast na pozostałych nieruchomościach znajdują się budynki o charakterze biurowo-administracyjnym wykorzystywane na potrzeby biurowe Spółki. Według informacji Spółki, zintensyfikowanie działań PKP S.A. zmierzających do wniesienia wkładu niepieniężnego szerszego zakresu zespołu nieruchomości, w tym również obiektów zaplecza technicznego, nastąpiło po przyjęciu programu restrukturyzacji w 2008 roku. Decyzją nr 69 Prezesa Zarządu – Dyrektora Generalnego PKP S.A. z dnia 5.11.2008 r. zostały wskazane nieruchomości, wobec których powołane przez PKP zespoły robocze mają przygotować tzw. zdolność aportową, umożliwiającą wniesienie przez PKP S.A. powyższych nieruchomości jako aportów do PKP PR Sp. z o.o.

Zestawienie zawiera 30 nieruchomości o łącznej wartości szacunkowej około 262 mln, z których większość wchodzi w zakres przedmiotu umowy dzierżawy od PKP S.A. Realizacja powyższych zamierzeń zapewniłaby – przynajmniej częściowo – wykonanie założeń zawartych w wyżej wymienionej ustawie o zapewnieniu PKP PR składników niezbędnych do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, co pozwoliłoby na dokonanie przez badaną Spółkę poważnych oszczędności poprzez znaczne obniżenie czynszów uiszczanych za dzierżawę i najem obiektów niezbędnych do działalności Spółki w okresie od początku jej działalności. Wśród obiektów, które są przygotowywane do przekazania do PKP PR, nie znalazły się wszystkie obiekty zaplecza technicznego, które są niezbędne dla prawidłowego działania Spółki, a które zostały wymienione w Decyzji nr 69 Dyrektora Generalnego PKP S.A., tj. Idzikowice, Częstochowa Towarowa, Olsztyn – zaplecze naprawcze, Łódź, Janów. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest w dalszym ciągu nieuregulowana sytuacja prawna. Prace nad przyjęciem pozostałych obiektów, zwłaszcza tych niezbędnych dla funkcjonowania Spółki, mają być kontynuowane w dalszych latach.

Kolejnym istotnym wydarzeniem w analizowanym okresie było usamorządowanie Spółki. Zgodnie z art. 33u ust. 1 pkt 1 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, w dniu 22 grudnia 2008 r. 100% udziałów Spółki PKP PR objęły samorządy województw. Liczba udziałów poszczególnych samorządów województw w kapitale zakładowym Spółki została określona w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2008 r. (Dz. U. nr 218, poz. 1393). Udział samorządów województw mieści się w przedziale od 3% do 13,5%.

Konsekwencje zrealizowanych w Spółce przekształceń ujawniły się w nowych prognozach Spółki na 2009 r., jak i w wynikach osiągniętych za pierwsze miesiące 2009 r. Plan działalności gospodarczej na rok 2009 (wersja z kwietnia 2009 r.) przewiduje istotne odchylenia od planu na 2009 zaprezentowanego w Biznes Planie na lata 2008-2009 z sierpnia 2008 roku.

Według Planu działalności gospodarczej na 2009 rok Spółka przewiduje się, że wynik netto w 2009 r. wyniesie minus 84 mln zł, co oznacza wzrost straty w stosunku do Biznes Planu o 49 mln zł.

Należy jednak zauważyć, że Biznes Plan nie przewidywał po stronie przychodowej środków z Funduszu Kolejowego w wysokości 200 mln zł. W warunkach porównywalnych planowana strata wyniesie 284 mln zł. Ze względu na wątpliwości co do możliwej formy przekazania przez Samorzady do PKP PR całej przyznanej kwoty z Funduszu Kolejowego założona w planie kwota jest wysoce hipotetyczna.

W Biznes Planie w 2009 roku założono przychody od PKP IC z tytułu dodatkowych usług w wysokości 194,9 mln zł. W Planie działalności gospodarczej na 2009 rok przychody od PKP IC z tytułu sprzedaży usług Spółka oszacowała na kwotę 62,1 mln zł. Łącznie przychody z tytułu świadczenia usług dodatkowych na rzecz innych podmiotów oszacowano w Biznes Planie na kwotę 252,3 mln zł natomiast w Planie działalności gospodarczej na 2009 rok na kwotę 101,6 mln zł.

Mamy więc istotne przeszacowanie tego źródła przychodów.

W Biznes Planie wysokość sprzedaży biletów w komunikacji krajowej i międzynarodowej w 2009 r. w kwocie 533 mln zł oparto na prognozie wykonania roku 2008 r. Zakładano, że podwyżki cen biletów okresowych od lipca skutkować będą wzrostem przychodów od końca III kwartału 2008 roku (głównie od podróżnych korzystających z przejazdów w celu dojazdu do/z szkoły i pracy) i utrzymaniem wyższego poziomu przychodów w 2009 r.

W Planie działalności gospodarczej na 2009 rok wysokość wpływów z biletów określona została na podstawie przychodów uzyskanych w styczniu i lutym 2009 roku oraz przewidywanej na 2009 rok liczby pasażerów i pracy przewozowej. Planowane wpływy z tego tytułu mają wynieść 484 827 tys. zł (o 48 672 tys. mniej niż zakładał Biznes Plan).

Kluczowym elementem oceny sytuacji finansowej Spółki jest analiza kwot dotacji zawartych w umowach z samorządami województw w 2009 roku. W Planie działalności gospodarczej na 2009 rok (wersja kwiecień 2009) przyjęto założenie, że dotacja od samorządów do pociągów regionalnych wyniesie 629 mln zł. Na dzień 30.04.2009 r. kwota dotacji zawarta w umowach z 14 samorządami województw (bez dolnośląskiego) w roku 2009 wynosiła 466 mln zł a kwota deficytu wynikającego z podpisanych umów wynosi 387 mln zł. Deficyt określony został tylko na podstawie umów z 10 województwami, z tego w przypadku 4 województw umowy zawarte zostały na okresy krótsze niż rok.

Spółka wykazała w Biznes Planie przychody ze sprzedaży obcych usług przewozowych w kwocie 643 mln zł w oparciu o założenie, że bilety sprzedawane na połączenia pośpieszne przejęte przez PKP IC sprzedawane będą nadal w kasach własnych PKP PR.

W Planie działalności gospodarczej na 2009, rok uwzględniając wykonanie przychodów ze sprzedaży obcych usług przewozowych w miesiącach styczeń-luty 2009 roku, Spółka zaplanowała przychody z tego tytułu w 2009 roku w wysokości 361 mln zł. Zmiana wysokości tych przychodów jest wynikiem przeprowadzenia przez Spółkę dokładniejszej analizy powyższych usług, w której uwzględniono przekazanie do PKP IC 57 kas.

Pomimo spadku przychodów ze sprzedaży obcych usług przewozowych prawie o połowę, zakłada się uzyskanie prowizji na tej działalności na zbliżonym do założonego w Biznes Planie poziomie 31 mln zł. Jest to rezultatem wzrostu średniej marży z 5% do 8,6% wartości sprzedanych biletów.

Z innych znaczących pozycji wpływających na wynik Spółki w 2009 r. odchylenia w stosunku do Biznes Planu według aktualnych przewidywań Spółki wystąpią w następujących pozycjach:

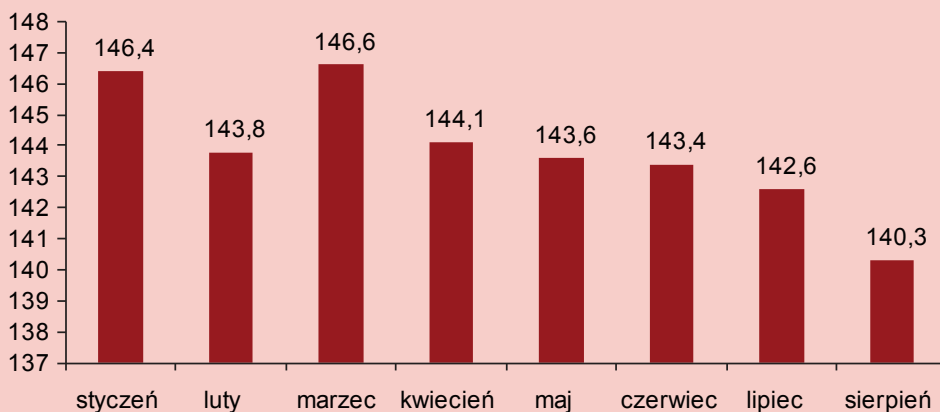
- mniejszy o 37 mln zł udział PKP PR w sprzedaży uprawnień przejazdowych dla Pracowników Zatrudnionych przez Pracodawców Zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych,
- odchylenia dodatnie, jak i ujemne kosztów skutkujące łącznie per saldo wyższym poziomem kosztów działalności operacyjnej o 12 mln zł.

Poprzedni właściciel przekazał samorządom podmiot obciążony długiem w tym między innymi:

- niepokryta strata spółki na koniec 2008 r. – 138,5 mln zł
- nieuregulowane zobowiązania wobec PKP CARGO S.A. – 47,5 mln zł
- nie znajdujący pokrycia koszt kredytu zaciągniętego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - 25,4 mln zł
- Spółka w okresie styczeń - marzec 2009 roku poniosła stratę na działalności gospodarczej w wysokości 121,7 mln zł. Przychody z działalności gospodarczej w tym okresie wyniosły 427,4 mln zł a koszty działalności gospodarczej wyniosły 549,1 mln zł.

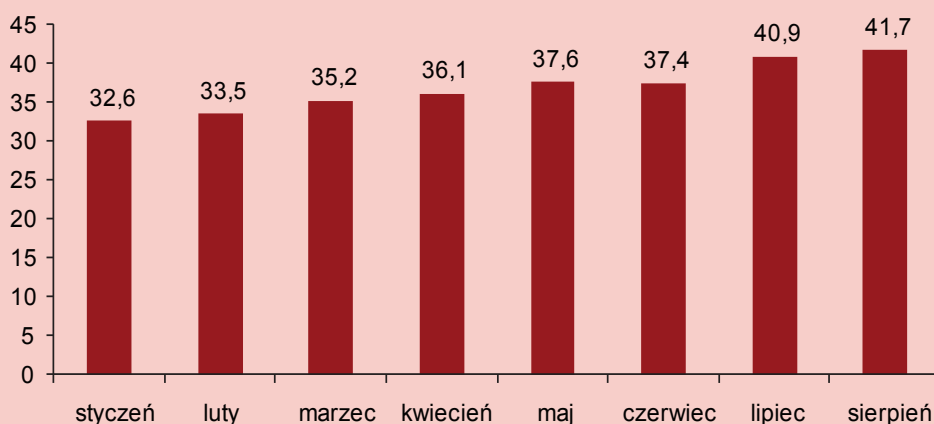
Zgodnie z ustawą z dnia 25.04.2008 o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” na oddłużenie Spółki „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o. przewidziano przekazanie z budżetu państwa w latach 2008-2009 w formie dotacji tytułem rekompensaty kwoty 2 160 mln, w tym 300 mln na spłatę pożyczek udzielonych Spółce przez PKP S.A.

Koszty działalności operacyjnej [mln zł]



Zarząd Spółki, uwzględniając wysokość środków przewidzianych w formie dotacji tytułem rekompensaty, terminy ich otrzymania oraz postanowienia „Ugody o restrukturyzacji zobowiązań cywilnoprawnych PKP PR” i Aneksu Nr 1 do Ugody, zawarł ze spółkami PKP PLK S.A. i PKP CARGO S.A. SA Porozumienia precyzujące sposób i warunki zakończenia realizacji Ugody. W Porozumieniach określono między innymi wysokość zobowiązań Spółki

Przychody ze sprzedaży biletów [mln zł]



podlegającą spłacie na mocy Ugody do każdej ze spółek. Ustalono, że spłacie na mocy Ugody podlegać będą wymagalne, nieprzedawnione zobowiązania wg stanu na dzień 31.12.2007 r.

Porozumienie ze spółką PKP PLK S.A. dotyczyło ponadto ustalenia kosztu związanego z kredytem zaciągniętym przez PKP PLK S.A. w kwocie 25 446 tys. zł. Na mocy tego Porozumienia kosztem obsługi kredytu została obciążona PKP PR w wysokości 12 231 tys. w 2007 roku (kwota miała wpływ na wynik netto roku 2007 i została zapłacona w 2008 roku) oraz w wysokości 13 921 tys. w 2008 roku z uwzględnieniem odsetek za nieterminową spłatę (kwota miała wpływ na wynik netto roku 2008 i nie została zapłacona – w bilansie Spółki na dzień 31.12.2008 stanowi zobowiązanie krótkoterminowe – wobec pozostałych jednostek – z tytułu dostaw i usług, o okresie wymagalności do 12 miesięcy).

Kwota zobowiązań wymagalnych, która nie znajduje pokrycia w dotacji z tytułu rekompensaty wynosi 47 535 tys. i pozostaje do uregulowania przez Spółkę z jej środków bieżących w terminie do dnia 29.11.2009 – w bilansie Spółki na dzień 31.12.2008 kwota ta stanowi zobowiązanie krótkoterminowe – wobec pozostałych jednostek – z tytułu dostaw i usług, o okresie wymagalności do 12 miesięcy).

W roku 2008 tytułem rekompensaty za straty poniesione przez Spółkę w związku z wykonywaniem przewozów pasażerskich Spółka otrzymała kwotę 1 383 000 tys., która zwiększyła jej kapitał zapasowy i została przeznaczona na spłatę zobowiązań wobec PKP PLK S.A. i PKP CARGO S.A. w wysokości odpowiednio 850,96 mln i 532 mln. W 2009 roku Spółka ma otrzymać pozostałą część dotacji w wysokości 777 000 tys. zł, która zwiększy kapitał zapasowy i zostanie przeznaczona na spłatę zobowiązań Spółki. W kwietniu 2009 roku Spółka otrzymała z tej kwoty 220 mln zł, która została przeznaczona na spłatę części kapitału w ramach pożyczek od PKP S.A.

Z dniem 25.05.2009 PR dokonały całkowitej spłaty kapitału w ramach pożyczek od PKP S.A. W 2008 roku odsetki od tych pożyczek obciążały koszty finansowe i miały wpływ na wynik netto Spółki w wysokości 20 241 tys. zł (kwota została w całości zapłacona w 2008 roku). W 2009 roku odsetki od tych pożyczek obciążały koszty finansowe i będą miały wpływ na wynik netto Spółki w roku obrotowym 2009 w wysokości 8 054 tys. zł.

Biorąc pod uwagę aktualny poziom kapitału własnego i spodziewany poziom straty w 2009 r., bez dokapitalizowania Spółka nie osiągnie dodatniej wartości kapitałów własnych w 2009 r., co zakładano w Biznes Planie. Spółka od początku 2009 roku traci płynność finansową rozumianą jako zdolność regulowania zobowiązań bieżących.

Na podstawie danych ujętych w Planie działalności gospodarczej na 2009 rok spadkowi przychodów (bez środków z Funduszu Kolejowego) w 2009 r. o 836,7 mln zł w stosunku do 2008 r. (bez zysku ze zbycia środków trwałych) towarzyszyć będzie wzrost kosztów wynagrodzeń z narzutami o 26,5 mln zł. Przewiduje się, że udział wynagrodzeń z narzutami w przychodach wzrośnie z 28,7% w 2008 r. do 45,6% w 2009 r.

Elementy głębszej restrukturyzacji Zarząd przedstawił w Planie działalności gospodarczej na 2009 r. (wersja kwiecień 2009 r.). Łączne oszczędności, jakie Spółka chciałaby uzyskać w ramach realizacji programu restrukturyzacji w skali roku to kwota około 300 mln zł.

Jednym z zaproponowanych elementów programu restrukturyzacji jest redukcja kosztów osobowych. Według szacunków przeprowadzonych na podstawie danych Spółki program zwolnień objąłby około 3000 pracowników centrów biznesowych. Szacunki nie uwzględniają pracowników centrum dystrybucji. Zgodnie z założeniami Zarządu Spółka zrezygnuje z kas własnych i agencji, gdzie koszty sprzedaży przekraczają 9% wartości przychodów z biletów.

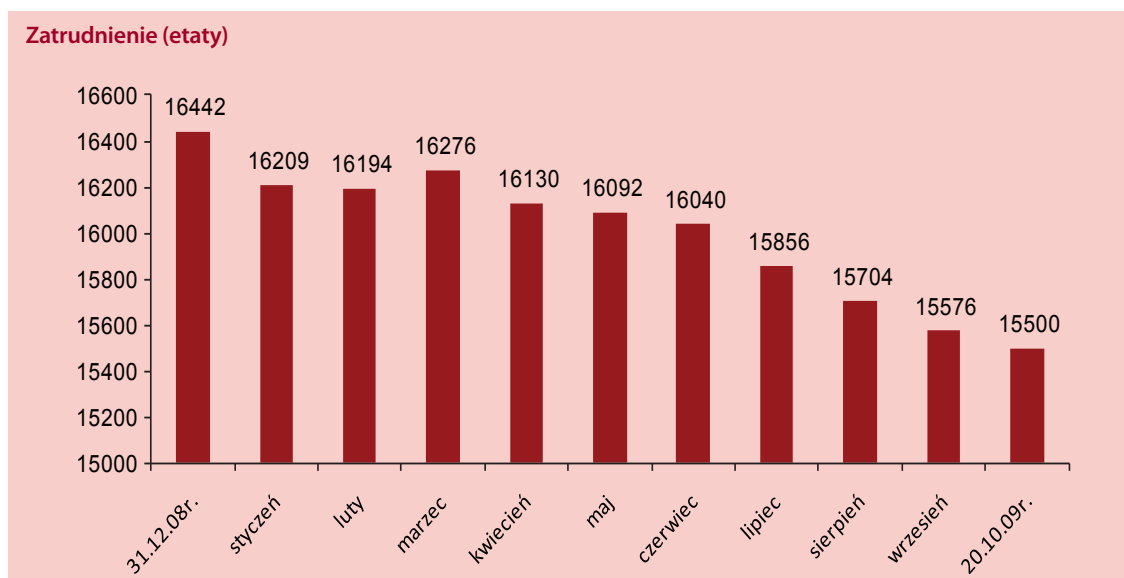
Łącznie w styczniu 2009 r. w centrum dystrybucji zatrudnionych było 2692 osób.

W zakresie likwidacji kas należy mieć na uwadze fakt, że wpływy kasowe są głównym źródłem bieżących wpływów gotówkowych.

Cały proces restrukturyzacji będzie się wiązał z koniecznością poniesienia dodatkowych kosztów, które Spółka w obecnej sytuacji finansowej nie jest w stanie pokryć samodzielnie. Nie jest możliwe przeprowadzenie procesu restrukturyzacji bez akceptacji i wsparcia finansowego właścicieli.

Zatrudnienie

W efekcie przeprowadzonych transferów pracowników, Spółka w październiku 2008 roku przyjęła ok. 3100 maszynistów z PKP CARGO S.A. Według stanu na koniec 2008 r. w stosunku do stanu na początek roku praktycznie nie zmienił się stan zatrudnienia w Spółce. W okresie od stycznia 2008 do lutego 2009 stan zatrudnienia zmniejszył się o 257 osób (-1,56%) do poziomu 16192 osób. Pomimo faktu, że Spółka w 2008 r. przygotowywała się do znacznego zmniejszenia zakresu zadań przewozowych w 2009 roku, został wykonany wskaźnik wzrostu wynagrodzeń (wyniósł 24%) za okres styczeń 2008 – luty 2009, który był wynikiem wynegocjowanych wcześniej akcji podwyżek.



Wynagrodzenia i gwarancje pracownicze

W PKP PR systemy wynagradzania obejmowały:

- pracowników PKP PR wynagradzanych w oparciu o postanowienia PUZP i ZUZP obowiązującego w PKP PR,
- pracowników PKP PR przejętych od PKP CARGO S.A. zgodnie z postanowieniami ZUZP obowiązującego w PKP CARGO S.A.
- system wynagradzania kierowników jednostek organizacyjnych i jednostek wykonawczych PKP PR funkcjonujący w oparciu o postanowienia Uchwały Zarządu.

W ramach prowadzonej reorganizacji Grupy PKP, Spółka zawarła porozumienia ze związkami zawodowymi, które określiły zasady ochrony zatrudnienia pracowników w razie ich przejścia do innego pracodawcy z Grupy PKP. Na podstawie zawartych porozumień wszystkich pracowników przejętych od PKP CARGO S.A. (dotyczy to grupy 3.493 osób) objęła gwarancja zachowania dotychczasowych warunków zatrudnienia, płacy i pracy, w tym gwarancja wyższych stawek wynagradzania dla grupy 3100 maszynistów przejętych z PKP CARGO S.A. (których zarobki w 2008 r. były średnio o ok. 1400 zł wyższe w stosunku do średniego wynagrodzenia w całej Spółce PKP PR) i gwarancja okresu zatrudnienia do dnia 31.12.2009 r.

Trwają negocjacje nad nowym układem zbiorowym pracy, którego postanowienia przedłużą de facto uzyskane wcześniej uprawnienia pracownicze na kolejny okres. Nowe wnioski i propozycje zgłaszane przez związki zawodowe w trakcie negocjacji zmierzają w kierunku dalszego zwiększenia dotychczasowych uprawnień i gwarancji pracowniczych, w tym m.in. dalszego przedłużenia gwarancji świadczeń przejazdowych, gwarancji zatrudnienia na 10 lat, gwarancji rekompensaty w przypadku redukcji zatrudnienia, czy też wzrostu wynagrodzeń do poziomu 120% średniej krajowej w sektorze przedsiębiorstw. System wynagradzania funkcjonujący w PKP PR oparty jest na płacy zasadniczej oraz licznych dodatkach przede wszystkim dodatek stażowy oraz deputat węglowy, łącznie stanowią one blisko 20% średniego wynagrodzenia w Spółce.

Średnia płaca w PKP PR wzrosła od stycznia 2008 do końca lutego 2009 r. o 24%. Średnie wynagrodzenie dla całej Spółki wyniosło na koniec lutego 2009 r. 3022,13 zł (brutto). W stosunku do tej kwoty średnie wynagrodzenie w centrali Spółki było wyższe o 34%. Najwyższe średnie wynagrodzenie w grupach pracowniczych w Spółce osiągają pracownicy drużyn trakcyjnych (150% w stosunku do średniego wynagrodzenia ogółem w Spółce) a następnie pracownicy na stanowiskach nierobotniczych (126% średniej) i pracownicy drużyn konduktorskich (105%). Grupę zawodową o najniższym średnim wynagrodzeniu stanowili nastawniczcy i zwrotniczcy (82% średniego wynagrodzenia) oraz kasjerzy biletowi (83% średniego wynagrodzenia).

Początkowe wynagrodzenia oferowane przez PKP PR są stosunkowo niskie w porównaniu do średniej krajowej i płacy oferowanej na rynku (w 2008 r. przeciętne miesięczne wynagrodzenie w Spółce wynosiło 89,03% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw).

System wynagradzania PKP PR przewiduje świadczenia dotyczące wykupu przez pracodawców uprawnień przejazdowych dla aktualnych pracowników Spółki, a także jej byłych pracowników (emeryci i renciści) oraz

członków ich rodzin, jak też pracowników innych spółek Grupy PKP (w ramach odpowiedniego funduszu PKP PR rekompensowana jest tylko część tego świadczenia).

Tabor

Posiadany przez Spółkę tabor jest niskiej jakości, o przestarzałej konstrukcji, co znacząco podwyższa koszty.

Na 874 szt. EZT, które są podstawowym taboru służącym realizacji przewozów, tylko 12 szt. zostało poddanych modernizacji w latach 2006-2007 (tj. niecałe 1,5%) . Średnia wieku całego taboru trakcyjnego w spółce to 29 lat.

Zmiany ilościowe w taborze:

- Wagony – spadek o 1996
- EZT – spadek o 194
- Lokomotywy elektryczne – spadek o 74
- Lokomotywy spalinowe – wzrost 136
- Autobusy szynowe, było 97, jest 109

Spółka użytkuje również tabor należący do samorządów.

Wydzielenie OPM znacząco zmniejszyło ilość i jakość posiadanego przez spółkę taboru. W wyniku realizacji strategii rozwoju kolejnictwa do roku 2013, ze spółki PKP PR w celu umocnienia pozycji PKP IC, przeprowadzono proces alokacji taboru poprzez przemieszczenie do PKP IC wszystkich lokomotyw używanych do prowadzenia pociągów spółki PKP PR oraz wagonów służących do realizacji przewozów międzyregionalnych. Spółka PKP PR przekazała do PKP IC wszystkie posiadane elektryczne lokomotywy pociągowe (69 szt. EP-07), które nabyła jako niejezdne od PKP CARGO S.A., a w 2008 roku wyremontowała je ze środków własnych.

Strategia rozwoju kolejnictwa oraz ustawa o usamorządowieniu PKP PR, zakładała przekazanie do PKP IC taboru związanego z obsługą połączeń międzywojewódzkich, a jednocześnie przyjęto założenie, że PKP PR zostanie wyposażone w majątek i środki (w tym taborowe), niezbędne do świadczenia przewozów regionalnych. Zmiany związane z alokacją taboru nałożyły się na znaczący wzrost stawek za wynajem taboru z PKP CARGO S.A.

Spółka posiada zbędny tabor – z ogólnej liczby ok. 1070 wagonów, w codziennej eksploatacji jest wykorzystywanych ok. 200. Podobna sytuacja dotyczy lokomotyw spalinowych. W Spółce istnieje zapotrzebowanie na lokomotywy spalinowe dla składów lokomotywa plus wagony (od których użytkowania, z uwagi na koszty, Spółka stopniowo już odchodzi), a także zapotrzebowanie na lokomotywy manewrowe. Z ogólnej liczby 136 posiadanych lokomotyw tylko 30 szt. to lokomotywy manewrowe. Duża część ze 100 lokomotyw spalinowych (głównie modeli SU42 i SU45) jest niewykorzystywana.

Należy zaznaczyć, że posiadanie taboru (zwłaszcza dużej ilości niewykorzystanych wagonów) generuje istotne koszty, gdyż właściciel infrastruktury pobiera opłaty za postój taboru na szynach.

Przewozy Regionalne mają bieżące zaległości względem PKP PLK S.A. na blisko 70 mln zł, względem PKP S.A. na 28 mln zł, PKP Energetyka S.A. na 33 mln zł, a PKP Intercity S.A. na blisko 100 mln zł.

Połowa października 2009 – spółka straciła zdolność wykonywania działalności operacyjnej. UTK wszczęło kontrolę w PKP PR. Długi PKP PR na rzecz spółek z grupy PKP wynoszą już ok. 360 mln zł.

Usamorządowiona Spółka Przewozy Regionalne posiada 42,6% udziału w rynku kolejowych (w pasażerach) przewozów pasażerskich, uruchamia codziennie ponad 3 tys. pociągów:

- 2799 aglomeracyjnych
- 60 interREGIO
- 59 międzynarodowych przygranicznych
- każdego dnia przewozi ok. 340 tys. osób.

Załącznik 4.3.5. Wskazania do niektórych materiałów źródłowych

- 4.3.4.a. *Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030*, sierpień 2008,
www.mi.gov.pl/files/0/1788308/MasterPlanver120808.pdf
- 4.3.4.b. *Raport: POLSKA 2030 - wyzwania rozwojowe*, wydany przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów,
lipiec 2009
www.polska2030.pl
- 4.3.4.c. *Strategia dla transportu kolejowego do roku 2013*, kwiecień 2007
www.mi.gov.pl/1/files/0/3577/px_strategia_dla_tk_do_2013_r__12.04.2007.pdf
- 4.2.4.d. Raport UTK *Wstępna ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego oraz bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce za 2008 rok*, marzec 2009
www.utk.gov.pl/portal/pl/64/422/Wstepna_ocena_funkcjonowania_ryнку_transportu_kolejowego_oraz_bezpieczenstwa_ruc.html
- 4.3.4.e. Materiały polskiej statystyki kolejowej Rynek Kolejowy PLUS (d. Transport Szynowy – Statystyki i Analizy)
www.transport-szynowy.pl
- 4.3.4.f. *White Paper. European Transport Policy for 2010: Time to Decide*. Commission of the European Communities. Brussels, 12.09.2001.
http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf
- 4.3.4.g. Tekst ujednolicony ustawy Prawo zamówień publicznych można znaleźć na stronie:
<http://noweprzetargi.pl/index.php?mod=page&kat=1&id=3048>
- 4.3.4.h. Różne raporty i analizy szczegółowych zjawisk znajdują się w miesięczniku Rynek Kolejowy a informacje bieżące w archiwum
www.rynek-kolejowy.pl
- 4.3.4.i. Raporty roczne Grupy PKP z lat 2003-2008 znajdują się na stronach:
<http://www.pkp.pl/grupapkp/raport>
- 4.3.4.j. Lista licencjonowanych przewoźników kolejowych
http://www.utk.gov.pl/portal/pl/27/245/WYKAZ_LICENCJONOWANYCH_PRZEWOZNIKOW_KOLEJOWYCH.html

