


Prof. dr hab. Juliusz Engelhardt

Uniwersytet Szczeciński

Instytut Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej

EUROPEJSKI ROK KOLEI



Od monopolu do rynku

30 lat zmian strukturalnych w polskim sektorze kolejowym

Proces reformowania polskiego transportu kolejowego rozpoczął się w 1990 roku wraz z początkiem transformacji ustrojowo - systemowej.

- Na początku 1990 roku, kiedy rozpoczęły się zmiany nikt nie mógł powiedzieć jaka będzie Polska Kolej w 2020 roku.
- Warto więc w EUROPEJSKIM ROKU KOLEI wspomnieć tamte ciekawe czasy zmian i różne przedsięwzięcia reformatorskie w kolejnictwie, których byliśmy być może w całości, być może po części świadkami.

1990 r. Początek ...

- Polska przechodzi niezbędne zmiany systemowe.
- W sektorze kolejowym, zmonopolizowanym wówczas przez przedsiębiorstwo państwowe PKP, przeprowadzono pierwsze zmiany restrukturyzacyjne.
- Polityka państwa w zakresie wsparcia finansowego transportu kolejowego cechowała się restrykcyjnymi ograniczeniami finansowymi.
- Dla polskich kolei rozpoczęła się trudna dekada.

Trudna dekada lat 1990 – 2000

- W istniejącym na początku 1990 r. przedsiębiorstwie państwowym Polskie Koleje Państwowe, działającym na podstawie odrębnej ustawy i monopolizującym działalność całego transportu kolejowego w Polsce, nie było dziedziny czy sfery gospodarki wewnętrznej, która nie wymagałaby zmian.
- W szczególności radykalnych zmian i gruntownej restrukturyzacji wymagała wówczas oferta przewozowa w kolejowym ruchu pasażerskim i towarowym, organizacja pracy eksploatacyjnej oraz wewnętrzna struktura organizacyjna przedsiębiorstwa PKP.
- Ponadto należało dostosować potencjał produkcyjny (majątek i zatrudnienie) do wielkości i struktury pracy przewozowej oraz wyeliminować zbędne i nieproduktywne części majątku tego przedsiębiorstwa.

Trudna dekada lat 1990 – 2000

- Przedsiębiorstwo PKP eksploatowało na początku 1990 r. ok. 24,3 tys. km linii kolejowych, posiadało ok. 90 tys. wagonów towarowych, 9,2 tys. wagonów pasażerskich, 2,3 tys. lokomotyw spalinowych, ok. 1,7 tys. lokomotyw elektrycznych, ponad 1 tys. elektrycznych zespołów trakcyjnych do przewozów pasażerskich, zatrudniając ok. 370 tys. osób w dziale „transport”, ok. 80 tys. osób w dziale „przemysł i budownictwo” (zakłady zaplecza taborowego i budowlanego) oraz ok. 20 tys. osób w kolejowej służbie zdrowia.
- W obliczu radykalnych spadków przewozów pasażerskich i towarowych duża część tych aktywów oraz zatrudnienia miała charakter nadmiarowy, uniemożliwiający utrzymanie równowagi finansowej PKP.

Trudna dekada lat 1990 – 2000

Obraz PKP u progu 1990 roku byłby niepełny, gdyby nie wskazać na fakt, że gospodarka planowa szczerze wyposażyła to przedsiębiorstwo w olbrzymią ilość nieruchomości. Pomijając majątek bezpośrednio produkcyjny (tabor kolejowy i jego zaplecze techniczne oraz infrastruktura kolejowa), były to w szczególności:

- obiekty kolejowej służby zdrowia (szpitale, przychodnie, sanatoria, prewentoria, apteki)
- ośrodki wypoczynkowe
- hotele pracownicze
- przedszkola i żłobki
- zaplecze naukowe (Centrum Naukowo - Techniczne Kolejnictwa, Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu)
- szkoły zawodowe (technika kolejowe i zasadnicze szkoły zawodowe)
- mieszkania (116 tys.)
- zakłady karne (9 obiektów)
- domy kultury i domy spokojnej starości
- obiekty sportowe (stadiony)
- gospodarstwa ogrodnicze (szklarnie)

Grunty zajęte pod nieruchomości kolejowe obejmowały w 1990 roku ok. 106 tys. hektarów.

Trudna dekada lat 1990 – 2000

- Najważniejszą operacją reformatorską władz państwowych w całej dekadzie było niewątpliwie wyłączenie ze struktur PKP zakładów zaplecza naprawczego taboru kolejowego i budownictwa kolejowego.
- Po przeprowadzonej w październiku 1991 r. zmianie ustawy o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” wyłączono z PKP następujące rodzaje jednostek zaplecza naprawczego, budowlanego i usługowego:
 - 23 zakłady naprawcze taboru kolejowego (ZNTK),
 - 15 zakładów budownictwa kolejowego,
 - 5 nasycalni podkładów,
 - 4 wytwórnie podkładów strunobetonowych,
 - 3 zakłady nawierzchni kolejowej,
 - 7 kolejowych zakładów usługowych,
 - 11 biur projektów kolejowych.
- Ogółem, ze struktur PKP jednorazowo wydzielono ponad 60 różnych zakładów zaplecza kolei zatrudniających ponad 80 tys. pracowników i utworzono z nich w większości przedsiębiorstwa państwowe, które w późniejszym okresie miały być poddane dalszym przekształceniom własnościowym.

Trudna dekada lat 1990 – 2000

8

- Zakłady naprawcze taboru kolejowego i zakłady budownictwa kolejowego po utworzeniu z nich przedsiębiorstw państwowych zostały w późniejszym czasie poddane procesowi dalszych przekształceń własnościowych
- Ponad jedna trzecia wyłączonych w 1991 r. zakładów naprawczych taboru kolejowego w kolejnych latach zakończyła swoją działalność w formie ogłoszenia upadłości (ZNTK Lubań, ZNTK Łapy, ZNTK Opole, ZNTK Piła, ZNTK Oleśnica) lub poprzez likwidację (ZNTK Biłgoraj, ZNTK Pruszków, ZNTK Wrocław).
- Również większość wyłączonych zakładów budownictwa kolejowego zakończyła swoją działalność poprzez likwidację lub upadłość.
- Problem nadmiernego potencjału zakładów zaplecza kolei po ich wyłączeniu z PKP, wracał na forum publiczne wielokrotnie w późniejszych latach w postaci konfliktów społecznych, strajków i nacisków na PKP, by w miarę równomiernie lokować skromną pulę zleceń w tych zakładach, aby podtrzymywać ich egzystencję.
- Jeszcze w latach 2009 – 2010 niektórzy politycy i lobbyści zabiegali w ówczesnym Ministerstwie Infrastruktury i w spółce PKP Cargo SA o zlecenia naprawcze dla niektórych zakładów w celu ratowania ich przed upadłością.

Trudna dekada lat 1990 – 2000

9

W latach 1994 – 1995 władze państwowe oraz ówczesne kierownictwo PKP, po wielu doświadczeniach z minionych 5 lat, wielu opracowaniach zagranicznych i krajowych, mogły już – przynajmniej w ogólnym zarysie – wykrystalizować swoje poglądy i stanowiska co do kierunków dalszych niezbędnych reform polskiego kolejnictwa.

W szczególności akcentowano takie kierunki dalszych działań, jak między innymi:

- **konieczność wyłączenia z PKP i sprzedaż zbędnych składników majątkowych, w tym również zamknięcie lub przekazanie do samorządów wszystkich linii wąskotorowych oraz pewnej części linii normalnotorowych**
- **konieczność dalszej redukcji zatrudnienia (z obowiązkiem łagodzenia skutków społecznych tego procesu)**
- **konieczność wyłączenia z PKP kolejowej służby zdrowia oraz wyłączenia mieszkań w drodze ich preferencyjnej prywatyzacji oraz przekazywania gminom**
- **konieczność dalszego „odchudzania” PKP w celu ukierunkowania tego przedsiębiorstwa tylko na działalności przewozowej i zarządzaniu infrastrukturą kolejową, co wiązało się z wymogiem zmiany tradycyjnej obszarowej struktury organizacyjnej PKP na strukturę dywizjonalną**
- **konieczność realizacji procesu dostosowawczego polskiego sektora kolejowego do zasad i wymagań Unii Europejskiej, w szczególności do dyrektywy 91/440**

Trudna dekada lat 1990 – 2000

Lata 1996 – 2000 to specyficzny okres w reformowaniu polskiego kolejnictwa – z punktu widzenia obserwatora zewnętrznego nic się nie dzieje.

- **Z jednej strony władze państwowe doprowadzają do uchwalenia dwóch ważnych ustaw, a mianowicie:**
 - w 1995 roku, nowej Ustawy o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe”, która zmieniła strukturę zarządzania w PKP (Rada PKP, Zarząd PKP) oraz na nowo określała zasady wsparcia finansowego PKP z budżetu państwa
 - w 1997 roku, nowej ustawy o transporcie kolejowym, która zastępowała starą ustawę o kolejach z 1960 roku, i łamała monopol PKP na wykonywanie usług transportu kolejowego
- **Natomiast z drugiej strony przedsiębiorstwo PKP w swojej zintegrowanej strukturze funkcjonowało nadal, jakkolwiek prowadzono w nim eksperymentalne wdrożenia dywizjonalnej struktury zarządzania, i nadal trwała dyskusja na docelowym modelu funkcjonowania polskiego kolejnictwa**

Trudna dekada lat 1990 – 2000

11

W okresie zastoju reformatorskiego z lat 1996 - 2000 ówczesne władze resortu transportu nie wykazywały skłonności do uwzględniania głosów środowisk naukowych w kwestiach kierunków dalszego reformowania sektora kolejowego, ale w toku swobodnych dyskusji pojawiły się trzy istotne wątki (koncepcje, propozycje) odnośnie dalszych zmian w sektorze, o których warto wspomnieć.

- **Pierwszym przykładem takich istotnych wątków może być koncepcja regionalizacji kolei pasażerskich w Polsce, której podstawowa idea zmaterializowała się kilkanaście lat później (lata 2008 i dalsze) – można więc stwierdzić, że tzw. usamorządowanie kolei z 2008 roku to nie była oryginalna koncepcja rządu PiS, który w 2007 roku przygotował tą reformę, ani rządu PO – PSL, który w 2008 roku ją wdrożył – był to pomysł szeroko dyskutowany w całym środowisku już w latach dziewięćdziesiątych**
- **Drugim przykładem była koncepcja utworzenia na bazie „starego” PKP holdingu spółek kolejowych, która po raz pierwszy pojawiła się już w 1994 r. i została opisana w publikacji Dyrekcji Generalnej PKP pt. „Nasza kolej – dlaczego i jak ją restrukturyzować” – idea utworzenia grupy kapitałowej PKP zmaterializowała się w 2001 r. , jakkolwiek w znacznie odmiennej formie, od tej, o której była mowa w przywołanej publikacji**
- **Trzecim ważnym wątkiem w dyskusji nad reformowaniem polskiego kolejnictwa w latach dziewięćdziesiątych była koncepcja utworzenia na bazie zbędnego majątku PKP Agencji Mienia Kolejowego, której zadaniem byłoby przejęcie w możliwie krótkim czasie tegoż mienia a następnie jego komercjalizowanie (sprzedaż, przekazywanie gminom, dzierżawy) - ponieważ od początku lat dziewięćdziesiątych funkcjonowały już dwie tego rodzaju agencje, tj. Agencja Własności Rolnej Skarbu Państwa i Agencja Mienia Wojskowego żaden (kolejny) rząd nie chciał zgodzić się na utworzenie kolejnej tego rodzaju agencji i jej koncepcję ostatecznie odrzucono**

Trudna dekada lat 1990 – 2000

- Jesień 1999 roku jest pewną cezurą wyznaczającą zakończenie kilkuletnich dyskusji nad koncepcjami dalszej restrukturyzacji polskiego kolejnictwa – w październiku 1999 roku w MTiGM, ówczesny minister koalicyjnego rządu AWS – UW T. Syryjczyk zorganizował wielką naradę wszystkich interesariuszy, na której ogłosił nowy program rządowy przekształcenia PKP w holding spółek kolejowych, co wiązało się z koniecznością przygotowania odpowiedniej ustawy, przy czym koncepcja ta istotnie różniła się od wcześniej dyskutowanej, przede wszystkim w części związanej z utworzeniem zarządcy infrastruktury kolejowej.
- Różnica w koncepcjach była jedna, ale za to bardzo istotna – zdecydowana większość wcześniej dyskutujących a także oficjalnie PKP uważali, że zarządca publicznie dostępnej infrastruktury kolejowej powinien mieć formę organizacyjno-prawną zbliżoną do GDDKA, czyli do państwowej jednostki organizacyjnej (zakładu budżetowego Skarbu Państwa) natomiast rząd zaplanował utworzenie zarządcy infrastruktury w formie spółki handlowej skarbu państwa (późniejsza spółka PLK SA).
- Życie (i polski system prawny) dopisało później drugi błąd systemowy zaplanowanego wówczas przekształcenia PKP – zamiast przekształcić „stare” PKP w tzw. państwową jednostkę organizacyjną i później wydzielać z niej zarządcę infrastruktury, spółki przewozowe i pozostałe spółki, zdecydowano się na pierwotne przekształcenie „starego” PKP w Jednoosobową Spółkę Skarbu Państwa i tworzenie nowych spółek, w tym spółki PLK SA, w drodze wydzielania ich ze spółki „matki” i aportowania majątku – mówiąc krótko, był to błąd, w praktyce nieodwracalny.

Trudna dekada lat 1990 – 2000

13

- Jesienią 1999 roku rząd AWS – UW przyjmuje program przekształcenia przedsiębiorstwa państwowego PKP w holding spółek kolejowych.
- 8 września 2000 r. Sejm uchwala ustawę o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, na podstawie której w 2001 r. powstaje Grupa PKP.
- Ustawa przewiduje również przekazanie samorządom województw zadania w postaci organizowania i finansowania kolejowych przewozów regionalnych.

Trudna dekada lat 1990 – 2000

- W całej dekadzie lat 1990 - 2000 utrzymywał się silny trend spadkowy przewozów kolejowych, które z poziomu 789,9 mln pasażerów i 281,7 mln ton ładunków w 1990 r. spadły do poziomu 360,7 mln pasażerów i 187,2 mln ton ładunków w 2000 r. - przewozy kolejowe spadły więc w tych latach odpowiednio o 54,3% i 33,3%.
- W latach 1990 – 2000 na skutek ograniczeń finansowych i trudnej sytuacji finansowej PKP doszło do bezprecedensowej degradacji infrastruktury kolejowej.
- W latach 1990 - 1995 zredukowano poprzez zawieszenia przewozów długość czynnych linii normalnotorowych eksploatowanych w przedsiębiorstwie PKP z 24,3 tys. km do 22,6 tys. km, czyli o 1,7 tys. km (7%), natomiast fizycznie zlikwidowano w tych latach 500 km linii normalnotorowych.
- Ograniczanie a w wielu przypadkach zaniechane działalności remontowej, zwłaszcza w odniesieniu do infrastruktury kolejowej - zaległości remontowe i modernizacyjne rosły z roku na rok i na koniec 1995 r. wynosiły już ok. 6,4 tys. km zaległych remontów torów, ponad 7,1 tys. zaległych remontów mostów i ok. 4 tys. km sieci trakcyjnej, nie licząc innych również ważnych elementów składowych infrastruktury kolejowej.
- Zawieszanie przewozów i pogarszanie stanu technicznego infrastruktury kolejowej znacząco pogarszało jakość oferty przewozowej kolei (zmniejszanie prędkości handlowej pociągów i wydłużanie czasów podróży), która to jakość i tak nie była wysoka ze względu na przestarzały, nienowoczesny tabor, powodowało utrwalenie się trendu masowej utraty pasażerów przez transport kolejowy.
- Restrykcyjne ograniczenia dotacyjne dotyczyły również wydatków na wsparcie nowych inwestycji kolejowych, ponieważ z budżetu państwa w latach 1990 - 1995 przeznaczano na cele inwestycyjne w PKP kwoty stanowiące przysłowiową „kroplę w morzu potrzeb”

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

Grupa PKP

- Data 1 października 2001 r. przeszła do historii polskiego kolejnictwa, jako dzień zapoczątkowania pod nadzorem Ministerstwa Infrastruktury fundamentalnej reformy kolei, przekładającej się w swoich skutkach na kilka następnych dziesięcioleci.
- Według stanu na dzień 1 października 2001 r. cała Grupa PKP liczyła łącznie ze spółką matką, 30 spółek o zróżnicowanym profilu działalności, z czego 11 z nich (łącznie z samą spółką matką) podlegało tzw. konsolidacji, natomiast 6 spółek było utworzonych wcześniej w oparciu o przepisy ustawy o przedsiębiorstwie państwowym PKP.

Utworzono:

- Zarządcę publicznie dostępnej infrastruktury kolejowej – spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- Spółki kontynuujące działalność przewozową byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP: PKP Cargo S.A. PKP Intercity S.A., PKP Przewozy Regionalne PKP SKM w Trójmieście, PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa, PKP WKD
- Spółki do prowadzenia pozostałej działalności wspomagającej i [pomocniczej

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

16

Grupa PKP

- Zgodnie z przepisami ustawy komercjalizacyjnej nowo tworzone spółki powinny być wyposażone w majątek niezbędny do ich funkcjonowania wnoszony przez założyciela w formie aportu i nieobciążane długami byłego PKP.
- W praktyce, ze względu na nieuregulowane stany prawne nieruchomości przepisy te w momencie tworzenia spółek mogły odnosić się do majątku ruchomego.
- Tak, więc w ramach tworzenia przez PKP S.A. spółek zależnych majątek trwały byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP został podzielony na trzy grupy:
 - część pozostającą w PKP S.A. i służącą kontynuacji działalności PKP – głównie nieruchomości dworcowe, zasoby mieszkaniowe oraz tzw. majątek zbędny do funkcjonowania utworzonych spółek zależnych,
 - część wydzierżawioną utworzonym spółkom zależnym – głównie nieruchomości z nieuregulowanych stanem prawnym, w tym w szczególności linie kolejowe, stacje postojowe i rozrządowe, ładownie i tory ogólnego użytku oraz inne elementy infrastruktury kolejowej, a także nieruchomości zaplecza utrzymania taboru
 - część wniesioną aportami do utworzonych spółek zależnych – głównie tabor kolejowy

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

17

Grupa PKP

- Przekształcenie przedsiębiorstwa państwowego PKP w grupę spółek przeprowadzone w 2001 roku przez ówczesny rząd było ważnym, wręcz przełomowym elementem polityki transportowej w polskim sektorze kolejowym, którego głównym celem było dostosowanie tegoż sektora do wymogów unijnych.
- Jednakże to fundamentalne przekształcenie po dzień dzisiejszy rodzi spory i krytykę, przy czym można wyróżnić dwa wymiary tychże sporów i krytyk, tj. polityczny i merytoryczno-problemowy.
- Wymiar polityczny krytyki utworzenia Grupy PKP obejmuje w szczególności dość lotne i przydatne w kampaniach wyborczych hasła niektórych partii politycznych eksploatowane po dzień dzisiejszy, polegające przede wszystkim na kwestionowaniu całego przekształcenia.
- Głównym polem krytyki pozostaje, zatem utworzenie, na bazie dawnego PKP, grupy spółek, które według niektórych polityków było całkowicie nieuzasadnionym przekształceniem.
- Twierdzi się, że utworzono kilkadziesiąt spółek kolejowych, namnożono stanowisk w zarządach i radach nadzorczych i to zupełnie niepotrzebne – przecież było tak dobrze przy jednym zintegrowanym przedsiębiorstwie państwowym PKP.
- Teraz nie wiadomo, która spółka i za co odpowiada, a działalność kolejowa została rozproszona i panuje ogólny chaos.
- Tego rodzaju hasła, w istocie populistyczne i demagogiczne, mają w Polsce stałą grupę odbiorców i dlatego były eksploatowane w wielu kampaniach wyborczych.
- Zdaniem autora tego rodzaju hasła są nieuprawnione i wykorzystujące fakt, że w ramach reformy i przekształcenia z 2001 roku wielu problemów i bolączek ówczesnego PKP nie udało się rozwiązać w krótkim okresie czasu.

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

18

Grupa PKP

- Z różnych powodów ustawa o komercjalizacji PKP nie mogła objąć wszystkich aspektów funkcjonowania tego przedsiębiorstwa a stan finansów publicznych nie pozwalał wówczas na sfinansowanie z budżetu państwa wielu niezbędnych wydatków na restrukturyzację PKP.
- Jednakże samo przekształcenie przedsiębiorstwa państwowego PKP, w tym w szczególności organizacyjno-prawne wydzielenie zarządcy infrastruktury kolejowej i oddzielenie tego rodzaju działalności od działalności utworzonych wówczas spółek - przewoźników kolejowych oraz spółek prowadzących działalność komplementarną i pomocniczą w transporcie kolejowym było – zdaniem autora – zasadne, a w kontekście planowanej akcesji Polski do Unii Europejskiej, nieuniknione.
- Gdyby, więc tego przekształcenia nie przeprowadzono, Polska nie mogłaby w późniejszych latach uzyskać z Unii Europejskiej znaczącego dofinansowania inwestycji w całym transporcie, a w szczególności w sektorze kolejowym.
- Tak, więc gdyby ówczesna koalicja rządowa nie była w latach 2000 – 2001 przy władzy, to każda inny rząd musiałaby wykonać przekształcenie PKP, ponieważ był to wówczas jeden z istotnych warunków polskiej akcesji do Unii Europejskiej.
- Z tego powodu dzisiejsza krytyka ówczesnego przekształcenia PKP z pozycji niektórych partii politycznych, jawi się bardziej, jako instrument walki politycznej z innymi partiami o pozyskanie elektoratu niezadowolonych ze wszystkiego, aniżeli, jako krytyka mająca oparcie w merytorycznej argumentacji opartej na faktach.

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

Grupa PKP

Przekształcenie PKP z 2001 r. w grupę spółek z tego punktu widzenia można stwierdzić, że miało ono swoje zalety, ale też i wady czy też słabsze strony.

- Do pozytywnych stron prowadzonego procesu restrukturyzacji byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP, oprócz wskazanego wyodrębnienia zarządcy infrastruktury kolejowej, można zaliczyć między innymi:
 - szybkie i sprawne utworzenie spółek zależnych,
 - ekonomizację poszczególnych rodzajów działalności kolejowej wyodrębnionych w spółki,
 - stworzenie możliwości świadczenia usług na zewnątrz Grupy PKP,
 - stworzenie możliwości prywatyzacji spółek zależnych,
 - stworzenie możliwości prywatyzacji większości mieszkań zakładowych byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP z dużymi preferencjami dla pracowników kolejowych,
 - utworzenie Funduszu Własności Pracowniczej PKP, który jest formą partycypacji załogi w przychodach z prywatyzacji,
 - zachowanie spokoju społecznego w trakcie przekształceń (odprawy, urlopy kolejowe, działalność Kolejowej Agencji Aktywizacji Zawodowej).

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

20

Grupa PKP

Wady przekształcenia:

- Szczególnie zagałwiana sytuacja nieruchomości kolejowych w wyniku zastosowania ogólnie obowiązujących przepisów prawnych na podstawie, których spółka PKP S.A. wprowadzała stany prawne nieruchomości,
- Brak szczególnych rozwiązań prawnych obejmujących własność linii kolejowych oraz pozostałych elementów infrastruktury kolejowej i proces ich aportowania do zarządcy infrastruktury PLK S.A.
- Trudno odwracalne, ale zrealizowane ogólne założenia koncepcyjne ustawy komercjalizacyjnej, w tym między innymi:
 - dyskusyjna koncepcja ogólna wydzielenia ze starego przedsiębiorstwa państwowego PKP podmiotu będącego zarządcą infrastruktury kolejowej
 - brak bezpośredniego zaangażowania budżetu państwa w sfinansowaniu procesu restrukturyzacji PKP,
 - błędne usytuowanie dworców w Grupie PKP
 - nie rozwiązany problem Straży Ochrony Kolei, włączenie tej formacji do PLK S.A.
 - nie rozwiązany problem dużej liczby mieszkań położonych w pasie gruntu zajętego pod linie kolejowe

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

21

Kryzys kolejowych przewozów regionalnych – gdzie jest 800 mln zł ?

- Po utworzeniu Grupy PKP, w latach 2002 – 2005, pośród wielu problemów na tle funkcjonowania utworzonego ugrupowania kolejowego, najbardziej ostro wystąpiły problemy finansowe związane z funkcjonowaniem kolejowych przewozów regionalnych o charakterze służby publicznej.
- Jeszcze na etapie tworzenia spółki PKP Przewozy Regionalne trwały dyskusje nad sposobem i zakresem dofinansowania jej działalności po wyodrębnieniu ze „starego” PKP, ponieważ wiadomym było, że nie rozwiązanie tego problemu uniemożliwi jej prawidłowe funkcjonowanie.
- Ostatecznie w ustawie o komercjalizacji PKP ustawodawca podjął zobowiązania finansowe zapewniając, że na dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych będą w latach 2001 - 2005 wyasygnowane odpowiednio następujące kwoty:
 - w roku 2001 - 300 mln zł
 - w roku 2002 - 500 mln zł
 - w roku 2003 - 800 mln zł
 - w latach 2004 - 2005, co najmniej 800 mln zł rocznie

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

22

Kryzys kolejowych przewozów regionalnych – gdzie jest 800 mln zł ?

- Rząd SLD, który objął władzę jesienią 2001 r. (jakby w kontrze do spadku po rządzie AWS) wyciął z ustawy zapis o 800 mln zł na dofinansowanie przewozów regionalnych a także wprowadził inne ograniczenia dotacyjne względem sektora kolejowego.
- Ograniczenia budżetowe doprowadziły do głębokiego kryzysu w całym sektorze kolejowym, którego apogeum miało miejsce w 2003 r.
- Spółka PKP Przewozy Regionalne w marcu 2003 r., w związku z brakiem dofinansowania w celu poprawy swojej niezwykle trudnej sytuacji ekonomicznej ogłosiła zamiar redukcji ok. 1100 pociągów regionalnych, co w ówczesnym czasie stanowiło ok. 25% ogólnej liczby pociągów uruchamianych dobowo.
- Kryzys ten miał spektakularny charakter, ponieważ kolejowe związki zawodowe nie prowadziły wówczas negocjacji z zarządami spółek kolejowych, lecz bezpośrednio z członkami rządu w randze wicepremierów.

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

23

Kryzys kolejowych przewozów regionalnych

- W 2004 r. PKP PLK S.A., PKP Cargo S.A., PKP Energetyka i kilka innych spółek, zredukowały zadłużenie spółki PKP Przewozy Regionalne o 40% - łącznie ok. 400 mln zł, a pozostały dług rozłożono na raty, które miały być spłacane do końca 2007 r. (pierwsze duże oddłużenie Przewozów Regionalnych).
- Oddłużenie, porozumienia ze związkami zawodowymi i wymuszone na rządzie zmiany w zakresie finansowania sektora kolejowego przyczyniły się do pewnej poprawy sytuacji finansowej spółki PKP Przewozy Regionalne w 2004 r.
- W 2005 r. na bazie Zakładu Mazowieckiego spółki PKP Przewozy Regionalne powstają Koleje Mazowieckie.
- Pomimo zmian rządów o poszukiwaniu różnych możliwości finansowania w kolejnych latach 2006 - 2007 sytuacja spółki PKP Przewozy Regionalne była nadal bardzo trudna - zadłużenie ponownie wzrosło do poziomu ok. 2,2 mld zł.
- Rząd nadal poszukiwał sposobu na zreformowanie segmentu kolejowych przewozów regionalnych.

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

24

Usamorządowienie kolejowych przewozów regionalnych

- Przygotowana w latach 2007 – 2008 koncepcja usamorządowienia kolejowych przewozów regionalnych w ogólnym zarysie polegała na oddłużeniu spółki PKP Przewozy Regionalne na łączną kwotę 2160 mln zł tej spółce do spółki PKP Intercity oraz na przekazaniu własności udziałów spółki PKP Przewozy Regionalne marszałkom województw.
- Operację usamorządowienia przeprowadzono w końcu 2008 r. po uprzednim podpisaniu przez Ministra Infrastruktury porozumienia w tej sprawie z Marszałkami Województw.
- Porozumienie obejmowało dwa okresy, tj. lata 2009 – 2015 oraz 2016 – 2020 i gwarantowało przeznaczenie w tych latach z budżetu centralnego, Funduszu Kolejowego oraz ze środków unijnych kwoty 7,5 mld zł na finansowanie kolejowych przewozów regionalnych.

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

25

Usamorządowienie kolejowych przewozów regionalnych

- Wdrożona przez rząd w końcu 2008 r. operacja usamorządowienia kolei regionalnych była przedmiotem dość intensywnej krytyki, nie tylko ze względu na problemy z funkcjonowaniem spółki Przewozy Regionalne w kolejnych latach po przejęciu jej własności przez samorządy województw, ale również ze względu na element niepełnego jej oddłużenia do momentu przekazania własności marszałkom województw a także za sam fakt przekazania własności samorządom województw, które już wówczas były organizatorami i podmiotami finansującymi kolejowe przewozy regionalne i otrzymały dodatkowo prawa własności podmiotu wykonującego te przewozy, co prowadzić mogło do konfliktu interesów i uniemożliwiać przeprowadzanie konkurencyjnych przetargów na tego rodzaju przewozy.
- Ponadto pośród wielu innych argumentów krytycznych dotyczących procesu usamorządowienia spółki PKP Przewozy Regionalne pojawił się również i taki, który wskazywał na niezdolność 16 marszałków województw do efektywnego wykonywania nadzoru właścicielskiego nad spółką o charakterze ogólnokrajowym ze względu na rozbieżność oczekiwań i interesów.

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

26

Usamorządowienie kolejowych przewozów regionalnych

- Pierwsze lata po usamorządowieniu pokazały, że w spółce tej nie udało się poradzić sobie z wieloma wewnętrznymi problemami, nie przeprowadzono wewnętrznej restrukturyzacji, wystąpiła recydywa zadłużenia.
- Spółka podjęła też wiele kontrowersyjnych działań na rynku, noszących znamiona nieuczciwej konkurencji i generujących dodatkowe straty własne oraz w spółce PKP Intercity.
- Działania nieuczciwej konkurencji spółki Przewozy Regionalne polegały na tym, że w 2009 r. uruchomiła ponad 100 pociągów międzywojewódzkich InterRegio nie mając ich w kontraktach z marszałkami.
- Ta dodatkowa oferta, pomimo niezbilansowanych kontraktów z marszałkami województw na wykonywanie przewozów regionalnych, generowała dodatkowe straty dla spółki.
- Według przybliżonych szacunków tak duża liczba pociągów „InterRegio” przysparzała ok. 200 mln zł dodatkowych kosztów rocznie a stopień pokrycia tych kosztów z przychodów biletowych nie przekraczał 50% – 60% i wobec tego spółka zaczęła generować ok. 80 – 100 mln dodatkowej straty rocznie na tej ofercie, tj. oprócz straty realizowanej na kontraktach z marszałkami województw.
- Z drugiej strony, wejście spółki Przewozy Regionalne w segment kolejowych przewozów międzywojewódzkich spowodowało negatywne skutki po stronie spółki PKP Intercity oraz budżetu państwa.
- Większość pociągów InterRegio spółki Przewozy Regionalne z premedytacją „ustawiono” na kilka minut przed odjazdami pociągów spółki PKP Intercity dzięki czemu spółka ta skutecznie przejęła pewną liczbę pasażerów od PKP Intercity, wprowadzając na rynek ofertę nie dostosowaną pod względem taboru do segmentu przewozów międzywojewódzkich, za cenę o połowę niższą.

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

27

Niestabilne rządy i zmienna polityka w sektorze kolejowym

- W dekadzie lat 2001 - 2010 czterokrotnie zmieniały się ekipy rządowe, co nie pozostawało bez wpływu na realną politykę państwa wobec sektora kolejowego.
- Przekształcenie przedsiębiorstwa PKP w Grupę PKP przygotował rząd koalicyjny AWS - UW, natomiast zrealizował rząd mniejszościowy AWS.
- Pierwsze lata po utworzeniu Grupy PKP, od października 2001 do maja 2004, pod rządami koalicji SLD - UP - PSL, upłynęły pod znakiem ograniczeń budżetowych wobec sektora kolejowego i kryzysu w kolejowych przewozach regionalnych.
- W 2001 r. przyjęto na poziomie Unii Europejskiej zestaw nowych regulacji dla sektora kolejowego, umownie określanych, jako tzw. pierwszy pakiet kolejowy, którego celem było przyspieszenie procesów liberalizacyjnych i zwiększenie skuteczności polityki rozwoju konkurencji w transporcie kolejowym
- Dostosowując prawodawstwo wewnętrzne do wymagań unijnych, w marcu 2003 r. Sejm z inicjatywy rządu uchwalił całkowicie nową ustawę o transporcie kolejowym, która zmieniła sytuację w zakresie liberalizacji polskiego rynku kolejowego - zniesiono całkowicie koncesje na wykonywanie przewozów kolejowych i zastąpiono je licencjami, które są łagodniejszą formą reglamentacji dostępu do rynku.

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

28

Niestabilne rządy i zmienna polityka w sektorze kolejowym

- Z biegiem lat licencjonowanie przewoźników kolejowych wpisało się na trwałe w system polskiego prawa gospodarczego, a prezes UTK corocznie wydaje lub cofa od kilku do kilkunastu licencji.
- Można, więc stwierdzić, że w 2003 r. dzięki pojawieniu się w sektorze wielu nowych przewoźników spoza Grupy PKP, faktycznie narodził się w Polsce rynek kolejowy, chociaż już w 1997 r., pod rządami pierwszej ustawy o transporcie kolejowym, złamano formalno-prawny monopol przedsiębiorstwa PKP na przewozy kolejowe.
- W 2010 r. licencjonowane przewozy towarowe realizowało 40 przewoźników, natomiast licencjonowane przewozy pasażerskie 13 przewoźników.
- Od maja 2004 r. do października 2005 r. funkcjonował rząd mniejszościowy SLD, który w czerwcu 2004 r. przyjął nowy dokument „Polityka transportowa państwa na lata 2006 – 2025”, natomiast po kolejnych wyborach parlamentarnych, od października 2005 r. do lipca 2006 r. władzę sprawował rząd mniejszościowy PiS.
- Z inicjatywy tego rządu, w bardzo szybkim tempie, Sejm w grudniu 2005 r. zmienił ustawę o transporcie kolejowym oraz uchwalił dwie inne ważne ustawy dotyczące funkcjonowania transportu kolejowego, a mianowicie ustawę o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego oraz ustawę o Funduszu Kolejowym.

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

29

Poprawa kondycji finansowej w sektorze kolejowego

- W latach 2006 - 2010 w wyniku rosnącego wsparcia z budżetu centralnego oraz budżetów samorządów województw sytuacja finansowa sektora kolejowego uległa poprawie.
- Kolejne rządy ustabilizowały poziom wyrównywania utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych oraz dofinansowania kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych.
- Od 2006 r. wprowadzono dotacje podmiotowe na utrzymanie infrastruktury kolejowej, których poziom wzrastał z 340 mln zł w 2006 r. do 900 mln zł w 2010 r.
- Marszałkowie województw znacząco zwiększyli poziom zamawiania a tym samym dofinansowania kolejowych przewozów regionalnych z 600 mln zł w 2006 r. do 1 mld zł w 2010 r.
- W sektorze kolejowym po 10 latach mizerni inwestycyjnej licząc od 1990 r. pojawiają się pierwsze większe programy i środki na inwestycje.

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

30

Inwestycje w sektorze kolejowym

- W latach 2000 – 2004 głównym źródłem unijnego wsparcia inwestycji w sektorze kolejowym był przedakcesyjny program i fundusz ISPA, dzięki któremu możliwe było podjęcie większych projektów modernizacyjnych w infrastrukturze kolejowej dotyczących dwóch podstawowych dla polskiej sieci kolejowej linii, a mianowicie:
 - E 20, odcinki Mińsk Mazowiecki - Siedlce, Siedlce - Terespol, Rzepin - granica państwa oraz modernizacja węzła poznańskiego,
 - E 30, odcinki Legnica - Węglińiec, Węglińiec - Zgorzelec / Bielawa Dolna.
- Od 1 maja 2004 r w związku wejściem Polski do Unii Europejskiej program i fundusz ISPA został zastąpiony Funduszem Spójności (na lata 2004 - 2006), w ramach którego 346,6 mln Euro przeznaczono na kontynuację projektów ISPA, natomiast 468,8 mln Euro na kolejne nowe projekty, tj.
 - I etap modernizacji linii E 65 Warszawa - Gdynia,
 - I etap modernizacji linii E 59 Wrocław - Poznań, odcinek Wrocław - Rawicz.

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

31

Inwestycje w sektorze kolejowym

- W końcu 2006 r. rząd przyjął zatwierdzony następnie przez Komisję Europejską sektorowy Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013, zakładający znaczące dofinansowanie inwestycji kolejowych ze środków unijnych i obejmujący kilkadziesiąt projektów.
- Lista podstawowa projektów kolejowych - w późniejszym okresie kilkakrotnie weryfikowana i aktualizowana - obejmowała kilkadziesiąt projektów inwestycji w zakresie liniowej infrastruktury kolejowej a także inne ważne inwestycje w sektorze kolejowym, takie jak:
 - odtworzenie zabytkowego historycznego kompleksu dworca Wrocław Główny z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej,
 - budowa dworca kolejowego Kraków Główny zintegrowanego z miejskim transportem publicznym,
 - przebudowa kompleksu dworcowego Gdynia Główna Osobowa,
 - zakup kolejowego taboru pasażerskiego do obsługi połączeń dalekobieżnych (projekt Pendolino) jako strategiczny projekt dla rozwoju pasażerskiego rynku kolejowego w Polsce.
- Ogółem, wartość realizowanych inwestycji kolejowych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w latach 2007-2013 wynosiła ponad 27 mld zł, a wysokość dofinansowania unijnego kształtowała się na poziomie około 17,5 mld zł, czyli w wyrażeniu względnym około 65% wartości projektów.

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

Dalsza degradacja infrastruktury kolejowej

- Znacząca poprawa sytuacji finansowej sektora kolejowego od 2006 r. spowolniła wprowadzenie procesu zawieszania przewozów i fizycznej likwidacji linii kolejowych oraz degradacji istniejącej infrastruktury kolejowej, ale do 2010 r. nie mogła go całkowicie zahamować.
- W całej dekadzie zredukowano, za zgodą Ministerstwa Infrastruktury poprzez zawieszenia przewozów, długość czynnych linii normalnotorowych eksploatowanych przez PKP PLK S.A. z 19,7 tys. km na koniec 2001 r. do 19,3 tys. km na koniec 2010 r., czyli o 0,4 tys. km (2,0 %).
- Na koniec 2010 roku tylko 1,5 tys. km czyli 8% eksploatowanych linii kolejowych w Polsce dostosowanych było do prędkości powyżej 120 km/h.
- W całej dekadzie 2001 - 2010 wskaźnik ten nie wzrastał, natomiast ze względu na ciągle pogarszający się stan infrastruktury kolejowej, a co za tym idzie wprowadzanie kolejnych ograniczeń prędkości, zwiększyła się długość linii, na których prędkość przewozowa wynosiła maksymalnie 60 km/h, do 7,0 tys. km, co stanowiło 36,3% długości linii pozostających w eksploatacji.
- Pomędzy skrajnymi przedziałami mieściły się pozostałe linie - do prędkości w przedziale powyżej 60 km/h do 80 km/h dostosowanych było 4,1 tys. km, czyli 21,3% ich długości, natomiast do prędkości w przedziale powyżej 80 km/h do 120 km/h 6,7 tys. km linii, czyli 34,4% ich długości.

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

Dalsza degradacja infrastruktury kolejowej

- W ujęciu rzeczowym postępująca degradacja infrastruktury obejmująca w 2010 r. niemalże 2/3 polskiej sieci kolejowej (linie w stanie niezadawalającym i dostatecznym) powodowała występowanie zaległości naprawczych wszystkich jej elementów składowych.
- W 2010 r. zaległości te obejmowały między innymi:
 - wymianę 11,8 tys. km torów,
 - wymianę 17,3 tys. sztuk rozjazdów,
 - wymianę ponad 70% podkładów drewnianych (14,2 mln szt.) na długości około 9 tys. km linii,
 - niezbędne remonty około 1,8 tys. przejazdów kolejowych,
 - niezbędne remonty ponad 2 tys. sztuk kolejowych obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, przepusty)
 - remonty większości - na ogół kilkudziesięcioletnich - budynków technologicznych (nastawnie, posterunki ruchu, strażnice przejazdowe) i budowli kolejowych (perony pasażerskie i bagażowe, wiaty peronowe, ekrany akustyczne i inne).
- Olbrzymie zaległości remontowe powstały również w branży elektrotechnicznej stanowiącej część infrastruktury kolejowej.
- Zarządca infrastruktury szacował, że 2010 r. na eksploatowanych 25 tys. toro-kilometrach sieci trakcyjnej zaległości remontowe i modernizacyjne obejmują 7 tys. toro-kilometrów.
- Ponadto pilnej modernizacji wymagało 30% urządzeń oświetlenia zewnętrznego oraz większość przestarzałych urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów.

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

34

Dalsza degradacja infrastruktury kolejowej

- Ogólnie biorąc w 2010 r. zaległości remontowe w zakresie infrastruktury kolejowej miały trudny do oszacowania, ale olbrzymi wymiar rzeczowy oraz finansowy i faktycznie były nie do odrobienia w krótkim okresie czasu.
- W wielu przypadkach degradacja linii kolejowych była posunięta tak daleko, że zwykłe odtwarzanie ich pierwotnych parametrów technicznych traciło ekonomiczny sens, a tam gdzie z inicjatywy samorządów województw zdecydowano się na reaktywację zamkniętych w przeszłości połączeń kolejowych, budowano te linie praktycznie od podstaw.
- Warto zacytować w tym miejscu ocenę tego problemu sformułowaną w 2011 r. w Ministerstwie Infrastruktury: „Sieć kolejowa w Polsce, w wyniku wieloletnich zaniedbań spowodowanych przede wszystkim brakiem jasno sprecyzowanych zasad finansowania jej rozwoju i utrzymania jest obecnie w fatalnym stanie technicznym. Wymaga szeregu natychmiastowych działań interwencyjnych skierowanych głównie na remonty i naprawę elementów infrastruktury, począwszy od torów poprzez obiekty inżynieryjne, na urządzeniach energetyki oraz automatyki i telekomunikacji kończąc, oraz kompatybilnego, uwzględniającego interesy kraju i jego regionów - planu inwestycyjnego.”

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

35

Degradacja dworców kolejowych

- Odrębny rozdział w historii degradacji polskiej infrastruktury kolejowej po 1990 r. stanowią dworce kolejowe.
- Na przestrzeni niemalże dwóch dekad od rozpoczęcia transformacji społeczno-gospodarczej kolejne rządy zdawały się nie dostrzegać problemu degradującej się substancji materialnej dworców kolejowych, pomimo licznych sygnałów płynących nie tylko ze środowisk kolejowych, lecz również ze strony społecznej, mediów, władz samorządowych i od konserwatorów zabytków.
- W gremiach rządowych utrwaliło się przekonanie, że nie tylko bieżące utrzymanie i remonty, ale również wszelkiego rodzaju przebudowy i modernizacje dworców wynikające np. z nakazów budowlanych, zmian w przepisach przeciwpożarowych, sanitarnych czy z konieczności dostosowania do obsługi osób niepełnosprawnych, nie wspominając już o modernizacjach w celu poprawy funkcjonalności przestrzennej i komunikacyjnej czy o budowie nowych dworców, ich zarządca powinien finansować we własnym zakresie.
- Argumentacja PKP kierowana do kolejnych rządów o tym, że dworce kolejowe pełnią ważną funkcję publiczną, że przedsiębiorstwo to wykonując przewozy pasażerskie o charakterze służby publicznej z głębokim deficytem niepokrywanym w pełni dotacjami czy rekompensatami, nie ma źródła finansowania i to nie tylko niezbędnych modernizacji dworców, lecz również ich utrzymania na właściwym poziomie techniczno-funkcjonalnym, trafiała w próżnię.

Reformy i kryzysy dekady lat 2001 – 2010

36

Degradacja dworców kolejowych

- W rezultacie w ciągu niemalże 20 lat licząc, od 1990 r. inwestycje dworcowe realizowane przez przedsiębiorstwo PKP, a od 2001 r. przez spółkę PKP S.A, która po przekształceniu PKP w tymże roku stała się zarządcą wszystkich dworców kolejowych, były realizowane w znikomym zakresie a dotyczyły między innymi modernizacji dworca Częstochowa i Kraków Główny oraz projektu Gdańsk Główny, który był realizowany w ramach tzw. partnerstwa publiczno-prywatnego.
- Z dużym prawdopodobieństwem można przyjąć, że postępująca degradacja dworców kolejowych trwałaby również w następnym dziesięcioleciu, gdyby nie fakt organizacji przez Polskę w 2012 r. Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej – EURO 2012 oraz starania podjęte przez PKP S.A. oraz Ministerstwo Infrastruktury w latach 2007 – 2008, ażeby w związku z tym przedsięwzięciem zmodernizować niektóre polskie dworce przynajmniej w tych miastach, gdzie będą prowadzone zawody piłkarskie.
- Inwestycje dworcowe realizowane przy znaczącym wsparciu finansowym środków unijnych w ramach programu POIiŚ 2007 – 2013 wymagały zapewnienia tzw. wkładu własnego beneficjenta i na tą okoliczność znowelizowano ustawę o transporcie kolejowym wprowadzając przepis, zgodnie z którym ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki na budowę lub przebudowę dworców kolejowych w zakresie bezpośrednio związanym z obsługą podróży.
- Dzięki nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym spółka PKP S.A. w oparciu o wytyczne kierunkowe Master Planu 2030 mogła uruchomić w 2010 r. pierwszy po kilku dziesięcioleciach program modernizacji dworców kolejowych.

Dekada lat 2011 – 2020

37

Zawieszenie prac nad projektem budowy kolei dużych prędkości

- Jesienią 2007 r., po wyborach parlamentarnych nowy rząd zadeklarował budowę Kolei Dużych Prędkości (KDP) w Polsce.
- W grudniu 2008 roku Rada Ministrów przyjęła Uchwałę nr 276/2008 w sprawie budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce.
- Określiła ona zadania dla realizacji przyjętego celu i wyznaczała harmonogram budowy nowej linii i uruchomienia przewozów do 2020 roku (projekt Y).
- Według uchwały, KDP w Polsce miały składać się z nowej linii Warszawa - Łódź - Poznań/Wrocław (linia Y) o długości ok. 484 km z prędkością maksymalną 350 km/h oraz zmodernizowanej do parametrów linii dużej prędkości, tj. do parametru 250 km/h, linii E 65 Południe (CMK) z Warszawy do Katowic i Krakowa (razem 373 km, w tym 150 km nowych odcinków linii, jako przedłużenie CMK do Krakowa i Katowic) z możliwymi w późniejszym okresie przedłużeniami do granicy z Niemcami i Republiką Czeską
- W 2009 r. zlecono podstawowe dla całego projektu Studium Wykonalności (dalej: Studium), którego celem było wskazanie i wybór ostatecznego przebiegu nowej linii KDP a także określenie wielu innych ważnych uwarunkowań technicznych, środowiskowych, organizacyjnych, prawnych i finansowych całego projektu.
- W międzyczasie przeprowadzono niezbędne konsultacje społeczne, wykonano oceny oddziaływania projektu KDP na środowisko.
- Ponadto w 2010 r. podjęto decyzję o budowie nowego podziemnego dworca multimodalnego na stacji Łódź Fabryczna przystosowanego do obsługi pociągów dużych prędkości.

Dekada lat 2011 – 2020

38

Zawieszenie prac nad projektem budowy kolei dużych prędkości

- Zawieszenie głównych prac przygotowawczych do realizacji projektu budowy nowej linii kolejowej dużych prędkości Warszawa - Łódź - Poznań/Wrocław (linia KDP Y) zostało ogłoszone przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w grudniu 2011 r. chociaż formalnie uchwała 276/2008 Rady Ministrów w sprawie realizacji tego projektu obowiązywała jeszcze kilka następnych lat, ze względu na toczące się już prace przygotowawcze do rozpoczęcia programu KDP Y.
- Argumentacją był brak jest środków budżetowych realizację projektu Y, ponieważ rząd postawił w pierwszej kolejności na szeroką modernizację istniejącej sieci kolejowej, a do projektów KDP będzie można wrócić w dalszej, nieokreślonej przyszłości.
- Zwieszenie prac nad projektem KDP Y odzwierciedlało zmianę poglądów rządzącej wówczas Platformy Obywatelskiej (PO) w sprawie rozwoju polskiego kolejnictwa i toczących tą partię wewnętrznych sporów, a sama decyzja miała charakter koniunkturalno-woluntarystyczny oraz przeczyła wcześniejszemu stanowisku koalicji rządowej PO – PSL z lat 2007 – 2011.

Dekada lat 2011 – 2020

39

Zawieszenie prac nad projektem budowy kolei dużych prędkości

Pomimo zawieszenia prac przygotowawczych w 2011 r. Polska, nie deklarując wprowadzenia konkretnych terminów realizacji nowych inwestycji, zgłosiła do sieci kompleksowej TEN – T ogłoszonej w grudniu 2013 r. (rozporządzenie 1315/2013) jako projekty na dalszą perspektywę czasową pięć następujących odcinków KDP:

- Warszawa – Łódź – Kalisz 230 km, prędkość maksymalna 360 km/h,
- Kalisz - Wrocław 100 km, prędkość maksymalna 360 km/h,
- Kalisz - Poznań 120 km, prędkość maksymalna 360 km/h,
- Poznań - gr. z Niemcami (do Berlina) 120 km, prędkość maksymalna 350 km/h,
- Wrocław - granica z Republiką Czeską (do Pragi) 150 km, prędkość maksymalna 250 km/h - 350 km/h.

Przy braku deklaracji rządu, co do terminów realizacji tych inwestycji należy przyjąć, że mogą być one zrealizowane w perspektywie czasowej lat 2030 - 2050.

Dekada lat 2011 – 2020.

40

Ku lepszej kolei

Kontrowersje wokół projektu Pendolino

- Projekt Pendolino to skrótowa nazwa przedsięwzięcia inwestycyjnego realizowanego w latach 2009 – 2014 pod auspicjami rządu, polegającego na zakupie przez spółkę PKP Intercity i wdrożeniu do eksploatacji 20 nowoczesnych pociągów zespołowych z prędkością maksymalną do 250 km/h, oznaczanych obecnie symbolem ED – 250.
- Od momentu powzięcia przez rząd decyzji o wsparciu projektu zakupu 20 składów pociągów zespołowych Pendolino i podania przez spółkę PKP Intercity do publicznej wiadomości struktury finansowania, zakładającej całkowity wydatek inwestycyjny na poziomie 1600 mln zł, z czego 800 mln zł (50%) miało pochodzić ze środków Unii Europejskiej a drugie 800 mln zł (50%) miała sfinansować spółka z kredytu zaciągniętego w Europejskim Banku Inwestycyjnym (EBI) oraz ze środków własnych, cały projekt był przedmiotem zainteresowania opinii publicznej a przy tym ostro krytykowany przez niektórych ekspertów, media, część środowisk kolejowych a także przez polityków z różnych ugrupowań.

Dekada lat 2011 – 2020

Ku lepszej kolei

Kontrowersje wokół projektu Pendolino

- Nowy system przewozowy z zastosowaniem pociągów zespołowych ED 250 Pendolino, wyprodukowanych po rozstrzygnięciu w 2011 r. przetargu przez światowego lidera w tej dziedzinie francuski koncern Alstom, o prędkości maksymalnej 250 km/h został uruchomiony 14 grudnia 2014 r. i zapewne data ta przejdzie do historii rozwoju kolejnictwa w Polsce.
- Pociągi oznaczone marką handlową Express InterCity Premium (EIP) rozpoczęły wówczas kursowanie w relacjach: Kraków – Warszawa – Gdynia, Katowice – Warszawa – Gdynia przy cenach biletów od 98 zł do 189 zł, Warszawa – Gdynia i Warszawa – Kraków /Katowice z cenami od 49 zł do 150 zł, oraz Warszawa – Wrocław przy cenach biletów od 59 zł do 150 zł.
- Od momentu uruchomienia nowego systemu przewozowego, nie wykazywał on zakłóceń w rozkładach jazdy, a pasażerowie zaczęli masowo korzystać z pociągów Pendolino, co oznaczało społeczną aprobatę nowej oferty przewozowej.

Dekada lat 2011 – 2020

42

Ku lepszemu kolei

Kontrowersje wokół projektu Pendolino

- Od 2010 r., kiedy wszelkie założenia projektu były znane i spółka PKP Intercity procedowała przetarg międzynarodowy na zakup 20 pociągów zespołowych, do połowy grudnia 2014 r. w mediach dominował tzw. „czarny PR” kwestionujący zasadność zakupu nowych pociągów.
- Lista zarzutów kierowanych pod adresem projektu Pendolino była dość długa i odzwierciedlała wytworzoną w mediach specyficzną, negatywną atmosferę wokół tego projektu.
- Dodając do tego negatywne wypowiedzi różnych quasi ekspertów, wyraźnie inspirowane materiały o Pendolino z konotacją negatywną w licznych stacjach telewizyjnych propagujące różne wątpliwości, wyraźnie chodziło o to, ażeby utrwalić społeczne przekonanie o nie trafności decyzji o zakupie nowych pociągów i braku jej celowości, a także o nieudacznosci rządzących, którzy nie potrafią poradzić sobie z tym projektem, z koronnym pomówieniem o łapówkarstwo, mające udowodniać, że to przedsięwzięcie nie może się udać.

Efektowna i jakże gustowna strona tytułowa tygodnika „W sieci” z grudnia 2013 r. anonsująca wywiad byłego prezesa PKP Intercity Cz. Warsewicza udzielony redaktorom tygodnika, w którym stwierdza on, że za korzystnym dla Alstoma rozstrzygnięciem przetargu na zakup Pendolino kryły się łapówki – według byłego prezesa: „To był kuriozalny przetarg. Ktoś za to coś wziął, gdzieś poszły łapówki, procenty, jakieś dziwne transfery” (źródło: W sieci, wyd. 02.12.2013.)



Dekada lat 2011 – 2020

44

Ku lepszemu kolei

Kontrowersje wokół projektu Pendolino

- **Swoiste post scriptum do fali krytyki projektu Pendolino dopisała Najwyższa Izba Kontroli, która w trakcie wyborów parlamentarnych jesienią 2015 roku, przypuszczalnie wychodząc naprzeciw poglądom jednej z partii politycznych albo wpisując się w atmosferę nurtów krytycznych wobec projektu Pendolino, opublikowała raport pod nazwą: „Funkcjonowanie Grupy PKP”.**
- **Zgodnie z tytułem raport obejmował całokształt działalności kolejowej grupy kapitałowej w latach 2010 – 2013, ale jego głównym wątkiem, stanowiącym nota bene gotowy materiał propagandowy do wykorzystania w kampanii wyborczej, była pryncypialna krytyka zakupu 20 pociągów zespołowych przez spółkę PKP Intercity, który został określony przez kontrolerów, jako „zakup nieuzasadniony ze względów ekonomicznych”**
- **Zdaniem autora cały raport NIK z listopada 2015 r. w zakresie wątku związanego z projektem Pendolino nie inspirowałby do wzmiankowania, gdyby nie bezprecedensowe, manipulacyjne, kłójące się z logiką rozumowania i wiedzą naukową porównania cenowo – kosztowe pociągów zespołowych na czele z hipotetycznym polskim pociągiem zespołowym z prędkością maksymalną 190 km/h, którego nigdy nie było i nadal nie ma i wykorzystanie tychże analiz przez kontrolerów NIK do wnioskowania.**

Dekada lat 2011 – 2020

Ku lepszej kolei

Kontrowersje wokół projektu Pendolino

- Retoryczne pytanie związane z całokształtem dorobku wszelkich krytyków projektu Pendolino, ich niemerytorycznych i nieobiektywnych ocen, „lipnych” ekspertyz i naciąganych zarzutów, demagogii i pomówień oraz wielu innych zarzutów, jest następujące:
 - jak to wszystko się ma do wielkiego rynkowego sukcesu pociągów Pendolino po ich uruchomieniu w grudniu 2014 r.,
 - do bardzo wysokiej społecznej oceny tegoż projektu,
 - do społecznych postulatów wydłużania linii obsługiwanych przez ED 250.
- Frekwencja pociągach Pendolino bije koleje rekordy a cały projekt osiągnął pełną rentowność zgodnie z przyjętymi założeniami już kilka miesięcy po jego wdrożeniu.
- Pasażerowie chwalą zalety nowych pociągów, natomiast linie lotnicze narzekają na spadek frekwencji w relacjach obsługiwanych przez pociągi Pendolino, czyli wszystkie zamierzenia projektu (a raczej prawie wszystkie, ponieważ problem właściwej infrastruktury dostosowanej do prędkości 200 km/h był rozwiązywany stopniowo i z kilkuletnim opóźnieniem) zostały już w latach 2015 – 2020 zrealizowane.
- Obecnie spółka PKP Intercity oferuje podróżnym najbardziej komfortową kategorię pociągów Express InterCity Premium (EIP) obsługiwaną przez 20 pociągów ED 250 Pendolino.

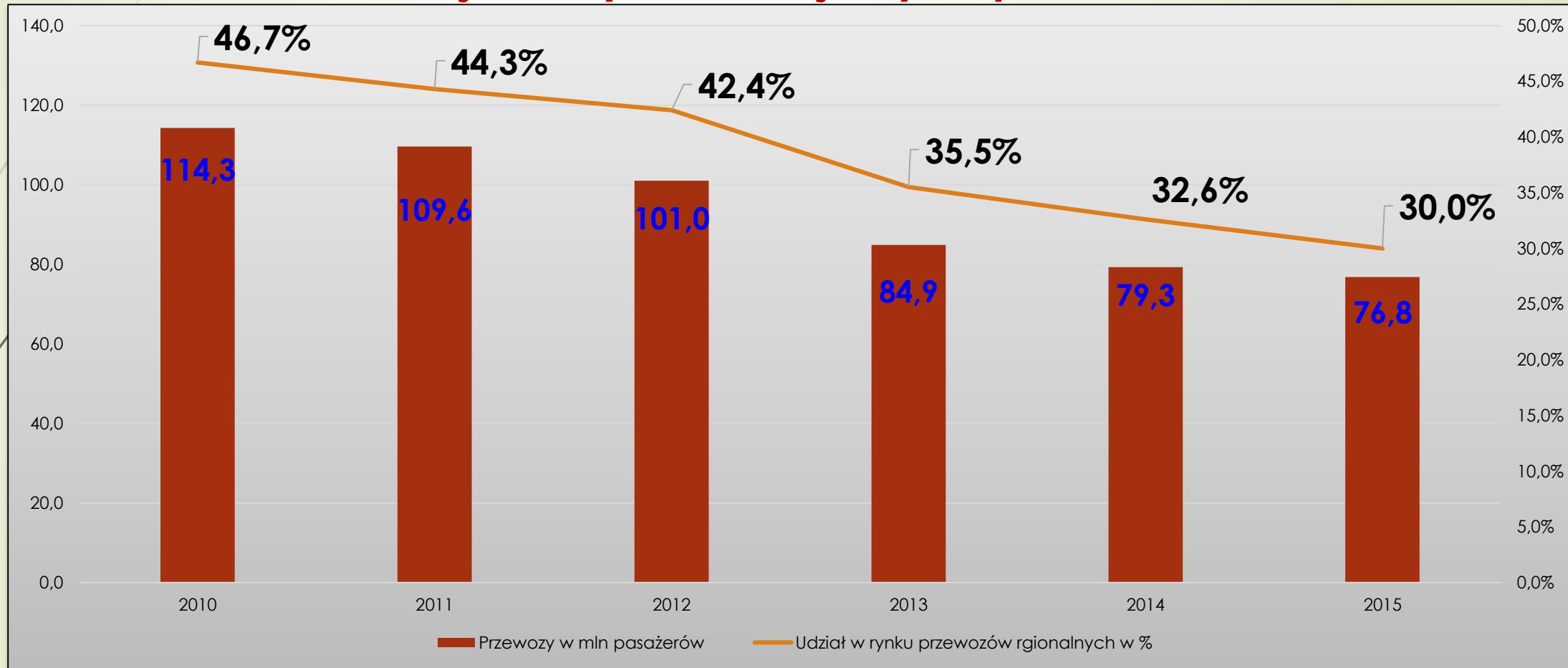
Sieć połączeń pociągami ED 250 Pendolino w ofercie PKP Intercity w 2020 r



Dekada lat 2011 – 2020

Ku lepszej kolei

Trudności i stabilizacja na rynku kolejowych przewozów

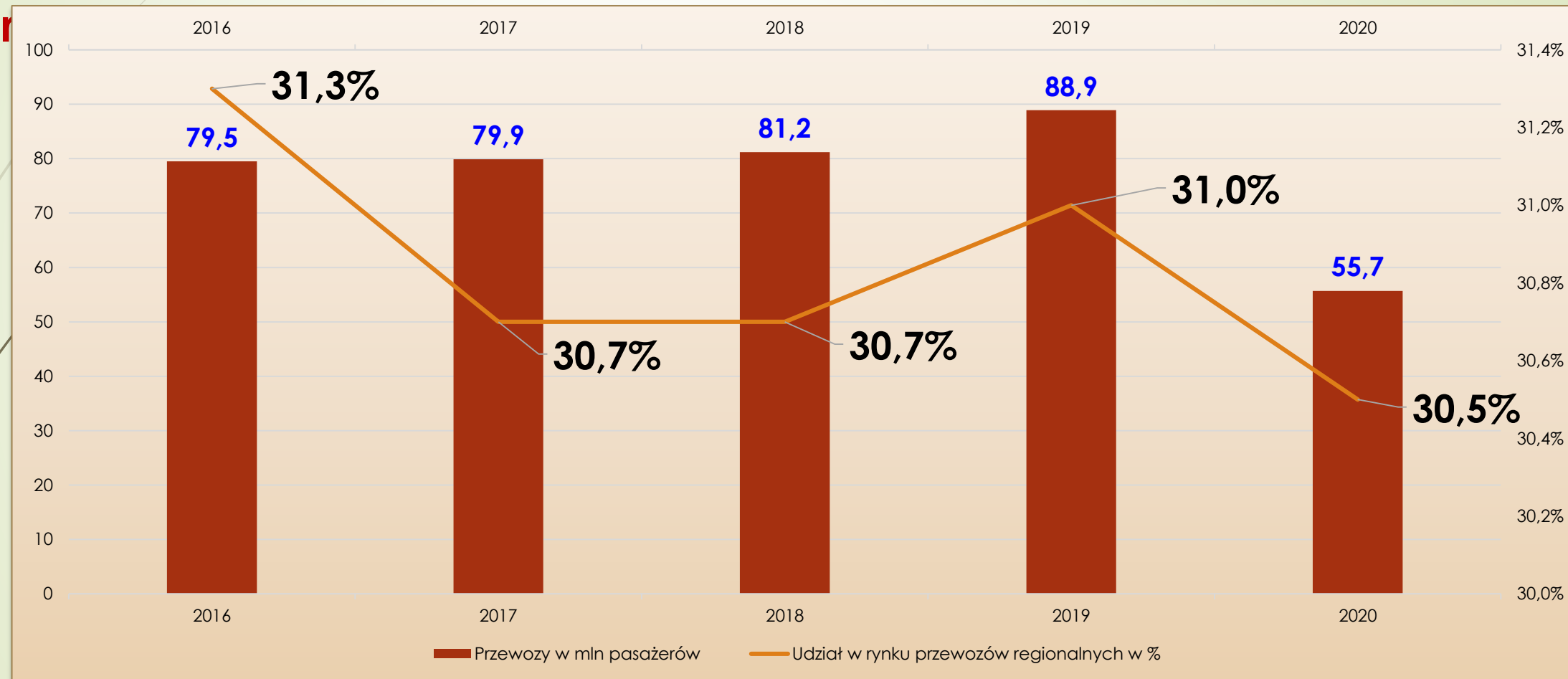


Kolejowe przewozy pasażerskie w spółce Przewozy Regionalne w latach 2010 – 2015.

Dekada lat 2011 – 2020

Ku lepszemu kolei

Trudności i stabilizacja na rynku kolejowych przewozów



Kolejowe przewozy pasażerskie w spółce Przewozy Regionalne w latach 2016 – 2020.

Dekada lat 2011 – 2020

49

Ku lepszej kolei

Plany Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

- Władze państwowe wdrażają rozporządzenie 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego – Sejm uchwala ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.
- Ustawa określa zasady organizacji i funkcjonowania i finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i jej przepisy stosuje się do publicznego transportu kolejowego.
- Zgodnie z ustawą publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju. Może się on odbywać na podstawie:
 - 1) umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - 2) potwierdzenia zgłoszenia przewozu,
 - 3) decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu (w zakresie transportu kolejowego).

Dekada lat 2011 – 2020

50

Ku lepszej kolei

Plany Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

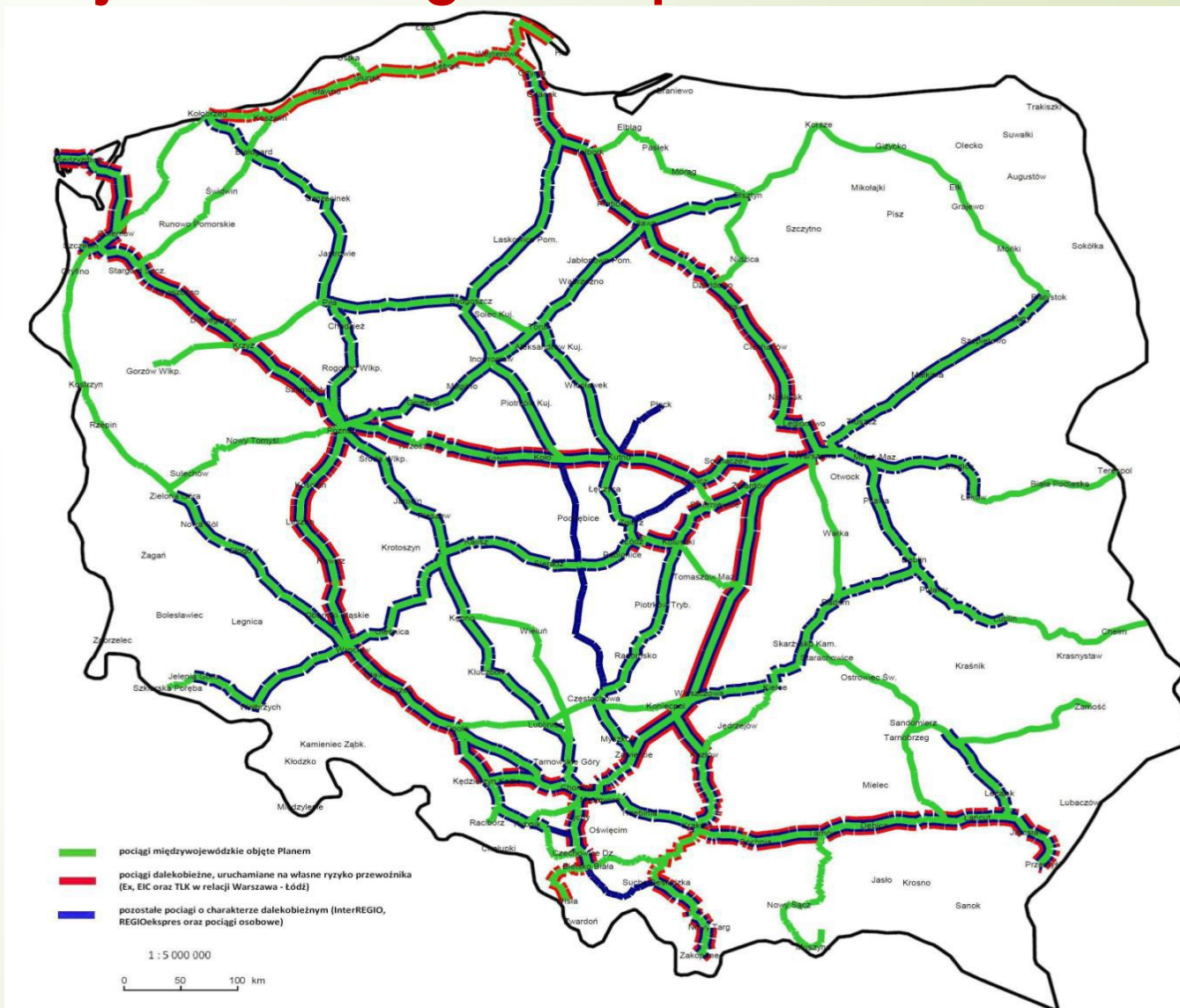
- System obligatoryjnie tworzonych planów stał się podstawowym instrumentem zarządzania zrównoważonym rozwojem publicznego transportu zbiorowego począwszy od szczebla lokalnego (gmina, miasto), poprzez szczeble pośrednie (powiat, województwo) do szczebla centralnego (minister właściwy do spraw transportu).
- Zgodnie z ustawową zasadą hierarchiczności plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym opracowany i wdrożony przez ministra właściwego do spraw transportu pełni w całym systemie planów transportowych rolę nadrzędną.
- Pierwszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego ministra właściwego do spraw transportu ustanowiony na mocy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym opublikowany w 2012 r. i zmodyfikowany w 2016 r. (dalej plan 2016) obowiązywał do końca 2020 r.
- Plan objął sieć kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych objętych wsparciem ze strony państwa.

Dekada lat 2011 – 2020

Ku lepszej kolei

Plany Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

**Sieć połączeń
międzywojewódzkich
wykonywanych w ramach
użyteczności
publicznej,
na tle pozostałych połączeń
o charakterze dalekobieżnym
(2012)**



Dekada lat 2011 – 2020

Ku lepszemu kolei

Plany Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego

Planowana sieć
codziennych
połączeń
międzywojewódzkich,
scenariusz podstawowy,
rok 2020 – 2025.



Dekada lat 2011 – 2020

53

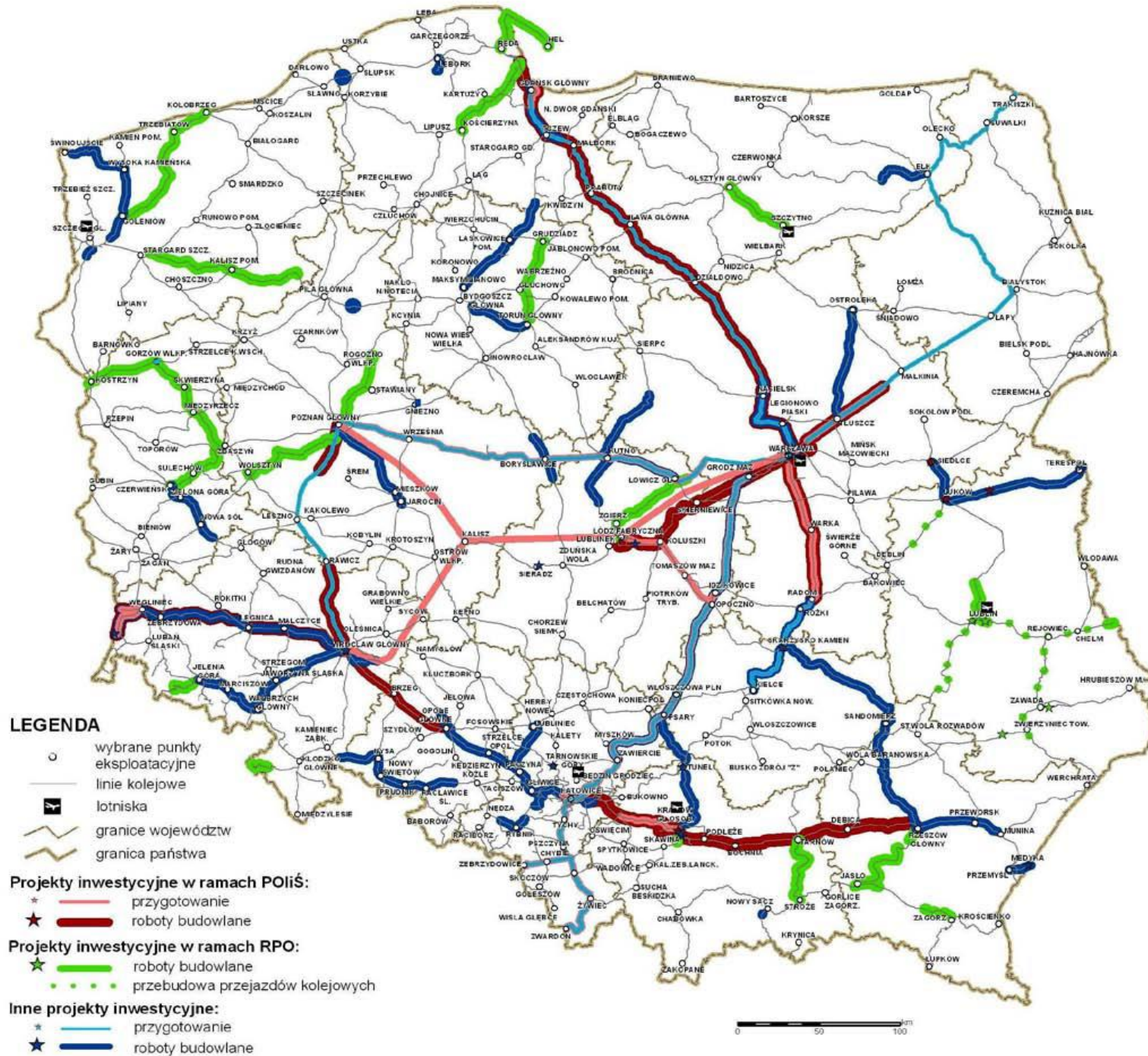
Ku lepszemu kolei

Wieloletni Plan Inwestycji Kolejowych 2011 – 2015

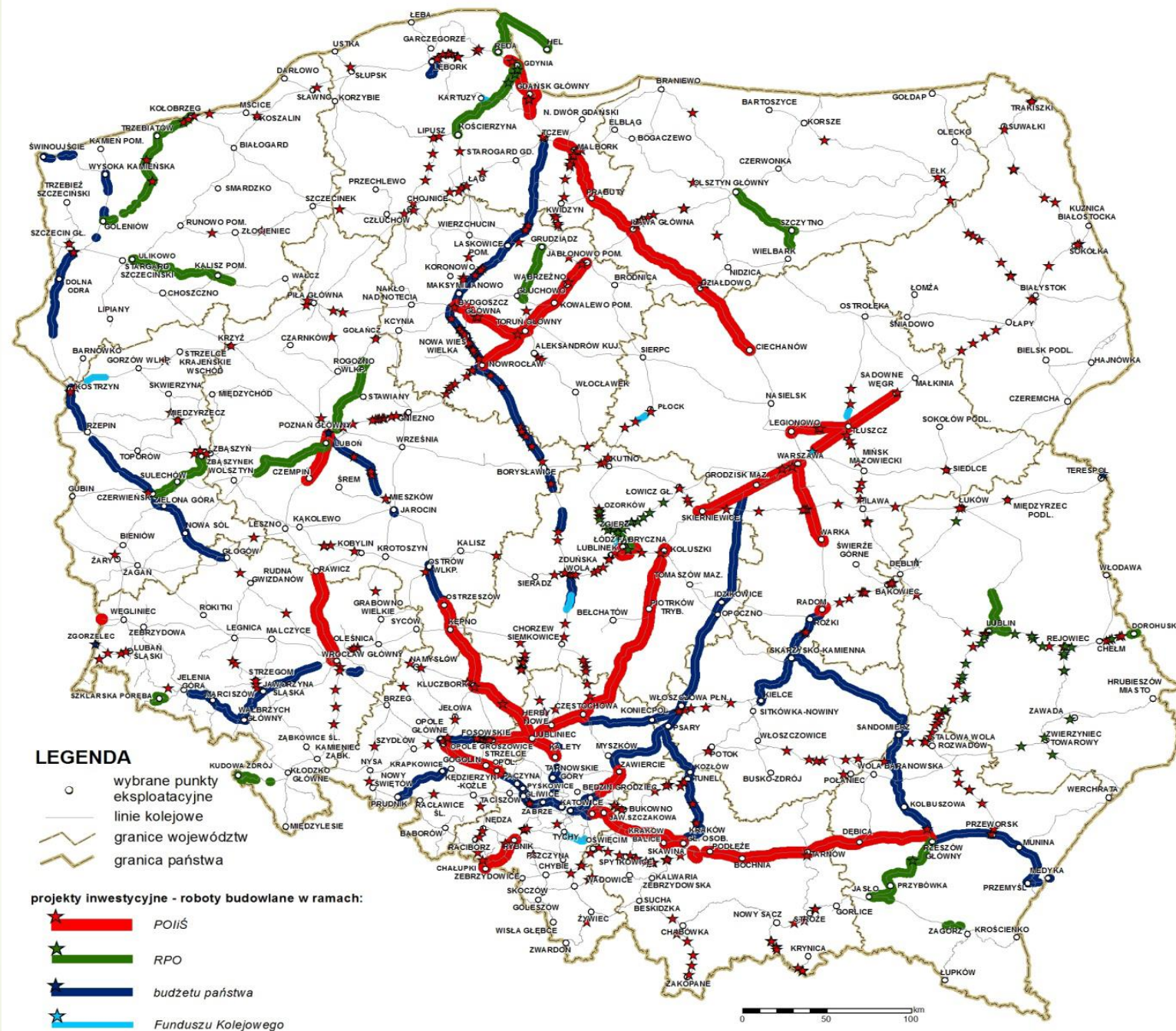
- W latach 2011 – 2015 minister właściwy do spraw transportu w uzgodnieniu z pozostałymi ministrami zatwierdził a Rada Ministrów przyjęła trzy wersje Wieloletniego Planu Inwestycji Kolejowych
- W latach 2011 – 2013 w ramach WPIK realizowano 118 projektów (zadań) inwestycyjnych i wydatkowano 19,2 mld zł – średniorocznie 6,4 mld zł.
- WPIK miał być „narzędziem, które może pozwolić na powstrzymanie postępującej degradacji technicznej linii kolejowych na wybranych, najważniejszych ciągach kolejowych w kraju”,
- W listopadzie 2013 r. WPIK 2013 został zastąpiony nowym dokumentem WPIK 2015,
- Program obejmował 140 projektów, na które w latach 2013 – 2015 planowano wydać 24,9 mld zł - średniorocznie ok. 8,3 mld zł.

Inwestycje infrastrukturalne na sieci zarządzanej przez PLK S.A.

WPIK 2011–2013



Inwestycje infrastrukturalne objęte WPIK 2013–2015



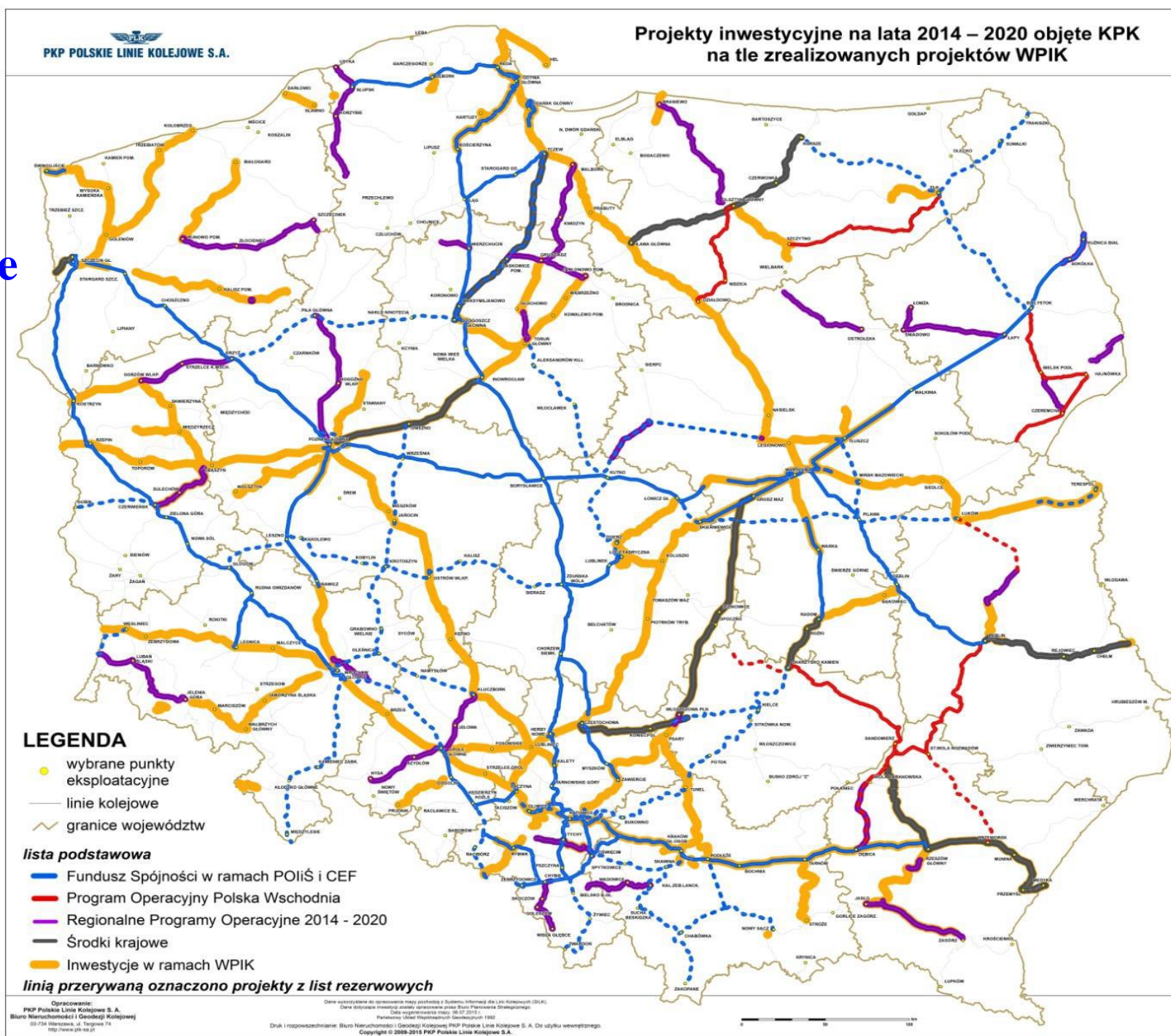
Dekada lat 2011 – 2020

Ku lepszemu kolei

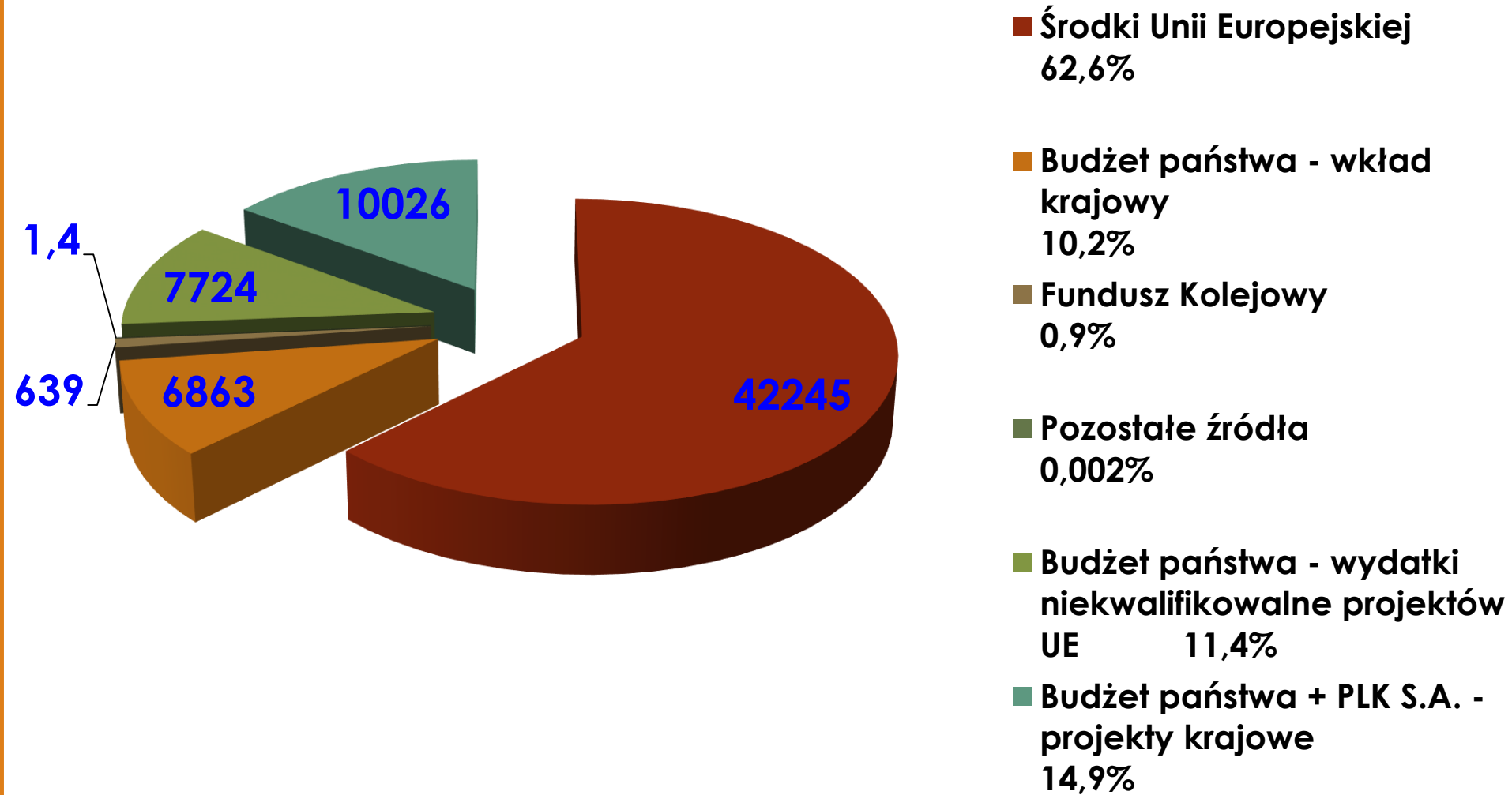
Krajowy Program Kolejowy 2016 – 2023

- Od stycznia 2016 r. Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych został zastąpiony nowym programem wieloletnim pod nazwą Krajowy Program Kolejowy (KPK 2023)- uchwałą ustanawiającą ten program Rada Ministrów przyjęła we wrześniu 2015 r.
- W uchwalonej wersji program przewidywał następujące kategorie projektów oraz strukturę wydatków na inwestycje w infrastrukturze kolejowej:
 - projekty Funduszu Spójności (FS) realizowane w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) oraz instrumentu CEF - 51,6 mld zł,
 - projekty Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) realizowane w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia (PO PW): 1,7 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków europejskich – 330,4 mln Euro
 - projekty EFRR realizowane w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO): 4,27 mld zł,
 - projekty krajowe realizowane w ramach budżetu państwa i Funduszu Kolejowego 9,96 mld zł
- Wydatki ogółem w ramach KPK 2016 – 2023 miały wynosić 67 498 mln zł – średniorocznie 8,4 mld zł

Inwestycje infrastrukturalne zawarte w KPK na tle zrealizowanych projektów WPIK



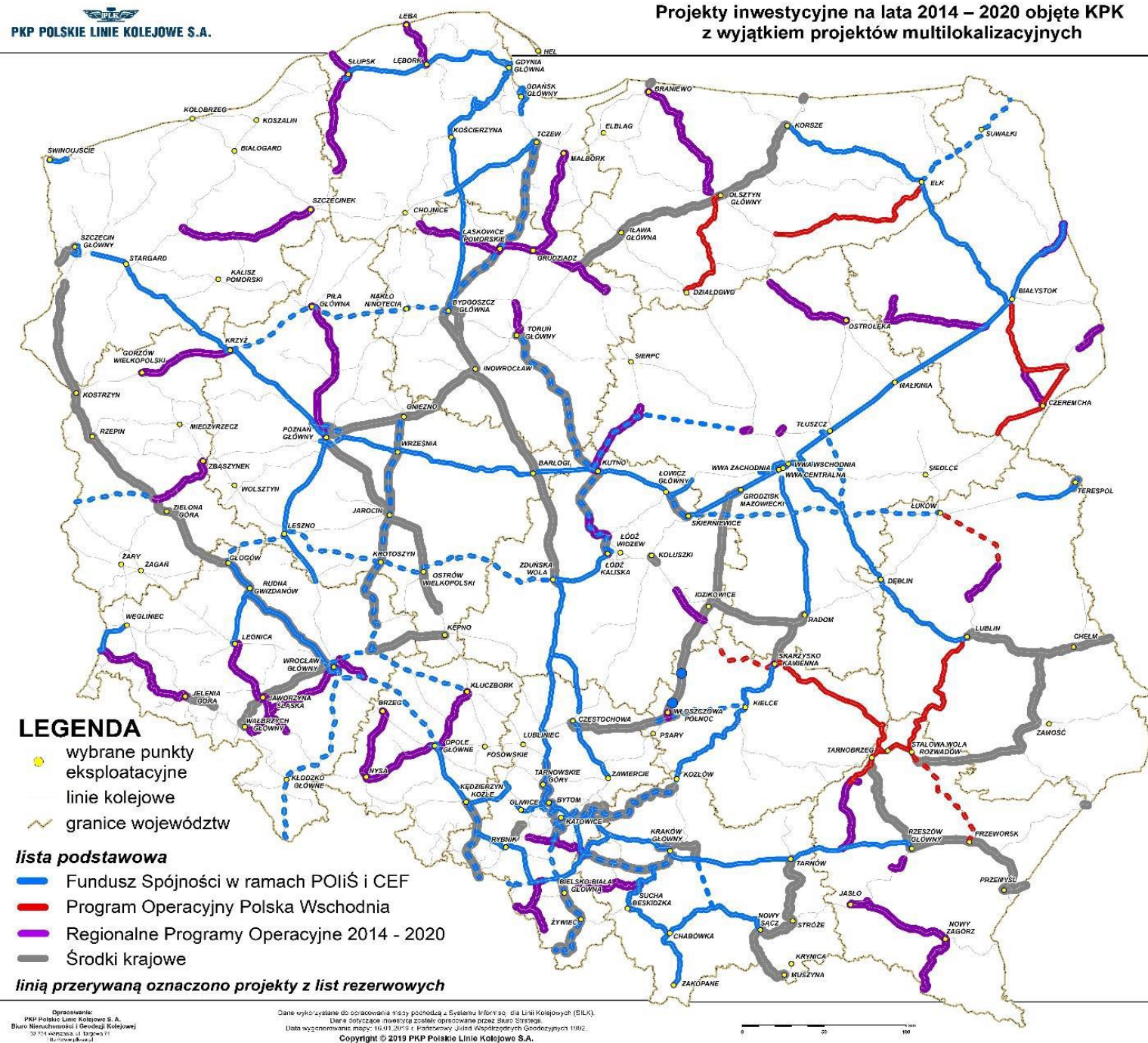
KPK 2023 - 67 498 mln zł



Struktura Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r. według źródeł finansowania projektów.

Inwestycje infrastrukturalne zawarte w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 r.

Lokalizacja projektów według kategorii.



Dekada lat 2011 – 2020

60

Ku lepszej kolei

Krajowy Program Kolejowy 2016 – 2023

- Krajowy Program Kolejowy 2023 był w latach 2016 – 2020 wielokrotnie zmieniany.
- Zmianom podlegały niektóre szczegółowe elementy ale zasadniczy kształt całego programu inwestycyjnego w zakresie infrastruktury kolejowej pozostawał niezmieniony.
- Ostatnia w dekadzie nowelizacja KPK 2023 z września 2019 r. po raz kolejny zwiększyła wartość programu inwestycyjnego w infrastrukturze kolejowej do poziomu 75 698 mln zł, co zwiększało średnioroczne wydatki inwestycyjne w latach 2016 – 2023 do poziomu ok. **9,5 mld zł**.
- Listę projektów podstawowych finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK 2023 zwiększono do 123 pozycji,
- Lista projektów podstawowych RPO pozostała bez zmian, ale zwiększono ogólną wartość realizowanych z tej listy projektów do kwoty 4 870 mln zł.
- Zmieniono również listę projektów podstawowych PO PW natomiast wartość realizowanych z tej listy projektów zwiększono do ogólnej kwoty 10 234 mln zł.

Dekada lat 2011 – 2020

61

Ku lepszemu kolei

Program wsparcia utrzymania i eksploatacji infrastruktury

- Zmienione w 2012 r. przepisy Unii Europejskiej regulujące zasady funkcjonowania sektora kolejowego wprowadziły, traktowaną dotychczas tylko, jako zalecenie, zasadę obligatoryjnego zawierania przez właściwe organy państw członkowskich umów z zarządcami infrastruktury kolejowej, dotyczących wszystkich aspektów zarządzania infrastrukturą, w tym jej utrzymania i remontów a także budowy nowej infrastruktury, w powiązaniu finansowaniem budżetowym.
- W styczniu 2018 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę nr 7/2018 w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku„.
- Program wszedł w życie 1 stycznia 2019 r. i jest finansowany ze środków budżetu państwa oraz Funduszu Kolejowego, przy łącznym limicie wydatków w całym okresie obowiązywania w wysokości 23,8 mld zł, w tym bezpośrednio z budżetu państwa 21,0 mld zł – średnioroczne finansowanie kosztów utrzymania i eksploatacji infrastruktury 4,76 mld zł.

Dekada lat 2011 – 2020

Ku lepszemu kolei

Program dworcowy

- Program modernizacji dworców kolejowych był faktycznie realizowany od 2010 r.
- W latach 2011 – 2020 pod auspicjami kolejno obowiązujących dokumentów polityki transportowej program dworcowy był kontynuowany, początkowo na 77 dworcach a następnie modernizacje niektórych dworców zostały włączone do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013.
- W następnej perspektywie budżetowej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 zaplanowano kolejne modernizacje, przebudowy a także budowy nowych obiektów dworcowych – łącznie 114 dworców.
- Całkowita wartość tych inwestycji to 1 065,2 mln zł, natomiast dofinansowanie ich ze środków Unii Europejskiej wynosi 725,3 mln zł.
- Wszystkie modernizacje i budowy nowych obiektów dworcowych są realizowane w ślad za postępującymi modernizacjami linii kolejowych. Ponadto inwestycje dworcowe perspektywy budżetowej 2014 – 2020 objęto również Programem Operacyjnym Polska Wschodnia oraz RPO województwa dolnośląskiego i małopolskiego.
- Ogółem, programem inwestycji dworcowych w latach 2016 – 2023 objęto ok. 190 obiektów.
- W ramach projektów zostanie wybudowanych 38 innowacyjnych dworców systemowych (tzw. IDS), które będą budynkami w pełni dostosowanymi do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, ekologicznymi i wyposażonymi w rozwiązania zmniejszające koszty eksploatacji.

Dekada lat 2011 – 2020

63

Ku lepszej kolei

Program Kolej+.

- Program Kolej+ został uchwalony przez Radę Ministrów w grudniu 2019 r., a następnie jeszcze przed wdrożeniem zaktualizowany i przyjęty w zmienionej wersji jako program wieloletni pod nazwą „Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku”.
- Limit wydatków na realizację programu z dokapitalizowania PLK S.A. przez Skarb Państwa wynosi 5,6 mld zł (85% wartości programu).
- Program ten jest adresowany jest do jednostek samorządu terytorialnego, których szacowany wkład własny w finansowanie ma wynosić ok. 1 mld zł (15%), i dotyczy głównie miejscowości liczących powyżej 10 tys. mieszkańców, które obecnie nie mają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej.
- Program Kolej+ w końcu 2020 r. pozostawał w fazie przygotowawczej a zainteresowanie tym programem ze strony województw, starostw powiatowych, urzędów miast i gmin oraz stowarzyszeń było tak duże, że zgłoszono ok. 100 wniosków obejmujących projekty na kwotę około 25 mld zł, dotyczące linii kolejowych o długości ok. 2 tys. km, czyli niemal czterokrotnie więcej niż szacowana wartość programu.

Dekada lat 2011 – 2020

Ku lepszej kolei

Poprawa stanu infrastruktury kolejowej

- W latach 2010 – 2020 trwający poprzednie dwie dekady okres degradacji polskiej infrastruktury kolejowej został w dużym stopniu powstrzymany, chociaż również i w tej dekadzie miały miejsce fizyczne likwidacje niektórych linii kolejowych, całkowicie zdegradowanych i niemożliwych już do odtworzenia.
- Długość eksploatowanych w Polsce linii kolejowych zmniejszyła się z ok. 20,1 tys. km w 2010 r. do ok. 19,5 tys. km w 2020 r., czyli o ok. 0,6 tys. km, a wymiarze względnym o ok. 2,9 %.
- Długość linii kolejowych wyłączonych z eksploatacji w tym okresie spadła o ok. 0,9 tys. km, czyli w stopniu wyższym od spadku długości linii eksploatowanych, co należy interpretować w ten sposób, że część linii uprzednio wyłączonych mogła powrócić do eksploatacji w wyniku ich rewitalizacji, ale zasadniczą długość linii wyłączonych z eksploatacji poddano procesom fizycznej likwidacji.

Dekada lat 2011 – 2020

Ku lepszemu kolei

Poprawa stanu infrastruktury kolejowej

	2010		2015		2020	
	Km	%	Km	%	Km	%
Linie kolejowe ogółem	20 077	100,0 %	19 330	100,0 %	19 503	100,0 %
Normalnotorowe	19 534	97,3 %	18 789	97,2 %	18 934	97,1 %
Szerokotorowe	543	2,7 %	541	2,8 %	569	2,9 %
Zelektryfikowane	11 914	59,3 %	11 866	61,4 %	12 017	61,6 %
Niezelektryfikowane	8 163	40,7 %	7 464	38,6 %	7 485	38,4 %
O znaczeniu państwowym	11 430	56,9 %	12 317	63,7 %	12 713	65,2 %
Pozostałe	8 647	43,1 %	7 013	36,3 %	6 790	34,8 %
Dwutorowe	8 734	43,5 %	8 762	45,3 %	8 813	45,2 %
Jednotorowe	11 343	56,5 %	10 568	54,7 %	10 689	54,8 %
Średnia krajowa gęstość linii kolejowych w km na 100 km kw. powierzchni						
	6,70	-	6,18	-	6,24	-
Linie wyłączone z eksploatacji	2 726	-	2 341	-	1 858	-

Parametry ilościowe linii kolejowych eksploatowanych przez zarządców infrastruktury kolejowej w latach 2010 – 2020.

Dekada lat 2011 – 2020

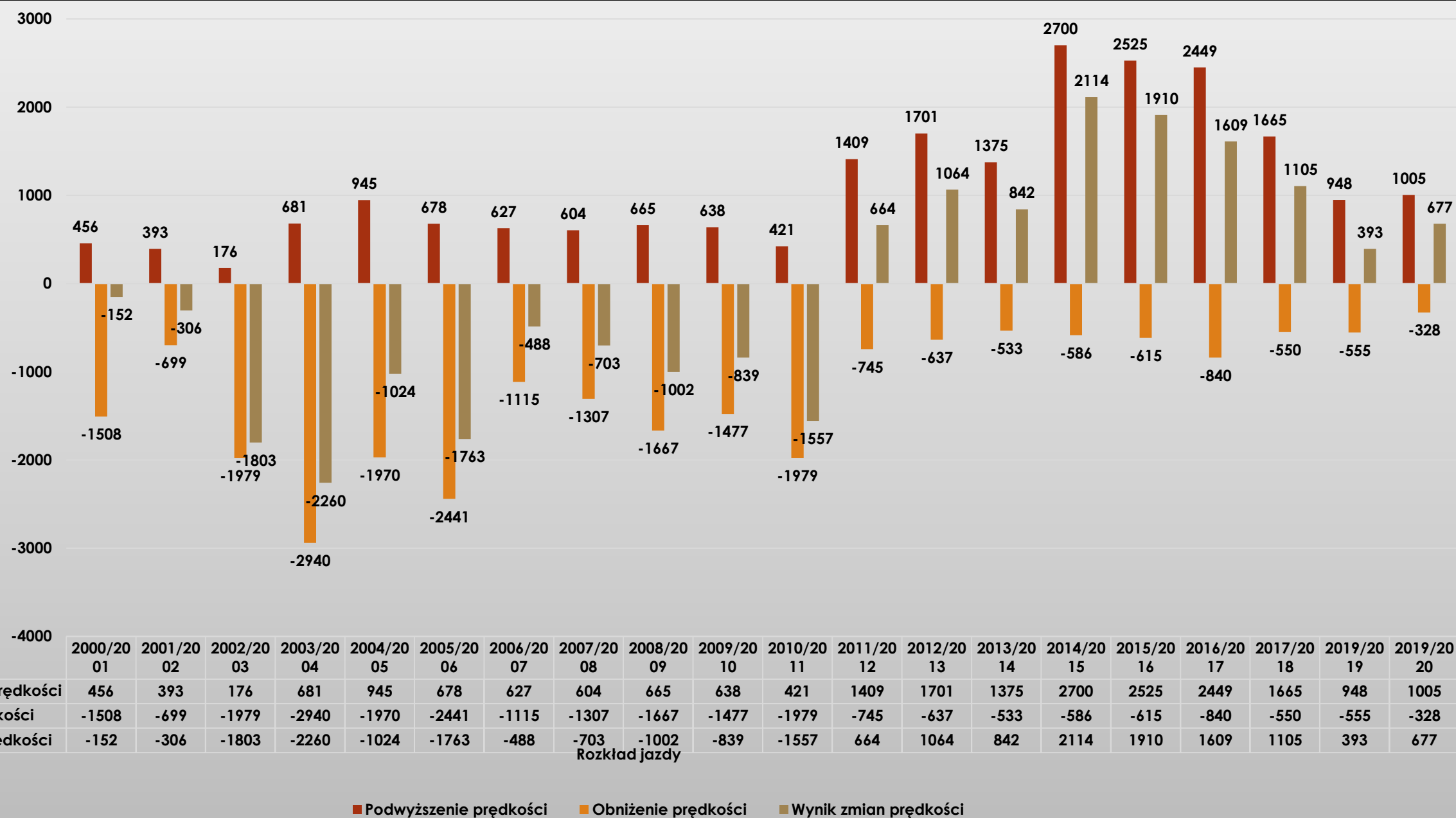
Ku lepszemu kolei

Poprawa stanu infrastruktury kolejowej

	2010		2015			2020
	Km	%	Km	%	Km	%
Linie eksploatowane ogółem	19 276	100,0 %	18 510	100,0 %	18 680	100,0 %
Prędkość maksymalna – km/h						
V < 40	1542	8,0 %	1185	6,4 %	822	4,4 %
40 ≤ V < 80	6901	35,8 %	5072	27,4 %	4072	21,8 %
80 ≤ V < 120	6939	36,0 %	6274	33,9 %	6501	34,8 %
120 ≤ V < 160	2737	14,2 %	4054	21,9 %	5100	27,3%
V = 160	1157	6 %	1795	9,7 %	1999	10,7 %
V = 200	-	-	130	0,7 %	186	1,0 %
Dopuszczalny nacisk osi na szynę eksploatowanych torów – kN						
P < 200			25,4 %		23,3 %	
210 > P ≥ 200			16,0 %		11,2 %	
221 > P ≥ 210			6,3 %		5,1 %	
P ≥ 221			52,3 %		60,4 %	

Parametry jakościowe linii kolejowych eksploatowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w latach 2010 – 2020.

Km toru



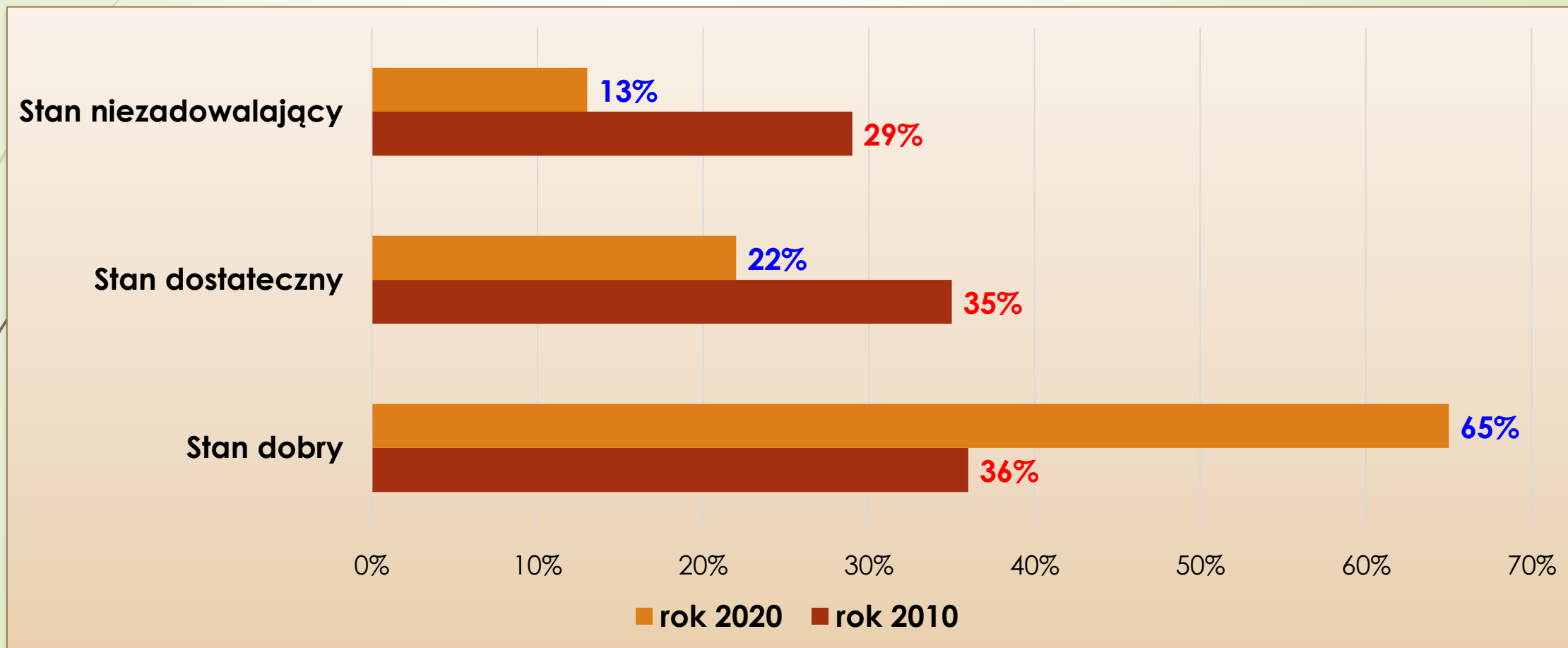
Zmiany rozkładowych prędkości na liniach kolejowych eksploatowanych w PLK S.A. w latach 2000 – 2020.

Dekada lat 2011 – 2020

68

Ku lepszemu kolei

Poprawa stanu infrastruktury kolejowej



Samoocena stanu linii kolejowych eksploatowanych w PLK S.A. w latach 2000 – 2020.

Dekada lat 2011 – 2020

Ku lepszemu kolei

Poprawa stanu infrastruktury kolejowej – wdrożenia ERTMS

- Pilotażowe wdrożenie w 2014 r. systemu ETCS poziomu 2 na odcinku linii E 30 Okmiany – Bolesławiec – Zebrzydowa oraz wdrożenie systemu GSM-R,
- W końcu 2014 r. przekazanie do eksploatacji systemu ETCS poziom 1 na odcinku linii E 65 CMK Olszawice – Zawiercie umożliwiające prowadzenie ruchu pociągów z prędkością maksymalną 200 km/h,
- Do 2015 r. w szerszym zakresie został wdrożony system kolejowego radia cyfrowego GSM-R, który objął linię E 20 Kunowice – Poznań – Warszawa – Terespol, linię CE 20 Łowicz – Łuków oraz odcinek linii E 30 Opole – Wrocław – Legnica – Bielawa Dolna.
- W 2016 r. przekazano do eksploatacji urządzenia systemu ETCS poziomu 2 na odcinku linii E 30 Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna oraz ETCS poziomu 1 na odcinku linii 64 Psary – Kozłów a także odcinek linii kolejowej 356 Poznań Wschód – Wągrowiec wyposażony ETCS poziom 1 Limited Supervision,
- W 2018 r. przekazano do eksploatacji odcinek linii E 30 Legnica – Wrocław – Opole.

Struktura podmiotowa sektora kolejowego

Zmiany w Grupie PKP

- 2005 – 2007 sprzedaż WKD - samorząd Województwa Mazowieckiego przejmuje łącznie 73% a pozostałe 27% gminy podwarszawskie
- 2004 – 2005 likwidacja dwóch spółek prowadzących drukarnie kolejowe w Poznaniu i Warszawie,
- W 2007 r. spółka PKP S.A. wniosła aportem do spółki PLK S.A. po 100 % udziałów w następujących spółkach utrzymania infrastruktury kolejowej:
 - Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej „DOLKOM”,
 - Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe w Gdańsku,
 - Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie,
 - Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu.
- W wyniku połączenia spółek utrzymania i napraw infrastruktury kolejowej w Katowicach, Radomiu, Stargardzie i Warszawie spółka PKP S.A. utworzyła Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury (PNI).
- W końcu 2008 r. w związku z realizowaną rządową reformą tzw. usamorzędowania kolejowych przewozów regionalnych spółka PKP S.A. przekazała za pośrednictwem Ministerstwa Finansów (Skarb Państwa) własność 100% udziałów spółki PKP Przewozy Regionalne samorządom województw.

Struktura podmiotowa sektora kolejowego

71

Zmiany w Grupie PKP - PRYWATYZACJA

- W lutym 2011 r. PKP S.A. sprzedała pakiet 60% udziałów w spółce Bombardier Transportation ZWUS Polska, spółce Bombardier za kwotę 150 mln zł, powiększoną w końcu 2014 r. o premię za dostęp do rynku w wysokości 65 mln zł.
- W połowie 2012 r. sprzedano 100% udziałów Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury (PNI) spółce Budimex za kwotę 225 mln zł.
- We wrześniu 2013 r. sfinalizowano prywatyzację spółki Polskie Koleje Linowe (PKL). Spółkę tą zakupiły za 215 mln zł Polskie Koleje Górskie – spółka utworzona przez gminy Zakopane, Bukowina Tatrzańska, Kościelisko i Poronin, przy czym gminy te posiadały w niej 0,3% udziałów a pozostałe 99,7% posiadała zarejestrowana w Luksemburgu spółka Altura S.a.r.l. należąca do funduszu inwestycyjnego Mid Europa Partners.
- w październiku 2013 r. wprowadzono na GPW w Warszawie mniejszościowy pakiet akcji PKP Cargo S.A.– 50% minus 1 akcja. Cenę sprzedaży akcji ustalono na 68 zł, co oznaczało, że kapitalizacja całej spółki wynosiła około 3 mld zł.

Struktura podmiotowa sektora kolejowego

Zmiany w Grupie PKP - PRYWATYZACJA

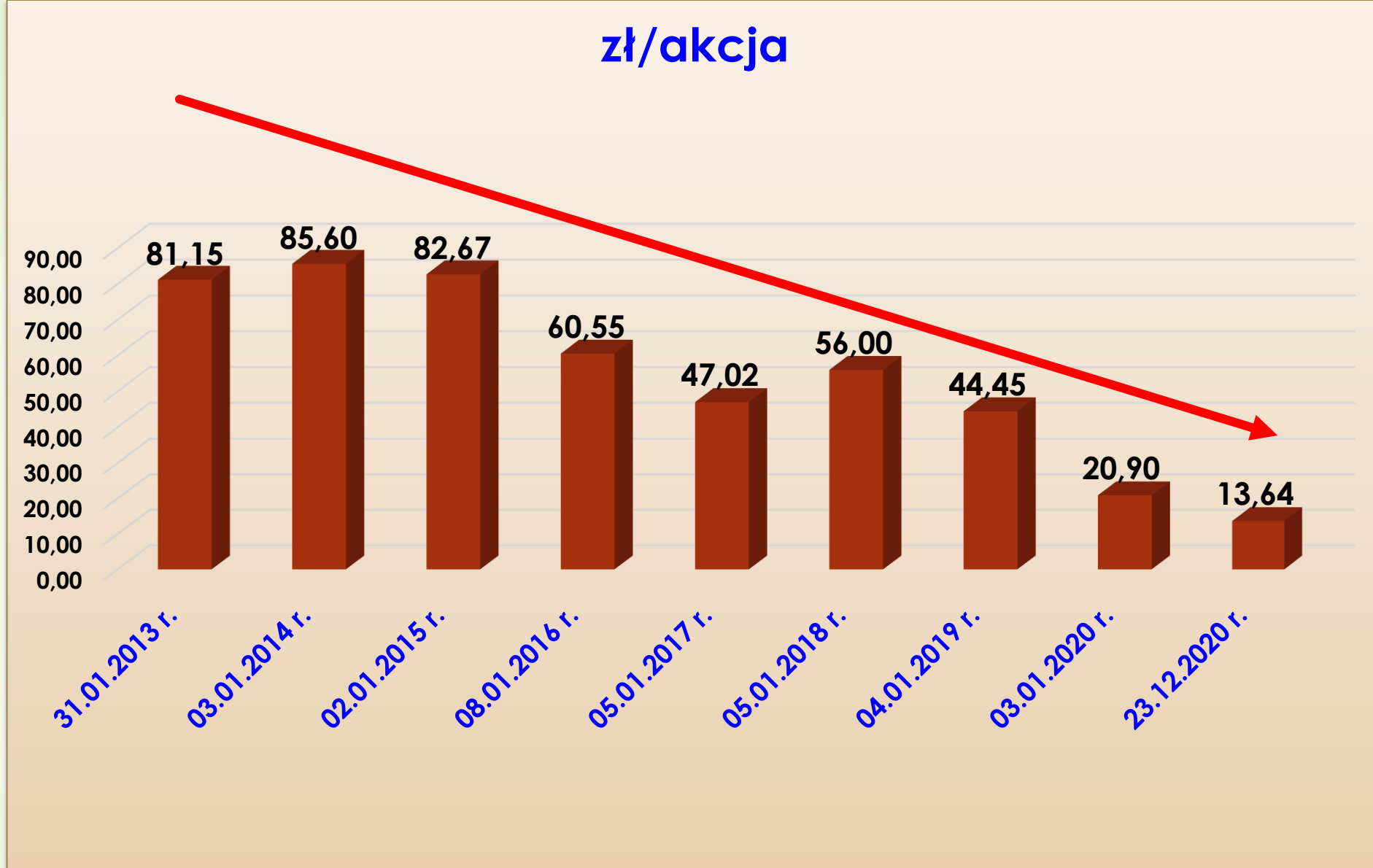
- W czerwcu 2014 r. PKP S.A. uplasowała na GPW w Warszawie kolejny pakiet akcji PKP Cargo S.A. – sprzedażą objęto 17% akcji przewoźnika przy cenie jednej akcji 76,5 zł, uzyskując przychód w kwocie ok. 583,5 mln zł.
- Według stanu utrzymującego się do końca 2020 r. spółka PKP S.A. posiadała 33,01% akcji PKP Cargo S.A., ale dzięki zapisom statutowym polegającym na ograniczeniu wykonywania praw z akcji przez inwestorów innych niż PKP S.A., zachowuje pełną kontrolę nad przewoźnikiem.
- W 2015 r. sprzedano TK Telekom inwestorowi branżowemu, spółce Netia za kwotę 221 mln zł - Netia S.A. jest spółką notowaną na GPW a jej większościowym właścicielem jest spółka Cyfrowy Polsat – 66% kapitału.
- W 2015 r. w trybie bezpośredniej prywatyzacji sprzedano 100% akcji spółki PKP Energetyka S.A. inwestorowi finansowemu, którym był amerykański fundusz inwestycyjny CVC Capital Partners z siedzibą w Luksemburgu za kwotę 1410 mln zł.

Struktura podmiotowa sektora kolejowego

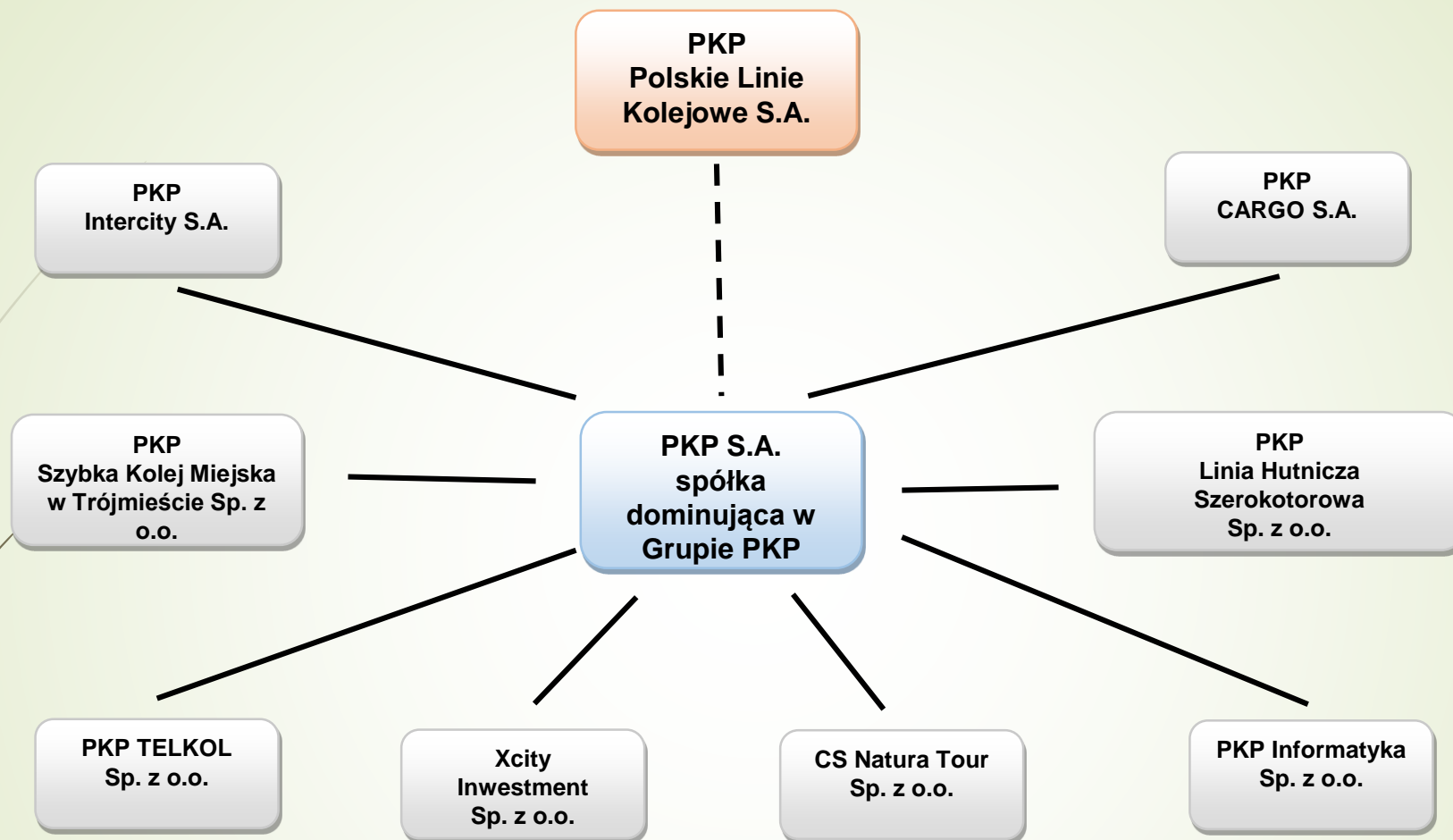
Zmiany w Grupie PKP Kontr-PRYWATYZACJA

- To co jednym się podobało w innych budziło wstręt i obrzydliwość.
- Od 2016 r. rozpoczęto walkę z ohydą prywatyzacji spółek kolejowych.
- We wrześniu 2016 r. zarząd Grupy PKP poinformował opinię publiczną, że do sądu trafił wniosek o stwierdzenie nieważności prywatyzacji spółki PKP Energetyka S.A.
- Do końca 2020 r. brak było w przestrzeni publicznej informacji w sprawie wyników postępowania o unieważnienie umowy prywatyzacji spółki PKP Energetyka S.A.
- Pojawiały się natomiast informacje że amerykański fundusz CVC biorąc pod uwagę determinację rządu w kierunku nacjonalizacji krajowych aktywów energetycznych, byłby skłonny odsprzedać PKP Energetyka S.A. za kwotę między 5,4 mld zł do 8,1 mld zł.
- W październiku 2018 r. przeprowadzono operację odkupienia Polskich Kolei Linowych - wycena spółki PKL wyniosła 453 mln zł, natomiast wartość nabywanych akcji PKL uwzględniająca dług netto spółki wynosiła 417,3 mln zł.
- Polski Fundusz Rozwoju S.A. zapłacił za PKL w 2018 r. 202,3 mln więcej w porównaniu do ceny zapłaconej przez fundusz Mid Europa Partners w 2013 r.

Licząc od 2015 r.
do końca 2020 r.
rynkowa wartość
spółki PKP Cargo S.A.
spadła o 3,33 mld zł,
a w wymiarze
względny o 83,25%.



Kurs akcji spółki PKP Cargo S.A. na Giełdzie Papierów
Wartościowych w Warszawie w latach 2013 – 2020.



Spółki Grupy PKP – stan na 31 grudnia 2020 r.

Struktura podmiotowa sektora kolejowego

Zarządcy infrastruktury kolejowej

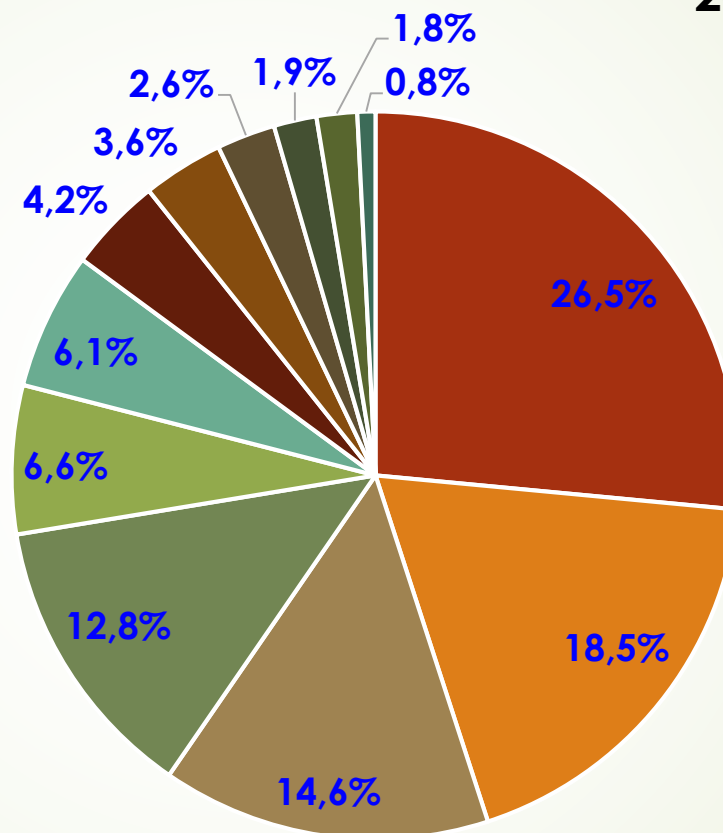
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- WKD, LHS – bez udostępniania innym podmiotom
- PKP SKM w Trójmieście – linia 250
- CARGOTOR
- CTL Maczki – Bór S.A.
- KP Kotlarnia – Linie Kolejowe
- Infra SILESIA
- Jastrzębska Spółka Kolejowa (JSK)
- Pol-Miedź Trans Linie Kolejowe (PMT)
- Euroterminal Sławków
- UBB Polska
- Dolnośląskie Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu (DSDiK)
- Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. (PKM) – linia 248

Struktura podmiotowa sektora kolejowego

Operatorzy przewozów pasażerskich

2019 - 335,0 mln pasażerów

W 2020 r. działalność przewozową na polskim rynku prowadziło lub mogło prowadzić 17 kolejowych przewoźników pasażerskich



■ POLREGIO

■ PKP SKM

■ Koleje Dolnośląskie

■ Koleje Małopolskie

■ Koleje Mazowieckie

■ SKM Warszawa

■ Koleje Wielkopolskie

■ ŁKA

■ PKP Intercity

■ Koleje Śląskie

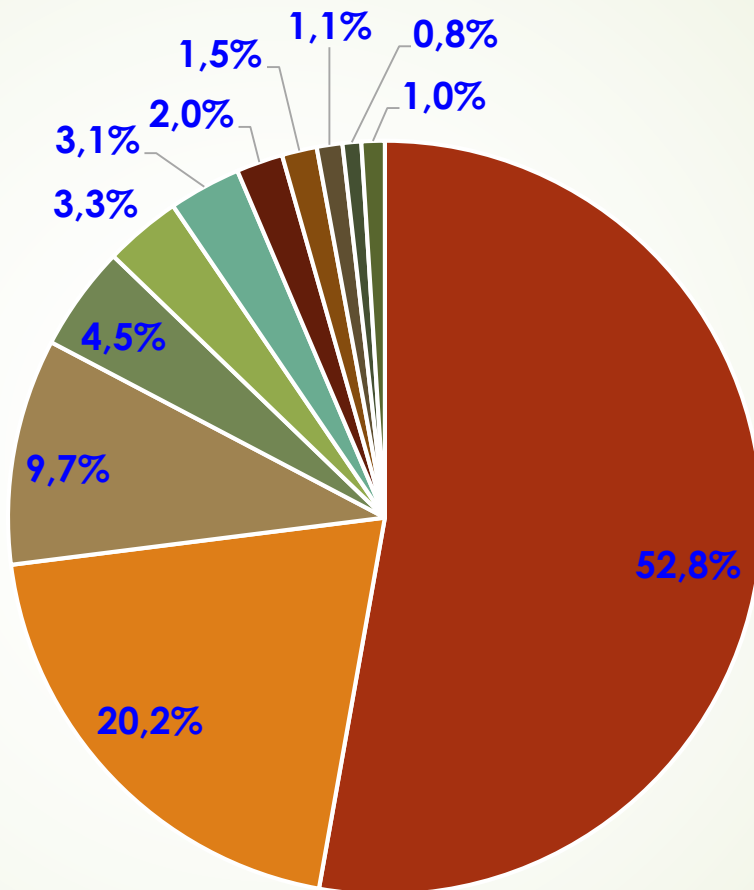
■ WKD

■ Pozostali

Struktura podmiotowa sektora kolejowego

Operatorzy przewozów pasażerskich

2019 - 22,1 mld pas-km



■ PKP Intercity
■ Koleje Śląskie
■ Koleje Małopolskie

■ POLREGIO
■ Koleje Dolnośląskie
■ ŁKA

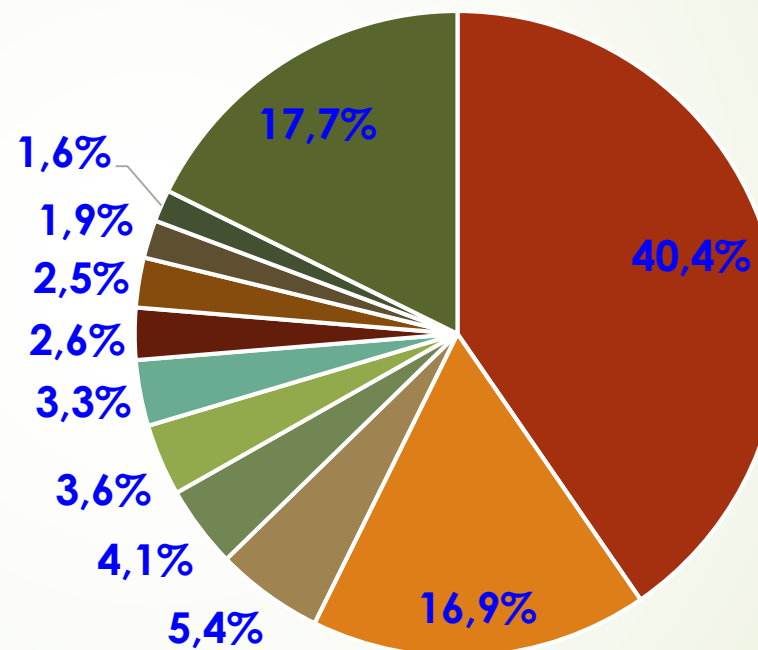
■ Koleje Mazowieckie
■ Koleje Wielkopolskie
■ Pozostali
■ PKP SKM
■ SKM Warszawa

Struktura podmiotowa sektora kolejowego

Operatorzy przewozów towarowych

2019 – 236,4 mln ton

W 2020 r. na rynku funkcjonowało lub mogło funkcjonować 84 operatorów kolejowych przewozów towarowych

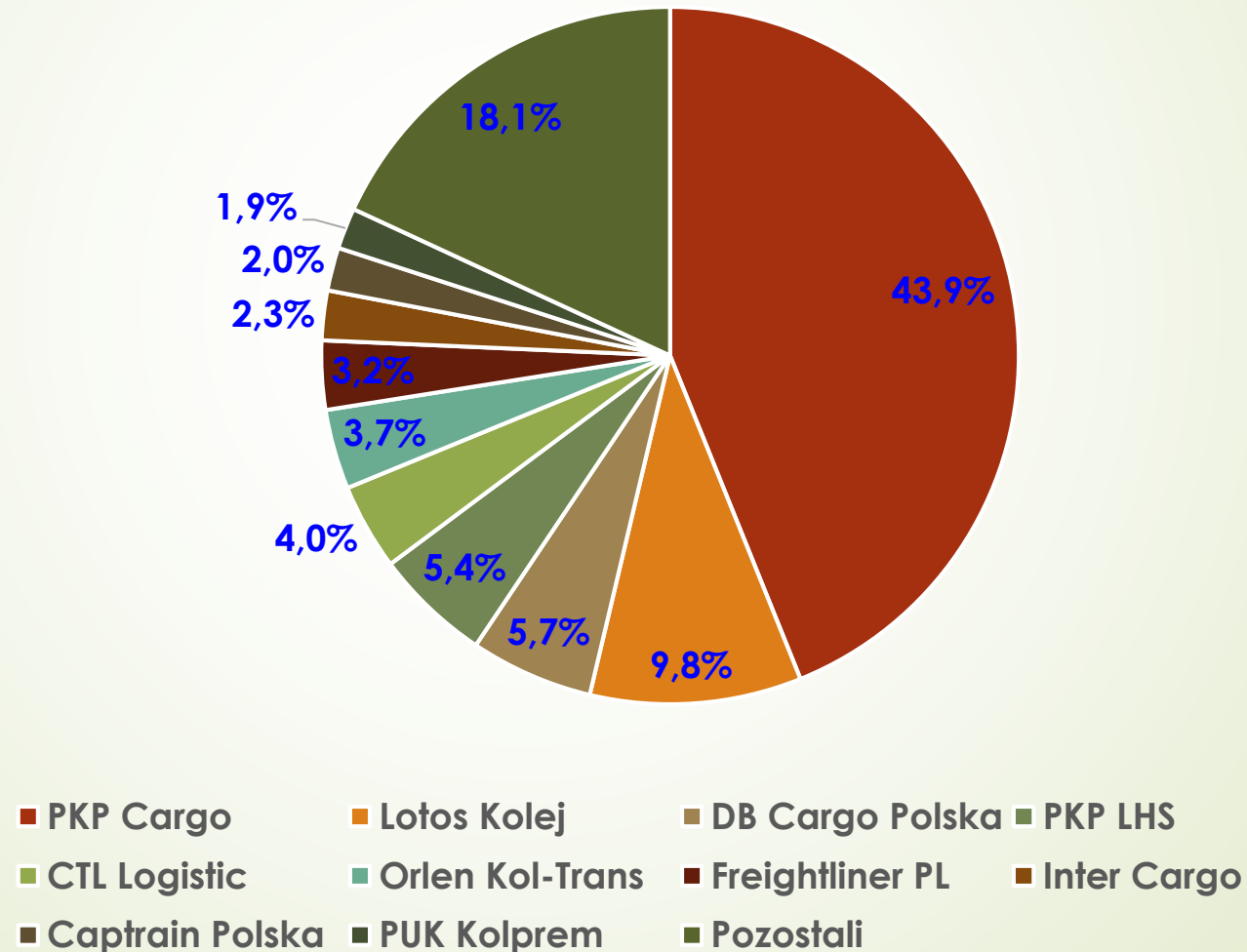


PKP Cargo	DB Cargo Polska	Lotus Kolej	PKP LHS
CTL logistic	PUK Kolprem	Orlen Kol-Trans	Freightliner PL
Pol-Miedź Trans	Rail Polska	Pozostali	

Struktura podmiotowa sektora kolejowego

Operatorzy przewozów towarowych

2019 – 55,9 mld tono-km



Struktura podmiotowa sektora kolejowego

81

Producenci taboru kolejowego 2020

- Fabryka Pojazdów Szynowych (FPS)
- Alstom Konstal S.A.
- Bombardier Transportation Polska
- NEWAG Nowy Sącz
- PESA Bydgoszcz
- Fabryka Wagonów „Świdnica” S.A.
- Stadler Polska

Struktura podmiotowa sektora kolejowego

Dostawcy podstawowych wyrobów i urządzeń 2020

- ArcelorMittal
- Grupa KZN Biezanów
- GRUPA TRACK TEC
- Bombardier Transportation (ZWUS) Polska
- Zakłady Automatyki Kolejowej KOMBUD S.A.
- Thales Polska
- Siemens Polska

Struktura podmiotowa sektora kolejowego

Budownictwo infrastruktury kolejowej 2020

- **TORPOL S.A.**
- **Grupa ZUE S.A.**
- **Grupa NDI**
- **BUDIMEX KOLEJNICTWO S.A.**
- **PORR Polska Construction S.A.**
- **STRABAG**
- **SKANSKA**