

Arkadiusz Drewnowski<sup>1</sup>

## Działalność zagranicznych kolejowych operatorów przewozów pasażerskich na rynku polskim. Szanse i zagrożenia

### WSTĘP

Dążenie do stworzenia jednolitego europejskiego rynku przewozów pasażerskich było i jest jednym ze strategicznych celów Unii Europejskiej. Przy czym o ile w przypadku transportu drogowego czy lotniczego cel ten został praktycznie osiągnięty, o tyle w transporcie kolejowym cały czas mamy do czynienia z częściowym otwarciem (międzynarodowe przewozy pasażerskie) i koniecznością rozpoczęcia takiego procesu (krajowe rynki przewozów pasażerskich).

Przyczyny takiego stanu rzeczy wynikają z jednej strony z uwarunkowań natury technologiczno – organizacyjnych, a z drugiej – ekonomicznych. Pierwsze wiążą się z faktem występujących w poszczególnych państwach różnic związanych z organizacją i prowadzeniem ruchu pociągów, co wiąże się z koniecznością posiadania odpowiednio przeszkolonego personelu mającego kwalifikacje w zakresie zasad realizacji kolejowego procesu przewozów pasażerskich w danym kraju, jak i odpowiedniego taboru, zwłaszcza korzystającego z sieci trakcyjnej o innym systemie zasilania. Z drugiej strony wobec deficytowości kolejowych przewozów pasażerskich (zwłaszcza w ruchu regionalnym) i związanej z tym konieczności ich dotowania, występuje naturalna niechęć poszczególnych państw do dopuszczenia na terytorium swojego państwa w przewozach międzynarodowych (a zwłaszcza krajowych) operatorów z innych państw. Zachodzi tutaj obawa, że ich wejście może oznaczać uszczuplenie dochodów przewoźników z własnego państwa (szczególnie na najbardziej dochodowych trasach), co może pogłębić ich deficytowość i w konsekwencji dać efekt w postaci wzrostu obciążeń budżetu (zwiększonych dotacji).

Pomimo tych problemów proces tworzenia jednolitego europejskiego rynku przewozów pasażerskich transportem kolejowym jest cały czas pogłębiany, przy czym w pierwszej kolejności dotyczyło to przewozów międzynarodowych, a w przyszłości obejmie również krajowe rynki przewozów pasażerskich.

Zamierzenia otwarcia rynku kolejowych pasażerskich przewozów międzynarodowych zostały wyartykułowane już w Białej Księdze z 2001 r., w której stwierdzono wśród zadań do realizacji w najbliższych latach między innymi doprowadzenie do stopniowego otwierania się międzynarodowych przewozów pasażerskich [13]. W dyskusjach na ten temat podkreślano, że choć generalnie usługi te są deficytowe (i objęte w związku z tym dotacjami państw), to jednak są relacje, w których z uwagi na duże potoki podróżnych przychody mogą przewyższać ponoszone koszty (przede wszystkim zmienne). Dotyczy to przede wszystkim relacji międzynarodowych na liniach kolei dużych prędkości, gdzie obserwuje się (wraz z rozwojem tej sieci) dynamiczny wzrost wolumenu przewozów pasażerskich. Podejmowane działania w sferze legislacyjnej doprowadziły w konsekwencji do otwarcia z dniem 1 stycznia 2010 r. dostępu do infrastruktury we wszystkich państwach członkowskich do celów świadczenia międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich.

W najnowszej Białej Księdze z 2011 r. [1] podjęto z kolei kwestię dotyczącą otwarcia wewnętrznych rynków kolejowych przewozów pasażerskich. Stwierdza się, że ukończenie prac nad stworzeniem jednolitego europejskiego obszaru kolejowego jest jednym z priorytetów UE. Zapisy te zaczynają już przybierać konkretną formę. Aktualnie trwają prace legislacyjne nad przyjęciem tzw. IV pakietu kolejowego, który ma być swego rodzaju zwieńczeniem reform w tej gałęzi transportu zakończonych utworzeniem jednolitego unijnego rynku transportu kolejowego.

<sup>1</sup> dr inż. Arkadiusz Drewnowski, Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Katedra Ekonomiki Przedsiębiorstw, Zakład Transportu Kolejowego.

Celem artykułu jest z jednej strony próba oceny jak otwarcie dostępu do sieci dla wykonywania międzynarodowych przewozów pasażerskich wpłynęło na rynek przewozów pasażerskich w Polsce, a z drugiej strony, podjęcie rozważań, czy polski rynek przewozów pasażerskich transportem kolejowym (zarówno w segmentach przewozów międzyregionalnych jak i regionalnych) będzie w stanie skutecznie stawić czoła konkurencji operatorów zagranicznych.

## 1. KOLEJOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE W KOMUNIKACJI MIĘDZYNARODOWEJ

Prace nad regulacjami prawnymi dotyczącymi otwarcia rynków kolejowych przewozów pasażerskich w relacjach międzynarodowych toczyły się w ramach tzw. III pakietu kolejowego. Efektem tych prac było m.in. uchwalenie dyrektywy 2007/58[4] zmieniającej odpowiednio dyrektywy 91/440[6] oraz 2001/14[5]. Aktualnie zapisy tych dyrektyw zawarte są w dyrektywie 2012/34/[3], która połączyła je (wraz z dyrektywą 95/18) w jeden akt prawny. Międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie definiowane są tam jako usługi, podczas świadczenia których pociąg przekracza co najmniej jedną granicę państwa członkowskiego i których głównym celem jest przewóz podróżnych pomiędzy stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich.

W warunkach polskich dostęp zagranicznych kolejowych operatorów przewozów pasażerskich do sieci trzeba rozpatrywać aktualnie wyłącznie w odniesieniu do przewozów konwencjonalnych, gdyż brak jeszcze na terenie naszego kraju linii dużych prędkości, a jak wspomniano wcześniej, to głównie w rozwoju tego rodzaju przewozów upatruje się szansę dla transportu kolejowego w ramach połączeń długodystansowych<sup>2</sup>. Brak linii KDP powoduje więc, że konkurencyjność kolejowych międzynarodowych przewozów pasażerskich z i do Polski nie jest znacząca w porównaniu do transportu drogowego czy lotniczego. Potwierdzają to zresztą dane statystyczne. Choć w ostatnich latach przewozy w tych relacjach wykazują tendencję wzrostową, to jednak ich udział w przewozach ogółem w naszym kraju jest bardzo niski<sup>3</sup>. W ujęciu podmiotowym kolejowe pasażerskie przewozy międzynarodowe obsługuje dwóch przewoźników, czyli *PKP Intercity* (pociągi dalekobieżne, w tym najwyższej kategorii – EuroCity, EuroNight) oraz *Przewozy Regionalne* (pociągi przygraniczne). Taka sytuacja miała miejsce jeszcze przed styczniem 2010 r. i trwa do dzisiaj. Można więc stwierdzić, że w Polsce nie mamy jak dotąd do czynienia z ekspansją przewoźników zagranicznych świadczących kolejowe pasażerskie przewozy międzynarodowe. Oczywiście należy wziąć pod uwagę, że minęły dopiero trzy lata od wprowadzenia swobody świadczenia tych usług, nie można więc wykluczyć że w przyszłości pojawią się konkurenci zagraniczni.

W tym kontekście warto rozważyć na ile realne jest to zagrożenie. Analizując możliwości potencjalnego wejścia zagranicznych operatorów na rynek polski w ujęciu geograficznym i wynikających z tego zagrożeń dla operatorów polskich, można na wstępie stwierdzić, że nie ma takiego zagrożenia ze strony krajów nie należących do UE (Białoruś, Rosja, Ukraina), gdyż nie obowiązują w stosunku do nich regulacje unijne.

W odniesieniu zaś do przewoźników pasażerskich z Litwy<sup>4</sup>, Słowacji i Czech nie należy spodziewać się również znaczącego zagrożenia. Operatorzy z tych państw, jeżeli już wejdą na rynek polski to operować będą raczej w relacjach przygranicznych, choć oczywiście nie można wykluczyć wykonywania przewozów na dalsze odległości do większych miast wojewódzkich (i raczej jako przewozy okazjonalne).

Natomiast najpoważniejsze, z tego punktu widzenia) zagrożenie dla operatorów polskich w tym względzie mogą stanowić przewoźnicy z Niemiec. Przewaga konkurencyjna tych przewoźników dotyczyć może przede wszystkim kwestii lepszego taboru pasażerskiego oraz lepszej jakości obsługi klienta. Użytkowanie lepszego taboru daje niższe koszty eksploatacji, co można wykorzystać przy

<sup>2</sup> Potwierdzają to zresztą doświadczenia kolei w Europie Zachodniej. Międzynarodowe połączenia kolejami dużych prędkości generują znaczące potoki podróżnych a wraz z rozwojem tej sieci wolumen przewozów wykazuje tendencję wzrostową. Przykładem takich połączeń są linie Londyn – Paryż – Bruksela, czy Paryż – Bruksela – Kolonia.

<sup>3</sup> Ogółem w 2012 r. przewieziono koleją 274,4 mln pasażerów. Z tego przewozy międzynarodowe wyniosły 3,342 mln pasażerów, co stanowi tylko 1,21 % całości przewozów. Patrz: *Ocena Funkcjonowania Rynku Transportu Kolejowego i Stanu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w 2012 roku*. Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2013

<sup>4</sup> W przypadku Litwy dodatkową barierą jest zmiana szerokości toru.

kalkulacji cen świadczonych usług. Jednak nie jest to jedyny element mający wpływ na koszty świadczenia usługi. Do tego dochodzą koszty pracy ludzkiej<sup>5</sup> oraz kwestie zaplecza postojowego dla kursującego taboru na terenie Polski<sup>6</sup>. Ponadto trzeba pamiętać, że siła nabywczą społeczeństwa polskiego jest ogólnie niższa niż w przypadku społeczeństwa niemieckiego. Przewoźnik zagraniczny aby skutecznie konkurować, musiałby zaproponować ceny niższe lub porównywalne do tych, które oferują przewoźnicy krajowi. Ten czynnik można uznać, za jedną z podstawowych barier dla ekspansji przewoźników zagranicznych.

W świetle przeprowadzonych rozważań można stwierdzić, że nie występuje w najbliższych latach znaczące zagrożenie dla przewoźników krajowych ze strony zagranicznych kolejowych operatorów przewozów pasażerskich na rynku polskim przy wykonywaniu przewozów w relacjach międzynarodowych. Nawet wejście w życie regulacji prawnych w ramach IV pakietu kolejowego nie powinno na razie zmienić znacząco tej sytuacji<sup>7</sup>.

W warunkach polskich można raczej mówić nie tyle o konkurencji, co raczej o współpracy pomiędzy przewoźnikami polskimi a zagranicznymi. I ma to zresztą już od dawna miejsce, czego przykładem tego jest chociażby oferta pociągów „Berlin–Warszawa–Express” będąca owocem współpracy PKP IC i DB.

## 2. KOLEJOWE PRZEWOZY PASAŻERSKIE W KOMUNIKACJI KRAJOWEJ

W odróżnieniu od kolejowych przewozów towarowych wewnętrzne rynki kolejowych przewozów pasażerskich w państwach wspólnoty nadal pozostają zamknięte dla przewoźników z zagranicy. Sytuacja ta ma przede wszystkim źródło w deficytowości kolejowych przewozów pasażerskich i ochrony swoich przewoźników przez poszczególne państwa wspólnoty.

Niemniej, jak wspomniano wcześniej, zamierzenia Unii Europejskiej idą w kierunku doprowadzenia do konkurencji o kontrakty na świadczenie kolejowych pasażerskich przewozów regionalnych w państwach UE dla dowolnych operatorów pasażerskich z państw wspólnoty. W ramach przyjętego IV pakietu kolejowego przewiduje się zmiany w zapisach rozporządzenia 1370/2007 [9] i wprowadzenia obowiązku przeprowadzania przetargów o świadczenie tego rodzaju usług<sup>8</sup> od 3 grudnia 2019 r. [12], co oznacza otwarcie rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego. I choć przewidziany jest okres przejściowy to jednak trzeba pamiętać, że w sektorze transportu kolejowego wszelkie zmiany dokonują się stopniowo ze względu na dużą majątkochłonność i kapitałochłonność inwestycji związanych z zaangażowanymi czynnikami produkcji i należy ten czas wykorzystać efektywnie na wzmocnienie podmiotów krajowych.

W odniesieniu do segmentu przewozów międzyregionalnych dominujący udział w przewozach w Polsce posiada spółka PKP Intercity (PKP IC). Teoretycznie (na gruncie regulacji prawnych) nie ma obecnie przeszkód, żeby pojawiły się inne podmioty krajowe zainteresowane wykonywaniem kolejowych przewozów międzyregionalnych. Jednak jak na razie jedynie Przewozy Regionalne (PR) rozszerzyły ofertę pociągów międzywojewódzkich InterRegio (IR) i RegioExpress (RE). Była to odpowiedź nowego właściciela (16 samorządów), niezadowolonego z faktu odebrania spółce PR

<sup>5</sup> W odniesieniu do kosztów pracy ludzkiej, to w przypadku zatrudnienia do obsługi kolejarzy niemieckich, ich płace są zdecydowanie wyższe od analogicznych płac pracowników polskich. Natomiast w przypadku zatrudnienia pracowników polskich, przewoźnik niemiecki również musiałby zaproponować lepsze warunki od tych, które proponują krajowi przewoźnicy. Ponadto nie jest pewne czy przy oporze niemieckich związków zawodowych byłaby możliwość zatrudnienia na te stanowiska pracowników z Polski. To powoduje, że jednostkowe koszty pracy ludzkiej będą wyższe a co najmniej porównywalne z analogicznymi dla przewoźników krajowych.

<sup>6</sup> W odniesieniu do zaplecza postojowego taboru jak i socjalnego dla pracowników, również konieczne są środki na jego stworzenie i utrzymanie. Chyba, że przewoźnik niemiecki porozumie się w tym względzie z przewoźnikiem polskim (np. PKP IC), lecz wtedy mamy do czynienia ze współpracą, a nie konkurencją.

<sup>7</sup> W ramach IV pakietu kolejowego zmiany dotyczyć mają m.in. dyrektywy 2012/34, gdzie przewiduje się, że wraz z otwarciem rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich rozróżnienie między międzynarodowymi i krajowymi przewozami pasażerskimi staje się nieistotne (usunięta zostanie definicja „międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich”). Wszystkie rodzaje przewozów traktowane będą jednakowo w ramach unijnego rynku transportu kolejowego. Patrz:[11]

<sup>8</sup> W przetargach będą mogli brać udział licencjonowani przewoźnicy kolejowi z różnych państw UE.

pociągów pospiesznych i przekazania ich do PKP IC. Uszczupliło to w dużym stopniu jej przychody, gdyż wpływy za bilety na pociągi pospieszne w relacjach międzywojewódzkich stanowiły znaczący ich udział<sup>9</sup>. Reakcją PKP IC na te działania było znaczące wzmocnienie oferty pociągów „Tanich Linii Kolejowych” (TLK). Pociągi IR stanowi więc ofertę konkurencyjną wobec oferty TLK, z tym że oferta ta ma charakter komercyjny ze strony spółki PR i dotyczy wyłącznie relacji o znaczącym obciążeniu potokami pasażerskimi<sup>10</sup>. Nie pojawił się dotąd żaden podmiot, który oferowałby kompleksową ofertę zbliżoną wielkością i jakością obsługi do oferty PKP IC. Wynika to z jednej strony z faktu dość znacznych barier wejścia na ten rynek<sup>11</sup>, a z drugiej strony z niskiej rentowności części tych przewozów, lub wręcz deficytowości w określonych relacjach, czy też porach dnia. Zresztą nawet gdyby taki podmiot się pojawił, to z całą pewnością, nie wykonywałby przewozów w takim zakresie jak PKP IC<sup>12</sup>.

Potencjalne zagrożenie w tym względzie związane z otwarciem rynków wewnętrznych dotyczy może sytuacji, gdy wchodzący przewoźnik skoncentrowałby się na najbardziej dochodowych przewozach międzyaglomeracyjnych<sup>13</sup>. To w oczywisty sposób uszczupliłoby dochody PKP IC. Można tu jednak przytoczyć argumenty, podobne jak w przypadku przewozów międzynarodowych, przemawiające za tym, że nie będzie to zadanie łatwe. Główną barierą stanowi niska siła nabywcza społeczeństwa polskiego. Ponadto trzeba również zauważyć, że spółka PKP IC podjęła w ostatnich latach znaczące inwestycje taborowe (modernizacje wagonów i lokomotyw, zakup składów Pendolino) jak i inne na rzecz poprawy świadczonej oferty usługowej. Przy zakończeniu komplementarnych inwestycji związanych z modernizacją infrastruktury, do czasu otwarcia rynku wewnętrznego, spółka PKP IC może dobrze przygotować się na wyzwania konkurencyjne. Wymaga to oczywiście stałego wsparcia ze strony państwa. Jednakże dotychczasowe działania napawają optymizmem w tym względzie.

Trudniejsza sytuacja dotyczy przewozów regionalnych. Przez wiele lat podstawowymi problemami związanymi z ich funkcjonowaniem był brak kompleksowych regulacji prawnych oraz stabilnych zasad finansowania. Obecnie sytuacja w tym względzie jest lepsza. Przyjęcie rozporządzenia 1370/2007 ujednoliciło w ramach UE zasady dotyczące m.in. kwestii zawierania umów o świadczenie usług publicznych w przewozach pasażerskich, procedur udzielania zamówień oraz rekompensat dla podmiotów za świadczenie tych usług. W Polsce uszczegółowieniem przyjętego rozporządzenia jest ustawa z 2011 r. o publicznym transporcie zbiorowym [10]. Można więc stwierdzić, że obecne regulacje traktują kompleksowo powyższe zagadnienia, co oczywiście nie oznacza, że nie powinno podejmować dalszych działań na rzecz ich doskonalenia.

Podstawowym problemem funkcjonowania przewozów regionalnych jest kwestia niestabilnej sytuacji w zakresie ich struktury podmiotowej i własnościowej. Niewątpliwie obecna struktura podmiotowa i własnościowa podmiotów na rynku regionalnych przewozów pasażerskich transportem kolejowym w Polsce różni się od sytuacji z roku 2001, gdzie dominującym podmiotem była państwowa spółka PKP PR. To oznacza, że proces regionalizacji postępuje [2]. Niemniej nie można również stwierdzić, że proces ten jest zakończony, a raczej że ma nadal charakter dynamiczny.

Aktualnie dominującym podmiotem na rynku przewozów regionalnych jest spółka samorządowa *Przewozy Regionalne*, która z dn. 1.01.2009 r. stała się (własnościowo i organizacyjnie) przewoźnikiem samorządowym funkcjonującym poza Grupą PKP SA<sup>14</sup>. Jednakże jej sytuacja finansowa nie jest zadowalająca, ponadto obserwowany jest stały spadek jej udziału w przewozach

<sup>9</sup> Działania te podejmowano już w ramach rozkładu jazdy 2008/2009. W kolejnych latach oferta pociągów IR została rozszerzona.

<sup>10</sup> Ponadto porównując liczbę uruchamianych pociągów IR konieczność stosunku do analogicznej oferty PKP IC można stwierdzić, że stanowi ona jedynie uzupełnienie przewozów w danych relacjach. Skierowana jest ona zresztą do podróżnych o niskich dochodach, którzy zgadzają się na niższy standard podróży kosztem niskiej ceny biletu.

<sup>11</sup> Konieczność posiadania taboru wagonowego i trakcyjnego, zaplecza technicznego do jego obsługi czy postoju, drużyn i lokomotyw manewrowych, zaplecza socjalnego dla pracowników itp.

<sup>12</sup> Co potwierdza zresztą przykład oferty pociągów IR spółki PR.

<sup>13</sup> Na przykład w relacjach Warszawa – Kraków, Warszawa – Poznań, Warszawa – Gdańsk itp.

<sup>14</sup> Podkreślając swoją odrębność z dn. 8.12.2009 r. spółka zmieniła również nazwę na *Przewozy Regionalne*.

regionalnych, co związane jest z istniejącą tendencją do tworzenia spółek samorządowych przez samorządy wojewódzkie. Wśród tego rodzaju podmiotów aktualnie funkcjonujących w Polsce wymienić można:

- Koleje Mazowieckie<sup>15</sup>,
- Koleje Dolnośląskie<sup>16</sup>,
- Koleje Wielkopolskie<sup>17</sup>,
- Koleje Śląskie<sup>18</sup>.

Do rozpoczęcia przewozów pasażerskich przymierza się również *Łódzka Kolej Aglomeracyjna*, która jest podmiotem w którym 100% udziałów posiada samorząd województwa łódzkiego. Spółka ma rozpocząć przewozy z dn. 15 czerwca 2014 r. i obsługiwać również połączenia regionalne z Łodzi do Sieradza, Łowicza, Kutna i Koluszek<sup>19</sup>.

Można również zauważyć, że trend do tworzenia własnych spółek samorządowych może być nadal podtrzymany, gdyż powołanie swoich spółek rozważają m.in. samorządy województw: małopolskiego, podkarpackiego, świętokrzyskiego czy zachodniopomorskiego.

Warto w tym miejscu rozważyć, czy rzeczywiście powołanie osobnych podmiotów dla każdego z województw jest dobrym rozwiązaniem? Zdaniem autora artykułu podział na 15 podmiotów odpowiadających liczbie województw, których obszar działania pokrywałby się z obszarem województwa jest zbyt daleko idący i nie wskazany. Nie wszystkie województwa byłyby w stanie udźwignąć ciężar utrzymania takiej spółki. Przykład spółki Koleje Mazowieckie pokazuje, że co prawda spółka ta odniosła sukces (wzrost liczby połączeń i wielkości przewozów), ale działa ona na specyficznym obszarze (obsługa aglomeracji warszawskiej), jak i nie bez znaczenia jest fakt, że od czasu jej powołania środki przekazywane na jej działalność przez samorząd Województwa Mazowieckiego znacząco wzrosły. Trudno wyobrazić sobie analogiczną sytuację np. w przypadku województw Podkarpackiego, Podlaskiego czy Warmińsko-Mazurskiego. Nie chodzi zresztą tylko o samo powołanie i utrzymanie takiego podmiotu, ale przede wszystkim o możliwości dalszego rozwoju. Trudno jednak obecnie precyzyjnie określić ostateczną liczbę podmiotów powołanych czy wyłonionych z PR po dalszych przekształceniach. Być może powołane podmioty powinny oparte być na obszarach ciężenia potoków podróży i obejmować obszarem swojego działania części różnych województw. Ważne jest przede wszystkim to, aby pamiętać, że celem powołania i funkcjonowania takiego podmiotu musi być rzeczywista poprawa organizacji i wzrost przewozów transportem kolejowym w regionie a nie tylko tworzenie intratnych miejsc pracy z politycznego nadania w radach nadzorczych, zarządzie czy administracji spółki.

<sup>15</sup> Spółka rozpoczęła działalność z dniem 1 stycznia 2005 r. Obsługuje wszystkie połączenia regionalne w tym województwie mazowieckim.

<sup>16</sup> Spółka *Koleje Dolnośląskie* S.A. została powołana w grudniu 2007 r. a działalność przewozową rozpoczęła wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy pociągów w dn. 14 grudnia 2008 r. Obsługuje wybrane połączenia regionalne w tym województwie.

<sup>17</sup> Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. powołana została we wrześniu 2009 r. a pierwszy pociąg tej spółki wyruszył na trasę w dn. 1 czerwca 2011 r. W obecnym rozkładzie (2013/14) spółka obsługuje następujące połączenia: Poznań Gł. – Gołańcz, Poznań Gł. – Wolsztyn, Leszno – Ostrów Wlkp., Leszno – Zbąszynek, Leszno – Gostyń oraz Wągrowiec – Rogoźno Wlkp. Według planów do 2015 r. spółka ma obsługiwać 50% kolejowego ruchu regionalnego w województwie.

<sup>18</sup> Koleje Śląskie sp. z o. o. powołane zostały w dn. 8 kwietnia 2010 r. a w dn. 1 października 2011 r. uruchomiono pierwsze połączenia kolejowe. W rozkładzie 2011/12 pociągi spółki kursowały na trasach: Katowice – Gliwice, Katowice – Tychy – Wisła oraz Katowice – Sosnowiec – Zawiercie – Częstochowa. Począwszy od rozkładu jazdy 2012/13 spółka planowała przejęcie całości przewozów na terenie Województwa Śląskiego. Podjęta próba zakończyła się jednak spektakularną porażką, szeroko opisywaną i przedstawianą przez media. Spółka była źle przygotowana do tego przedsięwzięcia pod względem organizacyjnym, taborowym, kadrowym oraz finansowym. Efektem był paraliż kolejowych przewozów regionalnych w początkowym okresie obowiązywania rozkładu i konieczność ograniczenia oferty w późniejszym okresie i poddanie spółki procesowi głębokiej restrukturyzacji.

<sup>19</sup> Planowany zakres obsługi wskazuje więc, że przewozy będą miały również charakter regionalny, a nie jak tylko aglomeracyjny (w ramach tzw. kolei obwodowej: Łódź Kaliska – Łódź Widzew oraz Łódź Widzew – Zgierz). Można więc tą spółkę zaliczyć do grona kolejowych przewoźników regionalnych.

Jedynym jak dotąd podmiotem prywatnym obsługującym kolejowe przewozy regionalne w Polsce jest *Arriva RP Sp. z o.o.*<sup>20</sup>. Powołana została w dn. 19 grudnia 2006 r. jako spółka joint – venture będąca wspólnym przedsięwzięciem dwóch międzynarodowych koncernów działających w branży kolejowej: *Arriva plc*<sup>21</sup> i *PCC Rail SA*<sup>22</sup>. posiadających w powołanej spółce po 50% udziałów. W czerwcu 2007 r. spółka wygrała przetarg ogłoszony przez Urząd Marszałkowski województwa kujawsko-pomorskiego na wykonywanie regionalnych pasażerskich przewozów kolejowych na wszystkich liniach niezelektryfikowanych tego województwa. Spółka sukcesywnie umacnia swoją pozycję, czego przykładem jest realizacja kolejnego kontraktu w tym województwie jak i podejmowane działania w zakresie rozszerzenia swojej działalności na inne regiony. Spółka ta jest przykładem na to, że można obejść formalny zakaz świadczenia usług w przewozach krajowych przez operatora zagranicznego poprzez przejęcia już funkcjonującego podmiotu na rynku krajowym. Być może tą drogą pójdą operatorzy zagraniczni. Trudno oczywiście dziś precyzyjnie odpowiedzieć na to pytanie.

Warto raczej skoncentrować się na stabilizacji sytuacji w zakresie struktury podmiotowej i własnościowej przewoźników regionalnych, aby czas który pozostał wykorzystać efektywnie przede wszystkim na wdrożenie i dokończenie niezbędnych reform oraz na konieczne inwestycje w tabor, zaplecze i infrastrukturę handlową w przewozach pasażerskich. Działania te są niezbędne do tego, aby regionalni operatorzy kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce mogli skutecznie konkurować o kontrakty z operatorami zagranicznymi, którzy niewątpliwie po otwarciu rynku w 2019 r. pojawią się w naszym kraju. Brak koniecznych działań skutkować może przegranymi przetargami o świadczenie usług, co może doprowadzić nawet do upadłości i idących za tym zwolnieniami pracowników tych podmiotów. Z powyższych faktów władze rządowe jak i samorządowe powinny już dziś zdawać sobie sprawę i nie odwlekać koniecznych decyzji i działań na później.

Rozpatrując kwestie wejścia operatorów zagranicznych na rynek przewozów pasażerskich w Polsce należy jednak spojrzeć szerzej na tą kwestię, z punktu widzenia innych uczestników i instytucji (interesariuszy transportu<sup>23</sup>) rynku kolejowych przewozów pasażerskich, w tym przede wszystkim klientów. Z tego punktu widzenia mamy również do czynienia z korzyściami jakie mogą pojawić się w wyniku wejścia zagranicznych kolejowych operatorów przewozów pasażerskich do Polski. Do uczestników osiągających korzyści z tego tytułu zaliczyć można:

- pasażerów – większa konkurencja, lepsza jakość, niższe ceny;
- zarządca infrastruktury kolejowej (PKP PLK SA) – więcej przewoźników obcych to większa praca pociągowa i większe przychody spółki;
- firmy zaplecza technicznego taboru (obsługa taboru przewoźnika) – przychody z obsługi bieżącej taboru;
- PKP Energetyka – przychody ze sprzedaży prądu trakcyjnego;
- rynek pracy – przewoźnik zagraniczny zatrudnia pracowników z Polski na szczeblach podstawowym i średnim (szczebel wyższy może być obsadzony przez menedżerów ze swojego kraju);
- Skarb Państwa – przewoźnik płaci podatki w Polsce (VAT, CIT)<sup>24</sup>;
- gospodarka – wejście przewoźników zagranicznych może zmusić przewoźników polskich do podjęcia walki konkurencyjnej co może gospodarce w ostatecznym rozrachunku wyjść tylko na dobre, gdyż albo zmusi przewoźników polskich do podjęcia działań na rzecz sprostania

<sup>20</sup> Początkowo *Arriva PCC Sp. z o.o.*

<sup>21</sup> W sierpniu grupa *Arriva plc* przejęta została przez koncern *Deutsche Bahn AG*.

<sup>22</sup> We wrześniu 2009 r. spółka *PCC Rail* przejęta została przez *DB Schenker AG* i zmieniła nazwę na *DB Schenker Rail Polska S.A.*

<sup>23</sup> Są to osoby, grupy osób, organizacje pośrednio lub bezpośrednio zainteresowane działalnością szeroko rozumianego transportu, czyli jego funkcjonowaniem lub realizacją określonych procesów. Więcej na ten temat patrz: P. Niedzielski, *Polityka innowacyjna w transporcie*. Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2003.

<sup>24</sup> Na minus (zagrożenie) można jednak uznać fakt, że ewentualne zyski operatora mogą być transferowane za granicę, z tym że trzeba również pamiętać, że w branży przewozów pasażerskich zyski te nie będą znaczące.

konkurencji (restrukturyzacja wewnętrzna, nowe oferty itp.) albo niektórzy upadną, ale na ich bazie pojawią się nowi a uwolnione zasoby (np. nadmierne zatrudnienie) wrócą do gospodarki.

Z powyższego zestawienia widać więc wyraźnie, że wejście potencjalnych zagranicznych przewoźników może stanowić nie tylko zagrożenie, ale również mieć pozytywny wpływ na rynek przewozów pasażerskich transportem kolejowym w Polsce.

### Streszczenie

*W artykule podjęto próbę oceny dotychczasowej działalności zagranicznych kolejowych operatorów pasażerskich i ich wpływy na obecny kształt rynku przewozów pasażerskich w Polsce. Podjęto również rozważania dotyczące dalszej możliwej ekspansji operatorów zagranicznych w kontekście przyszłego otwarcia dostępu do świadczenia usług w ramach kolejowych przewozów krajowych (międzyregionalnych i regionalnych) i związanych z tym korzyściami jak i możliwymi zagrożeniami dla polskich operatorów kolejowych przewozów pasażerskich.*

## Situation of international public railway transport operators in Poland. Benefits and dangers

### Abstract

*The author of the article attempts to give an overview and evaluate the actual situation of international passenger railways and mark their influence on the public railways in Poland nowadays. Moreover, he considers the possibilities of further extension of international public railway transport such as future putting into service the domestic public railways (interregional and regional). In the end, he points out the benefits and possible dangers which the polish railways operators might face due to that change.*

### BIBLIOGRAFIA

1. *Biała Księga - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.* Komisja Europejska, KOM(2011) 144, Bruksela, 28.03.2011 r.
2. Dyr T., *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich.* Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom, 2009
3. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. WE L 343 z 14.12.2012)
4. Dyrektywa 2007/58/WE Parlamentu europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz.U. WE L 315 z 3.12.2007)
5. Dyrektywa 2001/14/WE z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. WE L 75 z 15.3.2001)
6. Dyrektywa 91/440/EWG z 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. WE L 237 z 24.8.1991)
7. Niedzielski P., *Polityka innowacyjna w transporcie.* Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2003
8. *Ocena Funkcjonowania Rynku Transportu Kolejowego i Stanu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego w 2012 roku.* Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2013
9. Rozporządzenie (WE) NR 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. WE L 315 z 3.12.2007)
10. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011.5.13 z późn. zm.)

11. Wniosek Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową. COM(2013)029
12. Wniosek Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego. COM(2013)02
13. *White Paper - European transport Policy for 2010: time to decide*. European Communities, COM(2001) 370, Brussel, 12.09.2001 r.