

Kondycja kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce (2)

Informacje o usługach i rezerwacja miejsc w pociągach

Na ogólny poziom jakości przewozów pasażerskich ogromny wpływ wywiera informacja o ofercie przewozowej. Na system informacji o usługach PKP w zakresie przewozów osób składają się:

- rozkłady jazdy wydawane w formie książkowej,
- foldery reklamowe,
- skrócone planszowe rozkłady jazdy, rozmieszczane na dworcach kolejowych i przystankach,
- punkty informacyjne na dworcach i stacjach kolejowych,
- informacja telefoniczna,
- bieżąca informacja megafonowa na dworcach i stacjach kolejowych,
- bieżąca informacja świetlna na dworcach,
- informacje udzielane przez biura podróży,
- informacje udzielane przez biura obsługi klienta na (nieliczonych) dworcach,
- informacje udzielane przez pracowników zatrudnionych w obsłudze dworców i pociągów (dyżurnych ruchu, konduktorów, rewizorów),
- od lutego 2001 r. informacje o rozkładach jazdy pociągów krajowych i międzynarodowych oraz o opłatach za przejazd kolejną i krótkie vademecum dla podróżnych zamieszczone są w internecie.

Są one dostępne przez komputer, a także przez telefon komórkowy (wyposażony w funkcję WAP). Planowane jest wprowadzenie w przyszłości do informacji internetowej o PKP opcji umożliwiającej rezerwację biletów i ich zakupy.

Przeprowadzone wśród pasażerów PKP w latach 1994–1997 badania marketingowe wykazały, że klienci PKP oceniają dość dobrze informacje o ofercie przewozowej PKP. Odczuwali oni wówczas niedostatek informacji o opłatach za przejazd, przysługujących ulgach i ofertach taryfowych. W ostatnich latach podstawowe informacje na ten temat zamieszczane są w rozkładach jazdy, które – jako źródło informacji – cieszą się największym uznaniem. Wydawane są też foldery przedstawiające oferty taryfowe. Poza książ-

kowymi rozkładami jazdy, na ogół wystarczające informacje zawierają wizualne nośniki informacji na dworcach i przystankach oraz wskazówki udzielane przez pracowników PKP na dworcach i w pociągach. Większe kłopoty mają pasażerowie z uzyskaniem rzetelnych i wystarczających informacji w punktach informacyjnych zarówno bezpośrednio, jak też telefonicznie.

Informacja telefoniczna, z powodu przeciążenia linii oraz systemu automatycznych rozłączeń po upływie krótkiego czasu oczekiwania na rozmowę, jest bardzo trudno osiągalna. Łatwiej jest skorzystać telefonicznie z odtwarzanych automatycznie nagrań informacji o wyjazdach i przyjazdach pociągów na określone stacje. Informacje te są jednak mało użyteczne. Ich zakres jest bardzo ograniczony, a możliwość wyodrębnienia i zapamiętania informacji interesujących pasażera jest bardzo ograniczona. Znaczej poprawy wymaga także informacja megafonowa.

Ułatwieniem w korzystaniu z przejazdów kolejną jest możliwość rezerwacji miejsc w podróżach na duże odległości. Rezerwacja miejsc prowadzona jest na większych stacjach kolejowych, położonych głównie w miastach wojewódzkich i powiatowych. Dzięki eksploatacji systemu KURS'90 czynności związane z rezerwacją zostały bardzo usprawnione.

W PKP występują dwa rodzaje rezerwacji: obowiązkowa i fakultatywna. Całkowitą rezerwacją miejsc objęte są wszystkie pociągi kwalifikowane, które stanowią około 24% pociągów dalekobieżnych ogółem, kursujących na sieci PKP. Rezerwacja fakultatywna możliwa jest w komunikacji międzynarodowej w odniesieniu do ponad 1/3 pociągów jeżdżących w relacjach zagranicznych. Łącznie z rezerwacją obowiązkową w pociągach kwalifikowanych, możliwość rezerwacji w przewozach zagranicznych występuje w około 60% pociągów.

Urynkowienie

Poziom ilościowy i jakościowy kolejowych przewozów osób w Polsce ma wielki wpływ na postulowane na początku ubiegłego dziesięciolecia urynkowienie tej sfery działalności. Niestety, przedsięwzięcia, które miały przybliżyć kolejowe przewozy pasażerskie do warunków gospodarki rynkowej, skutkowały kurczeniem się rozmiarów tego rynku i wycofaniem się z niego przewoźnika kolejowego.

Obecnie wielkość rynku przewozów osób w Polsce ocenia się na 1351 mln pasażerów, a udział w nim kolei – na 26,7%. Rok wcześniej przewieziono w Polsce 1400,8 mln osób, a kolej w tych przewozach miała 28% udział. Dziesięć lat wcześniej przewożono w Polsce 2880,7 mln pasażerów, z udziałem kolei wynoszącym również 28%. Jeszcze w 1996 r. rynek przewozów osób w Polsce liczył 1518,9 mln pasażerów, a kolej zajmowała w nim 28,5%.

Najbardziej widocznymi przejawami urynkowienia pasażerskich przewozów kolejną są takie procesy i zjawiska, jak:

- częściowe uwolnienie cen tych usług,
- wytworzenie się warunków do konkurencji, aczkolwiek tylko w wąskim zakresie działalności,
- pojawienie się promocji – również w ograniczonym stopniu.

System taryf w kolejowych przewozach pasażerskich i poziom cen usług przewozowych

Podstawę systemu taryfowego przedsiębiorstwa PKP stanowią tabele cen urzędowych za przewóz osób. Są one obecnie ustalane przez Dyрекcję Przewozów Pasażerskich i zatwierdzone przez Zarząd PKP S.A., bez konieczności ingerencji Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej. Przekazanie funkcji kształtowania cen przedsiębiorstwu kolejowemu pozwoliło na większą jego swobodę w ich kształtowaniu, chociaż nie spowodowało możliwości oparcia ich na kosztach wytwarzania usług.

Tabele taryfowe zawierają ceny biletów uzależnione od:

- odległości przejazdów,
- rodzaju pociągu,
- klasy wagonu,
- wysokości udzielanych ulg tzw. ustawowych,
- okresu ważności biletów,
- stopnia powszechności stosowania biletów (imiennie, bezimiennie),
- zasięgu terytorialnego stosowania biletów (odcinkowe, ogólnosięciowe, międzynarodowe).

Wysokość stawek ma charakter silnie degresywny względem odległości oraz względem okresu ważności biletów. W taryfie przewidziane są liczne odstępstwa od ogólnie obowiązujących stawek. Dotyczą one głównie:

- niektórych obszarów (aglomeracji), linii lub ich odcinków,
- dopłat do pociągów kwalifikowanych i do specjalnych usług, takich jak na przykład przedziały menedżerskie,
- wybranych dni tygodnia dla określonych pociągów (tzw. taryfa kolorowa).

Nowością niedawno wprowadzoną do taryfowego systemu PKP są ceny relacyjne i ceny rynkowe. Ceny relacyjne są niezależne od trasy przejazdu w określonej relacji. Ceny rynkowe obowiązują na wybranych relacjach, a nawet na wybranych odcinkach określonych relacji. Są to z reguły promocyjne ceny zachęcające do korzystania z przejazdów określonymi pociągami.

Rynkowy charakter ma też wprowadzenie na niektórych trasach tak zwanej taryfy kolorowej, uzależniającej wysokość opłat za przejazd od określonych dni tygodnia.

PKP prowadzi poza tym sprzedaż zbiorową biletów dla pracowników zakładów pracy na tak zwane umowy. Są to bilety okresowe odcinkowe i ogólnosięciowe, za specjalnie ustalaną opłatą.

Ponadto PKP corocznie przedstawia ciągle lub okresowe oferty specjalne, adresowane do poszczególnych segmentów rynku. W ramach tych ofert, skierowanych do pasażerów w komunikacji krajowej, ustalane są ceny promocyjne na przykład na przejazdy grupowe dzieci, młodzieży i osób dorosłych, na przejazdy wycieczkowe, dla młodzieży do 26. roku życia, dla seniorów, na przejazdy rodzinne w okresach ferii i wakacji itp. Do tej grupy zachęt cenowych należą też specjalne obniżki cen na przejazdy turystyczne lub na przejazdy na określone odległości (np. do 100 km lub do 160 km). W sprzedaży są też bilety abonamentowe 11-przejazdowe w cenie 10. przejazdów jednorazowych w danej relacji.

W komunikacji międzynarodowej PKP oferuje specjalne taryfy, określone w umowach wielostronnych, takie jak: InterRail-26, InterRail-26+, Rail Plus, Euro Domino, Euro Mini Grupy (ZOOM), Wasteels-26/BIJ, Wasteels Ticket/BIGT, legitymacja seniora „RES”, Skanrailpass, Skanrailflexipass, Skanrailkonsekutivepass.

Na podstawie międzykolejowych umów dwustronnych stosowane są taryfy ulgowe w określonych relacjach przejazdowych. Umowy takie PKP zawarła z kilkunastoma kolejami z krajów sąsiedzkich. W komunikacji Polska – Niemcy specjalne oferty obejmują: Niemcy Specjal, ICE-Familien-Super Sparpreis PKP-DB, Berlin Specjal, Drezno Specjal, ruch przygraniczny. Specjalne oferty w komunikacji międzynarodowej obowiązują w przejazdach do Austrii, Holandii, Danii, Szwecji, Słowacji, Czech, Węgier, Rumunii, Bułgarii i Jugosławii, a także do krajów Europy Wschodniej (Rosji, Białorusi, Ukrainy, Litwy, Mołdawii, Estonii, Łotwy).

Dla obcokrajowców podróżujących po Polsce, PKP oferuje specjalne bilety Polrailpass i Junior-Polrailpass.

Ceny na przewozy osób kolejami PKP są znacznie zróżnicowane w poszczególnych segmentach rynku. Najniższy ich poziom występuje na rynku przewozów regionalnych, obsługiwanych pociągami osobowymi. Za przejazd w 2. klasie pociągu osobowego na średnią odległość przewozu występującą na tym rynku, równą 35 km, pasażer w 1999/2000 r. płacił około 0,4% przeciętnego wynagrodzenia miesięcznego netto, zaś za przejazd w 1. klasie – blisko 0,6% takiego wynagrodzenia.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie wystarczyłoby na zakup biletu miesięcznego na przejazdy w dwie strony w 2. klasie dla 11 osób, a w klasie 1. dla 7 osób. Opłaty za jeden bilet miesięczny stanowiły, odpowiednio do klasy wagonu, ponad 9 i prawie 14% miesięcznego budżetu osoby uzyskującej przeciętne wynagrodzenie.

Ten dosyć wysoki, z punktu widzenia pasażerów rynku regionalnego, poziom cen jest łagodzony dla znacznego ich odsetka (około 20%) przyznanymi im ustawowo, umownie lub w ramach świadczeń socjalnych, ulgami w opłatach za przejazdy.

Poziom cen na przewozy międzyregionalne jest, według stawek zamieszczanych w tabelach kilometrowych, przeciętnie 1,6 razy wyższy od stawek ustalonych dla przewozów regionalnych. Średnia odległość przewozu jednego pasażera wynosi na tym rynku 236 km. Wydając całe miesięczne przeciętne wynagrodzenie można przejechać na tę odległość w 2. klasie pociągu pospiesznego 46 razy, a w 1. klasie – 30 razy. Wydatek na jedną taką podróż stanowi uszczerbek w budżecie przeciętnie zarabiającego pasażera równy 2 do ponad 3%. W tym segmencie rynku około 17% klientów PKP korzysta z różnego rodzaju ulg.

Najwyższe stawki opłat (stanowiące 2,4-krotność cen ustalonych dla przewozów regionalnych) występują w segmencie przewozów kwalifikowanych. Oprócz tego, od pasażerów pociągów kwalifikowanych pobierane są opłaty dodatkowe, związane z rezerwacją miejsc lub z korzystaniem ze specjalnej oferty. Także średnie odległości przejazdów pociągami kwalifikowanymi są najdłuższe, sięgając 330 km.

Średnie miesięczne wynagrodzenie netto wystarcza w tych warunkach na odbycie 20 podróży w 2. klasie pociągu kwalifikowanego oraz 15 podróży w 1. klasie takiego pociągu. Wydatek na jedną podróż w 2. klasie stanowi około 5%, a w 1. klasie – blisko 7% miesięcznego, przeciętnego wynagrodzenia netto.

Także w tym segmencie znaczna część pasażerów (16%) korzysta z przejazdów bezpłatnych lub ulgowych (na przykład posłowie, senatorowie, studenci, żołnierze, pracownicy kolejowi oraz osoby korzystające z ulg handlowych, udzielanych przez przewoźnika na warunkach umownych).

Taryfy wysokie w odczuciu społecznym są, z punktu widzenia przewoźnika, dalece niewystarczające na pokrycie kosztów wytworzenia usług. Jednakże ich podniesienie doprowadziłoby do spadku popytu i zmniejszenia dochodów. Ceny, mimo że są uwolnione, nie spełniają funkcji regulacji rynku, ograniczonego niską siłą nabywczą ludności.

Konkurencyjność kolejowych przewozów pasażerskich

Konkurencyjność kolei na rynku przewozów osób można oceniać w zasadzie tylko w odniesieniu do niewielkiego jego segmentu, stanowiącego transportową obsługę ludzi zamożnych. Zdecydowaną większość rynku stanowią przewozy wykonywane w ramach obowiązku służby publicznej, skoncentrowane głównie na rynkach przewozów regionalnych.

Przy występujących do 2001 r. rozwiązaniach organizacyjno-finansowych, przewozy te miały charakter niekomercyjny. Były dla przewoźników nieatrakcyjne i w związku z tym niepodatne na bezpośrednie działania konkurencyjne. Działania takich nie podejmowali na ogół przewoźnicy autobusowi. Kolej wycofywała się z tych przewozów, zawieszając ruch pociągów pasażerskich na coraz większej ilości odcinków linii kolejowych. Konkurencję na tym rynku stanowili, występujący w niewielkim zakresie drobni, prywatni przewoźnicy autobusowi. Kursują oni na trasach charakteryzujących się większymi potokami podróżnych na obszarach aglomeracji miejskich oraz w rejonach wypoczynkowych.

Rynkiem tym mogą w przyszłości bardziej zainteresować się przedsiębiorstwa PKS, po ewentualnej ponownej ich konsolidacji lub integracji grup przedsiębiorstw, ich wzmocnieniu technicznym, organizacyjnym, ekonomicznym i marketingowym, a zwłaszcza po wyrównaniu na rynku przewozów lokalnych warunków konkurencji wszystkich przewoźników, w tym – po wprowadzeniu równoprawnych dofinansowań i po upodmiotowieniu kosztów zewnętrznych. W takich warunkach również kolej będzie miała szansę na rywalizację o komunikacyjną obsługę ludności w przewozach lokalnych i aglomeracyjnych.

Już obecnie natomiast konkurencja występuje w przewozach realizowanych dla zamożnej części społeczeństwa, gotowej zapłacić wysokie ceny za wysoką jakość świadczonych usług i przez to atrakcyjnych dla przewoźników. Działania konkurencyjne w tym segmencie rynku podjęły i prowadzą w zasadzie trzy przedsiębiorstwa transportu lądowego: PKP i dwa przedsiębiorstwa autobusowe.

Przedsiębiorstwo PKP utworzyło i intensywnie rozwija przewozy wykonywane pociągami kwalifikowanymi w rela-

cjach krajowych i zagranicznych. Na obsługiwanych tymi pociągami trasach skutecznie konkuruje z przedsiębiorstwami autobusowymi, mimo że jedno z nich (Polski Express) prowadzi agresywną konkurencję promocyjną i cenową. Drugi poważny konkurent PKP (Polbus – PKS) swoimi usługami w zasadzie wypełnia luki powstałe w kolejowej ofercie przewozowej. Jego konkurencja nie jest zbyt ofensywna. PKP, przy większej staranności w przygotowywaniu oferty przewozowej, może zdobyć przewagę nad swoim autobusowym rywalem na trasach, na których konkurencja występuje.

Na rynku przewozów osób występuje ponadto konkurencja niewielkich, prywatnych przewoźników autobusowych. Ocenia się, że jest ona prowadzona na obszarze obejmującym około 20% powierzchni kraju. Jej udział w rynku wynosi niespełna 12% łącznego przebiegu autobusów. Przewoźnicy ci z reguły lokują się na rynkach przewozów nieregularnych, wycieczkowych, tak w komunikacji krajowej, jak też międzynarodowej. Kolej nie wytrzymuje tej konkurencji, zwłaszcza w zagranicznych przewozach turystycznych. Jest znacznie mniej elastyczna przestrzennie i czasowo, a także znacznie droższa, mimo ustalania promocyjnych, specjalnych ofert taryfowych w przewozach zarówno w turystycznych przewozach krajowych, jak też zagranicznych.

Najgroźniejszą konkurencją dla całego rynku przewozów pasażerskich stanowi dynamicznie rozwijająca się motoryzacja indywidualna. Kolej jest w stanie rywalizować z nią tylko w przewozach na duże odległości różnorodnością usług (na przykład pociągi hotelowe, przedziały menedżerskie), proponując wysoki ich standard i niewygórowane ceny. Sprzymierzeńcem kolei w konkurencji z motoryzacją indywidualną, szczególnie w przewozach lokalnych i aglomeracyjnych, są niedostatki sieci drogowej.

Promocja pasażerskich usług przewozowych

Promowanie kolejowych przewozów pasażerskich rozpoczęło się w odniesieniu do przewozów pociągami kwalifikowanymi. Po wprowadzeniu pociągów InterCity zostało wykonane badanie sprawdzające znajomość tego rodzaju usługi wśród społeczeństwa. W 1994 r. pociągi te znała 1/3 badanych. W związku z dosyć niskim stopniem znajomości nowej oferty przewozowej, została przeprowadzona kampania reklamowa.

Dla zdobycia informacji o pożądanym kierunkach zmian w obsłudze klientów tego segmentu rynku były prowadzone badania opinii publicznej, a także badania preferencji klientów kolei i klientów przewoźników konkurencyjnych.

W ramach promocji wprowadzone zostało serwowanie pasażerom w czasie jazdy napojów i miniposilków, niektóre wagony zostały wyposażone w telewizory. Wydawane były także foldery i informatory o połączeniach pociągami kwalifikowanymi itp.

Na rynku przewozów międzyregionalnych działania promocyjne były realizowane w zasadzie przez przedstawicieli handlowych, zatrudnionych w poszczególnych okręgach. Działali oni na rzecz przewozów międzyregionalnych, regionalnych i aglomeracyjnych. Zajmowali się akwizycją, organizacją sponsorowanych wycieczek i imprez (np. organiza-

cją przejazdów pociągami retro), z udziałem przedstawicieli mediów i lokalnych władz. W okręgach wydawano skrócone rozkłady jazdy, foldery, informatory o nowych ofertach przewozowych, taryfowych itp. Pracownicy niektórych ówczesnych dyrekcji okręgowych aktywnie uczestniczyli w wystawach i targach oraz konferencjach, głównie kolejowych i turystycznych, krajowych i zagranicznych.

Usamodzielnianie się finansowe działalności w zakresie przewozów osób

Główną metodą, jaką Państwo zastosowało wobec PKP, aby „wymusić” samofinansowanie przewozów pasażerskich, było systematyczne redukcje dotacji przedmiotowej, przeznaczonej na dofinansowywanie nierentownych z natury rzeczy, przewozów regionalnych, obciążonych w dużym stopniu obowiązkami służby publicznej.

Dotacje w systemie finansowania sprzed lat dziewięćdziesiątych stanowiły dofinansowania w wysokości 100% wpływów uzyskanych ze sprzedaży biletów. Taka dotacja została przyznana jeszcze w 1990 r. Rok później wielkość dotacji spadła do 75% wpływów, w 1993 r. była zbliżona do 50%, w 1995 r. – do 33%, a w 1999 r. stanowiła tylko 31% uzyskiwanych wpływów. Obecna dotacja, nazywana jeszcze przedmiotową, nie jest już dotacją *sensu stricto*, lecz tylko wyrównywaniem przez budżet części wpływów traconych przez PKP wskutek stosowania ustawowych ulg przejazdowych. Do historii przeszły natomiast, czynione w latach 1996-1998, nieudane starania PKP o regulowanie dofinansowań kolejowych przewozów osób na podstawie umowy między Skarbem Państwa a PKP.

Odpowiedzią kolei na takie działania było ograniczanie oferty przewozów na rynku regionalnym, zawieszanie ruchu pociągów, zamykanie linii znaczenia miejscowego, likwidacja kas, zwalnianie konduktorów itp. Negatywne, rynkowe skutki tych działań opisano w *tts* 6/2001.

Źródła finansowania kolejowych przewozów osób

Następstwa ekonomiczne prób finansowego usamodzielnienia kolejowych przewozów osób są również odwrotne od oczekiwanych. Kolejowe przewozy pasażerskie cierpią na chroniczny deficyt w zakresie pokrywania kosztów swojej działalności uzyskiwanymi z niej wpływami. Drastyczne ograniczenia przewozów regionalnych nie spowodowały obniżki ich kosztów, a jedynie doprowadziły do spadku wpływów. W tym sektorze rynku stopień pokrycia kosztów wpływami systematycznie obniżał się, osiągając w 1997 r. wskaźnik 20%, podczas gdy jeszcze w 1995 r. wynosił 22,4%.

Podobny trend spadkowy występował w przewozach międzyregionalnych, gdzie w 1995 r. wpływy pokrywały 42,8% kosztów, a w 1997 r. – już tylko 40,9%. Jedynie w rozwijających się przewozach kwalifikowanych wskaźnik ten systematycznie się zwiększał, osiągając w 1997 r. poziom 87,5%, przy 68,7% w 1995 r.

W omawianych latach koszty przewozów osób we wszystkich sektorach rynku były pokrywane średnio w 31–33% wpływami ze sprzedaży biletów. Około 15% kosztów było pokrywanych dotacją budżetową, natomiast pozostałe

wydatki, stanowiące ponad 50% omawianych kosztów, były pokrywane z zysków na przewozach towarowych.

Rozwiązania perspektywiczne

Do podstawowych rozwiązań, które wpłyną na przyszłą sytuację kolejowych przewozów pasażerskich, należy zaliczyć zachodzące i przewidywane przemiany organizacyjno-własnościowo-zarządcze oraz zmiany zasad i poziomu finansowania przewozów, wykonywanych w poszczególnych segmentach rynku.

Do końca 2000 r. Przedsiębiorstwo Państwowe PKP funkcjonowało w strukturze organizacyjnej, utworzonej w połowie 1998 r. Zastąpiono wówczas poprzednią strukturę, opartą na podziale terytorialnym sieci PKP i zarządzaniu pionowym, strukturą złożoną z sektorów i pionów działalności przedsiębiorstwa. Dyrekcje sektorów działały na zasadach pełnego, wewnętrznego rozrachunku gospodarczego w ramach planu rzeczowo-finansowego i budżetu przedsiębiorstwa PKP.

Utworzono wówczas sektor przewozów pasażerskich, który funkcjonował obok sektora infrastruktury kolejowej, sektora przewozów towarowych i sektora trakcji i zaplecza warsztatowego. Pozostała działalność została zorganizowana w pionach. Sektorem przewozów pasażerskich kierowała Dyrekcja Przewozów Pasażerskich, podległa bezpośrednio Zarządowi PKP. Jednostki wykonawcze tej dyrekcji stanowiło 25 zakładów przewozów pasażerskich. Składały się na nie: – Zakład Kwalifikowanych Przewozów Pasażerskich, – 3 Zakłady Aglomeracyjnych Przewozów Pasażerskich oraz Zakład Eksploatacji Linii WKD, – 20 terenowych Zakładów Przewozów Pasażerskich.

W końcu 1999 r. z Dyrekcji Przewozów Pasażerskich został wyłączony Zakład Aglomeracyjnych Przewozów Pasażerskich w Gdańsku i utworzony Zakład Szybkiej Kolei Miejskiej Trójmiasto, podległy bezpośrednio Zarządowi PKP. Podobnej komercjalizacji uległ Zakład Eksploatacji Linii WKD.

Komercjalizacja Przedsiębiorstwa PKP (jego przekształcenie w spółkę akcyjną) nastąpiła na początku 2001 r. W spółce PKP utworzono następujące jednostki organizacyjne:

- 4 oddziały spółki,
- 13 zakładów spółki,
- 9 przedstawicielstw spółki za granicą.

Jednym z zakładów spółki jest PKP S.A. Dyrekcja Przewozów Pasażerskich wraz z podległymi jej wykonawczymi jednostkami organizacyjnymi, utworzonymi na bazie dotychczasowej Dyrekcji Przewozów Pasażerskich PKP i podległych jej jednostek wykonawczych. Zgodnie z obecnie obowiązującymi postanowieniami ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP oraz przepisami wykonawczymi, PKP w połowie 2001 r. utworzy spółki do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich oraz towarowych, a także spółkę akcyjną do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, działającą pod nazwą „PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna (PLK S.A.)”.

W lutym 2001 r. Zarząd PKP S.A. podjął uchwałę o utworzeniu spółki pod nazwą „PKP Intercity” Sp. z o.o.,

która została powołana 3 kwietnia 2001 r., a zarejestrowana 7 czerwca. Kolejno będzie mogła być przeprowadzona prywatyzacja spółek, poprzez zbywanie akcji należących do Skarbu Państwa lub obejmowanie akcji przez osoby trzecie.

Do rynku przewozów osób mogą być dopuszczeni tylko przewoźnicy, którzy otrzymają na tę działalność koncesję. Zakłada się, że działalność przewozowa powinna być rentowna, po uwzględnieniu należnych dotacji i subwencji.

Działalność w zakresie regionalnych przewozów pasażerskich regulują przepisy szczególne, wprowadzone na przełomie lat 2000/2001. Przez pasażerskie przewozy regionalne rozumiane są w Polsce przewozy wykonywane w granicach jednego województwa lub realizujące połączenia z sąsiednimi województwami. W ich zakres wchodzi także przewozy miejskie i podmiejskie.

W przewozach tych w ostatnim 10-leciu dokonały się olbrzymie przemiany, pogarszające ich ilość i jakość. W tym okresie liczba przewożonych pasażerów zmniejszyła się o ponad połowę (w przewozach dalekobieżnych tylko o 12,5%), a wykonywana praca przewozowa zmniejszyła się o 65%. Wskutek systematycznego zmniejszania częstotliwości kursowania pociągów, zawieszenia na wielu odcinkach linii lokalnych przejazdów pociągów pasażerskich oraz likwidacji wielu odcinków tych linii, przestrzenna i czasowa dostępność do pociągów regionalnych zmniejszyła się co najmniej o 1/3.

W ostatnim dziesięcioleciu w zasadzie nie inwestowano ani w linie kolejowe, służące przewozom regionalnym, ani w obsługujący je tabor. Linie wymagają napraw i remontów, a tabor – w większości – wymiany na lekkie pojazdy szynowe o wysokich parametrach eksploatacyjnych, w tym na autobusy szynowe.

Aby zapobiec dalszej degradacji przewozów regionalnych, w 2000 r. zostały podjęte ustawowe regulacje, zmieniające system ich zarządzania, organizacji i finansowania. Zgodnie z tymi regulacjami organizowanie i dotowanie regionalnych przewozów pasażerskich należy do zadań własnych samorządu województwa. Powinno ono odbywać się na podstawie umowy, zawartej pomiędzy organem samorządu terytorialnego a przewoźnikiem kolejowym.

Pierwsza taka umowa została zawarta w drugiej połowie marca 2001 r. Umowy powinny być zawierane stosownie do ustalonych w rozporządzeniu Rady Ministrów, ogólnie obowiązujących zasad w zakresie:

- kryteriów ustalania zapotrzebowania na przewozy,
- dopuszczalnych form organizacyjnych wykonywania przewozów,
- kryteriów oceny ofert przewoźników,
- niezbędnych postanowień w zawieranych umowach.

Zasady te przewidują między innymi dopuszczenie do przewozów regionalnych tylko przewoźników mających koncesję na wykonywanie tych przewozów. Przedmiotem umowy z przewoźnikiem mogą być przewozy obejmujące kilka linii kolejowych, jedną linię kolejową lub określone relacje.

Przy ustalaniu zapotrzebowania na przewozy powinna być brana pod uwagę między innymi konkurencyjność i kompletność – innych niż kolej – gałęzi transportu. Ofer-

ty przewoźników powinny być oceniane ze względu na cechy ilościowe, jakościowe, dochodowe i kosztowe, proponowanych usług. Przy ocenie oferty należy też uwzględniać deklaracje przewoźników co do wykorzystania części dotacji przeznaczonej na nabywanie pojazdów szynowych.

Przewozy regionalne będą finansowane z trzech podstawowych źródeł, tj z:

- budżetu państwa,
- budżetów jednostek samorządu terytorialnego,
- własnych środków przewoźnika.

Zagwarantowana ustawowo wysokość dotacji na finansowanie deficytowych przewozów pasażerskich jest różna w poszczególnych latach i wynosi:

- 300 mln zł – w 2001 r.,
- 500 mln zł – w 2002 r.,
- 800 mln zł – w 2003 r.,
- nie mniej niż 800 mln zł – w 2004 r.,
- nie mniej niż 800 mln zł – w 2005 r.

Dotacja ta będzie dzielona między samorządy wojewódzkie. Wysokość dotacji przyznawanej poszczególnym województwom będzie corocznie ustalana na szczeblu rządowym. W kwocie tej dotacji uwzględnia się środki finansowe przeznaczone na nabywanie kolejowych pojazdów szynowych, niezbędnych do realizacji przewozów regionalnych.

Kwestia finansowania linii kolejowych o znaczeniu lokalnym jest w przepisach określona następująco. Inwestycje oraz koszty utrzymania linii są finansowane ze środków zarządu kolei, którym stanie się PLK S.A. Środki te zarząd kolei uzyskuje między innymi, pobierając od przewoźników opłaty za udostępnianie im linii kolejowych. Inwestycje oraz koszty utrzymania linii kolejowych o znaczeniu lokalnym mogą też być finansowane z budżetów jednostek samorządu terytorialnego, a także mogą być dofinansowywane z innych źródeł.

Linie te mogą pozostać w zarządzie PLK S.A., mogą też być przekazywane nieodpłatnie jednostkom samorządu terytorialnego, albo sprzedawane przedsiębiorcom za zgodą ministra właściwego do spraw transportu.

Tak więc najbardziej kłopotliwe przewozy regionalne, uzyskują formy organizacyjne i własnościowe oraz zasady zarządzania i finansowania, pozwalające mieć nadzieję na ich uzdrowienie. Pierwsze ich zwiastuny pojawiły się w nowym rozkładzie jazdy na lata 2001/2002, zawierającym reaktywację niektórych połączeń regionalnych (np. w województwie zachodnio-pomorskim na odcinku Stargard Szczeciński – Kalisz Pomorski).

Kolejowe przewozy pasażerskie w XXI w. wkraczają z olbrzymim bagażem przykrych doświadczeń, doznawanych również wcześniej, lecz spotęgowanych w latach 90. ubiegłego stulecia, ale też z nadzieją na pomyślne rozwiązanie w najbliższej przyszłości przynajmniej niektórych, nabrzmiałych i palących problemów.

□

*dr Genowefa Kondraciuk-Gabrys
Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu, Szczecin*

*Pierwsza część artykułu ukazała się w **tts** 6/2001*