

**TOMASZ KWARCINSKI**

dr hab., prof. US, Uniwersytet  
Szczeciński, Instytut Zarządzania,  
ul. Cukrowa 8, 71-004 Szczecin,  
e-mail: tomasz.kwarcinski@  
wzieu.pl

# Spółka Przewozy Regionalne jako operator na rynku kolejowych przewozów pasażerskich<sup>1</sup>

**Streszczenie:** W artykule przedstawiono historię powstania oraz rozwój przedsiębiorstwa Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (PR). Przedsiębiorstwo PR pozostaje wiodącym operatorem w zakresie regionalnych przewozów kolejowych w Polsce. Odzwierciedla to między innymi udział rynkowy oraz zasięg działania. Na jego funkcjonowanie wpływ mają województwa samorządowe będące organizatorami regionalnego transportu kolejowego. Oddziaływanie widoczne jest również na poziomie finansowym. Dotyczy to dofinansowywania usług transportu kolejowego oraz zakupu/modernizacji taboru, który jest dzierżawiony przez przedsiębiorstwo PR. Poprawa kondycji finansowej przedsiębiorstwa PR związana jest z postępującym procesem restrukturyzacji. Ważne w tym zakresie było wejście jako udziałowca Agencji Rozwoju Przemysłu, która przejęła pakiet większościowy przedsiębiorstwa PR.

**Słowa kluczowe:** transport pasażerski, transport kolejowy, kolejowe przewozy regionalne.

## Wprowadzenie

Od momentu powstania przedsiębiorstwa PR (2001) zasady jego funkcjonowania podlegały licznym modyfikacjom. Początkowo, będąc w strukturze PKP SA, pełniło równocześnie funkcję organizatora i operatora w zakresie regionalnych przewozów kolejowych.

Celem artykułu jest przedstawienie rozwoju przedsiębiorstwa Przewozy Regionalne Sp. z o.o. jako ważnego operatora na regionalnym rynku przewozów kolejowych w Polsce. W części analitycznej artykułu wykorzystano informacje oraz dane statystyczne pochodzące z rocznych raportów przedsiębiorstwa Przewozy Regionalne za lata 2004–2014. Informacje oparto na danych Urzędu Transportu Kolejowego oraz innych materiałach pierwotnych. Ponadto zakres informacji finansowych uzupełniono danymi empirycznymi pochodzącymi ze sprawozdań województw samorządowych.

## Powołanie oraz rozwój przedsiębiorstwa Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Przedsiębiorstwo PR (wcześniej PKP PR) powstało po restrukturyzacji przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe (PKP)<sup>2</sup> 1 października 2001 roku, na bazie Sektora Przewozów Pasażerskich PKP. Było jednym z kilku wyodrębnionych podmiotów, tworzących Grupę PKP SA. W ramach przekształceń przedsiębiorstwa PKP wydzielono spółki prawa handlowego (m.in. pasażerskie oraz towarowe). Zmiany

organizacyjne uwzględniały między innymi regulację Unii Europejskiej, postulującej oddzielenie działalności przewozowej od zarządzania liniami kolejowymi<sup>3</sup>.

Do 1 grudnia 2008 roku przedsiębiorstwo PKP PR obsługiwało połączenia wewnątrzregionalne, międzywojewódzkie osobowe i pośpieszne oraz międzynarodowe dalekobieżne i przygraniczne. Od 1 grudnia 2008 roku pociągi międzywojewódzkie pośpieszne oraz międzynarodowe dalekobieżne zostały przekazane spółce PKP Intercity SA.

Pod koniec 2008 roku doszło do opuszczenia przez PKP PR struktur PKP. Związane to było z przekazaniem samorządom wojewódzkim udziałów należących do PKP SA. Wielkość udziałów była zróżnicowana i wynikała z wielkości pracy przewozowej wykonywanej na terenie poszczególnych oddziałów przez PKP PR, a także powierzchni, liczby mieszkańców oraz długości linii kolejowych na obszarze danego województwa<sup>4</sup>.

Obecna struktura organizacyjna została ukształtowana w 2014 roku. Od tego czasu spółkę tworzy 14 oddziałów regionalnych oraz zakłady napraw taboru w Kruszewcu, Kędzierzynie-Koźlu, Toruniu i Lesznie<sup>5</sup>. Przedsiębiorstwo PR nie posiada własnych oddziałów w województwie mazowieckim oraz śląskim. W przypadku województwa mazowieckiego do 2008 roku spółka PR posiadała 49% udziałów w spółce Koleje Mazowieckie. Od 1 stycznia 2008 roku jedynym właścicielem spółki Koleje Mazowieckie stało się województwo mazowieckie<sup>6</sup>. Natomiast w przypadku województwa śląskiego współpraca pomiędzy spółką PR a województwem samorządowym została zakończona w 2012 roku<sup>7</sup>.

Dalszy rozwój przedsiębiorstwa związany był jednak z redukcją „historycznego długu” szacowanego na około 600 mln zł. Z tego też względu podjęto w 2015 roku decyzję o zmianie głównego udziałowca. Od 4 listopada 2015 roku została nim Agencja Rozwoju Przemysłu (50% + jedna akcja), natomiast udziałowcem mniejszościowym

<sup>3</sup> Dyrektywa Rady Unii Europejskiej z 29.07.1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (91/440/ EWG).

<sup>4</sup> J. Górny, *Kolejowe regionalne przewozy pasażerskie w Polsce w świetle polityki transportowej Unii Europejskiej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2013, s. 34.

<sup>5</sup> Są to oddziały Podlaski (siedziba Białystok), Kujawsko-Pomorski (Bydgoszcz), Pomorski (Gdynia), Świętokrzyski (Skarżysko-Kamienna), Małopolski (Kraków), Lubelski (Lublin), Łódzki (Łódź), Warmińsko-Mazurski (Olsztyn), Opolski (Opole), Wielkopolski (Poznań), Podkarpacki (Rzeszów), Zachodniopomorski (Szczecin), Dolnośląski (Wrocław), Lubuski (Zielona Góra).

<sup>6</sup> *Koleje mazowieckie raport roczny*. Województwo mazowieckie 2008, s. 11, <https://www.mazowieckie.com.pl/raport-roczny-2008>.

<sup>7</sup> [www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/wojewodztwo-przedluzo-umowe-z-kolejami-slaskimi-do-2020-r-37185.html](http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/wojewodztwo-przedluzo-umowe-z-kolejami-slaskimi-do-2020-r-37185.html)

<sup>1</sup> ©Transport Miejski i Regionalny, 2020.

<sup>2</sup> Ustawa z 8.09.2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Koleje Państwowe, Dz.U. z 2000 r., nr 84, poz. 948.

– samorzady wojewódzkie. Wejście ARP do przedsiębiorstwa PR wiązano z podniesieniem kapitału zakładowego o 770 mln zł (dokapitalizowanie przedsiębiorstwa). Pozwoliło to na spłatę długów oraz rozwój przedsiębiorstwa, a to miało odzwierciedlenie w przedstawionych planach rozwoju przedsiębiorstwa na lata 2015–2018, które zostały pozytywnie zaopiniowane przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, Agencję Rozwoju Przemysłu oraz ówczesne Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Z punktu widzenia finansowego decyzję o podjęciu restrukturyzacji przedsiębiorstwa PR można ocenić pozytywnie. Wpływa na to osiągany przez przedsiębiorstwo zysk z działalności, który w latach 2016–2018 wyniósł około 180 mln zł: w tym 51 mln zł (2016)<sup>8</sup>, 79 mln zł (2017)<sup>9</sup> oraz 50 mln (2018)<sup>10</sup>. Poprawa sytuacji finansowej wynikała z oszczędności (optymalizacja zatrudnienia, niższe ceny paliw, niższe ceny zakupu usług informatycznych oraz telekomunikacyjnych, przeniesieniu napraw do własnych zakładów naprawczych). Ważne było również zwiększanie przychodów przedsiębiorstwa. Jednak przejście większościowego pakietu przez ARP oznacza również ponowne przejście kontroli nad przedsiębiorstwem PR przez Skarb Państwa. Skutkuje to tym, że państwo przejęło rzeczywisty nadzór nad dalszym rozwojem spółki PR<sup>11</sup>.

Poprawa kondycji finansowej przedsiębiorstwa PR powoduje między innymi przeznaczanie środków finansowych na odnowę taboru. W latach 2016–2018 kosztem blisko 0,5 mld zł przedsiębiorstwo zmodernizowało elektryczne zespoły trakcyjne oraz zakupiło 12 nowych jednostek. Ponadto przedsiębiorstwu przekazywane są środki finansowe w ramach Funduszu Kolejowego, które są dedykowane na zakup nowego taboru.

### **Ekonomiczne aspekty funkcjonowania przedsiębiorstwa Przewozy Regionalne Sp. z o.o.**

Jego podstawowym celem jest świadczenie usług transportowych wynikających z obowiązku służby publicznej<sup>12</sup>. Przewozy użyteczności publicznej charakteryzują się deficytowością, ale są ważne z punktu widzenia interesu społecznego, gospodarczego oraz środowiskowego. Przesłanką dla świadczenia usług transportowych o charakterze użyteczności publicznej jest zapewnienie mieszkańcom poczucia spójności społecznej, gospodarczej oraz skuteczniejsza ochrona środowiska. Takie podejście mieści się w idei zrównoważonego rozwoju.

<sup>8</sup> „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT za okres 01.01.2016 r. – 31.12.2016 r., <https://polregio.pl/pl/bip/wyniki-finansowe/>

<sup>9</sup> RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT za okres od 01.01.2017 r. do 31.12.2017 r. <https://polregio.pl/pl/bip/wyniki-finansowe/>

<sup>10</sup> RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT za okres od 01.01.2018 r. do 31.12.2018 r. <https://polregio.pl/pl/bip/wyniki-finansowe/>

<sup>11</sup> K. Moskwik, K. Krupa, *Kolej na regiony! Perspektywa rozwoju i wyzwania rynku (RAPORT)*, Instytut Jagielloński, Warszawa 2019, s. 14.

<sup>12</sup> Ponadto przedsiębiorstwo realizuje połączenia kolejowe w ruchu przygranicznym, międzynarodowym zamawiane i dofinansowywane przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, interRegio (międzyregionalne) oraz interREGIObus – jako połączenia autobusowe. Te dwie ostatnie rodzaje pociągów, mają charakter komercyjny, co oznacza, że usługi transportowe są świadczone bez wsparcia finansowego.

Ocenę ekonomiczną funkcjonowania przedsiębiorstwa PR można odnieść między innymi do: poziomu jego dofinansowania, liczby uruchamianych pociągów, liczby przewożonych pasażerów, udziału rynkowego oraz pracy eksploatacyjnej (tabela 1).

Tabela 1

Wybrane aspekty ekonomiczne funkcjonowania przedsiębiorstwa PR w latach 2003–2014 <sup>13</sup>					
Rok	Kwota dopłat do pociągów regionalnych z samorządów wojewódzkich [mln zł]	Stopień pokrycia deficytu (pociągi regionalne dofinansowane) [%]	Liczba uruchamianych pociągów (dziennie)	Wielkość przewozów pasażerskich [mln pasażerów]	Praca eksploatacyjna [mln pockm]
2003	16,7	-	-	-	-
2004	420,2	-	3591	-	-
2005	385,1	45,6	3061	124,0	72
2006	491,7	48,9	2604	121,9	71,8
2007	532,9	91,3	-	124,6	-
2008	559,0	78,9	2688	126,2	65,2
2009	673,8	66,6	2718	120,5	66,6
2010	809,7	88,0	2920	96,1	62,0
2011	929,8	98,2	-	92,2	62,2
2012	926,9	93,0	2120	94,0	55,5
2013	780,3	93,0	1715	-	-
2014	788,0	-	1587	79,3	33,8

- brak informacji w raporcie z danego roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Raportów rocznych 2004–2014, PR, Warszawa 2004–2014*

Początki dofinansowywania usług transportu kolejowego na poziomie regionalnym sięgają w Polsce 2001 roku. W latach 2001–2003 środki na dofinansowanie deficytowych połączeń regionalnych pochodziły z budżetu centralnego.

W 2003 roku województwa samorządowe po raz pierwszy z własnych budżetów przeznaczyły środki finansowe na dotowanie regionalnych przewozów kolejowych, przy czym wielkość wsparcia w tamtym roku była relatywnie niewielka.

Do 2012 roku wielkość środków finansowych przeznaczanych przez województwa samorządowe na dofinansowanie przedsiębiorstwa PR miała tendencję rosnącą. Natomiast od 2013 roku widoczny jest spadek wsparcia finansowego przez województwa samorządowe przedsiębiorstwa. Można to łączyć z coraz większym angażowaniem się województw samorządowych w organizację i finansowanie powoływanych własnych kolejowych spółek samorządowych.

W latach 2014–2018 poziom dopłat z tytułu organizacji przewozów kolejowym transportem regionalnym dla przedsiębiorstwa PR (uwzględniając ograniczenia wynikające ze sposobu prezentowania danych przez samorząd wojewódzki: małopolski i kujawsko-pomorski) miał tendencję rosnącą. Wyniósł on odpowiednio: 686 mln (2014), 690 mln (2016) oraz 795 mln (2018)<sup>14</sup>. W ciągu czterech lat wzrosły nakłady przeznaczane dla przedsiębiorstwa PR przez samorzady wojewódzkie o około 16%.

<sup>13</sup> Przyjęty zakres czasowy prezentowanych danych jest zgodny z danymi statystycznymi publikowanymi przez przedsiębiorstwo PR. Niestety w późniejszym okresie przedsiębiorstwo zaprzestało publikowania raportów. Autorowi nie udało się także dotrzeć bezpośrednio do danych w przedsiębiorstwie PR. Niemniej w dalszej części artykułu podjęto próbę przedstawienia porównywalnych danych, wykorzystując do tego celu materiały z innych źródeł.

<sup>14</sup> Sprawozdania z wykonania budżetów województw samorządowych w latach 2014, 2016 oraz 2018.

Poziom dopłat dla przedsiębiorstwa PR przez województwa samorządowe jest zróżnicowany. W latach 2014–2018 wzrost wysokości dopłat widoczny jest w tych, w których nie ma „własnych” przedsiębiorstw kolejowych. W przypadku utworzenia własnych podmiotów w części województw widoczny jest spadek poziomu dopłat. Wobec braku szczegółowych danych statystycznych dotyczących pracy eksploatacyjnej na poziomie poszczególnych województw trudno jest jednak wywnioskować przyczyny spadku dopłat do regionalnych przewoźników kolejowych. Prawdopodobnie województwa posiadające własne podmioty przenoszą część zadań na „swoje” przedsiębiorstwa. Sytuacja taka może mieć miejsce w województwie dolnośląskim, pomorskim, małopolskim oraz dolnośląskim.

Poza środkami pochodzącymi z dofinansowania usług użyteczności publicznej na rzecz przedsiębiorstwa PR od 2013 roku spółka korzysta ze środków przekazywanych z Funduszu Kolejowego<sup>15</sup> na zakup, modernizację oraz naprawę taboru kolejowego świadczącego usługi transportowe objęte umowami z samorządami wojewódzkimi, z funduszu celowego budżetu państwa oraz środków pomocowych Unii Europejskiej. Ważną rolę w tym zakresie odgrywają również środki przekazywane z budżetu państwa jako forma dotacji przedmiotowej związanej z refundacją z tytułu sprzedaży biletów z ulgami ustawowymi. Wartość refundacji miały tendencję malejącą wyniosły w ostatnich latach odpowiednio: 120 mln (2014), 102 mln (2015), 90 mln (2016), 87 mln (2017), 88 mln (2018)<sup>16</sup>.

Zgodnie z danymi przedstawionymi w tabeli 1 w całym analizowanym okresie nie udało się osiągnąć poziomu dofinansowania, które pokryłoby w całości koszty uruchamiania zamówionych przez samorządy usług (zgodnie z zawartymi umowami). Widoczna jest jednak zdecydowana poprawa w tym zakresie. Początkowo stopień pokrycia deficytu nie przekraczał 50%. Natomiast w ostatnich latach przekroczył 90%.

Oceniając inne wskaźniki, należy zwrócić uwagę na spadek: liczby przewożonych pasażerów przez przedsiębiorstwo PR, udział rynkowego przedsiębiorstwa PR w kolejowych regionalnych przewożonych pasażerskich, wykonywanej pracy eksploatacyjnej oraz zatrudnienia.

Liczba pasażerów spółki PR w latach 2004–2017 spadła o około 40%, natomiast praca eksploatacyjna o ponad połowę. Przyczyniły się do tego zmiany w zakresie preferencji klientów oczekujących usług transportowych o wyższym standardzie,

lepiej dopasowanych do potrzeb pasażerów co do kierunku czy też czasu podróży. Postępująca modernizacja taboru oraz zakończenie prac związanych z rozwojem infrastruktury transportu kolejowego w Polsce powinno przyczynić się jednak do odwrócenia trendu związanego z ogólnym spadkiem liczby podróżujących regionalnym transportem kolejowym w Polsce (a przynajmniej do jego wyhamowania). Tendencja taka ma już miejsce. Od 2014 roku widoczny jest stopniowy wzrost liczby pasażerów korzystających z transportu kolejowego. W ostatnich latach widoczne są wzrosty liczby przewożonych pasażerów transportem regionalnym w trzech województwach: pomorskim, wielkopolskim oraz dolnośląskim<sup>17</sup>.

Przedsiębiorstwo PR pozostaje liderem w udziale w przewożonych pasażerskich, chociaż spadkowy, przekracza 26%. Mocną pozycję przedsiębiorstwo PR posiada w ruchu regionalnym w mniejszych ośrodkach oraz w tych województwach, w których nie funkcjonują utworzone przez samorządy własne podmioty transportu kolejowego<sup>18</sup>. Przekazywanie przez marszałków własnym podmiotom kolejnych zadań będzie prawdopodobnie skutkowało szybszym wzrostem liczby przewożonych pasażerów przez te spółki. Skutkiem może być dalszy spadek udziału przedsiębiorstwa PR w rynku usług przewoźników regionalnych.

Zatrudnienie w spółce PKP PR, PR miało w latach 2004–2014 tendencję spadkową. W 2004 roku w przedsiębiorstwie zatrudnionych było ponad 19 tysięcy pracowników. W strukturze przeważali mężczyźni (12 tysięcy) oraz osoby w wieku 40–50 lat (około 50%). Spadek liczby pracowników w kolejnym roku (2005) o około 2,5 tysiąca spowodowany był dwoma czynnikami: ogólnym zmniejszeniem się liczby zatrudnionych osób oraz przejściem części pracowników do nowo powstałej spółki Koleje Mazowieckie<sup>19</sup> (około 1,8 tysiąca). Łącznie w 2005 roku spółka zatrudniała ponad 17 tysięcy pracowników. W kolejnych latach liczba zatrudnionych w przedsiębiorstwie PR kształtowała się następująco: 16,7 tysięcy (2006), 16,4 tysiąca (2007 i 2008), 15,1 tysiąca (2009), 13,7 tysiąca (2010) 13,0 tysięcy (2011), 11,7 tysiąca (2012). Przyjęty w 2014 program restrukturyzacji przedsiębiorstwa PR skutkowało dalszym obniżaniem liczby zatrudnionych w spółce pracowników. W 2018 roku liczba zatrudnionych spadła do około 6,5 tysiąca pracowników<sup>20</sup>.

Oceniając problematykę zatrudnienia w przedsiębiorstwach transportu kolejowego, należy zwrócić uwagę na strukturę zatrudnionych osób. Około 42% pracowników przedsiębiorstwa PR przekroczyło 50 lat<sup>21</sup>. Może to skutkować

<sup>15</sup> Nowelizacja prawa w zakresie funkcjonowania Funduszu Kolejowego pozwala na wykorzystywanie środków finansowych na tak zwanych połączeniach stykowych. Dotychczas samorząd województwa mógł organizować przewozy pasażerskie do najbliższej stacji położonej poza granicami województwa. Połączenia kolejowe wykraczające poza granicę województwa do 30 km będą traktowane jako linie wewnętrznowojewódzkie. Od 2021 r. takie połączenia będą dofinansowane z Funduszu Kolejowego. Takie działanie powinno wpłynąć pozytywnie na mobilność osób, które będą chciały dotrzeć do miasta pełniącego funkcję centrum życia społecznego, zawodowego i kulturalnego położonego w województwie sąsiednim. <https://bip.kprm.gov.pl/kprt/bip-rady-ministrow/prace-legislacyjne-rm-i/prace-legislacyjne-rady/wykaz-prac-legislacyjny/r8050414584,Projekt-ustawy-o-zmianie-ustawy-o-transportie-kolejowym-oraz-niektorych-innych-u.html>

<sup>16</sup> Przewozy Regionalne sp. z o. o. rachunek zysków i strat, op.cit.

<sup>17</sup> *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2018 r.* Urząd Transportu Kolejowego Warszawa 2018.

<sup>18</sup> Tamże.

<sup>19</sup> Głównym udziałowcem (51%) stało się województwo mazowieckie, natomiast mniejszościowym stały się PKP PR. W 2005 r. z usług przedsiębiorstwa skorzystało ponad 40 mln pasażerów. Uzyskany dodatni wynik finansowy wynikał przede wszystkim z dwukrotnego, w stosunku do 2004 roku, wzrostu dofinansowania ze strony województwa mazowieckiego. W kolejnych latach odnotowano wzrost liczby pasażerów, co wynikało z większej liczby uruchamianych pociągów pasażerskich, reaktywacji połączeń kolejowych czy też modernizacji taboru kolejowego.

<sup>20</sup> [utk.gov.pl/pl/aktualnosci/](http://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/)

<sup>21</sup> *Sprawozdanie 2018 s. 30.*



powstaniem tzw. luki pokoleniowej, co z kolei może mieć negatywny wpływ na dalsze funkcjonowanie przedsiębiorstwa PR. W ocenie tej sytuacji należy uwzględnić fakt możliwości przechodzenia na specjalnych warunkach na świadczenia emerytalne.

### Kierunki rozwoju rynku kolejowych przewozów regionalnych w kontekście funkcjonowania przedsiębiorstwa PR

Na przykładzie przedsiębiorstwa PR można wskazać na kierunki rozwoju regionalnego rynku usług transportu kolejowego. Ważną kwestią pozostaje potrzeba kreowania wielowymiarowej integracji w obszarze transportu regionalnego. Dotyczyć ona może aspektów związanych z integracją: taryfową, biletową, organizacyjną oraz infrastrukturalną. W wymiarze taryfowym oraz biletowym można przyjąć, że celem w wymiarze regionalnym powinno być dążenie do utworzenia wspólnej taryfy oraz jednego biletu umożliwiającego poruszanie się na obszarze województwa (regionu). Dobre praktyki w tym zakresie można czerpać z rozwiązań stosowanych w wielu państwach Europy Zachodniej (np. w Niemczech).

Na rynku usług regionalnego transportu kolejowego negatywnie należy ocenić brak wspólnej taryfy kolejowej, a w szerszym wymiarze wspólnej taryfy obejmującej różne gałęzie transportu. Niestety restrukturyzacja przedsiębiorstwa PKP spowodowała wyodrębnienie własnych taryf przez poszczególnych operatorów na rynku pasażerskich przewozów kolejowych w Polsce. Lepiej pod tym względem (choć nie jest też dobrze) wyglądają porozumienia przedsiębiorstwa PR z wybranymi organizatorami transportu publicznego w wybranych miastach Polski (np. w Poznaniu).

W wymiarze organizacyjnym ważne pozostają kwestie związane z określaniem rozkładów jazdy oraz ich spójnością. Wydaje się, że transport kolejowy powinien stanowić swoisty „kręgosłup” transportu w regionie z dopasowywanym transportem samochodowym i jego funkcją dowozowo-dowozową oraz rozwojem węzłów transportowych. Rozkład jazdy powinien uwzględniać krótkie przerwy na zmianę środka transportu (np. system Plus Bus – Niemcy). Węzły transportowe powinny zapewniać szybkie przemieszczanie się pomiędzy różnymi środkami transportu.

Wartościowym rozwiązaniem organizacyjnym, poprawiającym atrakcyjność przewozów, byłoby wprowadzenie rytmiczności przewozów regionalnych (uwzględniając wielkość popytu) oraz narzędzi związanych z integracją oferty (np. taryfową) czy infrastruktury różnych gałęzi transportu (np. punktowej).

Ważną kwestią dla rozwoju regionalnego transportu kolejowego pozostaje problematyka dostępności usług transportowych. Ograniczanie liczby uruchamianych pociągów regionalnych przez przedsiębiorstwo PR (por. tabela 1) skutkuje niższym poziomem dostępności regionalnego transportu kolejowego. Dotyczy to w szczególności wymiaru przestrzennego oraz czasowego. Taka sytuacja stymuluje rozwój motoryzacji indywidualnej oraz przesunięć międzygałęziowych, przede wszystkim do transportu samochodowego (vide przewozy mikrobusowe).

### Podsumowanie

Pozytywnie należy ocenić poprawiającą się sytuację finansową przedsiębiorstwa PR oraz zakup/modernizację taboru. Nowoczesny tabor umożliwi obsługę potrzeb transportowych dla osób mniej mobilnych, na przykład wymagających łatwiejszego dostępu do środka transportu Nowy bądź zmodernizowany tabor pozwala na poprawę komfortu podróży. Składy coraz częściej posiadają klimatyzację, udogodnienia dla osób z ograniczoną mobilnością czy też są wyposażone w miejsca do przewozów rowerów. W większości nowe środki transportu dysponują, coraz ważniejszymi dla podróżnych: dostępem do gniazdka elektrycznego oraz sieci bezprzewodowej. W tym kontekście zdumiewający jest fakt, że część z tych udogodnień jest dopiero od niedawna dostępna w pociągach klasy Premium (np. brak wi-fi w pociągach Pendolino). Pozytywnie należy ocenić uwzględnianie w taryfie (własnej) zryczałtowanej stawki za przewóz rowerów oraz wózków dziecięcych.

Spśród ekonomicznych aspektów funkcjonowania przedsiębiorstwa należy zwrócić uwagę na spadek: liczby uruchamianych pociągów, przewożonych pasażerów, obsługiwanych dworców i przystanków kolejowych oraz malejący udział przedsiębiorstwa w rynku pasażerskich przewozów kolejowych. Może to świadczyć o słabnącej pozycji przedsiębiorstwa PR na rynku regionalnych przewozów kolejowych, szczególnie w tych regionach, w których operatorami są także podmioty samorządowe.

### Literatura

1. Dyrektywa Rady Unii Europejskiej z 29.07.1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (91/440/ EWG).
2. Górny J., *Kolejowe regionalne przewozy pasażerskie w Polsce w świetle polityki transportowej Unii Europejskiej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2013.
3. Ustawa z 8.09.2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Koleje Państwowe, Dz.U. z 2000 r., nr 84, poz. 948.
4. *Raporty roczne 2004–2014*, Przewozy Regionalne, Warszawa 2004–2014.
5. *Sprawozdania z wykonania budżetów województw samorządowych w latach 2014, 2016 oraz 2018*.
6. *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2018 r.* Urząd Transportu Kolejowego Warszawa 2018.
7. Moskwik K., Krupa K., *Kolej na regiony! Perspektywa rozwoju i wyzwania rynku*, Instytut Jagielloński, Warszawa, 2019.

### Netografia

1. „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT za okres 01.01.2016 r.–31.12.2016 r., <https://polregio.pl/pl/bip/wyniki-finansowe/>
2. RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT za okres od 01.01.2017 r. do 31.12.2017 r. <https://polregio.pl/pl/bip/wyniki-finansowe/>
3. RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT za okres od 01.01.2018 r. do 31.12.2018 r. <https://polregio.pl/pl/bip/wyniki-finansowe/>
4. *Koleje Mazowieckie raport roczny*. Województwo mazowieckie 2008, s. 11, <https://www.mazowieckie.com.pl › raport-roczny-2008>
5. [www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/wojewodztwo-przedluzy-umowe-z-kolejami-slaskimi-do-2020-r-37185.html](http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/wojewodztwo-przedluzy-umowe-z-kolejami-slaskimi-do-2020-r-37185.html)
6. <https://bip.kprm.gov.pl/kprm/bip-rady-ministrow/prace-legislacyjne-rm-i/prace-legislacyjne-rady/wykaz-prac-legislacyjny/r8-050414584,Projekt-ustawy-o-zmianie-ustawy-o-transportcie-kolejowym-oraz-niektorych-innych-u.html>