

Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2016, 19(4), 72-81

DOI 10.4467/2543859XPKG.16.024.6322

SAMORZĄD WOJEWÓDZKI JAKO ORGANIZATOR KOLEJOWYCH REGIONALNYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

Provincial self-government as an organiser of regional railway passenger traffic

Janusz Górny

Zakład Polityki Regionalnej i Integracji Europejskiej, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu, Krygowskiego 10, 61-680 Poznań

e-mail: janusz@amu.edu.pl

Cytacja:

Górny J., 2016, Samorząd wojewódzki jako organizator kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19(4), 72-81.

Streszczenie: Znaczenie dobrej organizacji transportu publicznego rośnie, bowiem władze miast i regionów zdają sobie sprawę, że świadczy ona o jakości życia mieszkańców. Gałęzią transportu, która doskonale spełnia swoje zadania w ruchu regionalnym i aglomeracyjnym, jest kolej, która dodatkowo nie wpływa na pogorszenie stanu środowiska przyrodniczego.

Na początku procesu transformacji gospodarczej kolej w Polsce znajdowała się w bardzo słabej kondycji. Na przełomie stuleci nastąpiły zmiany, których celem była restrukturyzacja przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe. Równoległe, wraz z decentralizacją państwa, samorządy wojewódzkie otrzymały nowe kompetencje, a jedną z nich jest organizacja kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich. W wyniku dynamicznych zmian w ciągu niespełna dwóch dekad na podlegającym ścisłym regulacjom rynku przewozów kolejowych pojawiło się kilkunastu operatorów. Ważnym wydarzeniem było usamorządowienie największego polskiego przewoźnika pasażerskiego, jakim są Przewozy Regionalne.

Poszczególne województwa ze względu na zróżnicowane uwarunkowania geograficzne, społeczne i gospodarcze, nałożone na nie zadanie realizują odmiennymi sposobami. Niektóre powołały własne spółki przewozowe, a część współpracuje wyłącznie z Przewozami Regionalnymi. Realizację zadań przewozowych najczęściej zleca się na zasadzie powierzenia. Rzadkim przypadkiem jest ogłaszanie przetargów na obsługę konkretnych linii kolejowych. Dzięki wielkiemu wysiłkowi organizacyjnemu i finansowemu samorządów wojewódzkich w zakresie utrzymania połączeń kolejowych, odnowy taboru i modernizacji infrastruktury nastąpiła zasadnicza zmiana w postrzeganiu transportu kolejowego. Kolej przestała tracić pasażerów, a nawet ponownie ich zyskuje. Ustabilizowała się sytuacja finansowa Przewozów Regionalnych, których większościowym udziałowcem została Agencja Rozwoju Przemysłu. Modernizacji i rozwojowi polskiej kolei sprzyja polityka Unii Europejskiej, z której środki finansowe umożliwiają przeprowadzenie dużych projektów transportowych. Oceniając ogólnie bardzo korzystnie całość działań samorządów wojewódzkich w zakresie organizacji regionalnego transportu kolejowego w Polsce, nie wolno zapominać, że wciąż są miejsca, w których oferta jest niewystarczająca, i że wszystkie odpowiedzialne podmioty czeka sporo pracy niezbędnej do jej dalszej poprawy.

Słowa kluczowe: regionalne przewozy pasażerskie, samorząd wojewódzki, transport kolejowy, usługi publiczne

Abstract: The importance of good organisation of public transportation is on the rise because city and local authorities are aware of the fact that it is a proof of their residents' quality of life. Railway – a subsector of the transport industry – perfectly serves its purposes in regional and agglomerative transportation. Additionally, it does not contribute to the environmental destruction.

At the beginning of economic transformation, Polish railway was in a very poor condition. Real changes took place at the turn of the century. The aim of these changes was to restructure the enterprise of Polish National Railways (Polskie Koleje Państwowe). With the arrival of the decentralisation of our country, provincial self-governments have received new competences, e.g. the organisation of regional railway passenger traffic. In less than two decades of dynamic changes, which were subject to strict regulations of railway transportation, several new operators emerged on the market. One of the most important events consisted in making the Regional Transportation (Przewozy Regionalne) – the most significant Polish passenger carrier – subject to the authority of provincial self-governments.

Individual provinces – due to their diversified geographical, social and economic conditioning – have accomplished their objectives in various ways. Some of them have appointed their own transportation companies, some other cooperate only with the Regional Transportation. The completion of transportation tasks is most often commissioned to provinces as an act of entrusting. The maintenance of specific railway lines is rarely awarded by tender. Importantly, the perception of railway transportation has undergone unprecedented change by dint of significant organisational and financial effort put by provincial self-governments into maintaining railway connections, renovating the rolling stock and modernising the infrastructure. Railway has ceased to lose passengers, contrarily – it has regained them. Moreover, financial situation of the Regional Transportation, whose majority shareholder is the Agency of the Growth of Industry (Agencja Rozwoju Przemysłu), has become stable. The EU policy supports the modernisation and development of the Polish railways, e.g. thanks to the EU financial means it is possible to carry out essential transportation projects. Appreciating all the actions of regional self-governments in terms of the organisation of regional railway transportation in Poland, one cannot ignore areas with insufficient offer. Therefore, all entities responsible for railway transportation are expected to put a lot of effort into its further improvement.

Key words: regional passenger traffic, provincial self-government, railway transportation, public services

Wstęp

Sprawny transport jest niezwykle ważnym elementem dobrze funkcjonujących gospodarek państw i regionów. Jego znaczenie nie wynika jednak wyłącznie z aspektu gospodarczego, ale także z aspektu społecznego. Transport publiczny to usługa, którą, choć na bardzo zróżnicowanym poziomie, zapewniają podmioty we wszystkich zamieszkałych regionach świata. Niezawodny transport jest szczególnie ważny na obszarach cechujących się dużą gęstością zaludnienia.

Systemy transportowe ulegają nieustannym modyfikacjom, które mają podnieść ich efektywność. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury technicznej, wprowadzanie nowego taboru, zmiany organizacyjne to działania, które mają zwiększyć dostępność i komfort korzystania z transportu publicznego. W skali regionu gałęzią mogącą zapewnić znacznej liczbie podróżnych szybki dojazd do miejsc pracy, nauki i świadczenia różnorodnych usług jest transport kolejowy. Do jego podstawowych zalet należą: wysoki poziom bezpieczeństwa, niewielki niekorzystny wpływ na środowisko przyrodnicze, zazwyczaj znaczny komfort podróży, w tym, ze względu na duże prędkości, dość krótki czas przejazdu w stosunku do transportu samochodowego. Ponadto zazwyczaj, szczególnie w dużych ośrodkach miejskich, dworce kolejowe są zlokalizowane w centrach miast, co dla większości pasażerów jest rozwiązaniem bardzo korzystnym. Stąd w dużych aglomeracjach krajów wysoko rozwiniętych, po latach dostosowywania miast do indywidualnego ruchu samochodowego, obserwowane są działania polegające na wzmacnianiu roli publicznego transportu zbiorowego, w tym zwłaszcza systemów transportu szynowego.

Transport kolejowy ponownie zyskuje na znaczeniu jednak nie tylko w dużych miastach, ale w całych regionach. Dzieje się tak również w Polsce. Po latach wyraźnego widocznego spadku znaczenia kolei spowodowanego problemami tej gałęzi transportu w początkowym okresie transformacji gospodarczej obserwuje się zjawiska, które świadczą o zahamowaniu, a niekiedy także o odwróceniu niekorzystnych tendencji. Lata 90. XX w., które kojarzyły się w Polsce z zaniedbaniami w zakresie infrastruktury i taboru kolejowego, niedostosowaniem oferty do szybko zmieniających się potrzeb pasażerów, zamykaniem wielu lokalnych linii (Taylor, 2007) i ograniczaniem oferty przewozowej na innych, były czasem rezygnacji wielu osób z usług kolei. Proces ten wzmagany był przez niezwykle dynamiczny rozwój motoryzacji. Obserwowana w ostatnich latach zmiana wizerunku transportu kolejowego w Polsce, wynikająca z olbrzymich inwestycji infrastrukturalnych i taborowych, najczęściej wspieranych środkami pochodzącymi z Unii Europejskiej, sprawiła, że spadek liczby

pasażerów kolei został zatrzymany. Istotną rolę w tym procesie odgrywają samorządy wojewódzkie, które są organizatorem kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich na swoim terenie.

1. Podstawowe pojęcia i podstawy prawne

Ze względu na zakres rzeczowy opracowania zdefiniowania wymagają następujące pojęcia: transport publiczny oraz kolejowe regionalne przewozy pasażerskie. Transport publiczny to rodzaj transportu, który jest dostępny dla wszystkich potencjalnych użytkowników. Jego przeciwieństwem jest transport prywatny. Z kolei, zarówno w transporcie publicznym, jak i prywatnym, możemy wyróżnić transport zbiorowy i indywidualny. Podmioty publiczne, w tym samorządy różnych szczebli, zajmują się przede wszystkim organizacją publicznego transportu zbiorowego, choć zazwyczaj regulują także funkcjonowanie publicznego transportu indywidualnego (przewozy taksówkarskie). W *Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym* (Dz.U. 2011 nr 5, poz. 13) publiczny transport zbiorowy został określony jako „powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej”. Organizacja publicznego transportu zbiorowego, rozumianego jako usługi społecznej, z ekonomicznego punktu widzenia z reguły deficytowej, a zatem wymagającej wsparcia środkami publicznymi jest, w zależności od skali przestrzennej, zadaniem administracji centralnej lub samorządowej odpowiednich szczebli (Zajfert, 2015).

W *Ustawie o transporcie kolejowym* przyjętej w 2003 r. (Dz.U. 2003 nr 86, poz. 789) zdefiniowane były dwa rodzaje kolejowych przewozów pasażerskich. Regionalne przewozy pasażerskie określono w niej jako „przewozy pasażerskie w granicach jednego województwa lub realizujące połączenia z sąsiednim województwem”, natomiast pasażerskie przewozy kwalifikowane jako „przewozy wykonywane w połączeniach międzywojewódzkich pociągami krajowymi, w których obowiązuje rezerwacja miejsc, oraz pociągami międzynarodowymi”. Od momentu uchwalenia ustawa była nowelizowana ponad dwudziestokrotnie, co wynikało m.in. z wdrażania prawa Wspólnoty Europejskiej oraz przyjmowania innych ustaw. W rezultacie tych zmian w akcie prawnym regulującym funkcjonowanie transportu kolejowego nie ma już przytoczonych wyżej definicji, które w istotny sposób porządkowały terminologię związaną z rodzajami przewozów pasażerskich. W obowiązującej wersji ustawy określono natomiast, poprzez odwołanie się do *Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, czym są kolejowe przewozy wojewódzkie i przewozy lokalne. Wedle

obowiązującego prawa, wojewódzkie przewozy pasażerskie to „przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; [to przewozy] inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie”.

Podsumowując powyższe rozważania, można przyjąć, że kolejowe regionalne przewozy pasażerskie to wszelkie odbywane w granicach regionu podróże do miejsc pracy, nauki, wypoczynku i świadczenia usług zaspokajających codzienne potrzeby mieszkańców, których nie mogą oni zrealizować w miejscu zamieszkania. Podróże te zazwyczaj odbywają się w granicach jednego lub dwóch województw, na dystansach nie przekraczających z reguły 150-200 km. Wraz ze zmianą podziału administracyjnego Polski na przełomie XX i XXI w., której towarzyszyła decentralizacja zadań publicznych, organizacja kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich została przesunięta w zakres kompetencji samorządów wojewódzkich. Wiązało się to również z prawnym rozdzieleniem funkcji organizatora przewozów oraz operatora i przewoźnika. Poza ustawą o dochodach jednostek samorządu terytorialnego sprawę tę regulowała nowelizacja *Ustawy o transporcie kolejowym z 16 grudnia 2005 r.* (Dz.U. 2006 nr 12, poz. 63). Zapisano w niej, iż „organizowanie i dotowanie regionalnych kolejowych przewozów osób wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych oraz nabywanie kolejowych pojazdów szynowych należy do zadań własnych samorządu województwa”.

Znaczne zmiany w funkcjonowaniu rynku kolejowego w Polsce wprowadzała *Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”* (Dz.U. 2000 nr 84 poz. 948). Na jej mocy wydzielono z jednego dużego przedsiębiorstwa szereg podmiotów odpowiedzialnych za realizację poszczególnych zadań w zakresie przewozów kolejowych. Oddzielono zarządzanie infrastrukturą od działalności przewozowej, w której wydzielono segment przewozów towarowych i przewozów pasażerskich. W ramach tej ostatniej działalności powołano m.in. przedsiębiorstwo PKP Intercity obsługujące kwalifikowane przewozy międzywojewódzkie i PKP Przewozy Regionalne (PKP PR) realizujące zadania w zakresie transportu regionalnego (Hyra, 2009). W toku dalszych przekształceń w 2008 r. samorządy wojewódzkie stały się właścicielem drugiego z wymienionych przedsiębiorstw.

2. Finansowanie i organizacja przewozów

Głównymi podmiotami rynku kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich w Polsce są operatorzy kolejni, czyli przedsiębiorcy uprawnieni do prowadzenia pasażerskich przewozów kolejowych, następnie organizatorzy przewozów, którymi są samorządy wojewódzkie oraz pasażerowie. Kolejowe regionalne przewozy pasażerskie zaczęły funkcjonować zgodnie z zasadami rynkowymi wraz ze wspomnianymi przekształceniami administracyjnymi i restrukturyzacją PKP. Na kształtowanie się tego rynku wpływa wiele różnorodnych czynników (Dyr, 2009). Należą do nich m.in. poziom rozwoju społeczno-gospodarczego województwa, układ sieci osadniczej oraz gęstość sieci kolejowej i stan infrastruktury.

W latach 2001-2003 środki na pokrycie deficytu generowanego przez utrzymywanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich zabezpieczone były budżecie centralnym. Ze względu na ich szczupłość oferta przewozowa uległa dalszemu, znacznemu ograniczeniu. Sytuacja zmieniła się w 2004 r., gdy samorządy wojewódzkie zostały obciążone obowiązkiem dotowania przewozów regionalnych ze środków własnych. Jednocześnie, skoro stały się rzeczywistym płatnikiem i nabywcą przedmiotowych usług, zyskały także realny wpływ na kształtowanie oferty przewozowej – liczbę uruchamianych pociągów na poszczególnych liniach i rozkład jazdy. Stąd w latach 2004-2008, czyli jeszcze przed usamorządowieniem spółki PKP PR, wielkość środków przeznaczanych przez samorządy na organizację transportu kolejowego, poza nielicznymi przypadkami, rosła każdego roku we wszystkich województwach. Wynikało to nie tylko ze znacznego wzrostu dofinansowania deficytowych usług przewozowych, ale także z dużych inwestycji taborowych. Władze samorządowe nałożone na nie nowe zadanie potraktowały bardzo odpowiedzialnie. We wszystkich województwach, choć w różnym zakresie, dokonano zakupu taboru, przede wszystkim spaliny autobusów szynowych, które użyczane były operatorowi. Ich eksploatacja pozwoliła na utrzymanie ruchu na niektórych liniach lokalnego znaczenia, a także na zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych, co doprowadziło do ustabilizowania, a niekiedy nawet do rozszerzenia oferty przewozowej. Istotnym aspektem samorządowych inwestycji taborowych jest także zmiana wizerunku transportu kolejowego – nowoczesne pojazdy wpłynęły na istotną zmianę postrzegania kolei przez pasażerów.

Pierwszą powołaną przez samorząd (choć we współpracy z przedsiębiorstwem PKP Przewozy Regionalne) spółką zajmującą się przewozami kolejowymi były Koleje Mazowieckie, które działalność przewozową rozpoczęły w 2005 r. Początkowo samorząd

województwa mazowieckiego posiadał w niej 51% udziałów, ale z czasem w wyniku podniesienia kapitału zakładowego oraz wniesienia do niej odkupionej części spółki PKP PR, stał się jej jedynym udziałowcem. Powstanie Kolei Mazowieckich to w zasadzie jedyny sukces rządowego programu z 2003 r. dotyczącego restrukturyzacji i prywatyzacji spółek grupy PKP. Zakładał on regionalizację przewozów kolejowych we wszystkich województwach poprzez przejmowanie przez samorządy oddziałów PKP PR wraz z pracownikami, taborem i zapleczem technicznym. Ostatecznie scenariusz ten, m.in. w związku z oporem związków zawodowych, wprowadzono wyłącznie na Mazowszu. Koleje Mazowieckie osiągnęły niewątpliwy sukces – systematycznie zwiększała się wielkość pracy przewozowej i liczba przewiezionych pasażerów, modernizowano i kupowano tabor, wznowiono ruch na niektórych nieczynnych wcześniej trasach. Należy jednak zauważyć, że osiągnięcie podobnego sukcesu byłoby trudne we wszystkich województwach – nie tylko ze względu na zamożność regionu, ale także ze względu na skalę działalności. W niektórych województwach, w których ruch regionalny jest znacznie mniejszy (jak np. w podlaskim, świętokrzyskim czy lubuskim) powołanie własnego podmiotu wiązałoby się z dużymi trudnościami. Jednak w 2007 r., choć na innych zasadach, powołane zostały Koleje Dolnośląskie. Spółka od początku była własnością województwa i nie bazowała na majątku przejętym od PKP PR. Impulsem do jej powołania była chęć obniżenia kosztów uruchamiania pociągów na liniach niezelektryfikowanych. Z czasem jednak działalność Kolei Dolnośląskich mocno się rozwinęła. W następnych latach własne spółki powołały kolejne województwa: wielkopolskie, śląskie, łódzkie i małopolskie.

W 2008 r., w wyniku rządowej decyzji, samorządy wojewódzkie stały się właścicielami spółki PKP Przewozy Regionalne. Usamorządowienie PKP PR budziło sporo emocji wśród samorządowców nie tylko ze względu na szybkie tempo procesu i kontrowersje wokół rozważanych wariantów podziału udziałów w spółce, ale przede wszystkim dlatego, że nie była znana jej rzeczywista kondycja finansowa (Engelhardt, 2014). Nowy zarząd podjął działania mające na celu zbilansowanie prowadzonej działalności – zahamowano narastanie długu, zracjonalizowano koszty i założono lepsze wykorzystanie posiadanego majątku. Ponadto zmieniono system identyfikacji wizualnej, wprowadzając nowe barwy – błękit, granat i zieleń. Usunięto także człon PKP z nazwy spółki. Wraz z usamorządowieniem Przewozów Regionalnych (PR) wzrosła wielkość środków przeznaczonych przez województwa na pokrycie deficytu wynikającego z prowadzenia działalności przewozowej. Mimo znacznie większego zaangażowania finansowego samorząd-

dów i działań mających zwiększyć przychody, takich jak uruchomienie komercyjnych pociągów InterREGIO, kondycja finansowa spółki była bardzo zła. W 2009 r. ze względu na zadłużenie wobec spółek z grupy PKP konta firmy zostały czasowo zajęte przez komornika, a rada nadzorcza rozważała możliwość złożenia wniosku o upadłość. W kolejnych latach sytuacja uległa stabilizacji, mimo ograniczenia roli PR w niektórych województwach, w wyniku powołania nowych kolejowych spółek samorządowych lub przekazywania obsługi kolejnych tras już istniejącym. Ponadto wprowadzono system szczegółowych rozliczeń w regionach, co pozwoliło odpierać zarzuty, że samorządy finansują działalność przewozową na obszarze innych województw.

W 2015 r. poprzez podniesienie kapitału zakładowego kosztem około 770 mln złotych większość udziałów (50% i jeden) w spółce Przewozy Regionalne przejęła Agencja Rozwoju Przemysłu. Pieniądze te pozwoliły na spłatę historycznych długów, a także umożliwiły dalszą restrukturyzację i inwestycje taborowe – w tym zakresie władze spółki chcą także skorzystać w funduszy europejskich. Stabilność funkcjonowania spółki i możliwość realizacji ambitnych planów taborowych ma zapewnić m.in. podpisywanie umów na świadczenie usług przewozowych w poszczególnych województwach na dłuższe niż dotychczas okresy. W 2016 r. Przewozy Regionalne podjęły decyzję o wprowadzeniu nowej marki konsumenckiej POLREGIO wraz z nowym systemem identyfikacji wizualnej. Obecnie, choć w bardzo zróżnicowanym zakresie, PR świadczą usługi przewozowe na terenie wszystkich województw. Przewozy Regionalne pozostają największym przewoźnikiem w Polsce pod względem liczby przewiezionych pasażerów i warto, by samorządy potrafiły wykorzystać mocne strony tak dużego przedsiębiorstwa. Należą do nich m.in. elastyczność w gospodarowaniu taborem, który w razie potrzeb można przesunąć w inne regiony kraju, możliwość planowania długich relacji pociągów przebiegających nawet przez kilka województw, a także efekty skali pozwalające na oszczędność w kosztach administracji, której niektóre elementy można przenieść na poziom centralny bez konieczności powielania ich we wszystkich województwach, oraz silniejsza pozycja przy negocjacji cen usług i kosztów inwestycji taborowych.

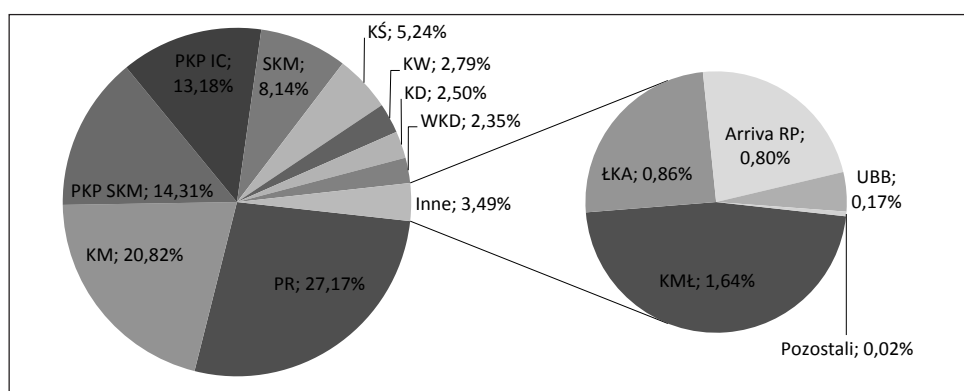
W Polsce działa obecnie trzynastu przewoźników świadczących usługi w zakresie regularnych kolejowych przewozów pasażerskich (Taylor, Ciechański, 2011). Ze względu na kryterium własnościowe – stopień zależności od samorządów i sposób pozyskania udziałów w spółkach – można wydzielić wśród nich dwie grupy:

- spółki zależne od samorządów, które je powołały lub przejęły w nich udziały w wyniku samodzielnej

decyzji: Koleje Dolnośląskie (KD), Koleje Mazowieckie (KM), Koleje Małopolskie (KMŁ), Koleje Śląskie (KŚ), Koleje Wielkopolskie (KW), Łódzka Kolej Aglomeracyjna (ŁKA), Szybka Kolej Miejska (SKM) i Warszawska Kolej Dojazdowa (WKD);

- spółki częściowo lub całkowicie niezależne od samorządów: Arriva RP, PKP Intercity (PKP IC), PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście (PKP SKM), Przewozy Regionalne (samorzady wojewódzkie są obecnie udziałowcem mniejszościowym), UBB. Charakter działalności poszczególnych operatorów

jest bardzo zróżnicowany – PKP Intercity oferuje usługi na terenie całego kraju przede wszystkim w przewozach dalekobieżnych, choć na niektórych odcinkach pełni znaczącą rolę także w przewozach regionalnych. Z kolei SKM, WKD i PKP SKM świadczą usługi przede wszystkim w ramach aglomeracji, a UBB realizuje przewozy tylko na krótkim odcinku na terenie Świnoujścia. Udział w rynku poszczególnych przewoźników, ze względu na liczbę przewiezionych pasażerów, przedstawiono na ryc. 1.



Ryc. 1. Udział przewoźników kolejowych w rynku według liczby pasażerów w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego.

Biorąc pod uwagę zakres przestrzenny działalności, rolę w systemie transportowym województwa i niekiedy skomplikowane stosunki własnościowe, można wyróżnić znacznie więcej niż dwa zaproponowane

wyżej, typów przedsiębiorstw realizujących kolejowe regionalne przewozy pasażerskie. Podstawowe dane charakteryzujące te przedsiębiorstwa zawarto w tabeli 1.

Tab. 1. Charakterystyka podmiotów realizujących kolejowe przewozy pasażerskie w Polsce

Przewoźnik	Rok powołania	Liczba pasażerów w 2016 roku [tys.]	Zakres przestrzenny działalności			Własność – dominujący udziałowiec			Rola w systemie	
			kraj	województwo	aglomeracja	państwo	samorząd	inny	podstawowa	uzupełniająca
PR	2001	79 459	+			+			+	
KM	2004	60 879		+			+		+	
PKP SKM	2000	41 856		+		+				+
PKP IC	2001	38 532	+			+			+	
SKM	2004	23 816			+		+			+
KŚ	2010	15 334		+			+		+	
KW	2009	8 150		+			+		+	
KD	2007	7 313		+			+		+	
WKD	2000	6 887			+		+			+
KMŁ	2013	4 788		+			+			+
ŁKA	2010	2 518		+			+		+	
Arriva RP	2007	2 343		+				+		+
UBB	2008	505			+			+		+

Źródło: opracowanie własne oraz dane Urzędu Transportu Kolejowego.

Do zawartych w tabeli danych należy podchodzić z odpowiednią ostrożnością, mając na uwadze szereg dodatkowych uwarunkowań, których nie sposób zawrzeć w uproszczonej charakterystyce. Przede wszystkim rok powołania spółki w wielu przypadkach (m.in. KM, KW, KŚ) nie jest rokiem rozpoczęcia działalności przewozowej. Ponadto trudno określić, w sposób jednoznaczny, rolę w systemie regionalnego transportu kolejowego w województwie w przypadkach takich przewoźników jak np. Koleje Wielkopolskie, Koleje Dolnośląskie czy Łódzka Kolej Aglomeracyjna, w sytuacji, gdy rynek jest dzielony z Przewozami Regionalnymi, które mogą wykonywać większą część pracy przewozowej w regionie. Ich rolę określono jednak jako podstawową ze względu na to, że na wybranych liniach kolejowych, o dużym znaczeniu dla całego regionu, ich oferta jest jedyną, z jakiej mogą korzystać podróżni. Ponadto obszarem działalności PKP SKM nie jest wyłącznie aglomeracja trójmiejska, ale także inne linie w województwie, choć w bardzo ograniczonym stopniu. Rola danego przedsiębiorstwa w systemie przewozów kolejowych ulega w wielu przypadkach dynamicznym zmianom i nie dzieje się tak wyłącznie poprzez przekazywanie obsługi kolejnych linii spółkom marszałkowskim. Arriva RP, która po wygranym przetargu i okresie (lata 2014-2015) świadczenia usług na części zelektryfikowanych linii kolejowych w województwie kujawsko-pomorskim, ponownie prowadzi przewozy jedynie na liniach niezelektryfikowanych. Przejęciu przez Koleje Śląskie, które obsługi połączeń towarzyszyły bardzo duże problemy, lecz z czasem, po realnym określeniu swoich możliwości, przekazały prowadzenie przewozów na części tras ponownie Przewozom Regionalnym. Podobna sytuacja miała miejsce w przypadku trasy Nowy Sącz – Krynica-Zdrój, na której w 2016 r. obsługę przejęły Koleje Małopolskie.

Od strony administracyjnej za organizację kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich odpowiadają właściwe departamenty urzędów marszałkowskich. Ich pracownicy uczestniczą w kontakcie z przewoźnikami w konstruowaniu rozkładów jazdy, a także odpowiadają za konsultacje z pasażerami. Ponadto do kompetencji samorządu należy sporządzanie opinii w sprawie likwidacji linii kolejowych, opracowanie analiz zasadności przejścia likwidowanych linii oraz finansowanie inwestycji infrastrukturalnych na liniach o znaczeniu wojewódzkim. Od decyzji zapadających w takich jednostkach zależy także przyjęcie określonego trybu wyboru przewoźnika, który będzie świadczył usługi. Efektem tego, że każdy samorząd wojewódzki jest właścicielem własnej spółki kolejowej, a ponadto każdy jest współwłaścicielem Przewozów Regionalnych i wykonywanie przewozów kolejowych może zgodnie z prawem zlecić wewnętrznemu podmiotowi na zasadzie powierzenia, jest rzad-

kie stosowanie instrumentu przetargu. Zdecydowały się na niego w zasadzie jedynie dwa województwa – pomorskie i kujawsko-pomorskie, rozpisując przetargi na obsługę poszczególnych linii lub ich pakietów. I choć jest to zjawisko pożądanego z punktu widzenia zwiększenia konkurencji między przedsiębiorstwami, skutkującej zazwyczaj poprawą jakości oferowanych usług, nie należy się spodziewać wzrostu popularności tego narzędzia (Antonowicz, 2010).

Zaangażowanie finansowe samorządów wojewódzkich w organizację kolejowych przewozów pasażerskich można rozpatrywać w trzech kategoriach – są to wydatki przeznaczone na utrzymanie przewozów (dotacja na pokrycie deficytu wynikającego z funkcjonowania połączenia), wydatki na modernizację i zakup taboru kolejowego oraz na utrzymanie i modernizację infrastruktury kolejowej. Od momentu, gdy samorządy stały się odpowiedzialne za organizację kolejowych przewozów regionalnych, suma środków przeznaczonych przez nie w kolejnych latach na trzy wymienione grupy zadań zasadniczo wzrastała. Ewentualne spadki kwot wynikały ze zróżnicowania kosztów działań inwestycyjnych w poszczególnych latach. Jednak każdego roku na samą działalność przewozową we wszystkich województwach zabezpieczano co najmniej taką samą kwotę, jak w roku poprzedzającym (Górny, 2013).

Na szczególną uwagę zasługują wydatki inwestycyjne, jakie ponosiły samorządy. W zakresie taboru w pierwszym okresie były to przede wszystkim zakupy autobusów szynowych, które (poza łódzkim) pozyskano w każdym z województw, oraz modernizacje starszych elektrycznych zespołów trakcyjnych. W późniejszych latach niektóre samorządy kupiły (a koszty są w tym przypadku zdecydowanie wyższe) nowe pociągi elektryczne, co pozwoliło na zmianę komfortu podróży na głównych liniach kolejowych. Władze samorządowe, zapewne stojąc na stanowisku, iż jest to zadanie narodowego zarządcy infrastruktury, nieco rzadziej angażują się w zadania infrastrukturalne. Choć i w tym zakresie nie brakuje pozytywnych przykładów. Na Dolnym Śląsku samorząd wyremontował linię Wrocław – Trzebnica, w Wielkopolsce zmodernizowano trasy Poznań – Wolsztyn i Poznań – Wągrowiec, a na Pomorzu Zachodnim wyremontowano linię Ulikowo – Kalisz Pomorski – Wałcz, dzięki czemu przywrócono przewozy kolejowe na pograniczu województw wielkopolskiego i zachodniopomorskiego. W ostatnich latach zmodernizowano lub wybudowano także linie kolejowe do kilku krajowych portów lotniczych (Warszawa – Okęcie, Szczecin – Goleniów, Lublin – Świdnik). Przedsięwzięciem bez precedensu ze względu na rozmiary inwestycji jest budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, która zakładała częściową odbudowę zlikwidowanej wcześniej trasy kolejowej. Podejmowanie wielu zadań inwestycyjnych, w tak szerokim zakresie,

w jakim są realizowane, w wielu wypadkach możliwe jest dzięki wsparciu środkami pochodzącymi z Unii Europejskiej. Samorządy, w tym innych szczebli niż wojewódzkie, wspierają także mniejsze projekty ułatwiające korzystanie z transportu kolejowego – to m.in. modernizacje dworców i peronów, budowa przy nich parkingów dla samochodów i rowerów, instalowanie automatów do sprzedaży biletów oraz uruchamianie nowych kanałów ich sprzedaży.

3. Wyzwania i perspektywy

Przed wszystkimi podmiotami związanymi z organizacją kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich stoi sporo wyzwań. Jednym z najpilniejszych do rozwiązania zadań wydaje się być wdrożenie wspólnego biletu, który obejmowałby wszystkich działających na polskim rynku operatorów. Sprawę tę traktować należy jako warunek konieczny do wzrostu atrakcyjności transportu kolejowego. W przypadku zmiany przewoźnika kolejowego w trakcie trwania podróży, brak możliwości zakupu jednego biletu przed jej rozpoczęciem, lub konieczność nabywania kolejnych biletów w jej trakcie, w istotny sposób wpływa na poziom komfortu odczuwanego przez pasażera. Zwłaszcza, że czas przeznaczony na przesiadkę często uniemożliwia dokonanie zakupu biletu. Ważny w tym względzie jest także aspekt ekonomiczny – wspólny bilet na całą trasę powinien być tańszy niż oddzielne bilety poszczególnych przewoźników ze względu na możliwość zastosowania taryfy degresywnej na całej trasie przejazdu.

Poważnym zagadnieniem jest także konieczność zapewnienia lepszej oferty przewozowej na obszarach peryferyjnych województw, w tym na odcinkach linii kolejowych, które przecina granica województwa. Niektóre bowiem odcinki linii kolejowych leżące na styku województw pozostają bez obsługi (Szepietowo – Małkinia; Wieluń – Kępno) albo liczba połączeń jest na nich zdecydowanie mniejsza (Kłodawa – Kutno) niż na pozostałych odcinkach danej linii kolejowej, które znajdują się bliżej stolicy regionu. Możliwości finansowe poszczególnych województw są różne, a ich interesy niejednokrotnie sprzeczne, ale mieszkańcom dalej położonych od centrum regionu miejscowości także należy zapewnić odpowiedniej jakości publiczny transport. O tym, jaki problem mogą stanowić granice administracyjne województw świadczy sytuacja stosunkowo krótkiego odcinka Głogów – Wschowa – Leszno, położonego na obszarze trzech województw (dolnośląskiego, lubuskiego i wielkopolskiego), w przypadku którego władze samorządowe nie są w stanie osiągnąć porozumienia dotyczącego przywrócenia ruchu pociągów. Stąd być może w rozwiązaniu problemu tzw. połączeń stykowych powinna się włączyć administra-

cja centralna. Ponadto w przypadku wielu województw oferta przewozowa jest wyraźnie skoncentrowana na zapewnieniu dojazdu do ich stolicy. W pewnej mierze jest to działanie zrozumiałe, ponieważ to właśnie te linie obciążone są największymi potokami podróźnych. Trudno jednak godzić się z sytuacjami, w których podróż między stosunkowo blisko położonymi miastami, leżącymi przy jednej linii kolejowej, na której zawieszono przewozy pasażerskie, musi odbywać się drogą okrężną przez stolicę województwa (Jarocin – Września – Gniezno, Rogoźno – Wągrowiec). W tym kontekście dużym wyzwaniem jest także utrzymanie oraz rozwój regionalnych połączeń międzynarodowych. Sytuacja w tym zakresie, mimo procesów integracyjnych zachodzących w Europie, prezentuje się zdecydowanie niekorzystnie. Regionalny ruch kolejowy na przejściach granicznych z krajami sąsiadującymi z Polską w ostatnich latach ulega wyraźnemu ograniczeniu. Sytuację za względnie dobrą można uznać jedynie na granicy polsko-niemieckiej i polsko-czeskiej.

Poważnym przedsięwzięciem jest także integracja regionalnego transportu kolejowego z transportem autobusowym. Samorządy wojewódzkie mają wpływ na funkcjonowanie obydwu tych gałęzi i korzystając z odpowiednich instrumentów mogą doprowadzić nie tylko do integracji organizacyjnej (w zakresie rozkładów jazdy i zapewnienia dogodnych przesiadek), ale także do integracji taryfowej (jeden bilet na całą podróż). Obecnie często dochodzi do sytuacji, gdy połączenia autobusowe dublują połączenia kolejowe. Pożądaną sytuacją natomiast jest, by kolej i autobusy nie stanowiły dla siebie konkurencji. Transport samochodowy powinien pełnić rolę uzupełniającą w stosunku do transportu szynowego, zwiększając w ten sposób dostępność do transportu publicznego – w efekcie takie współdziałanie powinno doprowadzić do wzrostu jego popularności (Kwarciański, 2013).

Z punktu widzenia operatorów kolejowych konieczne jest zagwarantowanie zawierania przez samorządy umów na wykonywanie przewozów kolejowych na okresy dłuższe – najlepiej co najmniej 10-letnie. Obecnie są to umowy obowiązujące znacznie krócej, często nawet jedynie przez rok. Taki brak stabilności z punktu widzenia przedsiębiorcy kolejowego utrudnia planowanie w długiej perspektywie, które jest niezbędne przy prowadzeniu inwestycji taborowych, rozwijaniu zaplecza technicznego czy kształcenia kadr. Ponadto umowy na prowadzenie działalności przewozowej powinny być zawierane ze znacznym wyprzedzeniem i nie należy ich negocjować jeszcze tuż przed wprowadzeniem nowego rozkładu jazdy. Zdarza się bowiem, że kilka dni przed zmianą rozkładu nie są znane informacje na temat liczby połączeń na danej trasie bądź w ogóle nie wiadomo, czy

będzie ona obsługiwana. Brak stabilności oferty kolei jest niejednokrotnie czynnikiem wpływającym na trwały wybór przez pasażerów innych środków transportu.

Wyzwaniem dla samorządów, zarządców infrastruktury i operatorów jest także odpowiednie przygotowanie projektów związanych z transportem kolejowym, które są współfinansowane środkami z Unii Europejskiej. Ważne jest zabezpieczenie przez te podmioty odpowiedniej kwoty środków własnych, która umożliwi skorzystanie z funduszy europejskich. W dalszej kolejności istotna jest koordynacja działań zarządcy infrastruktury (PKP PLK) z działaniami samorządu, tak, by wyremontowana dużym nakładem środków infrastruktura była właściwie wykorzystywana w ruchu regionalnym. Trudno bowiem zrozumieć przypadki kosztownych modernizacji tras kolejowych, na których następnie ograniczono liczbę pociągów (Rzeszów – Jasło) lub w ogóle zawieszono przewozy regionalne (Lubliniec – Fosowskie). W podobnych przypadkach, o ile trasy nie służą intensywnemu ruchowi towarowemu lub pasażerskim przewozom dalekobieżnym, warto rozważyć przeprowadzenie mniej kosztownego remontu (tzw. rewitalizacji), który także może przynieść dobre efekty w postaci skrócenia czasu przejazdu. Ważne jest także określenie odpowiednich stawek dostępu do infrastruktury kolejowej dla przewoźników regionalnych, uwzględniające rzeczywiste koszty utrzymania linii kolejowej, rodzaj pojazdów eksploatowanych na danej trasie i natężenie ruchu. Nie powinno bowiem dochodzić do sytuacji, gdy zbyt wysoka, z punktu widzenia samorządu, stawka uniemożliwia uruchomienie połączenia lub rozszerzenie obowiązującej oferty. Wartym rozważenia przez władze samorządowe pomysłem jest też wykorzystanie kolei wąskotorowych do prowadzenia regularnego ruchu pasażerskiego. Koleje te sprowadzone obecnie do roli atrakcji turystycznych, których infrastruktura znajduje się najczęściej w bardzo złym stanie, mają z pewnością w niektórych przypadkach, wystarczający potencjał, by po odpowiednim dostosowaniu zapewniać pasażerom codzienną obsługę.

Z punktu widzenia pasażera, wielu zmian należałoby dokonać także w ofercie przewozowej. Niezwykle ważna jest jej stabilność, którą większość pasażerów przedkłada ponad komfort podróży. Częste korekty rozkładu jazdy pociągów, na tyle zasadnicze, że przypominają w zasadzie całkowitą zmianę rozkładu, zmiany liczby połączeń w ciągu doby na danej trasie oraz zmiany terminów kursowania zniechęcają pasażerów do korzystania z usług kolei. W wielu regionach kraju w ostatnich latach poczyniono znaczne wysiłki, by wprowadzić cykliczność rozkładu jazdy i zapewnić skomunikowania między pociągami różnych przewoźników i kategorii. Konieczne są jednak dalsze prace

w tym zakresie (Kruszyna, 2014). Poza cyklicznością i informacją o skomunikowaniach, istotna jest także przejrzystość rozkładów jazdy – zminimalizowanie liczby oznaczeń dodatkowych, określających ograniczenia i warianty w kursowaniu danego pociągu. Konieczne jest także zapewnienie przez odpowiedni czas stabilnej, odpowiadającej potrzebom pasażerów oferty na odcinkach, na których przywraca się regionalny ruch kolejowy. Bardzo ważne jest również dotarcie do mieszkańców z informacją o reaktywacji połączenia. Gdy brakuje odpowiednich działań, trudno bowiem o powodzenie takich przedsięwzięć, czego przykładem jest ponowne zawieszenie przewozów na trasach: Kraków – Skawina – Spytkowice – Oświęcim i Szczytno – Wielbark.

Usprawnienia wymagają działania promocyjne i marketingowe przewoźników kolejowych. W ostatnich latach nastąpiła w tym zakresie znaczna poprawa – przewoźnicy informują o ofercie na stronach internetowych, utrzymują kontakt z pasażerami za pomocą portali społecznościowych, przesyłają informacje o opóźnieniach pociągów, organizują konkursy dla pasażerów i akcje umilające podróż (np. promujące czytelnictwo), a ponadto zwiększa się liczba sposobów kupna biletu. Jednak o ofercie, w tym o promocjach, zazwyczaj mają szansę dowiedzieć się ci, którzy już korzystają z usług kolei, bowiem informacje te pojawiają się na dworcach i w pociągach. Rzadko wiadomość o ofercie trafia do szerszego kręgu społeczeństwa, zmniejszając tym samym szansę na pozyskanie przez kolej nowych klientów. Informacja o rozkładzie jazdy czy cenach biletów, często bardzo atrakcyjnych, powinna w formie czytelnej ulotki trafiać do mieszkańców wszystkich miejscowości położonych w zasięgu danej linii kolejowej.

W kontekście planowania dalszego rozwoju rynku kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich konieczne jest także zorganizowanie właściwego monitorowania jego sytuacji. Zwłaszcza, że jest ona bardzo dynamiczna – zmieniają się przewoźnicy, obsługiwane linie, tabor i liczba pasażerów. By właściwie ocenić efektywność podejmowanych działań należy zapewnić możliwie szczegółową, opartą na rzetelnych danych, gromadzonych z wykorzystaniem standaryzowanej metodyki, bazę danych statystycznych charakteryzujących cały rynek kolejowych przewozów pasażerskich. Dane te, publicznie dostępne, powinny być przedmiotem analiz, których konkluzje prowadzić będą do optymalizacji organizacji przewozów przez poszczególne województwa oraz administrację centralną odpowiedzialną za utrzymanie przewozów międzywojewódzkich. Naturalnie przedsiębiorstwa mają prawo do zastrzegania tajemnicy handlowej, jednak w przypadku, gdy ich działalność jest dotowana z publicznych pieniędzy, trudno nie oczekiwać odpowiedzi

na pytania o racjonalność gospodarowania środkami. Badania powinny także w szerokim zakresie dotyczyć potrzeb pasażerów, tak by proponowana im oferta odpowiadała ich rzeczywistym potrzebom.

W dalszej perspektywie rozstrzygnięcia wymagać będzie także przyszłość spółek przewozowych powoływanych przez samorządy wojewódzkie. Władze regionalne często szczytą się wzrostem pracy przewozowej i liczby pasażerów przewiezionych przez marszałkowskie spółki kolejowe – w wielu przypadkach wynika to jednak z przejmowania obsługi na kolejnych trasach od spółki Przewozy Regionalne. Ponadto spółki wojewódzkie często obsługują trasy, na których występują duże potoki podróżnych, stąd nietrudno o dobre wyniki. Są też dobrze odbierane przez pasażerów ze względu na to, że samorządy im użyczają nowoczesny tabor, którego są właścicielami. Zagadnienie efektywności ekonomicznej w stosunku do Przewozów Regionalnych i rzeczywistych korzyści wynikających z powołania własnej spółki wymagałoby zatem rzetelnej oceny. Spółki samorządowe, czego zresztą nie wykluczają władze niektórych województw, przy wzmocnieniu się kondycji Przewozów Regionalnych mogłyby zostać przekształcone w *poole taborowe*. Zwłaszcza w kontekście korzyści z funkcjonowania dużego przedsiębiorstwa, jakim są Przewozy Regionalne, których restrukturyzacja przynosi widoczne efekty – spłacone zostały historyczne długi, a w 2016 r. spółka po raz pierwszy odnotowała zysk. W tej sytuacji nie należy się już raczej spodziewać powrotu do poważnego rozważania koncepcji usamodzielniania oddziałów regionalnych PR, ich sprzedaży województwom lub podziału spółki na regionalne kompanie (Fabirkiewicz, 2005).

Ważnym czynnikiem wpływającym na przyszłe funkcjonowanie kolejowego regionalnego transportu pasażerskiego w Polsce jest członkostwo naszego kraju w strukturach Unii Europejskiej. Polityka transportowa UE sprzyja modernizacji i rozwojowi transportu publicznego, w tym zwłaszcza tego, który wykorzystuje energię elektryczną. Wynika to m.in. z konieczności poprawy warunków środowiska życia człowieka. Biorąc jednak pod uwagę dynamiczny rozwój społeczno-gospodarczy Polski, należy spodziewać się, że kwoty przeznaczane na projekty mające na celu wyrównywanie różnic w rozwoju regionów UE będą malały w kolejnych perspektywach budżetowych. Dużym wyzwaniem staje się więc możliwie najlepsze wykorzystanie środków dostępnych w perspektywie 2014-2020 na modernizację taboru i infrastruktury kolejowej. W zadanie to powinny aktywnie włączyć się także samorządy, odpowiednio kształtując regionalne programy operacyjne. Poza finansowym wymiarem polityki transportowej UE niezwykle istotny jest też aspekt prawny. Wprowadzanie kolejnych przepisów deregulacyjnych, których celem jest stworzenie wspólnego

ryнку przewozów kolejowych na obszarze Wspólnoty i zapewnienie możliwości konkurencyjności przedsiębiorstwom z różnych krajów UE i startowania w przetargach na obsługę poszczególnych tras wymaga wzmocnienia i dobrego przygotowania polskich przewoźników do tej sytuacji (Grad, Ferensztajn-Galardos, Krajewska, 2014). Z drugiej strony, mając na uwadze olbrzymi wysiłek w optymalizacji działalności i zdobyte przez polskich przewoźników kolejowych doświadczenia, można w tej perspektywie upatrywać szansy ekspansji i dalszego ich rozwoju poza granicami kraju.

Podsumowanie

Sytuacja społeczna i gospodarcza wydaje się sprzyjać rozwojowi systemów transportu szynowego. Wobec widocznego wzrostu zatłoczenia na drogach coraz więcej osób przekonuje się do systematycznego korzystania z usług kolei. W stosunkowo dobrej kondycji są polscy producenci taboru kolejowego. Duże środki na modernizację kolei w Polsce gwarantuje Unia Europejska, która wspiera transport niskoemisyjny. Konieczne jest jednak dobre przygotowanie projektów kolejowych, tak by nie zachodziła groźba ich niewykorzystania lub konieczności przesunięcia do innych gałęzi transportu.

Od momentu przejścia pełnej odpowiedzialności za organizację kolejowego regionalnego transportu pasażerskiego, samorządy wszystkich województw włożyły wiele wysiłku finansowego i organizacyjnego w poprawę jego funkcjonowania. Ze względu na zróżnicowanie poziomu rozwoju gospodarczego regionów Polski wydatki na utrzymanie przewozów, inwestycje taborowe i infrastrukturalne w odniesieniu do liczby mieszkańców są mocno zróżnicowane w poszczególnych województwach. Mimo ograniczoności środków starano się przygotować ofertę, która w możliwie największym stopniu zaspokajałaby potrzeby podróżnych. Potrzeby są jednak wciąż duże – zarówno w kwestii modernizacji infrastruktury, wymiany i modernizacji taboru, jak i poprawy oferty przewozowej.

Ponadto władze samorządowe zaczęły dostrzegać, że sprawny transport pasażerski mocno wpływa na jakość życia – korzystnie oddziałuje na mobilność mieszkańców, zachęcając ich do aktywności w różnych sferach życia społecznego, co może wpłynąć na lepszy rozwój gospodarczy województwa i wzrost jego konkurencyjności. Władze jednostek samorządu terytorialnego różnych szczebli coraz częściej podejmują współpracę w zakresie organizacji transportu kolejowego – władze stolic regionów i innych większych miast stają się ważnym partnerem władz wojewódzkich w kształtowaniu oferty przewozowej (Kołodziejwski, Wyszomir-

ski, 2014). Rozwój kolei aglomeracyjnych i wprowadzenie ofert integrujących taryfowo transport miejski z regionalnym to tylko niektóre zadania stojące przed samorządami w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich.

Piśmiennictwo

- Antonowicz M., 2010, Konkurencja w kolejowych przewozach pasażerskich, *Rynek Kolejowy*, 1, 60-61.
- Dyr T., 2009, *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*, Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom.
- Engelhardt J., 2014, Usamorządowienie kolei regionalnych w Polsce: fakty i mity, *Logistyka*, 2, 40-50.
- Fabirkiewicz W., 2005, Koncepcja optymalizacji struktury organizacyjnej przewozów regionalnych w Polsce, *Transport i Komunikacja*, 2, 24-25.
- Górny J., 2013, *Kolejowe regionalne przewozy pasażerskie w Polsce w świetle polityki transportowej Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Naukowe Bogucki, Poznań.
- Grad B., Ferencztajn-Galaros E., Krajewska R., 2014, Pasażerskie regionalne przewozy kolejowe w kontekście dostosowania do proponowanych przez Unię Europejską standardów, *Logistyka*, 3, 2156-2169.
- Hyra Ł., 2009, Przewozy regionalne i międzyregionalne – de-integracja czy uporządkowanie rynku?, *Rynek Kolejowy*, 11, 56-57.
- Kołodziejski H., Wyszomirski O., 2014, Integracja transportu kolejowego z miejskim na obszarach metropolitalnych, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomika Transportu i Logistyka*, 52, Europejski transport i rynek usług transportowych, 111-128.
- Kruszyna M., 2014, Punkt widzenia pasażerów na regulację i deregulację w pasażerskich przewozach kolejowych, *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 368, 101-111.
- Kwarciński T., 2013, Dostępność usług transportowych jako kryterium oceny publicznego regionalnego systemu transportowego, *Studia Ekonomiczne*, 143, 230-236.
- Taylor Z., 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN, Warszawa.
- Taylor Z., Ciechański A., 2011, Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce – część II, *Przegląd Geograficzny*, 2 (83), 205-231.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.* (Dz.U. 2011 nr 5, poz. 13)
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.* (Dz.U. 2003 nr 86, poz. 789)
- Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.* (Dz.U. 2000 nr 84 poz. 948)
- Zajfert M., 2015, Ekonomiczne uwarunkowania funkcjonowania pasażerskiego transportu regionalnego w Polsce, *Gospodarka Narodowa*, 6 (280), 71-99.

Źródła internetowe

- <http://koleje-wielkopolskie.com.pl/>
- <http://pkpsa.pl/>
- <http://www.arriva.pl/>
- <http://www.mazowieckie.com.pl/>
- <http://www.skm.warszawa.pl/>
- <http://www.wkd.com.pl/>
- <https://kolejeslaskie.com/>
- <https://lka.lodzkie.pl/>
- <https://malopolskiekoleje.pl/>
- <https://www.intercity.pl/>
- <https://www.kolejedolnoslaskie.eu/pl/>
- <https://www.przewozyregionalne.pl/>
- <https://www.skm.pkp.pl/>
- <https://www.ubb-online.com/>