

Szanse i zagrożenia dla Grupy PKP wynikające z integracji europejskiej i liberalizacji europejskiego rynku kolejowego

1. Wstęp

Funkcjonowanie transportu kolejowego w Polsce w ostatnich latach determinowane było wieloma czynnikami. Jednym z najważniejszych były przeobrażenia w gospodarce, które polegały na przebudowie stosunków własnościowych i prawnoinstytucjonalnych oraz wdrażaniu mechanizmów regulacyjnych, opartych na zasadach gospodarki rynkowej. Procesom tym towarzyszyło obniżanie się poziomu energochłonności i transportochłonności i gospodarki, średnio o 5% rocznie.

Kolejne czynniki wpływające na kształtowanie wizerunku polskich kolei to nierozwiązany problem nierównych warunków konkurencji w układzie międzygałęziowym, wynikający z nieuwzględniania kosztów zewnętrznych generowanych przez transport drogowy. Powoduje to, że usługi przewozowe kolei są droższe i niekonkurencyjne w stosunku do transportu drogowego.

Nierozstrzygnięty ostatecznie pozostaje również problem obowiązku służby publicznej zgodnie z zasadą „zamawiający płaci”, wynikający z braku kompleksowych rozwiązań systemu organizacji, finansowania i świadczenia regionalnych przewozów kolejowych.

Nie mniej ważnym czynnikiem, obok wyżej wymienionych, warunkującym rewitalizację transportu kolejowego w Polsce jest sprawne przeprowadzenie programu restrukturyzacji i dostosowania kolei, w szczególności Grupy PKP, do warunków liberalizującego się europejskiego rynku kolejowego w ramach integracji z Unią Europejską.

Uwzględniając kraje Unii Europejskiej, w tym nowe państwa członkowskie, wielkość realizowanych przewozów plasuje polskie koleje na drugim miejscu w przewozach ładunków i siódmym miejscu w przewozach pasażerów w Europie. Tym ważniejsze zatem staje się utrzymanie tej pozycji między innymi poprzez dostosowanie podmiotów Grupy PKP do standardów i rozwiązań przyjętych jako jednolite dla kolei w krajach Unii Europejskiej.

2. Polityka Unii Europejskiej w zakresie transportu kolejowego

Biorąc pod uwagę, iż sektor transportu kolejowego w Europie przeżywał kryzys, co wyrażało się między innymi w zmniejszającym się udziale kolei w przewozach, w szczególności przewozach towarowych, koniecznym było stworzenie warunków dla poprawy i rozwoju usług transportu kolejowego.

Strategia rewitalizacji kolei Wspólnoty została zdefiniowana w Białej Księdze europejskiej polityki transportowej do 2010 r., która obejmuje kierunki działań w wymiarze całego systemu transportowego, w tym transportu kolejowego jako integralnej jego części.

Priorytet tej strategii stanowi otwarcie rynków, nie tylko dla międzynarodowych przewozów towarów, jak zdecydowano w Dyrektywie o rozwoju kolei Wspólnoty z 2001 r., ale także dla kabotażu na rynkach krajowych.

Otwieranie rynków krajów Unii Europejskiej wiąże się również z koniecznością zapewnienia harmonizacji na polu bezpieczeństwa i interoperacyjności.

Interoperacyjność ma podstawowe znaczenie dla rozwijania konkurencyjnej alternatywy wobec transportu drogowego. Dotychczasowe doświadczenia wskazują, że muszą zostać podjęte działania w celu zapewnienia pełniejszej integracji gałęzi oferujących znaczny potencjał zdolności przewozowej, jako ogniwa w efektywnie zarządzanym łańcuchu transportowym, które łączą wszystkie poszczególne usługi. Priorytetem jest więc ujednoczenie i normalizacja techniczna oraz interoperacyjność między istniejącymi systemami transportowymi.

Uwzględniając zatłoczenie głównych arterii i będące tego skutkiem zanieczyszczenie środowiska, zasadnicze znaczenie dla Unii Europejskiej ma zakończenie projektów transeuropejskich, co do których podjęto już decyzje. Komisja Europejska proponuje skoncentrowanie się Wspólnoty na usunięciu „wąskich gardeł” na sieci kolejowej, zakończeniu tras wskazanych jako priorytetowe we wchłonięciu potoków ruchu generowanych przez rozszerzenie Unii, zwłaszcza w regionach przygranicznych oraz poprawienie dostępu do oddalonych obszarów.

Ponadto Komisja Europejska jest za skutecznym pobieraniem opłat za usługi transportowe. Wynika to z faktu, iż nie zawsze i nie wszędzie poszczególne gałęzie transportu płacą za koszty, które generują oraz że występują ogromne różnice w tym względzie w poszczególnych Państwach Członkowskich UE i gałęziach transportu. Prowadzi to do niemożności funkcjonowania rynku wewnętrznego i wypacza konkurencję w ramach systemu transportowego. W wyniku tego nie ma faktycznej zachęty do korzystania z „najczystszej” gałęzi transportu lub najmniej zatłoczonych sieci.

Instrumentem realizacji celów strategicznych Wspólnoty w zakresie transportu kolejowego są Dyrektywy Parlamentu Europejskiego. Pierwszy pakiet kolejowy ze swymi czterema Dyrektywami wprowadzony w 2001 r. określił warunki rozwoju kolei Wspólnoty, licencjonowania przedsiębiorstw kolejowych, alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej jak również opracowywania standardów interoperacyjności dla systemu kolei konwencjonalnych w Europie.

W kwietniu 2004 roku przyjęto kolejny, drugi pakiet kolejowy, którego celem jest kontynuacja rewitalizacji kolei poprzez stworzenie tzw. zintegrowanej europejskiej przestrzeni kolejowej.

W ramach drugiego pakietu Komisja Europejska zaproponowała pięć dokumentów, wspierających kierunki wytyczone w Białej Księdze tj. wzmocnienie bezpieczeństwa, interoperacyjność oraz pełne otwarcie rynku kolejowych przewozów towarowych. Dla nadania impulsu tym procesom Komisja zaproponowała również utworzenie

Europejskiej Agencji Kolejowej odpowiedzialnej za nadzоровanie prac technicznych związanych z bezpieczeństwem i interoperacyjnością.

Wejście w życie pierwszego pakietu kolejowego oraz plany związane z akcesją Polski do Unii Europejskiej, a co za tym idzie włączenia polskich kolei w europejski kolejowy system transportowy spowodowały, że w programie restrukturyzacji Grupy PKP uwzględniono podjęcie szeregu działań mających na celu dostosowanie się do standardów i rozwiązań przyjętych dla kolei w krajach Unii Europejskiej.

Mając na uwadze wyżej wymienione tendencje istotne stało się systematyczne dostosowywanie polskiego systemu kolejowego do wymagań postawionych przez europejski kolejowy system transportowy. Wymaga to podjęcia szeregu działań zmierzających z jednej strony do dostosowania się do standardów i rozwiązań przyjętych dla kolei w krajach Unii Europejskiej, z drugiej zaś do wdrożenia konkretnego programu restrukturyzacji transportu kolejowego, w tym restrukturyzacji podmiotów Grupy PKP w celu dostosowania ich do wymagań gospodarki rynkowej.

3. Dostosowywanie Grupy PKP do europejskiego rynku kolejowego – szanse i zagrożenia

Obecna pozycja Grupy PKP na polskim rynku transportowym kształtowana jest zarówno przez otoczenie konkurencyjne i przez działania samych podmiotów Grupy. Czynnikiem, który w najbliższych latach będzie odgrywał olbrzymią rolę w sposobie ich funkcjonowania oraz możliwościach dalszego rozwoju jest przystąpienie Polski do Unii Europejskiej.

Procesy dostosowawcze spółek Grupy PKP dotyczyć będą trzech obszarów :

- liberalizacji dostępu do polskiej sieci TEN-R (Europejska Sieć Kolejowa),
- interoperacyjności europejskiego systemu kolejowego,
- usług pasażerskich o charakterze publicznym.

Polska sieć TEN-R obejmuje swoim zasięgiem około 5200 km i stanowi najważniejszy fragment polskiej infrastruktury kolejowej. Z wykorzystaniem tej sieci realizuje się około 60% całości przewozów w Polsce.

Liberalizacja dostępu do polskiej sieci TEN-R posiada podwójny kontekst, bowiem z jednej strony dotyczy podmiotów sfery operatorskiej z drugiej zaś sfery zarządzania infrastrukturą.

Z punktu widzenia zarządcy infrastruktury mniej istotne staje się jaki operator z niej korzysta, płacąc stosowne opłaty za dostęp. Natomiast w przypadku przewoźników Grupy PKP jest to zasadniczy problem związany z utrzymaniem udziału w rynku transportowym. Istnieje więc potrzeba uzyskania pewnego kompromisu między wymienionymi sferami pozwalającego z jednej strony na włączenie polskiej sieci TEN-R w paneuropejski system transportowy, z drugiej zaś umożliwienie przygotowania przewoźników Grupy PKP do otwartej konkurencji wewnątrz gałęziowej.

Takim kompromisem jest wynegocjowany z Unią Europejską okres przejściowy. W ramach negocjacji Polska zaakceptowała warunki przedstawione we Wspólnym Stanowisku i zobowiązała się do ich przestrzegania od 1 maja 2004r. do końca 2006r. Zgodnie z warunkami okresu przejściowego co najmniej 20% rocznej całkowitej przepustowości sieci TEN-R na terytorium Polski zostanie zastrzeżo-

ne dla licencjonowanych przedsiębiorstw kolejowych innych niż utworzone przez PKP S.A. (w tym dla ugrupowań międzynarodowych i przewoźników wykonujących przewozy kombinowane). Polskie Koleje, a w szczególności PKP CARGO S.A. współpracować będą z licencjonowanymi przewoźnikami kolejowymi na niedyskryminacyjnych zasadach w celu świadczenia międzynarodowych przewozów towarowych w eksporcie, imporcie i tranzycie przez terytorium Polski. Z dniem 1 stycznia 2007r. nastąpi pełne otwarcie dostępu do polskiej TEN-R.

Przeprowadzone analizy udowodniły, że częściowa ochrona polskiego rynku kolejowego w okresie przejściowym do końca 2006r., połączona z procesem dostosowania do warunków rynkowych PKP Cargo S.A., jest jedynym wariantem umożliwiającym pomyślne przeprowadzenie restrukturyzacji i zmian własnościowych bez utraty znacznej części rynku i przychodów przez największego polskiego przewoźnika kolejowego, działającego w sektorze przewozów towarowych.

Drugi pakiet kolejowy, stanowiący nowelizację Dyrektywy o rozwoju kolei Wspólnoty, wprowadza nowe cele wykraczające znacznie bardziej poza te, które zostały ustanowione na podstawie obowiązującej Dyrektywy i które były punktem odniesienia dla analiz okresu przejściowego.

W ramach obecnej nowelizacji ustanawia się otwarcie całej sieci dla przewozów międzynarodowych na 1 stycznia 2006r., natomiast liberalizowanie krajowych przewozów towarowych (włączając kabotaż) na 1 stycznia 2007r.

Przyspieszenie liberalizacji dostępu do infrastruktury, mimo, że nie narusza ono wynegocjowanego przez Polskę okresu przejściowego, może skutkować podjęciem przez stronę polską renegotjacji zmierzających do wydłużenia tego okresu.

Jednym z celów polityki Unii Europejskiej w zakresie transportu kolejowego jest utworzenie jednolitego europejskiego systemu kolejowego, w którym zarządcy interooperacyjnej infrastruktury kolejowej udostępniać będą drogę kolejową konkurującym ze sobą przewoźnikom organizującym przewozy osób i towarów przy wykorzystaniu interooperacyjnego taboru. Interoperacyjność zakłada dostosowanie linii kolejowych systemu transeuropejskiego do wspólnych standardów tak, aby zapewnić bezpieczeństwo i efektywność przewozów w ramach całej Unii Europejskiej.

Oczekiwany wzrost przewozów w ramach powiększonej Unii Europejskiej, stwarza możliwości zwiększenia ruchu na polskiej sieci transportu kolejowego pod warunkiem, że Polska będzie w stanie spełnić wymogi interoperacyjności. Polscy przewoźnicy uzyskają prawo wykonywania przewozów na terenie innych państw Unii Europejskiej. Stworzy to im możliwości zwiększenia przewozów, pod warunkiem jednak, że będą konkurencyjni wobec innych przewoźników europejskich.

Z jednej strony włączenie Polski do europejskiego systemu transportu kolejowego stwarza duże szanse, jednak brak możliwości pełnego wdrożenia zapisów dyrektyw dotyczących interoperacyjności może mieć negatywne skutki dla polskiego transportu kolejowego. Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności (TSI) dotyczące transeuropejskiej sieci konwencjonalnej (Trans-European Network (TEN)) wymagają modernizacji infrastruktury i unowocześnienia taboru. W przypadku niewdrożenia TSI, uzyskanie korzyści związanych z integracją europejskich linii kolejowych

może być uniemożliwione.

Niezapewnienie interoperacyjności wybranych linii kolejowych może spowodować wyeliminowanie linii PKP PLK S.A. z transeuropejskiej sieci kolejowej (TEN). Może również wpłynąć na zamrożenie środków unijnych na modernizację polskiej sieci kolejowej, jeśli planowane prace modernizacyjne nie będą zgodne z wymaganiami TSI.

Bardzo istotną kwestią, która może wyeliminować operatorów Grupy PKP z rynku europejskiego jest niedostosowanie nowego lub modernizowanego taboru do wymogów interoperacyjności. Obecnie zakończono prace nad przygotowaniem TSI tzw. pierwszego priorytetu, tj. specyfikacji, których zatwierdzenie przewidziano na połowę października 2004 roku. Specyfikacje pierwszego priorytetu obejmują kwestie związane z taborem w zakresie wagonów towarowych, sterowaniem ruchem, aplikacjami telematycznymi dla przewozów towarowych, ruchem z uwzględnieniem wymagań dla personelu oraz hałasem od taboru i infrastruktury.

W przypadku taboru zdecydowano, iż w pierwszej kolejności opracowane zostaną specyfikacje dla wagonów towarowych. Przy podejmowaniu tej decyzji uwzględniono kilka przesłanek tj.

- wagony towarowe stanowią największy wolumen wagonowy w Europie (ponad 600 tysięcy sztuk);
- wagony towarowe wykazują największy stopień standaryzacji (większość kwestii technicznych uregulowana jest w kartach UIC, które stanowiły bazę w opracowywanych Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności);
- największy spadek przewozów w Unii Europejskiej dotyczy przewozów towarowych, stąd zamiar jak najszybszego wdrożenia zasad interoperacyjności w tym segmencie rynku.

Jeśli chodzi o konsekwencje wynikające ze specyfikacji TSI w zakresie wagonów towarowych to analizy prowadzone dla krajów UE-15 wykazały, że różnice pomiędzy obecnymi wymaganiami wg kart UIC (RIV) dla wagonów towarowych a wymaganiami wg specyfikacji TSI nie są na tyle duże, aby powodować wzrost kosztu wagonu więcej niż o kilka procent (przy średniej cenie na rynku UE – 75 tys. EUR).

Specyfikacje wprowadzają jednakże zasadnicze, nowe wymagania, z których najważniejsze to:

- konieczność wdrożenia procesu certyfikacji podzespołów przez producenta przed wprowadzeniem na rynek (uzyskania dopuszczenia strony krajowego UTK), przy zastosowaniu metody modułów oceny wg dyrektyw UE; dotyczy to w szczególności zestawów kołowych wg obligatoryjnie przywołanej w TSI normy EN 13260: 2003;
- konieczność przygotowania przez producenta dokumentacji technicznej oraz dokumentacji utrzymania wg jednolitych standardów opisanych w TSI;
- konieczność spełnienia szczegółowych wymagań przez zakłady wykonujące naprawy i usługi w zakresie utrzymania taboru (docelowo ich obowiązująca certyfikacja po wcześniejszym uzyskaniu ISO 9001).

Ponadto specyfikacja TSI dla wagonów towarowych porządkuje wiele zagadnień i uzupełnia luki w zagadnieniach nie ujętych dotychczas w kartach UIC. Nowe wagony towarowe będą więc musiały być:

- wyposażone w systemy ryglowania drzwi,
- ich konstrukcja powinna umożliwiać bezproblemowe wykrywanie zagrożonych osi przez urządzenia przystorowe,
- systemy hamulcowe powinny mieć osiągi hamowania zgodne z opisem dla ETCS/ERTMS – Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami,
- wagony kursujące do północnej Europy będą musiały spełniać surowe wymagania klimatyczne w zakresie dopuszczalnej temperatury do -40°C .

Natomiast nie został rozwiązany jeszcze na tym etapie problem specyfikacji dla jednolitego systemu automatycznej identyfikacji śledzenia wagonów.

Wymogi dotyczące interoperacyjności nowego i modernizowanego taboru należy rozpatrywać również w kontekście dwóch innych TSI tzn. specyfikacji dotyczącej hałasu oraz systemów zabezpieczenia ruchu, które dotyczą nie tylko taboru wagonów towarowych.

Dla wszystkich rodzajów pojazdów zostały przygotowane normy w zakresie maksymalnego emitowanego przez nie hałasu. W wielu przypadkach będzie to wymagało przy produkcji nowych pojazdów lub ich modernizacji zastosowania nowych technologii dla spełnienia tych wymagań. Ponadto pojazdy trakcyjne nowe i modernizowane powinny spełniać wymagania w zakresie wyposażenia je w urządzenia pokładowe TCS/ERTMS.

Niezależnie od powyższego zostanie opracowana w ramach tzw. TSI drugiego priorytetu specyfikacja w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń z silników spalinyowych lokomotyw i zespołów pasażerskich.

Należy podkreślić, że nie wszystkie z zapisów specyfikacji TSI, wymagających zmian na kolei w Polsce, należy postrzegać jako potencjalne zagrożenia interesów Grupy PKP. Realizacja niektórych projektowanych wymagań przyczyni się bowiem do usprawnienia działalności i zwiększenia konkurencyjności spółek Grupy PKP oraz podniesienia bezpieczeństwa przewozów.

Uregulowania prawne zawarte w specyfikacjach TSI mają także pozytywne skutki dla polskiego przemysłu i kolei, gdyż porządkują i ujednolicają przepisy na obszarze całej UE, co ułatwi naszym pojazdom kursowanie po całej sieci bez konieczności uzyskiwania indywidualnych dopuszczeń w różnych krajach.

Dzięki tym uregulowaniom przemysł uzyska lepsze warunki eksportu wyrobów wg jednolitych unijnych wymagań o ile wcześniej spełni kryteria certyfikacji i zapozna się z nowymi realiami rynku. Standaryzacja techniczna na poziomie całej Unii w dłuższej perspektywie obniży ceny taboru i urządzeń dla infrastruktury z powodu wydłużenia serii produkcyjnych i eliminacji kosztownych lokalnych wymagań.

Istotnym jest również, iż po raz pierwszy wypracowano, m.in. z udziałem przedstawicieli Grupy PKP, standardy techniczne w zakresie interoperacyjnego taboru 1435 mm/1520 mm, które uzyskają moc prawną, co wpłynie niewątpliwie na rozwój tego segmentu rynku.

W oparciu o wstępne szacunki, koszty związane z wypełnieniem wymogów Unii Europejskiej w zakresie interoperacyjności ocenia się na przeszło 11 mld złotych. Znaczna część tych kosztów będzie poniesiona w ramach programów Funduszu Spójności, jednego ze źródeł finansowania programów inwestycyjnych, z których Polska będzie korzystać jako członek Unii Europejskiej. Jednakże

krytyczne znaczenie mieć będzie zapewnienie środków budżetowych w takiej wysokości, w jakiej jest to niezbędne dla wykorzystania funduszy Unii Europejskiej celem zapewnienia interoperacyjności polskiego transportu kolejowego. Niestety udział wydatków Państwa na transport kolejowy w budżecie ciągle się zmniejsza. W roku 2003 r. dotacje inwestycyjne wyniosły 198 mln PLN, co stanowiło 0,10% wydatków z budżetu. Poziom ten jest jednym z najniższych w porównaniu do krajów Unii Europejskiej przed rozszerzeniem.

Jednym z ważniejszych czynników określanym w Europie jako determinujący rewitalizację transportu kolejowego jest służba publiczna – domena państwa związana z wdrażaniem systemu kolejowych usług o charakterze publicznym (dotyczy przewozów regionalnych i międzywojewódzkich) według zasady „zamawiający płaci”.

Z chwilą wejścia Polski do Unii Europejskiej każda podjęta przez właściwe władze szczebla centralnego lub regionalnego decyzja o utrzymaniu obowiązków służby publicznej nakłada w konsekwencji zobowiązanie wypłaty rekompensaty wyrównującej obciążenia finansowe podmiotom Grupy PKP realizującym te przewozy. W przypadku spółki PKP Przewozy Regionalne szacowana roczna wielkość rekompensat wynosi około 1 mld PLN.

Problem służby publicznej jest niezmiernie istotny, gdyż dotyczy aspektów społecznych, związanych z zapewnieniem sprawnych połączeń transportem kolejowym z centrami miejskimi obszarów peryferyjnych dla tworzenia warunków realizacji ich aspiracji cywilizacyjnych. W opinii Wspólnoty Kolei Europejskich (CER) i Parlamentu Europejskiego usługa zamawiana przez władze centralne i regionalne nie może mieć z góry założonego niższego standardu i ograniczać się do najtańszego minimum - usługi społecznej.

Niezmiernie istotny jest również aspekt restrukturyzacji pasażerskich podmiotów operatorskich Grupy PKP realizujących te usługi oraz obecnego modelu funkcjonowania Grupy PKP.

W przyjętym przez Radę Ministrów „Programie restrukturyzacji oraz prywatyzacji spółek Grupy PKP do 2006 r.” zawarto koncepcję regionalizacji organizacji przewozów wykonywanych w ramach służby publicznej. Ustawowym organizatorem tych przewozów są samorządy wojewódzkie, które – na mocy ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego – poprzez udział w przychodach z podatku CIT i PIT zapewnić mają ich dofinansowanie. Spółka PKP Przewozy Regionalne zawarła umowy na dofinansowanie z wszystkimi samorządami wojewódzkimi, jednak na zróżnicowany okres. Realizacja tego dofinansowania na planowanym poziomie nie spełnia założeń reformy, która – poprzez zapewnienie właściwego poziomu dopłat – miała zmniejszyć zakres ograniczania liczby pociągów. Nie ma środków na dopłaty do dalekobieżnych połączeń kolejowych. Część z nich, samofinansująca się, wykonywana będzie w spółce PKP Intercity. Takie rozwiązanie sprzyjać będzie organizacji dalekobieżnych przewozów pasażerskich i wykluczeniu konkurencji wewnątrz Grupy PKP. Pozostałe przewozy dalekobieżne poddane będą analizie pod kątem optymalizacji możliwości poprawy ich opłacalności.

Obecnie obok procesu wykonywania przez samorządy wojewódzkie funkcji organizowania i dofinansowania przewozów regionalnych, trwa proces przejścia funkcji

zarządzania tymi przewozami, m.in. poprzez udział kapitałowy samorządu w spółkach celowych. W tej sprawie kilka samorządów wojewódzkich podpisało listy intencyjne z PKP S.A. i spółką PKP Przewozy Regionalne.

Dotychczasowy stan prac wskazuje, że nie jest możliwe uzyskanie konsensusu wśród samorządów, prowadzącego do wprowadzenia jednolitego modelu przewozów pasażerskich. Samorządy mogą bowiem – jako organizator przewozów regionalnych – niezależnie wybierać różne warianty i rozwiązania, w zależności od własnych priorytetów polityki transportowej. W tej sytuacji będą rozpatrzone rozwiązania przejściowe. PKP Przewozy Regionalne tworzyć mogą z samorządami wojewódzkimi spółki niskokapitałowe – zarządzające i dofinansowujące kolejowe przewozy regionalne na terenie danego województwa z większością głosów samorządowych - co umożliwi podpisywanie umów wieloletnich, poza ustawą o zamówieniach publicznych. Możliwe byłoby również zastosowanie innych, alternatywnych rozwiązań, polegających na rozgraniczeniu funkcji organizowania od wykonywania przewozów regionalnych.

W okresie przejściowym niezbędne jest kontynuowanie przez PKP Przewozy Regionalne wewnętrznej restrukturyzacji finansowej i organizacyjnej, w celu uzyskania optymalnej platformy do dalszego przekształcenia w spółki docelowe, zapewniające bezpieczeństwo operowania w regionalnym ruchu pasażerskim. Kluczowym problemem jest pozyskanie środków na oddłużenie spółki (deficyt na koniec 2004 może przekroczyć 2 mld PLN) oraz wprowadzenie nowej, zredukowanej struktury organizacyjnej, uwzględniającej rejonu ciężenia i układy komunikacyjne. W procesie tym nastąpi racjonalizacja zaplecza technicznego i użytkowanych nieruchomości oraz zmiana poziomu i struktury obsługi administracyjnej wykonywanych przewozów. To główny obszar zmian w regionalizacji przewozów pasażerskich.

Dalsze kontynuowanie obecnej sytuacji, uniemożliwia Grupie PKP efektywne zakończenie programu restrukturyzacji i opóźnia proces dalszych przekształceń. Duże trudności finansowe spółki Przewozy Regionalne negatywnie wpływają na kondycję finansową takich spółek jak PKP PLK S.A., PKP Cargo S.A., PKP Energetyka Sp. z o.o.

Z chwilą wstąpienia Polski do Unii Europejskiej spółki powinny wykonywać przewozy na podstawie kontraktów służby publicznej, które stanowić będą główną zachętę do tworzenia efektywnego biznesu w tym segmencie rynku transportowego. Zamawiający powinien zapewnić warunki realizacji tych przewozów (w tym finansowe), co jest istotne zarówno z punktu widzenia klienta jak również warunków rynkowych.

Należy podkreślić, że zapewnienie rozwiązań systemowych spójnych z rozwiązaniami unijnymi wymaga uchwalenia w Polsce Ustawy o transporcie publicznym zgodnej z przygotowywanym Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady Europy w sprawie zlecenia usług transportowych i zawierania umów na prowadzenie publicznych przewozów pasażerskich transportem kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym w Państwach Członkowskich Unii Europejskiej.

Pierwszym krokiem w kierunku kompleksowego rozwiązania w zakresie systemu organizacji, finansowania i

świadczenia regionalnych przewozów kolejowych. jest ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, która weszła w życie z dniem 1.01.2004 r.

4. Podsumowanie

Celem nadrzędnym Grupy PKP jest sprawne i efektywne włączenie się w liberalizowany europejski kolejowy system transportowy i zdyskontowanie korzyści z tego tytułu.

Utrzymanie znaczącej pozycji spółek Grupy PKP na polskim rynku transportowym w ramach procesu integracji Polski z Unią Europejską, wymaga z jednej strony podjęcia działań biznesowych pozwalających na skuteczne przeciwstawienie się konkurencji wewnątrz i międzygałęziowej, z drugiej zaś pełnej integracji technicznej z innymi kolejami europejskimi w celu zapewnienia interoperacyjności, w szczególności w zakresie infrastruktury kolejowej w międzynarodowych korytarzach transportowych.

Do zadań priorytetowych zalicza się przede wszystkim :

- realizację programu modernizacji sieci TEN, w tym TERFN – RNE zgodnie z wymogami interoperacyjności,
- realizację programu modernizacji taboru zgodnie z wymogami interoperacyjności,
- dalszy rozwój spółek Grupy PKP, w tym PKP Cargo S.A.,
- wdrożenie aplikacji umożliwiających uzyskanie rekompensat pochodzących ze źródeł publicznych, o których mowa w Rozporządzeniach Unii Europejskiej,
- systematyczną poprawę konkurencyjności w stosunku do innych podmiotów na rynku, szczególnie w międzynarodowych korytarzach transportowych (w tym współdziałanie w tworzeniu ugrupowań międzynarodowych).

Realizacja tych zadań w poszczególnych spółkach Grupy PKP może napotykać na trudności spowodowane występującymi ograniczeniami w postaci „wąskich gardeł”. Szczególnie na uwagę zasługuje deficyt zasobów finansowych, kadrowych, niekompatybilność w zakresie rozwiązań społecznych i finansowych.

Szacunkowe koszty integracji wyniosą około 25 mld PLN. Ograniczona dostępność do środków finansowych może doprowadzić do wydłużenia realizacji programu w

czasie, co w praktyce oznaczałoby utrzymywanie się zaóźnienia technicznego, technologicznego i organizacyjnego podmiotów Grupy PKP w stosunku do innych podmiotów funkcjonujących na europejskim rynku transportowym. Tym samym prowadziłoby to do systematycznego zmniejszania udziału spółek Grupy PKP w najbardziej atrakcyjnych segmentach rynku transportowego.

Należy podkreślić, że kwestią zasadniczą jest zapewnienie interoperacyjności. Wynika to z faktu, że proces rewitalizacji transportu kolejowego na terenie Unii Europejskiej powinien doprowadzić, zgodnie z przyjętymi celami, do stworzenia warunków dla ustanowienia tzw. „zintegrowanej, europejskiej przestrzeni kolejowej”.

Osiągnięcie celu Grupy PKP w postaci włączenia się w liberalizowany europejski kolejowy system transportowy jest uzależnione nie tylko od efektywności działań podejmowanych przez Grupę, lecz również od działań sprzyjających wdrożeniu programu, znajdujących się w kompetencjach Państwa. Odwrócenie trendu spadkowego w transporcie kolejowym zostanie znacznie łatwiej osiągnięte, jeśli stworzone będą przez rząd równe warunki konkurencji dla wszystkich gałęzi transportu. Transport kolejowy powinien stanowić podsystem nowoczesnego systemu transportowego zrównoważonego zarówno z punktu widzenia aspektów ekonomiczno-społecznych jak również ochrony środowiska.

Pożądane działania ze strony Państwa obejmują :

- wdrożenie instrumentów polityki transportowej Państwa, kształtujących zrównoważony rozwój systemu transportowego kraju, w tym uczciwe warunki konkurencji międzygałęziowej (ze zharmonizowanym systemem opłat za dostęp do infrastruktury dla wszystkich gałęzi transportu uwzględniający koszty zewnętrzne),
- konsekwentne prace mające na celu formułowanie wytycznych dla strategii rozwoju sektora transportowego w zależności od zmieniającego się otoczenia wewnętrznego i zewnętrznego.

Podjęcie i wdrożenie wymienionych powyżej działań Państwa jest jednym z istotnych czynników umożliwiających zrealizowanie celów Grupy PKP, wynikających z integracji z Unią Europejską.