

Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce – część II

*Recent organizational and ownership transformation
in rail-transport companies in Poland – Part II*

ZBIGNIEW TAYLOR, ARIEL CIECHAŃSKI

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN,
00-818 Warszawa, ul. Twarda 51/55; z.taylor@twarda.pan.pl ariel@twarda.pan.pl

Zarys treści. Celem niniejszego artykułu jest próba zrekonstruowania przekształceń organizacyjno-własnościowych przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce po roku 2000¹. Artykuł składa się z dwóch części. W pierwszej, która ukazała się w Przeglądzie Geograficznym, 2010, 82, 4, omówiono zmiany organizacyjne i powstanie nowych przewoźników w transporcie ładunków kolejami normalnotorowymi. Część druga, zamieszczona w niniejszym zeszycie, dotyczy pasażerskich przewoźników kolejami normalnotorowymi i przewoźników w kolejowym transporcie wąskotorowym.

Słowa kluczowe: transformacja systemowa, zmiany organizacyjne, transport kolejowy, przewoźnicy, deregulacja, prywatyzacja, komercjalizacja, geografia przedsiębiorstw.

Przewoźnicy i przewozy pasażerskie kolejami normalnotorowymi

Praktycznie od momentu, gdy przewozy po torach PKP Polskie Linie Kolejowe stały się możliwe dla przewoźników wywodzących się spoza Grupy PKP SA (niezależnych), byli oni zainteresowani prowadzeniem ruchu pasażerskiego na liniach, z których eksploatacji zrezygnowały lub zamierzały zrezygnować PKP. Na przykład, linią Sucha Beskidzka–Żywiec zainteresowany był ówczesny CTL Maczki Bór. PTKiGK Rybnik zainteresowane było przewozami po sieci kolei górniczych w okolicach Rybnika, a także dwoma odcinkami, na których PKP około 2001 r. zawiesiło przewozy pasażerskie (Kwidzyn–Prabuty i Tarnów–Szczucin). Po wielu staraniach obaj przewoźnicy uzyskali koncesje, które okazały się niemal bezwartościowe, gdyż dotyczyły przewozów wyłącznie po sieciach kolei przemysłowych.

¹ Artykuł powstał częściowo w wyniku realizacji projektu badawczego MNiSW nr N306 024 32/1134.

W 2005 r., poza Grupą PKP SA, licencję na przewozy pasażerskie posiadał również PKS w Zielonej Górze, który już w 2004 r. deklarował zainteresowanie dwoma szynobusami stanowiącymi własność Lubuskiego Urzędu Marszałkowskiego. Niestety, nie doszło do wykorzystania w praktyce tej licencji i zarazem do pierwszej w warunkach polskich sytuacji, w której przewoźnik autobusowy (podobnie jak to ma miejsce w W. Brytanii) byłby równocześnie przewoźnikiem kolejowym.

Kilka innych podmiotów posiadających licencje na przewozy pasażerskie działało w połowie lat 2000. na kolejach wąskotorowych (Taylor i Ciechański, 2005). Mogą one jednak w każdej chwili – na podstawie tej samej licencji – podjąć się wykonywania przewozów na kolejach normalnotorowych.

Zgodnie z *Ustawą o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP* (2000), utworzono cztery spółki zajmujące się przewozami pasażerskimi, należące do Grupy PKP SA: działające na wydzielonych liniach – PKP Warszawska Kolej Dojazdowa i PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście oraz ogólnokrajowe – PKP Przewozy Regionalne i PKP Intercity. Ponieważ każda ze spółek działała w innym segmencie rynku, praktycznie nie konkurowały one ze sobą. Ponadto, w wyniku wewnętrznych ustaleń w Grupie PKP, konkurencja w sposób pozarynkowy została zablokowana². Nowym zjawiskiem była natomiast konkurencja, jaka wywiązała się od 2003 r. między PKP Przewozy Regionalne a PKP Szybka Kolej Miejska na terenie województwa pomorskiego. Początkowo PKP SKM uruchomiła nieliczne pociągi wykraczające poza odcinek Gdańsk Główny–Wejherowo. W 2004 r. SKM obsługiwała już pociągi na odcinku Malbork/Smętowo–Tczew–Gdańsk–Wejherowo–Lębork. Na początku 2005 r. SKM zaczęła wprowadzać pociągi na odcinkach Malbork–Elbląg i Malbork–Iława, na których PKP Przewozy Regionalne uprzednio znacznie ograniczyły liczbę pociągów. W 2010 r., w wyniku podzielenia rynku przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, działalność SKM ograniczała się już tylko do obsługi własnej linii z Rumii do Gdańska Głównego, przewozów regionalnych na linii PLK od Rumii do Słupska na zasadach wyłączności oraz razem z Przewozami Regionalnymi na odcinku od Gdańska Głównego do Tczewa.

Poza dotychczasowymi przewoźnikami pasażerskimi z Grupy PKP, licencję na przewozy pasażerskie uzyskała również spółka PKP Cargo, zajmująca się transportem towarowym. Z powodzeniem rozwija ona przewozy „retro” wykorzystując tabor zgromadzony w skansenach w Chabówce i Wolsztynie.

Do sierpnia 2010 r. udzielono ogółem 22 licencji na wykonywanie kolejowych przewozów pasażerskich (tab. 1). Z tej grupy 6 podmiotów (wliczając w to Koleje Mazowieckie) wywodziło się z dawnego przedsiębiorstwa PKP. Licencję cofnięto PKS w Zielonej Górze i CTL Regio. W 2010 r. przewozy pasażerskie na liniach

² Na przykład, pociągi pospieszne spółki PKP Przewozy Regionalne nie miały prawa kursować tam, gdzie w porze dziennej PKP Intercity uruchamiały pociągi ekspresowe. Podjęte przez pierwszą spółkę próby uruchamiania własnych konkurencyjnych pociągów pospiesznych kończyły się przejęciem tych pociągów przez tę drugą i stworzeniem nowej kategorii Inter Regio. W ten sposób metodami pozarynkowymi przywrócono monopol PKP Intercity.

normalnotorowych były realizowane przez PKP Intercity, Przewozy Regionalne, PKP Cargo (okazjonalne pociągi turystyczne), PKP Szybka Kolej Miejską, PKP Warszawską Kolej Dojazdową, Koleje Mazowieckie, Szybka Kolej Miejską w Warszawie, Koleje Dolnośląskie i Arriva RP. Warto zaznaczyć, że także licencje

Tabela 1. Licencjonowani przewoźnicy pasażerscy kolejami normalnotorowymi w Polsce (stan na sierpień 2010 r.)

Licensed passenger carriers on standard-gauge railways in Poland (as of August 2010)

Aktualna nazwa podmiotu <i>Actual name of carrier</i>	Data uzyskania <i>License granted on</i>	Data cofnięcia <i>License canceled on</i>
Przewozy Regionalne sp. z o.o.	27.02.2004	
PKP Intercity SA	27.02.2004	
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. w Gdyni	27.02.2004	
Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.	27.02.2004	
PKP Cargo SA w Warszawie	27.02.2004	
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Zielona Góra sp. z o.o. w Zielonej Górze	20.10.2004	2.08.2007
DB Schenker Rail Rybnik SA	10.11.2004	
Koleje Mazowieckie sp. z o.o. w Warszawie	28.12.2004	
Szybka Kolej Miejska w Warszawie sp. z o.o.	8.06.2005	
DB Schenker Rail Polska SA	12.09.2005	
Dolnośląskie Linie Autobusowe sp. z o.o.	27.09.2005	
CTL Express sp. z o.o.	10.11.2005	
CTL Regio sp. z o.o.	10.11.2005	21.09.2007
Freightliner PL sp. z o.o.	7.12.2005	
Newag SA	29.05.2007	
Koleje Dolnośląskie SA	29.07.2008	
Arriva RP sp. z o.o.	22.09.2008	
Arriva Polska sp. z o.o.	11.09.2009	
S&K Train Transport sp. z o.o.	8.02.2010	
Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.	6.07.2010	
Koleje Śląskie sp. z o.o.	6.07.2010	
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. (Wrocław)	6.07.2010	

Opracowanie własne na podstawie: *Koncesje i licencje...* (2003); www.utk.gov.pl

Authors' own compilation based on: *Koncesje i licencje ...* (2003); www.utk.gov.pl.

dwóch innych przewoźników były wykorzystywane w ostatnich latach. Dolnośląskie Linie Kolejowe wykonywały w początkowym okresie przewozy w imieniu Kolei Dolnośląskich, a następnie na rzecz Stowarzyszenia Hobbystów Kolej przy obsłudze kolei turystycznej Kętrzyn–Węgorzewo. Licencję należąca obecnie do DB Schenker Rail Polska (a wówczas do PCC Rail Szczakowa) wykorzystywało do czasu uzyskania własnych dokumentów konsorcjum Arriva-PCC. Pozostali przewoźnicy nie prowadzą regularnych przewozów pasażerskich, ograniczając się do wykonywaniajazd mających na celu utrzymanie posiadanych licencji.

Przeгляд nowych podmiotów na rynku pasażerskich przewozów kolejowych rozpoczniemy od spółek samorządowych (szerzej o usamorządowaniu patrz: Taylor i Ciechański, 2010). W połowie 2004 r. powołano do życia spółkę Koleje Mazowieckie, będącą wspólnym przedsięwzięciem PKP Przewozy Regionalne (49% udziałów) i samorządu województwa mazowieckiego (51%). W końcu 2004 r. spółka otrzymała licencję na udostępnianie taboru i na przewozy pasażerskie i towarowe, a od 2005 r. przejęła obsługę pociągów osobowych dotychczasowego Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Warszawie, obejmującego swym zasięgiem teren województwa mazowieckiego i fragmenty województw ościennych (linie do Skierniewic, Łowicza, Działdowa). Powołanie spółki miało zwiększyć efektywność wydawania samorządowych pieniędzy przeznaczonych na dotowanie pasażerskich przewozów kolejowych, m.in. poprzez poprawę rozkładów jazdy pociągów. Spółka nie posiadała początkowo własnego taboru, był on dzierżawiony od PKP PR, które nie mogły wnieść go jako aport ze względu na zadłużenie (*Licencja dla Kolei Mazowieckich*, 2004). Za przykładem województwa mazowieckiego chciały wówczas pójść inne samorządy (Kozińska, 2004). W 2006 r. udziały samorządu województwa mazowieckiego wzrosły do 95%, a w 2008 stał się on wyłącznym udziałowcem w spółce (www.mazowieckie.com.pl). Powołanie Kolei Mazowieckich diametralnie wpłynęło na poziom finansowania ze strony Urzędu Marszałkowskiego. W czasie, gdy przewoźnikiem były jeszcze PKP Przewozy Regionalne dotacja do przewozów wynosiła 24,5 mln (2003) i 42 mln (2004) złotych. W kolejnym 2005 r., a więc pierwszym roku funkcjonowania KM na własny rachunek, było to o ponad 100% więcej, gdyż 99,6 miliona. W kolejnych latach było to 154,5 mln, 152 mln i 182 mln zł – w 2008 r. (Trammer, 2009). W następnym roku na dofinansowanie KM przeznaczono już 183,5 mln. Podobną kwotę zaplanowano na 2010 r. (bip.mazovia.pl). Warto dodać, że kwoty nie obejmują zakupów nowoczesnego taboru, które samorząd wojewódzki realizuje bezpośrednio. Co ciekawe, jednym z argumentów za powołaniem spółki samorządowej było ograniczenie kosztów.

Ryc. 1. Sieć połączeń pasażerskich Kolei Mazowieckich w 2010 r.
Opracowanie własne.

The *Koleje Mazowieckie* network of passenger services, 2010
Authors' own work.



2010

- linie kolejowe jednotorowe lub wielotorowe obsługiwane przez Koleje Mazowieckie
single or multi-track railway lines operated by Koleje Mazowieckie
- linie kolejowe jednotorowe lub wielotorowe obsługiwane przez Koleje Mazowieckie i innych regionalnych przewoźników pasażerskich
single or multi-track railway lines operated by Koleje Mazowieckie and other regional passenger carriers
- linie kolejowe jednotorowe lub wielotorowe obsługiwane przez innych regionalnych przewoźników pasażerskich
single or multi-track railway lines operated by other regional passenger carriers
- linie kolejowe jednotorowe lub wielotorowe bez ruchu regionalnych pociągów pasażerskich
single or multi-track railway lines without regional passenger traffic
- linie kolejowe jednotorowe lub wielotorowe zelektryfikowane
single or multi-track railway lines electrified



Jak można wnioskować z powyższego opisu, celu nie udało się osiągnąć. Z drugiej jednak strony, wzrostowi wydatków towarzyszy pewien wzrost przewozów, a przede wszystkim rozwój oferty – choć nie idą one równoległe ze znaczącym wzrostem kosztów ponoszonych przez samorząd. Należy jednak wspomnieć, że od momentu przejęcia przewozów Koleje Mazowieckie wznowiły obsługę niektórych odcinków, np. Nasielsk–Sierpc, Sierpc–Kutno, Radom–Drzewica, czy Góra Kalwaria–Czachówek (ryc. 1).

Utrzymując politykę bezpośredniego zaangażowania w transporcie kolejowym władze samorządowe Mazowsza w 2005 r. wzięły udział w konsorcjum samorządów, które było zainteresowane udziałami w prywatyzacji PKP Warszawska Kolej Dojazdowa. W wyniku tego 30 września 2005 r. została podpisana umowa sprzedaży WKD konsorcjum składającemu się z samorządu województwa mazowieckiego, Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy (który ostatecznie wycofał się z objęcia swoich udziałów) i sześciu gmin położonych na trasie WKD (Pruszków, Podkowa Leśna, Grodzisk Mazowiecki, Milanówek, Brwinów, Michałów). Po dwóch latach (27.09.2007) zakończył się ostatecznie proces przekazywania na własność wszystkich 12 219 udziałów. W ten sposób uzyskano strukturę udziałów jak w tabeli 2 (www.wkd.com.pl). Wraz z podnoszeniem kapitału spółki wzrasta udział województwa mazowieckiego, zaś maleje pozostałych udziałowców. Prawdopodobnie wraz z kolejnymi dokapitalizowaniami udziały te będą ulegać jeszcze większemu zmniejszeniu.

Tabela 2. Struktura własnościowa Warszawskiej Kolei Dojazdowej (%)
Ownership structure of WKD (Warsaw Commuter Rail) (percentage)

Udziałowiec / Shareholder	2007	2010
Samorząd Województwa Mazowieckiego	72,9	95,13
Gmina i Miasto Pruszków	9	1,5
Miasto Podkowa Leśna	4	0,44
Gmina Grodzisk Mazowiecki	5	1,08
Gmina Milanówek	2,5	0,61
Miasto i Gmina Brwinów	5	1,06
Gmina Michałowice	1,6	0,18

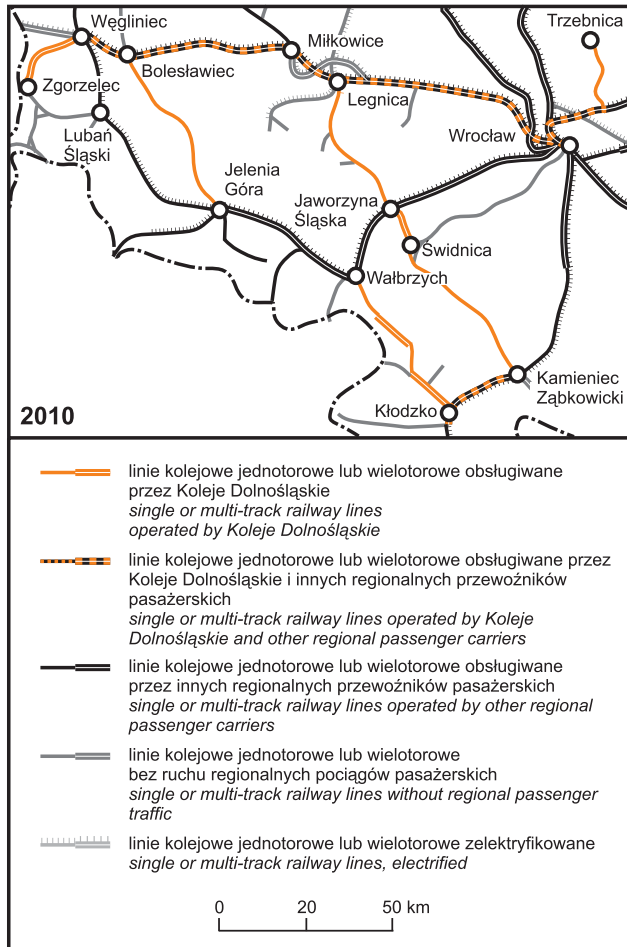
Źródło: www.wkd.com.pl, uzupełnione.

Source: www.wkd.com.pl, updated.

W 2006 r. zapoczątkowano proces komunalizacji spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście. W przeciwieństwie do wyżej omawianej WKD, proces ten jeszcze się nie zakończył. Wraz z dokapitalizowywaniem spółki i zbywaniem udziałów PKP wzrasta rola samorządów. Według Biuletynu Informacji Publicz-

nej (www.bip.skm.pkp.pl), 51,33% udziałów PKP SKM posiada obecnie (2010) PKP SA, 24,25% – Skarb Państwa, 13,70% – województwo pomorskie, 6% – miasto Gdańsk, 3% – miasto Sopot i po 0,86% miasta Gdynia i Pruszcz Gdański.

W podobnym okresie władze samorządowe województwa dolnośląskiego przyjęły zupełnie inny model – tworząc od podstaw własną spółkę przewozową pn. Koleje Dolnośląskie, która została zarejestrowana w 2008 r. i podjęła działalność w końcu tego samego roku, obsługując razem z PKP PR odcinek Legnica–Kamieniec Ząbkowicki–Kłodzko–Międzyzylesie (ryc. 2). W styczniu 2009 r.



Ryc. 2. Sieć połączeń pasażerskich Kolei Dolnośląskich w 2010 r. Opracowanie własne.

The *Koleje Dolnośląskie* network of passenger services, 2010
Authors' own work.

już pod szyldem KD odbyła się reaktywacja niezwykle atrakcyjnego turystycznie połączenia Kłodzko–Nowa Ruda–Wałbrzych. Na początku swej działalności przewoźnik został wyposażony w kilka wagonów motorowych należących do województwa dolnośląskiego – jednak ich liczba była praktycznie równa dobowemu zapotrzebowaniu na te pojazdy. We wrześniu 2009 r. KD uzyskały status pełnoprawnego przewoźnika³ i stały się operatorem na reaktywowanej linii Wrocław Psie Pole–Trzebnica. Jednocześnie, w wyniku konieczności przesyłania taboru z bazy zlokalizowanej w Legnicy, KD przejęły obsługę jednej pary pociągów między Wrocławiem a Legnicą. Wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy 2009/2010 KD przejęły od Przewozów Regionalnych obsługę odcinka Jelenia Góra–Zebrzydowa–Bolesławiec. Po przekazaniu kolejnej partii taboru w styczniu i marcu 2010 r., KD podjęły część przewozów między Legnicą i Węglińcem oraz całkowitą obsługę odcinka Węglińiec–Zgorzelec Miasto (www.kolejedolnoslaskie.eu). Jednocześnie nadal jednym z najważniejszych problemów stojących przed KD jest ciągle niewystarczająca ilość posiadanego taboru, wymuszająca niejednokrotnie zmniejszanie oferty przewozowej lub doraźne stosowanie autobusowej komunikacji zastępczej.

W 2010 r. utworzono kolejne spółki samorządowe na wzór Kolei Dolnośląskich – Koleje Śląskie i Koleje Wielkopolskie. Ta pierwsza ma przejąć częściowo obsługę linii kolejowych na terenie województwa śląskiego. Obsługa ma wstępnie odbywać się równoległe z pociągami PR, jednakże bez integracji biletowej, co może spowodować skutki odwrotne do zamierzonych przez autorów koncepcji.

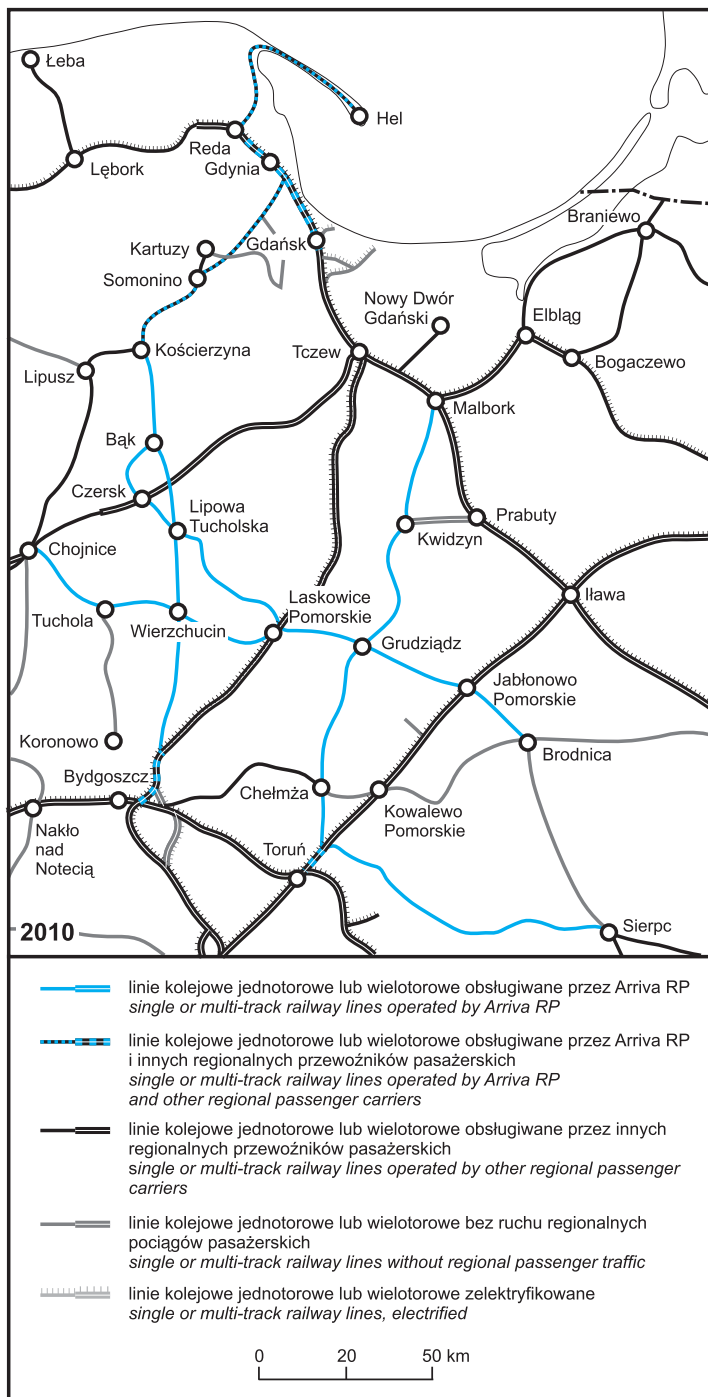
Tworzenie samorządowych przedsiębiorstw przewozowych nie rozwiązuje jednak wielu problemów, a zwłaszcza nie stwarza warunków do powstania konkurencji (Taylor i Ciechański, 2005). *Ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego* (2003b) przewiduje, że od 2004 r. przewozy regionalne finansują samorządy wojewódzkie z dochodów własnych. W przypadku powoływania spółek z udziałem samorządu istnieje uzasadnione ryzyko przekształcenia ogólnopolskiego monopolu PR w regionalne monopole spółek samorządowych. Niezdrowa jest bowiem sytuacja, w której instytucja finansująca przewozy regionalne jest jednocześnie kluczowym udziałowcem beneficjenta tych dotacji. Rodzi to podejrzenie, że może dochodzić do nierównego traktowania podmiotów, które będą zainteresowane prowadzeniem kolejowych przewozów pasażerskich w ramach służby publicznej. W rezultacie klienci mogą otrzymywać usługę gorszej jakości. Istnieje również ryzyko, że wobec braku taboru przystosowanego do obsługi połączeń o małych potokach podróży, połączenia te nie będą realizowane, zaś ewentualni przewoźnicy posiadający odpowiedni tabor zostaną pozbawieni możliwości wejścia na rynek, gdyż mogliby uszczuplić dochody spółki będącej współwłasnością samorządu. Lepsze byłoby rozwiązanie, w którym

³ Ciekawostką jest fakt, że wobec niespełnienia wszystkich wymogów wynikających z *Ustawy o transporcie kolejowym* (2003a), do września 2009 r. podmiotem świadczącym usługi przewozowe w imieniu Kolei Dolnośląskich były Dolnośląskie Linie Autobusowe.

samorządy występowałyby w charakterze zleceniodawcy, a przewoźnicy byłiby wybierani w przetargach.

Rok 2007 przyniósł prawdziwą rewolucję na polskich torach. Zarząd województwa kujawsko-pomorskiego rozpiisał przetarg na trzyletni okres świadczenia usług w regionalnym transporcie kolejowym. Poza tym, rynek został podzielony na pakiety dotyczące przewozów na liniach zelektryfikowanych i nieelektryfikowanych. Dodatkowym atutem było to, że zwycięzca przetargu na obsługę linii nieelektryfikowanych samorząd wojewódzki udostępnił stanowiące jego własność wagony motorowe. To ostatnie sprawiło, że do przetargu stanęło brytyjsko-niemieckie konsorcjum Arriva–PCC. Według informacji zawartych na stronie firmy Arriva (www.arriva.co.uk), powstała ona jako rodzinny sklep handlujący używanymi motocyklami. Po wieloletniej ewolucji, już jak spółka notowana na londyńskiej giełdzie, w 1980 r. rozpoczęła nabywać przedsiębiorstwa autobusowe – łącznie z największą brytyjską firmą w tej branży British Bus Group plc (w 1996 r.). Do 1997 r. firma występowała pod nazwą Cowie Group (od nazwiska pierwszych właścicieli). W 2000 r. po wykupieniu przewoźnika autobusowego MLT, Arriva wkracza także na rynek przewozów kolejowych. W 2010 r. spółkę działającą już na terenie 130 krajów nabył niemiecki przewoźnik kolejowy Deutsche Bahn. Także drugi z partnerów omawianego konsorcjum – PCC w chwili obecnej znajduje się w rękach DB. Dawna kopalnia piasku Szczakowa, następnie PCC Rail Szczakowa, a obecnie DB Schenker Rail Polska zostali szerzej omówieni w części I artykułu przy opisie rynku przewozów towarowych (Taylor i Ciechański, 2010).

Nowe konsorcjum w postaci spółki *joint-venture* podjęło działalność przewozową na podstawie licencji należącej do PCC Rail Polska. Nie obyło się bez problemów wynikających głównie z awaryjności udostępnionych przez samorząd wojewódzki wagonów motorowych i niedostosowania pojemności posiadanego taboru do potoków przewozowych. Obecną sieć połączeń realizowanych przez Arriva RP przedstawia rycina 3. Warto zwrócić uwagę, że jedyną linią pasażerską w ruchu spalinowym na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, której nie obsługuje Arriva jest odcinek Bydgoszcz–Chełmża. Jest to związane z reaktywacją wspomnianego połączenia po wybraniu przewoźnika w późniejszym przetargu. Jednak reaktywowane połączenie Grudziądz z Kwidzynie i dalej z Malborkiem zlokalizowane na terenie województwa pomorskiego obsługuje obecnie Arriva. W 2009 r. w porozumieniu z Pomorskim Towarzystwem Miłośników Kolei Żelaznych uruchamiane były turystyczne pociągi do Nowego Dworu Gdańskiego, skomunikowane z pociągami wąskotorowej Żuławskiej Kolei Dojazdowej. W 2010 r. współpraca ta została rozszerzona na pociągi na odcinku Malbork–Elbląg–Braniewo. Przewoźnikiem w obydwu tych przypadkach było PTMKŻ, a Arriva udostępniała jedynie swój tabor. Jednocześnie Arriva, podejmując ryzyko handlowe, uruchomiła letnie pociągi z Bydgoszczy do Gdańska i na Hel przez Kościerzynę. Oba połączenia posiadały konkurencyj-



Ryc. 3. Sieć połączeń pasażerskich Arriva RP w 2010 r.
Opracowanie własne.

The *Arriva RP* network of passenger services, 2010
Authors' own work.

ne czasy przejazdu w porównaniu z tradycyjną drogą przez Terespol Pomorski i Laskowice Pomorskie.

W 2005 r., jako konkurencja dla spółki PKP Intercity został uruchomiony pociąg Kolei Mazowieckich „Słoneczny”, łączący w sezonie letnim Warszawę z Trójmiastem. Kolejny przejaw konkurencji w przewozach międzymiastowych pojawił się dopiero po usamorządowieniu spółki PKP Przewozy Regionalne. W marcu 2009 r. spółka ta zaczęła uruchamiać pociągi Inter Regio, jako konkurencję nie tylko dla pociągów kwalifikowanych, ale także dotowanych Tanich Linii Kolejowych IC. Władze Przewozów Regionalnych motywowały to utratą przychodów w związku z oddaniem pociągów pospiesznych spółce PKP Intercity, co uniemożliwiło skrośne dotowanie pociągów regionalnych. Ze względu na stosowanie lżejszego taboru (głównie wysłużone elektryczne zespoły trakcyjne) możliwe jest stosowanie niższych taryf niż w pociągach TLK. Niestety, rozwiązanie to generuje tylko pokrycie kosztów zmiennych, zaś koszty stałe są pokrywane z przychodów z podstawowej działalności spółki (czyli faktycznie częściowo z dotacji urzędów marszałkowskich). Obserwowane obecnie w Polsce zjawisko konkurencji na rynku dwóch podmiotów dotowanych ze środków publicznych, należy uznać za wyjątkowo niekorzystne – na konkurencyjne połączenia Inter Regio i TLK marnotrawione są znaczne środki publiczne, ponadto znacznie pogorszyła się kondycja finansowa obu podmiotów, prowadząc do zatorów płatniczych i żądań ograniczania pracy eksploatacyjnej ze strony zarządcy infrastruktury, tj. spółki PKP PLK, obserwowanych w maju 2010 r.

Polska infrastruktura kolejowa jest udostępniana przede wszystkim krajowym przewoźnikom osób. Wyjątkowa sytuacja istnieje jedynie w rejonie tzw. worka żytańskiego. Niezależni przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie na terenie Niemiec i Czech zmuszeni są do korzystania z odcinków przebiegających tranzytem przez terytorium Polski. Firma ODEG należąca do grupy kapitałowej Arriva korzysta z tranzytu uprzywilejowanego w rejonie Krzewiny Zgorzeleckiej (trasa Görlitz–Zittau), natomiast Railtrans wykorzystuje odizolowany od reszty polskiej sieci odcinek w rejonie Porajowa. Z tranzytu uprzywilejowanego w rejonie Głucholazów korzystają pociągi państwowego czeskiego przewoźnika České Drahy. Ponadto, w 2008 r. uruchomiono będący własnością niemieckiej kolei UBB odcinek od granicy państwa do stacji Świnoujście Centrum.

Niezależni przewoźnicy na kolejach wąskotorowych

Ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP (2000) zezwoliła na likwidację bądź nieodpłatne przekazywanie Skarbowi Państwa, jednostkom samorządu terytorialnego i państwowym jednostkom organizacyjnym mienia, którego utrzymywania nie uzasadniają względy ekonomiczne. W wyniku chronicznego niedoinwestowania i fatalnego zarządzania, koleje wąskotorowe postrzegane były jako przestarzały środek

transportu. Na tej podstawie PKP podjęły decyzję o wycofaniu się z obsługi kolei wąskotorowych i przekazały w ręce samorządowe majątek znacznej ich części (tab. 3). Majątek nieprzekazany, zwłaszcza część taboru, został bezpowrotnie zniszczony przez Dyрекcję Kolei Dojazdowych w Likwidacji. Po zakończeniu procesu likwidacyjnego, pozostałe tory i tabor przekazano właściwym terytorialnie zakładom gospodarowania nieruchomościami PKP SA.

Zapoczątkowany w końcu 2001 r. proces przekazywania kolei wąskotorowych trwa praktycznie do dzisiaj i napotyka na wiele trudności. Nieregulowana sytuacja własnościowa gruntów sprawia, że możliwe jest jedynie użyczenie infrastruktury, a przekazanie na własność taboru. Wobec rosnących długów, PKP SA gotowe są przekazywać koleje wąskotorowe w zamian za umorzenie zadłużenia wobec samorządów i Skarbu Państwa. W ostatnich latach jednak szczęśliwie rozpoczęto proces przekazywania nieruchomości na rzecz zainteresowanych samorządów. Uregulowana sytuacja prawna posiadanych obiektów stwarza podstawy do ubiegania się o środki z funduszy europejskich. Na część kolei nie udało się jednak znaleźć chętnych samorządów, mimo istnienia podmiotów zainteresowanych prowadzeniem przewozów (kolej stargardzka, czy piotrkowska). Ostatecznie, użytkowanie kolei wąskotorowych przez samorządy przyjęło trzy formy: (1) całkowite zaniechanie eksploatacji; (2) samodzielne lub przez podmioty zależne prowadzenie ruchu turystycznego; oraz (3) użyczenie na rzecz podmiotu niezależnego od samorządu w celu prowadzenia ruchu regularnego lub turystycznego.

W rezultacie, na terenie Polski pojawiło się kilkunastu nowych przewoźników kolejowych (tab. 4). Samorządy lokalne zaangażowały się jedynie w prowadzenie ruchu turystycznego, co wynika głównie z zastanej sytuacji. Na kolei jędrzejowskiej i żnińskiej istniał wyłącznie ruch turystyczny, natomiast na kolei gryfickiej i ełckiej od 2001 r. pozostawiono rozkładowy ruch pasażerski w mocno okrojonej formie, często z możliwością dogodnego dojazdu tylko w jednym kierunku. Można przypuszczać, że regularne przewozy pasażerskie generowałyby znaczne straty, zwłaszcza wobec wygaszenia popytu jeszcze przez PKP. Generalnie samorządy preferują ruch turystyczny w postaci ukształtowanej jeszcze w czasach monopolu PKP, a wynikający z miejscowego rynku usług turystycznych. Koleje żnińska i gryficka spełniają rolę komplementarną wobec innych atrakcji turystycznych regionu – dostarczają turyście jedynie możliwość dotarcia w interesujący sposób do obiektów, które same w sobie stanowią znaczne atrakcje turystyczne (Żnin, Wenecja, Biskupin, czy nadmorskie Trzęsacz, Rewal, Niechorze, a w przyszłości także Trzebiatów). Natomiast kolej starachowicka i ełcka muszą stanowić same w sobie interesującą ofertę turystyczną, dlatego np. w Ełku oferowane są grupom specjalne rozbudowane programy (www.ekw.elk.com.pl). Taka forma organizacji kolei spowodowała znaczną redukcję personelu w stosunku do schyłkowego okresu działalności PKP (o około 50–75%). Warto zauważyć, że bezpośrednie zaangażowanie samorząd-

Tabela 3. Przekazywanie kolei wąskotorowych należących do PKP (stan na 31.08.2010 r.)
 Transfers of narrow-gauge railways formerly belonging to the PKP company (as of 31.08.2010)

Kolej <i>Railway</i>	Linie <i>Lines</i>	Użytkownik/właściciel <i>User/owner</i>
Ełcka	Ełk–Turowo Laski–Zawady–Tworki	Urząd Miasta Ełk
Gdańska	Nowy Dwór–Stegna Sztutowo–Prawy Brzeg Wisły	Starostwo Powiatowe w Nowym Dworze Gdańskim
Gnieźnieńska	Gniezno–Sompolno–Przystronie Cegielnia–Wilczyn	Starostwo Powiatowe w Gnieźnie
Górnośląska	Bytom–Miasteczko Śląskie Gliwice–Racibórz Markowice	Urząd Miasta Bytom, Urząd Miasta Tarnowskie Góry, Urząd Miasta i Gminy Miasteczko Śląskie Urząd Gminy w Pilchowicach, Urząd Miasta i Gminy w Kuźni Raciborskiej, Urząd Gminy w Nędzy, Urząd Miasta w Raciborzu.
Grójecka	Piaseczno–Nowe Miasto n. Pilicą	Starostwo Powiatowe w Piasecznie
Gryficka	Gryfice–Trzebiatów	Urząd Gminy Rewal
Jędrzejowska	Jędrzejów–Pińczów	Urząd Miasta i Gminy w Jędrzejowie
Kaliska	Opatówek–Turek Żelazków–Russów	Starostwo Powiatowe w Kaliszu
Koszalińska	Koszalin–Bobolice	Urząd Gminy Manowo (z wyjątkiem odcinków miejskich w Koszalinie i Bobolicach)
Krośniewicka	Ozorków–Dąbie Kujawskie Koło–Brześć Ostrowy–Krośniewice	Urząd Miasta Krośniewice
Mławska	Mława–Maków	Urząd Gminy Krasne
Nałęczowska	Nałęczów–Opole Rozalin–Poniatowa Karczmiska–Wilków	Starostwo Powiatowe w Opolu Lubelskim
Pleszewska	Pleszew–Pleszew Miasto	Urząd Miasta Pleszew
Przeworska	Przeworsk–Dynów	Starostwo Powiatowe w Przeworsku
Rogowska	Rogów–Biała Rawska	Starostwo Powiatowe w Rawie Mazowieckiej
Starachowicka	Starachowice–Iłża	Starostwo Powiatowe w Starachowicach
Śmigielska	Stare Bojanowo–Wielichowo	Urząd Miasta Śmigiel
Średzka	Środa–Zaniemyśl	Starostwo Powiatowe w Środzie Wielkopolskiej
Wyrzyska	Białośliwie–Łobżenica–Radzicz Wysoka–Czajcze Zakłady Przemysłowe–Radzicz	Starostwo Powiatowe w Pile
Żnińska	Żnin–Gąsawa	Starostwo Powiatowe w Żninie

Opracowanie własne na podstawie: A. Ciechański, J. Majewski (2003), uzupełnione.
 Authors' own compilation based on: A. Ciechański, J. Majewski (2003), updated.

dów lokalnych występowało tylko w początkowej fazie przejmowania mienia kolei wąskotorowych. W latach 2005–2010 nie odnotowano żadnego przypadku, w którym władze komunalne przejęłyby na siebie rolę nie tylko dzierżawcy czy właściciela kolei, ale także jej przewoźnika.

Tylko nieliczne samorządy podjęły samodzielną eksploatację kolei wąskotorowych. Większość zdecydowała się powierzyć zarządzanie podmiotom zewnętrznym. Nowi operatorzy rekrutują się przede wszystkim z organizacji miłośników kolei i członków lokalnych społeczności, rzadziej są to spółki niezależne od samorządów.

Największym polskim przewoźnikiem wąskotorowym jest Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych (SKPL) z Kalisza, założone przez kilku miejscowych miłośników kolei. Funkcjonuje od 1999 r., pod obecną nazwą od początku 2002 r., kiedy wznowiło przewozy pasażerskie na kolei śmigielskiej i towarowe na kolei kaliskiej (www.zgrowery.most.org.pl/private/prod01.htm). W maju 2002 r. SKPL otrzymało koncesję na zarządzanie liniami kolejowymi, która następnie była rozszerzana (*Koncesje i licencje...*, 2003). Szybko zwiększało swój stan posiadania: latem 2002 r. przejęło kolej przeworską i uruchomiło przewozy towarowe na kolei śmigielskiej, jesienią 2002 r. wznowiło przewozy pasażerskie na kolei krośniewickiej, a wiosną 2003 r. – na kolei nałęczowskiej. W końcu 2004 r. SKPL otrzymało licencję na wykonywanie przewozów pasażerskich i towarowych (www.skpl.prv.pl).

Podstawową cechą wyróżniającą SKPL wśród innych operatorów kolei wąskotorowych jest eksploatacja kolei jako normalnego środka lokalnego transportu przeznaczonego do publicznego przewozu ładunków, a w niektórych przypadkach także pasażerów. Przewozy turystyczne są jednymi z wielu, często dodatkowymi źródłami dochodów. Dlatego podstawowym rodzajem działalności kolei kaliskiej są przewozy towarowe (surowce mineralne oprócz węgla), śmigielskiej i krośniewickiej (do 2008 r.) – przewozy pasażerskie i towarowe (głównie węgiel), przeworskiej – przewozy towarowe (surowce do produkcji i produkty firmy Kamax w Kańczudze) i turystyczne. Jedynie kolej nałęczowska koncentrowała się na przewozach turystycznych. Od 2006 r. SKPL jest podwykonawcą usług PKP Cargo, wykonującym przewozy na odcinkach wąskotorowych (www.skpl.kalisz.pl). Prowadzenie publicznych przewozów pasażerskich na kolei śmigielskiej i krośniewickiej, mimo wybudowania nowych przystanków, doskonałego rozkładu jazdy i konkurencyjnych cen biletów (Rydyński, 2002) jest deficytowe, a Urząd Marszałkowski nie wywiązuje się z obietnicy przekazywania ustalonej dotacji (Kozłowska, 2003).

W latach 2005–2010 sytuacja SKPL uległa diametralnym przemianom. W 2007 r. spośród kolei prowadzonych przez tego przewoźnika ubyła Mławska Kolej Dojazdowa. Pomimo podjętych prób przewozów zarówno towarowych jak i turystycznych, w atmosferze konfliktu z lokalnym środowiskiem wspierających kolej miłośników i wobec odległości od głównego obszaru działania, SKPL zre-

Tabela 4. Obsługa kolei wąskotorowych w Polsce w 2005 i 2010 r.

Operators on narrow-gauge railways in Poland, 2005 and 2010

Nazwa podmiotu <i>Name of carrier</i>	Nazwa kolei i obsługiwane (czynne) linie w 2005 r. <i>Railway name and lines being served in 2005</i>		Nazwa kolei i obsługiwane (czynne) linie w 2010 r. <i>Railway name and lines being served in 2010</i>	
Przewoźnicy licencjonowani obsługujący trasy kolei należących uprzednio do PKP				
Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych w Kaliszu	Śmigielska Kolej Dojazdowa	Stare Bojanowo–Wielichowo	Śmigielska Kolej Dojazdowa	Stare Bojanowo–Śmigiel
	Krośniewicka Kolej Dojazdowa	Daszyna–Brześć Kujawski Krośniewice–Ostrowy	Kaliszka Kolej Dojazdowa	Opatówek–Zbiersk
	Kaliszka Kolej Dojazdowa	Opatówek–Turek	Przeworska Kolej Dojazdowa	Przeworsk–Dynów
	Nałęczowska Kolej Dojazdowa	Nałęczów–Opole Lubelskie Rozalin–Poniatowa		
	Przeworska Kolej Dojazdowa	Przeworsk–Dynów	Pleszewska Kolej Lokalna	Pleszew–Pleszew Miasto
	Mławska Kolej Dojazdowa	Mława–Maków Mazowiecki		
Żnińska Kolej Powiatowa sp. z o.o. w Żninie	Żnińska Kolej Powiatowa	Żnin–Gąsawa	Żnińska Kolej Powiatowa	Żnin–Gąsawa
Piaseczyńskie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej w Piasecznie	Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa	Piaseczno Miasto–Tarczyn	Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa	Piaseczno Miasto–Grójec
Biuro Utrzymania i Eksploatacji Gnieźnieńskiej Kolei Wąskotorowej	Gnieźnieńska Kolej Wąskotorowa	Gniezno–Anastazewo	Gnieźnieńska Kolej Wąskotorowa	Gniezno–Anastazewo
	Średzka Kolej Powiatowa	Środa Wielkopolska Miasto–Zaniemyśl	Średzka Kolej Powiatowa	Środa Wielkopolska Miasto–Zaniemyśl
Urząd Gminy Rewal	Nadmorska Kolej Wąskotorowa	Gryfice–Pogorzelica Gryficka	Nadmorska Kolej Wąskotorowa	Gryfice–Pogorzelica Gryficka

Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych w Gdyni	Żuławska Kolej Dojazdowa	Nowy Dwór Gdański–Stegna Prawy Brzeg Wisły–Sztutowo	Żuławska Kolej Dojazdowa	Nowy Dwór Gdański–Stegna Prawy Brzeg Wisły–Sztutowo
Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Elku, Elcka Kolej Wąskotorowa	Elcka Kolej Wąskotorowa	Elk–Laski Małe–Turowo Laski Małe–Zawady–Tworki	Elcka Kolej Wąskotorowa	Elk–Laski Małe–Sypitki
Muzeum Kolejnictwa w Warszawie	Sochaczewska Kolej Muzealna	Sochaczew–Wilcze Tułowskie	Sochaczewska Kolej Muzealna	Sochaczew–Wilcze Tułowskie
Stowarzyszenie Górnośląskich Kolei Wąskotorowych	Górnośląskie Koleje Wąskotorowe	Bytom–Miasteczko Śląskie	Górnośląskie Koleje Wąskotorowe	Bytom–Miasteczko Śląskie
	Kolej Parkowa w Wojewódzkim Parku Kultury i Wypoczynku w Chorzowie		Kolej Parkowa w Wojewódzkim Parku Kultury i Wypoczynku w Chorzowie	
Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych	Kolej Wąskotorowa Rogów–Rawa–Biała	Rogów–Biała Rawska	Kolej Wąskotorowa Rogów–Rawa–Biała	Rogów–Biała Rawska
	Starachowicka Kolej Wąskotorowa	Starachowice–Lipie	Starachowicka Kolej Wąskotorowa	Starachowice–Lipie Marcule Nadleśnictwo–Iłża
Przewoźnicy nielicencjonowani obsługujący trasy kolei należących uprzednio do PKP				
Świętokrzyska Kolejka Dojazdowa „Ciuchcia Poniemie” sp. z o.o.	Świętokrzyska Kolejka Dojazdowa	Jędrzejów–Umianowice–Pińczów	Świętokrzyska Kolejka Dojazdowa	Jędrzejów–Umianowice–Pińczów Umianowice–Sędziejowice
Towarzystwo Miłośników Koszalińskiej Wąskotorówki	–	–	Koszalińska Kolej Wąskotorowa	Koszalin–Manowo
Towarzystwo Służby Ochrony Zabytków Kolei	Zabytkowa stacja kolejki wąskotorowej w Rudach	Rudy–Paproć	–	–

Nazwa podmiotu <i>Name of carrier</i>	Nazwa kolei i obsługiwane (czynne) linie w 2005 r. <i>Railway name and lines being served in 2005</i>		Nazwa kolei i obsługiwane (czynne) linie w 2010 r. <i>Railway name and lines being served in 2010</i>	
Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Kuźni Raciborskiej	–	–	Zabytkowa stacja kolejki wąskotorowej w Rudach	Stanica–Rudy–Paproć
Zarząd Dróg Powiatowych w Opolu Lubelskim z siedzibą w Poniatowej	–	–	Nadwiślańska Kolejka Wąskotorowa	Karczmiska–Opole Lubelskie
Towarzystwo Wyrzyska Kolejka Powiatowa	–	–	Wyrzyska Kolej Powiatowa	Białośliwie–Nieżychowo
Przewoźnicy licencjonowani obsługujący pozostałe koleje wąskotorowe				
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o. w Poznaniu	Kolej Dziecięca Maltanka w Poznaniu		Kolej Dziecięca Maltanka w Poznaniu	
PUH Myślicińska Kolej Parkowa sp. z o.o. w Bydgoszczy ¹	Kolej Parkowa w Bydgoszczy		Kolej Parkowa w Bydgoszczy	
Fundacja Bieszczadzkiej Kolei Leśnej w Cisnej	Bieszczadzka Kolej Leśna	Wola Michowa–Przysłop ²	Bieszczadzka Kolej Leśna	Smolnik–Przysłop

Opracowanie własne na podstawie: *Koncesje i licencje...* (2003); www.utk.gov.pl.

Authors' own compilation based on: *Koncesje i licencje...* (2003); www.utk.gov.pl.

¹ Przedsiębiorstwo handlowo–usługowe z 63,85% udziałem PKP SA.

² Odcinek Wola Michowa–Cisna stanowi fragment przekazanej w 1950 r. resortowi leśnictwa linii PKP Nowy Łupków–Cisna.

zygnował z prowadzenia MKD. W dość podobnej atmosferze przebiegało wycofanie się SKPL z Krośniewickiej Kolei Dojazdowej. Tutaj nałożyła się dodatkowo inna wizja prowadzenia kolei przez samorząd oraz perspektywa utraty głównego odbiorcy masy towarowej. Głęboki deficyt Nałęczowskiej Kolei Dojazdowej i brak woli pokrywania strat przez Starostwo Powiatowe w Opolu Lubelskim jako właściciela kolei sprawił, że w kolejnym roku SKPL wymówił umowę na operatorstwo także tej kolei. W międzyczasie zostały podjęte w 2006 r. przewozy pasażerskie na Pleszewskiej Kolei Lokalnej, łączącej stacje Pleszew i Pleszew Miasto. Linia ta stanowi bardzo interesujące rozwiązanie techniczne – mianowicie występuje tutaj splot torów o prześwicie wąskim (750 mm) i normalnym (1435 mm). Na torze wąskim prowadzony jest ograniczony, regularny ruch pasażerski, natomiast na torze 1435 mm – obsługa pleszewskich bocznic normalnotorowych. Postępując analogicznie, SKPL podjął obsługę kolejnej bocznic, tym razem w Kościanie. W 2010 r. została powołana Śremska Kolej Lokalna SKPL zajmująca się obsługą pociągów na normalnotorowym odcinku Czempin–Śrem. Również w 2010 r. kolejny raz niejasna sytuacja powstała na Śmigielskiej KD i Przeworskiej KD. W pierwszym przypadku głównym problemem jest inna wizja kolei prezentowana przez władze miasta Śmigiel (kolej wyłącznie turystyczna), konflikt dotyczący rozliczeń podatkowych, a także gwałtowny spadek przewożonej tą koleją masy towarowej. W przypadku Przeworskiej KD powodem corocznego praktycznie wymawiania umowy jest niskie zainteresowanie samorządów pokrywaniem kosztów utrzymywania bardzo zdekapitalizowanej infrastruktury. Wydaje się, że w dalszej perspektywie SKPL będzie pozbywał się ustawicznie deficytowych kolei wąskotorowych na rzecz obsługi bocznic i krótkich linii (tzw. *short lines*).

Także z inicjatywy miłośników kolei, tym razem ze środowiska warszawskiego, w 1999 r. powstała Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych. Wykonywała przewozy turystyczne na kolei rogowskiej i starachowickiej (www.fpkw.pl). W 2005 r. FPKW uzyskała licencję na prowadzenie przewozów pasażerskich, natomiast w 2007 r. fundacja wycofała się z obsługi tej ostatniej kolei, koncentrując się w chwili obecnej na linii Rogów–Rawa Mazowiecka–Biała Rawska.

Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych (PTMKŻ) podjęło się trudu wznowienia przewozów na nieeksploatowanych od 1996 r. liniach kolei gdańskich: Prawy Brzeg Wisły–Sztutowo i Nowy Dwór Gdański–Stegna. Po wielu staraniach Starostwu Powiatowemu w Nowym Dworze Gdańskim jako jednemu z nielicznych udało się przejąć infrastrukturę kolei na własność, a tabor (po rozkradzeniu i zdewastowaniu oryginalnego) sprowadzono m.in. z Mławy, Nasielska i Opalenicy. W sezonach letnich 2003 i 2004 r. prowadzono przewozy turystyczne. W 2006 r. w wyniku protestów PTKMŻ przeciw likwidacji pozostałych odcinków na terenie powiatu nowodworskiego i konfliktu z pracownikami, starosta nowodworski rozwiązał umowę operatorską, powierzając w sezonach 2007 i 2008 obsługę kolei Stowarzyszeniu Żuławskich Kolei Dojazdowych

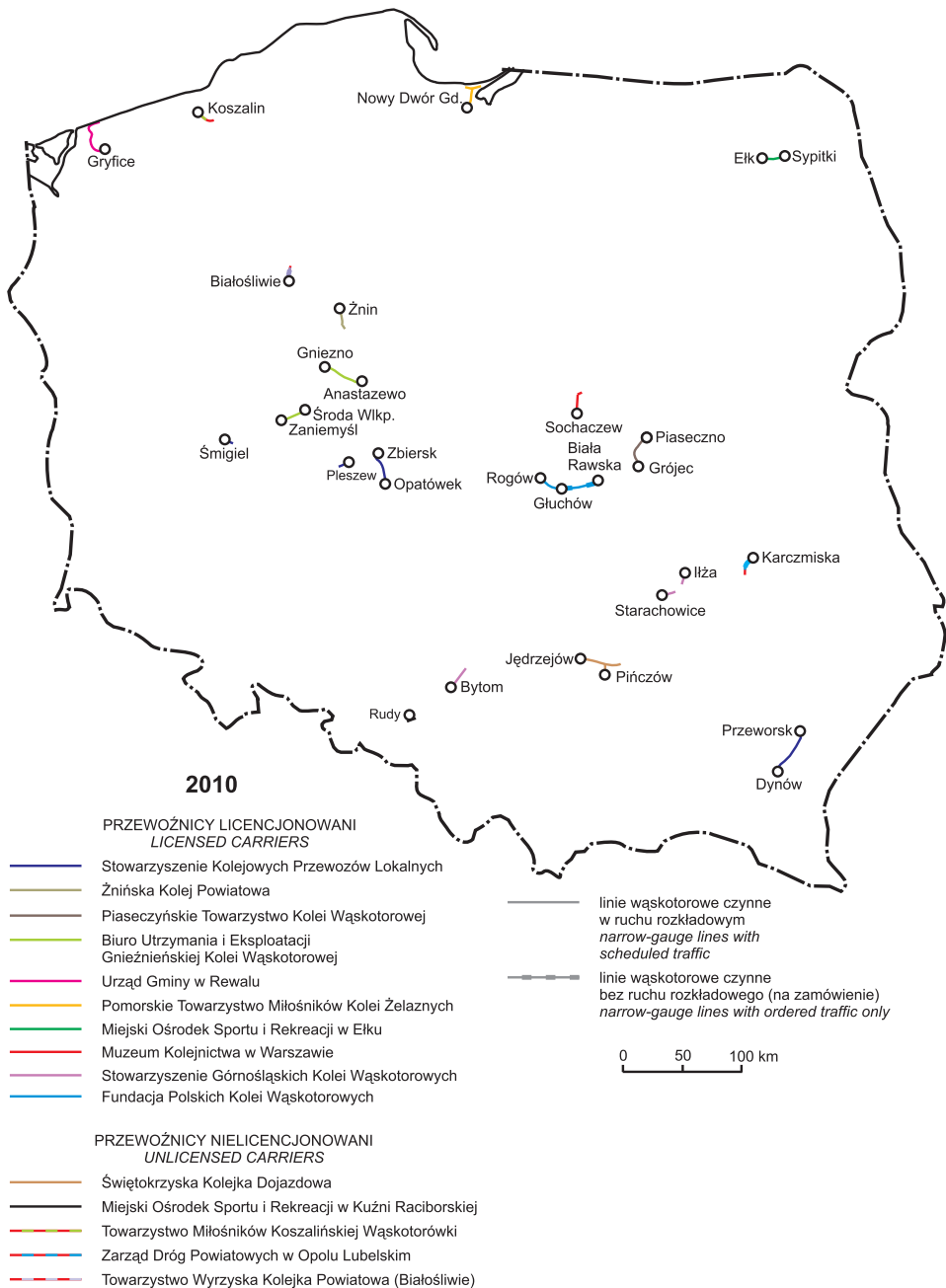
(SŻKD). Organizacja ta była powołana przez dotychczasowych pracowników Żuławskiej Kolei Dojazdowej. W 2008 r. Starostwo Powiatowe w Starachowicach zawarło z SŻKD umowę operatorską na Starachowickiej Kolei Wąskotorowej. W międzyczasie toczyła się sprawa sądowa o stwierdzenie nieważności rozwiązania umowy z PTMKŻ. Ostatecznie sąd przychylił się do racji tej organizacji i uznał nieważność wypowiedzenia umowy – od 2009 r. ŻKD znowu obsługiwana jest przez PTMKŻ. SŻKD wobec tego rozwiązało się, wycofując się jednocześnie z obsługi kolei starachowickiej.

Koleją turystyczną jest również piaseczyńska (poprzednio grójecka), przekazana Starostwu Powiatowemu w Piasecznie, które użyczyło ją wraz z taborem Piaseczyńskiemu Towarzystwu Kolei Wąskotorowej (PTKW). W przeciwieństwie do uprzednio wymienionych organizacji, nie ma nic wspólnego ze środowiskiem miłośników kolei. PTKW uzyskało środki ONZ, które umożliwiły przeprowadzenie remontu na odcinku Piaseczno–Tarczyn. Od 2003 r. prowadzone są pociągi okazjonalne i na zamówienie, a od 2004 r. pociągi rozkładowe i turystyczne na zamówienie (www.kolejka-piaseczno.com). W 2010 r. zostały wznowione przewozy na odcinku Tarczyn–Grójec.

Kolej gnieźnieńska została oddana w ręce prywatnej firmy Biuro Utrzymywania i Eksploatacji Gnieźnieńskiej Kolei Wąskotorowej, która posiada licencje na przewozy osób i towarów, realizując przewozy towarowe i turystyczne na odcinku Gniezno–Powidz–Anastazewo. Poza tym, na zlecenie Starostwa Powiatowego w Środzie Wlkp. obsługuje lokalne przewozy turystyczne na linii Środa Wlkp.–Zaniemiśl.

W 2006 r. kolejami wąskotorowymi stanowiącymi niegdyś własność PKP zajmowało się 13 przewoźników, nie licząc Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, które dzierżawiło kolej sochaczewską bezpośrednio od PKP SA. Tylko trzech przewoźników operowało na więcej niż jednej kolei. Wydawało się wówczas, że w przyszłości pewna konsolidacja i wyłonienie kilku silniejszych przewoźników jest możliwe, co pokazuje przykład SKPL.

Jaka jest sytuacja kolei wąskotorowych w 2010 r. (ryc. 4)? W porównaniu z 2005 r. zwraca uwagę kurczenie się długości i liczby czynnych kolei wąskotorowych. Z mapy zniknęły, być może na zawsze, koleje krośniewicka i mławska, znacznemu skróceniu też uległy czynne odcinki kolei ełckiej, śmigielskiej, kaliskiej i nałęczowskiej (obecnie nadwiślańskiej). Tego niekorzystnego bilansu nie odwróci przywrócenie ruchu na części kolei koszalińskiej, wyrzyckiej, pleszewskiej, czy jędrzejowskiej. Charakterystyczne było także nieustabilizowanie się sytuacji na rynku operatorskim. Niektóre koleje w ciągu lat 2002–2010 zmieniały trzykrotnie operatora – w przypadku Mławskiej Kolei Dojazdowej byli to kolejno: Fundacja na Rzecz Leśnych Kolei Wąskotorowych, SKPL, a obecnie teoretycznie (na kolei nie prowadzi się ruchu) – Lokalna Organizacja Turystyczna Północnego Mazowsza. W przypadku króciutkiego odcinka kolei górnośląskich w rejonie Rud Raciborskich dwukrotnie operatorem było Towarzystwo



Ryc. 4. Przewoźnicy wykonujący przewozy na dawnych kolejach wąskotorowych PKP w 2010 r. Opracowanie własne.

Carriers on formerly PKP-run narrow-gauge railways, 2010
Authors' own work.

Miłośników Górnośląskich Kolei Wąskotorowych, Stowarzyszenie Miłośników Kolei, Towarzystwo Służby Ochrony Zabytków Kolei, a obecnie Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji w Kuźni Raciborskiej. Do kuriozalnej sytuacji doszło w momencie rozwiązania umowy z TMGKW i powierzenia zarządzania części na terenie gminy Kuźnia Raciborska TSOZK. Wówczas TMGKW miało umowę z sąsiednią gminą Pilchowice. W rezultacie, zaledwie kilkukilometrowy odcinek linii miał aż dwóch zarządców. Dwukrotnie operatorów zmieniała także kolej starachowicka (z FPKW na SZKD i z SZKD na SGKW), a raz nałęczowska (z SKPL na Zarząd Dróg Powiatowych w Opolu Lubelskim).

Pewnym *novum* jest także pojawienie się inwestora zewnętrznego – w 2009 r. posiadaczem większościowego pakietu udziałów Żnińskiej Kolei Powiatowej stał się Narodowy Fundusz Inwestycyjny Magna Polonia. Z drugiej strony widać, że część samorządów nie radzi sobie z kolejami wąskotorowymi, względnie w ciągu ostatnich lat diametralnie zmieniła do nich swój stosunek. Klasycznymi przykładami są tutaj losy dwóch kolei zarządzanych jeszcze niedawno przez SKPL. W przypadku kolei koszalińskiej samorząd miasta Koszalin czyni usilne starania o wyłączenie z kolei nieruchomości na terenie tego miasta i przeznaczenie ich pod inwestycje. Bardzo dużą przeszkodą w profesjonalnym funkcjonowaniu kolei wąskotorowych są środowiska miłośnicze, traktujące je często jako „duże zabawki” – w kilku już wyżej wymienionych przypadkach przerośnięte lokalne ambicje prowadziły do silnego konfliktu z profesjonalnym, zazwyczaj licencjonowanym operatorem kolejowym i w rezultacie do długotrwałego unieruchomienia kolei, ewentualnie marginalizacji kolei wąskotorowych jako środka transportu.

Należy też zwrócić uwagę na bardzo rzadkie obecnie bezpośrednie angażowanie środków samorządów w procesy inwestycyjne. Pewnym wyjątkiem są tu władze miasta Bytom angażujące dość znaczne jak na polskie warunki środki w remont taboru Górnośląskich Kolei Wąskotorowych. Jeszcze większe zaangażowanie samorządu można odnotować w przypadku dawnej kolei gryfickiej – realizowany jest tu trzystopniowy program rewitalizacyjny, współfinansowany ze środków unijnych.

Podsumowanie

Paradoks sytuacji w polskim transporcie kolejowym polega na tym, że zmiany systemu legislacyjnego wprowadzane były głównie z myślą o naprawie sytuacji (przede wszystkim ekonomicznej) narodowego przewoźnika, czyli państwowego przedsiębiorstwa PKP. Rezultaty wprowadzanych reform można jednak uznać – co najwyżej – za bardzo umiarkowane. Restrukturyzacji PKP od początku przeciwne były i nadal są związki zawodowe działające na kolei, których interesy były i są zasadniczo odmienne od interesu państwa i społeczeństwa (Taylor, 2002, 2007). Generalnie, niepowodzenie reform wynikało z braku

wizji docelowej, konsekwencji i niedopracowania zmian, z bardzo silnej pozycji monopolistycznej kolei, ale także ze złożonej struktury narodowego przewoźnika, która obejmowała zarówno infrastrukturę i sferę przewozową, jak również wiele usług z tą działalnością bezpośrednio i pośrednio związanych (od napraw taboru i infrastruktury po szkolnictwo, służbę zdrowia i ośrodki wypoczynkowe). Na przełomie lat 1980. i 1990. część działalności pomocniczej (głównie sfera napraw taboru, usługi porządkowe, produkcja elementów infrastruktury) została wyłączona ze struktur przedsiębiorstwa państwowego PKP. Dalszy etap restrukturyzacji PKP zapoczątkowano w 1996 r., kiedy to zaczęto odchodzić od podziału przestrzennego firmy na rzecz podziału sektorowego. Ten proces miał ułatwić komercjalizację, a później prywatyzację przedsiębiorstw jakie wyodrębniły się z PKP. Praktycznie wszystkie nowo powstałe sektory stały się nowymi spółkami prawa handlowego. Niektóre słabsze podmioty, o funkcji usługowej wyraźnie skierowanej na rynek Grupy PKP, w nowych warunkach gospodarowania upadły. Niestety, tempo procesu prywatyzacji spółek wyodrębnionych z Grupy PKP trudno nazwać sukcesem. Do tej pory jedynym sukcesem na tym polu jest prywatyzacja dawnej Farmacji Kolejowej. Pozostałe zmiany własnościowe miały charakter komunalizacji lub usamorządowienia. Nadal pozostaje nierozstrzygnięta kwestia prywatyzacji dwóch dużych przewoźników – PKP Cargo i PKP Intercity. Szczególnie trudne może okazać się sprywatyzowanie tej ostatniej spółki, bowiem wbrew intencjom Ministerstwa Infrastruktury, przejęcie dotowanych przewozów może spowodować obniżenie jej wartości.

Dwie pierwsze ustawy (z 1997 i 2000 r.), mające zliberalizować polski transport kolejowy, należy ocenić jednoznacznie negatywnie (Taylor, 2002, 2007). Obie miały bowiem uzdrowić tragiczną sytuację finansową narodowego przewoźnika, ale okazały się bardziej sprzyjające, a przede wszystkim lepiej wykorzystane przez innych uczestników rynku kolejowego, zwłaszcza przez koleje przemysłowe. I to jest pozytywny efekt wspomnianego wyżej paradoksu. Dzięki wspomnianym ustawom możliwa stała się częściowa deregulacja rynku na Górnym Śląsku, gdzie istnieli przewoźnicy o wieloletniej tradycji, mający ponadto doświadczenie w korzystaniu z infrastruktury PKP. *Ustawa...* (2003a) zniósła poprzednie ograniczenia, ostatecznie oddzieliła sferę przewozową i zarządzania infrastrukturą kolejową, w rezultacie czego gwałtownie wzrosła liczba niezależnych przewoźników towarowych. Jednak nowi przewoźnicy nie uzdrowią sytuacji na kolei, na przykład nie zahamują regresu lokalnych linii kolejowych, gdyż korzystają głównie ze zelektryfikowanych linii magistralnych.

Jeśli chodzi o łączną liczbę przewoźników z i spoza Grupy PKP SA, korzystających z sieci PKP PLK, widać wyraźną preferencję w korzystaniu ze zelektryfikowanych linii magistralnych i pierwszorzędných (Augustowski, 2005). Wpraw-

dzie dane te nie ilustrują bezpośrednio natężenia ruchu, ale korzystanie przez przewoźników z linii drugorzędnych i miejscowego znaczenia jest znikome.

Choć sytuacja niezależnych przewoźników towarowych nieco się poprawiła, nadal napotykać oni trudności w dostępie do infrastruktury rozrządowej, punktów ładunkowych, stacji paliw. Nie mają również możliwości zakupu na rynku krajowym używanego taboru, zwłaszcza lokomotyw, gdyż PKP Cargo nie zbywało do 2010 r.⁴ taboru na rzecz konkurencji. Doraźne zakupy pojazdów w Czechach i Maroku (pojazdy zbliżone lub identyczne z posiadającymi polską homologację) nie rozwiązują problemu, gdyż są zasilane mało rozpowszechnionym poza Polską systemem 3kV prądu stałego. Park wagonowy, wobec ograniczonych możliwości dzierżawy w kraju, jest wypożyczany od właścicieli zagranicznych. Szczególnym ograniczeniem jest jednak brak elektrycznego taboru trakcyjnego, co doprowadza do nieekonomicznego stosowania lokomotyw spalinowych na liniach zelektryfikowanych. Brak lokomotyw był też przyczyną dość powolnego przejmowania dotychczasowych klientów PKP Cargo przez niezależnych przewoźników.

Odnotowuje się powolny, lecz stały wzrost udziału przewoźników niezależnych, szczególnie w wielkości przewożonej masy towarowej. Towarzyszy temu wzrost udziału w pracy eksploatacyjnej i przewozowej, choć w stosunku do przewiezionej masy wciąż są one nieznaczące. Wynika to nie tylko ze skali przewozów, ale także z innej technologii przewozu, o czym już wspomiano (Taylor i Ciechański, 2010). Ekspansja niezależnych przewoźników ładunków w ostatnich kilku latach wynika z faktu, że rynek przewozów towarowych był i jest zyskowny. Niekorzystna jest jednak przewaga węgla kamiennego jako dominującego ładunku, a dla części przewoźników jest on jedynym przewożonym towarem. Co więcej, przedsiębiorstwa od lat trudniące się obsługą górnictwa piasku podszkockowego i węgla kamiennego, okazały się największymi beneficjentami procesu deregulacji i jednocześnie stały się największymi przewoźnikami ładunków.

Istotnym zjawiskiem na rynku kolejowych przewozów towarowych jest jego konsolidacja. Wiele mniejszych podmiotów zostało skupionych w rękach dwóch największych graczy – grup CTL Logistics i DB Schenker. Rynek transportu kolejowego stał się także interesujący dla inwestorów zagranicznych. Większość obserwowanych inwestycji miała charakter przejęć (*brownfield*). Tak się działo w przypadku zakupów realizowanych przez Grupę PCC Rail, Rail Polska, CTL Logistics (przez brytyjski fundusz *private equity* Bridgepoint), czy odkupienia Grupy PCC Rail i zakupu PTK Holding przez DB Schenker. Szczególnie wejście na rynek DB Schenker jest znaczące – ten liczący się państwowy niemiecki operator logistyczny ma duże szanse zagrozić pozycji PKP Cargo na rynku przewozów zarówno masowych, jak i drobnicowych. Warto także zwrócić uwagę na sektor przewozów paliw płynnych – dominującą rolę odgrywają tutaj dwaj prze-

⁴ W 2010 r. miały miejsce pierwsze przetargi na sprzedaż lokomotyw PKP Cargo jako taboru do dalszej eksploatacji, a nie złomu.

woźnicy związani z największymi krajowymi producentami paliw, czyli zakładami rafineryjnymi (PKN Orlen, Lotos).

O ile rynek przewozów towarowych na kolejach normalnotorowych można uznać za częściowo zderegulowany, o tyle rynek przewozów pasażerskich do połowy 2005 r. pozostawał w rękach przewoźników z Grupy PKP SA. Praktycznie nie było przewoźników niezależnych. Z punktu widzenia pasażera, była to sytuacja bardzo niekorzystna, tym bardziej że wszelkie próby wprowadzenia konkurencji kończyły się fiaskiem. Obrona monopolu PKP przybierała czasem wręcz kuriozalne oblicze, gdy koncesji nie udzielano przedsiębiorcom zainteresowanym połączeniami, z których obsługi PKP zrezygnowało, bądź stanowiły dla nich niepotrzebne obciążenie. Ostatecznie przyznano kilka koncesji, z których dwie dotyczyły sieci kolei przemysłowych, a trzecia ponadregionalna dla firmy Connex (obecnie: Veolia Transport Polska) pod naciskiem związków zawodowych działających w PKP została cofnięta w 2003 r., jeszcze przed jej uprawomocnieniem. Zaistniała konkurencja między spółkami Grupy PKP SA, ale dotyczyła ona zaledwie kilku połączeń regionalnych w okolicach Gdańska, gdzie konkurują PKP Przewozy Regionalne i PKP Szybka Kolej Miejska.

Dopiero w 2007 r. na rynku pojawił się pierwszy przewoźnik prywatny – obecna Arriva RP wykonująca do dziś przewozy na zlecenie samorządu województwa kujawsko-pomorskiego. Jednocześnie samorządy stały się nie tylko organizatorami transportu kolejowego, ale także właścicielami przewoźników. To niekorzystne z ekonomicznego punktu widzenia zjawisko przybierało postać bądź udziału w komunalizacji istniejących już przewoźników (PKP WKD, PKP SKM), tworzenia spółek z większościovym lub wyłącznym udziałem samorządów wojewódzkich (Koleje Mazowieckie, Koleje Dolnośląskie, Koleje Wielkopolskie i Koleje Śląskie), bądź usamorządowienia spółki PKP Przewozy Regionalne. Dwa ostatnie rozwiązania doprowadziły do tego, że niektóre województwa są właścicielami dwóch podmiotów operujących na tym samym rynku. Co najmniej dziwne jest również rozwijanie konkurencji na rynku (a nie o rynek) w przypadku dotowanych przewozów międzywojewódzkich.

Procesy deregulacji na kolejach normalnotorowych i wąskotorowych przebiegają odmiennie. Z tych ostatnich PKP podjęły decyzję o wycofaniu się już w 2001 r. i odpowiedzialność za ich ewentualne przejęcie i prowadzenie przewozów przeszła w ręce samorządów. Część z nich wykazuje zainteresowanie prowadzeniem przewozów, inne – zasłaniając się brakiem funduszy – nie przejawiają takiego zainteresowania. Znaczna dekapitalizacja, będąca rezultatem chronicznego niedofinansowania w przeszłości kolei wąskotorowych (infrastruktura, tabor), nie sprzyja ich przejmowaniu i prowadzeniu na nich przewozów. Dodatkowo, w dziesięcioletnim okresie przekształceń własnościowych kolei wąskotorowych ujawniły się kolejne punkty zapalne. Jednym z nich jest często pojawiająca się w polskich warunkach nieciągłość władzy, z powodu której następują nagle zmiany w stosunku do kolei wąskotorowych. Na przykład,

atrakcja turystyczna może kolidować z pozyskiwaniem terenów inwestycyjnych. Także miłośnicy kolei niejednokrotnie zachowują się w sposób mało odpowiedzialny – w zakresie zarówno opieki nad kolejami, jak i kreowania porządku prawnego (por. wyłączenie kolei wąskotorowych spod części zapisów *Ustawy o transporcie kolejowym*, 2003a). Natomiast ograniczenie kolei wąskotorowych do roli przewoźnika w ruchu turystycznym nie gwarantuje nie tylko ich rozwoju, ale nawet możliwości przetrwania w dłuższym okresie. Zmiany obserwowane na kolejach wąskotorowych w ostatniej dekadzie należy zatem uznać generalnie za niekorzystne.

Piśmiennictwo

- Augustowski T., 2005, *Równy dostęp do infrastruktury kolejowej*, referat na konferencji „Kolej i rynek”, Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 23.05.2005 r., PKP Polskie Linie Kolejowe SA.
- Ciechański A., Majewski J., 2003, *Reforma Kolei Wąskotorowych należących do PKP, stan na III kwartał 2003*, www.kolej.eco.pl/info/przekazania.pdf – strona internetowa Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei (20.01.2005).
- Kierunki rozwoju konkurencji i ochrony konsumentów na rynkach przewozów kolejowych w Polsce*, 2010, Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, Warszawa.
- Koncesje i licencje na polskim rynku usług kolejowych*, 2003, Rynek Kolejowy, 3, 7–8, s. 4–17.
- Kozińska K., 2003, *Prywatna kolej potrzebuje dotacji*, Puls Biznesu, www.pb.pl – wydanie internetowe „Pulsu Biznesu” z 03.07.2003 r.
- Licencja dla Kolei Mazowieckich*, 2004, www.rynek-kolejowy.pl – wiadomości z 31.12.2004 r.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2008 r. w sprawie określenia liczby udziałów samorządów województw w kapitale zakładowym PKP Przewozy Regionalne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (z uzasadnieniem)*, 2008, Dziennik Ustaw RP, 218, poz. 1393.
- Rydziński P., 2002, *Koleje wąskotorowe mogą przynosić zysk*, Rynek Kolejowy, 1, 5, s. 29–31.
- Statut Przedsiębiorstwa Państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (załącznik do Obwieszczenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 29 października 1996 r.)*, 1996, Monitor Polski, nr 77, poz. 709.
- Taylor Z., 2002, *Zmiany w polskiej polityce transportowej ostatnich lat*, [w:] J. Wendt (red.), *Wybrane zagadnienia geografii transportu*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin, s. 72–83.
- , 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Monografie IGiPZ PAN, 7, Warszawa.
- Taylor Z., Ciechański A., 2005, *Deregulacja w polskim transporcie kolejowym*, Przegląd Geograficzny, 77, 2, s. 139–169.
- , 2010, *Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce – część I*, Przegląd Geograficzny, 82, 4, s. 549–571.
- Trammer K., 2009, *Najdroższa kolej*, Z Biegiem Szyn, 2, s. 6–7.
- Umowa o sprzedaży WKD została parafowana*, 2004, www.rynek-kolejowy.pl – wiadomości z 29.12.2004 r.

- Ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym*, 1997, Dziennik Ustaw RP, 96, poz. 591.
- Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe*, 2000, Dziennik Ustaw RP, 84, poz. 948.
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*, 2003a, Dziennik Ustaw RP, 86, poz. 789.
- Ustawa z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego*, 2003b, Dziennik Ustaw RP, 203, poz. 1966.
- Ustawa o z dnia 25 kwietnia 2008 r., o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe*, 2008, Dziennik Ustaw RP, 97, poz. 624.
- www.arriva.co.uk – oficjalna strona internetowa Grupy Arriva (27.09.2010).
- www.bip.mazovia.pl – Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego (15.11.2010).
- www.bip.skm.pkp.pl – Biuletyn Informacji Publicznej PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. (15.09.2010).
- www.fpkw.pl – strona internetowa Fundacji Polskich Kolei Wąskotorowych (11.12.2004).
- www.ekw.elk.com.pl – strona Elckiej Kolei Wąskotorowej (11.12.2004).
- www.kolejedolnoslaskie.eu – oficjalna strona internetowa Kolei Dolnośląskich SA (27.09.2010).
- www.kolejka-piaseczno.com – strona internetowa Piaseczyńskiej Kolei Wąskotorowej (15.12.2004).
- www.mazowieckie.com.pl – oficjalna strona internetowa i Biuletyn Informacji Publicznej Kolei Mazowieckich sp. z o.o. (27.09.2010).
- www.pccrail.pl – oficjalna strona internetowa PCC Rail (18.01.2010).
- www.wkd.com.pl – oficjalna strona internetowa Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o. (15.09.2010).
- www.skpl.kalisz.pl – oficjalna strona internetowa Stowarzyszenia Kolejowych Przewozów Lokalnych (11.09.2010).
- www.skpl.prv.pl – oficjalna strona internetowa Stowarzyszenia Kolejowych Przewozów Lokalnych (11.12.2004).
- www.utk.gov.pl – oficjalna strona Urzędu Transportu Kolejowego (10.01.2005, 15.09.2010).
- www.zgrowery.most.org.pl – strona Sekcji Rowerzystów Polskiego Klubu Ekologicznego (11.12.2004).

[Wpłynęło: listopad 2010 r.]

ZBIGNIEW TAYLOR, ARIEL CIECHAŃSKI

RECENT ORGANIZATIONAL AND OWNERSHIP TRANSFORMATION
IN RAIL-TRANSPORT COMPANIES IN POLAND – PART II

This paper representing the second part of a study on Polish rail transport in the years 2000–2010 deals with passenger carriage on standard-gauge railways in Poland, as well as all kinds of carriage on narrow-gauge lines. Where freight is concerned, carriage on standard- and broad-gauge railways can be evaluated as partly deregulated, while where the carriage of passengers is concerned it must be recalled that all carriers up to mid-2005 had originated within the PKP (Polish State Railways) Group.

This total lack until recently of any independent passenger operators has been a very unfavourable situation from the point of view of the potential passenger, especially since all attempts at injecting competition proved unsuccessful.

The defence of the PKP monopoly has often assumed a curious aspect, concessions not even being issued to firms interested in passenger carriage on lines lacking PKP traffic, or evidently representing a burden to the state monopolist. Finally, several concessions were issued, two on industrial rail networks, and the third inter-regionally to the firm *Connex* (this having been withdrawn in 2003 under pressure from trade unions, even before the final, binding way in which the service was to be provided had been agreed upon).

There has been some competition among PKP Group companies, but only directly in relation to some regional links in the environs of Gdańsk, where *PKP Przewozy Regionalne* [PKP Regional Carriages] competes with *PKP Szybka Kolej Miejska* [the PKP Fast Urban Rail system].

It was as recently as in 2007 that the first private operator on the market appeared – the present-day *Arriva RP* providing carriage on behalf of the regional authorities in Kujawsko-Pomorskie voivodship. However, this activity entailed regional authorities becoming, at one and the same time, organizers of rail transport and owners of carriers. This phenomenon, unfavorable from the economic point of view, took the form of shares in the communalization of existing carriers (PKP WKD, PKP SKM), a form of creation of companies with a majority of shares or all shares in the hands of regional authorities (*Koleje Mazowieckie*, *Koleje Dolnośląskie*, *Koleje Wielkopolskie* and *Koleje Śląskie* – respectively in the regions of Mazowsze, Lower Silesia, Wielkopolska and Silesia), or a form of self-governing of a *PKP Przewozy Regionalne* company.

The latter solutions have led to a situation in which some regional authorities at voivodship level own two companies existing on the same market. A further curiosity is the development of competition on the market, rather than for market, in the case of subsidized interregional carriages.

The processes of deregulation on standard- and narrow-gauge railways have been quite different. In the case of the latter, PKP took the decision to pull out in 2001, this leaving responsibility for takeover and the provision of rail services to regional authorities. Some of these have proved to be interested in offering carriage, while others are not, primarily due to a lack of funds. A substantial decapitalization reflecting chronic

underfunding of narrow-gauge railways in the past (as regards both infrastructure and rolling-stock) has not made takeovers and the running of services any easier.

Additionally, the last decade has brought other new trouble spots, including a lack of continuity on the part of authorities, who produce radical swings of policy where narrow-gauge railways are concerned. For example, tourist attractions might collide with the gaining of areas for new investments.

Railway-lovers have also shown themselves capable of what is often not responsible behaviour, this not only when it comes to the care of railways but also in regard to the creation of the legal system (e.g. the partial exclusion of narrow-gauge railways from the Act on Rail Transport 2003). The limitation of narrow-gauge railways to tourist attractions only does not guarantee their development and does not engender opportunities for survival over the longer term. Overall, then, the changes observed on narrow-gauge railways over the last decade must be treated as unfavourable.

A paradox of Polish rail transport is that, while changes in the legal system have been introduced mainly to improve the economic situation of the national carrier, they have anyway been rather miserable failures. From the outset, rail unions have been strongly against reform, but in any case, the reforms were pretty much condemned to failure by their lack of vision, lack of consistency and rough and ready character, this to say nothing of the role played by what is a very strong monopolist position, as well as an extremely complicated internal structure of the national rail carrier.

Paradoxically, the legal system has turned out to be more advantageous to such other transport companies as industrial railways. Partial deregulation helped them to extend their activities to other areas, i.e. areas outside the Upper Silesian Industrial District. The number of independent freight carriers has also increased greatly. However, the new freight carriers are not able to improve the national rail system as a whole, since they are mainly confined to the main (electrified) lines.

