

Moim zdaniem, w procesie usamorządowienia Przewozów Regionalnych nie dokonano kilku istotnych rzeczy. Przede wszystkim nie pomyślano, jak ten system ma docelowo funkcjonować. Cztery lata przed wydzieleniem PR z Grupy PKP byliśmy świadkami początku tworzenia spółek wojewódzkich, podległych pojedynczym marszałkom. Przekształcenia tego rodzaju zainicjował Zarząd Województwa Mazowieckiego tworząc w 2004 r. Koleje Mazowieckie. W późniejszym czasie zaczęły powstawać kolejne spółki: Koleje Wielkopolskie, Koleje Dolnośląskie czy Koleje Śląskie. Nic jednak nie zmieniono w strukturze właścicielskiej Przewozów Regionalnych. Obecna sytuacja jest na tyle absurdalna, że województwa, które utworzyły własne spółki przewozowe wciąż posiadają znaczący udział w PR. Brakuje jednoznacznego uregulowania stanu prawnego Przewozów Regionalnych. Jest to właściwie spółka, której losem interesują się tak naprawdę jedynie najmniejsze województwa. Wyjątkiem jest województwo kujawsko – pomorskie, które na dobrą sprawę mogłoby nie być właścicielem PR, ponieważ i tak doskonale sobie radzi. Świadczy o tym przetarg na usługi przewozowe w regionie, który jest atrakcyjny również dla podmiotów prywatnych takich, jak Arriva RP. Spółka ta ma szanse obsługiwać nie tylko trasy niezelektryfikowane, ale również zelektryfikowane.

Mamy więc taką sytuację: mniej więcej połowa województw jest zainteresowana przyszłością Przewozów Regionalnych, a pozostała część albo posiada swoje spółki albo zastanawia się nad ich utworzeniem. Powstaje pytanie, w jaki sposób przekształcić Przewozy Regionalne, aby nikt na tym nie stracił? Według mnie jednym z rozwiązań jest dokonanie wykupu udziałów województw, nie zainteresowanych utrzymaniem PR, przez Ministerstwo Skarbu, które zapłaciłoby za tę transakcję gotówką. Umowa zawierałaby klauzulę, zgodnie z którą pieniądze mogłyby zostać wykorzystane tylko i wyłącznie na inwestycje kolejowe wzmacniające spółki samorządowe. To byłby swoisty bonus dla tych marszałków, którzy zaryzykowali zakładając własne spółki. Z pozostałymi województwami ministerstwo powinno się porozumieć i stworzyć jednego lub kilku przewoźników na bazie PR, którzy mogliby dalej sensownie funkcjonować.

[mc4wp_form id="84"]

Oczywiście, to nie jest wyjście optymalne. Takie byłoby wówczas, gdybyśmy mieli naprawdę dobrze działający system przetargów, który by spełniał dwa podstawowe warunki. Przetargi powinny być ogłaszane z dużym wyprzedzeniem, na rok lub dwa lata wcześniej, zaś umowy na świadczenie usług przewozowych powinny być podpisywane na dłuższy okres czasu, choćby na 8-15 lat. Wówczas firmy, które by wygrywały miałyby okazję, żeby się solidnie przygotować, np. kupić nowy tabor,

przeszkolić kadry, a nawet zaciągnąć kredyt gwarantowany długoletnią umową z samorządami. Taka sytuacja byłaby optymalna dla wszystkich przewoźników, zarówno dla PR, jak i podmiotów marszałkowskich czy prywatnych przewoźników. Moim zdaniem to byłoby najlepsze rozwiązanie.

Najmniej rozsądnym jest pomysł podziału PR na 16 spółek. Przede wszystkim należałoby zapytać, na ile jest on w obecnej sytuacji uczciwy. Jaką korzyść z tego miałyby województwa np. mazowieckie, śląskie, które dokonały dużego wysiłku tworząc własne spółki? Przecież po Zakładach PR w tych regionach niewiele pozostało. Jaką otrzymałyby za to rekompensatę? Po drugie, na ile małe województwa tj. lubelskie, lubuskie, podlaskie byłyby w stanie zorganizować funkcjonowanie własnych spółek kolejowych. Pytanie też, czy im to by się opłacało.

Uważam, że warto podjąć dyskusję na ten temat. Podkreślam jednak, że wolałbym, aby rozmowy toczyły się w oparciu o doświadczenia zagraniczne i krajowe. Aby wypracować wspólny model, dyskusja powinna być otwarta. Poza tym, z rozwiązaniami nie należy się spieszyć, gdyż fatalne skutki pochopnego działania mogliśmy zaobserwować na Śląsku.

Źródło: Kurier Kolejowy. [Czytaj dalej...](#)