

POLREGIO – NAJWIĘKSZY KOLEJOWY PRZEWÓŹNIK PASAŻERSKI W POLSCE

Z WIELKIM PLANEM INWESTYCYJNYM

POLREGIO S.A. jest największym przewoźnikiem pasażerskim w Polsce, liderem rynku kolejowych przewozów regionalnych oraz jedynym przedsiębiorstwem w tym segmencie, które realizuje przewozy we wszystkich województwach. Przed POLREGIO stoi też jednak wiele wyzwań, które decydować będą o przyszłości spółki oraz całego obszaru kolei regionalnej w Polsce w kolejnych latach. Inwestycja w nawet 200 nowych pojazdów to jedyna droga, aby zrealizować główny cel, zapisany w „Strategii POLREGIO na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2050 roku”, jakim jest utrzymanie pozycji największego przewoźnika kolejowego w Polsce i dalszy rozwój spółki.

W 2022 r. pociągi POLREGIO przewiozły 90 mln pasażerów, czyli średnio co czwarty przejazd pociągiem pasażerskim w Polsce odbywał się składem POLREGIO. Wynik z 2022 r. jest bardzo zbliżony do wyniku z 2019 r. (czyli ostatniego „pełnego” roku przed pandemią) i o ok. 40% lepszy niż wynik z 2021 r. Spółka mierzy jednak wyżej: celem jest przekroczenie bariery 100 mln pasażerów w kolejnych latach, a najnowsze dane pokazują, że POLREGIO jest na dobrych torach, by ten cel szybko zrealizować. W styczniu 2023 r. pociągi POLREGIO przewiozły w sumie 27,9% klientów kolei w Polsce, czyli o ok. 3% więcej niż średnio w 2022 r. Biorąc pod uwagę samych przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych, udział POLREGIO w rynku kolejowych przewozów pasażerskich to obecnie ok. 34%.

Obecnie spółka wykonuje przewozy regionalne o charakterze użyteczności publicznej we wszystkich województwach w Polsce. Udział POLREGIO w poszczególnych regionach jest zróżnicowany:

- W 8 województwach POLREGIO jest jedynym bądź silnie dominującym przewoźnikiem regionalnym. Oznacza to, że inni przewoźnicy regionalni nie są w tych województwach albo w ogóle obecni, albo realizują obsługę tylko pojedynczych tras – najczęściej „stykowych” z innymi województwami, do przygranicznych stacji węzłowych. Są to następujące województwa: zachodniopomorskie, lubuskie, opolskie, podkarpackie, świętokrzyskie, lubelskie, podlaskie i warmińsko-mazurskie;
- W 6 kolejnych województwach rola POLREGIO również jest znacząca, ale istotna część połączeń jest też realizowana przez inne spółki. Są to następujące województwa: pomorskie, kujawsko-pomorskie, małopolskie, łódzkie, wielkopolskie i dolnośląskie;
- W województwie śląskim, POLREGIO obsługuje odcinki „stykowe” z innymi województwami, połączenia międzywojewódzkie (m.in. Katowice – Kraków, Katowice – Kielce), a w 2022 r. obsługiwało również połączenia aglomeracyjne Katowice – Sławków, uruchamiane na zamówienie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

(obecnie te połączenia są zawieszane ze względu na trwające prace modernizacyjne na sieci PKP PLK);

- W województwie mazowieckim, POLREGIO wykonuje przewozy jedynie na odcinkach „stykowych” na granicy województw, na podstawie umów zawartych z województwami ościennymi, a także obsługuje pociągi kategorii „InterRegio” Łódź – Warszawa, dofinansowywane przez samorząd województwa łódzkiego.

Niemal wszystkie obecnie obowiązujące umowy POLREGIO o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostały zawarte pod koniec 2020 r., na podstawie bezpośredniego powierzenia. W większości województw umowy podpisano na okres do 2030 roku (w pojedynczych przypadkach, umowy zawierane były na krótszy okres: do 2024, 2026 lub 2028 r.). Wyjątki stanowią: umowa na obsługę linii zelektryfikowanych w woj. kujawsko-pomorskim oraz umowa na obsługę części linii kolejowych w woj. pomorskim (m.in. linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej PKM). Realizacja przewozów na tych trasach odbywa się na podstawie umów zawartych w wyniku zwycięstwa POLREGIO w postępowaniach przetargowych, które odbyły się w 2022 r. Umowa w woj. pomorskim zawarta jest na okres do 2026 r., a w kujawsko-pomorskim do 2030 r. W woj. pomorskim, niezależnie od wspomnianej umowy na obsługę PKM, POLREGIO posiada również drugą umowę, zawartą w trybie bezpośrednim w 2020 r., która dotyczy obsługi m.in. trasy z Trójmiasta do Słupska, Tczewa czy na Półwysep Helski. Długoterminowe umowy są o tyle istotne, ponieważ w 2030 roku nastąpi liberalizacja rynku kolejowych przewozów pasażerskich, spółka robi więc wszystko, by być na ten moment w pełni przygotowana – zarówno w kwestii porozumień z urzędami marszałkowskimi poszczególnych województw, jak i pod kątem jakości taboru.

Trudne dwie dekady

Pomimo zmian, które zaszły na rynku kolejowych przewozów pasażerskich od początku XXI wieku oraz problemów z jakimi na przestrzeni lat borykała się spółka, POLREGIO utrzymało pozycję największego pasażerskiego przewoźnika kolejowego w Polsce.

POLREGIO jest bardzo często niesłusznie krytykowane za wiele kwestii z przeszłości. Przypomnieć w związku z tym należy kilka faktów. PKP Przewozy Regionalne (poprzednik prawny POLREGIO) powstały w 2001 r. W tym okresie spółka mierzyła się z wieloma problemami i perturbacjami.

Po restrukturyzacji (w 2000 r.) przedsiębiorstwa państwowego PKP, nowo powstałe PKP Przewozy Regionalne (PKP PR) otrzymały wprawdzie największą część rynku przewozów pasażerskich, ale równocześnie do jego obsługi przydzielono nowemu przedsiębiorstwu w istotnej części zużyty tabor, będący w złym lub bardzo złym stanie technicznym i charakteryzujący się bardzo niskim komfortem podróżowania. Pozyskiwanie funduszy na inwestycje taborowe było wówczas utrudnione (Polska dopiero aspirowała wówczas do członkostwa w Unii Europejskiej).

Dodatkowo, w pierwszym okresie funkcjonowania PKP Przewozów Regionalnych, nie była jeszcze do końca uregulowana kwestia odpowiedzialności za regionalny transport kolejowy,

zarówno pod względem organizacyjnym, jak i finansowym. To się zmieniło dopiero w 2003 r., kiedy to uchwalona wówczas ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz ustawa o transporcie kolejowym (w ówczesnym brzmieniu) wskazały konkretnie, iż za kolej regionalną mają odpowiadać samorządy wojewódzkie. Otrzymały one również na ten cel środki finansowe, głównie w postaci znaczących udziałów w przychodach z podatków PIT i CIT. Jednak to był dopiero pierwszy krok w kierunku unormowania sytuacji kolei regionalnej w Polsce.

Pomimo tych trudności, wynikających przede wszystkim z wieloletnich zaniedbań inwestycyjnych oraz operacyjnych, znajdujących się całkowicie poza kontrolą spółki, ówczesne PKP PR zachowały ciągłość funkcjonowania i utrzymywały ofertę w całej Polsce. Wciąż było jednak do zrobienia bardzo dużo w kwestii standardów, jakich oczekiwali pasażerowie.

Wejście Polski do UE, a przede wszystkim okres od 2007 r., kiedy to Polska stała się pełnoprawnym beneficjentem budżetów unijnych, skutkowało sukcesywną poprawą jakości transportu kolejowego. O ile jednak Przewozy Regionalne – od 2009 r. już bez przedrostka „PKP” – stawały się sukcesywnym beneficjentem inwestycji w tory, perony czy dworce, o tyle sytuacja taborowa przewoźnika nie uległa w tym okresie istotnej poprawie. Przyczyną takiego stanu rzeczy była m.in. polityka transportowa poszczególnych organizatorów transportu kolejowego w Polsce.

Województwa, obarczone nowym obowiązkiem organizowania (i finansowania) połączeń na swoim terenie, często nie zapewniały wystarczającej rekompensaty finansowej dla przewoźnika, a umowy na realizację przewozów w wielu przypadkach podpisywane były w ostatniej chwili (na kilka tygodni, a nawet kilka dni przed zmianą rozkładu) i obejmowały najczęściej jedynie perspektywę jednego roku. Przewozy Regionalne funkcjonowały w warunkach ciągłej niepewności, co sprawiało, że przeprowadzenie długofalowego procesu inwestycji w tabor było wówczas niemożliwe.

Powstanie (w latach 2004-2013) w kilku regionach wojewódzkich spółek przewozowych stanowił kolejny dotkliwy problem dla Przewozów Regionalnych. W większości tych województw miały miejsce konsekwentne działania organizatorów dążące do zwiększenia udziału przewoźników lokalnych, przy jednoczesnym ograniczeniu pracy eksploatacyjnej wykonywanej przez Przewozy Regionalne (od 2020 – POLREGIO). Dotyczyło to zarówno przejmowania przez lokalnych przewoźników tras obsługiwanych wcześniej przez Przewozy Regionalne/POLREGIO (w tym, najczęściej, linii cechujących się największymi potokami pasażerów), jak i tras, na których następowała reaktywacja przewozów pasażerskich. Trasy takie praktycznie w każdym przypadku powierzano lokalnym przewoźnikom.

W efekcie rozwój przewozów kolejowych w regionach o największym potencjale, opierał się w znacznej mierze nie o Przewozy Regionalne/POLREGIO, tylko o własne, lokalne spółki przewozowe. Dotyczyło to zarówno obsługiwanych tras, jak i inwestycji taborowych. Zdecydowana większość nowych pojazdów kupowanych przez samorządy, które korzystają z usług więcej niż jednego przewoźnika, trafiało do spółek wojewódzkich. Dotyczyło to

zwłaszcza inwestycji w nowy tabor elektryczny, w przypadku którego maksimum zaangażowania samorządów wojewódzkich w inwestycje w tabor Przewozów Regionalnych dotyczyło najczęściej jedynie modernizacji pojazdów EN57. Równoległym problemem był brak możliwości ubiegania się przez Przewozy Regionalne o środki unijne na inwestycje taborowe, co wynikało z przeprowadzonej w 2015 r. restrukturyzacji i oddłużenia spółki w kwocie 770 mln zł. W tym samym czasie spółki „wojewódzkie” samodzielnie inwestowały w nowy tabor (niezależnie od użytkowania nowego taboru użyczanego im przez samorządy), co jeszcze bardziej pogarszało konkurencyjność POLREGIO.

Nieoceniona rola społeczna

Mimo przeobrażeń na rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce oraz problemów, z jakim borykało się POLREGIO, jest to wciąż największy kolejowy przewoźnik, zapewniający dojazdy do pracy i szkoły w miastach, miasteczkach i wsiach w całej Polsce. Codziennie zapewnia wysoką jakość usług, związaną z dużą niezawodnością, niską podatnością na utrudnienia oraz krótkim czasem przejazdu. POLREGIO praktycznie w każdym regionie obsługuje nie tylko trasy wielkomiejskie, ale także – a może przede wszystkim – te, położone z dala od wielkich ośrodków. Liczba pasażerów na takich liniach często nie jest duża, ale często są to trasy, na których próżno szukać innych przewoźników: nie tylko kolejowych, ale również autobusowych. Gdyby nie POLREGIO, w takich obszarach prawdopodobnie w ogóle nie byłoby transportu publicznego. Mieszkańcy regionów położonych wzdłuż takich linii często są zagrożeni wykluczeniem komunikacyjnym. Społeczna rola POLREGIO jest w tym kontekście nie do przecenienia.

W ostatnich latach POLREGIO zintensyfikowało działania związane z inwestycjami taborowymi, zarówno jeśli chodzi o zakup nowych pojazdów, jak i o modernizację pojazdów dotychczas posiadanych. Jednak skala potrzeb jest wciąż bardzo duża i stanowi dla spółki największe wyzwanie. Dotyczy ono nie tylko bieżącej poprawy standardu podróżowania, ale też konieczności przygotowania POLREGIO na wyzwania rynkowe związane z konkutowaniem w przyszłości o nowe zamówienia. Aby spółka mogła w kolejnych latach z sukcesem realizować przewozy zarówno w wielkich metropoliach, jak i z dala od nich, musi przeprowadzić w najbliższych latach znaczące inwestycje taborowe.

Przeciętnie co drugi pojazd, którego właścicielem jest POLREGIO, jest już obecnie pojazdem nowym lub co najmniej zmodernizowanym. Jednak nie zmienia to faktu, że wiek taboru POLREGIO jest istotnym wyzwaniem dla spółki. Obecnie średnia wieku pojazdów będących własnością POLREGIO to aż 28 lat, a średnia wieku pojazdów innych właścicieli, które są użytkowane przez POLREGIO (głównie samorządów wojewódzkich) to ok. 17 lat.

Ponad 1/3 taboru POLREGIO to pojazdy zbudowane przed rokiem 1990 (praktycznie w całości są to pociągi elektryczne serii EN57 i pokrewnych) na podstawie projektu z lat 50. XX w. – który zresztą już wówczas był uznawany za przestarzały. Nawet biorąc pod uwagę ich stosunkowo dużą żywotność, są to pojazdy bardzo wyeksploatowane. „Rekordziści” mają przejechane nawet ponad 5 mln kilometrów, co oznacza równowartość okrążenia Ziemi wokół równika ok.

125 razy. W dalszym ciągu w POLREGIO użytkowane są pojazdy ponad 40-letnie, a nawet ponad 50-letnie, które nie przeszły nigdy żadnej modernizacji. Kilkadziesiąt najstarszych pojazdów użytkowanych wciąż przez POLREGIO pochodzi z lat 60. XX w.

Pojazdy te cechują się niskim standardem podróży. Tylko częściowo niwelują to przeprowadzane modernizacje. W ich ramach na nowo aranżowane są wnętrza, montowana jest klimatyzacja, gniazdka elektryczne, system WiFi, stojaki na rowery, przebudowywane są toalety. To oczywiście dość znacząco podnosi komfort podróżowania, ale modernizacje nie likwidują wszystkich mankamentów, jakimi cechują się te pojazdy. Problemem trudnym do rozwiązania jest choćby hałas w modernizowanych pociągach, podobnie jak problem tzw. wężycowania składu (nadmiernego kołysania). Przede wszystkim jednak modernizacja nie rozwiązuje problemu wysokiej podłogi w tych pojazdach (prawie 40 cm nad standardową wysokością peronów w Polsce, na peronach nieprzebudowanych ta różnica potrafi wynosić nawet ok. 80 cm). Przebudowa podczas modernizacji stopni wejściowych w EN57 („chowanie” ich do środka pociągu – co rozwiązuje np. problem ich oblodzenia) czy montaż pochylni lub podnośników dla wózków inwalidzkich rozwiązuje problem wysokiej podłogi tylko częściowo.

Pojazdy zmodernizowane cechują się wyraźnie niższym standardem podróżowania od pojazdów fabrycznie nowych. Do tego na niekorzyść modernizacji przemawia fakt, że przedłuża żywotność pojazdu o 15-20 lat. Dla porównania, żywotność produkowanych aktualnie nowych pojazdów przyjmuje się na co najmniej 30 lat.

Mimo tych wszystkich problemów, wciąż niewątpliwą przewagą konkurencyjną POLREGIO – mimo zmniejszenia skali obsługi części regionów na przestrzeni lat – jest zdolność operacyjna prowadzenia przewozów w każdym regionie Polski. Wynika to z szerokiej (największej spośród wszystkich przewoźników pasażerskich) sieci zakładów utrzymaniowych, taborowych i zaplecza kadrowego. To daje POLREGIO szerokie możliwości konkurencyjnego rozszerzania działalności w kolejnych latach.

Wolny rynek, nowe wyzwania

Te atuty POLREGIO powodują, że spółka niezmiennie jest dla organizatorów transportu pewnym i stabilnym kontrahentem. Dzięki temu możliwe było podpisanie w 2020 r. przez POLREGIO umów długoterminowych w trybie bezprzetargowym (z wolnej ręki) na realizację przewozów pasażerskich. W większości województw umowy zawarte zostały na okres 10 lat, do grudnia 2030 r. Był to maksymalny termin, do którego można było w Polsce zawierać umowy w trybie bezprzetargowym w wojewódzkich kolejowych przewozach pasażerskich.

Wszelkie nowe umowy w wojewódzkich przewozach zawierane od 13 grudnia 2020 r. powinny być zawierane w trybie konkurencyjnym. Ostateczny termin umożliwiający zawieranie kontraktów z wolnej ręki przez innych organizatorów przewozów kolejowych w Polsce upływa w grudniu 2023 r., z maksymalnym terminem obowiązywania do grudnia 2033 r. Od obowiązku ogłaszania przetargów obowiązują co prawda pewne wyjątki (np. ryzyko przerwania ciągłości usług czy zamówienia o bardzo małym zakresie), jednak co do zasady już

za kilka miesięcy wprowadzony zostanie bezwzględny obowiązek kontraktowania przewozów kolejowych w otwartych przetargach.

Pełne urynkowanie kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce to wymóg prawa unijnego, czyli tzw. IV Pakietu Kolejowego, wdrażanego w Polsce przede wszystkim przez *Rozporządzenie 2016/2338 zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego* oraz *Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*, która w pewnych aspektach wprowadza nawet bardziej restrykcyjne zasady wyboru operatorów kolejowych niż wynika to z wymogów unijnego rozporządzenia.

Urynkowanie pasażerskich przewozów kolejowych oznacza, że znacznie większą niż dotąd szansę wejścia na polski rynek kolejowy będą mieć m.in. podmioty zagraniczne. Może dojść do sytuacji, że w momencie składania ofert przetargowych nie będą one posiadać w Polsce wystarczającej lub nawet jakiegokolwiek bazy taborowej, kadrowej i logistycznej, ale będą posiadać odpowiednie zaplecze kapitałowe, które – w przypadku zwycięstwa w przetargach – pozwolą takie zaplecze błyskawicznie zbudować. Obowiązek wyboru operatorów pasażerskich w przetargach może zatem wprowadzić bardzo duże zmiany na rynku przewozów kolejowych w Polsce.

POLREGIO, dzięki wieloletnim umowom przewozowym podpisanym w 2020 r., zyskało nie tylko gwarancję stabilności przychodów przez praktycznie całą dekadę, ale przede wszystkim zyskało czas na przygotowanie się do skutecznego rywalizowania za kilka lat w otwartych przetargach.

Aby móc skutecznie konkurować o zamówienia na zliberalizowanym rynku, POLREGIO musi dysponować taborom na najwyższym europejskim poziomie. Pozyskanie nowych kontraktów wymagać będzie przedstawienia oferty atrakcyjnej zarówno pod kątem finansowym (niska kwota rekompensaty), jak i jakościowym (wysokie parametry świadczonych usług, przede wszystkim wysoki odsetek nowego taboru oraz jego taboru).

Brak inwestycji w nowy tabor może, w skrajnym wypadku, nawet uniemożliwić POLREGIO ubieganie się o nowe kontrakty. Powody takiego stanu rzeczy są dwa. Po pierwsze brak zakupu nowych pojazdów prawdopodobnie skutkować będzie utratą zdolności operacyjnej w ciągu maksymalnie kilkunastu lat. Po drugie, nie jest wykluczone, że w postępowaniach przetargowych za kilka lat, organizatorzy transportu stosować będą restrykcyjne wymagania dotyczące zarówno maksymalnego dopuszczalnego wieku taboru, jak i jego wyposażenia oraz parametrów. Bez inwestycji w nowy tabor, POLREGIO może nie mieć w ogóle możliwości startu w takich przetargach. Będzie to bardzo istotnie rzutowało na system transportu publicznego w całej Polsce.

Po pierwsze: tabor

Dlatego POLREGIO rozpoczyna właśnie wielki proces inwestycyjny związany z pozyskaniem nowego taboru. W styczniu 2023 r. spółka podpisała umowy ramowe z czterema producentami taboru na dostawę do 200 EZT – elektrycznych zespołów trakcyjnych. Jest to

rekordowe zamówienie w historii polskiej kolei regionalnej. W ramach podpisanych umów odbywać się będą aukcje elektroniczne na kolejne transze pojazdów. POLREGIO zamierza kupić łącznie do 200 nowych pociągów za ponad 7 mld zł. Finansowanie będzie pochodzić m.in. z grantów i pożyczek unijnych (KPO, FENiKS, programy regionalne), innych źródeł (np. EBI), kredytów oraz środków własnych POLREGIO. Zgodnie z harmonogramem, pierwszy pociąg zostanie dostarczony w 2025 r., zaś koniec dostaw nastąpi w 2026 r. Nowe pojazdy będą sukcesywnie pojawiać się we wszystkich województwach, z którymi POLREGIO ma podpisane umowy wieloletnie.

Nowe pociągi zostaną zamówione w dwóch wersjach – krótszej, 2-członowej (maksymalnie 60 sztuk, każdy pojazd będzie posiadał co najmniej 130 miejsc siedzących) oraz dłuższej, 3-członowej (maksymalnie 140 sztuk, każdy pojazd będzie posiadał co najmniej 210 miejsc siedzących). Składy będą niskopodłogowe, wyposażone m.in. w klimatyzację, dostęp do bezprzewodowego Internetu, system dynamicznej informacji pasażerskiej oraz szereg innych udogodnień.

Nowy tabor pozwoli POLREGIO nie tylko na skuteczną rywalizację w przyszłości o utrzymanie obecnych kontraktów. Wzrost potencjału taborowego zwiększy również szansę na pozyskanie nowych zamówień, związanych m.in. z projektem Centralnego Portu Komunikacyjnego. I nie chodzi tu tylko o obsługę nowych linii, które zostaną zbudowane w ramach projektu CPK. Znacząco zwiększy się bowiem również popyt na sprawne połączenia dowozowe do stacji węzłowych położonych na trasie linii CPK, tzw. „szprych”. POLREGIO, dysponujące zasobami we wszystkich regionach Polski, jest naturalnym kandydatem do obsługi takich połączeń.

Kolejnym obszarem, na którym rola POLREGIO powinna znacząco wzrosnąć, są obecne linie magistralne łączące największe miasta w Polsce, które w wyniku otwarcia nowych „linii CPK” częściowo stracą na znaczeniu. Istotna część oferty połączeń dalekobieżnych będzie realizowana po nowych trasach, co zuboży nieco ofertę połączeń na dzisiejszych magistralach. Wzdłuż tych linii znajdują się duże ośrodki miejskie, w tym byłe miasta wojewódzkie. Utrzymanie obecnej oferty na tych trasach w momencie, gdy większość pociągów dalekobieżnych zostanie skierowana na „linie CPK”, będzie dużym wyzwaniem. POLREGIO także w tym przypadku będzie aspirować do utrzymania atrakcyjnej oferty na takich trasach.

Inwestycje w nowy tabor POLREGIO będą również szansą na uruchamianie większej niż obecnie liczby połączeń przyspieszonych (pospiesznych), powszechnych w ofercie dawnych PKP Przewozów Regionalnych (gdy w strukturze Spółki pozostawały jeszcze pociągi pospieszne). Będzie to możliwe przede wszystkim dzięki temu, że nowe, planowane do zakupu pojazdy, będą przystosowane do prędkości 160 km/godz. Zwiększenie potencjału taborowego POLREGIO pozwoli też myśleć o zagospodarowaniu kilku innych luk rynkowych, takich jak np. niedostateczny rozwój oferty połączeń transgranicznych czy rozbudowa oferty połączeń kolejowych do regionów turystycznych.

Te wszystkie czynniki powodują, że POLREGIO stoi przed ogromną szansą, by na nowo zdefiniować swoją rolę w polskim systemie transportowym. Obecne władze spółki robią wszystko, by tak właśnie się stało.