Józef Marek Kowalczyk Warszawa, 30.09.2026

Prezes Stowarzyszenia

Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego

ROCZNICA – 25 LAT – DZIAŁALNOŚCI SPÓŁEK KOLEJOWYCH

Wielka reforma kolei, z lat 2000 – 2001, realizowana była na podstawie ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, zwanej dalej ustawą o PKP z dnia 8 września 2000 roku.

Prace przygotowujące reformę kolei z lat 2000 – 2001 były prowadzone w PKP i ówczesnym Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej, kierowanym przez Ministra Tadeusza Syryjczyka. To na jego wniosek Rada Ministrów przyjęła w dniu 9 września 1999 roku Rządowy Program Restrukturyzacji PKP, który stał się podstawą uchwalenia ustawy o PKP z dnia 8 września 2000 roku.

W okresie uchwalania ustawy o PKP z dnia 8 września 2000 roku i jej wdrażania, Resortem Transportu i Gospodarki Morskiej kierował Minister Jerzy Widzyk, który sprawnie przeprowadził proces najważniejszych zmian strukturalnych na polskiej kolei. Wypowiedzi Panów Ministrów, stanowią cenne świadectwo dojrzałych planów i decyzji przekształcenia kolei w sprawnie i efektywnie funkcjonujące przedsiębiorstwo.

Ówczesne PKP to była prawie cała Polska Kolej. Reforma PKP była zatem realizacją największego w historii III Rzeczpospolitej branżowego programu restrukturyzacyjnego w polskiej gospodarce. Była to piąta z wielkich reform podjętych przez Rząd Jerzego Buzka.

Na podstawie przepisów cyt. ustawy, z dniem 1 stycznia 2001 roku PKP została przekształcona w spółkę akcyjną, następnie zaś PKP S.A założyła szereg spółek do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową (PKP PLK), działalności w zakresie przewozów pasażerskich (Przewozy Regionalne, Intercity) i towarowych (Cargo, LHS) oraz do działalności w zakresie funkcji usługowych, takich jak: energetyka, telekomunikacja, informatyka, utrzymania infrastruktury i innych.

W sumie powołano 24 samodzielne podmioty gospodarcze, tworzące Grupę Holdingową, zarządzaną przez PKP S.A. Pełny wykaz utworzonych spółek zawarty jest w załączniku do niniejszej publikacji.

Zasadniczym celem przeprowadzonych zmian był plan rozdzielenia funkcji zarządzania infrastrukturą kolejową od działalności przewozowej. Polska przygotowywała się do wejścia do Unii Europejskiej i zasadnym było podjęcie wysiłku przeobrażenia kolei w Polsce na wzór modelu obowiązującego w państwach UE, wdrażanego na podstawie słynnej dyrektywy EWG nr 440 z 1991 roku.

Cel ten został osiągnięty. W dniu 1 maja 2004 roku – w dniu wejścia Polski do UE, podstawowa struktura organizacyjna kolei w Polsce była kompatybilna z rozwiązaniami stosowanymi w innych państwach UE.

Kluczową rolę w realizacji Wielkiej Reformy Kolei z lat 2000 – 2001 odegrał ówczesny Zarząd PKP/PKP S.A, w tym przede wszystkim Prezes Zarządu – Krzysztof Celiński oraz ówczesny Członek Zarządu, a potem kolejny Prezes Zarządu PKP S.A – Krzysztof Mamiński. Ich autorytet zawodowy i wiarygodność wobec partnerów społecznych były czynnikami przesądzającymi w uzyskiwaniu zgód związków zawodowych na trudne rozwiązania restrukturyzacyjne. W podejmowanych decyzjach byli oni niewątpliwie osobami odważnymi, zaś w prowadzonych pracach wykazali się wielką determinacją.

Kierując Biurem Przekształceń i Nadzoru Właścicielskiego w Centrali PKP/PKP S.A miałem zaszczyt wspierać „zmagania" Zarządu PKP/PKP S.A w działaniach ustawiania kolei na nowe – rozwojowe tory. Duży wkład w przygotowanie i realizację procesów przekształceń wnieśli również moi bezpośredni przełożeni – Członkowie Zarządu PKP/PKP S.A – Jacek Bukowski, następnie zaś śp. Sławomir Skrzypek. Złożone procesy przekształcania PKP i tworzenia nowych spółek realizowaliśmy grupą kilkunastu wysokiej klasy specjalistów. Szczególnie duży wkład pracy wniósł Dyrektor Andrzej Miśko, który kierował procesami przygotowania największej ilość spółek, w tym PKP PLK S.A. jak również Pani Maria Wasiak, kierująca procesem tworzenia spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. – późniejsza Prezes tej spółki.

W procesie tworzenia spółek, poza zagadnieniami prawnymi, organizacyjnymi i społecznymi ważnymi kryteriami podejmowanych decyzji były aspekty ekonomiczne.

Zaproponowałem i Zarząd PKP/PKP S.A zaakceptował pomysł aby dla tworzonych spółek przygotować Biznes Plany na pierwsze 3 lata ich działalności. Wyrażono również zgodę aby w przygotowanie tych Biznes Planów włączyć osoby, które miały szansę wejść w skład zarządów tworzonych spółek. Było to wysoce motywujące dla przygotowania optymalnych scenariuszy przyszłego funkcjonowania spółek.

Odbywaliśmy dziesiątki twórczych narad. Ich uczestnicy często podkreślali, że dawno nie było w PKP/PKP S.A tak otwartej i merytorycznej rozmowy o funkcjonowaniu wszystkich obszarów kolei. Emocje sięgały zenitu gdy przystąpiono do opracowywania projektów umów o wzajemnej współpracy pomiędzy spółkami, następnie zaś programowania cen i szacowania przychodów, które w innych spółkach były kosztami. Ten wysiłek się opłacił i owocował sprawnym przejęciem działalności operacyjnej przez nowo utworzone podmioty.

Należy jednak z żalem powiedzieć, że ogromny wysiłek restrukturyzacyjny PKP, nie był wspierany prorozwojowymi decyzjami i działaniami Państwa. Kolejne rządy stawiały na rozbudowę infrastruktury dróg publicznych i rozwój prywatnej motoryzacji. Kolej została pozostawiona sama sobie, co skutkowało sukcesywnym spadkiem jej przewozów i obniżaniem się udziału w rynku, szczególnie w obszarze przewozów ładunków.

Załącznik

SPÓŁKI UTWORZONE PRZEZ PKP/PKP S.A

W RAMACH REFORMY KOLEI Z LAT 2000 – 2001

Reformę kolei z lat 2000 – 2001, utożsamia się z procesami przekształceń prawnych, organizacyjnych i majątkowych, które były realizowane na podstawie przepisów ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe. Pierwotny tekst tej ustawy został opublikowany w Dzienniku Ustaw z 2000 roku, Nr. 84, poz. 948.

W stanie faktycznym do reformy kolei z lat 2000 – 2001 należy zaliczać również procesy utworzenia, przez Przedsiębiorstwo Państwowe Polskie Koleje Państwowe, 4 spółek prawa handlowego, co miało miejsce w II półroczu 2000 roku, przed wejściem w życie ustawy o PKP z dnia 8 września 2000 roku.

Patrząc chronologicznie na reformę kolei z lat 2000 – 2001 można więc wyodrębnić 3 następujące etapy procesów o charakterze przekształceń i restrukturyzacji.

W ROKU 2000

Przedsiębiorstwo Państwowe Polskie Kolej Państwowe, działając na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 lipca 1995 roku, Dziennik Ustaw z 1995 r roku Nr. 95, poz. 474, wraz z późniejszymi zmianami, utworzyła następujące spółki:

1. PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.
2. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
3. PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.
4. CS Szkolenie i Doradztwo Sp. z o.o.

PRZEŁOM LAT 2000/20001

Z dniem 1 stycznia 2001 roku, w następstwie aktu komercjalizacji, rozpoczęła działalność PKP Spółka Akcyjna, która wstąpiła we wszystkie prawa i obowiązki byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP.

W ROKU 2001

PKP S.A, poprzez tworzenie spółek zależnych, realizowała procesy restrukturyzacji prawnej, organizacyjnej i majątkowej przewidziane postanowieniami ustawy o PKP z dnia 8 września 2000 roku. Utworzone zostały następujące spółki:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. PKP Cargo S.A.
3. PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
4. PKP Intercity Sp. z o.o.
5. PKP Energetyka Sp. z o.o.
6. Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o.
7. PKP Informatyka Sp. z o.o.

8. Farmacja Kolejowa Sp. z o.o.
9. FERPOL Sp. z o.o.
10. Zakład Napraw Infrastruktury w Warszawie Sp. z o.o.
11. Zakład Napraw Infrastruktury Radom Sp. z o.o.
12. Zakład Robót Inżynieryjnych Sp. z o.o.
13. Przedsiębiorstwo Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Katowicach Sp. z o.o.
14. Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu Sp. z o.o.
15. Zakład Napraw Infrastruktury w Stargardzie Szczecińskim Sp. z o.o.
16. Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie Sp. z o.o.
17. Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM Sp. z o.o.
18. Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno – Torowe Sp. z o.o.
19. WAGREM Sp. z o.o.
20. Gorzów Wagony Sp. z o.o.

W sumie, w latach 2000/2001 PKP/PKP S.A utworzyły 24 podmioty prawa handlowego, które w zdecydowanej większości tworzą nadal podstawową strukturę prawną i organizacyjną kolei w Polsce.

Pełniąc funkcję Dyrektora Biura Przekształceń i Nadzoru Właścicielskiego w Centrali PKP S.A, koordynowałem procesy tworzenia w/w spółek, wyposażania je w składniki majątkowe niezbędne dla ich działalności i uruchamiania przez Spółki samodzielnej działalności operacyjnej.

Osobiście, do przedstawionej listy spółek, zaliczam jeszcze jeden podmiot - Zakład Usług Taborowych REMTRAK Sp. z o.o, z siedzibą w Toruniu. Duży wkład pracy w utworzenie i rozwój tej Spółki wnieśli: śp. Ryszard Kędzior – Prezes Zarządu oraz Ewa Chojnowska – Członek Zarządu. Obecnie zaś z dużym powodzeniem zarządza nią Prezes Zarządu – Zbigniew Ciemny.

Celowość powołania tej spółki, po wielu trudnych latach jej funkcjonowania, została potwierdzona po jej przejęciu przez PKP Intercity S.A. Obecnie spółka nazywa się PKP Intercity REMTRAK Sp. z o.o, i jest dużym i dynamicznie rozwijającym się przedsiębiorstwem.

Była to pierwsza Spółka jaką zakładałem, po rozpoczęciu pracy w PKP S.A

Józef Marek Kowalczyk

Dyrektor Biura Przekształceń i Nadzoru Właścicielskiego

PKP/PKP S.A, w latach 2000 - 2001