

**Przemysław Sekuła**

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

### **KOLEJOWE PRZEWOZY REGIONALNE – WYZWANIA I PROBLEMY**

**Streszczenie:** Funkcjonowanie w Polsce kolejowych przewozów regionalnych w obecnym kształcie rozpoczęło się w roku 2004, kiedy to organizowanie i dotowanie regionalnych przewozów pasażerskich, wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej, oraz nabywanie kolejowych pojazdów szynowych stało się zadaniem własnym samorządów województw. Od tego czasu najważniejszym przewoźnikiem realizującym to zadanie jest spółka Przewozy Regionalne. Spółka ta borykała się z licznymi problemami oraz z ciągłym niedofinansowaniem, co ostatecznie doprowadziło do tego, że w roku 2008 została ona oddłużona i przekazana samorządom województw. W artykule przeanalizowano proces zmian w Przewozach Regionalnych oraz obecną sytuację spółki. Analiza pozwoliła na wyciągnięcie wniosków mówiących o tym, że przekazanie spółki samorządom nie przyniosło oczekiwanych rezultatów i konieczne są dalsze działania.

**Słowa kluczowe:** transport kolejowy, przewozy regionalne, samorząd regionalny.

DOI: 10.15611/br.2013.1.16

## **1. Wstęp**

Pojęcie przewozów regionalnych zostało zdefiniowane przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Transportu Publicznego (UITP). Zgodnie z tą definicją kolejowe przewozy regionalne są to regularne, niemające turystycznego charakteru usługi w zakresie transportu kolejowego na obszarze mniejszym niż jeden kraj i większym niż miasto, przy czym podróż na odcinku maksimum 70 km trwa od 30 do 60 minut<sup>1</sup>. Definicja ta jest o tyle istotna, że w prawie krajowym brak jest jednoznacznej definicji, pomimo wskazania zadań dotyczących organizowania i dotowania tego rodzaju przewozów. Warto także zaznaczyć, że w tym samym dokumencie zdefiniowano również przewozy podmiejskie – odpowiednio 15 km i 30 min<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> UITP (International Association of Public Transport) „Suburban and Regional Railways Landscape in Europe”. Studium na zlecenie KE, sfinansowane ze środków 6 Programu Ramowego. Październik 2006, s. 6.

<sup>2</sup> Tamże.

W ciągu ostatnich 20 lat doszło do bardzo znacznych zmian europejskich kolei regionalnych. Zmiany te polegały w większości na przejściu od modelu centralnego zarządzania przewozami regionalnymi do rozwiązania opartego na silnej niezależności ośrodków regionalnych. Zmian takich dokonały między innymi Niemcy, Holandia, Dania czy Szwecja. Obecnie kraje bazujące na modelu centralnym (jak np. Belgia) należą w Unii Europejskiej do rzadkości<sup>3</sup>.

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie oraz ocena zmian, które ukształtowały obecną sytuację na krajowym rynku przewozów regionalnych. W artykule znajduje się także opis planów dotyczących krajowych kolejowych przewozów regionalnych.

## 2. Przewozy regionalne do roku 2009

Za początek funkcjonowania przewozów regionalnych w obecnym kształcie należy uznać rok 2004, kiedy to została wprowadzona Ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego z dnia 13 listopada 2003 r. Ustawa ta, porządkując sprawy finansowania samorządów, zmieniła także katalog ich zadań własnych. Jednym z nowych zadań samorządu regionalnego stało się „organizowanie i dotowanie regionalnych przewozów pasażerskich, wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej, oraz nabywanie kolejowych pojazdów szynowych”<sup>4</sup>. Najważniejszym przewoźnikiem była należąca do skarbu państwa spółka PKP Przewozy Regionalne, która początkowo obsługiwała całość połączeń regionalnych w Polsce. Krótco po tych zmianach – 29 lipca 2004 r. – zawiązano spółkę Koleje Mazowieckie, w której 51% udziałów miał samorząd województwa mazowieckiego, a 49% PKP Przewozy Regionalne. Spółka ta na początku 2005 r. przejęła obsługę połączeń regionalnych na terenie województwa mazowieckiego, a także niektórych połączeń z sąsiadującymi województwami, jednak w pozostałych częściach Polski pozycja PKP Przewozy Regionalne jako monopolisty była niepodważalna.

Dość szybko okazało się, że przyjęty model nie jest zadowalający ani z punktu widzenia samorządów, ani dla państwa. Pierwszym problemem był bardzo wysoki deficyt spółki. Rok 2005, w którym spółka była finansowana praktycznie w całości z biletów i dopłat samorządowych, został zamknięty ze stratą blisko 650 mln zł. Wprawdzie na podstawie znowelizowanej w 2005 r. ustawy o transporcie kolejowym<sup>5</sup> z bu-

---

<sup>3</sup> P. Salveson, *Regional Rail: The European Dimension*, Bank Top, Golcar (UK) 2002, s. 2.

<sup>4</sup> Art. 70 Ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (j.t. DzU z 2010 r. nr 80, poz. 526, ze zm.) zmieniający artykuł 40 Ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz zmianie niektórych innych ustaw (DzU z 2006 r. nr 12, poz. 63).

<sup>5</sup> Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz zmianie niektórych innych ustaw (DzU z 2006 r. nr 12, poz. 63) dodała do Ustawy z dnia 17 maja 2003 r. o transporcie kolejowym (j.t. DzU z 2007 r. nr 16, poz. 94, ze zm.) artykuł 40a, w którym zawarto stosowne zapisy. Artykuł ten był kilkakrotnie modyfikowany, po czym utracił moc po zmianach w roku 2011.

dżetu państwa rozpoczęto dofinansowywanie przewozów międzyregionalnych, ale nie zmniejszyło to ogromnego długu spółki. Z punktu widzenia samorządów problemem była też pozycja PKP Przewozy Regionalne na rynku. Spółka, jako utworzona na mocy ustawy, nie mogła zostać postawiona w stan upadłości. Nieograniczone gwarancje państwa dawały spółce uprzywilejowaną pozycję na rynku, co zdaniem samorządów powodowało zachowania niezgodne z interesem województw. Takie działanie miało miejsce np. w woj. kujawsko-pomorskim. W przetargu przeprowadzonym w 2007 r. na linii zelektryfikowane Przewozy Regionalne zaproponowały wysokość rekompensaty 31,1 mln zł rocznie. Na podstawie tej oferty zawarta została umowa określająca dopłatę do tych przewozów. Jednak w roku 2008 spółka zażądała dodatkowo 13 mln zł rocznie, argumentując, że rzeczywiste koszty były wyższe i deficyt zwiększył się od planowanego właśnie o taką wartość<sup>6</sup>. Pomimo częściowo zwiększonej dotacji spór trwał nadal, a spółka redukowała wykonywaną pracę eksploatacyjną. Należy przy tym zauważyć, że PKP Przewozy Regionalne inaczej niż władze województw rozumiały zarówno swoją misję, jak i zadania samorządów. Analizując postawę spółki, można zauważyć, że starała się ona pozycjonować w roli rzeczywistego organizatora połączeń regionalnych, traktując przy tym samorządy jako partnera i płatnika. Postawa taka widoczna jest między innymi w raporcie spółki za rok 2004. We wstępie do raportu, autorstwa przewodniczącej rady nadzorczej, można przeczytać, że ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego „wprowadziła obowiązek dofinansowania deficytowych połączeń regionalnych ze środków własnych samorządów”<sup>7</sup>.

Wszystkie te problemy spowodowały, że funkcjonujący model uznano za nieefektywny. W celu naprawy sytuacji w roku 2008 dokonano znaczących zmian w spółce. Po pierwsze, realizując strategię spółki, podjęto działania, dzięki którym miano pozyskać niezbędny do realizacji zadań zespół maszynistów. W tym celu w październiku spółka przejęła od PKP Cargo ponad 3500 pracowników – głównie maszynistów i pracowników zaplecza technicznego. Na przełomie listopada i grudnia przekazano spółce PKP Intercity SA pociągi międzywojewódzkie, pospieszne i międzynarodowe dalekobieżne. Równocześnie do PKP Intercity SA odeszło blisko 3,5 tys. pracowników. Spółka została oddłużona przez skarb państwa kwotą 2,16 mld zł, a w grudniu, na mocy porozumienia podpisanego przez Ministra Infrastruktury oraz marszałków 16 województw, samorządy przejęły udziały spółki.

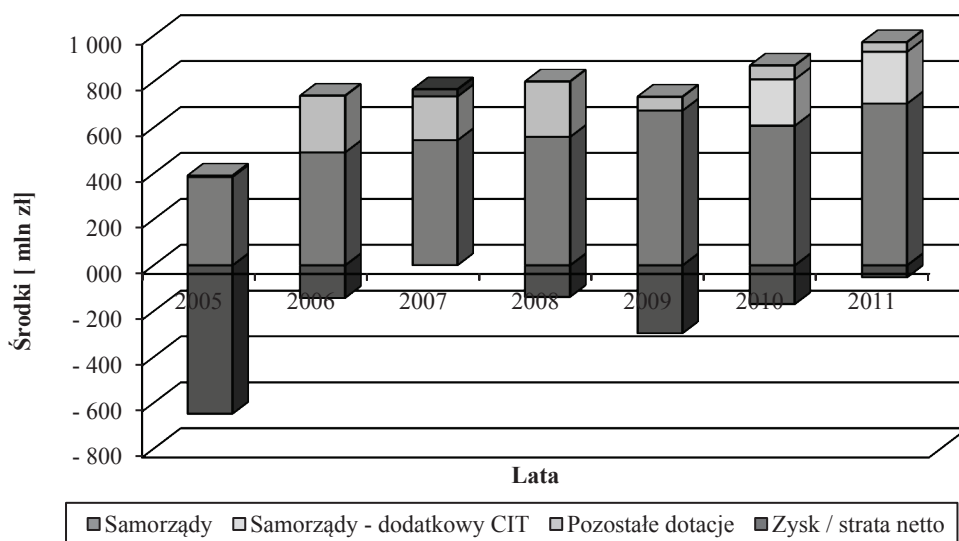
---

<sup>6</sup> Na podstawie Raportu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. „Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013 w Kolejach Śląskich”, Warszawa 2013, s. 20.

<sup>7</sup> PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Raport roczny za rok 2004, s. 2.

### 3. Przewozy regionalne od roku 2009

Przekazanie spółki samorządom miało na celu poprawić zarówno efektywność, jak i relacje z władzami województw. Wydarzenia, jakie miały miejsce po roku 2008, pozwalają na postawienie tezy, że zadanie to nie zostało zakończone sukcesem. Pierwszym z problemów jest efektywność finansowa spółki. Spółka utrzymała praktykę prowadzenia działalności w skali większej, niż pozwalały na to wpłacane dotacje. Spowodowało to, że w roku 2009 spółka odnotowała 296 mln zł straty netto. Aby przeciwdziałać tym stratom, począwszy od roku 2010, na podstawie ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw<sup>8</sup>, został zwiększony udział samorządów w podatku CIT z 14 do 14,75%. Zwiększenie dochodów własnych miało na celu przede wszystkim poprawę standardu obsługi pasażerów w przewozach regionalnych wykonywanych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych<sup>9</sup>. Jednak choć zmniejszyło to straty, spółka nadal pozostała deficytowa. Wysokość dotacji oraz zysk lub stratę spółki w latach 2005-2011 przedstawiono na rys. 1.



Rys. 1. Dofinansowanie przewozów regionalnych w latach 2005-2011

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów rocznych i bilansów spółki.

<sup>8</sup> Ustawa z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (DzU z 2009 r. nr 115, poz. 966).

<sup>9</sup> Uzasadnienie do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawy o Funduszu Kolejowym, ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz ustawy o transporcie kolejowym, Druk Sejmowy VI kadencji nr 1827, 25 marca 2009, s. 1.

Przyczyną ujemnych wyników finansowych był także brak restrukturyzacji spółki i dostosowania jej do nowych warunków. Ze względu na przekazanie części połączeń do PKP Intercity SA znacznie zmniejszyła się zarówno liczba pasażerów (o 27%), jak i tzw. praca eksploatacyjna, czyli łączna odległość przejechana przez pociągi spółki (o 31,6%). Przekazanie połączeń dalekobieżnych spowodowało, że średnia odległość, jaką przejeżdżał pasażer, spadła z 74 do 46 km. Wyraźnie, bo o 33,7%, zmniejszyło się również średnie obłożenie pociągu. Zmiany w wielkości przewozów i pasażerów pomiędzy latami 2008 i 2009 pokazuje tab. 1.

**Tabela 1.** Zmiany w wielkości przewozów i liczbie pasażerów w spółce Przewozy Regionalne w latach 2008-2009

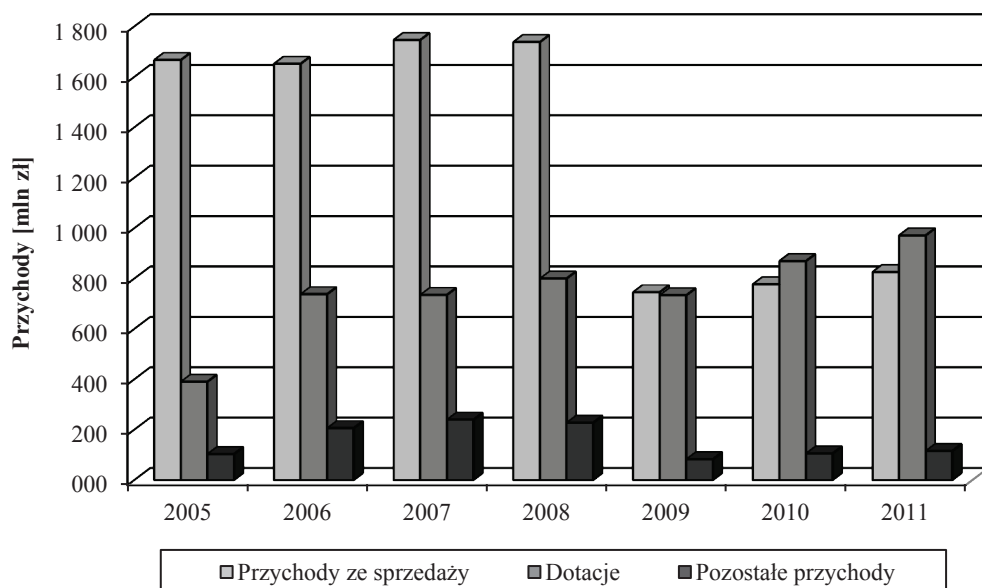
	2008	2009	Zmiana
Liczba pasażerów [mln]	169	123	-27,0%
Praca przewozowa [mln paskm]	12 499	5 664	-54,7%
Praca eksploatacyjna [mln pockm]	98	67	-31,6%
Średnio km/pasażera	74	46	-37,9%
Średnio [paskm/pockm]	128	85	-33,7%

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów rocznych spółki.

Zmiany te całkowicie zmieniły strukturę przychodów spółki. Przychody ze sprzedaży<sup>10</sup>, które w roku 2008 wynosiły 1738,37 mln zł i stanowiły 46% wszystkich przychodów spółki, spadły do 745,91 mln zł (31% wszystkich przychodów spółki). Jednocześnie w roku 2009 praktycznie nie zmieniła się wysokość dotacji, a w roku 2010, po jej wzroście spowodowanym zwiększeniem udziału samorządów w podatku CIT, to dotacja stała się najważniejszym źródłem przychodu spółki. Zmianę struktury przychodów spółki w latach 2005-2011 pokazano na rys. 2.

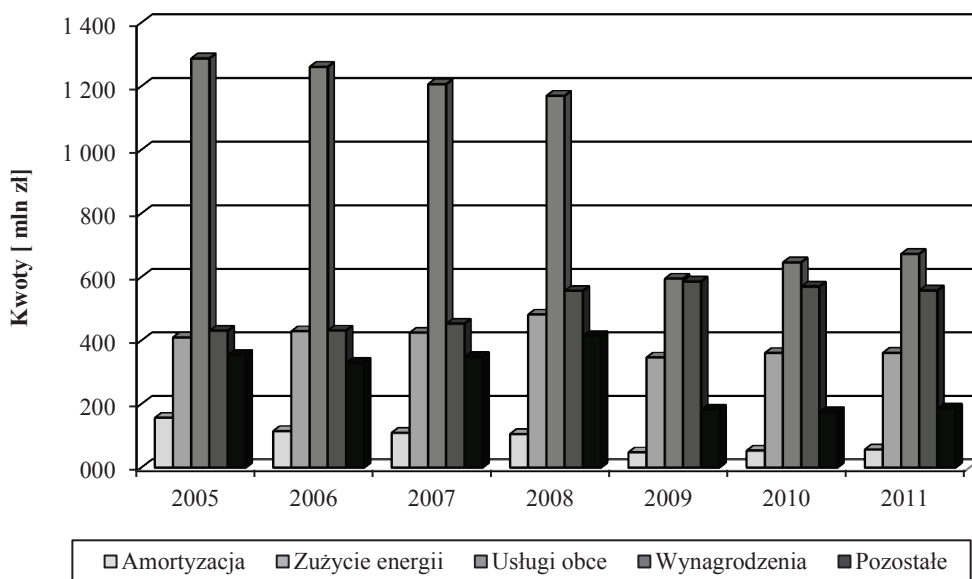
Teoretycznie tak duży relatywny wzrost dotacji powinien rozwiązać finansowe problemy spółki. Jednak równocześnie ze zmianą struktury przychodów znacząco zmieniła się także struktura ponoszonych kosztów. Najważniejszy składnik kosztów – usługi obce, został w roku 2009 zmniejszony o 49% w stosunku do roku poprzedniego. Na zmniejszenie tych kosztów wpłynęły przede wszystkim dwa czynniki. Po pierwsze, zmniejszyła się praca przewozowa, co spowodowało zmniejszenie kosztów związanych z wynajmem torów od spółki PKP PLK. Po drugie, przejęcie pracowników od PKP PLK oraz od PKP Cargo zaowocowało zmniejszeniem kosztów ponoszonych na rzecz tego podmiotu. Zmniejszyły się również (o 28%) koszty zużycia energii oraz (o 54,5%) amortyzacji. Jednak koszty wynagrodzeń nieznacznie wzrosły, stając się, obok usług obcych, głównym składnikiem kosztów działalności operacyjnej przedsiębiorstwa. Najważniejsze składowe kosztów Przewozów Regionalnych w latach 2005-2011 przedstawione zostały na rys. 3.

<sup>10</sup> Kategoria księgową „Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi – dane z rachunku zysków i strat”.



Rys. 2. Struktura przychodów Przewozów Regionalnych w latach 2005-2011

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań finansowych spółki.



Rys. 3. Struktura kosztów Przewozów Regionalnych w latach 2005-2011

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań finansowych spółki.

Podsumowując zmiany w działalności operacyjnej spółki, należy zauważyć, że łączne koszty działalności operacyjnej zmniejszyły się o 35,5% przy jednoczesnym spadku przychodów ze sprzedaży aż o 57%. Zmiana ta spowodowała, że pomimo większych (a oceniając w relacji do całości przychodu nawet dużo większych) dotacji, zadłużenie spółki powiększało się.

Kolejnym problemem był brak współpracy spółki z władzami województw. Województwa nie poradziły sobie z nadzorem nad spółką, która okazała się bardzo istotnym graczem na rynku kolei regionalnych. Przykładowo wspomiane wcześniej problemy województwa kujawsko-pomorskiego nie zostały rozwiązane pomimo przekazania spółki samorządom. Nie udało się również nawiązać wystarczającej współpracy pomiędzy Przewozami Regionalnymi a utworzoną w 2010 r. spółką Koleje Śląskie Sp. z o. o. Zgodnie z planami władz województwa śląskiego spółka ta miała, począwszy od grudnia 2012 r., przejąć całość połączeń w województwie (wcześniej obsługiwała około 30% połączeń). Naturalnym rozwiązaniem byłoby w tej sytuacji przejęcie od Przewozów Regionalnych zarówno taboru, jak i pracowników. Rozwiązanie takie było już sprawdzone w roku 2008, kiedy to Przewozy Regionalne oddały 3,5 tys. pracowników do PKP Intercity SA, przekazując tej spółce jednocześnie pociągi dalekobieżne. Jednakże podczas utraty obsługi połączeń regionalnych w województwie śląskim Przewozy Regionalne zdecydowały o zwolnieniu przeszło 1,8 tys. osób i rozdysponowaniu taboru w ramach firmy. Decyzja ta miała dwa bardzo istotne negatywne skutki. Po pierwsze, tak duża liczba zwolnień spowodowała lokalne problemy z bezrobociem, wraz ze wszystkimi konsekwencjami społecznymi i ekonomicznymi. W przypadku wybrania wariantu polegającego na przejściu pracowników do przewozów regionalnych problemy te i ich konsekwencje można było zminimalizować. Drugim istotnym skutkiem była konieczność szybkiego uzyskania taboru przez Koleje Śląskie. Stojąc przed zagrożeniem braku możliwości realizowania połączeń, Koleje Śląskie zdecydowały się na zakup lub dzierżawę taboru po bardzo wysokich cenach. Szacunki pozwalają na postawienie tezy, że przejęcie taboru od Przewozów Regionalnych byłoby dla województwa dwukrotnie tańsze, a jeden ze składów został pozyskany po cenie czterokrotnie przewyższającej możliwą do uzyskania cenę rynkową.

Trzecim problemem było uruchomienie przez spółkę połączeń dalekobieżnych (INTER-REGIO). Połączenia te w znacznej części nie były zamawiane przez województwa, a pomimo to ceny biletów były znacznie niższe od cen konkurencyjnych przewoźników (np. PKP Intercity SA). W efekcie połączenia generowały dla spółki znaczne straty. Fakt, że Przewozy Regionalne są własnością województw i na mocy ustawy *Prawo upadłościowe i naprawcze* mają nieograniczone gwarancje (nie mogą zostać postawione w stan upadłości)<sup>11</sup>, oznacza, że straty te muszą być pokrywane z pieniędzy podatników. Tak więc utworzenie tych połączeń przez zarząd spółki nie

---

<sup>11</sup> Art. 6 ust. 4 Ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. Prawo upadłościowe i naprawcze (j.t. DzU z 2012 r., poz. 1112, ze zm.).

tylko „psuje” rynek przez stosowanie zaniżonych cen, ale również wymusza transfer środków publicznych wbrew woli decydentów (samorządów województw). Ponadto Przewozy Regionalne zamiast służyć jako narzędzie do realizowania polityki transportowej województw, tworzą i realizują własną politykę transportu kolejowego.

#### 4. Obecne i planowane działania naprawcze

Należy zauważyć, że działania spółki Przewozy Regionalne Sp. z o. o. przez długi czas nie spotkały się z odpowiednią reakcją właściciela – samorządów województw. W przypadkach, w których działania spółki były niemożliwe do pogodzenia z oczekiwaniami województw, zamiast kształtować politykę spółki zgodnie z własnymi oczekiwaniami, marszałkowie powoływali odrębne spółki. Spółki takie powołały województwa wielkopolskie<sup>12</sup> i śląskie<sup>13</sup>. Trzecia ze spółek – Koleje Dolnośląskie, została powołana na podstawie uchwały z 28 grudnia 2007 r., czyli jeszcze przed przejściem Przewozów Regionalnych przez samorządy województw. Pierwsze zdecydowane działania mające na celu doprowadzenie do sytuacji, w której spółka realizować będzie politykę województw, podjęto pod koniec roku 2012, a prezesa spółki odwołano w roku 2013. Do tego czasu zadłużenie spółki przekroczyło 800 mln zł (zobowiązania krótkoterminowe w bilansie za 2012 r. wynoszą 834,6 mln), a kapitał własny spółki w bilansie za rok 2012 jest ujemny (-336,7 mln). Ponieważ nadzór sprawowany wspólnie przez wszystkie województwa okazał się niewystarczający, obecnie planowany jest podział przewozów regionalnych na mniejsze spółki zarządzane przez jedno województwo lub co najwyżej kilka województw. Podział ten wiązałby się także z oddłużeniem spółki. Wśród zalet tego rozwiązania można wymienić lepszy nadzór nad powstałymi spółkami oraz wymuszenie na spółkach większej konkurencyjności. Lepszy nadzór wiąże się z tym, że spółki byłyby w całości lub w większości w ręku jednego województwa i pod nadzorem jednego zarządu. Pozwoliłoby to uniknąć rozmycia odpowiedzialności, jakie miało miejsce przy nadzorze zbiorowym, i związanej z tym rozmyciem bierności zarządów województw. Druga z korzyści – większa konkurencyjność, wiązałaby się ze zmianą statusu spółek. Nowo powstałe spółki nie byłyby utworzone na mocy ustawy, więc nie miałyby nieograniczonych gwarancji państwa – mogłyby zostać postawione w stan upadłości. Taka zmiana powinna z jednej strony wymusić bardziej rynkowe działania, a z drugiej nie dopuścić do sytuacji, w których przewoźnik regionalny działa na szkodę całego sektora, zalegając na przykład z płatnościami dla zarządcy infrastruktury. Wśród najważniejszych wad rozwiązania należy wymienić osłabienie tzw. efektu skali oraz możliwe problemy z połączeniami międzywojewódzkimi – może pojawić się problem, czy połączenia te powinien obsługiwać jeden z przewoźników regionalnych (i który) czy też przewoźnik zewnętrzny.

<sup>12</sup> Koleje Wielkopolskie Sp. z o. o. zostały powołane 28 września 2009 r.

<sup>13</sup> Koleje Śląskie Sp. z o.o. powstały dnia 17 lutego 2010 r.



## 5. Podsumowanie

Organizowanie przewozów regionalnych jest zadaniem własnym samorządu województwa, realizowanym głównie przy pomocy spółki Kolej Regionalne Sp. z o. o. Przekazanie tej spółki w roku 2009 samorządom województw nie przyniosło oczekiwanych rezultatów. Niewystarczająca współpraca samorządów doprowadziła do tego, że zamiast stanowić sprawne narzędzie władz województw, spółka stała się istotnym graczem, prowadzącym politykę nie zawsze zgodną z polityką województw. Do najważniejszych problemów związanych z funkcjonowaniem przewoźnika należą:

- brak restrukturyzacji spółki i związane z tym problemy finansowe,
- niewystarczająca współpraca spółki z województwami,
- prowadzenie przez spółki własnej polityki transportowej niezgodnej z polityką województw.

Problemy te nie znalazły satysfakcjonującego rozwiązania do końca 2012 r. Planowane obecnie podzielenie Przewozów Regionalnych na mniejsze spółki prawdopodobnie zapewni zarówno lepsze wyniki finansowe spółek, jak i bliższą współpracę z władzami województw. Podczas realizacji tych zmian należy jednak zwrócić szczególną uwagę na zapewnienie każdej ze spółek odpowiedniego zaplecza oraz na minimalizację uciążliwości dla pasażerów, zwłaszcza w odniesieniu do połączeń międzywojewódzkich.

## Literatura

- PKP Przewozy Regionalne Sp. z o. o., Raporty roczne za lata 2004-2012.
- Raport Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o. o. „Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013 w Kolejach Śląskich, Warszawa 2013.
- Salveson P., *Regional Rail: The European Dimension*, Bank Top, Golcar (UK) 2002.
- UITP (International Association of Public Transport) „Suburban and Regional Railways Landscape in Europe”. Studium na zlecenie KE, sfinansowane ze środków 6 Programu Ramowego, 2006.
- Ustawa z dnia 17 maja 2003 r. o transporcie kolejowym (j.t. DzU z 2007 r. nr 16, poz. 94, ze zm.).
- Ustawa z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (j.t. DzU z 2010 r. nr 80, poz. 526, ze zm.).
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz zmianie niektórych innych ustaw (DzU z 2006 r. nr 12, poz. 63).
- Ustawa z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (DzU z 2009 r. nr 115, poz. 966).
- Ustawa z dnia 28 lutego 2003 r. Prawo upadłościowe i naprawcze (j.t. DzU z 2012 r., poz. 1112, ze zm.).
- Uzasadnienie do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawy o Funduszu Kolejowym, ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz ustawy o transporcie kolejowym, Druk Sejmowy VI kadencji nr 1827, 25 marca 2009.

## **RAILWAY TRANSPORTATION IN THE REGION – CHALLENGES AND PROBLEMS**

---

**Summary:** Regional rail transport in Poland in its current form began in 2004, when the organizing and subsidizing regional passenger services became the task of regional government. The most important company which has been used to realize these tasks was "Przewozy Regionalne". The company has faced numerous problems and permanent underfunding. In 2008 the owner of "Przewozy Regionalne" changed to regional governments. The article examines the process of changes in the company and its current situation. The author justifies the changes are not sufficient to improve the situation and further actions are required.

**Keywords:** rail transport, regional transport, regional government.