

Liberalizacja – lekarstwo na stan polskiej kolei

Bartosz Pawłowski

Każdy korzystał kiedyś z usług *Polskich Kolei Państwowych*. Infrastruktura jest w opłakanym stanie, przez co podróż niemiłosiernie się dłuży, pociągi są brudne, spóźniają się. Dodatkowo sieć połączeń i rozkład jazdy nie odzwierciedlają potrzeb pasażerów. Podobnie jest w relacjach przewozów towarowych. Niniejszy artykuł ma pokazać stan kolei w Polsce, ich ocenę i postulaty nowych rozwiązań.

Na początku chciałbym się odnieść do przewozów towarowych, albowiem proces ich liberalizacji zakończył się 15 marca 2008 r., kiedy otwarto dostęp do całej sieci kolejowych przewozów towarowych w Unii Europejskiej. Do najważniejszych osiągnięć pakietów dyrektyw regulujących rynek towarowych przewozów koleją należy zaliczyć rozdzielenie zarządzania infrastrukturą od świadczenia usług przewozu oraz regulacje z zakresu interoperacyjności, które pozwoliły zharmonizować krajowe przepisy z zakresu specyfikacji technicznych i bezpieczeństwa.

W materii zarządzania infrastrukturą, nakazano wydzielić spółki lub działy w ramach już istniejących przedsiębiorstw, tak aby były one niezależne finansowo i prawnie od podmiotów, z których je wyodrębniono. Co więcej, ich księgi rachunkowe

mają uwzględniać osobno wpływy pobierane z opłat za dostęp do infrastruktury i z dotacji udzielanej przez państwo na jej utrzymanie. W Polsce istnieje ośmiu zarządców infrastruktury, z czego największym z nich jest *PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*, który wchodzi w skład grupy *PKP S.A.*. W związku z powyższym, pojawia się pytanie, jak ta zależność wpływa na konkurencyjność pozostałych podmiotów operujących na rynku towarowych przewozów kolejowych?

Odpowiedź na powyższe pytanie może być tylko jedna – nigdy nie można mówić o konkurencji, wyodrębniając z jednego przedsiębiorstwa kilku spółek funkcjonujących w ramach jednego holdingu. Zależność tę potwierdzali prywatni przewoźnicy, a nawet sam Prezes UOKiK. Zauważył on mianowicie, że *PKP PLK* oprócz jednostkowych stawek podstawowych i dodatkowych za dostęp do infrastruktury stosowały również upusty, zniżki i preferencje w przyznawaniu tras dla dotychczasowych klientów (czyt. spółek grupy *PKP*). Dodatkowo spółka ta przyznawała preferencyjne trasy dla przewoźników, którzy uprzednio korzystali z tras skatalogowanych w rozkładzie jazdy, co również stanowiło jawne faworyzowanie przewoźni-

ka państwowego. Ponadto, nie do końca wyraźna była struktura świadczonych usług przez *PKP Cargo*, albowiem oprócz oferowania przewozów kolejowych zarządzały one także infrastrukturą boczną kolejowych, torów stacyjnych, czy nabrzeży portowych²¹. To pozwalało tej spółce skutecznie ograniczać dostęp do tej infrastruktury konkurencji.

Zastrzeżenia względem *PKP PLK* potwierdzają przedstawiciele innych przedsiębiorstw kolejowych. Według nich, problemem krępującym rynek jest ustalany przez *PKP PLK* rozkład jazdy. Spółka w obawie przed podnoszeniem opłat za niewykorzystanie rozkładu jazdy zrezygnowała z wielu tras i pozostawiła tylko te dające gwarancje ponad 50% ich wykorzystania. Względem zaś pozostałych tras, postanowiła korzystać z systemu udostępniania tras do realizacji konkretnego zamówienia na podstawie składanych wniosków, licząc że będą one rozpatrywane co najwyżej w cztery dni. Weryfikacja tych planów okazała się dla przewoźnika niezadowolająca. Kolejną problematyczną kwestią jest oferowanie tras katalogowych, których dostępność jest niska, na przykład tylko w środy lub tylko za dnia, albo co gorsza możliwość dojazdu z jednoczesnym brakiem możliwości powrotu²².

²¹ Informacje pochodzą z konferencji poświęconej ochronie praw konkurencji i liberalizacji rynku, która odbyła się w Warszawie 24 czerwca 2005 r. – niepublikowane.

²² Rynek Kolejowy 3/2007 – opinie, s. 34.

Problemem jest także monopolistyczne zachowywanie się spółki *PKP CARGO*, która mimo kar i postępowań przed UOKiK stosuje kolejne metody ograniczania konkurencji. Jako przykład konkurencyjni przedstawiciele z branży – *CTL Logistics* podają wprowadzenie przez *PKP CARGO* umów wiązanych, które zmuszają jego klientów do zlecania *PKP CARGO* całopociągowych przewozów pod groźbą nieudzielenia upustów na przewozy rozproszone, czyli na niepowiązane usługi, których w tym drugim przypadku nikt oprócz *PKP CARGO* nie jest w stanie wykonać²³. Uwagi konkurencji potwierdzają decyzje Prezesa UOKiK z 2004 r., w których stwierdzono nadużywanie pozycji dominującej przez *PKP Cargo* poprzez uzależnianie zawarcia wieloletnich umów z kontrahentami od korzystania przez nich wyłącznie z usług państwowego przewoźnika, jak również różnicowanie przyznawanych upustów dla kontrahentów o podobnej wielkości obrotów i wielkości masy przewożonych towarów. W obu przypadkach na *PKP Cargo* nałożono kary o łącznej wartości 60 mln zł. Podobna decyzja została wydana w 2007 r.²⁴.

Najciekawsze jest w tym wszystkim również to, że pomiędzy narodowym przewoźnikiem, a przedsiębiorstwami prywatnymi może również dochodzić do

²³ Rynek Kolejowy 2/2008 – rozmowy, s. 46-49.

²⁴ Decyzja Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Nr DOK - 142/04, Nr DOK – 50/2004 oraz Nr DOK – 94/07.

porozumień mających na celu ograniczenie konkurencji. W 2005 r. Prezes UOKiK nałożył na *PKP Cargo* i *CTL Logistic* kary – odpowiednio: 10 mln zł i 1,5 mln zł – za porozumienie między oboma podmiotami, mające na celu ograniczenie lub wyeliminowanie z rynku usług spedycyjnych przedsiębiorstw nieobjętych tym porozumieniem²⁵. Jak widać, nie przeszkodziło to *PKP Cargo* w późniejszym stosowaniu uciążliwych praktyk w innych sektorach usług kolejowych względem swojego niedosłego partnera z zaskarżonego porozumienia – zgodnie z zastrzeżeniami prezesa zarządu *CTL Logistics*.

Powyższe postępowania wszczynane przez urząd antymonopolowy i ich zasadność zdają się potwierdzać „niereformowalność” państwowego przewoźnika, dlatego też należałoby się skupić na zmianach w branży kolejowej i regulacjach jej dotyczących.

Podstawowym kierunkiem zmian winno być całkowite sprywatyzowanie spółki *PKP Cargo*, ale przedtem należałoby wyodrębnić z niej całą infrastrukturę logistyczną, czyli bocznice, terminale przeładunkowe itp.. Państwo w strategii dla transportu kolejowego z 2007 r., w swoich założeniach przewidziało skupienie działalności *PKP Cargo* właśnie na usługach związanych z logistyką. Dlatego też propo-

nowałbym wydzielić część dotyczącą tych usług, a resztę sprywatyzować. Ponadto warto byłoby połączyć tę wydzieloną spółkę z *PLL LOT*, które objęłoby w niej udziały w zamian za udostępnienie floty lotniczej i jej obsługi celem zaoferowania szerszego wachlarza usług logistycznych. Podobne rozwiązanie przyjęła kolej niemiecka tworząc spółkę *DB Schenker* oferującą kompleksowe usługi w transporcie intermodalnym.

Zastanówmy się, co dzięki temu otrzymamy? Po pierwsze, zbywamy udziały w *PKP Cargo*, które w roku ubiegłym przyniosło straty. W 2007 r. zanotowały co prawda zysk, ale przy przychodach rzędu 5 mld zł 7 mln zł²⁶ nie stanowi żadnego osiągnięcia. Ze środków pozyskanych z prywatyzacji *PKP Cargo* można by dokapitalizować nowopowstałą spółkę oraz zmniejszyć długoterminowe zadłużenie grupy *PKP*. Liberalizacja rynku przewozów towarowych poskutkowała powstaniem wielu nowych podmiotów na rynku i ograniczaniem roli narodowego przewoźnika. Jego wielkość pozwala mu co prawda pełnić rolę największego operatora na rynku, pytanie – jak długo? Systematycznie spada bowiem udział *PKP Cargo* w rynku przewozów towarowych – z 78,2% w 2006 r. do 75,7% w 2007 r.²⁷. Spadek nie jest imponujący, ale pokazuje kierunek zmian. Po drugie, Skarb

²⁵ Decyzja Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Nr DOK - 172/05.

²⁶ Raport roczny Grupy PKP za 2007 r..

²⁷ Raport roczny PKP Cargo za 2007 r..

Państwa dysponowałyby 51% akcji nowoutworzonej spółki, część – zależna od wartości aportu – przypadłaby *PLL LOT*, pozostałą zaś część minister skarbu mógłby sprzedać w formie oferty publicznej, uzyskując dodatkowe środki na działalność spółki.

Warto by rozważyć jakiegokolwiek działania odnoszące się do *PKP Cargo*, albowiem najlepszy czas na prywatyzację tej spółki już dawno minął. Można albo czekać w nadziei, że sytuacja finansowa i rynkowa narodowego przewoźnika się poprawi, co jest raczej wątpliwe – robi to rząd w swojej strategii dla kolei do roku 2013, albo sprzedać lub przekształcić przeciążone kadrowo *PKP Cargo*. Dla porównania – większy *DB Schenker* zatrudnia niespełna 29 tysięcy pracowników, a *PKP Cargo* 44 tysiące²⁸. Widać tu nieefektywną rękę właścicielską (Skarb Państwa posiada 97,53% akcji), która aż prosi się o zmianę i niemarnowanie publicznych pieniędzy. Stworzenie spółki z branży logistycznej z udziałem państwa mogłoby wykształcić regionalnego lidera w tej branży pod warunkiem zachowania elastyczności w stosunku do potrzeb klientów i zachowania na rozsądnym poziomie relacji jakości do ceny. Po „okrzepnięciu” spółki na rynku można by zmniejszać udzia-

ły państwa, z zachowaniem jednak pakietu kontrolnego.

W odniesieniu do zarządcy infrastruktury, czyli *PKP PLK* należałoby dokonać zmiany właścicielskiej. Obecnie aż 43% udziałów posiada *PKP S.A.*, co negatywnie wpływa na relację między *PKP PLK* i spółkami należącymi do grupy *PKP* a pozostałymi podmiotami na rynku. Co więcej, zarządca infrastruktury jest podmiotem o strategicznym znaczeniu dla funkcjonowania państwa pod względem jego bezpieczeństwem tak gospodarczym, jak i zbrojnym. Ponadto zapewnia niezakłócone funkcjonowanie kolei i wykonywanie zadań z tytułu świadczenia usług publicznych. Najlepiej widać to na przykładzie Wielkiej Brytanii, która dokonała prywatyzacji infrastruktury kolejowej w 1993 r., po czym po serii wypadków i złej kondycji finansowej prywatnego zarządcy była zmuszona do jego ponownej nacjonalizacji. Dlatego też jedyne co należałoby poprawić, to wzmocnić stan własności państwa w spółce zarządzającej infrastrukturą, uniezależniając ją od innych przedsiębiorstw świadczących usługi przewozu oraz wzmocnić kontrolę regulatora rynku nad procesem układania rozkładu jazdy i przydzielaniu tras oraz przejrzystości upustów stosowanych przez zarządcę. W razie „recydywy” stosowania tego procederu – dobrze by były one przekazywane i zatwierdzane przez Urząd Transportu Kolejowego. Co więcej, należa-

²⁸ Raporty roczne *DB Schenker* i *PKP Cargo* za 2007 r..

łoby zwiększyć nakłady inwestycyjne, przy jednoczesnym zmniejszeniu opłat za dostęp do infrastruktury.

Ministerstwo Transportu w przyjętej strategii dla kolei zaproponowało, aby o poziomie ceny za dostęp do infrastruktury decydowały:

- wszystkie koszty związane bezpośrednio z kosztem udostępnienia konkretnej trasy przewozowej,
- odpowiedni udział kosztów utrzymania w stanie gotowości przewozowej całej krajowej sieci linii kolejowych,
- koszty obsługi kredytów zaciągniętych w ubiegłych latach przez zarządcę na budowę linii kolejowych i rozbudowę lub modernizację systemów prowadzenia ruchu kolejowego oraz nakłady na odtworzenie majątku niezbędnego do realizacji zadań utrzymaniowych zarządcy. Dodatkowo utrzymana ma być zasada dofinansowania kosztów remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej ze środków publicznych, ze skutkiem obniżania cen za dostęp do infrastruktury²⁹.

Nie jest to nic odkrywczego w stosunku do dyrektywy 2001/14/WE, która zharmonizowała normy dotyczące pobierania opłat za dostęp do infrastruktury, co zresztą znalazło odzwierciedlenie w art. 33 ustawy o transporcie kolejowym i powiązany z nim §8 rozporządzenia ministra infra-

²⁹ Strategia ministerstwa transportu dla transportu kolejowego do roku 2013.

struktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej³⁰. Na uwagę wyrażoną w strategii rozwoju kolei zasługuje konieczność podnoszenia efektywności działania zarządcy infrastruktury. W jaki sposób? – tego ministerialni autorzy strategii nie podają, albo nie chcą podawać. Moim zdaniem największą rolę odgrywa przerost zatrudnienia. W 2007 r. PKP PLK zatrudniały ponad 42 tysiące pracowników, dla porównania kolejni zarządcy w Wielkiej Brytanii i we Włoszech – 33 tysiące³¹. Jak widać jest spory zakres do dokonywania oszczędności i zapewnienia przez to efektywności, co jednocześnie pozwoliłoby zmniejszyć stawkę opłat za dostęp do infrastruktury. Niestety, najpierw wymaga to radykalnej postawy ze strony rządu w stosunku do kolejowego lobby związków zawodowych.

Przechodząc do kolejnej kwestii związanej z interoperacyjnością, nadmienię tylko, że regulacje europejskie spełniły swoje zadanie harmonizując przepisy dotyczące norm i specyfikacji technicznych dla przemysłu kolejowego oraz ujednolicając regulacje dotyczące przepisów bezpieczeństwa na kolei, sygnalizacji i łączności oraz certyfikacji taboru i załóg. Dzięki nim możliwe stało się przekraczanie całych

³⁰ Rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, (Dz.U. z 2007 Nr 35, poz. 274).

³¹ Raporty roczne zarządców infrastruktury we Włoszech (RFI) i Wielkiej Brytanii (Network Rail Ltd.) za 2007 r..

składów pociągów przez granice państw członkowskich, poprzez zastosowane w nich rozwiązania wielosystemowe. – Trzeba wiedzieć, że w Unii Europejskiej istnieją cztery zasadnicze systemy zasilania trakcji oraz trzy zasadnicze rozstawy torów. Ujednolicenie poszczególnych podsystemów infrastruktury i taboru umożliwiło przejazd francuską koleją TGV i niemiecką ICE z Paryża przez Amsterdam do Kolonii, w konsekwencji czego pasażerowie uzyskali realny wybór pomiędzy oferowanymi przez różne przedsiębiorstwa usługami.

Kolejnym zagadnieniem są pasażerskie przewozy kolejowe. Ich liberalizacja jest najważniejsza z punktu widzenia każdego z nas, albowiem, jeśli nie jesteśmy dyrektorem kopalni, rafinerii czy innej branży przemysłu, to właśnie nam – pasażerom zależy na jak najlepszym funkcjonowaniu kolejowych przewozów pasażerskich. Pociągi mają być czyste, punktualne, bezpieczne i poruszać się możliwie jak najszybciej. Co więc dają nam regulacje europejskie?

Odpowiedź na tak postawione pytanie nie może być jednoznaczna, albowiem żadne przepisy nie zmuszą przewoźnika, aby ten dysponował najnowocześniejszym taborem, nie spóźniał się, czy dbał o porządek, aczkolwiek takie świadczenie usług względem klienta jest domeną wolnego rynku i sprawdza się w relacjach przedsiębiorca – konsument. – Nie satysfakcjonuje

mniej wykonana usługa idę do konkurencji. Przy przewozach kolejowych nie mamy już takiego wyboru. Możemy co najwyżej skorzystać z alternatywnych form podróżowania. Czy to się zmieni wraz z wejściem przepisów dostosowujących prawo do dyrektywy 2007/58/WE? – czas pokaże.

Rada Europejska wraz z Parlamentem Europejskim – mocą wymienionej dyrektywy – otworzą z dniem 1 stycznia 2010 r. międzynarodowe pasażerskie przewozy kolejowe. Dotyczyć to będzie także prawa kabotażu, czyli możliwości świadczenia usług w jednym państwie członkowskim po trasie przyznanej licencji na wykonywanie przewozów międzynarodowych. – Upraszczając, niemiecki przewoźnik kolejowy będzie mógł oferować swoje usługi przewozu między Poznaniem a Warszawą w ramach trasy Warszawa – Berlin. Rozczarowuje, że Parlament Europejski nie poszedł krok dalej i nie zdecydował się otworzyć również krajowych przewozów pasażerskich, zgodnie z rekomendacją Komisji Transportu i Turystyki.

Z punktu widzenia pasażera zmiany te nie zmieniają zbyt wiele, chyba że dotyczyć to będzie pasażerów z największych aglomeracji. Jak więc zmienić rzeczywistość pasażerskich usług kolejowych w mniejszych ośrodkach, gdzie kolej również odgrywa istotne znaczenie o charakterze lokalnym – dowozowym do szkół, instytucji publicznych i pracy?

Recepta jest jedna – usamorządowanie kolei regionalnych. Oczywiście nastąpiło to już w 2008 r. – mocą nowelizacji ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Pozostaje jednak pytanie na ile rozwiąże to problem przynoszących straty przewozów regionalnych? Odpowiedź wbrew pozorom nie będzie negatywna, albowiem ustawodawca wyposażył samorządy w odpowiednie instrumenty prawne, służące racjonalizacji i rewitalizacji linii kolejowych na ich obszarze. Po pierwsze – mocą art. 33u ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” – samorządy województw uzyskały udziały w kapitale zakładowym *PKP Przewozy Regionalne*. Po drugie – mocą art. 18a tej samej ustawy – zezwolono *PKP PLK* lub *PKP S.A.* za zgodą ministra ds. transportu na nieodpłatne przekazywanie samorządom linii kolejowych, nieposiadających znaczenia państwowego. Dokonano również dofinansowania *PKP PR* kwotą ponad 2 mld zł na spłatę zobowiązań wynikających z obowiązku świadczenia usług publicznych polegających na wykonywaniu przewozów pasażerskich, z czego kwota 300 mln zł została zagwarantowana *PKP S.A.*, jako spłata udzielonych wcześniej pożyczek –

czyli stanowi to de facto pośrednie dofinansowanie również tej spółki³². Co więcej – w projekcie nowelizacji ustaw: o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, o Funduszu Kolejowym, o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz o transporcie kolejowym – na lata 2009 – 2015 przewidziano środki dla samorządów województw na modernizację taboru oraz zadania związane z organizacją, finansowaniem i wykonywaniem regionalnych przewozów pasażerskich. Ich kwota to 800 mln zł rozłożona na przestrzeni tych lat – proporcjonalnie do posiadanych udziałów. Ponadto, samorządy mają również uzyskiwać od 2010 r. dodatkowe dochody z wyższego procentowego udziału z wpływów od podatku dochodowego od osób prawnych (CIT) – 14,75% zamiast 14%³³. Z przeprowadzonej przeze mnie symulacji – na przykładzie województwa Kujawsko-Pomorskiego – wyszło, że środki zagwarantowane po usamorządowaniu kolei wyniosą jakieś 15 mln zł dla tego samorządu, a koszt jej utrzymania w 2007 r. wyniósł 78 mln zł – wliczając środki pochodzące z funduszy europejskich (13,7 mln zł)³⁴. Dochodzić do tego będą również

³² art. 33m ust.1 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, (Dz.U. 2000 Nr 84, poz. 948 z późn. zm.).

³³ Informacje dotyczące projektu nowelizacji pozyskane ze strony internetowej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

³⁴ Symulacja opracowana na bazie sprawozdania z wykonania budżetu województwa Kujawsko-Pomorskiego za 2007 r..

rekompensaty za wykonywanie przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych. Te środki nie starczą na utrzymanie i rozwój regionalnej kolei, tym bardziej że fundusze unijne w kolejnym okresie finansowym – 2013-2020, będą zapewne przesunięte do biedniejszych państw członkowskich. Cóż zatem można zrobić...?

Remedium na niedobór środków na kolej lokalną może być wspomniany wcześniej art. 18a ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji PKP. Na jego podstawie można by stworzyć wojewódzkich zarządców infrastruktury, którzy mogliby pozyskiwać finansowanie z budżetu państwa na utrzymanie i modernizację infrastruktury. Warto byłoby zastanowić się nad rewitalizacją zapomnianych szlaków wojewódzkich w oparciu o partnerstwo publiczno-prywatne. Przedsiębiorca prywatny w oparciu o wieloletnie umowy zawarte z samorządem województwa mógłby ponieść koszty związane z przywróceniem przejezdności linii i poprawą ich jakości, uzyskując prawo do pobierania opłat za dostęp do infrastruktury. Jeżeli byłyby one należycie utrzymane i miałyby połączenie z głównymi szlakami komunikacyjnymi, stanowiłoby to doskonałą alternatywę dla tras zarządzanych przez *PKP PLK*, które na wielu odcinkach są w fatalnym stanie, a program ich modernizacji jest odłożony *ad calendas grecas*. Zachętą dla tworzenia partnerstwa publicz-

no-prywatnego są formy gwarancji udzielane przez Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) i Komisję Europejską, w razie niemożności skorzystania z innych form wsparcia europejskiego. Dodatkowo samorząd mógłby, planując siatkę połączeń na swoim obszarze, rozpiścić przetargi na obsługę poszczególnych tras, dzięki czemu wymusiłoby to konkurencję w regionalnych przewozach pasażerskich. Do tego potrzebne będą zmiany w ustawie o transporcie kolejowym, które regulowałyby kwestie marży za udostępnianie kas biletowych i ogólne zasady uznawania biletów poszczególnych przewoźników – celem zapobieżenia zachowań antykonkurencyjnych.

Podsumujmy zatem całość funkcjonowania kolei w Polsce. Jest ona niedofinansowana, występuje w niej przerost zatrudnienia, nie tworzy elastycznej – odpowiadającej klientom – oferty usług, nadużywa pozycji dominującej i pozoruje kierunki zmian. Wtórzy jej w tym każdy kolejny rząd, starając się nie stracić wizerunku w oczach elektoratu. Prywatyzacja przedsiębiorstwa *PKP* jest odłożona w bliżej nieokreślonym czasie, a europejskie regulacje otwierające rynek kolejowych przewozów towarowych dobitnie pokazują, że czas prywatyzacji już minął. Obecnie w Polsce – w 2008 r. działało 62 przewoźników. Udział *PKP Cargo* jest nadal znaczny (75%), aczkolwiek wystarczy poczekać do konsolidacji rynku lub wejścia nań dużych graczy

europejskich, jak choćby kolei niemieckich, które mogą zachwiać jego pozycją. Podobnie przedstawia się sytuacja w międzynarodowych przewozach pasażerskich, zwłaszcza w odniesieniu do dochodowej spółki *PKP Intercity*. Kabotaż może uszczuplić zyski tego przedsiębiorstwa, dlatego warto by pomyśleć o strategicznym partnerze, który pomógłby unowocześnić

i podnieść jakość usług oraz skutecznie walczyć na konkurencyjnym rynku. A kolej lokalna...? W przewozach regionalnych nic się nie zmieni, jeśli również i tu nie wprowadzi się konkurencji. Udało się w województwie Kujawsko-Pomorskim, uda się i w innych.