

DEBATA NA TEMAT STANU I POTRZEB ROZWOJOWYCH KOLEI W POLSCE

Utworzenie Grupy PKP

Na mocy przepisów ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” z 8 września 2000 r.¹ komercjalizacji PKP polegającej na przekształceniu całego przedsiębiorstwa państwowego PKP w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa pod nazwą Polskie Koleje Państwowe S.A. (dalej: PKP S.A.) która, podjęła działalność z dniem 1 stycznia 2001 r., przejmując wszelkie aktywa i zobowiązania oraz zatrudnienie po byłym przedsiębiorstwie państwowym PKP. Według stanu na dzień 1 października 2001 r. cała Grupa PKP² liczyła łącznie ze spółką matką, 30 spółek o zróżnicowanym profilu działalności, z czego 11 z nich (łącznie z samą spółką matką) podlegało tzw. konsolidacji, natomiast 6 spółek było utworzonych wcześniej w oparciu o przepisy ustawy o przedsiębiorstwie państwowym PKP. W ten sposób data 1 października 2001 r. przeszła do historii polskiego kolejnictwa, jako dzień zapoczątkowania pod nadzorem Ministerstwa Infrastruktury fundamentalnej reformy kolei, przekładającej się w swoich skutkach na kilka następujących dziesięcioleci.

Z punktu widzenia rządu, o wdrożeniu koncepcji podziału byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP na spółki zdecydowały głównie następujące przesłanki:

- realizacja przez Polskę zaleceń Unii Europejskiej w zakresie rozdziału infrastruktury od eksploatacji w przedsiębiorstwach kolejowych oraz stworzenie warunków dla swobodnego dostępu do infrastruktury kolejowej różnym krajowym i zagranicznym operatorom przewozów (dyrektywa 91/440),
- dążenie do instytucjonalnego wyodrębnienia segmentu pasażerskich przewozów kolejowych o charakterze służby publicznej, który stale wymaga wsparcia finansowego z budżetów publicznych oraz odejście od stosowanej od początku transformacji systemowej zasady tzw. skróśnego dofinansowywania deficytowych przewozów pasażerskich zyskami z przewozów towarowych,
- stworzenie możliwości częściowej prywatyzacji sektora kolejowego, z zachowaniem przez państwo całkowitej kontroli nad infrastrukturą kolejową.

Wzmianka, co do możliwości częściowej prywatyzacji spółek Grupy PKP jest o tyle istotna, że w oficjalnych programach rządowych zakładano:³

- ▶ brak bezpośredniego zaangażowania budżetu państwa w sfinansowaniu procesu restrukturyzacji PKP – założenie bez precedensu w całej Europie, ponieważ żaden rząd europejski nie przeprowadził restrukturyzacji kolei bez bezpośredniego zaangażowania poważnych środków budżetowych,⁴
- ▶ udzielenie przez budżet centralny odpowiednich poręczeń kredytów zaciąganych przez PKP S.A. oraz gwarancji wykupu obligacji emitowanych przez PKP S.A. wraz z

¹ Dz.U. 2000 nr 84 poz. 948 z późniejszymi zmianami.

² Jest to nazwa umowna, która przyjęła się w późniejszych latach.

³ Program dalszej restrukturyzacji i prywatyzacji Grupy PKP, maszynopis powielony, Warszawa, wrzesień 2002.

⁴ Koszty całego procesu, takie jak koszty przekwalifikowania czy odpraw dla zwalnianych pracowników miała pokryć nowo utworzona z przekształcenia spółka PKP S.A. upłynniając zbędny majątek oraz zaciągając na ten cel kredyty i emitując obligacje, a następnie spłacić te zobowiązania z wpływów pochodzących z prywatyzacji spółek kolejowych.

ustanowieniem zabezpieczeń majątkowych, w tym w postaci przewłaszczeń udziałów spółek Grupy PKP na rzecz Skarbu Państwa,

- ▶ szybką prywatyzację niektórych spółek Grupy PKP, w szczególności spółki PKP Cargo S.A. i spłatę zadłużenia z wpływów prywatyzacyjnych.

Zgodnie z przepisami ustawy komercjalizacyjnej nowo tworzone spółki powinny być wyposażone w majątek niezbędny do ich funkcjonowania wnoszony przez założyciela w formie aportu i nieobciążane długami byłego PKP. W praktyce, ze względu na nieuregulowane stany prawne nieruchomości przepisy te w momencie tworzenia spółek mogły odnosić się do majątku ruchomego. Tak, więc w ramach tworzenia przez PKP S.A. spółek zależnych majątek trwały byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP został podzielony na trzy grupy:

- A. część pozostającą w PKP S.A. i służącą kontynuacji działalności PKP – głównie nieruchomości dworcowe, zasoby mieszkaniowe oraz tzw. majątek zbędny do funkcjonowania utworzonych spółek zależnych,
- B. część wydzierżawioną utworzonym spółkom zależnym – głównie nieruchomości z nieuregulowanym stanem prawnym, w tym w szczególności linie kolejowe, stacje postojowe i rozrządowe, ładownie i tory ogólnego użytku oraz inne elementy infrastruktury kolejowej, a także nieruchomości zaplecza utrzymania taboru,
- C. część wniesioną aportami do utworzonych spółek zależnych – głównie tabor kolejowy.

W tabeli 1 przedstawiono strukturę podziału majątku byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP pomiędzy utworzone w 2001 roku spółki z uwzględnieniem wymienionej wyżej grupy B i C. Jak wynika z podanych w tabeli danych ogólna wartość majątku wykorzystywanego przez spółki Grupy PKP SA przekraczała w ówczesnych cenach 21,2 mld zł, z czego 5,3 mld zł stanowiły aporty majątku ruchomego a 15,9 mld zł stanowiła wartość wydzierżawionego majątku nieruchomego.

Ogólna część koncepcyjna ustawy komercjalizacyjnej z 8 września 2000 r. w zakresie zmian organizacyjno-prawnych przedsiębiorstwa PKP została w końcu 2001 r. i w 2002 r. dość sprawnie zrealizowana i na bazie dawnego przedsiębiorstwa państwowego PKP powstała duża grupa kapitałowa, która pod względem majątku i zatrudnienia nie miała wówczas odpowiednika w Polsce. Wszystkie spółki zależne miały prowadzić wyspecjalizowaną działalność podstawową w zakresie transportu kolejowego lub działalność pomocniczą albo uzupełniającą. Natomiast spółka matka PKP S.A. w założeniach miała być strukturą kontynuującą proces restrukturyzacji polskiego kolejnictwa, realizując następujące zadania:

Tabela 1.
Alokacja zasobów majątkowych w spółkach Grupy PKP w 2001 roku.

Grupa PKP	Wartość majątku wniesionego aportem (w mln zł)	Wartość wydzierżawionego majątku nieruchomego (w mln zł)
Razem	5 354,0	15 879,7
w tym:		
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	353,7	14 204,7
PKP CARGO S.A.	2 608,7	537,7
PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	818,6	108,6
PKP Intercity Sp. z o.o.	668,6	0,1
PKP Energetyka Sp. z o.o.	411,6	266,0
Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o.	145,2	316,2
PKP Informatyka Sp. z o.o.	29,1	15,2
PKP LHS Sp. z o.o.	18,2	303,3
PKP SKM Sp. z o.o.	22,8	33,0

PKP WKD Sp. z o.o.	4,1	14,4
Razem spółki objęte konsolidacją	5 080,6	15 799,3
Pozostałe jednostki zależne	273,4	80,4

Źródło: Program dalszej restrukturyzacji i prywatyzacji Grupy PKP, Warszawa, wrzesień 2002.

- prowadzenie gospodarki nieruchomościami dworcowymi do czasu przyjęcia docelowych rozwiązań systemowych w tym zakresie,
- wyposażenie spółek utworzonych na mocy ustawy komercjalizacyjnej w majątek niezbędny do ich funkcjonowania, po uregulowaniu stanów prawnych, w drodze wnoszenia aportów rzeczowych,
- spłata zadłużenia po byłym przedsiębiorstwie państwowym PKP i zadłużenia powstałego w trakcie funkcjonowania spółki PKP S.A. na sfinansowanie procesu restrukturyzacji zatrudnienia,
- prywatyzacja utworzonych spółek za wyjątkiem spółki PLK SA, która jest wyłączona z prywatyzacji,
- komercyjne zagospodarowanie pozostałych nieruchomości w drodze ich zbycia,
- likwidacja gospodarki mieszkaniowej po byłym przedsiębiorstwie państwowym PKP, poprzez sprzedaż mieszkań zakładowych, przekazywanie ich gminom a w niektórych przypadkach również rozbiórkę budynków.

Przekształcenie przedsiębiorstwa państwowego PKP w grupę spółek przeprowadzone w 2001 roku przez ówczesny rząd było ważnym, wręcz przełomowym elementem polityki transportowej w polskim sektorze kolejowym, którego głównym celem było dostosowanie tegoż sektora do wymogów unijnych. Jednakże to fundamentalne przekształcenie po dzień dzisiejszy rodzi spory i krytykę, przy czym można wyróżnić dwa wymiary tychże sporów i krytyk, tj. polityczny i merytoryczno-problemowy.

Wymiar polityczny krytyki utworzenia Grupy PKP obejmuje w szczególności dość lotne i przydatne w kampaniach wyborczych hasła niektórych partii politycznych eksploatowane po dzień dzisiejszy, polegające przede wszystkim na kwestionowaniu całego przekształcenia, w czym celują zwłaszcza politycy szeroko rozumianej lewicy. Głównym polem krytyki pozostaje, zatem utworzenie na bazie dawnego PKP grupy spółek, które według niektórych polityków było całkowicie nieuzasadnionym przekształceniem. Twierdzi się, że utworzono kilkadziesiąt spółek kolejowych, namnożono stanowisk w zarządach i radach nadzorczych i to zupełnie niepotrzebnie – przecież było tak dobrze przy jednym zintegrowanym przedsiębiorstwie państwowym PKP. Teraz nie wiadomo, która spółka i za co odpowiada, a działalność kolejowa została rozproszona i panuje ogólny chaos. Tego rodzaju hasła, w istocie populistyczne i demagogiczne, mają w Polsce stałą grupę odbiorców i dlatego były eksploatowane w wielu kampaniach wyborczych. Zdaniem autora tego rodzaju hasła są nieuprawnione i wykorzystujące fakt, że w ramach reformy i przekształcenia z 2001 roku wielu problemów i bolączek ówczesnego PKP nie udało się rozwiązać w krótkim okresie czasu. Z różnych powodów ustawa o komercjalizacji PKP nie mogła objąć wszystkich aspektów funkcjonowania tego przedsiębiorstwa a stan finansów publicznych nie pozwalał wówczas na sfinansowanie z budżetu państwa wielu niezbędnych wydatków na restrukturyzację PKP. Jednakże samo przekształcenie przedsiębiorstwa państwowego PKP, w tym w szczególności organizacyjno-prawne wydzielenie zarządcy infrastruktury kolejowej i oddzielenie tego rodzaju działalności od działalności utworzonych wówczas spółek-przewoźników kolejowych oraz spółek prowadzących działalność komplementarną i pomocniczą w transporcie kolejowym było – zdaniem autora – zasadne, a w kontekście planowanej akcesji Polski do Unii Europejskiej, nieuniknione. Gdyby, więc tego przekształcenia nie przeprowadzono, Polska nie mogłaby w późniejszych latach uzyskać z Unii Europejskiej znaczącego dofinansowania inwestycji w całym transporcie, a w szczególności w sektorze kolejowym. Tak, więc gdyby

ówczesna koalicja rządowa nie była w latach 2000 – 2001 przy władzy, to każda inny rząd musiałaby wykonać przekształcenie PKP, ponieważ był to wówczas jeden z istotnych warunków polskiej akcesji do Unii Europejskiej. Z tego powodu dzisiejsza krytyka ówczesnego przekształcenia PKP z pozycji niektórych partii politycznych, jawi się bardziej, jako instrument walki politycznej z innymi partiami o pozyskanie elektoratu wyborców niezadowolonych ze wszystkiego, aniżeli, jako krytyka mająca oparcie w merytorycznej argumentacji opartej na faktach.

Nie ulega też wątpliwości, że skuteczność i efektywność fundamentalnego przekształcenia PKP z 2001 roku w grupę spółek a także skuteczność i efektywność procesu restrukturyzacji prowadzonego w późniejszych latach przez PKP S.A. pod nadzorem kolejnych ekip rządowych, można różnie oceniać – pomijając spory i demagogię polityczną – pod kątem rozwiązywania realnych problemów merytorycznych polskiego kolejnictwa. Rozpatrując, bowiem przekształcenie PKP z 2001 r. w grupę spółek z tego punktu widzenia można stwierdzić, że miało ono swoje zalety, ale też i wady czy też słabsze strony.

Do pozytywnych stron prowadzonego procesu restrukturyzacji byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP, oprócz wskazanego wyodrębnienia zarządcy infrastruktury kolejowej, można zaliczyć między innymi:

- szybkie i sprawne utworzenie spółek zależnych,
- ekonomizację poszczególnych rodzajów działalności kolejowej wyodrębnionych w spółki,
- stworzenie możliwości świadczenia usług na zewnątrz Grupy PKP,
- stworzenie możliwości prywatyzacji spółek zależnych,
- stworzenie możliwości prywatyzacji większości mieszkań zakładowych byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP z dużymi preferencjami dla pracowników kolejowych,
- utworzenie Funduszu Własności Pracowniczej PKP, który jest formą partycypacji załogi w przychodach z prywatyzacji,
- zachowanie spokoju społecznego w trakcie przekształceń (odprawy, urlopy kolejowe, działalność Kolejowej Agencji Aktywizacji Zawodowej).

Słabszych stron czy mankamentów ustawy komercjalizacyjnej z września 2000 r. wywołujących krytykę nie tyle niektórych środowisk politycznych, uprawianą na potrzeby kolejnych wyborów, lecz krytykę merytoryczną środowisk związanych z transportem kolejowym jest jednak relatywnie dużo. Można je podzielić na trzy grupy, a mianowicie:

- 1) szczególnie zagmatwana sytuacja nieruchomości kolejowych w wyniku zastosowania ogólnie obowiązujących przepisów prawnych na podstawie, których spółka PKP S.A. wyprowadzała stany prawne nieruchomości,
- 2) brak szczególnych rozwiązań prawnych obejmujących własność linii kolejowych oraz pozostałych elementów infrastruktury kolejowej i proces ich aportowania do zarządcy infrastruktury PLK S.A.
- 3) trudno odwracalne, ale zrealizowane ogólne założenia koncepcyjne ustawy komercjalizacyjnej.

Ad. 1)

Brak uregulowanych stanów prawnych nie tylko infrastruktury kolejowej, liniowej i punktowej, ale również wszelkich innych nieruchomości, które przejęła spółka PKP S.A. był pokłosiem chaosu prawnego w tym zakresie odziedziczonego po czasach tzw. gospodarki planowej. Blokowało to w dużej mierze możliwość szybszego aportowania tych nieruchomości do spółek zależnych. Natomiast po stronie spółki powodowało konieczność utrzymywania liczego dodatkowego zatrudnienia osób zajmujących się wyprowadzaniem stanów prawnych

nieruchomości oraz ponoszenia innych dodatkowych kosztów związanych z tym procesem. Dopiero po ponad 15 latach od rozpoczęcia działalności spółka PKP S.A. osiągnęła stan niemalże pełnego uregulowania sytuacji prawnej nieruchomości, które nie zostały dotąd zaaportowane do spółek lub zagospodarowane w inny sposób.

Ad. 2)

Spółka PKP S.A. przeprowadziła w 2001 r. proces utworzenia zarządcy publicznie dostępnej infrastruktury kolejowej, czyli spółki Polskie Linie Kolejowe S.A. (PLK S.A), pomimo że nie była do tego przygotowana pod względem uporządkowania i wyprowadzenia stanów prawnych linii kolejowych oraz pozostałych elementów infrastruktury kolejowej. Na mocy przepisów ustawy komercjalizacyjnej miała jednak obowiązek wniesienia aportem do tworzonych spółek wszelkiego majątku, w tym nieruchomości niezbędnych do ich funkcjonowania. Obowiązek ten został wykonany jedynie częściowo. W odniesieniu do aportowania linii kolejowych obowiązywał początkowo przepis zgodnie, z którym linie o nieuregulowanym stanie prawnym zostały oddane PLK S.A. do odpłatnego korzystania na podstawie umowy (Umowa D 50). Należności PKP S.A. z tytułu tej umowy były niewymagalne do czasu wniesienia linii aportem a następnie konwertowane na akcje w podwyższonym kapitale zakładowym PLK S.A. i obejmowane przez PKP S.A. Wydawałoby się, że jest to dobre rozwiązanie przejściowe, ale praktyka pokazała, że w tym przepisie ustawy komercjalizacyjnej wyłączono z niewymagalnych należności podatek VAT. Skutek ekonomiczny związany z aportowaniem linii kolejowych do PLK SA pod koniec 2005 r. był taki, że wymagalna stała się kwota ok. 267 mln zł podatku VAT do zapłacenia przez PKP SA. Ostatecznie, po wielkich perturbacjach i mitrędze biurokratycznej trwającej ponad pół roku podatek ten „spłacono” Skarbowi Państwa akcjami PLK S.A., odpowiadającymi części podwyższonego kapitału tej spółki, czyli – dodajmy – jego własnymi akcjami. Nie był to niestety koniec podatkowych zawirowań na tle wnoszenia aportów do spółek Grupy PKP utworzonych na podstawie ustawy restrukturyzacyjnej. Ustawa ta, chyba po raz pierwszy w historii systemu prawnego nieruchomości w Polsce (a może i na całym świecie), rozłączyła grunty zajęte pod linie kolejowe od tego, co znajduje się na tych gruntach. Przedmiotem opisywanego aportu były wprawdzie linie kolejowe, ale w części stanowiącej tzw. nakłady, czyli inaczej mówiąc były to linie kolejowe bez gruntów. Do wniesienia aportem do PLK S.A. pozostają, więc nadal, grunty zajęte pod linie kolejowe. Oszacowano wstępnie, że ta operacja przeprowadzona na bazie obowiązujących przepisów podatkowych będzie skutkować kilkusetmilionowymi podatkami (VAT i podatek dochodowy). Można z tego wyciągnąć wniosek, że z jednej strony państwo przyjmując ustawę komercjalizacyjną nakazało rządowi i władzom PKP S.A. przeprowadzenie operacji podziału byłego przedsiębiorstwa PKP na spółki, łącznie z podziałem majątkowym, ale z drugiej strony zachowując dla tej szczególnej, specyficznej i bezprecedensowej operacji ogólnie obowiązujące regulacje podatkowe, w istocie ją skutecznie blokuje podatkami. Opisany stan prawny, w którym właścicielem gruntów zajętych pod linie kolejowe jest jedna osoba prawna a właścicielem nakładów na tych gruntach, czyli substancji majątkowej stanowiących linie kolejowe, druga osoba prawna, niepotrzebnie komplikuje wszelkie procesy modernizacyjne i inwestycyjne infrastruktury kolejowej i prawdopodobnie nie ma zbyt wielu precedensów w krajach o stabilnym systemie prawnym nieruchomości. Dodać też można, że od momentu utworzenia Grupy PKP żaden rząd nie próbował nawet zmienić tej sytuacji.

Ad. 3)

Obecnie upływa 20 lat od utworzenia Grupy PKP. Liczne mankamenty ustawy komercjalizacyjnej z września 2000 r., również te pomniejsze i pominięte spowodowały, że cała pierwsza dekada lat dwutysięcznych upłynęła kolejnym rządowi i zarządom PKP S.A. na borykaniu się z rozlicznymi problemami, takimi jak nie tylko komplikacje z nieruchomościami i aportami do spółek, lecz również spłata zadłużenia po byłym przedsiębiorstwie państwowym

PKP oraz zadłużenia bieżącego przy braku jakiegokolwiek wsparcia ze strony rządu czy permanentny brak środków na inwestycje. Ogłaszane kolejne programy restrukturyzacyjne Grupy PKP akcentowały wprawdzie dążenie do prywatyzacji spółek zależnych, z której wpływy miały być przeznaczone na spłaty zadłużenia, ale faktycznie w okresie pierwszych 10 lat funkcjonowania grupy nie było ku temu warunków. Analizując przebieg restrukturyzacji byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP według koncepcji wynikającej z ustawy uchwalonej w 2000 roku można wyrazić opinię, że na jej zbyt wolnym i niesatysfakcjonującym przebiegu, zaważyły nie tylko ograniczenia finansowe, lecz również niektóre nie do końca dobrze przemyślane ogólne założenia koncepcyjne całej reformy byłych PKP. Twórcy realizowanej od 20 lat koncepcji ogólnej całego przekształcenia byłych PKP i przyjętej ustawy komercjalizacyjnej na ogół bronią tej koncepcji, wskazując jedynie na zaniechania kolejnych ministrów i zarządów PKP S.A., którzy mając dobrą koncepcję ogólną i dobrą ustawę, byli niekonsekwentni we wprowadzaniu niezbędnych reform, nie prywatyzowali spółek i ...wielokrotnie „poprawiali” przepisy tej ustawy bez widocznych efektów. Jednakże – zdaniem autora – cała koncepcja przekształcenia przedsiębiorstwa państwowego PKP zrealizowana w 2001 r. na podstawie ustawy komercjalizacyjnej miała istotne, jakkolwiek obecnie już trudno odwracalne mankamenty ogólne, takie jak między innymi:

- dyskusyjna koncepcja ogólna wydzielenia ze starego przedsiębiorstwa państwowego PKP podmiotu będącego zarządcą infrastruktury kolejowej. Obecnie widać, że zamiast przekształcenia całego PKP w Jednoosobową Spółkę Skarbu Państwa PKP SA i wydzielenia z tej spółki Polskich Linii Kolejowych S.A., należało najpierw to przedsiębiorstwo przekształcić w państwową jednostkę organizacyjną a następnie wydzielić z niej spółki przewozowe oraz spółki do prowadzenia pozostałej działalności kolejowej łącznie z majątkiem niezbędnym do ich funkcjonowania. Tak wydzielone spółki powinny wówczas trafić pod nadzór właścicielski Ministra Skarbu, lub alternatywnie i przejściowo, pod nadzór ministra właściwego do spraw transportu. Na bazie pozostałego majątku należało utworzyć dwie wewnętrzne jednostki organizacyjne, a mianowicie jednostkę będącą zarządcą infrastruktury kolejowej zarządzającą liniami kolejowymi oraz dworcami kolejowymi oraz jednostkę zarządzającą pozostałym majątkiem (tzw. majątkiem zbędnym) i zadłużeniem – taka konstrukcja organizacyjno-prawna pozwoliłaby na uniknięcie barier formalnych i obciążeń podatkowych, które do chwili obecnej blokują możliwość dokończenia przekształceń,
- brak bezpośredniego zaangażowania budżetu państwa w sfinansowaniu procesu restrukturyzacji PKP i w konsekwencji wymuszone zaciągnięcie przez PKP S.A. kredytów restrukturyzacyjnych oraz emisje obligacji na pokrycie kosztów restrukturyzacji, co było głównym powodem problemów ze spłatą zadłużenia, z jednoczesnym udzieleniem przez budżet centralny poręczeń kredytów i gwarancji wykupu obligacji wraz z ustanowieniem zabezpieczeń majątkowych, w tym w postaci przewłaszczeń udziałów spółek PKP na rzecz Skarbu Państwa, co w istotny sposób utrudniało szybką prywatyzację spółek kolejowych,
- błędne usytuowanie dworców w Grupie PKP i nie pobieranie opłaty dworcowej w ramach systemu opłat za dostęp do infrastruktury, pomimo że dyrektywy Unii Europejskiej ewidentnie zalecają pobierać takie opłaty,
- nie rozwiązany problem Straży Ochrony Kolei, włączenie tej formacji do PLK S.A.,
- nie rozwiązany problem dużej liczby mieszkań położonych w pasie gruntu zajętego pod linie kolejowe, zasiedlonych, ale niemożliwych do sprzedaży najemcom lub do przekazania władzom komunalnym,

- nie rozwiązany problem zobowiązań byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP wobec emerytów tego przedsiębiorstwa i obciążenie PKP S.A. a później również innych spółek obowiązkiem finansowania różnych świadczeń.

Wymienione wyżej mankamenty (czynniki) oddziaływały w przeszłości na sposób funkcjonowania PKP S.A. i grupy jej spółek zależnych, w szczególności na historyczne trudności w obsłudze zadłużenia, zagmatwany stan prawny linii kolejowych, blokowanie procesu aportowania nieruchomości do spółek zależnych czy małe postępy w prywatyzacji tych spółek. Należy jednak podkreślić, że powyższe wyliczenie ma obecnie charakter analizy historycznej. Niektóre decyzje podjęte w 2001 roku są, bowiem w praktyce nieodwracalne, inne straciły z biegiem lat na znaczeniu. Do tych ostatnich można zaliczyć np. brak zaangażowania finansowego budżetu państwa w restrukturyzację PKP. Z biegiem lat, sytuacja PKP S.A. w zakresie spłaty zadłużenia uległa poprawie. Zadłużenie PKP S.A. w szczytowym okresie lat 2009 – 2010 kształtowało się na poziomie ok. 6 mld zł, natomiast w 2014 r. po spłatach z wpływów prywatyzacyjnych spadło do ok. 1,8 mld zł, a ostatnie raty spłat przypadają na 2022 rok. Z kolei za praktycznie nieodwracalną decyzję należy uznać utworzenie w 2001 roku zarządcy publicznej infrastruktury kolejowej w formie organizacyjno-prawnej spółki prawa handlowego, chociaż decyzja ta wywołała wiele trudności w zakresie finansowania programów rozwojowych infrastruktury kolejowej ze środków unijnych i budżetowych a także komplikacje związane ze stanem prawnym linii kolejowych i pozostałych elementów infrastruktury. Problem z mieszkaniami położonymi w pasie gruntu zajętego pod linie kolejowe (tzw. koszaraki), został częściowo rozwiązany, głównie w wyniku modernizacji linii kolejowych w ramach, których tego rodzaju mieszkania są wyburzane. Sprawa zobowiązań wobec emerytów kolejowych w postaci finansowania ulg przejazdowych ma – jak się wydaje – małe szanse na inne rozwiązanie, jak obciążanie tymi świadczeniami spółek kolejowych. Jednakże za najważniejsze obecnie problemy do rozwiązania w zakresie dokończenia restrukturyzacji PKP należy uznać wspomniane wyżej zagadnienia związane z uregulowaniem własności linii kolejowych i docelowym usytuowaniem dworców kolejowych. Istnieje też potrzeba stworzenia tzw. prawa warstwowego, co znacząco ulepszyłoby gospodarowanie niektórymi nieruchomościami kolejowymi. Ponadto wciąż bardzo problematyczne pozostaje włączenie Straży Ochrony Kolei do spółki Polskie Linie Kolejowe S.A. pomimo tego, że budżet państwa finansuje działalność tej formacji. Dodać też można, że jednym z ciekawszych „produktów” całej restrukturyzacji PKP pozostaje Oddział Kolejowa Medycyna Pracy – w przeszłości grupa działaczy z tego środowiska stworzyła takie przepisy prawa, że ta jednostka organizacyjna nie poddaje się żadnym próbom przekształceń.

Prof. dr hab. Juliusz Engelhardt