

## **Transformacja lokalnych systemów kolei w Polsce w XXI w. w kontekście historycznych przemian transportu kolejowego**

### **Streszczenie (j. polski)**

Lokalne systemy kolei w Polsce stanowią samodzielne zespoły organizacyjno-techniczne, posiadają własny tabor, zapewniają wykwalifikowany personel do jego obsługi, a przy tym są odrębne funkcjonalnie i organizacyjnie od głównego (krajowego) systemu kolejowego. Obecne są w polskim krajobrazie od ponad stu lat. Już na przełomie XIX i XX wieku lokalne systemy kolei powstawały na podstawie różnych przepisów prawnych (związanych z prawodawstwem poszczególnych państw zaborczych), a u podstaw ich budowy leżały rozmaite przyczyny. Przez większość czasu te lokalne układy pozostawały niejako w cieniu „wielkiej kolei”, nawet gdy po 1945 r. zostały w Polsce masowo upaństwowione. Te, które nie uległy wcześniejszej likwidacji i dotrwały do XXI wieku stały się swoistymi „laboratoriami zmian”, które dotknęły później całą branżę kolejową.

Podstawowym celem pracy jest analiza i ocena procesu przekształceń lokalnych systemów kolei w Polsce w XXI wieku wraz z identyfikacją uwarunkowań, które na ten proces wpływały. Uwzględniono przy tym kontekst historyczny procesu transformacji. Stwierdzenie istotnej luki poznawczej w tym zakresie uzasadnia podjęcie tematyki badawczej związanej z przekształceniami 42 lokalnych systemów kolei (czynnych na obszarze Polski w latach 2001-2021) zarządzanych lub obsługiwanych przez 51 różnych operatorów. Większość z nich stanowiły systemy kolei wąskotorowych przejmowane przez samorządy lokalne.

Doświadczenie zawodowe autora oraz znajomość reguł obowiązujących w danej zbiorowości umożliwiło przyjęcie perspektywy „insidera” oraz wyłonienie i interpretację zjawisk, które dla zewnętrznego obserwatora są całkowicie niedostrzegalne. Dzięki swoistemu „przeniknięciu” w głąb badanej grupy, możliwe stało się nie tylko pozyskanie niektórych danych handlowych i techniczno-eksploatacyjnych, ale również przeprowadzenie wywiadów z praktykami zarządzającymi lokalnymi systemami kolei, w tym pionierami działań związanych z przekształceniami organizacyjnymi i funkcjonalnymi.

Szczególnie przydatne okazały się one przy określeniu uwarunkowań nie poddających się kwantyfikacji – relacji podmiotów gospodarczych z samorządem lokalnym, roli formalnych i nieformalnych czynników instytucjonalnych w zarządzaniu infrastrukturą kolejową, czy wizji

i misji organizacji związanych z ochroną dziedzictwa kultury transportu szynowego. Wywiady posłużył także jako punkt wyjścia do przeprowadzenia oceny potencjału zasobów lokalnych poszczególnych systemów kolei pod kątem ich przydatności do realizacji turystyki, wartości zabytkowej substancji historycznej, pozytywnego lub negatywnego klimatu społeczno-instytucjonalnego oraz zależności wyników przewozowych od położenia względem obszarów o wysokim potencjale gospodarczym.

Podjęte studia literaturowe, zrealizowane badania terenowe, obserwacje uczestniczące i wywiady pogłębione pozwoliły odpowiedzieć na postawione w pracy pytania badawcze. Zrekonstruowano przebieg historycznego procesu kształtowania się lokalnych systemów kolei w Polsce, stworzono typologię funkcjonalną i organizacyjną lokalnych systemów kolei działających w Polsce w XXI wieku. Następnie, zidentyfikowano najistotniejsze uwarunkowania przekształceń i funkcjonowania lokalnych systemów kolei oraz zrekonstruowano przebieg procesu przekształceń instytucjonalnych (własnościowych, organizacyjnych) lokalnych systemów kolei i zdefiniowane dominujące kierunki zmian funkcjonalnych lokalnych systemów kolei – turystyczne, muzealno-historyczne i „shortlines”. Proces transformacji obejmował przemiany o charakterze instytucjonalnym oraz funkcjonalnym, których charakter i intensywność zmieniały się w poszczególnych dekadach XXI wieku.

Uwzględniając doświadczenia historycznych przekształceń kolei lokalnych w Polsce, jakościowe wyniki badań terenowych i wywiadów pogłębionych zaproponowano **model funkcjonowania lokalnego systemu kolei** stanowiący konkretyzację modelu lokalnego systemu transportowego J. Gadzińskiego (2013). W tym celu dokonano holistycznej diagnozy – identyfikacji elementów wchodzących w skład lokalnego systemu kolei, rozpoznania otoczenia wewnętrznego i zewnętrznego, a finalnie odtworzenia realnej struktury relacji zachodzących między poszczególnymi elementami systemu funkcjonującego w określonych specyficznych uwarunkowaniach (instytucjonalnych, technicznych, ekonomiczno-finansowych i społecznych).

Dokonując **oceny** procesu transformacji lokalnych systemów kolei należy podkreślić pozytywną rolę postawy samorządów lokalnych zainteresowanych przejęciem infrastruktury i towarzyszące jej odpowiedzialne podejście do problematyki kolei wąskotorowych, których los pozostał zależny od podjęcia lub nie kroków przez jednostki samorządu terytorialnego.

Gdyby nie podjęte w latach 2001-2010 deklaracje i idące w ślad za nimi działania samorządów, wiele lokalnych systemów kolei „porzuconych” przez dotychczasowego gospodarza (Grupę PKP) prawdopodobnie nigdy już nie powróciłoby do stanu czynnego. Ponadto, wysoki stopień partycypacji w tym procesie entuzjastów, byłych pracowników lub emerytów, a także lokalnych społeczności pozwalała na częściowe wypełnienie istniejącej luki instytucjonalnej. Wynikała ona z zaniechania przez Państwo zainteresowania problemem lokalnych sieci kolejowych. Pomimo ogólnie złego stanu technicznego, nawierzchnia kolejowa w postaci torów i innych obiektów infrastrukturalnych, a także pozostawione po czasach PKP pojazdy nadawały się do użytkowania bez ponoszenia większych nakładów.

W kontekście wyzwań długoterminowych, na negatywną ocenę zasługują takie aspekty transformacji jak brak wyznaczenia strategicznych celów i konsekwentnej realizacji polityki samorządowej w zakresie wsparcia lokalnych systemów kolei oraz brak systemowych uregulowań w zakresie finansowania kosztów lokalnych systemów kolei (analogicznych jak dla PKP Polskie Linie Kolejowe SA i innych zarządców z Grupy PKP). Należy również podkreślić znaczący wpływ uwarunkowań nieformalnych i społecznych na działalność i funkcjonowanie lokalnych systemów kolei oraz brak profesjonalizmu niektórych operatorów, którzy nie zdołali w ciągu ponad dwóch dekad wykształcić odpowiednich kompetencji biznesowo-organizacyjnych, aby efektywnie i odpowiedzialnie zarządzać infrastrukturą kolejową.

Kolejnym krokiem postępowania badawczego było określenie perspektyw rozwoju lokalnych systemów kolei w Polsce w trzeciej dekadzie XXI wieku oraz wydanie (w świetle doświadczeń historycznych) rekomendacji zarządzania lokalnymi systemami kolei. Najistotniejsze wnioski i rekomendacje o wymiarze aplikacyjnym adresowane są przede wszystkim do władz centralnych, regionalnych i lokalnych (samorządowych) oraz do podmiotów pełniących funkcje operatorów lokalnych systemów kolei.

U podstaw wielu problemów współczesnych kolei lokalnych leży przede wszystkim brak standaryzacji działań, niewypracowanie przez dwie dekady wzorcowego modelu pozyskiwania i inwestowania środków, a także – luka instytucjonalna polegająca na braku określenia zasad systemowego wsparcia finansowego zarządców infrastruktury spoza Grupy kapitałowej PKP SA. Biorąc pod uwagę powyższą ocenę, zasadne staje się zaproponowanie docelowego, proponowanego podziału kompetencji między podmiotami i instytucjami zaangażowanymi w zarządzanie lokalnymi systemami kolei w Polsce:

1. samorząd lokalny i regionalny, który podejmuje inicjatywę utrzymania w stanie czynnym choćby mało rentownych połączeń,
2. władze państwowe (centralne) zaangażowane w określenie prawno-technicznych ram funkcjonowania i subsydiowanie społecznie użytecznej działalności,
3. operator zewnętrzny (np. NGO lub firma), jako profesjonalny podmiot posiadający wysokie kompetencje do budowy, utrzymania i eksploatacji „małych kolei”.

Konstatując, warunkami niezbędnymi do wdrożenia zaproponowanego podziału kompetencji są wyprzedzające działania polegające na realizacji prac studyjnych i przygotowanie do inwestycji infrastrukturalnych w kolejnych perspektywach finansowych, prowadzone przez właścicieli lub operatorów oraz zabezpieczenie odpowiednich środków publicznych w budżecie państwa oraz budżetach jednostek samorządu terytorialnego. Nie mniejsze znaczenie ma ciągłe doskonalenie sprawności organizacyjnej operatorów lokalnych systemów kolei, tak aby posiadali zdolność absorpcyjną do spożytkowania potencjalnie przyznanego finansowania.

Biorąc pod uwagę stopień wyeksploatowania infrastruktury, liczne uwarunkowania determinujące kierunki przekształceń, różnorodność form organizacyjnych operatorów, w tym wielu zmagających się z problemami wewnętrznymi i zewnętrznymi, bieżąca dekada XXI wieku okaże się decydująca dla większości lokalnych systemów kolei w Polsce. Należy liczyć się z tym, że część z nich zasadniczo zmieni lub ograniczy skalę działalności, a niektóre zostaną po prostu zamknięte dla ruchu i zlikwidowane, jeżeli nie znajdzie się formuła organizacyjna umożliwiająca pokrycie obiektywnych kosztów eksploatacji podsystemu technicznego. Dużą w tym rolę podejścia nie tylko władz samorządowych i centralnych, które zobowiązane są stwarzać korzystne warunki dla społeczeństwa i gospodarki, ale także postaw operatorów, którzy powinni mniej energii przeznaczać na emocjonalne i destruktywne konflikty, a więcej uwagi poświęcać rzeczowym, strategicznym i gruntownie umocowanym w przepisach planom działania. Od podejmowanych obecnie decyzji zależy dalszy los większości lokalnych systemów kolei w Polsce.