

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 254)
z dnia 2 lipca 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 254)

2 lipca 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Centrum)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- **przedstawienie przez ministra aktywów państwowych, ministra infrastruktury oraz zarząd POLREGIO SA szczegółowej informacji na temat sytuacji spółki POLREGIO i odbudowy jej parku taborowego.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Konrad Gołota** podsekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Szymański** zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Andrzej Pawłowski** prezes zarządu POLREGIO SA, **Marek Zaleśny** wiceprezes zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu SA, **Krzysztof Pawlak** prezes Lubuskiego Transportu Publicznego sp. z o.o., **Arkadiusz Mieczysławski** dyrektor Departamentu Infrastruktury Transportowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego, **Bogumił Kloczkowski** kierownik Oddziału Transportu Kolejowego w Departamencie Infrastruktury i Majątku Województwa Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego, **Tomasz Zelwowiec** członek zarządu Fabryki Pojazdów Szynowych sp. z o.o., **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Piotr Nowicki** wiceprezes zarządu Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce wraz ze współpracownikami, **Zdzisław Jasiński** przewodniczący rady Krajowej Sekcji Kolejarzy Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Bączek** wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy oraz **Tomasz Miszczuk** i **Adam Pawlik** przedstawiciele Stowarzyszenia Ruchu Społecznego „Tak dla Rozwoju”.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak**, **Jakub Sindrewicz** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dzień dobry, otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów, witam wszystkich zaproszonych gości, w szczególności pana ministra Konrada Gołotę, podsekretarza stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych, wraz ze współpracownikami. Witam pana Krzysztofa Szymańskiego, zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury. Witam panów oczywiście ze współpracownikami. Witam przedstawicieli POLREGIO Spółka Akcyjna na czele z prezesem zarządu, panem Andrzejem Pawłowskim. Witam bardzo serdecznie przedstawicieli Agencji Rozwoju Przemysłu Spółki Akcyjnej na czele z wiceprezesem zarządu, panem Markiem Zaleśnym. Witam przedstawicieli naszych partnerów społecznych, w szczególności prezesa Lubuskiego Transportu Publicznego sp. z o.o., pana Krzysztofa Pawlaka, dyrektora Departamentu Infrastruktury Transportowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego, pana Arkadiusza Mieczysławskiego. Witam reprezentację Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego na czele z panem Bogumiłem Kloczkowskim, kierownikiem Oddziału Transportu Kolejowego w Departamencie Infrastruktury i Majątku Województwa, oraz pana pełnomocnika zarządu Lubelskie Koleje sp. z o.o., pana Tomasza Zelwowca. Witam również pana prezesa Adriana Furgalskiego, prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR. Witam przedstawicieli grupy W-7. Jest z nami wiceprezes Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowych, pan Piotr Nowicki. Witam bardzo serdecznie przedstawicieli NSZZ „Solidarność” na czele z przewodniczącym rady Krajowej Sekcji Kolejarzy, panem Zdzisławem Jasińskim. Witam przedstawicieli Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce na czele z panem prezydentem Leszkiem Miętkiem. Witam również przedstawicieli Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy na czele z wiceprzewodniczącym, panem Krzysztofem Bączkiem. Witam również przedstawicieli ruchu „Tak dla Rozwoju” na czele z panem Adamem Pawlikiem.

Szanowni państwo, informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie przepisu art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu, na wniosek grupy posłów przekazany 11 czerwca 2026 r. Przedmiotem posiedzenia będzie przedstawienie przez ministra aktywów państwowych, ministra infrastruktury oraz zarząd POLREGIO SA szczegółowej informacji na temat sytuacji spółki POLREGIO i odbudowy jej parku taborowego. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę przedstawicieli wnioskodawców, którymi są pani posłanka Paulina Matysiak i pan poseł Łukasz Kmita, o przedstawienie wniosku.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję. Ja zacznę, będzie uzupełniał pan poseł Kmita. Drodzy państwo, ja bardzo dziękuję wszystkim posłom, którzy podpisali się pod wnioskiem o zwołanie posiedzenia Komisji właśnie w temacie informacji dotyczącej sytuacji spółki POLREGIO, odbudowy jej parku taborowego. To jest temat niezwykle istotny. Rozmawiamy bowiem o przewoźniku, który przewozi rocznie około 100 mln pasażerów i jest największym pod tym względem operatorem kolejowym w Polsce. Gdybyśmy chcieli to sobie wyobrazić, to każdego dnia POLREGIO uruchamia ponad 2 tys. pociągów, obsługuje 2 tys. stacji i przystanków, i każdego dnia, także dzisiaj, średnio przewozi 280 tys. pasażerów. To jest spółka, która zapewnia codzienną mobilność mieszkańców większości województw – dojazdy do pracy, do szkół, na uczelnie, do placówek ochrony zdrowia. Zatem realizuje usługę o podstawowym znaczeniu społecznym, a nie działalność czysto komercyjną. Tu warto też dodać, że jak pokazały doświadczenia sprzed kilku lat, z 2022 roku, z organizacji przewozów uchodźców z Ukrainy, POLREGIO pełni także funkcję operatora ogólnokrajowego, którego zdolność, nazwijmy to wprost, do elastycznego kierowania taborami i personelem między regionami, ma też wymiar bezpieczeństwa transportowego państwa. Myślę, że tutaj trzeba też przypomnieć kilka faktów z przeszłości, ponieważ restrukturyzacja, którą spółka przeszła, przeprowadzona po 2015 roku, była po pierwsze jednym z największych procesów naprawczych w historii polskiej kolei. Spółka wyszła z zadłużenia przekraczającego 664 mln zł, odzyskała rentowność, ma od lat dodatni wynik finansowy. W 2023 roku spłaciła ostatnią ratę kredytu restrukturyzacyjnego. Ale warto też podkreślić, że ten sukces jest okupiony wysokimi kosztami społecznymi, między innymi odejściem około 2600 pracowników. Należy o tym pamiętać, oceniając też dzisiejszą kondycję spółki.

Natomiast problem, przed którym dzisiaj stoimy i przed którym stoi spółka, jest innej natury. Restrukturyzacja oczywiście ustabilizowała finanse i organizację, ale nie rozwiązała kwestii kluczowej dla przyszłości spółki, a mianowicie luki taborowej. O taborze będzie więcej mówił poseł Kmita, ja tylko zaznaczę, że średni wiek elektrycznych zespołów trakcyjnych, które należą do POLREGIO, przekracza 40 lat i należy do najwyższych na rynku. Podstawą floty wciąż pozostają pojazdy serii EN57, których konstrukcja pochodzi z lat 60. W ramach restrukturyzacji zmodernizowano zaledwie kilkadziesiąt jednostek, zakupiono ledwie kilka nowych. I gdybyśmy chcieli o tym dyskutować, to można powiedzieć, że to jest skala, która jest odpowiednia dla operatora jednego województwa, ale na pewno nie dla przewoźnika, który działa w całym kraju. Warto też podkreślić, że znacząca część floty nie jest własnością spółki. Jest natomiast własnością urzędów marszałkowskich i to też uzależnia zdolność operacyjną POLREGIO od polityki taborowej samorządów. I tu warto też podkreślić, że ten problem taborowy ma charakter nie tylko konkurencyjny, ale przede wszystkim po prostu fizyczny. Bo jeżeli jest tak, jak wskazują dostępne analizy, że znaczna część pojazdów EN57 osiągnie kres eksploatacji w okolicach 2035 roku – ta data naprawdę już jest na horyzoncie – to po prostu bez programu wymiany taboru spółka będzie zmuszona ograniczyć skalę działalności. To nie jest scenariusz hipotetyczny, ale to po prostu będzie konsekwencja upływu czasu.

To posiedzenie zostało zwołane dlatego, że chcemy poznać stanowisko rządu, a także zarządu spółki. Chcemy poznać też dane i bardzo bym poprosiła o to, żeby odnieść się do następujących kwestii. Jaka jest aktualna, zweryfikowana sytuacja finansowa i taborowa POLREGIO, struktura wiekowa floty, udział taboru własnego i samorządowego, a także jak wygląda harmonogram wycofywania EN57 do 2035 roku? Czy istnieje, a jeżeli nie, to czy jest planowany, wieloletni program odbudowy potencjału taborowego spółki? Jaka jest jego zakładana skala, harmonogram i szacowany koszt?

Kolejne pytanie, jaki model finansowania takiego programu w ogóle rozważa rząd? Czy będą to środki europejskie, czy będzie to Fundusz Kolejowy, czy instrumenty Banku Gospodarstwa

Krajowego i ARP, może obligacje gwarantowane przez państwo? I jak państwo oceniacie ryzyko ograniczenia dostępności funduszy unijnych na tabor po 2030 roku?

Kolejna kwestia, jak Ministerstwo Aktywów Państwowych i Ministerstwo Infrastruktury odnoszą się – to jest niezwykle istotne pytanie – do dysproporcji między aktywną polityką inwestycyjną prowadzoną wobec PKP Intercity, a sytuacją POLREGIO, mimo że to POLREGIO obsługuje największą liczbę pasażerów? Tak jak podawałam dane – przewozi ich najwięcej w skali roku.

I także kolejna kwestia – jaką rolę POLREGIO ma pełnić w docelowym modelu rynku, w kontekście także planowanych zmian ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, także relacji organizator-operator, czy integracji z systemem CPK i połączeniami typu Regioekspres? Myślę, że także w dyskusji wybrzmi kwestia tego, jak wygląda struktura właścicielska tej spółki. Myślę, że ona też bardzo wiele utrudnia. I pytanie, czy tutaj planowane są jakieś zmiany, jakieś działania? Mam nadzieję, że obecni ministrowie czy przedstawiciele resortów też na to pytanie odpowiedzą. I chciałabym też powiedzieć, bo to jest dla mnie niezwykle istotne, że zależy mi na rzeczowej, i na merytorycznej rozmowie. Tutaj ta dyskusja nie dotyczy tylko przyszłości konkretnej spółki, ale po prostu tego, czy my jako kraj utrzymamy silnego operatora ogólnokrajowego, który jest zdolny do prowadzenia przewozów regionalnych w skali całego kraju. Wydaje mi się, że to jest niezwykle istotna kompetencja i jest to niezwykle istotne dla nas. I w kontekście bezpieczeństwa zapewnia to dostępność transportu dla obywateli.

I tutaj oddaję już głos panu posłowi Kmicie, który pogłębi te kwestie związane z tematyką taborową. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan poseł Kmita.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Szanowny panie przewodniczący, wysokie prezydium, szanowni parlamentarzyści, panie ministrze, przedstawiciele związków zawodowych i wszystkich organizacji skupiających osoby związane z koleją, przedstawiciele mediów, wszyscy goście dzisiejszego posiedzenia, po pierwsze, zacznę od tego, że w oficjalnych dokumentach, nawet w odpowiedzi na zapytanie poselskie, które złożyłem, spółka POLREGIO i minister Wojciech Balczun podkreślają, że zarząd POLREGIO posiada pełną wiedzę i świadomość trudnej sytuacji taborowej – o czym mówiła także pani poseł Paulina Matysiak. Skąd ta trudna sytuacja taborowa wynika? Otóż spółka posiada na tę chwilę 113 czynnych, niezmmodernizowanych pociągów EN57 i dwa czynne, niezmmodernizowane pociągi EN71. Co to oznacza? Że cały czas, co przyznają także władze Ministerstwa Aktywów Państwowych, w Małopolsce, ale także w innych regionach naszego kraju, gdzie głównie jeżdżą pociągi POLREGIO EN57 i EN71 – to jest na Pomorzu, w Warmii i Mazurach – pasażerowie nie mogą liczyć na standard, który byłby standardem XXI wieku. Mówię tutaj nawet o niezmmodernizowanych pociągach EN57 i EN71. Co do zmodernizowanych pociągów, powiem kilka słów więcej.

W efekcie tego, że pociągi niezmmodernizowane w tak dużej ilości, 113 sztuk, kursują codziennie na trasach kolejowych w Polsce, dochodzi do sytuacji, w których pociągi regionalne na liniach, gdzie prędkość wynosi 110 km/h, oczekują na stacjach pośrednich i przepuszczają szybsze pociągi. Tak jest chociażby w przypadku trasy Kraków – Olkusz lub Olkusz – Kraków, gdzie pociąg z Olkusza do Krakowa, jadąc ze zmianą czoła, ale tego nie bierzemy pod uwagę, w Trzebini, w Krzeszowicach albo w Zabierzowie, musi zjechać na tor boczny, oczekiwać 5, 7, 10 minut na to, żeby przepuścić pociąg szybszy. W efekcie dochodzi do tego, że pasażerowie są mocno niezadowoleni z usług kolei, że pasażerowie mają wydłużony czas dojazdu, a chodzi o wydłużenie w czasie dojazdu pociągu nie wygodnymi, nowoczesnymi wagonami, pociągami takimi jak Elf czy Newag, tylko starymi, niezmmodernizowanymi elektrycznymi zespołami trakcyjnymi EN57. Liczba przypadków opóźnień jest niezwykle wielka w spółce POLREGIO. Jak wynika z odpowiedzi też na interpelację, zapytanie poselskie, w okresie, o który pytałem, odnotowano łącznie 5190 przypadków opóźnień związanych z uszkodzeniami elektrycznych zespołów trakcyjnych. W tym znaczna część tych opóźnień dotyczy serii EN57 i EN70. W 173 przypadkach zapewniono pojazd zastępczy poprzez podesłanie innego pojazdu trakcyjnego, natomiast w 151 przypadkach umożliwiano kontynuację podróży w ramach oferty innego przewoźnika. Można powiedzieć, że kolej z tego zadania wywiązała się prawidłowo, ale zapewnienie pojazdu zastępczego to zazwyczaj od półtorej do trzech godzin, a więc pasażerowie muszą

oczekiwać w nienajlepszych warunkach, bez klimatyzacji, często w tłoku, na podesłanie pociągu. To zaburza zaufanie do kolei.

Co jest także niezwykle ważne, w Małopolsce – bo tutaj także takimi danymi dysponuję – takich przypadków było ponad 100. Bo jak wspominałem, najwięcej na terenie Małopolski starych EN57 jest eksploatowanych. Ale także w pomorskim – 61 przypadków, na Warmii i Mazurach – 78 przypadków, w innych województwach, gdzie urzędy marszałkowskie mają albo swoje spółki taborowe, albo swój tabor, o którym mówiła pani poseł Paulina Matysiak, sytuacja jest lepsza, ale nieznacząco lepsza. Pewien nasz niepokój budzi także fakt, że spółka POLREGIO zaznacza, że ostatni niezmmodernizowany pojazd EN57 może kursować – uwaga – do 2038 roku, czyli będzie miał jakieś 80 lat, bo wtedy przypada termin naprawy P5-tki. Natomiast ostatni zmodernizowany pojazd EN57 może kursować do 2058 roku. Można powiedzieć, że praktycznie wtedy obchodziłby stulecie swojej konstrukcji.

Pani poseł Paulina mówi, że chyba nas przeżyje – nikomu tego nie życzę.

Szanowni państwo, bez pewnej strategii dotyczącej rozwoju spółki POLREGIO...

Znaczy nikomu nie życzę, panie pośle, żeby pojazd przeżył nas. Bo życzę każdemu dużo zdrowia i 100 lat.

Ale wracając do tej sytuacji – bez znaczących nakładów finansowych i bez wzmocnienia spółki POLREGIO, dramat pasażerów na kolei będzie trwał latami. I oczywiście są podejmowane działania – to trzeba też uczciwie powiedzieć – dotyczące zakupu używanych pojazdów lub zakupu pojazdów nowych, ale one są w niewielkiej ilości. Mogę tylko powiedzieć, że w ostatnim czasie POLREGIO kupiło głównie spalinowe pojazdy, starsze z Niemiec. My tego nie kontestujemy, dlatego że to jest jakaś forma ratowania spółki w dramatycznej sytuacji taborowej, jeśli chodzi o tabor spalinowy.

Chcielibyśmy więc zapytać zarówno przedstawicieli Ministerstwa Aktywów Państwowych, ale i nowego prezesa – bo dzisiaj nowy pan prezes POLREGIO jest po raz pierwszy na posiedzeniu naszej Komisji – jaką ma wizję, jaką ma strategię, jakie ma relacje ze swoim właścicielem, czyli z Agencją Rozwoju Przemysłu, i w jaki sposób Agencja Rozwoju Przemysłu będzie realizowała działania związane z rozwojem spółki? Bo dzisiaj także ze względów bezpieczeństwa – zwracam na to uwagę – POLREGIO jest kluczowym przewoźnikiem w Polsce. POLREGIO ma znajomość tras niemal we wszystkich województwach w Polsce, ma wydane licencje na przewóz we wszystkich województwach w Polsce i sprawdziło się – mówię to także jako były wojewoda – w sytuacji ewakuacji strony ukraińskiej. Wtedy, w czasach, kiedy trzeba było przewieźć dużą liczbę obywateli Ukrainy uciekających w pierwszych miesiącach konfliktu z Rosją z południa kraju w kierunku zachodu celem równomiernego rozłożenia po kraju albo możliwości pomocy i przemieszczenia pasażerów z Ukrainy w kierunku zachodnim, spółka zdała egzamin. Zatem dzisiaj musimy patrzeć także na spółkę POLREGIO nie tylko jako na narodowego przewoźnika zapewniającego codzienne dojazdy do pracy, do szkoły, do zajęć zawodowych, ale także na podmiot strategicznie ważny z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa, z punktu widzenia zapewnienia mobilności na czas W – tak bym to powiedział.

Wobec powyższego, bez dobrej jakości taboru, który zapewni możliwość przewożenia na co dzień pasażerów, ale także bez spojrzenia przez polski rząd na przewoźnika jako na kluczowy element systemu bezpieczeństwa Polaków, nie będziemy mogli myśleć o bezpieczeństwie naszego kraju, bezpieczeństwie pasażerów, bezpieczeństwie transportowym, które dzisiaj wydaje się być szczególnie istotne.

Panie ministrze, panie prezesie, chcielibyśmy wspólnie poznać przyszłość POLREGIO także w zakresie zastępowania tych 113 czynnych, niezmmodernizowanych EN57. Jest to kwota ogromna, bo przy założeniu, że jeden EN57 zastępuje jeden pojazd elektryczny, dzisiaj warty około 45 mln zł – a z utrzymaniem 50 – kwota, jaką spółka musi w najbliższym czasie pozyskać na nowe, jest olbrzymia. Przemnożmy sobie 113 sztuk razy 50 mln zł – to nam daje pewien obraz, jakie są potrzeby finansowe przewoźnika. I nie da ich się zrealizować, jeśli weźmiemy pod uwagę fakt, że urzędy marszałkowskie, które zamawiają usługę, będą płaciły w sposób realny za pociągokilometr, bo to oznaczałoby, że z poziomu od 38 do 50 złotych za pociągokilometr stawka musiałaby wzrosnąć cztero-, może pięciokrotnie, gdyby myśleć o kompleksowej wymianie taboru. Wobec powyższego to państwo polskie, to administracja rządowa ma obowiązek strategicznego spojrzenia na tę spółkę, także pod kątem jej przyszłości. No, chyba że jest decyzja polityczna – a tego mam nadzieję, że nie ma – o tym, żeby rozczłonkować POLREGIO na mniejsze spółki i przekazać je marszałkom, albo doprowadzić do tego, że spółka POLREGIO zniknie z mapy

rynku kolejowego w Polsce. Przestrzegam przed takim myśleniem, gdyż byłoby to niebezpieczne z punktu widzenia także bezpieczeństwa transportowego naszego kraju.

To tyle na razie. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę. Jako przedstawiciel rządu jest z nami pan minister Konrad Gołota, podsekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych. Panie ministrze, bardzo proszę o odniesienie się do poczynionych uwag ze strony wnioskodawców.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych Konrad Gołota:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, ja się odniosę do części, po czym przekażę głos panu prezesowi Pawłowskiemu.

Tak naprawdę dużą część wypowiedzi państwa posłów wnioskodawców, traktuję jako – w pozytywnym tego słowa znaczeniu – laurkę dla ważności POLREGIO. Bo wszyscy sobie zdajemy sprawę, że jest to spółka o szczególnym charakterze i – co warto podkreślić – nie tylko w czysto biznesowym podejściu, pełniąca dużą rolę społeczną. Niestety POLREGIO była właśnie sytuacja finansowa. W 2015 roku spółka... Większość jej udziałów – 50 plus 1 – zostało przejęte przez ARP celem ratowania spółki. I przypominam, że z punktu widzenia Ministerstwa Aktywów Państwowych, a to są akcje własne ARP, to nie są akcje powierzone przez Skarb Państwa – więc jest to trochę inna struktura. I jeżeli byśmy spojrzeli na te już w tej chwili prawie 11 lat – 10,5 – to ta operacja się udała. Dlatego że spółka, która wtedy była w bardzo trudnej sytuacji finansowej, dzisiaj wykazuje zysk i oczywiście mimo tych wszystkich problemów z taborami i przekładającymi się na to opóźnieniami, działa, wykazuje zysk i ma plany rozwojowe.

Oczywiście problemów kilka po drodze się pojawiło. Jednym z nich, jednym z takich głównych problemów według mnie, jest rozproszenie struktury właścicielskiej. I to, że, mówiąc wprost, dochodzi do konkurencji między POLREGIO a niektórymi samorządami, też wpływa na możliwości inwestycyjne. Bo jeżeli współwłaściciel nie ma bezpośredniego interesu w tym, żeby inwestować, bo rozwija własne alternatywne rozwiązanie, no to właśnie się kończy taką sytuacją, jaką państwo opisaliście.

Bez dużej polityki, ale warto też zwrócić uwagę, że była też szansa na częściowe odnowienie taboru ze środków z KPO. Natomiast cała sytuacja z tym, że umowa w sprawie KPO została podpisana dopiero przez ten rząd, sprawiła, że część wykonawców, część dostawców taboru powiedziała wprost, że nie wyrobi się z dostawami na czas – więc z tych pieniędzy nie można było skorzystać. Wydaje mi się, że też to, że dzisiaj mówimy o POLREGIO, o jego ważności i potrzebie inwestowania i restrukturyzacji całego planu działania, to jest pokłosie ponad 30 lat braku systemowej walki z wykluczeniem komunikacyjnym w Polsce. Ono wynikało z różnych przyczyn, w dużej mierze z powodu braków finansowych, ale zdajemy sobie sprawę, że nie było systemowej walki z wykluczeniem komunikacyjnym. To, co jest bardzo ważne, to to, że POLREGIO, mimo opisanych wyzwań i problemów, otwiera nowe połączenia, przywraca również połączenia, które zostały zamknięte w latach poprzednich.

Nie będę się odnosił do tych wszystkich rzeczy, które państwo powiedzieli pozytywnie, żeby ich nie powtarzać. Na pewno nie mogę dokonać, pani poseł, ewaluacji tego, jak będzie wyglądała sytuacja z funduszami europejskimi po 2030 roku, bo to byłoby bajkopisarstwo. Znaczący, nie mamy w ogóle... Te negocjacje będą dopiero się rozpoczynały. Nie wiemy, w jakim kierunku pójdą priorytety związane z funduszami europejskimi na dzisiaj jeszcze po 2030 roku, więc wolałbym tutaj nie spekulować.

Natomiast bardzo ważny aspekt, który został podniesiony, to jest kwestia Funduszu Bezpieczeństwa Obronności, to jest kwestia planów POLREGIO dotyczących pojazdów hybrydowych, dual-use. Tutaj są prowadzone i będą dalej prowadzone rozmowy z Ministerstwem Obrony Narodowej. Myślę, że pan prezes również odpowie o wczorajszej komisji dialogu społecznego i o pewnych rozmowach i deklaracjach ze strony Ministerstwa Infrastruktury.

Dzisiaj kluczową rzeczą – i jak rozumiem, to jest przedmiot państwa troski – jest to, w jaki sposób szybko, bo to trzeba zrobić szybko, znaleźć niemałe środki na inwestycje w wymianę taboru. I dlatego my tutaj rozważamy możliwości pozyskania dodatkowych środków, ale również od ubiegłego roku prowadzone są rozmowy z Ministerstwem Infrastruktury na temat zmiany nadzoru właścicielskiego. I tutaj myślę, że pan prezes i przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury też parę zdań na ten temat powiedzą.

Krótko mówiąc, na pewno nie było nigdy i nigdzie dyskutowane – ja nie mam takiej wiedzy – jakiegokolwiek kroki w celu rozwiązania, zamknięcia, sprzedania POLREGIO. Raczej spotykamy się po to, żeby znaleźć sposób sfinansowania inwestycji i rozwoju POLREGIO. Mam również przekonanie, że wymaga to dalszych kroków związanych ze strukturą właścicielską, bo to się nie uda, jeżeli jeden właściciel będzie chciał spółkę rozwijać, a drugi niekoniecznie będzie nią zainteresowany z różnych powodów.

I to jest tyle tytułem wstępu. Jeżeli później będą jakieś pytania, to ja się chętnie do nich odniosę. Może poproszę pana prezesa o przedstawienie sytuacji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes zarządu POLREGIO SA Andrzej Pawłowski:

Dziękuję bardzo. Dzień dobry państwu. Szanowni państwo, prezesem jestem od 2 marca, trzy miesiące. Przez te trzy miesiące praktycznie udało mi się objechać prawie cały majątek, bo został mi Rzeszów tylko, który zamierzam odwiedzić w piątek. 13–14 zakładów. Bo 13 zakładów POLREGIO w terenie oraz jeden punkt utrzymania taboru, ale też 30 ponad punktów utrzymania taboru... Tak że mam świadomość, jak wygląda firma w terenie, ale też te wyjazdy poza tą wiedzą taką, że widziałem z pierwszej ręki, jak to wygląda, bardzo mocno mnie zbudowały, bo jest bardzo fajny zespół, jest bardzo dobrze zorganizowany, świetni ludzie, którzy walczą z tym starym taborem każdego dnia. Mają duże kompetencje i mają takie wielkie oddanie dla spółki. To bardzo mocno buduje, szczerze mówiąc, niekiedy nie pozwala spać później po takich wyjazdach. Ale to też jest bardzo budujące.

Parę słów może o sytuacji – i może najlepiej by było zacząć od historii. 1 października 2001 r. powstają Przewozy Regionalne sp. z o.o. 22 grudnia 2008 r. jest jakby zmiana struktury, opuszczenie grupy PKP i udziały spółki zostają przeniesione na samorządy 16 województw. Niestety, 4 listopada 2015 roku spółka musi przejść program ratunkowy. Tutaj jest ta pomoc publiczna też ujęta, gdzie Agencja Rozwoju Przemysłu wchodzi z 50% udziałów plus jeden głos. I pozostaje dalej udziałowcami 16 marszałków województw. To jest chyba jedyna spółka w kraju, może i w Europie, która ma 17 właścicieli, a z 16 z nich, przynajmniej część jest trochę w konflikcie interesów wobec spółki – o czym tutaj wcześniej pan minister mówił. 23 stycznia 2020 roku następuje zmiana nazwy spółki na POLREGIO sp. z o.o. 1 grudnia 2021 roku przekształcona zostaje w spółkę POLREGIO SA.

Nasz główny przedmiot działalności to transport miejski, podmiejski, regionalny, dalekobieżny, transgraniczny, przewóz osób koleją. Tak jak mówiłem, mamy zawarte umowy PSC z 15 województwami. Nie funkcjonujemy w ogóle w województwie mazowieckim. Tutaj operują w całości Koleje Mazowieckie. Udział w rynku przewozów to 27,8% w 2025 roku. W 2025 roku wykonaliśmy 63,5 mln pociągokilometrów. 2160 pociągów wyjeżdża każdego dnia roboczego, w weekendy trochę mniej – to jest 1650 pociągów. Zatrzymujemy się na ponad 2 tys. stacji i przystanków osobowych. Jesteśmy specyficzną spółką, bo jak państwo widziecie, docieramy do tych nawet najmniejszych miejscowości, miasteczek, tak że jesteśmy idealnym narzędziem każdego rządu do walki z wykluczeniem komunikacyjnym. Bo główne spółki, nawet te marszałkowskie, koncentrują się na aglomeracjach dużych, natomiast my obsługujemy ten tort, który nie do końca można tak efektywnie zoptymalizować jak duże koleje w ramach aglomeracji – bo w niektórych pociągach jeździ kilkunastu, kilkudziesięciu pasażerów, tak że przychody z biletów są bardzo małe. Ale tutaj stanowimy swego rodzaju misję związaną z dostarczeniem pasażerom możliwości komunikacji mniejszych ośrodków, miejscowości z większymi aglomeracjami. Myślę, że ta misja, w której jesteśmy w całym kraju, w tych najmniejszych miejscowościach, jest najważniejszą dla tego kraju, dla naszych pasażerów. Ale też trudno sobie wyobrazić w przyszłości spółkę, przewozy pasażerskie, regionalne bez spółki POLREGIO. Ja przynajmniej, pomimo mojego 42-letniego doświadczenia na kolei, nie jestem w stanie sobie tego wyobrazić. Bo można by było zrobić oczywiście 16 małych spółek aglomeracyjnych w ramach województwa, natomiast to nie będzie efektywne w ogóle biznesowo. O ile duże województwa mogą to zoptymalizować ze względu na dużą liczbę tras, dużą liczbę potoków pasażerów, natomiast w mniejszych, jeżeli każde sobie zbuduje swój system kolejowy, którego bariera wejścia jest bardzo duża – jest to bardzo kosztowne, wymaga dużo czasu i wymaga dużych pieniędzy... A jeżeli ktoś chce budować nową kolej i przejąć pracowników od obecnych przewoźników, to po prostu musi więcej zapłacić, czyli będzie kosztować też więcej.

101 mln pasażerów w 2024 roku, prawie 103 mln w 2025, a w 2026 roku osiągnęliśmy już 50 mln trochę wcześniej niż w 2025. Myślę, że też powinniśmy się meldować w okolicach 103 mln pasażerów w trakcie wakacji. Myślę, że to jest realne do osiągnięcia.

W zasadzie wszystkie połączenia, które realizujemy jako POLREGIO, realizujemy w ramach umów z marszałkami. Jedynym przewoźnikiem na kolei jesteśmy jeszcze w lubuskim, chociaż tam już własną spółkę samorząd powołał. W lubelskim również powołał. Ale w opolskim, podkarpackim, podlaskim, świętokrzyskim, warmińsko-mazurskim i zachodniopomorskim... W pozostałych województwach marszałkowie posiadają już własne spółki, ale też uruchamiamy nowe połączenia, chociażby w grudniu 2024 było to Bydgoszcz – Szczecin, w lutym 2025 Brzeg – Wisła – sławna Malinka. W czerwcu 2025 Zielona Góra – Kołobrzeg, Ełk – Giżycko, Olsztyn – Ełk, czyli te tereny, które są mniej skomunikowane. Grudzień 2025 – wróciły połączenia na Toruń – Ciechocinek. Grudzień 2025 – Warszawa – Chełm, Częstochowa – Łódź. Czerwiec 2026 – wspólnie otwieraliśmy linię Białystok – Łomża, Nowy Sącz – Marcinkowice – też wróciły połączenia po modernizacji linii 104. No i w grudniu 2026 planowane są połączenia już z Bydgoszczy do Ciechocinka, na trochę dłuższej relacji.

Nasze finansowanie to tak naprawdę umowy PSC z marszałkami. Silna strona to zaplecze, dobra kadra, mamy ponad 107 tys. pracowników – za chwilę o tym powiem trochę więcej – ale też dobrze zorganizowana spółka z 14 zakładami regionalnymi, jednym dużym zakładem utrzymania taboru, ale też z ponad 30 punktami utrzymania taboru w całej Polsce. Te punkty utrzymania taboru to jest nasza duża szansa i o tym też powiem trochę później.

7185 etatów w spółce, na koniec maja 2026. W 2019 roku było to 6670 etatów. W tym czasie praca eksploatacyjna wzrosła o 20%, liczba etatów o około 10% – tak że tutaj też próbujemy efektywnie pracować nad jak najlepszym wykorzystaniem naszego potencjału, nie tylko zasobowego, ale też osobowego.

Punktualność ogólna na uruchomieniu 91/14 – jeżeli chodzi o takie pojazdy dalekobieżne, to jest całkiem przyzwoita punktualność. Na przybyciu 89/96, jeżeli po prawej stronie widać, jaki spółka ma udział w tych opóźnieniach, to jest około dwóch punktów procentowych na odejściu i ponad dwa punkty procentowe na przybyciu. Oczywiście w zimie wyglądało to gorzej, natomiast główne powody to awaria starego taboru, bardzo dużo problemów przede wszystkim z EN57, ale też z autobusami szynowymi. A główny mankament z taborem to też duża liczba różnego typu taborów, a niekiedy jeszcze różna konfiguracja podzespołów w tym samym typie taboru.

Badamy też zadowolenie pasażerów z POLREGIO. Co roku takie ankiety są prowadzone na pokładzie naszych pociągów. W 2025 roku praktycznie w każdym z elementów, którego ta ankieta dotyczyła, odnotowano poprawę. Ankiecie były poddane punktualność pociągów, czas przejazdu, koszt podróży, standard taboru – aczkolwiek trzeba wprost powiedzieć, że ten standard taboru pozytywnie oceniany, to jest przez pryzmat taboru powierzonych przez marszałków, tego nowoczesnego taboru. W przypadku naszego taboru, to z pewnością jest mocno zaniżone – liczba miejsc w stosunku do zapotrzebowania, czystość pociągu, czystość toalet, temperatura w pociągu, zapach w pociągu, zgodność danych na wydanym bilecie ze wskazaniem pasażera, dostosowanie rozkładu jazdy do potrzeb pasażera, uprzejmość, kompetencja obsługi pociągu, poczucie bezpieczeństwa podczas podróży pociągiem, odwołania pociągów – nie dotyczy zmian rozkładów jazdy, tych standardowych – dostępność sprzedaży biletów, informacja na stacjach w przypadku zakłóceń o kursowaniu pociągów, informacja w pociągach w przypadku zakłóceń, dostępność informacji udzielanych przed podróżą i dostępność informacji o procedurze składania skarg i wniosków. Co roku taka ankieta jest przez pasażerów wypełniana, analizujemy dane i podejmujemy działania w tym zakresie, żeby poprawić satysfakcję naszych pasażerów.

Zaplecze techniczne – to, co mówiłem wcześniej – nasza duża siła. Mamy tych zapleczy tak naprawdę ponad 30, Może 30 to dużo powiedziane, bo takich większych mamy około 20. Niektóre zaplecza, to jest jeden tor praktycznie z kanałem, bez żadnej hali, tak że tylko można zrobić szybkie przeglądy P1. Natomiast to jest bardzo duża siła, bo te zaplecza, jak państwo widzą, są rozrzucone po terenie całego kraju, tak że jesteśmy w stanie bardzo szybko nasze pociągi serwisować w normalnym trybie, ale też jeżeli są awarie, bardzo szybko te awarie usuwać. Ale też można popatrzeć na to z punktu widzenia strategicznego. Pani posłanka tutaj mówiła o tym, że POLREGIO w czasie ewakuacji podróżnych w zasadzie jako jedyna spółka postawiła w stan gotowości bardzo szybko swój tabor i przewiozła 350 tys. uchodźców. Tak samo POLREGIO ma na tyle dobrze zorganizowane punkty utrzymania taboru, że bardzo szybko byłaby w stanie przebroić wszystkie nasze pociągi w bardzo krótkim czasie do używania ich

na przykład do potrzeb ewakuacji. Tak że to jest nasza siła. Też z punktami utrzymania taboru wiążemy duże nadzieje jako tą dużą nogą rozwoju tej spółki. Bo dzisiaj, jak ja przyszedłem z branży towarowej, marże na utrzymaniu taboru nie były wysokie, natomiast w przypadku kolei pasażerskiej, one są bardzo wysokie.

Dzisiaj, Pesa i Newag – tak naprawdę dwaj główni producenci – nie zajmują się utrzymaniem, bo mają portfel zamówień do 2030 roku, zajmują się produkcją taboru. Natomiast jest tylko kilka spółek, które na tym rynku funkcjonują. To są dawni pracownicy, przede wszystkim Pesy, którzy tym utrzymaniem się zajmują. I ten rynek jest bardzo mały. Natomiast duże zakupy taboru – ostatnio próbowaliśmy policzyć – w ostatnich latach to jest około 400 jednostek kupionych przez samorządy, będą wchodziły po kolei w naprawy P4, P5, bardzo kosztowne z jednej strony, z drugiej strony następują piki inwestycyjne, gdzie mały rynek nie będzie w stanie tego być może obsłużyć. Ale też duże piki powodują to, że ceny rosną. Spodziewamy się, że te wzrosty cen mogą sięgać nawet 30%, przez co spółka z jednej strony, rozwijając swoje zaplecze techniczne, chciałaby złagodzić wzrost cen związanych z utrzymaniem taboru, a z drugiej strony robić na tym normalny biznes. Bo wtedy nie bylibyśmy ograniczeni marżą zysku, rozsądnym zyskiem 2% – bo o tym też trzeba powiedzieć. Na tych wszystkich umowach, które mamy, umowach PSC z marszałkami, marża zysku średnio na wszystkich województwach wynosi 2% – tylko tyle możemy zarobić, a niektóre województwa nawet nie mają 1%. To jest to, co tak naprawdę nie daje nam odtworzyć majątku, bo przy średnim zysku spółki na poziomie 2 mln zł – bo tak można mówić – nie kupimy nawet części pociągu, a byśmy musieli zbierać 20 lat na jeden pociąg. Mówimy tutaj o potrzebach dużo większych – o czym za chwilę też powiem.

Zaplecze techniczne. Inwestujemy w to, jak mówiłem. W 2025 było 11 mln, ale powoli w kolejnych latach przechodzimy w setki milionów złotych. Duże projekty, które realizujemy, to jest budowa myjni w Szczecinie, chociażby teraz w Kędzierzynie-Koźlu, budowa farmy fotowoltaicznej w Łukowie – ale ostatnio zarząd też podjął decyzję o budowie myjni w Łukowie. Tak że tutaj stawiamy mocno na jakość utrzymania taboru, ale też na zainwestowanie szybkich pieniędzy, żeby jak najmniej pieniędzy wyprowadzać ze spółki na naprawy taboru. Bo jak mówiłem, te koszty naprawy taboru, utrzymania taboru są bardzo wysokie. Chcielibyśmy jak najwięcej tych napraw wykonywać w spółce. Napraw poziomu P3 już coraz więcej wykonujemy w spółce – prawie 70%. Natomiast jeśli chodzi o P4, jeszcze mamy trochę do zdobienia, dlatego chcielibyśmy te punkty utrzymania taboru wyposażać na tyle, żeby te naprawy P4 i P3 wykonywać maksymalnie w pełnej liczbie u siebie, a jeszcze zarabiać na tym na rynku.

Dodatkowy potencjał. Mamy podpisany list intencyjny z Portem Polska na możliwość obsługi połączeń na trasie Warszawa – Lotnisko – Łódź. Tutaj Port Polska będzie budował punkt taborowy i kupował pociągi do obsługi tych połączeń. Oczywiście będzie to związane z tym, że będzie przetarg i musimy w tym przetargu wystartować i wygrać. Ale z drugiej strony nasze kompetencje w zakresie utrzymania taboru pozwalałyby na utrzymywanie tego taboru powierzonego do realizacji przewozów pomiędzy Warszawą, Portem Polska i Łodzią.

Transport zintegrowany – tutaj też jest pomysł na uzupełnienie połączeń kolejowych połączeniami autobusowymi. Myślę, że jest duża szansa, żeby dowozić pasażerów w odległościach około 20 km do kolei i zwiększyć liczbę pasażerów w ogóle na kolei, nie tylko w POLREGIO, ale u wszystkich przewoźników. Natomiast tutaj by musiała się zmienić struktura właścicielska. Myślę, że w tym układzie, który dzisiaj jest, trudno by było to zrealizować, natomiast to ma duży potencjał. Niektórzy przewoźnicy, nawet marszałkowscy, zaczęli to realizować, chociażby ŁKA. I to jest ta część, która pozwala też walczyć w większym stopniu z wykluczeniem komunikacyjnym. Bo musimy sobie zdawać sprawę, że wszędzie kolej nie dotrze ze względów chociażby kosztowych – bo budowa linii kolejowej kosztuje setki milionów złotych. Nie wszędzie kolej będzie zelektryfikowana, toteż tabor spalinowy ma duże znaczenie, bo on przez wiele lat jeszcze będzie jeździł – ale o tym też za chwilę opowiem.

Przetargi. Dzisiaj wyglądamy tak, że mamy małopolskie – tutaj marszałek województwa rozstrzygnął postępowanie, będziemy podpisywać umowę. Tutaj zakończyło się pozytywnie dla spółki. Niestety w pomorskim przegraliśmy jedno zadanie, odwołaliśmy się do KIO, tam przegraliśmy, teraz jest sprawa w sądzie. Jest ogłoszony przetarg w warmińsko-mazurskim. Tutaj też jest odwołanie do KIO, czekamy. Zbyt krótki okres mobilizacji – skarżyły dwie spółki. Natomiast tutaj, jeżeli chodzi o warmińsko-mazurskie, to jest województwo, które bardzo mocno rozwija ofertę, szczególnie na liniach nieelektryfikowanych. I tutaj potrzebujemy dodatkowo

taboru spalinowego. O tym też za chwilę powiem, jaki jest pomysł, żeby ten tabor spalinowy tam dostarczyć, żeby można było realizować te przewozy.

I kolejne jest łódzkie – 2028 roku, później kolejne województwa po kolei będą przechodzić. Największy pik będzie w 2030 roku. I to jest ten okres, do którego musimy się przygotować do tych przetargów. Bo jeżeli chodzi o poprawę efektywności spółki, działania nasze związane z prowadzeniem biznesu, to jestem tutaj spokojny. Myślę, że sami możemy sobie z tym dać radę, natomiast z zakupem taboru nie damy sobie rady – ale też za chwilę powiem o tym trochę więcej.

I tutaj jest zmiana w ustawie o transporcie zbiorowym, sławny art. 22a, który na szczęście w nowym projekcie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym został pozostawiony. Tu było dosyć duże ryzyko, które podnosiliśmy, czyli groźba utraty pomocy publicznej. Dokapitalizowanie spółki ARP to wynosiło 770 mln, natomiast wcześniejsze wszystkie działania względem spółki, przewozy regionalne, były w tym procesie usankcjonowane, to ryzyko wynosiło 6 mld zł. Poza tym ryzykiem takim z zwrotem pomocy i praktycznie nieistnieniem spółki – bo tak to by się prawdopodobnie skończyło – wykreślenie tego art. 22a pozwalałoby marszałkom powierzać przewozy z wolnej ręki bez przetargów, co by tak naprawdę zabiło spółkę, bo spółka nie mogłaby startować w kolejnych przetargach. A tworzenie nowych, nawet małych spółek przewozowych w małych województwach prowadziłoby do nieefektywności tego biznesu i przepalania państwowej kasy przez cały system.

Nasz tabor – tutaj pani poseł też pytała – 358 pojazdów należących do urzędów marszałkowskich, które są powierzone do realizacji przewozów w spółce POLREGIO. Średni wiek taboru około 15 lat, pomiędzy 10 a 15 lat. I to są nowoczesne pojazdy. Tutaj nie ma czego się wstydzić, komfortowe warunki realizacji przewozów. Na drugiej szali prawie tyle samo pojazdów, 369, należących do POLREGIO ze średnim wiekiem 40 lat. Niestety mała część taboru takiego zmodernizowanego już w standardach klimatyzacji. Bardzo duża część taboru, o którym mówił wcześniej pan poseł, typu R57, R71, który tak naprawdę w latach około 2029–2035 należałoby skasować – bo inwestowanie w tego typu tabor już nie ma sensu, trzeba szukać innych rozwiązań.

Jak to wyglądało od 2015 roku? Mieliliśmy wtedy własnych 900 pojazdów – czyli ilostan taboru w ogóle spadł o 59%. To było następstwem z jednej strony przejmowania przez województwa kolei w tych samorządach, w których powstawały spółki, kupowania nowego taboru, czyli ten taki naturalny element, gdzie zostaliśmy wypchnięci z tego typu województw. Tam został wprowadzony nowy tabor, a ten tabor trzeba było skasować. Dalej trwa kasowanie części taboru, który jeszcze nie został skasowany. Natomiast do kasacji w kolejnych latach czeka, jak myślę, około 100 pojazdów, a może nawet ponad 100 pojazdów, N57, które nie były modernizowane i na chwilę obecną raczej nie powinno się ich modernizować ze względu na ich stan techniczny.

Zatem do 2030 roku potrzebujemy około 100 pojazdów i tu jest ważny temat. Bo pozostawienie art. 22a w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym to jest fajny sukces, bo będą przetargi. POLREGIO, jako dobrze zorganizowana część przedsiębiorstwa, może w nich startować. Natomiast wystarczy jeden zapis specyfikacji – wiek taboru 15 albo 20 lat – i POLREGIO nie spełnia głównego kryterium i nie może wystartować z żadnym z przetargów. Tak że tutaj musimy do 2030 roku obniżyć wiek taboru do 15–20 lat, żeby móc w ogóle funkcjonować. Oczywiście nie wyobrażam sobie, że wszyscy marszałkowie wprowadzą takie zapisy – bo tabor, który powierzają niektórzy marszałkowie nam do realizacji przewozów, też ma około 20 lat, ponad 20 lat w niektórych przypadkach. Natomiast w 90% praktycznie można nas wyoutować, kolokwialnie mówiąc, z rynku za pomocą prostych zapisów specyfikacji dotyczącej przetargu. I to jest główne zadanie. Bo jeżeli chodzi o organizację, efektywność spółki, przygotowanie spółki do konkurencji po 2030 roku, to myślę, że bez problemu sobie damy radę. Spółka nie jest ciężką spółką, bo tak naprawdę zarząd w tej chwili jest dwuosobowy, a tak jest trzyosobowy... Niektóre spółki samorządowe mają trzyosobowe zarządy, my zarządzamy całą Polską. 7 tysięcy pracowników, 15 zakładów, tak że to jest dosyć skomplikowana struktura.

W centrali też od 1 czerwca wprowadziliśmy zmiany. Zlikwidowaliśmy piony, jest bezpośrednia komunikacja pomiędzy zarządem a biurami. Połączone też zostały i skasowane biura. Przyglądamy się jeszcze trochę optymalizacji centrali, a w przyszłości zakładów. Tak że tutaj operacyjnie sobie popatrzymy.

Natomiast unowocześnienie floty to jest podstawowy temat. W ostatnim czasie zakupiono 4 nowe pojazdy dla świętokrzyskiego i 22 pojazdy używane, w tym modernizacja 7 wysłużonych jednostek ED72, która finiszuje.

Zakup nowych pojazdów. Dzisiaj spółka bierze udział w trzech konkursach z FEnIKS-a. To jest razem 17 pojazdów – województwo łódzkie i wielkopolskie. Mamy też rozstrzygnięty przetarg z Pesą Bydgoszcz na zakup 6 plus 16, czyli 22 pojazdów, plus opcja krótkiego dostępu na kolejne 20 pojazdów. Za chwilę powiem o finansowaniu.

Zakup używanych pojazdów. Do tej pory kupiliśmy – w tym roku w zasadzie, albo w końcu tamtego roku część – 14 pojazdów spalinowych z Niemiec. To są 20-letnie pojazdy, które tak naprawdę niewiele odbiegają od standardów nowych pojazdów. Szczerze mówiąc, mogłyby być odpalone, kolokwialnie mówiąc, i jeździć. Natomiast wymagają napraw P4, P5 i polonizacji. Ale to są pojazdy, które będą odpowiadały standardowi nowoczesnych pojazdów. Planujemy zakupić kolejne pojazdy – około 30–34 pojazdów spalinowych, tym razem dwuczłonowych i trzyczłonowych, dla kilku województw. Po pierwsze, z tego względu, że w wielu województwach rozwija się oferta w zakresie trakcji spalinowej. Tu wspomniane wcześniej warmińsko-mazurskie nie jest jedyne, bo podlaskie również planuje rozwój oferty. Tak że z jednej strony chcielibyśmy te pojazdy dedykować na te linie, z drugiej strony chcielibyśmy już wykasować niektóre pojazdy, które mają ponad 20 lat – własne, jeżeli chodzi o spółkę – a z trzeciej strony, chociażby w przypadku nawet województwa lubuskiego, zaproponować marszałkom tam, gdzie jest bardzo duża różnorodność taboru, wymianę tych jednostek i zastąpienie naszymi jednostkami. Plus by był taki, że mamy unifikację taboru, unifikację konfiguracji, łatwiej tym zarządzać. Bo dzisiaj, jeżeli mamy nawet na terenie jednego województwa 21 pojazdów w różnych konfiguracjach, to już pomijając same kompetencje ludzi, którzy mają się znać na 21 pojazdach, to cały proces zakupowy części zamiennych, na które nieraz trzeba czekać 6–12 miesięcy, by kosztował krocie. Samorząd po prostu by tego nie udźwignął, nie zapłaciłby nam tego w umowie PSC.

Jeżeli chodzi o finansowanie tych pojazdów, 22 plus tych 34 spalinowych – bo przy tych spalinowych zastanawiamy się również nad zakupem wagonów push-pull. Podobnych jak mają Koleje Mazowieckie – tym razem też z rynku niemieckiego, które zakończyły tam jazdę – żeby uruchamiać połączenia szybkie na Hel chociażby. Nie tylko w relacji Gdynia-Hel, może w przyszłości, jak się rynek otworzy, to też w innych połączeniach dalekobieżnych do Helu z południa kraju. Ale myślę, że sama liberalizacja rynku to nie jest tylko w tej chwili jakieś ryzyko dla spółki, ale też to jest szansa, bo możemy rozwijać swoje połączenia. Natomiast możemy to robić tylko wtedy, gdy będziemy mieli nowoczesny tabor. Bez tego taboru nie możemy zrobić nic. Natomiast nowoczesny tabor pozwoli nam nie tylko dzisiaj współpracować z marszałkami, gwarantować im dobrą jakość usług, dobrą jakość podróży pasażerom, ale też pozwoli nam rozwijać ofertę na normalnym rynku komercyjnym.

I trzeci element, który pojawił się ostatnio, jak przyszedłem do spółki. W ruchu towarowym naturalną rzeczą jest, że korzysta się z pooli taborowych i lokomotywę się wynajmuje – bo to są drogie zabawki, które kosztują około 25 mln, pociąg kosztuje jeszcze więcej, około 40. I tutaj rozmowy trwają, chociażby z PFR-em, który też ma spółkę córkę RCP, żeby zasilić się takim poolem taborowym. Spółka w najbliższym czasie chce wyjść na rynek z zapytaniem do pooli taborowych, żeby takie pociągi nabyć jako alternatywna forma pozyskiwania taboru poza zakupem nowego taboru. Temat kiedyś był nie do zrealizowania, bo trudno było sobie wyobrazić, że ktoś zbuduje pool taborowy, jeżeli jest dostępność taboru za 15% z 85-procentowym dofinansowaniem z Unii Europejskiej. Ale jeżeli po 2030 roku takich pieniędzy by nie było – co prawda pan minister mówił, że na razie trudno o tym mówić – to wtedy też szanse się wyrównują, tym bardziej jeżeli te pociągi, które były kupione wcześniej, zaczynają wchodzić w naprawy P4, P5. Wtedy ten koszt pozyskania taboru mógłby być trochę wyższy, oczywiście. Natomiast trzeba też wprost powiedzieć, że w związku z tym, że spółka ma stary tabor, w niektórych regionach rezerwa taborowa jest dosyć duża, a wprowadzając nowy tabor o dostępności dziewięćdziesiąt parę procent, przy dzisiejszej dostępności na poziomie 60–70% w niektórych regionach, można też trochę tego taboru odzyskać i to może być jakieś wsparcie dla wprowadzenia nowego modelu dostarczania pojazdów do spółki – i nad tym mocno pracujemy.

Tutaj kwestia, jak myślę, rozbija się o długość umów na pozyskanie tego taboru. Bo na krótkich umowach tego w ogóle nie da się sfinansować, natomiast przy długich umowach – ostatnio zacząłem nawet rozmawiać na temat umów 30-letnich, bo wtedy to ma największy sens, bo wtedy te koszty się mocno rozkładają... Ale przy jakichś 50 pociągach to zawsze gdzieś znajdziemy na nie zbycie. Tak że myślę, że jakieś pomysły dodatkowe są, natomiast jeżeli chodzi o zakup pojazdów, tych 22 i 6, to spółka jest w trakcie pozyskiwania zadłużenia finansowego, instrumentów finansowych na rynku dłużnym. 15 lipca ma być otwarcie ofert. Mam nadzieję,

że do końca października sfinalizujemy projekt. Zainteresowanie jest bardzo duże na rynku i wtedy pozyskalibyśmy chociażby środki na zakup tego, co tutaj jest. Natomiast to jest część tego, czego potrzebujemy, bo potrzebujemy około 100 pojazdów minimum do 2030 roku.

Jeżeli chodzi o lata 2025–2026, sporządziliśmy taką analizę zapotrzebowania na tabor – o to pytała pani poseł. Łącznie potrzebujemy około 180 pojazdów, w tym 107 do roku 2030. To są elektryczne zespoły trakcyjne, spalinowe zespoły trakcyjne i bardziej uniwersalne hybrydowe zespoły trakcyjne, które w przypadku naszej spółki, można powiedzieć, są najlepszym taborom, który możemy wykorzystywać. Tym bardziej, że dużą część połączeń obsługujemy na liniach nieelektryfikowanych. Te połączenia przy wykorzystaniu pojazdów spalinowo-elektrycznych mogłyby być bardzo atrakcyjne i moglibyśmy też efektywnie to poprawić. To automatycznie powoduje, że liczba pojazdów do obsługi tego typu przewozów może być dużo mniejsza. Bo dzisiaj do jednego miejsca musi dojechać pociąg elektryczny, w drugim musi podjąć to pociąg spalinowy. Myślę, że można by było tutaj więcej pracy wykonywać, mniejszą liczbą taboru i efektywniej tym jeszcze zarządzać.

To jest zapotrzebowanie na tabor do 2054 roku – nawet taka strategia taborowa w spółce jest. Jeżeli chodzi o tabor używany, to planujemy razem kupić 72 pojazdy. Jeżeli chodzi o tabor nowy, to jest 108 pojazdów do 2030 roku – to jest 52 używane, 35 nowych pojazdów... Tak naprawdę lata 2031, 2032, 2033 to są te lata, kiedy schodzi duża liczba też pojazdów typu EN57 i te zakupy powinny być większe. Natomiast myślę, że generalnie, żeby wyeliminować to ryzyko piętnastu, dwudziestu lat, musimy mieć 100 pojazdów do roku 2030, żeby ten wiek średni wynosił 15 lat.

Samorządy i współpraca z samorządami. Objeżdżając zakłady, też udało mi się spotkać z większością marszałków województw. Myślę, że rozmowy nieraz są bardzo szczere, chociażby tutaj z panem marszałkiem z województwa lubuskiego, z którym spotkałem się dwa razy, który ma duże zastrzeżenia do jakości realizowanych przewozów. Oczywiście zawsze są dwie strony medalu, natomiast duża część tych zastrzeżeń ma swoje tutaj podwaliny w spółce i nad tym pracujemy, żeby to jak najszybciej ustabilizować – żeby wyjść na miarę na prostą w najbliższych miesiącach, a przed zmianą rozkładu jazdy mocno tę sytuację ustabilizować. Natomiast myślę, że taka całkowita stabilizacja nastąpiłaby po wycofaniu części taboru i ujednoliceniu tego taboru. Tak że zarówno w lubuskim, jak i w lubelskim... Ostatnio mieliśmy przyjemność gościć pana marszałka w naszym punkcie utrzymania w Łukowie. Byliśmy umówieni na jutro nawet w Lublinie, ale tutaj plany się panu marszałkowi zmieniły. Ale też w małopolskim... To są bardzo fajne rozmowy o biznesie, ale też o problemach POLREGIO, o tym, jakie mamy plany, w jakim kierunku byśmy chcieli iść. Tak naprawdę marszałkowie to są nasi główni klienci, natomiast naszym klientem na końcu jest pasażer. Dobre relacje z marszałkami są tutaj moim najważniejszym zadaniem, żeby te relacje wypracować. Są nieraz trudne te relacje, bo spółka, realizując przewozy starym taborom, ma problemy z dowiedzeniem jakości w niektórych przypadkach. Natomiast są też takie regiony, na przykład zachodniopomorskie, gdzie pan marszałek – też ostatnio miałem spotkanie z wicemarszałkiem – ma nowoczesny tabor. I sami panowie z urzędu marszałkowskiego przyznali, że jak byli na spotkaniu pomiędzy marszałkami, to tutaj za wzór takiej efektywności zawsze pokazywana jest spółka Koleje Dolnośląskie, która ma bardzo dużo połączeń, bardzo dużą siatkę, bardzo dużo podróży. A Koleje Zachodniopomorskie wcale od tego nie odbiegają. I generalnie wynik tej rozmowy był taki: „Panie marszałku, skoro zgadza się jakość, zgadza się kasa, to po co nam problem w postaci swojej spółki?”. Bo posiadanie własnej spółki przewozowej, to wcale nie jest taka fajna rzecz. Bo kolej jest bardzo skomplikowana i wymaga dużych wyrzeczeń i praktycznie całodobowej czujności, kompetencji na wysokim poziomie. Natomiast jeżeli dostarczamy dobrą jakość i dobrą cenę – a w to wierzę, że jesteśmy w stanie to zrobić, posiadając nowy tabor – to wcale nie musi być tak, że kolejni marszałkowie będą budować kolejne spółki. Bo to pozwoli na to, że marszałek nie będzie miał problemu – poza wydaniem pieniędzy na realizację połączeń dla operatora – a z drugiej strony już tak mówiąc wprost, jak coś się dzieje, zawsze jest na kogo zgonić. A w przeciwnym razie już się staje twarzą w swojej spółce... Ale to już jest inna bajka.

Główne nasze wyzwanie to utrzymanie obecnej pozycji na rynku przewozów regionalnych. Oczywiście to będzie trudne. Spółki się budują. Myślę, że to jeszcze potrwa parę lat, bo od założenia spółki do jej takiego fizycznego uruchomienia i pełnego przejęcia województwa dużo czasu upływa. Zresztą sam byłem świadkiem gaszenia pożaru jeszcze, jak byłem wiceprezesem Polskich Linii Kolejowych w Kolejach Śląskich – szybko chciano przejąć rynek i potem skończyło się to ogromną katastrofą. Na szczęście nie doszło do katastrofy kolejowej, bo chaos był

ogromny. Sprzątania było bardzo dużo, ale też odpowiedzialność polityczna była bardzo duża, bo tam poleciały głowy, łącznie z głową marszałka. Tak że myślę, że to mocno studzi. W tych rozmowach z marszałkami ja to bardzo mocno podkreślam – OK, jeżeli podejmiecie decyzję, my będziemy współpracować, żeby to jakoś łagodnie przejść, natomiast są duże ryzyka i trzeba brać to pod uwagę. Bo te ryzyka mogą wywrócić spółkę, ale też mogą doprowadzić do katastrofy kolejowej, jeżeli wszystko nie jest dopięte na ostatni guzik. I ja generalnie, biorąc pod uwagę moje wcześniejsze doświadczenia i dzisiejsze doświadczenie z POLREGIO, a także z rynku biznesu prywatnego, myślę, że trudno sobie wyobrazić, żeby ktoś, jakiś obcy przewoźnik, wszedł i przejął na rynku całe województwo albo przejął Intercity. To jest nierealne do wykonania. Ja myślę, że nawet nie ma takiej możliwości fizycznej. Natomiast z pewnością będzie to przejmowanie jakimiś zasadą salami małych zadań i budowanie kompetencji do rozwoju w kolejnych przetargach. Jeżeli przetargi będą na 10 lat, to może to trwać dziesiątkami lat. Myślę, że POLREGIO ma dalej szansę trzymania się na tym rynku, ma szansę rozwoju, natomiast potrzebuje dużego wsparcia w zakresie pozyskania taboru, bo bez tego taboru POLREGIO po prostu nie istnieje. I blisko już było dwa razy – bo raz był projekt na 200 pojazdów... Myślę, że najbliższe było z projektem na 100 pojazdów w ramach KPO. Natomiast ze względu na przesunięcia żaden producent nie był w stanie dostarczyć 100 pojazdów w tak krótkim terminie do czerwca 2026 roku – i niestety ten króliczek z ogródka nam uciekł. Dzisiaj już by było po temacie, natomiast trzeba szukać innego rozwiązania, które z punktu widzenia czasu, jeżeli środków unijnych miałyby na to nie być, staje się trudniejsze do wykonania – bo trzeba będzie kupić tabor za pełną wartość. Mam nadzieję, że znajdą się inne rozwiązania.

Efektywność kosztowa – to mówiłem. Optymalizacja kosztów operacyjnych, zabezpieczenie środków na modernizację taboru, rozwój zapleczy utrzymaniowych i cyfryzacja procesów. Spółka jest troszkę technologicznie zacofana, niestety nie tylko w taborze, ale też informatycznie, chociaż w ostatnich latach trochę zaczyna się dziać. Ale tutaj mamy pomysły na to, żeby zcyfrować spółkę w większym zakresie. Weszła cyfryzacja do pionu operacji, do maszynistów – posiadają tablety – inne rozwiązania informatyczne. Tak że myślę, że tutaj jest możliwość zinformowania spółki też w takim zakresie, żeby posiadać dobrą bazę danych i móc z tej bazy danych wyciągać informacje biznesowe, żeby tą spółką bardziej elastycznie zarządzać. Profesjonalizacja ofertowania... Dzisiaj bardzo wysoki koszt zmienny stanowi energia. Oprócz samego kosztu energii kolej, jako ta najbardziej ekologiczna – trzeba to też powiedzieć wprost – została obciążona również opłatą mocową, która na kolei waży setki milionów złotych. I też kolej została tym obciążona. Spółka tutaj musiała przejąć koszty na poziomie ponad 20 mln zł. Zatem też to są takie obciążenia, które dotyczą całego systemu, a kolej jako ta najbardziej ekologiczna, niestety też te obciążenia musiała przejąć.

I to wszystko. Myślę, że na część pytań pań i panów posłów udało się odpowiedzieć. Jesteśmy do dyspozycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję panu prezesowi za niezwykle obszerne wystąpienie – i też pełne kwestii merytorycznych.

Jako pierwsza zgłosiła się do dyskusji pani przewodnicząca Krystyna Sibińska. Otwieram dyskusję. Widzę, że zgłasza się pan poseł Łukasz Kmita, pan poseł Polaczek, pan poseł Marcin Horała...

Czy ktoś jeszcze z państwa posłów?

Tak, pan przewodniczący. Widzę pana prezydenta Miętka.

Dobrze, to ja będę zapisywał sobie tu po kolei. Jeszcze zapytam za chwilę.

Bardzo proszę, pani przewodnicząca Krystyna Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Panie ministrze, panie prezesie, gdybym nie była z województwa lubuskiego, to z zachwytem przyjąłabym całą tę prezentację i całą tę pana opowieść. Ale niestety jestem z województwa lubuskiego. I mówił pan, że pan był u nas, więc ja bym chciała zapytać o wrażenia pana z województwa lubuskiego – bo ja, jako posłanka z województwa lubuskiego, mam jak najgorsze wrażenia, jeśli chodzi o pracę i funkcjonowanie POLREGIO w województwie lubuskim. I to nie jest sprawa tego roku, to jest sprawa już od lat kilku – nie wiem, może dziesięciu. W każdym razie ilość interpelacji, które napisałam, interwencji, ilość interpelacji i interwencji, które wpływają

do mojego biura poselskiego, które wpływają do marszałka, do urzędu miasta, jest po prostu porażająca. I tak naprawdę ja odnoszę wrażenie, że im więcej tych interwencji, tym gorzej – i jest zero reakcji na to wszystko. Ja przytoczę państwu kilka cytatów z jednego z artykułów. Tych artykułów na różnych profilach w mediach pojawia się mnóstwo. Ja codziennie też dostaję informacje, komunikaty o odwołanych przejazdach – i to jest bez znaczenia, czy to jest zima, jesień, lato, wiosna, po prostu jest to non stop.

„Tak naprawdę rozkład jazdy w województwie lubuskim przestał istnieć” – to jest jeden z cytatów artykułu. „Rozkład jazdy pojazdów pasażerskich w północnej części województwa praktycznie przestał istnieć, a pasażerowie zostali skazani na wielogodzinne oczekiwania lub podróż autobusami zastępczymi, których i tak nie było”. 30 czerwca: „Aż 17 z 19 par pociągów POLREGIO zaplanowanych na trasie Kostrzyn – Gorzów – Krzyż zostało całkowicie odwołanych”. Dalej: „W poniedziałek na tory wyjechała zaledwie połowa pociągów podróżujących w stronę Zbąszynka i Zielonej Góry”. „W Międzyrzeczu ostatni pociąg pasażerski w kierunku Gorzowa odjechał o godzinie 06:02”. A przypomnę, że to jest trasa, gdzie ludzie dojeżdżają... Już do szkoły nie na szczęście, są wakacje. Ale do pracy. Do szkoły przez cały rok dojeżdżają... „W kierunku Krzyża z gorzowskiego dworca odwołano pociągi zaplanowane na godzinę 07:33, 09:42, 12:57 oraz 13:43. Jeszcze dłuższa lista odwołanych kursów dotyczyła kierunku na Kostrzyn, gdzie pasażerowie nie doczekali się pociągów o 06:06, 07:13, 09:56, 10:56, 12:26, a także popołudniowych o 15:24, 17:33”. I tu jest cytat. Nie wiem, czy ten pan brał udział w ankiecie, którą państwo robiliście, ale pisze pan Krzysztof: „Tragedia z tymi pociągami POLREGIO. Chaos na dworcu, kompletny brak rzetelnych informacji ze strony przewoźnika. Ludzie czekają na jakikolwiek autobus, zero informacji. Ostatecznie nie wyjechałem nigdzie, pocałowałem tylko tory na peronie” – ironizuje załamany pasażer.

I taka jest sytuacja nieustająca w województwie lubuskim. Tak jak powiedziałam, źle jest zawsze, bez względu na porę roku. Chciałabym więc spytać, czy ankieterzy ominęli województwo lubuskie? Bo gdyby posłuchali pasażerów, to ani zadowolenie pasażerów nie byłoby na takim poziomie, jak pan prezes prezentował, ani informacja o informacji bieżącej nie byłaby taką, jak pan prezentował, ani informacja o odwołaniach, o komunikacji zastępczej... Nie wiem, kto przygotowywał te dane, ale bez wątpienia ankieterzy ominęli województwo lubuskie.

Punktualność – pan prezes tutaj pokazał, jak bardzo POLREGIO jest punktualne. Nie jest punktualne, nie ma go... Pokazałam, jak to właśnie wygląda.

Mówił pan prezes o szybkich serwisach, o punktach utrzymania taboru – to również nie dotyczy województwa lubuskiego, bo tam po prostu zawodzi wszystko. I ja nie wiem, z czego to wynika. Bo mówi pan prezes o rozwoju, o nowych połączeniach... To też nie jest jak gdyby sprawa spółki, bo te połączenia raczej wynikają z nowych zleceń, które zlecają marszałkowie – więc to jest przyjmowanie i marszałkowie też za to płacą. Nie wiem, o jakim rozwoju tutaj mówimy. I wiecie państwo, jest fajnie mówić, że oferujecie dobrą jakość, dobrą cenę – to również nie w województwie lubuskim. Nie wiem, dlaczego to województwo lubuskie jest w taki sposób potraktowane.

I my w ostatnim czasie mieliśmy bardzo dużo dobrych wieści na temat rozwoju kolei. Pan minister Malepszak je przedstawiał – i to są też dobre wieści dla województwa lubuskiego. Ale panie prezesie, jeśli nawet Pendolino jedzie na trasie Warszawa-Szczecin i bardzo chętnie z tego by skorzystali pasażerowie, to okazuje się, że dojeżdżając do Krzyża, stają przed wielką niewiadomą. Bo POLREGIO będzie albo nie będzie i dojedzie do tego Gorzowa na przykład, albo nie dojedzie. A więc jechać tym Pendolino, czy nie jechać? Podobna sytuacja jest... Ja ostatnio dosyć często też podróżuję pociągiem i sytuacja jest taka, że przesiadam się w pociągu – zdążę na POLREGIO albo nie zdążę. Z Poznania do Krzyża, w Krzyżu wielka niewiadoma – ostatnio maraton pasażerowie uprawiali. Będzie, czy nie będzie, zdążymy, czy nie zdążymy? I wiecie państwo, dużo dobrych wieści na temat kolei i ja nawet umieszczając te informacje na swoich mediach społecznościowych, mam od razu wysyp komentarzy: „Obiecujecie cuda, a POLREGIO nie dowozi”. To jest zderzenie z rzeczywistością. Ja nie wiem, co mogę odpowiedzieć tym ludziom. To, co się wydarzyło w grudniu ubiegłego roku, czyli uruchomienie pięciu par pociągów PKP PLK Gorzów – Poznań, pokazało, że można dowozić. To są tak popularne teraz połączenia, które ratują całą sytuację w województwie lubuskim. Pierwszy miesiąc to jest 25 tys. pasażerów. Do tej pory to mieliśmy już ponad 100 tys. pasażerów i wszyscy mówią, że to rzeczywiście ratuje całą sytuację. I to też nie są nowe pojazdy, to są wypożyczone nowe pojazdy. Wszyscy nazywają je czerwonymi właśnie pojazdami i to sobie chwala.

Mówimy o tym rozwoju kolei, dostajemy po głowie właśnie za to, co się dzieje w POLREGIO. Ostatnio też mieliśmy informację o bardzo dobrym projekcie, czyli o horyzontalnym rozkładzie jazdy. Ale jak ten horyzontalny rozkład jazdy wpisujemy w funkcjonowanie POLREGIO w województwie lubuskim? To wszystko po prostu zepsuje. To jest tak naprawdę... Ja nie rozumiem nawet tego działania. Bo znam też sytuację waszej współpracy z urzędem marszałkowskim – zresztą jest tutaj pan dyrektor, który może też się odnieść do tego wszystkiego. Przerzucacie się państwo, bo kary płaciecie olbrzymie... Teraz wy macie swoje roszczenia. Mam wrażenie, że to jest na zasadzie, kto kogo zasypie większymi roszczeniami, a nic w tym kierunku nie idzie. Bo gdyby te kary, które musicie płacić, przeznaczyć na poprawę funkcjonowania spółki POLREGIO w województwie lubuskim, to myślę, że byłoby OK. Ale tutaj mam wrażenie, że jest jakaś nieudolność.

Wspominał pan prezes o zmianie struktury właścicielskiej. Pan minister też o tym wspominał. Ja się z tym absolutnie zgadzam. Jeśli ma się coś poprawić, to uważam, że wy powinniście być pod Ministerstwem Infrastruktury, bo wtedy można – nawet nie chodzi o poprawę funkcjonowania waszego – wprowadzić jakąś koordynację, jakiś nadzór i tak dalej.

Ja niestety nic dobrego nie mogę powiedzieć o POLREGIO i jest mi przykro. Ale też chcę podkreślić, że to nie jest sprawa ubiegłego roku, tego roku, poprzedniego roku. To jest sprawa już kilku ładnych lat, zaniedbania, które się kumulują. I to wszystko powoduje, że poziom zadowolenia pasażerów jest w ogóle rozbieżny z tym, co pan prezentował w tej ankiecie. Ja bym chciała usłyszeć taką informację – co pan na to, panie prezesie, co pan na to, panie ministrze.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Jako kolejny zapisany jest pan poseł Łukasz Kmita, proszę bardzo.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Wysoka Komisjo, panie przewodniczący, prezydium, szanowni państwo ministrowie, panie prezesie, szanowni państwo, muszę powiedzieć, panie prezesie, że czarno to widzę. Naprawdę, dużo pracy przed panem. Ale tak powiem od serca – proszę tego nie odebrać jako atak osobiście na pana – porównywanie kolei towarowej do pasażerskiej z pana doświadczenia jest pewnym nonsensem. Mówię to uczciwie. Uważam, że poprzedni prezes, Wojciech Dinges, miał pewien plan i wizję. Jego odwołanie uważam za błąd. I niestety – mówię to z żalem – osoba, która zastąpiła go, ma mniejszą wiedzę i kompetencje.

Szanowni państwo, pan prezes powiedział o uruchamianiu w przyszłości pociągów do Helu z południa kraju. Na Boga, no sny o potęgde... Co to? Chcecie państwo robić konkurencję dla PKP Intercity, którą my jako budżet państwa dotujemy? Musicie państwo się skupić na dobrych przewozach w regionie.

To, o czym powiedziała pani przewodnicząca przed chwilą, to jest jakby problem POLREGIO, który jest de facto w całej Polsce. Jakość taboru, jakość sprzętu... To prawda, fantastyczni ludzie, którzy jeszcze na nim pracują, ale to jest największe wyzwanie. Spółka, nie chcę powiedzieć, że jest w stanie dramatycznym, ale tak to wygląda z punktu widzenia pasażerów.

Dowożenie pasażerów autobusami na kolej, które proponuje POLREGIO – skupcie się na tym, do czego jesteście powołani. Dzisiaj marszałkowie w Małopolsce, w łódzkim tworzą swoje spółki albo mają w swojej strukturze spółki autobusowe, otrzymują dopłaty z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, 3,50 zł do kilometra. W przypadku POLREGIO wystarczy, że będzie uruchamiało dobre połączenia kolejowe i współpracowało z marszałkami. Ale branie, że tak powiem, do swojego plecaka przez POLREGIO jeszcze uruchamiania połączeń autobusowych – gdzie nie macie żadnego taboru autobusowego, nie macie żadnego doświadczenia w prowadzeniu autobusów swoich własnych, czyli pewnie musiałby być zakup autobusów... Dzisiaj zakup autobusu to jest na poziomie 1,5–2 mln zł. Żeby to sensownie, że tak powiem, stworzyć, to musiało być zaplecze około 500 autobusów w całej Polsce. To jest coś, co w przyszłości można robić, ale z pewnością nie dzisiaj, kiedy sytuacja spółki jest dramatyczna.

Ja muszę powiedzieć, że dla mnie skandalem jest fakt, że dzisiaj nie ma ministra Malepszaka. Bo jak słyszymy, że nadzór ma przejść z Ministerstwa Aktywów Państwowych do Ministerstwa Infrastruktury – co uważam za słuszne – to obowiązkiem ministra Malepszaka powinno być to, żeby on tu był, żeby słuchał, żeby być może przedstawiał swoją koncepcję, swoją wizję. To jest kompletne zlekceważenie największego przewoźnika kolejowego w kraju.

Narzekanie, że marszałkowie chcą wprowadzić zapisy ograniczające wiek taboru. Panie prezesie, ja nie wiem, kiedy pan jechał EN57 ostatnio, ale ja jechałem z niezmodyfikowanym

EN57 z Krakowa do Olkusza, jak były upały – w środku było 50 stopni. Powiem tak, już nawet koszulę chciałem zdjąć, bo było tak gorąco, pot się lał po człowieku. Bogu dzięki, że są jeszcze okna uchylne, to jakieś powietrze wpadało.

Łączne potrzeby taborowe – fajnie, że macie oszacowane. Ale proszę mi powiedzieć, gdzie kupicie te pociągi? Konkretnie. Różnienie rynku... Ja dzisiaj jestem przekonany... Ja śledzę POLREGIO, dobrze życzę spółce, bo uważam, że jest strategicznie ważnym przewoźnikiem z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa. Ale czy macie różniane rynki, z których chcecie kupić pojazdy używane? Przecież pociąg z Francji nie będzie jeździł w Polsce. SKPL, który kupił pojazdy z Holandii chyba pięć lat albo cztery je polonizował. Dzisiaj SKPL też ma swoje problemy, wypożyczając pociągi do PKP Intercity – bo nie jeżdżą, nie kursują, część się zepsuła. Wczoraj czy przedwczoraj był pożar pociągu SKPL – tego właśnie czerwonego, o którym mówiła pani przewodnicząca Sibińska.

Musicie państwo sobie pewną mapę drogową wyznaczyć. I to jest moja prośba do państwa, żebyście sobie mapę drogową wyznaczyli i krok po kroku zaczęli ją realizować. Ja nie mam pretensji do pana, że pan w ciągu trzech miesięcy nie naprawił spółki w stu procentach – bo nie da się tego zrobić. Ale bajanie i sny o potędze, że będziemy robić wszystko, a nie to, do czego jesteśmy w sposób szczególnie powołani, doprowadzi do tego, że marszałkowie powiedzą: „Sorry, ale z takim podmiotem my nie będziemy prowadzić w przyszłości rozmów, dlatego że budujemy własną kolej”. Właśnie dlatego część samorządów w Polsce zdecydowało się na budowanie – w tym województwo lubuskie – swoich spółek taborowych, swoich spółek kolejowych, dlatego że POLREGIO nie było wiarygodnym partnerem. Tak bym to powiedział.

Dużo pracy przed państwem. Już zapowiadam – mam nadzieję, że to będzie nasz wspólny wniosek – że za pół roku będziemy chcieli zrobić kolejne posiedzenie Komisji Infrastruktury w tym temacie, gdzie po pierwsze będziemy chcieli dokładnie sprawdzić, co się udało zrobić, jakie ma pan plany, jakie są też rafa, które trzeba pokonać wspólnie. My pana nie zostawimy, bo okręt jest tonący – to mówię szczerze, okręt jest tonący. My pana nie chcemy zostawić, ale musi pan przygotować mapę drogową, jak wyjść z tego kryzysu. Bo kryzys, który jest szczególnie widoczny w województwie lubuskim, jest też widoczny chociażby w przypadku pociągu na Hel. Tam mamy klęskę urodzaju. Tam mamy sytuację, w której pasażerowie dalej się nie mieszczą do pociągów, a POLREGIO z roku na rok nie przygotowuje większej ilości sprawnych wagonów do tego, żeby przemieścić pasażerów, którzy chcą wypoczywać nad polskim morzem. Wielu Polaków mówi: „To już nie jadę koleją, nie jadę POLREGIO, decyduję się na transport osobisty”, czyli przejazdy swoimi samochodami – w efekcie mamy zapchany Półwysep Helski. Sytuacja nieco się poprawiła, ale mówiąc szczerze, jak ja widzę te stare wagony... Wagony jak wagony, ale stare lokomotywy SU42, które ledwie, z kłębami czarnego dymu przemieszczają się przez Półwysep Helski, zanieczyszczając także środowisko... Coraz częściej także się psują – bo lokomotywy mają praktycznie 50–60 lat. Pasażerowie, którzy zostają, zatrzymują się w polu i nie ma komunikatu... Oczywiście nie ma także klimatyzacji, więc sytuacja jest dramatyczna. Na tym trzeba się skupić, naprawdę na tym trzeba się skupić. Ja jestem zwolennikiem, że czas modernizacji EN57 i 72 też już trzeba zakończyć. To są pojazdy konstrukcyjnie z lat 60. ubiegłego wieku. Przeprowadziliście państwo modernizację ED72 – niech będzie, pięć z tych pociągów trafi do Małopolski. To jest, można powiedzieć, pewna misja ratunkowa. Ale bez konkretów – naprawdę, bez konkretów. Okaże się, że my jesteśmy jako dwudziesta czy dwudziesta pierwsza gospodarka świata zacofani kolejowo. I rzeczywiście PKP Intercity w ostatnich latach...

Jesteśmy zacofani kolejowo, jeśli chodzi o przewozy pasażerskie w regionach. PKP Intercity w ostatnich latach poszła do przodu – zmodernizowane wagony, jest zdecydowanie lepiej. Ale POLREGIO jest wielkim wyrzutem sumienia w stosunku do pasażerów, którzy nie na weekend, tylko codziennie dojeżdżają do pracy. I wizji, strategii – a nie odczytywania pewnych dokumentów z kartki – ja na dzisiaj nie widzę. Ale mam nadzieję, że pan prezes będzie miał szansę zmienić to i pokaże się jako sprawny menedżer kolei. Na to liczę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pan poseł Jerzy Polaczek, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ja może krótko. Panie przewodniczący, panie ministrze, panowie prezesi, zacznę może trochę mniej typowo. Bo podszedłem parę minut temu do jednego z poprzednich prezesów POLREGIO, pana prezesa Pawlika, który został odwołany na początku 2024 roku i go zapytałem – czy zarząd

ówczesny otrzymał absolutorium? Dlaczego o tym mówię? Pan prezes Pawlik potwierdził, że otrzymał – co jest też dość rzadkie. Bo przypomnijmy sobie, że po zmianie rządu w 2024 roku podjęto kompletnie, bym powiedział, politycznie szkodliwe dziesiątki decyzji, w ramach których w firmach, spółkach Skarbu Państwa wielu menadżerów nie uzyskało absolutorium za okres, w którym sprawowali władzę – co się odbija przede wszystkim dzisiaj na jakości podejmowania decyzji i tych decyzjach, które są strategiczne.

W przypadku POLREGIO możemy mówić o tym, że przy wszystkich trudnych uwarunkowaniach taborowych spółki, historycznych, bieżących, braku finansowania zakupu nowego taboru z KPO, też z uwagi na – dyplomatycznie to określe – polityczne kwestie z ostatnich lat... Nie chcę tego wątku rozwijać, bo dyskusja by poszła w zupełnie inne miejsce. Jesteśmy w sytuacji takiej, w której posłowie wnioskodawcy, pani poseł Paulina Matysiak, pan poseł Łukasz Kmita i ci, którzy się podpisali pod wnioskiem o dzisiejsze posiedzenie, w tym ja, dyskutują na temat strategiczny. Nie mówimy na temat rozkładu jazdy w województwie lubuskim czy w województwie świętokrzyskim, czy w jakimkolwiek innym, tylko mówimy o tym, w jaki sposób ta spółka, która realizuje największe zadania publiczne dla setek tysięcy pasażerów, ma wywiązać się z tych zadań po 2030 roku, i o tym, w jaki sposób należy tę ciągłość funkcjonowania spółki zapewnić – musimy o tym decydować dzisiaj. Mówimy o tym w trzecim roku trwania kadencji i po kilku zmianach personalnych, które były również w przewozach regionalnych. Ja podzielę się również osobistą uwagą jako wieloletni poseł Komisji i były minister, że zarówno odwołany pan prezes Wojciech Dinges, jak i aktualny pan prezes Pawłowski, to są ludzie cały czas związani zawodowo z koleją. I myślę, że wiedzą, o czym mówią. Natomiast nie ma decyzji finansowych z punktu widzenia resortu czy Ministerstwa Skarbu, czy państwa, w jaki sposób doprowadzić do tego, żeby ta spółka uzyskała po prostu znaczącą część taboru, zamawiając go na rynku polskim, czy na rynkach poza granicami kraju – co zawsze wywołuje, że tak powiem polityczne dyskusje. I tych odpowiedzi na dzisiaj nie uzyskaliśmy.

I chcę zwrócić uwagę na to, że ten brak odpowiedzi na podstawowe... W sumie chyba po to się zebraliśmy, żeby uzyskać dzisiaj odpowiedź na pytanie – skąd spółka Przewozy Regionalne pozyska finansowanie na wymianę taboru, skoro ona nie została włączona do środków europejskich? A to ma bezpośredni wpływ, panie ministrze, panowie prezesi, również na przyszłość, która polega na tym, że marszałkowie, którzy dokonywali tych zakupów na spółkach, które zostały powołane przez niektóre województwa, dokonywali tych zakupów, które były również objęte dotacjami środków europejskich – co również wpływa na koszt, czyli powiedzmy na koszt pociągokilometra. Jeśli spółka POLREGIO ma dokonać tych zakupów poza tymi dotacjami europejskimi, to również przyszły koszt funkcjonowania bieżącego spółki będzie również związany z tym, jaki będzie koszt jednego pociągokilometra w relacji również konkurencyjnej z niektórymi spółkami marszałkowskimi – bo taki styk konkurencji w niektórych regionach jest. I na to pytanie kluczowe... Bo po to się zebraliśmy dzisiaj. Jak mówię, nie dyskutujemy tutaj o kwestiach bieżących. Tutaj pani poseł Sibińska mówiła o tej sytuacji w województwie lubuskim – my ją znamy, to jest, że tak powiem, pytanie, które państwo możecie rozstrzygnąć poza Komisją Infrastruktury. Sprawujecie władzę, możecie się spotykać z zarządem POLREGIO i możecie na ten temat dyskutować. Gdybym był złośliwy, a gdyby był tutaj marszałek województwa lubuskiego, to bym go zapytał – a skąd on ma miliony złotych na dofinansowanie wylotów do Egiptu dla Ryanaira czy innych przewoźników niskokosztowych? Bo w taki sposób jest finansowane skrótnie lotnisko w Babimoście.

I również przestrzegam przed takimi konkluzjami, które nie są, bym powiedział, odpowiedzią na tę politykę konkretów – że przejście akurat spółki POLREGIO z Ministerstwa Aktywów Państwowych do Ministerstwa Infrastruktury tutaj nam po prostu momentalnie wszystko załatwi, jak za dotknięciem czarodziejskiej różki. Bo takie deklaracje też słyszeliśmy. Tu mamy dość unikatową sytuację, która polega na tym, że większościowy udziałowiec spółki POLREGIO, jakim jest Agencja Rozwoju Przemysłu, jednocześnie nie jest organizatorem transportu – co jest ewenementem – bo za to odpowiadają marszałkowie. Tak że tutaj ten kontekst, bym powiedział, właścicielski POLREGIO i ten przeważający udział Agencji Rozwoju Przemysłu powinien nieco chłodzić jakieś pomysły polegające na tym, że przejście pod nadzór właścicielski Ministerstwa Infrastruktury z dnia na dzień odpowie nam na pytania, skąd spółka uzyska to wsparcie finansowe, skąd pozyska środki – czy z poolu taborowego, czy z finansowania dłużnego – na zakupy taboru. Te decyzje, od momentu rozstrzygnięcia do uruchomienia danego pojazdu szynowego, to jest co najmniej kilka lat. Ten czas decyzji się zbliża.

I podzielam tutaj konkluzję końcową pana posła Łukasza Kmity, jednego z referentów dzisiejszego posiedzenia, że powinniśmy ponownie za trzy, cztery miesiące się spotkać. Ale przede wszystkim z konkretnymi politycznymi komunikatami ze strony Ministerstwa Aktywów Państwowych, ze strony zarządu spółki POLREGIO czy innymi tutaj uczestnikami odpowiedzialnymi za kwestie zapewnienia stabilności funkcjonowania przewozów regionalnych – gdzie znajdziemy jako posłowie już gotowe odpowiedzi i harmonogram tego, co jest dzisiaj przedmiotem tego posiedzenia. Ja mam niedosyt. Uzyskaliśmy ponownie informacje, które przez część z nas są już mniej lub bardziej szczegółowo znane, natomiast na to podstawowe pytanie, skąd, w jakim harmonogramie, w jakiej skali spółka uzyska wsparcie na wymianę tego taboru – który tak i tak po 2030 roku w części musi iść na złe – te odpowiedzi nie padły.

I ostatnie zdanie. W tym układzie właścicielskim wnioski, które by płynęły ze strony Komisji, że tu zmiana struktury właścicielskiej rozstrzyga o czymś większym, są dość, bym powiedział, przedwczesne. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Z krótkim ad vocem pani przewodnicząca Krystyna Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, ja się naprawdę bardzo dziwię panu posłowi Polaczkowi. Odmawia mi pan prawa dyskusyjnego o ważnych tematach, nie tylko lubuskich, ale ogólnopolskich, w Komisji, kiedy wy zwołujecie posiedzenie w trybie art. 152? Wczoraj mieliśmy taki wysyp regionalnych waszych problemów i tematów, po to, żeby później pokazać waszą aktywność. Naprawdę, ja sobie po prostu nie życzę takich komentarzy z pana strony, dlatego że sytuacja POLREGIO to jest osiem lat też waszych zaniedbań, osiem lat absolutnych waszych zaniedbań i pokazywania tego, jak właśnie to wszystko działa.

I nie są problemem finanse, bo marszałek płaci za usługi POLREGIO, wywiązuje się ze swojej umowy. A więc poruszanie i wiązanie tego z jakimiś innymi usługami, innymi projektami, które są w województwie lubuskim – w ogóle strzelił pan, nie wiem, jak grochem o ścianę, bo inaczej tego nie można nazwać... Naprawdę kompletny brak zrozumienia. Chciał pan wykazać się jakimś tam... Rozumiem, że wy musicie tutaj zawsze mieć jakieś takie zdanie negatywne, żeby powiedzieć coś złego na temat tego, co się dzieje – ale akurat pan nie trafił, naprawdę.

I proszę nie cenzurować tego, o czym na Komisji możemy mówić, bo wy jesteście absolutnym przykładem tego, że nadużywacie właśnie takich różnych spraw po to, żeby właśnie się tylko wykazać jakąś aktywnością.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję pani przewodniczącej.

Bardzo proszę, pan poseł Bartosz Zawieja.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, panowie prezesi, jako skromny magister transportu szynowego chciałbym poruszyć kilka kwestii. Z punktu widzenia tego problemu należy na to spojrzeć, bym powiedział, w ujęciu szerszym, ale też bardziej szczegółowym.

To, co cieszy, to oczywiście to, że wcześniej niż w ubiegłym roku spółka POLREGIO przewiozła pięćdziesięciomilionowego pasażera – to jest bez wątpienia jako taki, bym powiedział, odnośnik, że ta spółka jest potrzebna i skala podróży rośnie. To jest taki plus nadrzędny.

Jeżeli chodzi z kolei o te problemy, o których mówili chociażby moi przedmówcy, zwłaszcza pani przewodnicząca Sibińska, bez wątpienia jest to problematyczne... Ja się też z tym zderzyłem na takim jednym przykładzie, jeżeli chodzi o właśnie odwołanie pociągów, w województwie lubuskim... Tu spółka podała wskaźnik, który pokazywał, że w 93% podróży mieli zapewnioną zastępczą komunikację autobusową. Powiedziałbym, że troszkę być może zawyżony, ale mi się wydaje, że to jest trend dobry, żeby działać w sprawie.

Kolejną kwestią, która bez wątpienia gdzieś tam w różnych aspektach dociera, to są wydłużające się przeglądy taboru nieelektryfikowanego, spalinowego. Chodzi tu o poziom od P2 do P5. W zależności od poziomu szczegółowości to nie jest łatwe, mówiąc wprost. I jeżeli chodzi o naprawy gwarancyjne, ja tutaj bym sugerował – być może to państwo robią jako zarząd – aby te procedury serwisowe realizowane na różnego typu flocie, czy pojazdach trakcyjnych, czy też spalinowych, czy tych EZ-tkach, przez te podmioty zewnętrzne zweryfikować i usystematyzować. Bo podobno tam nie jest dobrze.

Ale mi się wydaje, że najważniejszym aspektem, który powoduje, powiedzmy, te problemy, jest to, że w Polsce mamy 62% zelektryfikowanych linii kolejowych. Przykładowo w mojej Wielkopolsce jest to 66%, a w województwie lubuskim tylko 36%. Zatem sami państwo widzą, że jeżeli nawet PKP PLK do 2030 roku planuje elektryfikację około 2700 km pod kątem analizy systemu napięć – czy to 3,3, czy to 25 kV – to warto spowodować, aby województwo lubuskie było potraktowane priorytetowo do 2030 roku – aby tę elektryfikację tych linii, zwłaszcza jeżeli chodzi o Poznań, Gorzów Wielkopolski, te odcinki jak najbardziej, czy też chociażby Kołobrzeg, Szczecin, już nie mówię o tym słynnym Helu, po prostu przeanalizować. Zatem tu jest też robota dla PKP PLK, aby z tych planowanych, obecnie trwających szczegółowych analiz, czy też rekomendacji, które mają się pojawić w ciągu kilku miesięcy, w oparciu o właśnie system napięć, doprowadzić do tego, aby te tereny, które dotyczą właśnie wskaźnika elektryfikacji linii kolejowych, uwzględniały jak najszybszą elektryfikację linii, chociażby Poznań – Wągrowiec.

A więc tutaj są jak gdyby takie trzy kompatybilne kwestie, na które zwróciłem uwagę. Czyli reasumując, ta elektryfikacja, przeglądy i ewentualnie – co tu dużo mówić – to, co pan prezes przedstawił w swojej prezentacji, zakup taboru, który z punktu widzenia rozwiązania częściowo w ujęciu szybszym tego problemu, jest jak najbardziej wskazany. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Pani posłanka Matysiak, proszę.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Bardzo dziękuję. Myślę, że uwaga pana posła Polaczka była jak najbardziej zasadna, bo dzisiejsze spotkanie jest poświęcone strategii i rozwojowi samej spółki i rozwiązaniu dużego problemu taborowego. Ja rozumiem tę frustrację związaną z województwem lubuskim. Myślę, że też warto, żeby wybrzmiało, że to jest też problem, z którym spółka sobie nie radzi od lat. Ja tylko przypomnę, jako przewodnicząca parlamentarnego zespołu do spraw walki z wykluczeniem transportowym. Temu, jak ta sytuacja w tym województwie wygląda, poświęciłam dwa posiedzenia zespołu, posiedzenie numer 4 i 10 w 2024 roku, w lutym i w grudniu. Temat wraca w 2026 roku i tak naprawdę najbardziej poszkodowanymi osobami w tej sytuacji są pasażerowie. Natomiast chyba warto też podkreślić, że sytuacja organizatora przewozów na terenie tego województwa także dużo nam mówi o tym, jak to wygląda.

Poseł Polaczek zwracał uwagę na to, ile pieniędzy wydaje samorząd województwa na dotowanie lotów – 431 złotych dla jednego podróżnego dopłaca samorząd województwa po to, żeby mieszkaniom tego województwa mógł polecieć do Tunezji. No jakiś absurd... Możemy podyskutować, co jest ważniejsze, czy dobry, punktualny pociąg w regionie, którym dojadę do pracy, do szkoły, czy do lekarza, czy jednak czarterowy wylot na wakacje. To jest jedna rzecz.

Warto podkreślić, że na rejsy do Warszawy samolotem Polskich Linii Lotniczych samorząd województwa wydaje rocznie 27,5 mln zł – i to jest trzy razy więcej, niż samorząd województwa przeznacza na usuwanie usterek i naprawy pojazdów szynowych. Drodzy państwo, to jest niezwykle istotne, żebyśmy mieli świadomość, o czym mówimy, jeżeli chcemy dyskusować o konkretnym województwie. Pewnie należałoby przyjrzeć się poszczególnym województwom – jak wygląda sytuacja przewozowa, ta, którą prowadzi POLREGIO w konkretnych województwach.

Ja myślę, że kluczowe w całej tej sytuacji jest to, żebyśmy dowiedzieli się, skąd spółka ma wziąć środki na zakup nowych pojazdów. To jest odpowiedzialność rządowa, to jest kwestia naprawdę istotna z punktu widzenia strategicznego i funkcjonowania spółki – ponieważ dyskusować możemy, możemy przedstawiać sobie plany, wizje, wyliczenia... Pan prezes też nam dokładnie przedstawił, ile tych pojazdów brakuje, ile powinna spółka kupić do 2030 roku, natomiast nigdzie nie zostało powiedziane, skąd ma być finansowanie. Pan minister też mówił o tym, że nie będziemy spekulować na temat środków unijnych po 2030 roku – więc może należy po prostu założyć, że tych środków na pojazdy po prostu nie będzie i myśleć o tym, co ma zrobić państwo, żeby ten tabor dla przewoźnika regionalnego zapewnić. Bo z pustego i Salomon nie naleje. My możemy się tak spotykać co roku i dyskutować o tym, że POLREGIO potrzebuje nowych pojazdów, a pojazdów może nie być. Warto też podkreślić, że mamy bardzo krótki tak naprawdę czas na zapewnienie tych pojazdów – ponieważ to nie jest tak, że spółka pójdzie do supermarketu z pociągami. Oczywiście, że nie, musi te pojazdy zamówić. Mamy kilkuletni okres oczekiwania na nowe pojazdy i tak naprawdę mamy rok lub dwa na to, żeby te strategiczne decyzje podjąć.

Też mi się wydaje, że jeżeli trwają dyskusje nad zmianą nadzoru właścicielskiego i przejęciem tego przez Ministerstwo Infrastruktury, powinien być tu pan minister Malepszak, który przecież w zasadzie zawsze przychodzi na posiedzenia Komisji, jeżeli mamy tematy kolejowe. Dzisiaj go nie ma.

Ja bym chciała, żeby pan prezes nam powiedział trochę więcej o temacie, który też mi był sygnalizowany i któremu zamierzam się też bliżej przyjrzeć. Mianowicie chodzi o sytuację dotyczącą cenników i cen biletów w poszczególnych województwach. Bo można powiedzieć, że spółka Intercity podkrađa państwu podróżnych. Bardzo często na trasach wewnątrz województw, na krótszych odcinkach, bilet przewoźnika dalekobieżnego Intercity, jest tańszy niż pociąg regionalny. Czy nie należałoby pomyśleć o stałych taryfach wewnątrz województw po to, żeby spółka tego nie robiła? Wydaje mi się, że to jest też oczywiste – pompujemy sobie statystyki, Intercity przewozi co roku coraz więcej pasażerów, natomiast bardzo często to są ci sami pasażerowie, którzy w tym systemie już po prostu są. I z oczywistych względów w wielu miejscach ci pasażerowie, jeżeli pasują im godziny odjazdów, skorzystają z oferty Intercity, jeżeli to są doraźne podróże, jeżeli ten rozkład jazdy po prostu pasuje. Poprosiłabym o to, żeby pan prezes o tym powiedział, jakich województw przede wszystkim to dotyczy, czy państwo ten problem zauważyliście. On zapewne dotyczy też nie tylko POLREGIO, ale także przewoźników regionalnych samorządowych. I moim zdaniem tutaj należałoby także z tym tematem coś zrobić – bo to jest po prostu też coś, co można nazwać nieuczciwą konkurencją.

Ponieważ ja jeszcze będę miała głos na samym końcu, to na ten moment zakończę. Natomiast wydaje mi się, że kluczową kwestią jest to, żebyśmy dowiedzieli się – my, posłowie – skąd wziąć środki na ten zakup. Jaki jest w ogóle horyzont czasowy – to do pana ministra pewnie pytanie – na znalezienie tych pieniędzy? Czy w ogóle trwały już rozmowy? Jakie jest nastawienie rządu do tego, że będzie trzeba poszukać środków na zakup taboru? Czy może po prostu dyskutujemy o tym, co potrzeba, a spółka zostanie z problemem sama? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan przewodniczący Stanisław Lamczyk.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, ja na przykład jestem z Pomorza i będę chwalił POLREGIO, ponieważ są punktualni, korzystam z ich usług, często dojeżdżam do Gdańska-Wrzeszcza na skomunikowanie z Intercity. Naprawdę z zegarkiem ręką, zawsze terminowo jedzie, pociągi są czyste, kadra jest młoda, jest odnowiona... Tutaj my nie mamy problemów. Oczywiście pojawiła się konkurencja teraz... Znaczą z SKM-ką... Bo konkurują teraz, jak widać. Ale do tej pory naprawdę regionalne koleje właśnie z panem dyrektorem Budą sobie świetnie radziły... Słucham tutaj o innych regionach, jak to wszystko wygląda – my o tym tutaj nie wiemy.

Natomiast wracając tutaj do całego aspektu POLREGIO w Polsce, to trzeba właśnie powiedzieć, że zaszłości, które są... Rzeczy nie były realizowane systematycznie, a przede wszystkim zabrakło decyzji odnośnie do zakupu taboru. I to właśnie trzeba powiedzieć – zaniechano również sprawę związaną z programem z KPO. W pewnym momencie się wycofano. I tutaj się problem pojawia, bo jak wiemy, samo POLREGIO nie jest w stanie tego sfinansować – bo spółka generuje środki niewielkie. A zakup około 100 jednostek do roku 2030 wymaga dużych nakładów.

Jeżeli się patrzy na to wszystko, jeszcze ważną sprawą jest rozproszona struktura właścicielska – i to jest też pewien problem, żeby tutaj właśnie się dogadać od razu, żeby te środki były, żeby je przeznaczyć w określonym czasie.

Natomiast też prawdą jest to, co tutaj kolega mówił, że 40% polskich linii kolejowych nie ma sieci trakcyjnych. Kupowanie hybrydowego taboru jest dużo droższe. Tym bardziej, że wiemy, że Unia Europejska finansuje tylko elektryczne – i to jest też właśnie problem.

Natomiast czy sytuacja się poprawiła? Analizując rok 2025–2026, to ja widzę pewne przełamanie tego wielkiego impasu. Bo kupuje się jednak nowe elektryczne zespoły trakcyjne dla części województw, pozyskuje się używany tabor z rynku europejskiego, modernizuje się starszy, rozwija się własne zaplecze utrzymaniowe, planuje się kupić właśnie do 2030 roku 100 nowych jednostek – oczywiście wykorzystując leasing, tak zwany pool taborowy. Tak że jakieś ruchy są, widać to światło, że coś się tutaj zmieni. I szkoda, że tego nie uzyskano z KPO. Te właśnie błędy zostały zrobione. W latach 2022–2024 – wtedy właśnie te decyzje złe podjęto, że właśnie te umowy trzeba było wycofać... Myślę, że właśnie tyle... Ale mówię, że generalnie nie wykorzystano

środków z KPO – bo można było już mieć nowy tabor. A w tej chwili, jak mówię, regionalne koleje POLREGIO naprawdę ratuje się jak można i tutaj widać pewne przełamanie tego impasu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pani posłanka Barbara Oliwiecka.

Poseł Barbara Oliwiecka (Centrum):

Dziękuję ślicznie. Panie przewodniczący, szanowni państwo, faktycznie z uwagą i z zaciekawieniem słuchałam strategii PKP... Przepraszam, POLREGIO... POLREGIO. Z rozbiegu powiedziałam o PKP, bo dużo rozmawiamy faktycznie o PKP Intercity, a mało o POLREGIO, a potencjał państwa jest ogromny. I dziękuję za tę dość rozbudowaną i szczegółową prezentację.

Sceptycznie podchodzę do pomysłu przewozu przez POLREGIO pasażerów z południa na Hel – zaraz wytłumaczę też dlaczego. Ale za to bardzo pozytywnie, w przeciwieństwie do posła Kmity, podchodzę do rozwijania przewozów autobusowych, oczywiście w zakresie dowożenia pasażerów z wykluczonych miejsc do stacji kolejowych. To ma sens, kiedy rozkład jest dobrze skoordynowany – bo to jest oczywiście bardzo ważny element walki właśnie z wykluczeniem transportowym. Szczególnie, że nie wszyscy przewoźnicy regionalni chcą w to wchodzić. Ja wiem, że są inne problemy natury technicznej, ale tu bym chciała usłyszeć informacje bardziej szczegółowe, czy państwo poczynili jakieś kroki w tym temacie, czy macie w jakimś regionie już opracowaną jakąś bardziej szczegółową strategię, plan, jakie jest zapotrzebowanie, czy zrobiliście taki rekonesans? No i oczywiście, jak tutaj rozwiążecie kwestie taboru? Kwestie taboru autobusowego są mniejszym problemem niż kolejowego. Ale widzę w tym pewien potencjał, dlatego że właśnie spółka POLREGIO powinna specjalizować się w przewozach regionalnych – do czego jest powołana. To jest wasza mocna strona. To jest bardzo ważne. Faktycznie powinniście stać się tą jednostką, która walczy z wykluczeniem transportowym – więc te przewozy autobusowe się w to wpisują.

Ale bardzo ważne też jest to, co pan powiedział i co tutaj wybrzmiało, na temat waszej zdolności, pewnej elastyczności do ewakuacji ludności. To w kontekście bezpieczeństwa, obrony cywilnej jest bardzo kluczowe, więc ta współpraca z MON-em rozumiem, że też jest zasadna. Pociągi dual-use – ogromnym potencjałem są punkty utrzymania taboru. To jest wasza mocna karta i w tę stronę absolutnie trzeba iść – będziemy tutaj was wspierać.

Właśnie dlatego mówię o tym, że te przewozy północ-południe, wschód-zachód nie wpisują mi się w tę strategię – bo nie chodzi o to, żebyście państwo konkurowali z PKP Intercity, tylko faktycznie wzmacniali potencjał. Dlatego kluczowa jest – i tu też trzymam kciuki, i ten proces trzeba zacząć realizować, przyspieszyć go – zmiana struktury właścicielskiej. To jest bardzo ważny punkt.

Ja jeszcze tylko dodam, że przy tej strategii właśnie ewakuacji ludności, waszej elastyczności, współpracy z MON-em – oczywiście przy uzasadnionej tendencji do elektryfikacji wszystkich linii, zakupu nowoczesnego taboru elektrycznego – proszę pamiętać o hybrydach, o pojazdach spalinowych. Bo doświadczenia ukraińskich przewoźników są jednoznaczne w tym zakresie. Wszelkie ataki na infrastrukturę elektryczną paraliżują kolej na dłuższy okres i tabor spalinowy, hybrydowy ratują system. A więc warto te hybrydy mieć, a spalinowe trzymać może nawet w jakimś backupie.

Natomiast chciałam, panie prezesie – jeżeli już jesteśmy przy taborze oczywiście – wyrazić swój żal, że z KPO nie udało się skorzystać. To są błędy poprzedniej ekipy rządzącej. Ja myślę, że dzisiaj nie usłyszymy odpowiedzi na te pytania, na które chcemy – czyli źródła finansowania, rozeznanie w rynku – ale liczę, że za kilka miesięcy spotkamy się i będzie tutaj więcej szczegółowych informacji.

Ale jeżeli jesteśmy przy taborze, panie prezesie, pozwolę sobie wrócić do tematu, który poruszałam w marcu 2025 roku. To jest detal, ale dla mnie jest bardzo ważne i bardzo ważne jest dla polskich firm, dostawców różnych komponentów do pojazdów. Ja wiem, że może pan nie być jeszcze w tym temacie jako nowy prezes zaznajomiony, ale dla mnie to jest też test ciągłości władzy, pewnej skuteczności i konsekwencji działania. W marcu 2025 roku na posiedzeniu Komisji zwróciłam uwagę, w zasadzie zadałam pytanie – czy prawdą jest to, że POLREGIO w 2017 roku, zmieniając wystrój swoich pojazdów, wybrało tkaninę austriackiego producenta i nie wykupiło do tej tkaniny praw? I spółka POLREGIO od 2017 roku jest uzależniona od jednego dostawcy austriackiego i żadna inna firma, w tym firmy polskie, nie mogą dostarczać tkanin.

To są zaniedbania straszliwe i konsekwencje finansowe dla polskich firm również. Dostałam odpowiedź, że faktycznie tak jest i że państwo podejmiecie działania, które mają na celu otworzyć spółkę na inne tkaniny – w tym celu będzie przeprowadzenie eksploatacji obserwowanej.

I ja mam pytanie – bo minęło ponad rok od tej deklaracji – co państwo zrobiliście w tym temacie? Czy nadal jedna austriacka spółka, z którą rozpoczęliście współpracę za czasów poprzedniej ekipy, czyli w 2017 roku, ma monopol na dostawę tkanin do wszystkich pojazdów POLREGIO? Szanowni państwo, to jest skandal, bo to obniża... No jak może się spółka z państwowym kapitałem, pośrednio oczywiście, uzależnić od jednej spółki? Przecież to zaburza wszelką konkurencyjność. Przecież kupujecie tkaninę po cenie, którą powie wam firma – nie ma tu żadnej przestrzeni do negocjacji. I moje pytanie jest takie, co zrobiliście w tym zakresie? Jeżeli dzisiaj nie jest pan przygotowany na tę odpowiedź, to ja spokojnie poczekam i albo odezwę się na przy interpelacji, albo odezwę się prywatnie – ale na pewno też będę ten temat chciała wyjaśnić.

Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję. Bardzo proszę, pan Leszek Miętek, prezydent Związku Zawodowego Maszynistów.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Ja ponawiam swoją prośbę do pana przewodniczącego i do państwa parlamentarzystów...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam. Bardzo przepraszam. Ponieważ pan minister Konrad Gołota musi opuścić nasze posiedzenie w związku z innymi obowiązkami, to bardzo proszę, żeby pan minister teraz zabrał głos i po panu ministrze będziemy kontynuować. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MAP Konrad Gołota:

Szanowni państwo, ja przewidziałem, że pewnie w dwie godziny omówimy te sprawy. Niestety mam – zresztą w Ministerstwie Obrony Narodowej – spotkanie, na które muszę się stawić. I będę na nie spóźniony, ale z szacunku dla państwa chciałem jak najdłużej zostać. Zostanie pan prezes POLREGIO i zostanie pan wiceprezes ARP Marek Zaleśny, którzy jeszcze będą mogli odpowiedzieć na państwa pytania.

Ja się odniosę tylko do trzech spraw, tak bardzo szybko. Pierwsza sprawa, jeżeli zadajemy słuszne pytania, skąd weźmiemy finansowanie, jakie są plany rozwojowe, to nie przechodźmy mimo wszystko – ja nie mówię tego, żeby tu rozpętać awanturę o to – tak zupełnie bezrefleksyjnie obok faktu, który pan prezes podniósł. Gdyby KPO było wcześniej podpisane, to mielibyśmy 100 pojazdów i ta rozmowa dzisiaj nie musiałaby się odbywać – bo sytuacja byłaby zupełnie inna.

Druga rzecz, która zaistniała, która sprawia, że możemy w inny sposób rozmawiać, to jest kwestia też skonkretyzowania planów Portu Polska, gdzie wiele rzeczy wcześniej istniało tylko na papierze, nie było podpisane. Jeżeli mówimy o jakichś planach rozwojowych, to właśnie umowa początkowo z CPK na obsługę Portu Polska i trasy Warszawa – Łódź też jest dodatkowym atutem w tym pozyskiwaniu środków przez POLREGIO i jakimś planem rozwojowym. Dołożę do tego – słuszne jest to, o co pani poseł zapytała – local content. To też nam pozwoli pewne sprawy, jeżeli chodzi o dalsze zamówienia, w inny sposób procedować niż to miało miejsce w przeszłości. A więc jeżeli szukamy rozwiązań, to pamiętajmy o tym, że te rozwiązania były na stole i że one się nie wydarzyły. Ja nie chcę tutaj rozpoczynać debaty politycznej na temat tego, czym to było motywowane, ale pamiętajmy, że to jest ważny fakt. Naprawdę, gdyby te 100 pojazdów było, ta rozmowa dzisiaj nie musiałaby się toczyć.

To, o czym mogę zapewnić, to to, że – jakkolwiek zabrzmi to okragło – my jeszcze raz dokonamy w MAP pełnej analizy sytuacji POLREGIO i tego, w jaki sposób możemy pomóc. Przyspieszymy analizę tego, w jaki sposób środki możemy pozyskać. Na pewno przyspieszymy też rozmowy z Ministerstwem Infrastruktury – chociaż zgadzam się z tym, że samo przeniesienie do Ministerstwa Infrastruktury bez rozwiązania kwestii właścicielskiej samorządów też sytuacji nie rozwiąże. A więc trzeba do tego podejść kompleksowo i to musi być na osobną, bardzo poszerzoną rozmowę. I jeżeli ciągle za te kilka miesięcy – a myślę, że tak jeszcze może być – ARP będzie współwłaścicielem POLREGIO, czyli będzie tutaj też uczestnictwo MAP-u, to wtedy przyjdziemy i przedstawimy państwu cały kompleks rozwiązań. Przyjmuję te wszystkie uwagi, które dotyczą tego, co trzeba naprawić i gdzie trzeba zainwestować.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Czy na te rozmowy z Ministerstwem Infrastruktury państwo sobie dajecie jakiś deadline?

Podsekretarz stanu w MAP Konrad Gołota:

Nie mogę i nie chcę mówić za Ministerstwo Infrastruktury, którego tutaj nie ma...

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Ale tak mniej więcej. Jakiś miesiąc? W tym roku?

Podsekretarz stanu w MAP Konrad Gołota:

Nie, no myślę... Biorąc pod uwagę, że teraz wakacje się zaczynają, myślę, że dwa, trzy miesiące trzeba realnie policzyć, prawda? Wczoraj była komisja dialogu społecznego... Nie chcę deklarować, że to potrwa miesiąc albo trzy – ale to na pewno nie może trwać rok. To trzeba szybko załatwić, dlatego że też z Ministerstwem Obrony Narodowej musimy wiedzieć, co im chcemy położyć na stole, jeżeli chodzi o konkretną ofertę, którą mają rozważać. Według mnie wpisuje się to zdecydowanie w działania dotyczące wzmacniania odporności państwa, jeżeli chodzi o pojazdy hybrydowe i współpracę z MON-em. I właśnie jadę akurat, może nie bezpośrednio w tym temacie, ale rozmawiać na temat wzmacniania odporności państwa. A więc na pewno do państwa wrócimy z tymi informacjami. Przyjmuję uwagi zgłoszone, zwracam uwagę na to, że niektóre rzeczy mają bardzo wyraźne źródło w przeszłości. I takie bezosobowe, „nie podpisano” i tak dalej... Każda decyzja ma swoje konsekwencje, dobre bądź złe, w zależności od tego, jaka to była decyzja. I musimy patrzeć na to na osi czasu – bo ta sytuacja, która jest dzisiaj, nie powstała ani wczoraj, ani w tym roku, ani nawet pięć lat temu, tylko ma swoją całą oś czasu. Naszą mądrością jest to, żeby wyciągnąć z tego wnioski i opracować jak najlepszy plan, który pomoże POLREGIO. Bo rzeczywiście oprócz kwestii biznesowych, ich misja społeczna jest bardzo istotna.

I tymi słowami chciałem państwu podziękować i przeprosić, że nie mogę dalej uczestniczyć, ale zostawiam pana prezesa i pana wiceprezesa ARP-u do państwa dyspozycji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję uprzejmie. Bardzo proszę, pan Leszek Miętek.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Panie ministrze – bo pan wychodzi – ja zacznę swoją wypowiedź od środka mojej wypowiedzi, bo chciałem, żeby pan to usłyszał.

My jako pracownicy POLREGIO widzimy i obserwujemy, i tak to traktujemy, że POLREGIO przez Ministerstwa Aktywów Państwowych jest traktowane jako aktywo porzucone. Jako aktywo porzucone. Trochę od środka zacząłem. Jak pan wyjdzie już, to ja postaram się uzasadnić tę myśl i tę konkluzję jak gdyby, która z tego wynika – bo ona wynika z działań, z którymi mieliśmy do czynienia.

Panie przewodniczący, ja ponowię swoją prośbę – być może parlamentarzyści się na to zgodzą. Bo ja ją kiedyś stawiałem, że jeżeli zapraszacie państwo przedstawicieli pracowników, to dla pełnego obrazu sytuacji i tematyki, którą omawiamy, ważne byłoby, żeby parlamentarzyści mogli wysłuchać wypowiedzi płynących od pracowników przed swoimi wypowiedziami – bo być może będą mogli się wtedy do tego odnosić. A jest ta procedura zawsze, że my na końcu mówimy i później... Ja dziękuję, że jeszcze tylu parlamentarzystów jest na sali, ale bardzo często już mówimy do samego pana przewodniczącego. Ja ponawiam tę prośbę. Oczywiście zrobicie państwo, jak będziecie uważali za stosowne, ale myślę, że dla debaty...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie prezydencie, to ja od razu pana poinformuję, że jest szczególny proces, który nazywa się wysłuchanie publiczne, przewidziane w regulaminie Sejmu i oczywiście w formule wysłuchania publicznego odbywa się to dokładnie tak, jak pan mówi – i to jest stosowane. To nie jest żadna wyjątkowa sytuacja. Natomiast to jest szczególna forma opisana w regulaminie Sejmu. Jeżeli postuluje pan zmianę regulaminu, to oczywiście jest to możliwe, natomiast wymaga również przyjęcia tych rozwiązań przez parlament.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Panie przewodniczący, nie postuluje.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Tak że w formie poinformowania – żeby pan też miał świadomość uwarunkowań regulaminowych. Bardzo proszę.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Jasne. Ja nie postuluję zmiany regulaminu, ja tylko mówię do pań i panów parlamentarzystów, że może warto byłoby po prostu tak przeprowadzać posiedzenia Komisji Infrastruktury, na których są przedstawiciele pracowników – żeby ich po prostu wysłuchać, a potem można byłoby się do tego odnieść.

To, co powiedziałem do wychodzącego pana ministra, że my obserwujemy i tak to traktujemy, że zarówno przez ARP, jak i przez MAP POLREGIO jest traktowane jako aktywo porzucone, wynika z tego, że my obserwujemy całość działań, które nad tą spółką POLREGIO się toczą albo i się nie toczą. I w naszym przekonaniu, pracowników, odpowiedź na pytanie, skąd się wezmą pieniądze na zakup nowego taboru dla POLREGIO, jest jasna. Znikąd się nie wezmą, bo nie ma żadnego interesu politycznego, żeby tę spółkę uratować.

A o tym świadczą fakty. Fakty są takie, że mówiliście tutaj państwo o KPO. W czasie, kiedy spółka przygotowywała zarówno listy intencyjne, jak i umowy ramowe, one były blokowane przez ARP. Tak długo były blokowane, aż kolejka samorządów do rozdysponowania środków i potem zakupów z KPO się zrobiła taka, że zdolności produkcyjne producentów były wypełnione i nie można było tego kupić. O tym, że nie ma interesu, świadczy również pomysł wykreślenia tego sławetnego art. 22a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Wreszcie, panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym przypomnieć tylko posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury z 23 stycznia 2025 roku, gdzie padły konkretne deklaracje. I te deklaracje padły z ust tutaj obecnego pana ministra Ziejewskiego, dotyczące woli przekazania pod jedno ministerstwo tego transportu kolejowego, czyli spółki POLREGIO. Na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury padały tezy o tym, że trzeba dezyderat zrobić w tej sprawie.

No, my jesteśmy już półtora roku dalej. Czy coś się wydarzyło? Otóż nic się, szanowni państwo, nie wydarzyło. Nic się nie wydarzyło dobrego – bo złego w kierunku spółki POLREGIO wydarzyło się i wydarza się coś, jak w kropłowie, co chwilę. Bo przecież sami państwo zauważacie, że tam, w tych województwach, w których są spółki marszałkowskie, przewozy POLREGIO są eliminowane z rynku. Coraz mniej, coraz mniej... Pan prezes dzisiaj bardzo ogólnie powiedział o przetargu w województwie pomorskim. Pan poseł Lamczyk też się wypowiadał, że korzystał z usług. Ale już nie będzie pan korzystał. A w jaki sposób się odbył przetarg na cztery te części zadania, które były? Jakie zostały przedstawione koszty realizacji tego? Gdzie wyłączność miała SKM-ka, a gdzie było wspólne? I jak ten przetarg się odbył, żeby wyeliminować całkowicie z ruchu elektrycznego spółkę POLREGIO? Panie prezesie, bym bardzo serdecznie prosił – warto, żeby pan wyjaśnił, jak to się stało. I z czym jesteście jako spółka w sądzie? O co chodzi? Bo to jest właśnie kolejny przykład tego.

Mówicie państwo o strukturze właścicielskiej. No pewnie, że struktura właścicielska – tylko o tej strukturze właścicielskiej mówi się do zarządu spółki, a zarząd spółki nie zmienia struktury właścicielskiej. Oczywiście, że ta struktura właścicielska powinna być zmieniona natychmiast. Ale to musi być interes państwa i tych, którzy mogą o tym decydować. Ale niestety w tej materii się nic nie dzieje.

Mówiliście tutaj państwo o przetargach. Panie prezesie, ja się cieszę i to pracownicy bardzo dobrze obserwują, że ma pan duże plany dla spółki, że chce się rozwijać i tak dalej. Natomiast w naszym przekonaniu to pozostanie w skali marzeń. Bo jeżeli pan będzie... Propozycja wykreślenia art. 22a mówi o kierunku, który jest wytyczony. A praktyka jest taka, panie prezesie – bo nie wiem, czy państwo zdajecie sobie sprawę... Przetarg... Na czym polega przetarg? Że są różne strony, które dają jakieś tajne, w zapieczętowanych kopertach oferty, które potem są otwierane i jest rozstrzygany przetarg. Natomiast ze spółką POLREGIO nie jest tak – bo ona uczestniczy w przetargu, ale ze względu na strukturę właścicielską, przetarg i te parametry przetargu przechodzą przez organy spółki, w której konkurencja, czyli przedstawiciele marszałków województw, mają swoje przedstawicielstwa. I zanim spółka złoży swoją ofertę, oni już wiedzą, jak ta oferta jest skonstruowana. Zatem gdzie tutaj mówić o przetargu? Mówię to z wielkim żalem i ubolewaniem, szanowni państwo, z uwagi na to, że rzeczywiście tutaj było bardzo dużo prawdy, mówiącej o roli i znaczeniu ogólnopolskiego przewoźnika, jakim jest spółka POLREGIO. Rzeczywiście, rozpad tej organizacji, tej spółki, będzie miał bardzo

negatywne znaczenie dla funkcjonowania nie tylko przewozów pasażerskich, tych najbardziej potrzebnych, bo codziennego użytku – będą budowane dalej te granice państwa na granicach województw, gdzie podróżny musi się przesiadać, bo się marszałkowie ze sobą nie mogą porozumieć i tak dalej, psucie tej oferty – ale również tutaj wskazaliście państwo na bardzo ważny aspekt obronności i zdolności tej spółki do tych kwestii związanych z sytuacją geopolityczną.

I chcę powiedzieć tak, nasz apel, myślę, płynący od pracowników – żebyśmy nie rozmawiali o spółce POLREGIO w kategorii takich pobożnych życzeń, również w sejmowej Komisji Infrastruktury... Bo my sobie tutaj poopowiadamy i z tego nic nie ma. A dowód jest chociażby z tego 23 stycznia, gdzie deklaracje konkretne już padały. I pytanie jest, co zrobiono? Nic nie zrobiono. Bo inaczej ta spółka zniknie z mapy kolejowej Polski. Zostanie może na Podlasiu, zostanie może w opolskim, może w świętokrzyskim i warmińsko-mazurskim. I to jest tyle.

I prawdą jest też... Bo ja tutaj nie chcę też robić zarzutów do samej Agencji Rozwoju Przemysłu, bo tak ta struktura właścicielska jest zrobiona, że mają to w swoich aktywach. Ale Agencja Rozwoju Przemysłu nie ma żadnego serca do kolei. Jest to jedna ze spółek w całym portfelu tej Agencji Rozwoju Przemysłu i tak jest traktowana. Ta agencja nie jest organizatorem przewozów i tak dalej, nie czuje tej kolei. I to może nawet nie sama zła wola Agencji Rozwoju Przemysłu, tylko właśnie ta struktura właścicielska. My musimy sobie odpowiedzieć jasno, czy spółka POLREGIO ma rację bytu, funkcjonowania na rynku przewozów polskich, w jakiej strukturze właścicielskiej, a dopiero potem sobie odpowiadać na pytania, czy jest możliwy jej rozwój, skąd pieniądze na zakup taboru i w ogóle skąd ten nowy tabor. Nie będzie żadnych pieniędzy, bo idzie w kierunku zamknięcia tej spółki – niestety.

Tyle. Bardzo serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę... I teraz tak, o godzinie 11.15 było przewidziane kolejne posiedzenie, ono się rozpocznie niezwłocznie po zakończeniu obecnego.

Bardzo proszę osoby zabierające głos, żeby konkretyzować swoje wystąpienia tak, żebyśmy rzeczywiście mogli zakończyć to posiedzenie. Ja zwrócę też uwagę na fakt, że o godzinie 12.00 musimy opuścić tę salę ze względu na to, że pracę zaplanowała inna komisja – więc to jest dodatkowa komplikacja. Tak że bardzo proszę o taką dyscyplinę czasową.

Zgłaszał się pan w niebieskiej marynarce. Tak, pan. Proszę się przedstawić.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Transportowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego Arkadiusz Mieczysławski:

Szanowni państwo, szanowny panie przewodniczący, Arkadiusz Mieczysławski, dyrektor Departamentu Infrastruktury Transportowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego.

Ja tylko dwa sprostowania, szanowni państwo. Marszałek województwa wydaje 1/20 na czartery w stosunku do tego, co wydaje na kolej, natomiast na naprawę pojazdów w rekompensacie, pani poseł, nie wydaje mniej niż na loty – wydaje trzy razy więcej. Tak że tutaj takie sprostowanie takich informacji...

Natomiast, szanowni państwo, jeśli chodzi o województwo lubuskie i sytuację województwa lubuskiego, tutaj też na początku tego posiedzenia Komisji padły takie sformułowania, informacje na temat tego, że jest problem z EZ-ami, należy wymienić stare pojazdy – wspominam tutaj EN57. Natomiast w województwie lubuskim problemem są pojazdy spalinowe. Województwo lubuskie, jak państwo wiecie, w większości opiera się na sieci niezelektryfikowanej, udostępnia przewoźnikowi, operatorowi, spółce POLREGIO łącznie 25 pojazdów, z czego 22 pojazdy posiadają napęd spalinowy, 3 pojazdy to wyłącznie EZ-y. I niestety okazuje się, że na dzienne zapotrzebowanie na 17 pojazdów, żeby wszystkie obiegi objechać, jest tyle wyłączonych tych pojazdów, że niestety nie daje się zrealizować tej oferty przewozowej codziennie. I myślę, że największym problemem POLREGIO, tak z perspektywy województwa lubuskiego, ale myślę, że też całego kraju, jest problem z utrzymaniem i naprawami pojazdów, którymi POLREGIO dysponuje. Brakuje bazy naprawczej do tego, żeby POLREGIO mogło samo dokonywać, zwłaszcza tych przeglądów wyższego rzędu – czyli już tych od P3. To wszystko jest zlecane na zewnątrz. Za dużo jest tych zleceń i one niestety utykają – ale często też z winy POLREGIO. Ja pracuję w urzędzie marszałkowskim od 9 lat, przeżyłem w zielonogórskim zakładzie siedmiu dyrektorów. Pan prezes obecny jest moim bodajże czwartym prezesem spółki POLREGIO. Takie zmiany personalne, pewne zmiany koncepcji też nie służą tej spółce. I zauważam właśnie, że największym problemem jest brak odpowiedniej bazy do utrzymania i naprawy tego taboru.

Przeżyliśmy w ostatni weekend armagedon w województwie lubuskim. Ja oczywiście rozumiem ekstremalne temperatury, takie rekordowe w województwie lubuskim, ale wyłączanie pojazdów z użytkowania o 6.00 rano z powodu temperatury, gdzie ona wynosiła 20–21 stopni czy z powodu awarii klimatyzacji, uważam, że jest to jednak przesada. Tak samo wyłączanie wieczorem pojazdów z użytkowania z powodu właśnie wysokiej temperatury. To samo udało się w poniedziałek, kiedy w województwie lubuskim było duże ochłodzenie... Tutaj jako organizator będziemy dochodzić na pewno kar umownych w tych przypadkach od operatora i będziemy domagać się także wyjaśnień.

Natomiast co do kwestii związanych z takim operacyjnym działaniem POLREGIO, to nasza refleksja jest taka, że niestety, ale trzeba pomyśleć o tym, czy przypadkiem w tych miejscach, gdzie POLREGIO jeszcze realizuje te umowy, a powstają właśnie spółki, czy nie wyodrębnić może tych zakładów. Taki był też pomysł na początku marszałka województwa lubuskiego – czy by może nie wyodrębnić zakładu zielonogórskiego i nie stworzyć wspólnie z POLREGIO właśnie jakiegoś przewoźnika, takiego samorządowego z udziałem właśnie województwa lubuskiego, który aportem mogłoby wnieść właśnie pojazdy chociażby, których posiada 25, jak już powiedziałem, do tej spółki, ponieważ te operacyjne możliwości przewoźnika naszym zdaniem nie są na wysokim poziomie.

Państwo tu wspominaliście na początku, że w czasie ewakuacji mieszkańców Ukrainy, którzy przybyli do naszego kraju w 2022 roku, POLREGIO przewiozło 350 tys. uchodźców i to jest duży sukces. Żaden to jest sukces. Przez kilka tygodni w komfortowych warunkach pokoju, gdzie nikt nie atakował infrastruktury, przewieźliśmy 350 tys. dodatkowych pasażerów – to jest żaden sukces. W województwie lubuskim, w Kostrzynie nad Odrą, odbywał się przystanek Woodstock – w ciągu kilku dni przez Kostrzyn nad Odrą przewijało się 150 tysięcy pasażerów. A teraz pomyślcie sobie państwo, że doszłoby do jakiegoś nieszczęścia, trzeba byłoby ewakuować masę ludności z terenów wschodnich naszego kraju w warunkach ataku na infrastrukturę, wyłączenia napięcia w sieci. No niestety, uważam, że tutaj POLREGIO miałoby problemy, żeby dokonać takich przewozów. I uważam, że jeżeli chcielibyśmy wzmocnić właśnie, jeżeli chodzi o odporność, nasze możliwości ewakuacyjne, to tutaj tak naprawdę największe możliwości mają jednak przewoźnicy samorządowi – ponieważ mają odpowiednie bazy naprawcze, które z sukcesem dokonują napraw ich pojazdów. Zwłaszcza te spółki samorządowe, które są położone na zachodzie naszego kraju, czyli z dala od, nie daj Boże, przyszłej linii frontu, ale także położone są przy węzłach kolejowych często, albo w pobliżu tych węzłów kolejowych, które mogą w przyszłości też być jakimiś węzłami przyjmującymi pomoc od naszych sojuszników z Zachodu. Właśnie dlatego między innymi województwo lubuskie rozważa, a tak naprawdę już podjęło decyzję, o budowie bazy naprawczej pod swoją przyszłą spółkę kolejową na terenie bazy spółki Cargo w Czerwieńsku. Swoją drogą uważam, że podobna baza, ale dla wagonów, które mogłyby być dedykowane wojsku, powinna powstać na bazie tej bazy Cargo, która teraz funkcjonuje w Gorzowie Wielkopolskim, położonej zresztą przy linii 203, która prowadzi na wschodnią flankę NATO.

I dlatego też uważam, że tutaj raczej powinno się bardziej rozważyć wsparcie większe we współpracy oczywiście z POLREGIO – bo pamiętajmy, że POLREGIO to też rzesze pracowników z ich rodzinami. Samorząd województwa lubuskiego, sejmik województwa lubuskiego miał to na uwadze, powołując spółkę samorządową. W województwie lubuskim w naszym zakładzie pracuje, z tego co pamiętam, kilkaset osób. I samorząd województwa nie chciałby, żeby ci fachowcy stracili pracę, i też jakby chciałby korzystać z bazy personalnej spółki POLREGIO. Zatem uważam, że jeżeli mamy mówić o przyszłości POLREGIO i spółki, to we współpracy z samorządami i w kontekście właśnie takim, żeby znalazło się miejsce i dla przewoźnika ogólnopolskiego, regionalnego i dla spółek samorządowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan prezes Furgalski.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, ja właściwie od momentu, kiedy spółka powstała, mam takie wrażenie, że to jest spółka niechciana. Bo kiedy było 16 właścicieli, to ja powiedziałem, że tak naprawdę nie ma właściciela. I dzisiaj, jeżeli się dyskutuje, czy to przejdzie do Ministerstwa Infrastruktury, to od tego pieniądze się nie znajdują. Powinno przejść wtedy, kiedy były ruchy dokonywane odnośnie do innych spółek. Natomiast na pewno brak jest takiego

właściciela, który by chodził za interesami przewoźnika. I to jest czy mogłoby być doskonałe narzędzie do tego, żeby eliminować wykluczenie transportowe. Bo to, że do 103 mln wzrosła liczba pasażerów, to nie jest właściwie wzrost. Bo to jest 2% wzrostu, czyli cztery razy mniej urosło POLREGIO niż średnia dla rynku. A więc widać, że nie ma czym tego wzrostu zapewnić.

To jest oczywista oczywistość, że nie jest w stanie pozyskać środków samo na zakup taboru, bo wypracowywany tak zwany rozsądny zysk jest oczywiście za mały. No i to też jest kolejna prawda, że bez taboru po 2030 roku spółka leży – no bo nikt nie będzie zamawiał, przepraszam, czterdziesto czy czterdziestojednoletniego złomu bez klimatyzacji, co teraz, w okolicach ostatnich dni jest szczególnie ważne. My zrobiliśmy – jest pan prezes Pawlik na sali – latach 2023–2024 raport, mając też na uwadze, że są problemy z KPO. I tam oczywiście ten ilostan się zmienia, więc trochę pewnie tu będą inne dane. Ale nam wychodziło, że w 2030 roku 141 jednostek musi iść do kasacji – bo nie ma sensu wysłać tego na naprawy P5. W 2035 to już było 148 jednostek. I ten ilostan taboru własnego, to było 42% na złom, potem 48% na złom. Cały proces wymiany taboru – nam wtedy wychodziło – to jest 12 400 mln. To może być suma kolosalna, ale oczywiście nie jednorazowo – bo nikt nie jest w stanie przecież wyprodukować w rok taboru o takiej wartości.

I zaproponowaliśmy – bo kolej jest zielona – żeby to były oprócz środków własnych POLREGIO – to byłoby około 15% – Fundusz Modernizacyjny, Społeczny Fundusz Klimatyczny. I niestety przez te blisko 3 lata i różne posiedzenia Komisji, to my słyszeliśmy, że są rozmowy, że trwają analizy... Ale ja wiem, że w tych wymienionych przeze mnie miejscach żadnych wolnych środków dla POLREGIO nie ma. Zatem niestety źródeł sfinansowania poważnej operacji wymiany taboru nie mamy.

Ja obawiam się, bo marszałkowie... Ja nie wchodzę w to, czy to ma sens, czy nie, ale lubuskie ma utworzonego przewoźnika, pewnie na bazie tych perypetii, które trwały przez lata. Gdzieś słyszałem, że opolskie zaczyna znowu się nad tym zastanawiać. Lubelskie, zachodniopomorskie – to jest bardzo proste, bo to jest 100% taboru marszałka. No i teraz marszałkowie, którzy mają mniej więcej połowę taboru, mogą w którymś momencie przenieść ją do swoich spółek, wzmocnić swoje spółki i my tak naprawdę zostajemy z biedą po wschodniej stronie naszego kraju. Może ktoś się boi to powiedzieć, ale może to jest jakaś koncepcja, żeby tego mocnego przewoźnika ograniczyć – mocnego w tym sensie, że wtedy będzie nas, mam nadzieję, bardziej stać na ten tabor do tych województw.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie prezesie, proszę już...

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Jeszcze dwie kwestie. Pierwsza to jest ten art. 22a – bo ja nie mam pewności, czy on został wykreślony... Znaczący czy wykreślenie tego artykułu jest chwilowe... Bo chciano, żeby ustawa o PTZ-ie szybciej poszła do Sejmu. I my do tego wrócimy. Bo tu jest też ten błąd, który był pokazywany, że być może zwrócimy 700 mln pomocy publicznej. Nie 700 mln, tylko 6 mld. I pytanie, czy to ktoś zrobił w ogóle analizę w Polsce, ale przede wszystkim, czy jakiś jest papier z Brukseli, że nam taki zwrot nie grozi? Z tego co ja wiem, takiej rozmowy nie było. Zatem to jest coś, co bardzo tutaj przewoźnikowi ciąży i oczywiście, poza tą kwestią taboru, o której mówiłem, go dobija.

I ostatnia rzecz, taki postulat – my to wielokrotnie także przy problemie przewoźników towarowych mówiliśmy – kompletną bzdurą było obłożenie kolei opłatą mocową, która miała zachęcać do tego, żeby poza szczytami korzystać z prądu, czyli w nocy. Nie przeniesiemy ruchu pasażerskiego na noc. Być może to jest dobry taki moment – jesteśmy przed ustawą budżetową – żeby Komisja wyszła tutaj z propozycją nowelizacji ustawy. Bo to jest rzeczywiście coraz większy i taki coraz bardziej dotkliwy koszt dla przewoźników i pasażerskich, i towarowych.

Skoro w skrócie, to tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, jako kolejny głos zabierze pan w białej marynarce. W tej szarej, tak...

Przedstawiciel Stowarzyszenia Ruchu Społecznego „Tak dla Rozwoju” Adam Pawlik:

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, proszę państwa, rynek kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce jest uregulowany...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam. Proszę przedstawić się.

Przedstawiciel Stowarzyszenia Ruchu Społecznego „Tak dla Rozwoju” Adam Pawlik:

Bardzo przepraszam. Moje nazwisko Pawlik Adam, reprezentuję Stowarzyszenie „Tak dla Rozwoju”. Mogę kontynuować?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Proszę kontynuować.

Przedstawiciel Stowarzyszenia Ruchu Społecznego „Tak dla Rozwoju” Adam Pawlik:

Rynek kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce jest regulowany ustawodawstwem zarówno krajowym, jak i europejskim. Dzieli się ten rynek pasażerski na przewozy rangi krajowej i regionalnej. Dla rangi krajowej organizatorem jest właściwy minister do spraw transportu, który realizuje to zadanie następnie przy pomocy operatora, który funkcjonuje na rynku – w przypadku polskim jest to Intercity. Dlaczego o tym mówię? Dlatego, że organizator w przewozach dalekobieżnych kilka lat temu stworzył program inwestycyjny dla przewoźnika dalekobieżnego w wysokości 27 mld zł – i dlatego te sukcesy, te wzrosty ilości pasażerów, zagęszczenie rozkładu jazdy, nowoczesny tabor. Dlatego, że nawet wirtuoz zarządzania – mówię tutaj o prezesie jakiegokolwiek spółki – nie jest w stanie stworzyć programu inwestycyjnego dla spółki. Musi to zrobić szczebel wyższy, szczebel polityczny. I tak właśnie się stało dla przewozów dalekobieżnych w Polsce.

Przewozy pasażerskie dzielą się jeszcze na drugą grupę, czyli na przewozy regionalne. Dla przewozów regionalnych organizatorem jest 16 marszałków województw. Oni opracowują rozkłady jazdy, badają potrzeby przewozowe, tworzą te rozkłady, rezerwują na to środki finansowe, organizują przetargi i z tych przetargów wybierają spośród 11 operatorów kolejowych, którzy funkcjonują na polskim rynku, właściwego operatora i ten operator wykonuje przewozy. Szanowni państwo, dotychczas rynek był taki, że umowy były dawane z powierzenia w jednej i w drugiej, że tak powiem, branży. W tej chwili, od 2030, roku prawodawstwo europejskie mówi o tym, że jest liberalizacja rynku i będą przetargi. I szanowni państwo, gwarantuję państwu, że jeśli nie stanie się tak, jak stało się w przypadku przewoźnika dalekobieżnego – czyli nie powstanie program inwestycyjny dla branży regio i przede wszystkim dla POLREGIO, dla największego przewoźnika kolejowego w Polsce – to po 2030 roku państwo już nie będziecie spotykać się na Komisji Infrastruktury i rozmawiać o POLREGIO, bo tej spółki już nie będzie. Nie będzie tej spółki, ponieważ jeżeli ona po 2030 roku nie przystąpi do przetargów – a z tym parkiem taborowym, który w tej chwili posiada, nie złoży ofert...

Ponieważ tabor kolejowy będący we własności spółki POLREGIO pan prezes na slajdzie 16 dokładnie pokazał, ja powiem w procentach. Ze 100% taboru, którym dysponuje POLREGIO, 50% tego taboru należy do marszałków województw. Jeśli spółka nie przystąpi do przetargów, nie podpisze umów, to 50% taboru automatycznie w tej spółce nie ma. Z drugiego 50% taboru, którego spółka jest właścicielem, dwie trzecie do 2035 roku idzie na żyletki – mówię językiem potocznym. Ten tabor zostanie wycofany z ruchu i zostanie zezłomowany. W tym przypadku nie będzie czym wozić. Jeżeli nie będzie czym wozić, nie będzie złożonych ofert. No bo jak złożyć oferty po 2030 roku w przetargach konkurencyjnych? Bo już nie będzie umów z powierzenia, tak jak my to robiliśmy przed 2020 rokiem. Wystarczy, że organizator – i słusznie robi – wpisze do opisu przedmiotu zamówienia, że tabor musi posiadać klimatyzację. To już jest standard w tej chwili w transporcie publicznym w Polsce, praktycznie wszędzie. Wystarczy, że wpisze, że jednostka taborowa ma jeździć z prędkością minimum 120 km/h. To też w branży regio już jest w tej chwili standard. EN57 jeździ 110 km/h. I tylko z tych dwóch powodów POLREGIO może nie złożyć ofert w ramach ogłaszanych przetargów po 2030 roku.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę zmierzać już do końca.

Przedstawiciel Stowarzyszenia Ruchu Społecznego „Tak dla Rozwoju” Adam Pawlik:

Już puentuję.

Dlatego, szanowni państwo, apel tutaj ze strony eksperckiej, z mojej strony jest taki – musi powstać program inwestycyjny dla POLREGIO, musi być to rządowy, państwowy program, który ten czy inny zarząd musi zrealizować. Szanowni państwo, jeśli dzisiaj ten program powstanie,

to zostanie przy najlepszych wiatrach, przy najlepszej, że tak powiem, koniunkturze, i tak zrealizowany w procesie. Ten proces będzie trwał co najmniej 7 lat. Dostawa taboru kolejowego będzie trwała 5 lat, przetargi 2 lata. A więc 7 lat mamy, aby te przetargi zorganizować... Dlatego ten program, szanowni państwo, powinien powstać i myślę, że powinniśmy się tutaj spotkać za kilka miesięcy, aby usłyszeć, skąd wziąć te środki.

Dziękuję serdecznie i przepraszam, że tak długo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję. Ja przypomnę, że był taki program – KPO się nazywał. I niestety wszyscy wiemy, co się stało...

Przedstawiciel Stowarzyszenia Ruchu Społecznego „Tak dla Rozwoju” Adam Pawlik:

Panie przewodniczący...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, jako ostatni głos zabierze pan w białej koszulce. Tak, bardzo proszę.

Członek rady Krajowej Sekcji Kolejarzy Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” Wiesław Natanek:

Dzień dobry. Wiesław Natanek, NSZZ „Solidarność”, Sekcja Krajowa Kolejarzy. Ja reprezentuję Dolny Śląsk, Wrocław.

I krótko, szanowni posłowie, goście – piękne słowa, zgadzam się z wieloma, choć w niektórych bym podkreślił, że opowiadamy to, czego sobie życzymy. Na Dolnym Śląsku istnieje spółka Koleje Dolnośląskie. Współpraca urzędu tego przewoźnika od 2007 roku polega tylko na jednym – likwidacji, zabieraniu pracy przewozowej dla POLREGIO. Likwidacja na ścianie zachodniej, włącznie z wszystkimi województwami, gdzie są koleje samorządowe. Znikną. Jeśli ja jako przewodniczący, bronię miejsc pracy naszych pracowników w POLREGIO... Z 2 tys. pozostało nas tylko 200. Dzisiaj, żeby utrzymać się... Choć mamy umowę do 2030 roku, w której jest zagwarantowane 1,7 mln pociągokilometrów, została nam praca na poziomie 800 tys. – w zamian za to, że oddamy grunt pod budowę hali. Trzy projekty, jakie POLREGIO miało... Chciało wybudować tam halę. Nie może wybudować, bo urząd marszałkowski... Dam państwu ostatni przykład, bo mówicie o taborze. Zakup pięciu jednostek. Ten urząd miał tylko wyrazić zgodę na zakup takich jednostek, w ramach tego, że będziemy mieli pracę przewozową. Ten urząd już zaplanował likwidację tej spółki w swoim województwie. A jeszcze powstała spółka samorządowa, która miała – przypomnę dla państwa – w 2007 roku prowadzić pracę na liniach nieczynnych. Ona weszła na Zieloną Górę. I tam państwu z Zielonej Góry – linia Wrocław – Zielona Góra – pragnę przypomnieć, że tam jeździło POLREGIO. Wszyscy byli zadowoleni. Weszły Koleje Dolnośląskie, koszty takie same, jak miało POLREGIO. Niestety, weszły na linię do Opola, wchodzą do innych województw.

Cały czas mamiono nas, związkowców, że spółka POLREGIO, przedtem Przewozy Regionalne, to jest jeden wielki moloch, który musi mieć konkurencję. Dzisiaj zastępuje się na terenie województwa dolnośląskiego i w województwach ościennych swoimi molochami właśnie tę spółkę POLREGIO. I to ma być konkurencja? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, bardzo proszę pana prezesa Agencji Rozwoju Przemysłu i pana prezesa POLREGIO o ustosunkowanie się do uwag i udzielenie odpowiedzi. Bardzo proszę o to, żeby to było w miarę sprawne w czasie. Jeżeli są do odpowiedzi sprawy, które wykraczają poza zakres, ale też wiedzę, to oczywiście w formie pisanej.

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu POLREGIO SA Andrzej Pawłowski:

To może zacznę ja. Szanowni państwo, w odpowiedzi na pytanie... Może zacznę od Zielonej Góry, bo to tak naprawdę nie ma co ukrywać, że...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam bardzo, panie prezesie. Bardzo proszę w bardzo skrótowej formie, dlatego że za 20 minut wchodzi kolejna komisja, a mamy jeszcze dezyderaty, więc...

Prezes zarządu POLREGIO SA Andrzej Pawłowski:

OK. Te 350 pociągów to wbrew pozorom 350 tysięcy pasażerów. Chciałem tylko powiedzieć, że ta spółka jako jedyna, pomimo tego, że przewoźnicy samorządowi mają dużo taboru nowoczesnego, stawiała się do boju i tych pasażerów chciała przewozić – bo inni operatorzy powiedzieli, że nie mają taboru. Tylko chciałem to wyjaśnić. Z drugiej strony przeniesienie taboru tylko do spółki tego samego problemu, czyli ponad 20 typów taboru i utworzenie w jednym województwie wspólnej spółki z POLREGIO nic nie zmienia. Tak naprawdę problem jest w utrzymaniu, w różnorodności tego taboru. Dobrze to wiemy. I po tych dwóch spotkaniach z marszałkiem bardzo szczerze sobie powiedzieliśmy, jakie są problemy, jakie mamy plany. Ta wymiana korespondencji... Nawet dzisiaj marszałek jest na urlopie i też ze sobą korespondujemy cały czas. I myślę, że relacje poprawiły się. Mamy stare tematy do pozamykania w tej spółce. Dużo problemów operacyjnych, kompetencyjnych – też naszych ludzi – bo przez parę lat sobie z tym problemem nie poradziliśmy. Natomiast mamy plan. Myślę, że docelowy plan to jest wymiana tego taboru na inny. Te nasze zakupy pojazdów niemieckich używanych mogą pozwolić na podmiannę części taboru i wtedy unifikację tego taboru, i wychodzenie na prostą. Bo to nie jest problem operacyjny. Ludzie, którzy realizują przewozy, maszyniści, drużyny konduktorskie, dyspozytura, realizują je dobrze. Natomiast brak taboru powoduje totalny chaos.

Tam były pytania dotyczące komunikacji autobusowej. To nie jest tak, że spółka nie chce zapewnić tej komunikacji autobusowej. Po prostu są takie sytuacje, gdzie przewoźnicy odmawiają. Chociażby w tych gorących temperaturach, gdzie te pociągi padały jak muchy, kolekwialnie mówiąc, przewoźnicy autobusowi w ogóle nie chcieli jeździć, bo już po pierwsze inni przewoźnicy korzystali z ich usług, bo też mieli problemy, a po drugie było tak gorąco, że sami nie chcieli wyjeżdżać, bo nie chcieli ponosić ryzyka.

Tak że myślę, że tematów jest dużo i zgadzam się z panią poseł również, że w lubuskim mamy duże problemy i mamy na to plan, żeby to usunąć. Zresztą bardzo wielu ludzi już tam ze spółki było delegowanych. Od 1 czerwca mamy bardzo doświadczonego dyrektora, który na przewozach regionalnych w ogóle zjadł zęby. Myślę, że uda nam się to ustabilizować. Natomiast największym problemem jest tabor i jego unifikacja.

Jeżeli chodzi o tkaniny, no to temat już jest załatwiony, pani poseł – bo już nie stosujemy tych tkanin. Normalnie w OPZ-ach jest wpisane, że może być wzór ten sam, ale tkanina inna – tak że już ten temat nie ma zastosowania. Zresztą mamy też procedurę dopuszczenia do eksploatacji wyrobów w POLREGIO. I tu każdy może startować i przejść okres obserwacyjny.

Co do innych tematów... Elektryfikacja, jak myślę, to temat Polskich Linii Kolejowych – ale też trzeba sobie zdać sprawę, że wszystkie linie nie będą zelektryfikowane, a tabor spalinowy będzie potrzebny. Tabor spalinowy ma niestety tę wadę, że nie można go sfinansować ze środków unijnych, dlatego też zakupów dużo nie było. Ci przewoźnicy akurat z tej linii też nie korzystali, nie kupowali tego taboru. Tak że on jest wiekowy, ma ponad 20 lat, ale też bardzo awaryjny – czego doświadczyliśmy na przykład podczas tych upałów w lubuskim. Oczywiście pociągi te mogłyby wyjechać na linie kolejowe bez klimatyzacji, natomiast te pociągi nie mają otwieranych okien – ludzie zaczęliby się dusić. Mieliśmy przypadek, gdzie zasłabła maszynistka podczas jazdy pociągu – dlatego nasze stanowisko jest takie, że nie wypuszczamy pociągów z niesprawną klimatyzacją, bo dbamy o dobro pasażerów i zdrowie tych pasażerów. I pracowników naszych przede wszystkim.

Jeżeli chodzi o inne... Przetarg pomorski...

Ale jeszcze może, żebym nie zapomniał, jedna rzecz jest, którą można zrobić, a w której też POLREGIO nie jest traktowane na równi ze spółkami, z marszałkami województw – to jest Fundusz Kolejowy. Marszałkowie mają prawo korzystania z Funduszu Kolejowego do naprawy taboru. I oczywiście, niektórzy z marszałków przekazują te środki do nas, tam, gdzie nie ma spółek, natomiast inni korzystają wprost dla swoich spółek. I biorąc pod uwagę to, co się będzie działo w następnych latach, czyli bardzo duże koszty napraw tego taboru, możemy zostać z niczym – dlatego też myślę, że jest prosty mechanizm, żeby wpisać tam również spółkę POLREGIO w ramach tej nowelizacji Funduszu Kolejowego, żeby spółka POLREGIO mogła bezpośrednio również korzystać ze środków na utrzymanie taboru – czyli na naprawy P4 i P5.

Pomorskie. Trudno mi się wypowiadać, tak szczerze mówiąc, o pomorskim. Natomiast sytuacja jest trochę kuriozalna, bo na zadaniu naszym 150 mln było mniej, na zadaniu drugim SKM-ki 150 mln więcej. To zadanie nasze przegraliśmy, bo nasza oferta była wyższa. Natomiast tamte zadania pozostałe były unieważnione. Ciekawie się zaczyna dziać, bo spółka też

analizuje możliwość wystąpienia w przetargu na linię 250 i może być taka sytuacja, że po linii 250 będzie jeździło POLREGIO, a po linii dalekobieżnej będzie jeździła SKM-ka. No ale myślę, że to jest przyszłość i o tym będziemy dyskutować. Natomiast odwołaliśmy się do sądu, czekamy na rozprawę. Myślę, że sytuacja jest o tyle trudna, że oferta jednak jest bardzo niska na te linie zelektryfikowane, na których przejazdy my wcześniej realizowaliśmy.

Co do połączeń na Hel, ja tylko podałem, panie pośle, jako przykład wykorzystania taboru. Bo jeżeli kupowalibyśmy pociągi piętrowe... W ogóle nie zamierzamy wchodzić tutaj w buty PKP Intercity – chciałbym to powiedzieć. Generalnie jakbyśmy byli w Ministerstwie Infrastruktury, uważam, że inaczej można tę kolej pasażerską poukładać i może być ona bardziej efektywna. Bo wszyscy wydajemy środki publiczne. Natomiast na Hel zawsze są bardzo duże potoki. W tych sezonach wakacyjnych można było tych ludzi dowieźć. Oczywiście Hel ma swoje ograniczenia, bo Hel ma bardzo krótkie perony. Niedużo tych pociągów wejdzie, jest linia jednotorowa, niezelektryfikowana. Tak że tutaj nie do końca mi o to chodziło. Chodziło mi o to, że ten tabor mógłby być wykorzystany na innych relacjach, w takich innych okolicznościach, żeby tych pasażerów jak najwięcej w to miejsce przenieść. Natomiast nie chodziło mi konkretnie o to, żeby wchodzić w buty PKP Intercity, bo PKP Intercity ma inną misję na tej kolei.

Co do obrażania się na 15 czy 20 lat, ja wcale się nie obrażam. I ja to rozumiem. Bo sam jak korzystam z pociągów... Rozumiem marszałka, że każdy chce mieć tabor w dobrej jakości. I ja pokazałem to jako ryzyko, że wpisanie do specyfikacji 15–20 lat, co jest normalną sytuacją, spowoduje, że spółka nie będzie mogła składać ofert. Natomiast w ogóle się marszałkom nie dziwię, bo sam jakbym był po drugiej stronie – i tak się nieraz stawiam w rozmowach z marszałkami – to bym takie same zapisy poczynił. Natomiast bez nowego taboru my w ogóle nie będziemy mogli wystartować w tych przetargach – i dlatego ten temat podniosłem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Panie prezesie, niestety – mówię to z przykrością – muszę panu przerwać i prosić o to, żeby spółka i też właściciel, czy reprezentujący Skarb Państwa, uprzejmie udzielił odpowiedzi na wszystkie pytania i wątpliwości, które tutaj pojawiły się, w formie pisemnej. I odpowiedzi oczywiście będziemy przekazywać.

Natomiast teraz proszę o zabranie głosu posłów wnioskodawców.

Pani posłanka Matysiak, pan poseł Kmita – bardzo krótko.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Ja mam jeszcze tylko prośbę, żeby pan prezes krótko odpowiedział na to moje pytanie, które wybrzmiało w sekcji pytań – czyli stawki w cennikach za bilety na poziomie wewnętrznym województw. Bo to jest bardzo istotna kwestia. Żeby do tego się pan prezes odniósł...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

To będzie na piśmie odpowiedziane. Natomiast o godzinie 12.00, przypomnę, wchodzi tutaj komisja łączności, a mamy jeszcze ważne trzy dezyderaty do przyjęcia. I mogę oczywiście odwołać to posiedzenie, ale myślę, że w trosce o nasze inwestycje warto, żebyśmy te dezyderaty przyjęli, bo to być może przyspieszy procedowanie ważnych dla nas zmian. Tak że jeżeli mogę prosić o podsumowanie, panią posłankę, to... Dziękuję.

Poseł Paulina Matysiak (niez.):

Tak. To ja krótko w dwóch zdaniach. Chciałam powiedzieć państwu posłom, że na pewno jesienią spotkamy się w temacie POLREGIO ponownie – po to, żeby sprawdzić, jak kształtują się rozmowy między MAP-em a Ministerstwem Infrastruktury i co z tych zapewnień, o których dzisiaj słyszeliśmy, wychodzi, jaki jest plan na spółkę. Będziemy do tego wracać.

Poseł Kmita też jeszcze będzie zabierał głos.

I jeszcze jedna rzecz. Najprawdopodobniej w temacie POLREGIO zwołam posiedzenie zespołu do spraw walki z wykluczeniem transportowym, po to, żeby mieć czas na to, żeby wszyscy zainteresowani mogli się wypowiedzieć, także strona społeczna – bo przy tym ograniczonym czasie na posiedzeniu Komisji nie wszyscy mogli zabrać głos tak, jak chcieli. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę, pan poseł Łukasz Kmita.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Szanowni państwo, w międzyczasie na posiedzeniu Sejmu był pan minister Malepszak. Spóźnił się, Sejm musiał poczekać. No jak widać, nawet pierwszy kolejarz Rzeczypospolitej musi się spóźnić na pytania dotyczące paraliżu na kolei – dlatego ja się też spóźniłem.

Ale panie prezesie, najważniejsza kwestia jest taka – przed panem tak naprawdę szansa na to, żeby zaprezentować Komisji pomysł na spółkę. Pomysł na spółkę, który będzie realizowany, który będzie dawał szansę na rozwój kolei pasażerskich w naszych regionach. Dzisiaj z całą pewnością można powiedzieć, że spółka prawdopodobnie nie zauważy faktu liberalizacji rynku i tego, że – i tutaj proszę posłuchać, bo będziecie za to odpowiedzialni – po 2030 roku, jak się nic nie zmieni, to RegioJet, Deutsche Bahn i Arriva przejmą przewozy regionalne w Polsce. A spółka POLREGIO zostanie całkowicie wyeliminowana. I my jako posłowie wszystkich opcji – to proponuję – powinniśmy zrobić wszystko, żeby wesprzeć POLREGIO w pozyskaniu nowego taboru, w jeszcze lepszej modernizacji floty i także w zapewnieniu tego, że spółka będzie działała w sposób efektywny.

Wychodząc z Sejmu, minister Malepszak powiedział do mnie tak: „Sposób wykorzystania taboru w POLREGIO jest nieefektywny i powinien zostać zmieniony”. Proszę też, żeby pan prezes z ministrem Malepszakiem porozmawiał o lepszym wykorzystaniu, zobiegowaniu taboru, bo jak widać, minister Malepszak zauważa pewne błędy, które są w spółce. To jest ciekawe podejście, myślę, że warto to koordynować. A my z pewnością na jesieni będziemy chcieli poznać efekty pana pracy, efekty pracy Agencji Rozwoju Przemysłu i ministra właściwego na dzisiaj, a także Ministerstwa Infrastruktury. Przypominam także, że od dwóch lat słyszymy w Komisji Infrastruktury o przejęciu przez Ministerstwo Infrastruktury spółki POLREGIO – i tylko słyszymy. Czekamy. Chciałbym, żeby zrealizowały się słowa: „Robimy, nie gadamy”. Na razie gadamy, nie robimy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.

I już poza protokołem, szanowni państwo, powiem, że jeżeli jeden poseł zabiera głos 25 minut, to nigdy nie będzie czasu na to, żeby strona społeczna mogła w sposób właściwy zostać wysłuchana w Komisji. Dlatego apeluję głównie do tych państwa posłów, którzy opowiadają, politykują z małą liczbą konkretnych informacji, żeby zawsze szanowali tych, którzy biorą udział w posiedzeniu Komisji ze strony społecznej.