

RESTRUKTURYZACJA ZASOBU NIERUCHOMOŚCI DWORCOWYCH ODDZIAŁU DWORCÓW KOLEJOWYCH PKP S.A.

Sebastian Banaszek

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie

Streszczenie. PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe powstał na mocy Ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” [Dz.U. z 2000 r., nr 84, poz. 348 z późn. zm.]. Proces jego tworzenia zapoczątkowano w 2000 r. i trwa do chwili obecnej. Na obecny charakter Oddziału ogromny wpływ miały zmiany, które nastąpiły m.in. w roku 2010. Wtedy to rozpoczęto proces, którego skutkiem stało się powiększenie zasobu nieruchomości dworcowych zarządzanych przez Oddział z 83 do ponad 900. Powiększenie zasobu ma nie tylko charakter ilościowy, ale również jakościowy. W artykule przedstawiono wyniki analiz opisujących stan i obecną strukturę zasobu nieruchomości dworcowych Oddziału Dworce Kolejowe Spółki PKP S.A.

Słowa kluczowe: PKP, dworzec, nieruchomość, zasób, restrukturyzacja, komercjalizacja

WPROWADZENIE

W ramach wdrażania ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” z dnia 8 września 2000 r. spółka PKP S.A. w roku 2010 przeszła kolejną restrukturyzację, której skutkiem stały się zmiany w jej strukturze organizacyjnej i majątkowej [Banaszek 2010]. Dotyczyły one w szczególności jednostek odpowiedzialnych za zarządzanie zasobem nieruchomości spółki. Obecnie zarządzaniem zasobem nieruchomości kolejowych obciążone są głównie: Oddział Dworce Kolejowe – zarządzanie dworcami kolejowymi, Polskie Linie Kolejowe zarządzanie gruntami, na których znajdują się torowiska, oraz Oddział Gospodarowania Nieruchomościami – zarządzanie pozostałymi nieruchomościami.

Oddział Dworce Kolejowe stanowi celową jednostkę organizacyjną Spółki PKP S.A., stworzoną na potrzeby zarządzania tylko i wyłącznie nieruchomościami dworcowymi.

Spółka Polskie Linie Kolejowe jako zarządca narodowej sieci kolejowej, udostępniając linie kolejowe operatorom przewozów pasażerskich i towarowych, przejmuje oraz zarządza nieruchomościami gruntowymi i budynkowymi niezbędnymi na potrzeby działalności statutowej, w tym nieruchomościami zajętymi pod linie kolejowe.

Oddział Gospodarki Nieruchomościami utworzono w celu zarządzania nieruchomościami niewykorzystywanymi bezpośrednio na potrzeby komunikacji kolejowej. Oddział zarządza w szczególności nieruchomościami stanowiącymi lokale mieszkalne i usługowe, grunty rolne i budowlane oraz budynki i budowle uznane za zbędne do prowadzenia działalności statutowej PKP.

Zmiany wprowadzone w 2010 r. spowodowały redukcję o połowę liczby oddziałów gospodarowania nieruchomościami (z 12 do 6) i przekazanie ponad 800 dworców znajdujących się dotychczas w ich zasobie Oddziałowi Dworce Kolejowe. W związku z tym jego zasób powiększył się z 83 do ponad 900 dworców.

ZASÓB NIERUCHOMOŚCI DWORCOWYCH ODDZIAŁU DWORCE KOLEJOWE

Zmiany dokonane w roku 2010 spowodowały ponad 11-krotny wzrost ilościowy zasobu nieruchomości dworcowych oddanych do zarządzania Oddziałowi Dworców Kolejowych. Nastąpiły zmiany nie tylko na poziomie ilościowym, ale również jakościowym. Dotychczas w Oddziale zarządzano tylko dworcami uznanymi za strategiczne dla ruchu kolejowego w Polsce, natomiast obecnie – wszystkimi czynnymi w Polsce.

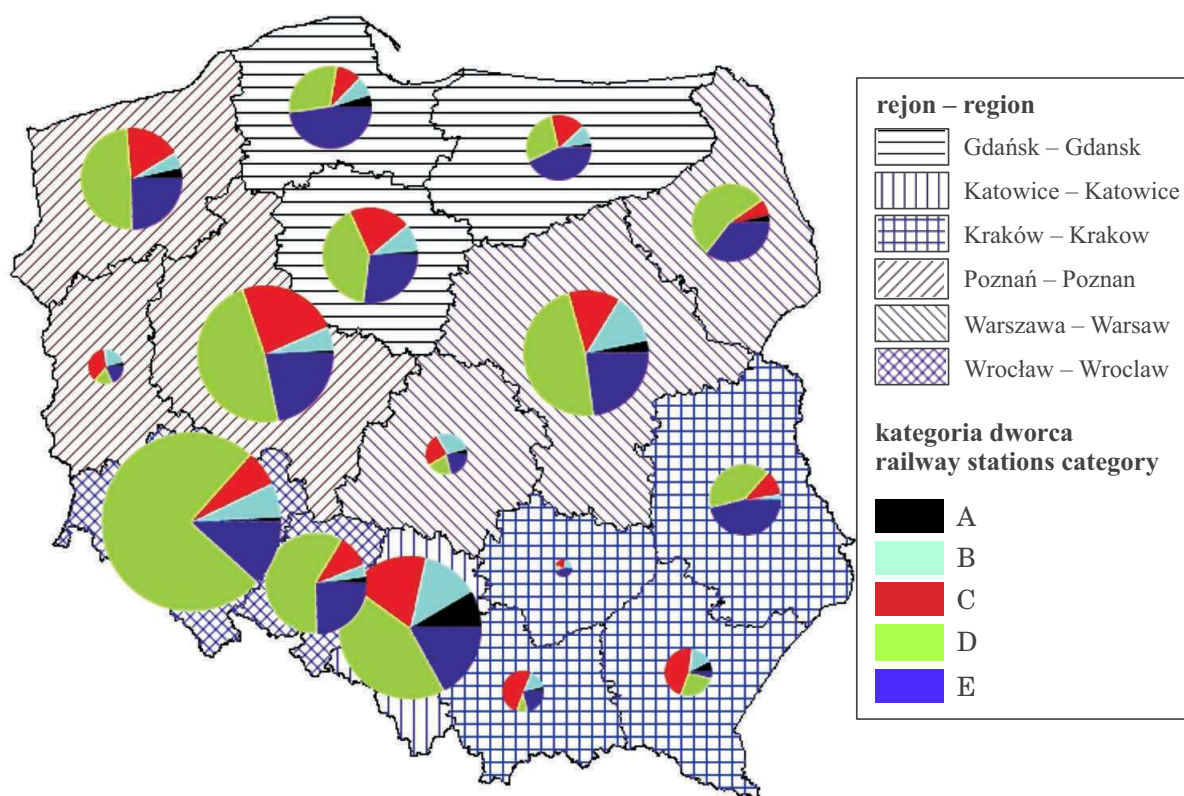
Obecnie PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe dysponuje 914 dworcami, których zarządzaniem zajmuje się sześć rejonów z siedzibami w: Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Poznaniu, Warszawie i Wrocławiu. Zasięg terytorialny poszczególnych rejonów oraz zasób dworców w województwach przedstawiono na rysunku 1. Szczegółową strukturę zasobu uwzględniającą kategorie poszczególnych dworców przedstawiono z kolei w tabeli 1.

Obszar całego kraju podzielono na rejony zróżnicowane pod kątem zarówno powierzchni, jak i liczby obsługiwanych dworców. Łączna powierzchnia kraju obsługiwana przed Oddział Dworce Kolejowe wynosi ponad 312 tys. km², z czego na poszczególne rejony przypada około:

- a) Gdańsk – 19%;
- b) Katowice – 4%;
- c) Kraków – 22%;
- d) Poznań – 21%;
- e) Warszawę – 25%;
- f) Wrocław – 9%.

Na podstawie analizowanych danych należy stwierdzić, że zasób składa się w znacznej części z dworców kategorii D i E, które łącznie stanowią 68%. Następnie dworców kategorii C – ponad 19%, kategorii B – 10% oraz kategorii A – 3%.

Dworce najbardziej prestiżowe, dla których liczba odprawianych pasażerów przekracza 1 mln rocznie (kat. A i B), stanowią niecałe 13% ogólnej liczby dworców w Polsce. Wśród pozostałych 87% tylko niektóre z dworców zaliczonych do kategorii C uznać



Rys. 1. Lokalizacja dworców z podziałem na województwa i kategorię
 Fig. 1. Location of railway stations broken down by region and category

Źródło: Opracowanie własne na podstawie strony internetowej Dworzec polski, www.dworzeczpolski.pl, dostęp: 3.11.2011 r.

Source: Author's own study based on the Polish Railway Station website, www.dworzeczpolski.pl, access: 3.11.2011 r.

można za znaczące z punktu widzenia funkcjonowania sieci kolejowej w Polsce, a w szczególności zasobu nieruchomości dworcowych. Taki rozkład środka ciężkości powoduje, że tylko niecałe 25% tego rodzaju nieruchomości w chwili obecnej można uznać za perspektywiczne, pozostałe 75% jeszcze przez długi czas pozostawać będzie obciążeniem, a większość z nich nigdy nie osiągnie zadawalającego statusu.

Poddając analizie łączną liczbę dworców w poszczególnych województwach, okazuje się, że najmniej – niecały 1% z nich, znajduje się w województwie świętokrzyskim, a najwięcej – ponad 14% w woj. śląskim. Oceniając liczebność dworców w poszczególnych województwach na poziomie: 0,0–5,0, 5,1–10,0 i powyżej 10,1% obserwujemy, że liczba województw, w których liczba dworców mieści się w poszczególnych przedziałach wynosi odpowiednio: 6, 6, 4.

Z przeanalizowanych danych wynika, że:

- najwięcej dworców kategorii A znajduje się w województwie śląskim – ponad 1% liczby wszystkich dworców oraz ponad 35% dworców kategorii A;
- najwięcej dworców kategorii B – znajduje się w województwie śląskim – prawie 2% liczby wszystkich dworców oraz ponad 19% dworców kategorii B;
- najwięcej dworców kategorii C – znajduje się w województwie małopolskim – prawie 3% liczby wszystkich dworców oraz prawie 16% dworców kategorii C;

Tabela 1. Struktura zasobu nieruchomości dworcowych Oddziału Dworców Kolejowych po zmianach z 2010 r.
Table 1. Structure of the properties of railway stations branches after the changes of 2010

Województwo – Province	Zarządca – Manager	Kategoria dworca – Station category					Suma – Sum
		A	B	C	D	E*	
Dolnośląskie – Lower Silesian	Wrocław – Wrocław	1	7	7	84	13	112
Kujawsko-pomorskie – Kuyavian-Pomeranian	Gdańsk – Gdansk	1	6	13	26	17	63
Łódzkie – Lodz	Warszawa – Warsaw	1	7	6	5	3	22
Lubelskie – Lublin	Kraków – Krakow	1	5	8	4	4	22
Lubuskie – Lubusz	Poznań – Poznan	0	1	4	15	17	37
Małopolskie – Lesser Poland	Kraków – Krakow	2	8	27	5	11	53
Mazowieckie – Masovian	Warszawa – Warsaw	3	12	12	44	21	92
Opolskie – Opolskie	Wrocław – Wrocław	1	2	5	29	12	49
Podkarpackie – Podkarpackie	Kraków – Krakow	2	4	12	7	1	26
Podlaskie – Podlaskie	Warszawa – Warsaw	1	0	2	17	11	31
Pomorskie – Pomeranian	Gdańsk – Gdansk	3	5	6	19	30	63
Śląskie – Silesian	Katowice – Katowice	11	17	24	56	22	130
Świętokrzyskie – Swietokrzyskie	Kraków – Krakow	0	2	2	1	4	9
Warmińsko-mazurskie – Warmian-Masurian	Gdańsk – Gdansk	1	4	7	12	18	42
Wielkopolskie – Greater Polans	Poznań – Poznan	1	6	25	51	23	106
Zachodniopomorskie – West Pomeranian	Poznań – Poznan	2	3	10	28	14	57
	Suma – Sum	31	89	170	403	221	914

Źródło: Opracowanie własne, na podstawie Dworzec Polski, www.dworzeczpolski.pl, dostęp: 3.11.2011 r.

Source: Author's own study based on the Polish Railway Station website, www.dworzeczpolski.pl, access: 3.11.2011 r.

- najwięcej dworców kategorii D – znajduje się w województwie dolnośląskim – ponad 9% liczby wszystkich dworców oraz prawie 21% dworców kategorii D;
- najwięcej dworców kategorii E – znajduje się w województwie pomorskim – ponad 3% liczby wszystkich dworców oraz prawie 14% dworców kategorii E.

Równocześnie można wskazać dwa województwa, w których nie występują dworce kategorii A, są to lubuskie i świętokrzyskie oraz jedno, w którym nie występują dworce kategorii B – podlaskie.

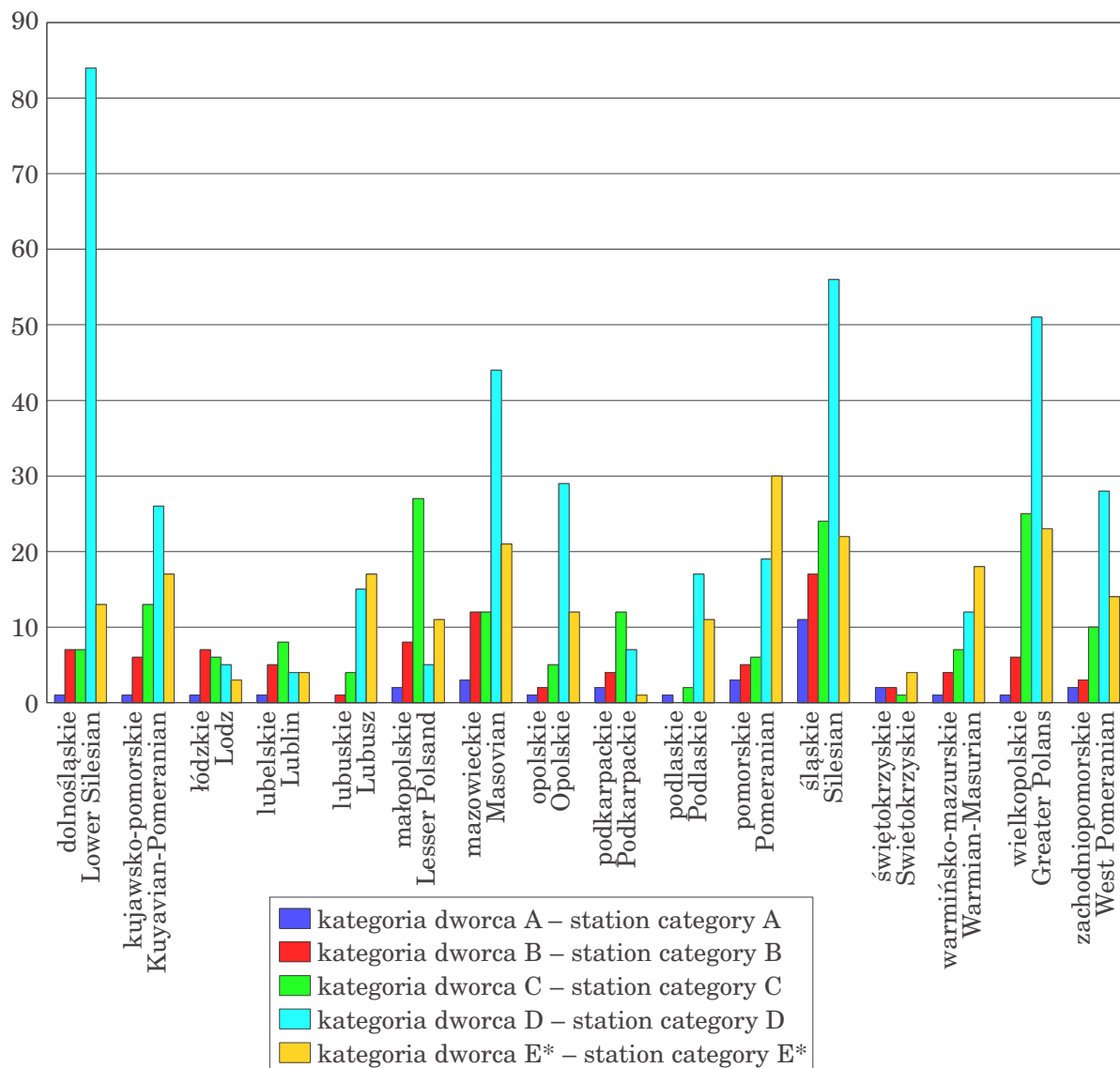
Można wyraźnie stwierdzić, że liczba dworców jest wprost proporcjonalna do stopnia urbanizacji i uprzemysłowienia województw, a co za tym idzie gęstości zaludnienia. Poparciem tej tezy jest wynik, który osiągnęło województwo śląskie – wysoko uprzemysłowione i gęsto zaludnione – znajduje się tam łącznie ponad 23% najlepszych dworców, zaliczanych do kategorii A i B oraz tylko niecałe 3% dworców kategorii pozostałych. Województwo świętokrzyskie stanowi natomiast przykład na to, jak trudne warunki terenowe wpływające na niską urbanizację i praktycznie niewystępujący przemysł znajdują odzwierciedlenie w liczbie dworców funkcjonujących na danym obszarze. Na tym terenie w ogóle nie występują dworce kategorii A, a dworce kategorii B stanowią tylko niecałe 2% łącznej sumy dworców kategorii A i B w Polsce. Pozostałe dworce stanowią odpowiednio tylko 1%.

Badając dynamikę zmian zasobu nieruchomości dworcowych Oddziału Dworce Kolejowe, należy zwrócić uwagę na ogromny wpływ, który na jego strukturę wywarły zmiany z 2010 r.

Największy wzrost liczby dworców zanotowano w województwie śląskim (z 12 do 130 szt., co stanowi wzrost o 1083%), natomiast największy wzrost procentowy w województwie opolskim – 2450% (z 2 do 49 szt.). Ogólnie zasób PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe powiększył się średnio o 1101% (rys. 2). Szczegółowo jego strukturę opisał Banaszek [2011].

Analizując ogólną liczbę dworców zlokalizowanych na obszarach poszczególnych rejonów, należy stwierdzić, że najwięcej ich znajduje się w rejonie Poznań – prawie 22%, a najmniej w rejonie Kraków – 12%. W pozostałych rejonach analizowany współczynnik kształtuje się na następujących poziomach: Gdańsk – ponad 18%, Wrocław – ponad 17%, Warszawa prawie 16% i Katowice – ponad 14%.

Największą liczbą dworców kategorii A (11) zarządza rejon z siedzibą w Katowicach. Stanowią one 3% dworców kategorii A oraz 1% wszystkich dworców w zasobie. Po 19 dworców kategorii B, czyli 10% dworców kategorii B, oraz 2% wszystkich dworców znajduje się w rejonach: Kraków i Warszawa. W rejonie z siedzibą w Krakowie usytuowana jest również największa liczba dworców kategorii C – 49 sztuk (19% dworców kategorii C i 5% ogólnej ich liczby). Z kolei najwięcej dworców zakwalifikowanych do kategorii D znajduje się w rejonie z siedzibą we Wrocławiu – 113 sztuk (44% dworców kategorii D i 12% ogólnej ich liczby). 65 dworców kategorii E zlokalizowanych jest na obszarze funkcjonowania rejonu z siedzibą w Gdańsku (24% dworców kategorii E i 7% ogólnej ich liczby) – tabela 2.



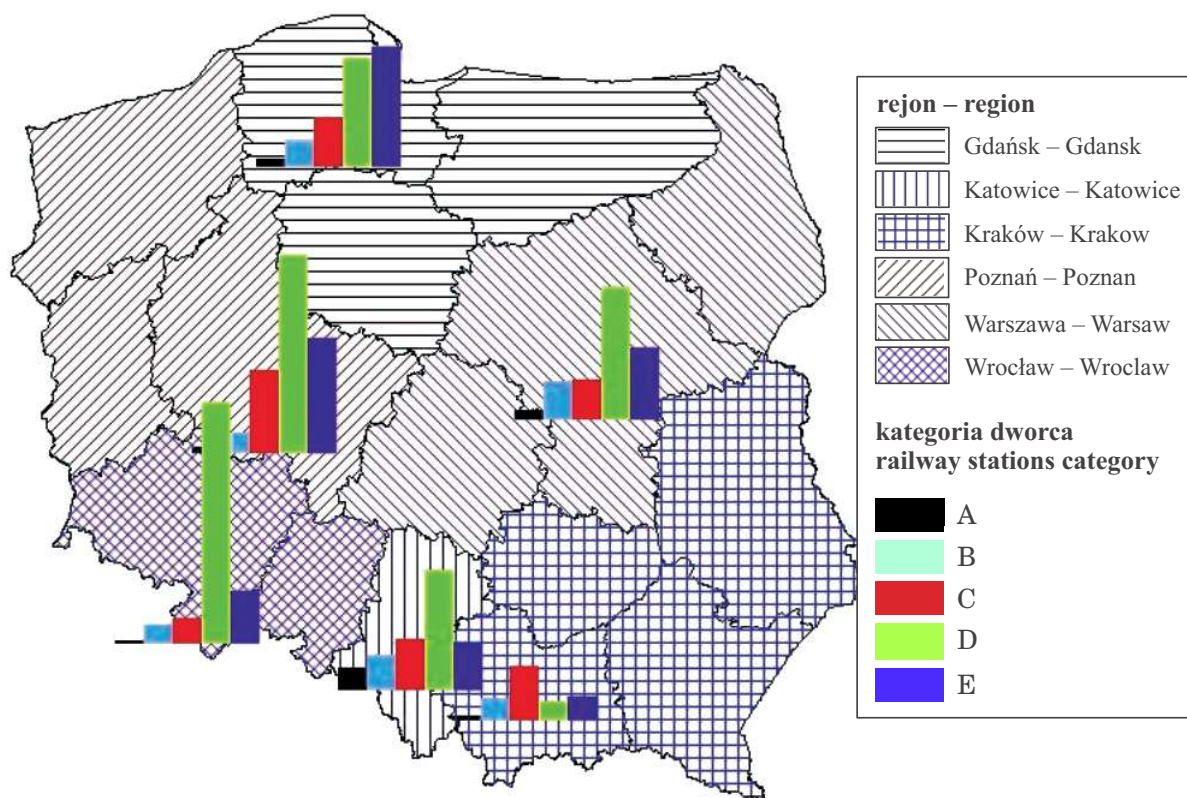
Rys. 2. Struktura zasobu nieruchomości dworcowych Oddziału Dworców Kolejowych po zmianach z 2010 r.

Fig. 2. Structure of the properties of railway stations branches after the changes of 2010

Źródło: Opracowanie własne na podstawie strony internetowej Dworzec polski, www.dworzeczpolski.pl, dostęp: 3.11.2011.

Source: Author's own study based on the Polish Railway Station website, www.dworzeczpolski.pl, access: 3.11.2011

Liczbę dworców przypadającą na poszczególne rejony w rozbięciu na kategorie w formie graficznej przedstawiono na rysunku 3.



Rys. 3. Liczba dworców kolejowych z podziałem na kategorie i rejony
 Fig. 3. The number of railway stations divided into categories and regions

Źródło: Opracowanie własne na podstawie strony internetowej Dworzec polski, www.dworzeczpol-ski.pl, dostęp: 3.11.2011 r.

Source: Author’s own study based on the Polish Railway Station website, www.dworzeczpol-ski.pl, access: 3.11.2011 r.

Tabela 2. Liczba dworców kolejowych z podziałem na kategorie i rejony
 Table 2. The number of railway stations divided into categories and regions

Zarządca – Manager	Kategoria dworca – Station Category					Suma – Sum
	A	B	C	D	E*	
Gdańsk	5	15	26	57	65	168
Katowice	11	17	24	56	22	130
Kraków	5	19	49	17	20	110
Poznań	3	10	39	94	54	200
Warszawa	5	19	20	66	35	145
Wrocław	2	9	12	113	25	161
Suma – Sum	31	89	170	403	221	914

Źródło: Opracowanie własne na podstawie strony internetowej Dworzec polski, www.dworzeczpol-ski.pl, dostęp: 3.11.2011 r.

Source: Author’s own study based on the Polish Railway Station website, www.dworzeczpol-ski.pl, access: 3.11.2011 r.

PODSUMOWANIE

Zmianę podejścia do zarządzania nieruchomościami dworcowymi zapoczątkowało wejście w życie w dniu 8 września 2000 r. ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. W efekcie realizacji jej zapisów w roku 2005 powstał w ramach Spółki PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe, któremu powierzono zarządzanie 83 najbardziej dochodowymi dworcami w Polsce. W oddziale tym gospodarowano zasobem w ramach sześciu rejonów z siedzibami w największych miastach wojewódzkich w kraju. W efekcie ostatnich zmian z 2010 r. jego pracownikom powierzono zarządzanie wszystkimi czynnymi dworcami kolejowymi w Polsce. W związku z tym zasób oddziału powiększył się z 83 do 914 dworców. Powiększenie to nie pociągnęło jednak za sobą znaczących zmian w jego strukturze organizacyjnej. PKP SA Oddział Dworce Kolejowe nadal podzielony jest na sześć rejonów obejmujących obszary o zróżnicowanej wielkości terytorialnej i różnorodnej strukturze substancji dworcowej. Największy terytorialnie rejon, z siedzibą w Warszawie, zajmuje dopiero czwarte miejsce pod względem liczby obiektów dworcowych, natomiast najmniejszy, z siedzibą w Katowicach, zajmuje pod tym względem miejsce piąte. Prawie 6-krotna różnica pod względem wielkości podległego obszaru przekłada się na różnicę w liczbie zaledwie 15 zarządzanych dworców. Wnioski wysunięte na podstawie analizy ilościowej pozwalają stwierdzić, że tak znaczący wzrost zasobu oraz jego zróżnicowanie musi pociągnąć za sobą znaczące zmiany organizacyjne. Zasadne więc wydaje się stwierdzenie, że struktura oddziału oraz sposób zarządzania nieruchomościami dworcowymi nie osiągnęły jeszcze formy docelowej.

Dotychczasowa praktyka wykazała, że zarządzanie nieruchomościami dworcowymi jest zadaniem trudnym i wymagającym. Efektem wprowadzanych zmian stanie się poprawa jakości obsługi tego rodzaju nieruchomości, jeżeli prowadzona będzie spójna i racjonalna polityka obejmująca cały kraj i prowadzona na szczeblu centralnym.

PIŚMIENNICTWO

- Banaszek S., 2010. Wpływ ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” na zasób nieruchomości PKP. *Studia i Materiały Towarzystwa Naukowego Nieruchomości*. Zeszyt 18(2), 87–96.
- Banaszek S., 2011. Zasób nieruchomości dworcowych Oddziału Dworców Kolejowych PKP S.A. *Studia i Materiały Towarzystwa Naukowego Nieruchomości* 19(2), 117–126.
- Dworce kolejowe, www.dworcekolajowe.pl, dostęp: 3.11.2011 r.
- Dworzec polski, www.dworzeczpolski.pl, dostęp: 3.11.2011 r.
- Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” [Dz.U. z 2000 r., nr 84, poz. 948 z póź. zm.].

THE RESTRUCTURING OF RAILWAY STATION PROPERTIES BELONGING TO PKP S.A.'S RAILWAY STATION BRANCH

Abstract. Abstract. Branch Railway Stations within the Polish State Railways company arose following implementation of the Act on commercialisation, restructuring and privatization of the "Polish State Railways" state enterprise. The process of creation was initiated in 2000 and continues to the present. The huge impact on the present character of the company were changes that were introduced in 2010. After that year, a process began whose effect was to increase the real estate railway stations managed by the department from 83 to more than 900. The increase in resources was not merely quantitative but also qualitative.

The article presents the results of studies describing the state and the current structure of the Railway Stations Railway Company S.A.

Key words: railway station, property, resource, restructuring, commercialization

Zaakceptowano do druku – Accepted for print: 16.12.2011