



WIIT-II.0003-25.1.2013.AP

Szczecin, dnia 08 lipca 2013 r.

Pani Ewa Koś
Radna Województwa
Zachodniopomorskiego

Szanowna Pani Radna,

w odpowiedzi na interpelację Nr 277/13 złożoną podczas XXVI sesji Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego w dniu 25 czerwca 2013 roku, przekazuję w załączeniu materiały związane z powołaniem spółki kolejowej Samorządu Województwa Zachodniopomorskiego.

Jednocześnie informuję, że opracowanie „Analiza ekonomiczno-prawna powołania spółki samorządu województwa zachodniopomorskiego – operatora do obsługi połączenia kolejowego Szczecin – Goleniów (Port Lotniczy)” przedstawione zostanie wszystkim członkom Komisji podczas jej posiedzenia po wakacjach.

Z wyrazami szacunku

z up. MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

Anna Mieczkowska
CZŁONEK ZARZĄDU

Uchwała Nr VIII / 102 /11
Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego
z dnia 20 września 2011 r.

w sprawie wyrażenia stanowiska na temat kontynuacji przygotowań do utworzenia spółki samorządu województwa – operatora regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich.

Na podstawie § 15 ust. 2 oraz § 52 ust. 4 pkt. f Statutu Województwa Zachodniopomorskiego (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2004 roku, Nr 24, poz. 456 ze zm.)

Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego uchwala, co następuje:

§ 1

Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego po zapoznaniu się z aktualną sytuacją w spółce Przewozy Regionalne, oraz mając na względzie wynikającą z niej możliwość wystąpienia zaburzeń w świadczeniu usług o charakterze służby publicznej rekomenduje Zarządowi Województwa Zachodniopomorskiego:

1. kontynuację przygotowań do utworzenia spółki samorządu województwa – operatora regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa zachodniopomorskiego - uwzględniających pełny kontekst społeczny, ekonomiczny i gospodarczy, oraz konieczność optymalizacji wydatków województwa z tytułu organizowania transportu publicznego celem najlepszego zaspokojenia potrzeb mieszkańców ze środków możliwych do wydatkowania przez województwo;
2. ponowne wystąpienie do spółki Przewozy Regionalne o zajęcie stanowiska w sprawie możliwości współpracy w powyższym zakresie, w szczególności w kwestii ewentualnego wspólnego powołania nowego podmiotu;

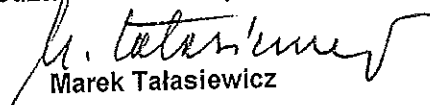
§ 2

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Województwa Zachodniopomorskiego.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

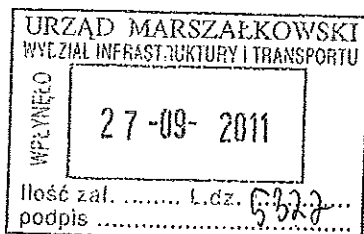
Przewodniczący Sejmiku
Województwa Zachodniopomorskiego


Marek Tałasiewicz

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO
Biuro Obsługi Zarządu
ul. Korsarzy 34, 70-540 Szczecin
tel. 91-48-07-261, fax 91-48-93-973

BOZ.0002-3.3f.2011.RJ

Szczecin, dn. 27 września 2011 r.



Pani Jadwiga Rajkiewicz

Dyrektor

Wydziału Infrastruktury i Transportu

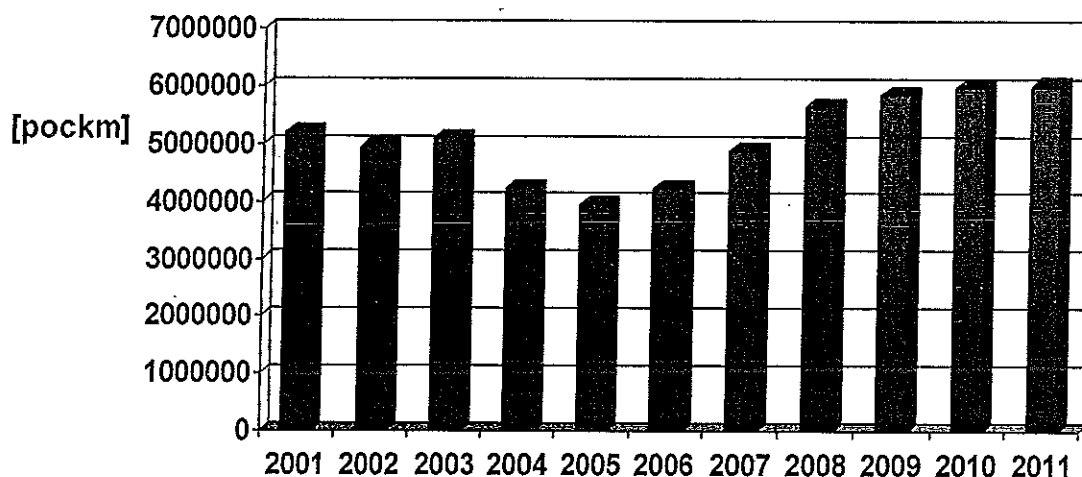
W załączeniu przekazuję oryginał uchwały Nr VIII/102/11 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 20 września 2011 roku w sprawie wyrażenia stanowiska na temat kontynuacji przygotowań do utworzenia spółki samorządu województwa – operatora regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich.

KIEROWNIK
Biura Obsługi Zarządu
Paweł Łanowicki

Uzasadnienie

Jednym z najważniejszych zadań Województwa jest zabezpieczenie ciągłości regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, które stanowią rdzeń publicznego transportu zbiorowego w regionie, oraz optymalizacja i poprawa oferty przewozowej. Województwo Zachodniopomorskie wyróżnia się na mapie Polski nadając sprawie jakości i dostępności regionalnego pasażerskiego transportu kolejowego jeden z najwyższych priorytetów. Ostatnie lata poświęcono w głównej mierze odbudowie roli transportu kolejowego, czego wynikiem jest unikalna na mapie kraju tendencja zwiększania oferty przewozowej.

Praca eksploatacyjna realizowana na terenie Województwa Zachodniopomorskiego



Do 31 marca 2011 r. obowiązek organizowania kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich wynikał z zapisów art. 40 ustawy o transporcie kolejowym¹. Od 01.03.2011 kwestie te reguluje nowa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym², uwzględniająca uregulowania zawarte w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady nr1370³. W myśl nowej ustawy województwo zobowiązane jest do organizowania publicznego transportu kolejowego na swoim terenie, a także, w uzgodnieniu z innymi województwami, w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich (Art.7 ust.5), oraz dążenia do zapewnienia odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego (Art.15 ust. 3). Nieprzerwana realizacja tych zapisów wymaga odpowiedniej ilości sprawnego taboru, oraz sukcesywnej modernizacji taboru i wprowadzania do eksploatacji nowoczesnych pojazdów

¹Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789)

²Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13)

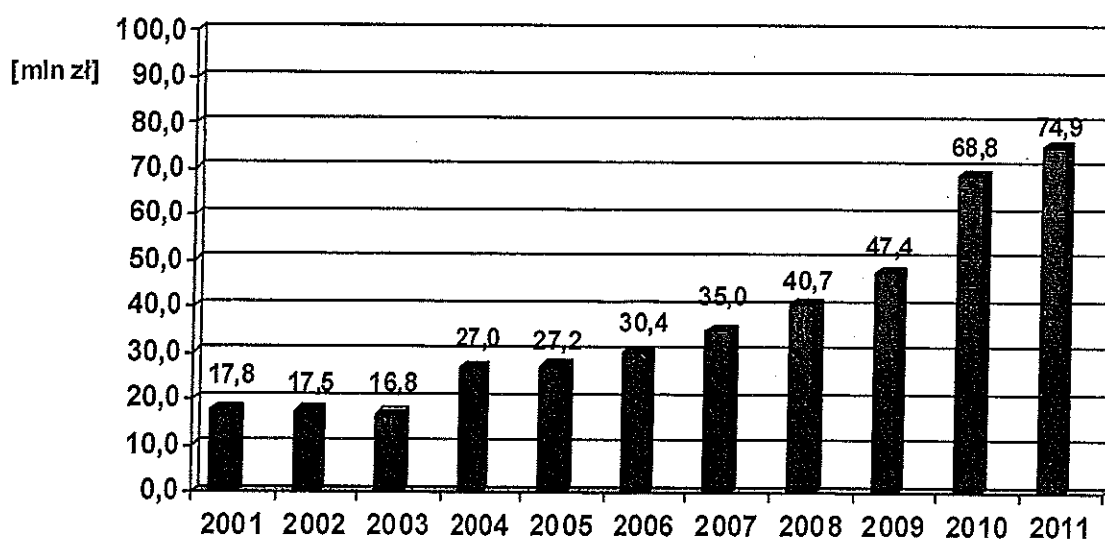
³Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L. 315 z 03.12.2007)

kolejowych zaspokajającego współczesne oczekiwania jakościowe i środowiskowe. Zgodnie z obowiązującymi przepisami tabor wykorzystywany do przewozów może być własnością operatora kolejowego (obecnie Przewozy Regionalne Sp. z o.o.), lub organizatora (województwo), który przekazuje posiadany tabor operatorowi wyłonionemu w trybie określonym w ustawie celem realizacji przewozów na podstawie umowy o świadczeniu usług publicznych.

Obecnie operatorem regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa zachodniopomorskiego jest spółka Przewozy Regionalne Sp. z o.o., która w rzeczywistości ze względu na posiadane zasoby (kadra, tabor, zaplecza techniczne, system dystrybucji oraz wymagane prawem dopuszczenia i certyfikaty) jest praktycznie jedynym podmiotem mogącym zaoferować przewozy na skalę wymaganą na terenie WZP.

Województwo dofinansowuje realizację przewozów kolejowych o charakterze służby publicznej pokrywając generowany przez nie deficyt, rozumiany jako różnica pomiędzy kosztami realizowanych przewozów a uzyskiwanymi przychodami. Sytuacja ta zmieni się w momencie zawarcia z przewoźnikiem nowej umowy w oparciu o nową stawę o publicznym transporcie zbiorowym.⁴ Nowe uregulowania, uwzględniające zapisy Rozporządzenia (WE) nr 1370, zobowiązują bowiem organizatora przewozów do wypłaty operatorowi rekompensaty uwzględniającej oprócz generowanego z tytułu wykonywania przewozów deficytu również rozsądnego zysku. Co więcej zapisy wspomnianego dokumentu nie precyzują jednoznacznie jaka miała by być górna granica wspomnianego obciążenia.

Kwoty dofinansowania przekazane przez Województwo Zachodniopomorskie w latach 2001-2011



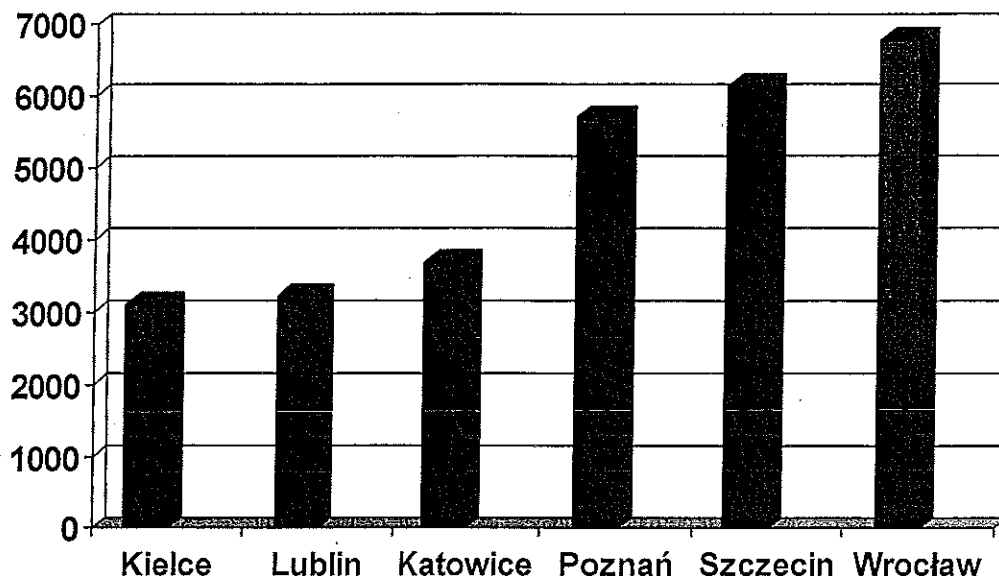
⁴ Obecne zasady finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich będą obowiązywały do czasu zakończenia zawartej ze spółką Przewozy Regionalne umowy ramowej tj. do grudnia 2012

Z uwagi na rosnące koszty ponoszone przez województwo w związku z realizacją regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich od lat dużą uwagę przykładają się do ich kontroli oraz optymalizacji wykorzystania. Kluczowa jest tu pełna transparentność w zakresie sprawozdawczości przewoźnika. Zarząd Województwa oczekuje, że rokroczny wzrost wydatków pozwoli nie tylko na poszerzenie oferty ale również na osiągnięcie oczekiwanej przez podróżnych jakości świadczonych przez przewoźnika usług. Niestety przez szereg lat występowało wiele niejasności na tym polu. W szczególności województwo nie godziło się na stosowanie w rozliczeniach uśrednionych stawek kosztów jednostkowych, co zdaniem województwa powodowało wzrost deficytu w regionach o kosztach niższych niż średnie, do których zalicza się Województwo Zachodniopomorskie. Co więcej z niepokojem obserwowano sytuację, w której zwiększone dofinansowanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa nie przyczyniało się do poprawy jakości oraz optymalizacji oferty przewozowej.

Problemy te spowodowały, że część województw przystąpiła do prób powołania własnych spółek operatorskich. Z sukcesem proces ten zakończyło np. województwo Mazowieckie, powołując wspólnie z PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. spółkę Koleje Mazowieckie, która powstała na bazie Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych, poprzez wydzielenie z PKP PR zorganizowanej części przedsiębiorstwa. Podobne działania przygotowywane przez Województwo Zachodniopomorskie i Województwo Wielkopolskie zostały zablokowane w związku z podjętymi na szczeblu rządowym decyzjami o usamorządowieniu PKP Przewozy Regionalne.

W wyniku zawartego w grudniu 2008 r. porozumienia pomiędzy rządem RP oraz przedstawicielami 16 samorządów wojewódzkich, kończącego proces tzw. usamorządowienia przedsiębiorstwa PKP Przewozy Regionalne, Województwo Zachodniopomorskie objęło 5,8% udziałów w spółce. Jednym z głównych założeń podjętych tuż po usamorządowieniu przez województwa było doprowadzenie do powołania w oparciu o majątek PKP PR spółek wojewódzkich lub utworzenia na bazie istniejących zakładów samodzielnych i samobilansujących się oddziałów (wpisanych do KRS). Oba rozwiązania były satysfakcjonujące w sytuacji, gdy z uzyskiwanych informacji wynika, że występują np. znaczne dysproporcje w wydajności pracy pomiędzy poszczególnymi zakładami spółki, co w obecnej sytuacji rzutuje na sytuację całego podmiotu. Zależność tą ilustruje m.in. stosunek wielkości pracy eksploatacyjnej przypadającej na 1 pracownika zakładu przedstawiona na poniższym rysunku. Co więcej można się spodziewać, iż podobne różnice dotyczą także innych pozycji kosztowych.

Praca eksploatacyjna przypadająca na 1 pracownika [pocmk/pracownika]

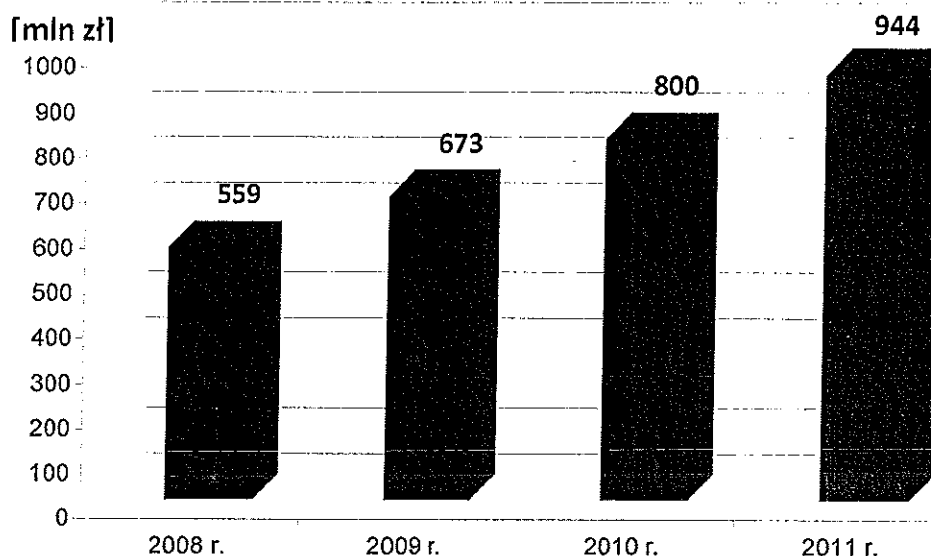


Zapoczątkowana po usamorządowieniu koncepcja utworzenia samodzielnych oddziałów, została zarzucona w kolejnych latach. W zamian od 01.01.2010 wdrożono w spółce nowe zasady rozliczeń, gwarantujące formalnie rozliczanie poszczególnych umów „wojewódzkich” według kosztów rzeczywistych (a nie uśrednionych) ponoszonych w związku z przewozami realizowanymi w ramach tej umowy. Niestety nie eliminuje to zagrożeń związanych z obciążaniem poszczególnych samorządów wojewódzkich kosztami generowanymi przez centralę spółki (np. z tytułu obsługi połączeń Interregio) lub zakłady spółki cechujące się najniższą efektywnością prowadzonej działalności.

Mimo, że w skali kraju dofinansowanie ze strony województw wzrosło o prawie 70%, spółka wciąż przynosi straty (zmniejszające się co prawda z roku na rok).

STRATA	KAPITAŁ
<ul style="list-style-type: none"> • Strata za 2010 r. – 169 550 500 zł • Strata z lat ubiegłych – 3 647 796 959 zł 	<ul style="list-style-type: none"> • Kapitał zapasowy – 2 037 057 057 zł • Kapitał rezerwowy – 0 zł • Połowa kapitału zakładowego – 770 303 000 zł
Strata netto łącznie – 3 817 347 459 zł	Kapitał łącznie – 2 037 827 360 zł

Wpływy Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. z tytułu dofinansowania przez województwa



Przy braku rozstrzygnięć dotyczących pokrycia „historycznego” zadłużenia Przewozów Regionalnych upadłość spółki może stać się faktem. Wątpliwe jest szybkie korzystne rozstrzygnięcie toczzonego obecnie sporu spółki ze Skarbem Państwa, dotyczącego niepełnego dofinansowania przewozów międzywojewódzkich w latach 2004 – 2008. Roszczenie Przewozów Regionalnych wobec Skarbu Państwa dotyczy kwoty blisko 700 mln zł, tj. kwoty która mogłaby diametralnie zmienić sytuację finansową spółki, pozwalając na uregulowanie dawnych zobowiązań.

Kondycja finansowa spółki mocno utrudnia realizowanie koniecznych inwestycji niezbędnych dla odtworzenia taboru oraz realizowania napraw niezbędnych dla zachowania ciągłości usług – w niektórych województwach nagminnie występują odwołania pociągów z powodu braku sprawnego taboru.

Realizację przewozów na terenie Województwa Zachodniopomorskiego zapewnia Zachodniopomorski Zakład Przewozów Regionalnych, posiadający na stanie 80 (o średnim wieku przeszło 30 lat) elektrycznych zespołów trakcyjnych (z których aż 27 jest wyłączonych z eksploatacji z różnych przyczyn, najczęściej z powodu braku napraw głównych i rewizyjnych). Sytuacja taka zagraża ciągłości przewozów i jest wysoce niekorzystna dla ogólnego wizerunku jakości świadczonych usług przewozowych, których organizatorem jest województwo. Może to powodować mniejsze zainteresowanie podróżnych transportem kolejowym a w konsekwencji mniejsze wpływy ze sprzedaży biletów, a co za tym idzie - wyższy deficyt przewozów.

Reasumując, Zarząd Województwa mając na względzie:

- konieczność utrzymania ciągłości realizacji przewozów oraz zapewnienia optymalnej wielkości i jakości oferty przewozowej dla mieszkańców województwa;
- rokroczny wzrost kosztów dofinansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w województwie, który nie znajduje pokrycia w poprawie jakości usług oferowanych przez operatora;
- złą sytuację ekonomiczną spółki Przewozy Regionalne, znajdującą odzwierciedlenie w jakości świadczonych przez operatora usług (zdekapitalizowane pojazdy) oraz mogącą prowadzić do zaburzeń w świadczeniu usług o charakterze służby publicznej (m.in. ze względu na brak niezbędnego minimum taborowego, strajki pracownicze, nieuregulowane zobowiązania wobec spółek grupy PKP);

przyjmuje za niezbędne kontynuowanie prac nad utworzeniem zależnego od województwa podmiotu – operatora regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich. Obecnie rozpatruje się następujące warianty organizacyjne:

1. Powołanie nowego podmiotu z mniejszościowym udziałem spółki Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Województwo kilkakrotnie sygnalizowało Zarządowi PR zainteresowanie wspólnym powołaniem spółki wojewódzkiej. Realizacja takiego projektu pozwoliłaby od początku istnienia nowej spółki dysponować podmiotem wyposażonym w pełne zaplecze techniczne, zasoby ludzkie i materialne, jakimi dysponuje dziś Zachodniopomorski Zakład Przewozów Regionalnych, oraz zasobami województwa, w szczególności nowo zakupiony przez województwo tabor⁵. Utworzenie nowego podmiotu na bazie zasobów ZZPR stwarzało by ponadto dogodne warunki dla restrukturyzacji kosztów generowanych w ramach zakładu m.in. poprzez racjonalizację części kosztów Zakładu. Województwo uzyskałoby w pełni transparentny obraz kosztów i przychodów spółki, wyeliminowane zostałoby zagrożenie możliwością partycypowania w pokrywaniu deficytu generowanego w innych regionach. Nie bez znaczenia dla powodzenia takiego projektu byłaby także obecna stosunkowo dobra struktura zatrudnienia oraz niski na (tę kraj) koszt jednostkowy realizowanych przewozów. Ostatecznie, dzięki możliwości elastycznego

⁵ Województwo Zachodniopomorskie dysponuje obecnie 16 nowoczesnymi (4 zakupionymi w latach 2004-2005 oraz 12 zakupionymi w latach 2010-2011) składami do obsługi połączeń na liniach niezelektryfikowanych regionu. Do roku 2015 planuje się także zakup 13 składów do obsługi połączeń na liniach zelektryfikowanych województwa w tym: 6 pojazdów używanych oraz 7 pojazdów nowych, których zakup będzie współfinansowany ze środków POIiŚ.

reagowania na zmieniające się zapotrzebowanie poprawie uległa by również oferta przewozowa operatora.

2. Samodzielne powołanie nowego podmiotu.

W sytuacji braku zainteresowania ze strony spółki Przewozy Regionalne partycypowaniem we wspomnianym projekcie Zarząd Województwa uznaje również za zasadne rozważenie możliwości powołania niezależnego podmiotu (np. ze 100% udziałem samorządu) – operatora regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich.⁶

Wśród głównych korzyści związanych z utworzeniem nowego (niezależnego) podmiotu należy przy tym podkreślić w szczególności:

- optymalizację oferty przewozowej dopasowanej do rzeczywistego zapotrzebowania społeczności lokalnych;
- zwiększenie elastyczności przy podejmowaniu decyzji w zakresie kształtowania oferty przewozowej;
- usprawnienie kanałów dystrybucji;
- pełną klarowność wzajemnych rozliczeń i możliwość optymalnego kształtowania kosztów i przychodów z tytułu realizowanej oferty przewozowej;
- wyeliminowanie zagrożeń w przypadku niepełnego finansowania przewozów realizowanych w ramach umów zawieranych z innymi województwami.

W przypadku realizacji projektu wspólnie z PR dodatkowe korzyści to:

- możliwość wykorzystania zasobów spółki, w tym kadrowych (stabilność zatrudnienia), technicznych (pojazdy należący do spółki, zaplecza utrzymania taboru kolejowego itp.) czy organizacyjno-prawnych (system dystrybucji, licencje, certyfikaty, zezwolenia itp.);
- możliwość dofinansowania napraw i modernizacji jednostek taborowych, które zostały by wniesione do majątku nowotworzonego podmiotu;
- wyeliminowanie zagrożeń dla ciągłości przewozów oraz zatrudnienia osób pracujących w ZZPR wobec ciągłej groźby ogłoszenia upadłości PR;
- możliwość sprawnego realizowania połączeń w relacjach przekraczających granice województwa.

⁶ Rozwiązanie takie zastosowały samorządy regionalne województw: Wielkopolskiego, Śląskiego oraz Dolnośląskiego

W celu realizacji obowiązku organizowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich Zarząd Województwa w 2010 roku podjął prace nad powołaniem samorządowej spółki przewozowej. Decyzja ta wynikała przede wszystkim z:

- konieczności utrzymania ciągłości realizacji przewozów oraz zapewnienia optymalnej wielkości i jakości oferty przewozowej dla mieszkańców województwa;
- rokrocznego wzrostu kosztów dofinansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w województwie, który nie znajduje pokrycia w poprawie jakości usług oferowanych przez operatora;
- złej sytuacji ekonomicznej spółki Przewozy Regionalne, znajdującej odzwierciedlenie w jakości świadczonych przez operatora usług (zdekapitalizowane pojazdy) oraz mogącej prowadzić do zaburzeń w świadczeniu usług o charakterze służby publicznej (m.in. ze względu na brak niezbędnego minimum taborowego, strajki pracownicze, nieuregulowane zobowiązania wobec spółek grupy PKP);
- konieczności zapewnienia pełnej klarowności rozliczeń i optymalizacja kosztów operacji przewozowych.

Zarząd Województwa stoi na stanowisku, że powołanie spółki, wspólnie z Przewozami Regionalnymi lub całkowicie niezależnie, posłuży optymalnemu zaspokajaniu potrzeb społecznych ekonomicznych i gospodarczych, oraz racjonalizacji wydatków województwa z tytułu organizowania transportu publicznego celem najlepszego zaspokojenia potrzeb mieszkańców ze środków możliwych do wydatkowania przez województwo.

Do głównych korzyści związanych z utworzeniem nowego (niezależnego) podmiotu – operatora regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w województwie zaliczyć należy przede wszystkim:

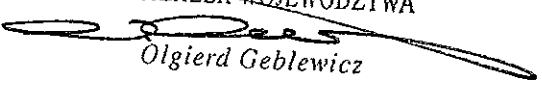
- optymalizację oferty przewozowej dopasowanej do rzeczywistego zapotrzebowania społeczności lokalnych;
- zwiększenie elastyczności przy podejmowaniu decyzji w zakresie kształtowania oferty przewozowej;
- usprawnienie kanałów dystrybucji;
- pełną klarowność wzajemnych rozliczeń i możliwość optymalnego kształtowania kosztów i przychodów z tytułu realizowanej oferty przewozowej;

- wyeliminowanie zagrożeń w przypadku niepełnego finansowania przewozów realizowanych w ramach umów zawieranych z innymi województwami.

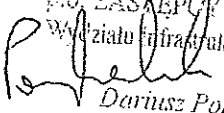
W przypadku realizacji projektu wspólnie z PR dodatkowe korzyści to:

- możliwość wykorzystania zasobów spółki, w tym kadrowych (stabilność zatrudnienia), technicznych (pojazdy należący do spółki, zaplecza utrzymania taboru kolejowego itp.) czy organizacyjno-prawnych (system dystrybucji, licencje, certyfikaty, zezwolenia itp.);
- możliwość dofinansowania napraw i modernizacji jednostek taborowych, które zostały by wniesione do majątku nowotworzonego podmiotu;
- wyeliminowanie zagrożeń dla ciągłości przewozów oraz zatrudnienia osób pracujących w ZZPR wobec ciągłej groźby ogłoszenia upadłości PR;
- możliwość sprawnego realizowania połączeń w relacjach przekraczających granice województwa.

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA


Olgierd Geblewicz

P.O. ZASTĘPCY DYREKTORA
Wydziału Infrastruktury i Transportu


Dariusz Pomykański