



[Strona główna](#) » Uchwała Nr XXIX/343/06 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego

Uchwała Nr XXIX/343/06 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego

Uchwała Nr XXIX/343/06 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego

z dnia 24 kwietnia 2006 r.

w sprawie **przyjęcia stanowiska dotyczącego udziału samorządu województwa w utworzeniu kolejowego operatora regionalnego ze Spółką PKP Przewozy Regionalne.**

Na podstawie § 15 ust. 2 w związku z § 53 ust. 3 lit. a) Statutu Województwa Zachodniopomorskiego (Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego z 2004 r., Nr 24, poz. 456 ze zm.).

Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego uchwała, co następuje:

§ 1

Przyjmuje się stanowisko dotyczące udziału samorządu województwa w utworzeniu kolejowego operatora regionalnego ze Spółką PKP Przewozy Regionalne.

§ 2

Treść stanowiska stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 3

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Województwa Zachodniopomorskiego.

§ 4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Sejmiku
Województwa Zachodniopomorskiego
Karol Osowski

Uzasadnienie

W przygotowywanej przez Ministra Transportu i Budownictwa „Strategii dla transportu kolejowego do 2009 roku”, która może zostać uznana za program rządowy dotyczący realizacji ponadlokalnych celów publicznych, zakłada się restrukturyzację Spółki PKP Przewozy Regionalne poprzez zobowiązanie samorządów województw do tworzenia spółek regionalnych z udziałem PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Utworzenie operatora regionalnego z udziałem Spółki PKP Przewozy Regionalne będzie wymagać od samorządu województwa przeznaczania około 70 mln zł rocznie na kolejowe przewozy regionalne. Przy dochodach własnych województwa w wysokości 368 mln zł, tylko na to jedno zadanie samorząd musiałby przeznaczyć prawie 20. % budżetu województwa. Jest to zadanie finansowo nie do zrealizowania. Operator kolejowy realizujący pasażerskie przewozy regionalne nie powinien być wiązany kapitałowo z samorządem województwa. Doświadczenia wszystkich krajów europejskich wskazują na takie rozwiązanie. W związku z powyższym konieczne jest zajęcie stanowiska w tej sprawie.

STANOWISKO SEJMIKU WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

w sprawie udziału Samorządu Województwa w utworzeniu kolejowego operatora regionalnego ze Spółką PKP Przewozy Regionalne

Radni Województwa Zachodniopomorskiego podczas posiedzenia w dniu 24 kwietnia 2006 r. przyjmują stanowisko o niewyrażeniu zgody na udział Samorządu Województwa w utworzeniu kolejowego operatora regionalnego ze Spółką PKP Przewozy Regionalne.

Uzasadnienie:

W przygotowywanej przez Ministra Transportu i Budownictwa „Strategii dla transportu kolejowego do 2009 roku”, która może zostać uznana za program rządowy dotyczący realizacji ponadlokalnych celów publicznych, zakłada się restrukturyzację Spółki PKP Przewozy Regionalne poprzez zobowiązanie samorządów województw do tworzenia spółek regionalnych z udziałem PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Rząd RP jako właściciel Grupy PKP S.A. przez wiele lat nie był w stanie skutecznie rozwiązać problemu restrukturyzacji PKP. Wobec tego zamierza obecnie rozwiązać ten problem przy udziale samorządów województw. Samorządy zdają sobie sprawę z ich roli w kształtowaniu systemu transportu publicznego w regionie, którego ważnym elementem są pasażerskie kolejowe przewozy regionalne. Dlatego też od 2004 roku, kiedy ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym samorząd województwa został zobowiązany do finansowania ze środków własnych tych przewozów, znacznie zaangażował się w rozwiązywanie problemów kolei regionalnych. Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego zwiększył dwukrotnie wysokość dofinansowania przewozów kolejowych w porównaniu do okresu finansowania ich ze środków budżetu państwa. Dotacja budżetu państwa do kolejowych przewozów regionalnych jeszcze w 2003 roku wynosiła nieco ponad 17 mln zł. Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego zwiększył finansowanie tych przewozów ze środków własnych do prawie 30 mln zł. w 2006 r. Oprócz tego Samorząd Województwa przeznacza znaczne środki własne na zakupy taboru kolejowego, niezbędnego do bardziej efektywnego realizowania tych przewozów. Pomimo tego zadłużenie Spółki PKP Przewozy Regionalne rośnie w dalszym ciągu i obecnie osiąga prawie 3 mld zł. W tej sytuacji Minister Transportu i Budownictwa proponuje całkowite przekazanie zadania zrestrukturyzowania zadłużonej Spółki samorządom województw. Samorządy województw miałyby wykonać to zadanie w sytuacji, gdy Skarb Państwa jako właściciel Grupy PKP S.A. nie doprowadził do uporządkowania wielu bardzo ważnych spraw, takich jak:

1. Uregulowanie własności majątku niezbędnego dla wykonywania przewozów regionalnych.
2. Uregulowanie zatrudnienia niezbędnego do realizacji tego zadania.
3. Uregulowanie wzajemnych powiązań finansowych spółek Grupy PKP S.A. Spółka PKP Przewozy Regionalne działa w otoczeniu monopolu pozostałych spółek Grupy PKP S.A. Aż 75 % kosztów przewozów regionalnych zależnych jest od innych spółek Grupy PKP S.A. W kosztach przewozów prawie 30 % stanowią koszty opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej.
4. Uregulowanie polityki w zakresie wysokości stawek dostępu do infrastruktury kolejowej. Polityka ta, która powinna być domeną Rządu RP, jest całkowicie niejasna. Zasady kształtowania stawek są ciągle zmieniane a koszt dostępu do infrastruktury kolejowej jest znaczny w kosztach przewozów regionalnych. Przewozy regionalne, jako działalność mająca charakter usługi publicznej, powinny być szczególnie preferowane w polityce transportowej państwa. Dlatego

wysokość stawek dostępu do infrastruktury powinna być minimalna.

5. Uregulowanie zadłużenia Spółki PKP Przewozy Regionalne. Tak wysokie zadłużenie spółki sięgające 3 mld zł. powstało między innymi z niezrealizowania przez Rząd RP do 2003 roku pełnego dofinansowania przewozów regionalnych w wysokości przewidzianej w ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP oraz braku dofinansowania przewozów międzywojewódzkich.

Przy obecnych kosztach przewozów kształtowanych przez spółki Grupy PKP S.A. należy przyjąć, że dofinansowanie przez samorząd operatora regionalnego musiałoby wynieść około 42 mln zł. rocznie. Całość dofinansowania działalności operatora regionalnego musiałby wziąć na siebie samorząd województwa. Trudno zakładać udział w dofinansowaniu spółki regionalnej przez współnika, jakim ma być Spółka PKP Przewozy Regionalne zadłużona na 3 mld zł. Przykład rocznej działalności „Kolei Mazowieckiej”, spółki z udziałem Samorządu Województwa Mazowieckiego dowodzi, że finansowanie przewozów przez samorząd wzrósł prawie trzykrotnie. Mogą sobie pozwolić na to tylko bogate województwa.

Oprócz wyżej wymienionych wydatków, dodatkowym obciążeniem finansowym samorządu w przypadku utworzenia spółki regionalnej, stanowić będą koszty odnowy i modernizacji taboru kolejowego niezbędnego do realizacji przewozów regionalnych. Prawie cały podstawowy tabor PKP, jakim są elektryczne zespoły trakcyjne, ma prawie 30 lat i jest wyeksploatowane. Modernizacja 50 szlaków tego taboru to koszt około 60 mln zł. Modernizację taką należy przeprowadzić w ciągu najbliższych paru lat, gdyż w innym przypadku tabor ten zostanie wycofany z ruchu. Zakładając modernizację tylko pięciu elektrycznych zespołów rocznie należy przyjąć wydatki w wysokości około 6 mln zł. Oprócz tego niezbędny jest zakup nowego taboru. Zakup nawet dwóch pojazdów rocznie to koszt około 18 mln zł. Trudne do oszacowania są w chwili obecnej koszty restrukturyzacji zatrudnienia. Silne kolejowe związki zawodowe stawiają warunki pięcioletniej gwarancji zatrudnienia w przypadku tworzenia spółek regionalnych. Koszty przyjęcia tych gwarancji oraz niezbędnych odpraw pracowniczych gwarantowanych w układzie zbiorowym pracowników PKP musiałby ponieść samorząd województwa.

Reasumując, utworzenie operatora regionalnego z udziałem Spółki PKP Przewozy Regionalne będzie wymagać od samorządu województwa przeznaczania około 70 mln zł rocznie na kolejowe przewozy regionalne. Przy dochodach własnych województwa w wysokości 368 mln zł, tylko na to jedno zadanie samorząd musiałby przeznaczać prawie 20% budżetu województwa. Jest to zadanie finansowo nie do zrealizowania. W świetle powyższych faktów Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego nie zgadza się na udział Samorządu Województwa w tworzeniu regionalnego operatora kolejowego ze Spółką PKP Przewozy Regionalne. Operator kolejowy realizujący pasażerskie przewozy regionalne nie powinien być wiązany kapitałowo z samorządem województwa. Doświadczenia wszystkich krajów europejskich wskazują na takie rozwiązanie.

Informacje o stronie

Wprowadził(a)

Małgorzata Nawrocka
(6 maja 2006 13:53)

Opublikował(a)

Małgorzata Nawrocka
(6 maja 2006 13:53)

Liczba odsłon

842

Adres URL źródła: <https://www.bip.wzp.pl/artykul/uchwala-nr-xxix34306-sejmiku-wojewodztwa-zachodniopomorskiego>