

**„Koncepcja utworzenia przez Samorząd
Województwa regionalnego operatora w celu
prowadzenia kolejowych pasażerskich przewozów
regionalnych”**

**FUNDACJA NA RZECZ UNIWERSYTETU
SZCZECIŃSKIEGO**

**Koncepcja utworzenia przez Samorząd Województwa
regionalnego operatora w celu prowadzenia kolejowych
pasażerskich przewozów regionalnych**

Szczecin lipiec 2005

Spis treści	strona
Rozdział I	
Społeczno – ekonomiczne przesłanki dalszego funkcjonowania kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich w Województwie Zachodniopomorskim	4
1.1. Ogólne uwarunkowania społeczno – gospodarcze	4
1.2. Transport kolejowy Województwa Zachodniopomorskiego	8
Rozdział II	
Charakterystyka kolejowych przewozów regionalnych w Województwie Zachodniopomorskim	12
2.1. Podstawy prawne organizowania i finansowania kolejowych przewozów regionalnych	12
2.2. Charakterystyka ilościowa i jakościowa kolejowych przewozów regionalnych na terenie województwa	15
2.3. Ocena dotychczasowego modelu organizowania i finansowania kolejowych przewozów regionalnych na terenie województwa	25
2.4. Tabor kolejowy używany do wykonywania kolejowych przewozów regionalnych ...	29
Rozdział III	
Ogólna koncepcja dalszego funkcjonowania kolei regionalnych w Województwie Zachodniopomorskim.	31
3.1. Koncepcja powołania regionalnego operatora kolejowego	31
3.1.1. Przesłanki utworzenia spółki	31
3.1.2. Uwarunkowania prawne	34
3.1.3. Potencjalni partnerzy biznesowi	35
3.1.4. Koncepcja spółki	37
3.1.5. Podstawowe założenia ekonomiczno – finansowe spółki	42
a) Przedmiot i zakres działania	42
b) Kapitały spółki i wkłady wspólników	43
c) Organizacja spółki	45
d) Tabor	47
e) Infrastruktura	47
f) Sieć sprzedaży usług	51
g) Personel	52
h) Czynniki określające przychody i koszty	55
i) Czynniki ryzyka	58
3.1.6. Wstępny biznes – plan funkcjonowania spółki w latach 2006 – 2010	61
3.1.6.1. Założenia prognozy finansowej	61
a) Założenia marketingowe	61
b) Założenia w zakresie przychodów i kosztów	62
c) Założenia w zakresie wydatków inwestycyjnych	64
d) Założenia majątkowo – kapitałowe	65

3.1.6.2. Prognoza rachunku zysków i strat	.....66
a) Wariant realistyczny	.....66
b) Wariant optymistyczny	.....73
3.1.6.3. Szacunek wybranych parametrów bilansu	.....80
a) Wariant realistyczny	.....80
b) Wariant optymistyczny	.....82
3.1.6.4. Prognozowane podstawowe wskaźniki ekonomiczno-finansowe	.....84
3.2. Koncepcja funkcjonowania spółki taborowej	.....85
3.2.1. Zakres działania	.....85
3.2.2. Kapitał spółki i wkłady wspólników	.....87
3.2.3. Organizacja spółki	.....88
3.2.4. Czynniki określające przychody i koszty	.....89
3.2.5. Czynniki ryzyka	.....90
3.2.6. Wstępny biznes-plan spółki	.....91
Załączniki	.....96

Rozdział I

Spoleczno – ekonomiczne przesłanki dalszego funkcjonowania kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich w Województwie Zachodniopomorskim

1.1. Ogólne uwarunkowania społeczno -gospodarcze

Województwo Zachodniopomorskie zajmujące powierzchnię ok.22,9 tys. km kw. jest piątym województwem (po województwach: Mazowieckim, Wielkopolskim, Lubelskim i Warmińsko - Mazurskim) pod względem zajmowanego obszaru w Polsce. W 2003 r. wartość PKB ogółem województwa wynosiła 34,3 mld zł, co oznaczało, że cały region tworzył w tym roku 4,4% krajowego PKB. Wskaźnik PKB na jednego mieszkańca wynosił 20,2 tys. zł, co dawało 98,8% PKB na jednego mieszkańca liczonego w skali całego kraju. Liczba pracującej ludności wynosiła w 2003 r. 511,4 tys. osób a stopa rejestrowanego bezrobocia wynosiła w tym roku. 28,4% i była znacznie wyższa o średniej krajowej stopy bezrobocia wynoszącej wówczas 20%. Dodać można, że w latach 2000 – 2003 stopa bezrobocia w Województwie Zachodniopomorskim systematycznie rosła z poziomu 20,8% w 2000 r. do 27,8% w 2002 r.

W Województwie Zachodniopomorskim zamieszkuje ogółem ok 1.7 mln ludności, z czego ok. 70% to ludność zamieszkała w miastach. Liczba ludności i struktura przestrzenna zamieszkania są raczej stabilne i nie przewiduje się w najbliższych latach istotnych zmian. Ludność pracująca województwa jest zatrudniona (2003 r.) głównie w przemyśle i budownictwie (25,3%), rolnictwie (16,0%) i w usługach (58,7%).

Ogólne uwarunkowania społeczno - gospodarcze w sposób pośredni rzutują na sytuację w poszczególnych gałęziach transportu i na kierunki dalszej polityki transportowej województwa. W polityce tej dużą rolę odgrywa transport kolejowy, zarówno towarowy jak i pasażerski. Należy podkreślić silną zależność pomiędzy kolejowymi przewozami towarowymi realizowanymi na terenie Województwa Zachodniopomorskiego a wzrostem gospodarczym kraju. Od tempa tego wzrostu zależy bowiem poziom kolejowych przewozów towarowych wykonywanych w relacjach do zespołu portowego Szczecin – Świnoujście (obsługa eksportu) i w kierunkach odwrotnych (obsługa importu). Ponadto duże znaczenie może odgrywać wzrost tranzytu przez zespół portowy Szczecin - Świnoujście, zwłaszcza w odniesieniu do przewozów masowych. W transporcie kolejowym województwa dużą rolę będą odgrywały też kolejowe przejścia graniczne obsługujące polski eksport i import drogą lądową oraz tranzyt kolejowy a także przejście w Świnoujściu, obsługujące kolejowe przewozy promowe do Ystad. Zespół portowy oraz kolejowe przejścia graniczne będą pełniły podstawową rolę w obsłudze

transportowej jednostek wojskowych państw NATO udających się i powracających z poligonu wojskowego w Drawsku Pomorskim. Duży wpływ na wielkość przewozów towarowych wykonywanych na terenie województwa transportem kolejowym będzie miała sytuacja największych zakładów przemysłowych województwa, takich jak elektrociepłownie, Stocznia Szczecińska Nowa, ZCH Police SA, stocznie remontowe w Szczecinie i Świnoujściu, elewatory zbożowe i inne. W tym przypadku czynnikiem decydującym jest zawsze panująca na rynkach krajowych lub zagranicznych koniunktura lub dekoniunktura a sam transport kolejowy, pełniąc względem przemysłu funkcje usługową, nie może generować dodatkowych przewozów oraz dodatkowych miejsc pracy.

W kolejowych przewozach pasażerskich różne uwarunkowania społeczno – gospodarcze będą w znaczny sposób wpływały na poziom realizowanych przewozów, jakkolwiek w związku z postępującą motoryzacją indywidualną nie należy spodziewać się dużych przyrostów liczby przewożonych pasażerów. Ze względu na atrakcyjne turystycznie i wypoczynkowo miejscowości pasa nadmorskiego będą dalej utrzymywać się na dotychczasowym poziomie dalekobieżne kolejowe przewozy pasażerskie realizowane w sezonie letnim z głębi kraju w kierunku Międzyzdroje – Świnoujście i Koszalin - Kołobrzeg. Duży wpływ na poziom kolejowych przewozów pasażerskich w całej aglomeracji szczecińskiej oraz w takich miastach jak Koszalin, Stargard Szczeciński będzie miała sytuacja gospodarcza kraju i województwa, której miarą może być również powstawanie nowych miejsc pracy lub ich redukcja. Nowe miejsca pracy będą absorbowały siłę roboczą, co na ogół odczuwalnie wpływa na wzrost kolejowych przewozów pasażerskich związanych z dojazdami do pracy. W zakresie innych niż aglomeracyjne kolejowych przewozów regionalnych czynnikiem decydującym będzie utrzymanie wybranych połączeń kolejowych w województwie w ramach nałożonego na samorząd województwa obowiązku organizowania i finansowania tego rodzaju przewozów.

Sytuacja społeczno - gospodarcza województwa jest wyznacznikiem i determinantą jego dalszego rozwoju, a w tym rozwoju całego systemu transportowego i poszczególnych gałęzi transportu w całym regionie. Należy podkreślić istniejącą współzależność pomiędzy polityką transportową województwa a ogólną polityką transportową państwa. Aktualnie podstawowym dokumentem określającym uwarunkowania wewnętrzne w odniesieniu do całego transportu Województwa Zachodniopomorskiego, w tym do transportu kolejowego jest „Polityka transportowa państwa na lata 2001 – 2015 dla zrównoważonego rozwoju”¹, z tym że w pierwszych miesiącach 2005 r. w Ministerstwie Infrastruktury opracowano nowe

¹ Opracowanie Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej przyjęte przez Radę Ministrów w październiku 2001r.

dokumenty, które mają być wkrótce przyjęte jako obowiązujące.² Można wskazać na trzy główne elementy deklarowanej polityki Państwa w zakresie transportu kolejowego, które dotyczą również polityki realizowanej w tej gałęzi transportu na szczeblu Województwa Zachodniopomorskiego:

- program restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa PKP,
- kierunki rozwoju infrastruktury kolejowej,
- włączenie samorządu wojewódzkiego w program regionalizacji kolei.

Program restrukturyzacji PKP oraz kierunki dalszego rozwoju infrastruktury kolejowej to elementy, które jedynie pośrednio odgrywają rolę w polityce transportowej Województwa Zachodniopomorskiego. Natomiast polityka tzw. regionalizacji transportu kolejowego sprowadza się do obowiązków samorządów województw w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych w granicach województwa. Samorząd województwa otrzymał i realizuje szereg zadań w zakresie organizowania i finansowania kolejowych pasażerskich przewozów regionalnych, a mianowicie:

1. ustalanie zapotrzebowania na pasażerskie przewozy kolejowe w obrębie województwa,
2. organizowanie kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu wojewódzkim,
3. zawieranie umów z przewoźnikiem kolejowym na wykonywanie regionalnych przewozów pasażerskich
4. finansowanie tych przewozów ze własnego budżetu,
5. kontrola realizacji umów zawartych z przewoźnikiem kolejowym.

Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego aktywnie uczestniczy w polityce regionalizacji transportu kolejowego. W 2000 r. z inicjatywy samorządu Województwa Zachodniopomorskiego przygotowano dokument pt. „Wariantowe scenariusze rozwoju transportu Województwa Zachodniopomorskiego”, natomiast w 2002 r. dokument pt. „Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015”.³

W wymienionych dokumentach określono ogólną strategię Województwa Zachodniopomorskiego w sektorze transportu a w jej ramach strategię dotyczącą kolejowych przewozów regionalnych. Strategia Województwa Zachodniopomorskiego w zakresie kolejowych przewozów regionalnych obejmuje horyzont średnioterminowy do roku 2006 oraz horyzont długoterminowy do roku 2015.

² Zob. Polityka Transportowa Państwa na lata 2005 – 2025, Strategia Rozwoju Transportu na lata 2007 – 2013 (www.mi.gov.pl)

³ Strategia rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2005, praca zbiorowa pod red. J. Wronki, Szczecin, październik 2002.

Jednym z podstawowych celów średniookresowej strategii samorządu województwa w zakresie infrastruktury i systemu kolei regionalnej jest ostateczne ukształtowanie sieci linii kolejowych służących przewozom regionalnym. Drugim podstawowym celem średniookresowej strategii w zakresie infrastruktury i systemu kolei regionalnej jest zahamowanie postępującej degradacji technicznej linii kolejowych służących przewozom regionalnym. Do podstawowych zadań średniookresowej strategii samorządu województwa w zakresie infrastruktury i systemu kolei regionalnej należy zaliczyć:⁴

- 1) bieżące, coroczne określanie potrzeb w zakresie rodzajów, relacji i częstotliwości kursowania pociągów regionalnych,
- 2) zawieranie kontraktów z przewoźnikami kolejowymi na wykonywanie kolejowych przewozów regionalnych wraz z zapewnieniem odpowiednich środków finansowych na ten cel,
- 3) bezpośrednie inwestowanie w nowoczesny tabor kolejowy przeznaczony do obsługi przewozów regionalnych, w szczególności zakupy autobusów szynowych,
- 4) utworzenie przy współpracy z PKP S.A. i innymi podmiotami nowego operatora (przewoźnika) kolejowego do wykonywania przewozów pasażerskich na terenie Województwa Zachodniopomorskiego.

Strategia długoterminowa rozwoju infrastruktury i systemu kolei regionalnej w Województwie Zachodniopomorskim do 2015 r. bazuje na założeniu, że zadania i przedsięwzięcia określone w ramach strategii średnioterminowej zostaną w pełni zrealizowane. Tak więc należy przyjąć, że do 2006 r. ukształtowana zostanie w województwie sieć linii kolejowych służących przewozom regionalnym. Samorząd województwa określi wynikającą ze społecznego zapotrzebowania sieć pociągów regionalnych w wariantcie minimum i pożądanym z punktu widzenia potrzeb społeczeństwa.

W tych warunkach strategia długoterminowa samorządu województwa będzie polegać na:⁵

1. dążeniu do zapewnienia środków finansowych na infrastrukturę służącą kolejowym przewozom regionalnym, w szczególności w ramach programów pomocowych Unii Europejskiej oraz z innych źródeł,
2. dążeniu do wyeliminowania zaległości remontowych i zapobieganiu powstawaniu nowych zaległości na liniach służących kolejowym przewozom regionalnym,
3. działaniu, na rzecz modernizacji linii kolejowych znaczenia lokalnego w celu podnoszenia ich standardu technicznego,

⁴ Tamże, s. 136.

⁵ Tamże, s. 137.

4. dążeniu do utrzymywania pożądanej i społecznie akceptowanej sieci pociągów regionalnych na obszarze województwa (sieć taka zostanie ukształtowana najpóźniej do 2010 r.),
5. wprowadzaniu bezpośrednich połączeń relacyjnych na odcinkach, które nie zostały uwzględnione w ramach zadań średniookresowych,
6. bezpośrednim inwestowaniu w nowoczesny tabor kolejowy służący przewozom regionalnym

Z podanej wyżej charakterystyki wynika, że samorząd Województwa Zachodniopomorskiego dostrzega konieczność prowadzenia własnej, aktywnej polityki w zakresie kształtowania kolejowych przewozów regionalnych, a terminie średniookresowym wyznaczył między innymi zadanie w postaci utworzenia regionalnego operatora kolejowych przewozów regionalnych. Temu zadaniu jest poświęcone niniejsze opracowanie.

1.2. Transport kolejowy Województwa Zachodniopomorskiego

Długość linii czynnych (eksploatowanych) w Województwie Zachodniopomorskim obejmuje 1222 km (2003 r.), przy czym ponad 80% tych linii jest wykorzystywanych w ruchu pasażerskim i towarowym natomiast ok. 20% tylko w ruchu towarowym. Udział Województwa Zachodniopomorskiego w ogólnej długości linii kolejowych w Polsce wynosi 10,7%. Sieć linii kolejowych w województwie jest dobrze rozwinięta i ocenia się, że nie występują potrzeby w zakresie budowy nowych linii, oprócz tzw. obwodnicy zachodniej Szczecina. Linie magistralne i pierwszorzędne o łącznej długości 789,3 stanowią 64,6% całkowitej długości linii. 753 km linii kolejowych w województwie jest zelektryfikowanych, co stanowi 61,6% długości linii czynnych. Długość linii jednotorowych i dwutorowych wynosiła na koniec 2003 r. odpowiednio 808 km – 66,1% i 414 km – 33,9%. Z ogólnej długości linii czynnych eksploatowanych 920,4 km – 75,3% stanowią linie o znaczeniu państwowym. Odpowiedzialność finansowa za modernizację tych linii spoczywa na budżecie centralnym i przedsiębiorstwie zarządzającym infrastrukturą kolejową. Wskaźnik gęstości linii kolejowych czynnych województwa na 100 km kw. wynosił na koniec 2003 r. 5,3 km / 100 km kw. Jest to wskaźnik niższy od średniej krajowej wynoszącej na koniec tego samego roku 6,5 km / 100 km kw. Roczne przewozy kolejowe na sieci Województwa Zachodniopomorskiego wynoszą aktualnie 13mln – 14 mln pasażerów i 24 mln – 25 mln ton ładunków.

Na sieci kolejowej Województwa Zachodniopomorskiego istnieje aktualnie 91 punktów odpraw przesyłek towarowych (63 stacje i 28 ładowni publicznych), co daje następujące wskaźniki układu przestrzennego kolei w województwie:

- liczba punktów dopraw na 100 km kw. powierzchni – 0,40
- przeciętny obszar zaplecza obsługiwanego przez 1 punkt – 251,6 km kw.

Liczba punktów odpraw pasażerskich wynosi aktualnie 175, co daje następujące wskaźniki:

- liczba punktów dopraw na 100 km kw. powierzchni – 0,76
- przeciętny obszar zaplecza obsługiwanego przez 1 punkt – 130,8 km kw.

Układ przestrzenny przewozów kolejowych realizowanych na obszarze Województwa Zachodniopomorskiego ma specyfikę polegającą na ich dużej koncentracji w aglomeracji szczecińskiej położonej skrajnie w zachodniej części województwa, bezpośrednio przy granicy z Niemcami. W przewozach towarowych głównymi punktami geograficznymi nadania i przybycia przesyłek kolejowych jest miasto Szczecin i miasta położone w jego pobliżu, tj. Stargard Szczeciński i Police. W następnej kolejności jest Świnoujście, ze względu na port morski a w dalszej kolejności Koszalin, Białogard i Kołobrzeg.

W kolejowych przewozach pasażerskich zdecydowaną większość pod względem ilościowym stanowi ruch regionalny aglomeracyjny w kierunku do i ze Szczecina głównie z mniejszych miast ciężących do stolicy województwa, takich jak Stargard Szczeciński, Goleniów, Nowogard, Choszczno, Gryfino, Police. Kolejowy ruch regionalny poza aglomeracyjny rozkłada się w miarę proporcjonalnie do istniejącej sieci kolejowej i spełnia ważną rolę społeczną i gospodarczą w województwie. W przewozach dalekobieżnych głównymi punktami odpraw pasażerów są miasta województwa położone przy głównych liniach kolejowych, czyli Szczecin, Świnoujście, Stargard Szczeciński, Choszczno, Koszalin, Kołobrzeg, Białogard, Szczecinek.

Transport kolejowy Województwa Zachodniopomorskiego odgrywa dużą rolę w obsłudze ruchu turystycznego. Dzięki dogodnym połączeniom kolejowym z głębi kraju cały pas nadmorski województwa z licznymi miejscowościami wypoczynkowymi stanowi naturalne zaplecze kolei. W sezonie letnim przewozy kolejowe o charakterze turystyczno – wypoczynkowym koncentrują się w dwóch punktach geograficznych, tj. Świnoujście – Międzyzdroje oraz Koszalin – Kołobrzeg.

Województwo Zachodniopomorskie, pomimo skrajnego położenia w północno – zachodniej części Polski charakteryzuje się dobrymi połączeniami kolejowymi z pozostałą częścią Kraju:

- przez Kostrzyn z południową częścią Polski,
- przez Krzyż -Poznań z południową, centralną i wschodnią częścią kraju,
- przez Koszalin, Słupsk i Gdańsk z północno-wschodnią częścią Polski,
- przez Szczecinek – Chojnice z północną częścią kraju,

- przez Kalisz Pomorski i Piłę ze wschodnią częścią kraju.

Województwo Zachodniopomorskie jest częścią Euroregionu „Pomerania”, który jest ważnym forum współpracy międzynarodowej o charakterze regionalnym. Na terenie województwa przecinają się linie kolejowe o znaczeniu ponadregionalnym, które wynikają z tranzytowego położenia całego Euroregionu „Pomerania” na kierunkach północ – południe i zachód – wschód a ponadto niektóre linie kolejowe mają istotne znaczenia dla zachowania spójności komunikacyjnej Euroregionu i jego dalszego rozwoju.

Główne ponadregionalne linie kolejowe przebiegające przez Euroregion „Pomerania”

to:

a) w układzie północ – południe:

- Malmö/Ystad – Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław
- Malmö/Ystad – Świnoujście – Szczecin – Stargard Szczeciński – Poznań

b) w układzie zachód – wschód

- Hamburg – Schwerin – Neubrandenburg – Pasewalk – Szczecin – Poznań
- Berlin – Eberswalde – Szczecin – Koszalin – Gdańsk

Należy też podkreślić, że dwie magistralne linie kolejowe Województwa Zachodniopomorskiego o podstawowym znaczeniu zaliczane są do głównych międzynarodowych linii kolejowych Unii Europejskiej, co wynika z objęcia ich siecią TERNF, a wcześniej objęte one zostały Umową Europejską o Głównych Międzynarodowych Liniach Kolejowych AGC oraz Umową Europejską o Głównych Międzynarodowych Liniach Transportu Towarowego Kombinowanego AGTC. Do linii tych należą:

- zaliczana do układu AGC E-59 obejmująca dwa odcinki:
 - Świnoujście – Szczecin Dąbie,
 - Szczecin – Poznań – Wrocław,
- zaliczana do układu AGTC C-E-59 obejmująca dwa odcinki:
 - Świnoujście – Szczecin (pokrywa się z układem AGC),
 - Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław.

Ponadto, do głównych linii kolejowych województwa należy zaliczyć jeszcze dwie linie, a mianowicie:

- Stargard Szcz. – Koszalin – Gdańsk,
- (Piła) Szczecinek – Kołobrzeg.

Ogólny stan techniczny eksploatowanej w województwie sieci kolejowej jest niezadowalający, gdyż w całych latach dziewięćdziesiątych, po przemianach systemowych w Kraju, na infrastrukturę kolejową przeznaczano zbyt małe środki, co doprowadziło do wielu niebezpiecznych zaległości remontowych i modernizacyjnych. Aktualnie tylko niektóre odcinki linii E 59 położone na terenie województwa zasługują na ocenę bardzo dobrą. Zaliczenie linii magistralnych do ważniejszych międzynarodowych linii kolejowych (AGC, AGCT, TERNF) powoduje, że w najbliższych latach muszą one być gruntowną modernizacją i dostosowaniem parametrów technicznych i wyposażenia do wymaganych standardów obowiązujących na kolejach państw Unii Europejskiej, co w odniesieniu do linii E 59 jest już stopniowo realizowane. Modernizacji wymagają nie tylko układy torowe linii, lecz również wiele stacji kolejowych, mosty, wiadukty. Potrzeby remontowo – modernizacyjne występują też na liniach pozostałych, które nie są zaliczane do priorytetów międzynarodowych, ale mają duże znaczenie w układzie wojewódzkim.

Rozdział II

Charakterystyka kolejowych przewozów regionalnych w Województwie Zachodniopomorskim

2.1. Podstawy prawne organizowania i finansowania kolejowych przewozów regionalnych

Podstawą działania samorządu województwa w zakresie pasażerskich kolejowych przewozów regionalnych jest Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym⁶ oraz wydane na jej podstawie Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie szczegółowych zasad organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich.⁷

Zgodnie z art.40, ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym „Organizowanie i dotowanie przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej oraz nabywanie kolejowych pojazdów szynowych, należy do zadań własnych samorządu województwa. Zadanie to finansowane jest z dochodów własnych samorządu województwa”. W ust. 2 tego artykułu ustawodawca określił, że „Zadania, o których mowa w ust 1....., realizowane są na podstawie umowy zawartej pomiędzy organem jednostki samorządu terytorialnego.....a przewoźnikiem kolejowym, w szczególności w zakresie, o którym mowa w art. 41.” Z kolei art. 41, ust 1 Ustawy stanowi, że „Przewoźnik kolejowy wykonujący przewozy w ramach obowiązku służby publicznej, o której mowa w art. 40, zawiadamia samorząd województwa o zamiarze zaprzestania tych przewozów najpóźniej na 6 miesięcy przed dniem wejścia nowego rozkładu jazdy pociągów”, natomiast w ust. 2 tego artykułu ustawodawca określił, że: „Samorząd województwa może nie wyrazić zgody na zaprzestanie wykonywania przewozów w ramach obowiązku służby publicznej, jeżeli:

- 1) pokryje udokumentowane przez przewoźnika kolejowego straty lub
- 2) nie dokona wyboru innego przewoźnika kolejowego, w trybie określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 40 ust. 7.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich określa szczegółowe zasady ich organizowania oraz tryb wyboru przewoźników do wykonywania tych przewozów. Zgodnie z par. 2 rozporządzenia organizowanie przewozów polega w szczególności na:

- 1) ustalaniu zapotrzebowania na przewozy,

⁶ Dz. U. nr 86, poz. 789.

⁷ Dz. U. nr 95, poz. 953.

- 2) wyborze przewoźników i zawarciu z nimi umów w sprawie organizowania i dotowania przewozów,
- 3) opracowaniu i wprowadzeniu przy współpracy z przewoźnikiem kolejowym, planu połączeń kolejowych na obszarze województwa lub województw sąsiadujących,
- 4) ocenie i kontroli wykonania usług przewozowych.

Zgodnie z par. 3 Rozporządzenia, przy ustalaniu zapotrzebowania na przewozy bierze się pod uwagę w szczególności:

- 1) zaludnienie i układ przestrzenny sieci osadniczej,
- 2) przestrzenne rozmieszczenie przedsiębiorców, szkół, urzędów administracji publicznej, instytucji kultury, ośrodków handlowych i miejsc wypoczynku,
- 3) stopień bezrobocia strukturalnego i działania w celu jego zmniejszenia,
- 4) wielkość i strukturę popytu na usługi przewozowe, z uwzględnieniem sezonowego i dobowego zróżnicowania,
- 5) konkurencyjność i komplementarność innych niż kolej środków komunikacji,
- 6) strategię rozwoju infrastruktury transportowej w województwie, w tym transportu kolejowego,
- 7) charakterystykę sieci linii kolejowych w województwie,
- 8) potrzebę skomunikowania sąsiadujących ze sobą województw,
- 9) potrzebę skomunikowania przewozów wykonywanych różnymi kategoriami pociągów,
- 10) potrzebę skomunikowania przewozów kolejowych z przewozami wykonywanymi innymi środkami transportu,
- 11) działania mające na względzie ochronę środowiska naturalnego.

W par. 4 Rozporządzenia wskazano, że: „tryb wyboru przewoźników określają przepisy o zamówieniach publicznych, z wyjątkiem przewozów wykonywanych przez przedsiębiorców, w których samorząd województwa samodzielnie lub w porozumieniu z samorządem innego województwa:

- 1) dysponuje bezpośrednio większością głosów na zgromadzeniu wspólników albo na walnym zgromadzeniu przedsiębiorcy lub
- 2) jest uprawniony do powoływania lub odwoływania większości członków zarządu przedsiębiorcy, lub
- 3) jest uprawniony do powoływania lub odwoływania większości członków rady nadzorczej przedsiębiorcy.”

Z cytowanego paragrafu wynika, że tryb publiczny wyboru przewoźnika kolejowego do wykonywania przewozów regionalnych obowiązuje jedynie w odniesieniu do przewoźników,

pokryją w pełni w ciągu najbliższych 5 – 7 lat obsługę 4 nie zelektryfikowanych połączeń kolejowych na terenie województwa, w tym oprócz wspomnianych wyżej dwóch połączeń linie: Goleniów – Kołobrzeg oraz Szczecinek – Runowo Pomorskie.

W tabelach 1 i 2 przedstawiono podstawowe dane dotyczące kolejowych przewozów pasażerskich na terenie działania Zakłady Przewozów Pasażerskich w Szczecinie w 2004 r. oraz w I kwartale 2005 r. W całym 2004 r. spółka PKP Przewozy Regionalne przewiozła na terenie działania zakładu w Szczecinie ponad 10,3 mln pasażerów w pociągach regionalnych osobowych i pospiesznych, przy średniej odległości przewozu 43,7 km w pociągach osobowych i 196,6 km w pociągach pospiesznych, realizując własne przychody przewozowe na poziomie ponad 75 mln zł. W I kwartale 2005 r. liczba pasażerów przewiezionych w zakładzie wyniosła niewiele ponad 2,1 mln a własne przychody przewozowe nie przekroczyły 12,9 mln zł. Zakładając proporcjonalność kwartalnego wykonania przewozów, można wnioskować, że w całym 2005 r. nastąpi znaczny spadek przewozów i przychodów przewozowych w porównaniu z 2004 r.

W tabeli 3 zestawiono podstawowe dane dotyczące sytuacji ekonomiczno – finansowej w zakresie kolejowych przewozów regionalnych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego w latach 2001 – 2005.

Lata 2001 – 2003 były szczególnie trudnym okresem wdrażania w Polsce regionalizacji kolejowych przewozów pasażerskich. Dotacje centralne przekazywane samorządom województw tylko w niewielkim stopniu pokrywały deficyt działalności spółki PKP Przewozy Regionalne, która wykonywała przewozy. Z drugiej strony liczba uruchomianych przez PKP Przewozy Regionalne pociągów była zbyt duża w stosunku do racjonalnych potrzeb przewozowych. Taka sytuacja prowadziła do poważnego deficytu operatora przewozów a także do lokalnych konfliktów na tle ograniczania oferty przewozowej. W latach 2001 – 2003 oferta przewozowa spółki PKP Przewozy Regionalne była utrzymywana na poziomie od ok. 230 do 260 pociągów w dobie, co generowało koszty rzędu od ponad 109 mln zł do ok. 118 mln zł. Pokrycie tych kosztów z przychodów własnych kształtowało się na poziomie 32,1% do 34,5%, dofinansowanie z dotacji przekazywanej przez samorząd województwa pokrywało przeciętnie od 15,1% do ok. 16,0% kosztów, stąd deficyt spółki PKP Przewozy Regionalne wynosił w poszczególnych latach analizowanego okresu od 49,4% do 53,1%.

Od 2004 r., po wejściu w życie ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz przyjęciu rządowego programu restrukturyzacji grupy PKP, sytuacja w zakresie kolejowych przewozów regionalnych uległa pewnym zmianom. Założeniem dalszej reformy przewozów regionalnych było zlikwidowanie od 2004 r. straty

spółki PKP Przewozy Regionalne, między innymi w wyniku zwiększenia dofinansowania ze strony samorządów województw dzięki zwiększonym udziałom w dochodach z PIT i CIT a także dostosowywania oferty przewozowej PKP Przewozy Regionalne do potrzeb lokalnych. Jak widać z tabeli 1 strata PKP Przewozy Regionalne w 2004 r. nie została wyeliminowana, chociaż jej poziom został zmniejszony do ok. 20,1 mln zł. W okresie od 1 stycznia 2004 liczba pociągów regionalnych oferowanych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego uległa dalszym ograniczeniom, co zostało przedstawione w tabeli 4. W załącznikach 1 i 2 do opracowania zestawiono szczegółowe wykazy pociągów pasażerskich na terenie Województwa Zachodniopomorskiego w 2005 r. obejmujące wszystkie pociągi (załącznik 1) obsługiwane przez spółkę PKP Przewozy Regionalne na terenie województwa oraz pociągi regionalne objęte umową z Zachodniopomorskim Urzędem Marszałkowskim (załącznik 2)

W latach 2004 – 2005 oferta przewozowa spółki PKP Przewozy Regionalne w zakresie kolejowych przewozów regionalnych została ograniczona do poziomu od 199 pociągów w I połowie 2004 r. do 176 pociągów w całym 2005 r. Samorząd województwa objął dofinansowaniem w 2005 r. wszystkie ze 176 pociągów regionalnych. Poprawiły się w tym okresie dość istotnie podstawowe relacje ekonomiczno – finansowe w zakresie kolejowych przewozów regionalnych, jakkolwiek według planu na 2005 r. strata spółki PKP Przewozy Regionalne na tej działalności ma wynieść ponad 9,1 mln zł. Koszty tej spółki związane z pociągami regionalnymi ograniczone zostały do poziomu 78,0 mln zł w 2005 r. a przychody własne powinny wzrosnąć do ok. 41,7 mln zł. Pokrycie tych kosztów z przychodów własnych powinno więc ukształtować się na poziomie 53,5%, czyli o ok. 20% wyższym w porównaniu z okresem lat 2001 – 2003. Dzięki wzrostowi dofinansowania z samorządu województwa do poziomu 27,2 mln zł w 2005 r. z tego źródła zostanie pokrytych 34,9% kosztów własnych przewozów, czyli ponad dwukrotnie więcej niż w latach 2001 – 2003. Pomimo korzystnego kierunku zmian deficyt spółki PKP Przewozy Regionalne na wykonywaniu kolejowych przewozów regionalnych będzie wynosił 11,7%. Oznacza to konieczność dalszego poszukiwania racjonalnych rozwiązań ekonomiczno – organizacyjnych w zakresie funkcjonowania kolejowych przewozów regionalnych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego mających na celu ustabilizowanie całego systemu pod względem ekonomicznym, wyeliminowanie strat operatora przewozów a także zapewnienie akceptowanej przez społeczeństwo oferty przewozowej.

Tabela 1

Przewozy pasażerskie na terenie działania Zakładu Przewozów Pasażerskich spółki PKP Przewozy Regionalne w Szczecinie w 2004 r.

Wyszczególnienie	Liczba pasażerów	Praca przewozowa w pkm	Średnia odległość przewozu w km poc. osobowe	Średnia odległość przewozu w km poc. pociągowe	Przychody przewozowe w zł pociągi osobowe i poc. pociągowe	Przychód jednostkowy zł/pkm (przychody/paskm)
Styczeń	901 334	72 505 157	42,4	160,6	5 451 821,32	0,075
Luty	888 972	75 573 56	43,5	171,4	5 566 429,08	0,074
Marzec	910 174	67 741 874	41,8	151,4	5 182 408,45	0,077
Kwiecień	928 501	79 373 505	44,0	175,5	5 950 022,46	0,075
Maj	919 591	80 005 398	44,8	177,3	6 358 011,80	0,079
Czerwiec	815 292	84 238 398	46,9	216,4	6 655 886,81	0,079
Lipiec	880 669	125 092 886	50,9	276,4	9 237 291,26	0,073
Sierpień	909 588	136 152 690	51,7	284,6	10 282 089,08	0,076
Wrzesień	823 243	71 255 957	42,2	196,5	5 562 420,98	0,078
Październik	860 269	66 865 537	42,5	163,2	5 316 347,14	0,079
Listopad	833 846	62 144 903	41,9	153,4	4 964 436,81	0,079
Grudzień	674 402	55 827 923	43,4	165,8	4 566 217,90	0,081
RAZEM 2004	10 345 881	976 261 584	44,5	196,6	75 093 383,09	0,076

Źródło: PKP Przewozy Regionalne, Zakład Przewozów Pasażerskich w Szczecinie

Tabela 2

Przewozy pasażerskie na terenie działania Zakładu Przewozów Pasażerskich spółki PKP Przewozy Regionalne w Szczecinie w I kwartale 2005 r.

Wyszczególnienie	Liczba pasażerów	Praca przewozowa w pkm	Średnia odległość przewozu w km poc. osobowe	Średnia odległość przewozu w km poc. pospieszne	Przychody przewozowe w zł	Przychód jednostkowy zł/pkm (przychody/paskm)
Styczeń	727 912	52 493 164	42,0	141,2	4 169 210,83	0,079
Luty	689 812	57 337 536	45,5	165,4	4 363 929,76	0,076
Marzec	697 606	53 569 914	43,6	154	4 329 946,33	0,081
RAZEM I Kwartał	2 115 330	163 400 614	43,7	153,4	12 863 086,92	0,079

Źródło: PKP Przewozy Regionalne, Zakład Przewozów Pasażerskich w Szczecinie

Podstawowe parametry ekonomiczne – finansowe kolejowych przewozów regionalnych w Województwie Zachodniopomorskim w latach 2001 – 2003.

Rok	Dobowa liczba pociągów wg rozkładu jazdy	Liczba pociągów objętych dofinansowaniem samorządu województwa	Praca pociągowa (pocmk)	Przychody PKP Przewozy Regionalne (zł)	Koszty (zł)	Dofinansowanie samorządu województwa z dotacji centralnej (zł)	Strata PKP Przewozy Regionalne (zł)
2001	227 – 259*	69 – 74*	5 205 738	38 099 615	117 663 214	17 802 347	61 761 251
2002	240	171**	4 932 586	37 978 606	109 774 208	17 495 000	54 300 601
2003	235 – 240*	40	5 103 153	34 560 034	109 324 847	16 769 396	57 995 416
2004	199 – 184*	172 – 161*	4 151 085	33 676 872	80 759 862	27 000 000	20 082 990
2005 (plan)	176	176	3 935 198	41 652 847	78 008 207	27 200 000	9 155 360

Źródło: PKP Przewozy Regionalne, Departament Transportu UM w Szczecinie

* drugie półrocze

** 50% dofinansowania wszystkich pociągów

Tabela 4

Pociągi regionalne na terenie Województwa Zachodniopomorskiego w okresie od 1 stycznia 2004 do 31 grudnia 2005 według linii kolejowych

Odcinek linii kolejowej	okres od 1.01 do 31.08.2004r.			okres od 1.09 do 31.12.2004r.			okres od 12.12.2004r. do 31.12.2005r.			
	Ilość poc. dofinansowywanych przez samorząd	Ilość poc. utrzymywanych przez PKP PR	Razem	Ilość poc. dofinansowywanych przez samorząd	Ilość poc. utrzymywanych przez PKP PR	Razem	Ilość poc. dofinansowywanych przez samorząd	Ilość poc. utrzymywanych przez PKP PR	Razem	Ilość poc. utrzymywanych przez PKP PR
Szczecin - Bierzwik	27	4	31	24	5	29	19	6	25	-
Szczecin - Świnoujście	18	5	23	14	2	16	12	4	16	-
Wysoka Kam. - Kamień Pom.	4	0	4	2	0	2	0	0	0	-
Szczecin - Kamień Pom.	0	0	0	2	0	2	4	0	4	-
Szczecin - Koszalin	26	5	31	26	3	29	23	9	32	-
Kołobrzeg - Piła	21	2	23	20	3	23	18	6	24	-
Gdańsk - Szczecin	29	2	31	24	5	29	25	2	27	-
Koszalin - Kołobrzeg	8	0	8	8	0	8	5	3	8	-
Kołobrzeg - Goleniów	19	0	19	19	0	19	20	0	20	-
Szczecinek - Słupsk	10	0	10	8	1	9	6	0	6	-
Runowo Pom. - Chojnice	10	0	10	10	0	10	10	0	10	-
Stargard Szcz. - Kalisz Pom.	0	3	3	4	0	4	4	0	4	-
Stargard Szcz. - Pyrzyce	0	6	6	0	4	4	0	0	0	-
Razem	172	27	199	161	23	184	146	30	176	0

Źródło: PKP Przewozy Regionalne, Departament Transportu UM w Szczecinie

Należy przyjąć, że ukształtowana w 2005 r. oferta przewozowa na terenie Województwa Zachodniopomorskiego w postaci 176 pociągów regionalnych objętych umową z samorządem województwa (załącznik 2) stanowi pod względem ilościowym najniższy minimalny poziom, poniżej którego z powodów ekonomicznych i społecznych nie powinno się schodzić. Jeżeli zatem w przyszłości miałyby być wprowadzane zmiany w ofercie ilościowej pociągów regionalnych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego, to mogą one polegać jedynie na wzroście ich liczby w uzasadnionych przypadkach i ewentualnych korektach (np. wydłużeniach) relacji przewozowych.

Zdecydowanej poprawie powinna ulec jakość kolejowych przewozów regionalnych na terenie województwa, która aktualnie jest relatywnie niska. Jakość oferty przewozowej kolei w segmencie przewozów regionalnych wyznaczają cztery główne parametry, a mianowicie:

- stan infrastruktury kolejowej, który poprzez prędkość techniczną pociągów determinuje czasy ich jazdy w poszczególnych relacjach przewozowych,
- tabor stosowany w kolejowych przewozach regionalnych, w szczególności jego cechy konstrukcyjne i eksploatacyjne wpływające na komfort jazdy,
- cechy rozkłady jazdy pociągów, w szczególności dostosowanie do potoków podróży w poszczególnych częściach doby i skomunikowanie z pociągami dalekobieżnymi i innymi środkami komunikacji publicznej,
- system obsługi pasażerów w punktach odpraw, w tym sprawność obsługi, elastyczne formy płatności, informacja i inne elementy.

Dwa ostatnie czynniki wpływające na jakość kolejowych przewozów regionalnych są w zasadzie bezinwestycyjne lub wymagają relatywnie niewielkich inwestycji, przy znacznie zwiększonym wysiłku organizacyjnym. Na podstawie obserwacji z ostatnich lat można jednak stwierdzić, że w ramach istniejącego aktualnie układu organizacyjnego wykonywania kolejowych przewozów regionalnych szybkie wprowadzanie projakościowych zmian w spółce PKP Przewozy Regionalne nie wymagających z założenia wielkich nakładów inwestycyjnych jest dość ograniczone. Wynika to ze sposobu funkcjonowania tej spółki, a w szczególności z centralizacji zarządzania. Pracownicy administracji Zachodniopomorskiego Zakładu przewozów Regionalnych w dużej części pracują na rzecz swojej centrali w Warszawie a nie na rzecz swoich klientów – pasażerów. Wszelkie oddolne inicjatywy ulepszające obsługę pasażerów muszą przechodzić przez centralę spółki.

Należy jednak podkreślić, że decydujący wpływ na jakość kolejowych przewozów regionalnych mają dwa pierwsze z wymienionych wyżej czynników, tj. infrastruktura kolejowa i tabor. Stan infrastruktury kolejowej w Województwie Zachodniopomorskim jest dalece

niezadowalający. Jedynie magistralna linia kolejowa Poznań – Szczecin cechuje się dość dobrymi parametrami jakościowymi, chociaż jej modernizacja nie została jeszcze zakończona. Aktualnie modernizowane lub remontowane są niektóre odcinki na linii Szczecin – Świnoujście, Szczecin – Kostrzyn i w niewielkim zakresie inne krótsze odcinki. W okresie najbliższych lat nie należy spodziewać się istotnej poprawy parametrów jakościowych linii kolejowych w Województwie Zachodniopomorskim, na których prowadzone są kolejowe przewozy regionalne.

Tabor kolejowy używany w kolejowych przewozach regionalnych charakteryzuje się w przeważającej większości cechami nie spełniającymi współczesnych standardów jakościowych. W tym przypadku autobusy szynowe używane na niektórych liniach nie zelektryfikowanych stanowią pozytywny wyjątek, ale też margines głównego problemu. Zdecydowana większość kolejowych przewozów regionalnych jest wykonywana przy zastosowaniu elektrycznych zespołów trakcyjnych lub klasycznymi pociągami (lokomotywa + wagony). W zasadzie wszystkie EZT używane w przewozach regionalnych są przestarzałe konstrukcyjnie. Część z nich, młodsza wiekiem, nadaje się do modernizacji, natomiast starsze pojazdy należy wymieniać na nowe. Zarówno modernizacja EZT jak i zakupy nowych zestawów wymagają dużych nakładów inwestycyjnych. W ramach istniejącego układu organizacyjnego wykonywania kolejowych przewozów regionalnych nie należy przewidywać istotnych zmian w strukturze jakościowej taboru pasażerskiego na terenie Województwa Zachodniopomorskiego. Spółka PKP Przewozy Regionalne modernizuje wprowadzie tabor a także zakupuje nowe jednostki taborowe, jednakże są to ilości nie współmierne do obiektywnie istniejących potrzeb. Nie można więc spodziewać się w najbliższych latach istotnych dostaw nowego lub zmodernizowanego taboru pasażerskiego do obsługi przewozów na terenie Województwa Zachodniopomorskiego zrealizowanych przez spółkę PKP Przewozy Regionalne.

2.3. Ocena dotychczasowego modelu organizowania i finansowania kolejowych przewozów regionalnych na terenie województwa

Oceniając dotychczasowy model organizowania i finansowania kolejowych przewozów regionalnych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego należy wyodrębnić trzy płaszczyzny a zarazem punkty widzenia tej oceny, a mianowicie:

- stan realizacji ogólnych założeń modelowych reformy kolejowych przewozów regionalnych w skali całego kraju,
- ocena modelu organizowania i finansowania kolejowych przewozów regionalnych z punktu widzenia samorządu Województwa Zachodniopomorskiego,
- ocena modelu organizowania i finansowania kolejowych przewozów regionalnych z punktu widzenia spółki PKP Przewozy Regionalne.

Można przypomnieć w tym miejscu, że ogólne założenia modelowe reformy kolejowych przewozów regionalnych nie są oryginalnym polskim pomysłem, lecz wynikają z kierunków polityki transportowej Unii Europejskiej, w tym określonych rozporządzeń i dyrektyw. Polska, w okresie przedakcesyjnym i po wejściu do Unii Europejskiej musi akceptować ogólne zasady i kierunki tej polityki. W tym sensie, z politycznego punktu widzenia nie będzie w Polsce możliwości odejścia od przyjętego kierunku regionalizacji transportu kolejowego, niezależnie od tego, jakie były i będą formułowane opinie krytyczne na ten temat. Cała operacja regionalizacji kolejowego transportu pasażerskiego w Polsce w latach 2001 – 2005 przebiegała i nadal przebiega z dużymi trudnościami, które mają dwa źródła: po pierwsze są to bardzo złożone warunki ekonomiczno – społeczne restrukturyzacji byłego przedsiębiorstwa państwowego PKP i po drugie, brak dostatecznych środków budżetowych na dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych. Co do pierwszej z wymienionych przyczyn, należy podkreślić pewną naiwność twórców reformy PKP z 2001 r., której wtórowało wielu polityków, polegającą na założeniu, że w Polsce szybko powstanie konkurencja w sektorze kolejowych przewozów regionalnych. Przyjmowano wówczas, że oprócz spółki PKP Przewozy Regionalne wydzielonej ze starych PKP, powstanie w Polsce większa liczba operatorów kolejowych przewozów pasażerskich, którzy będą wzajemnie konkurowali o zlecenia przewozów pasażerskich na przetargach organizowanych przez samorządy województw. Założenia te okazały się całkowicie nierealne w kilkuletnim terminie z trzech głównych powodów, a mianowicie:

1. działalność w zakresie wykonywania kolejowych przewozów regionalnych jest w Polsce, podobnie jak w całej Unii Europejskiej i wielu innych krajach

głęboko deficytowa i wobec tego wymaga znacznego dofinansowywania ze strony władz publicznych,

2. działalność w zakresie wykonywania kolejowych przewozów regionalnych jest wysoce majątkochłonna i kapitałochłonna, wymagająca wyspecjalizowanego personelu i doświadczenia a także podlegająca ścisłym regulacjom branżowym,
3. przyciągnięcie prywatnego kapitału krajowego lub zagranicznego do sektora kolejowych przewozów regionalnych wymagałoby wieloletnich kontraktów z prywatnymi operatorami przewozów gwarantujących im nie tylko dofinansowanie kosztów operacyjnych lecz również wymaganą stopę zwrotu z inwestycji.

Z powyższych powodów można przyjąć, że w Polsce jeszcze przez wiele lat będzie utrzymywać się sytuacja braku zainteresowania poważnego kapitału prywatnego wejściem do sektora kolejowych przewozów regionalnych, a jedyny realny majątek i kapitał pozwalający na sieciowe wykonywanie tego rodzaju przewozów kolejowych jest umiejscowiony w spółce PKP Przewozy Regionalne. Spółka ta w ramach dalszej restrukturyzacji może być przekształcana i na bazie jej majątku oraz personelu mogą być tworzeni nowi, mniejsi operatorzy przewozów, których przykładem są uruchomione od 1 stycznia 2005 r. Koleje Mazowieckie. Wspomniany brak środków finansowych na dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych w latach 2001 – 2005 jest drugim głównym czynnikiem trudności powstałych na tle nowego modelu funkcjonowania kolei w tym segmencie przewozów. Wiele decyzji, w istocie politycznych, spowodowało poważny kryzys finansowy całego polskiego kolejnictwa. W latach 2001 – 2003 poważnie ograniczono dotacje budżetowe na dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych, co spowodowało olbrzymie straty i zadłużenie spółki PKP Przewozy Regionalne a także zachwianie płynności finansowej w całej Grupie PKP. W 2004 r. rząd decydując się na odejście od dotacji centralnej i przejście na finansowanie kolejowych przewozów regionalnych z dochodów własnych samorządów województw oraz dając samorządom do dyspozycji dodatkowo w skali całego kraju ponad 1,85 mld zł z dochodów podatkowych, nie potrafił zapewnić ustabilizowania sytuacji finansowej spółki PKP Przewozy Regionalne, co należy ocenić jako poważny błąd.

Patrząc na model organizowania i finansowania kolejowych przewozów regionalnych z punktu widzenia samorządu Województwa Zachodniopomorskiego należy dostrzegać wiele pozytywnych elementów oraz niektóre mankamenty. Do pozytywnych elementów można zaliczyć:

- przejęcie odpowiedzialności samorządu województwa przed społeczeństwem lokalnym za organizację tych przewozów,
- wpływ na rozkład jazdy pociągów, ich relacje i terminy kursowania,
- oddziaływanie na skomunikowanie pociągów regionalnych z innymi pociągami i innymi środkami transportu,
- możliwość oddziaływania na parametry jakościowe świadczonych usług,
- możliwość bezpośredniego inwestowania w tabor przewozowy (zakupy autobusów szynowych),

Do mankamentów istniejącego modelu można zaliczyć:

- brak wystarczającej dotacji budżetowej na dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych i inwestycje w tej dziedzinie w latach 2001 – 2003, co doprowadziło do znacznego ograniczenia oferty przewozowej kolei w tych latach na terenie województwa,
- brak możliwości wyboru przewoźnika kolejowego w konkurencyjnym przetargu,
- brak właściwego systemu informacyjnego o sytuacji w przewozach regionalnych na terenie województwa, w tym brak odpowiedniej bazy statystycznej umożliwiającej skuteczny monitoring i analizy sytuacji rynkowej,
- brak właściwej struktury zarządzania całym systemem transportu publicznego w województwie, w tym kolejowymi przewozami regionalnymi, ze szczególnością samorządu województwa,
- ogólny brak wpływu, nadzoru i kontroli nad lokalnym operatorem kolejowych przewozów regionalnych, w tym w szczególności:
 1. brak wpływu na cały system taryfowy kolejowych przewozów regionalnych, który ma charakter centralny,
 2. brak możliwości oddziaływania na koszty kolejowych przewozów pasażerskich i ich kontrolę,
 3. brak możliwości kształtowania w większym zakresie niektórych istotnych parametrów jakościowych kolejowych przewozów pasażerskich,
 4. utrudniona kontrola nad majątkiem samorządu (tabor kolejowy) zakupionym ze środków własnych i użyczonym nieodpłatnie operatorowi przewozów,
 5. brak ekonomicznego mechanizmu odtwarzania zużywającego się majątku samorządu użyczonego operatorowi przewozów.

Model organizowania i finansowania kolejowych przewozów regionalnych ma również pewne zalety i wady oceniane z punktu widzenia spółki PKP Przewozy Regionalne. Zaletą

tego modelu byłoby niewątpliwie to, by wcześniej rząd a obecnie samorzady województw zapewniły właściwy poziom dofinansowania prowadzonej działalności, co jak dotychczas nie miało miejsca, oprócz jednego wyjątku związanego z utworzeniem Kolei Mazowieckich. Natomiast ograniczenie dofinansowania działalności operacyjnej tej spółki spowodowało znane powszechnie trudności finansowe i perturbacje społeczne, w tym konflikty z władzami samorządowymi. W latach 2001 – 2005 spółka znacznie ograniczyła swoją ofertę przewozową a także ograniczyła swoje koszty, w tym koszty personelu. Jednakże aktualnie, w 2005 r. znajduje się w sytuacji wyczerpania prostych rezerw redukcji kosztów, a pomimo tego nie może w tym roku zbilansować swojej działalności a jedynie zmniejszyć stratę. Długi okres utrzymywania się straty bilansowej spowodował również brak istotnych inwestycji w modernizację i zakupy nowego taboru. Dodać należy, że spółka PKP Przewozy Regionalne jest w pewnym stopniu uzależniona do spółki PKP Cargo SA, od której dzierżawi lokomotywy i wynajmuje maszynistów do obsługi pociągów regionalnych. Problem ten nie występuje jednak ostro w Województwie Zachodniopomorskim, ponieważ zdecydowana większość przewozów wykonywana jest z zastosowaniem EZT należących do spółki oraz autobusów szynowych należących do samorządu województwa. Po planowanych dostawach 3 nowych autobusów szynowych zamówionych przez samorząd województwa zaistnieje praktyczna możliwość rezygnacji z wynajmu lokomotyw do obsługi pociągów regionalnych, gdyż całość ruchu regionalnego obsłużą EZT i autobusy szynowe. Natomiast maszyniści wynajmowani dotychczas do obsługi EZT z PKP Cargo mogą przejść do PKP Przewozy Regionalne lub nowego podmiotu utworzonego z samorządem województwa. Powszechnie uważa się, że spółka PKP Przewozy Regionalne generuje zbyt wysokie koszty, ponieważ jest uzależniona od dwóch monopolistycznych spółek kolejowych, tj. PKP PLK SA i PKP Energetyka w zakresie dostępu do linii kolejowych i dostaw energii elektrycznej. Pogląd o uzależnieniu operatora kolejowych przewozów regionalnych jest nieprawdziwy w tym znaczeniu, że stawki dostępu do infrastruktury kolejowej oraz ceny energii elektrycznej są w Polsce kontrolowane przez rząd (Urząd Transportu Kolejowego, Urząd Regulacji Energetyki). Każdy inny niż PKP Przewozy Regionalne operator kolejowych przewozów regionalnych będzie ponosił takie same koszty dostępu do infrastruktury kolejowej i płacił takie same stawki za energię elektryczną. Innym mankamentem istniejącego modelu funkcjonowania wykonawstwa kolejowych przewozów regionalnych jest wielkość spółki PKP Przewozy Regionalne i związana z nią centralizacja zarządzania a także właściwa dla takiej organizacji inercja, podporządkowanie kadry zarządzającej decyzjom centrali w Warszawie i długotrwałe procedury decyzyjne. Z punktu widzenia samorządu województwa bardziej korzystna byłaby sytuacja posiadania

lokalnego partnera po stronie wykonawstwa kolejowych przewozów regionalnych wyposażonego w odpowiednie kompetencje decyzyjne. Długotrwałość procedur w spółce PKP Przewozy Regionalne jest poważnym problemem praktycznym, na co wskazuje negatywny przykład pierwszych miesięcy 2005 r, kiedy to kolejowe przewozy regionalne w całej Polsce były prowadzone bez odpowiednich umów z samorządami, a opóźnienia w ich podpisaniu były spowodowane w głównej mierze przez samą spółkę.

Wskazane w tej części opracowania mankamenty dotychczasowego modelu organizowania i finansowania kolejowych przewozów regionalnych nie przekreślają jego ogólnej poprawności. Po kilku lat doświadczeń należałoby jednak rozważać realne kierunki jego ulepszenia bądź usprawnienia. Jedną z możliwych dróg jest tworzenie przez samorządy województw spółek z PKP Przewozy Regionalne, które będą mniejszymi i bardziej elastycznymi przewoźnikami regionalnymi, co jest zgodne z kierunkiem wyznaczonym przez rząd w ramach przyjętego Radę Ministrów „Programu dalszej restrukturyzacji oraz prywatyzacji spółek Grupy PKP”.

2.4. Tabor kolejowy używany do wykonywania kolejowych przewozów regionalnych

Spółka PKP Przewozy Regionalne wykonuje pasażerskie przewozy kolejowe na terenie Województwa Zachodniopomorskiego w zdecydowanej większości elektrycznymi zespołami trakcyjnymi – typu EN-57. Każdy zespół trakcyjny dysponuje 212 miejscami siedzącymi i 200 miejscami stojącymi. Aktualnie Zakład Przewozów Pasażerskich w Szczecinie posiada 80 szt. tego typu EZT. Ponadto Zakład posiada 6 szt. nowszych EZT typu ED - 72. Tabor służący do prowadzenia przewozów na terenie województwa - jakkolwiek spełnia wymagania w zakresie bezpieczeństwa podróżowania - jest w większości przestarzały i nie odpowiada w pełni współczesnym standardom środka transportowego czy oczekiwaniom pasażerów. Przeciętny wiek jednego EN – 57 wynosi 25,7 lat, natomiast przeciętny wiek ED – 72 wynosi 10,3 lat. Użytkowany tabor jest zlokalizowany jest na stacji Szczecin Wzgórze Hetmańskie oraz Kołobrzeg.

Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego zakupił w 2003 r. i przekazał na podstawie umowy użyczenia spółce PKP Przewozy Regionalne dwuczłonowy autobus szynowy oznaczony jako SA – 109, o pojemności 170 pasażerów, który początkowo obsługiwał linię Goleniów – Kołobrzeg a obecnie wykorzystywany jest w relacji Sławno – Darłowo. W grudniu 2004 r. samorząd przejął w użytkowanie od DB Regio 7 używanych autobusów szynowych typu VT – 624, w tym:

- 2 pojazdy czterocłonowe z 2 wagonami silnikowymi i 2 wagonami środkowymi każdy,
- 5 pojazdów trójczłonowych z dwoma wagonami silnikowymi i jednym wagonie środkowym każdy (248 miejsc siedzących + 77 stojących).

Autobusy te w Polsce zostały oznaczone jako SA 110 – wagony silnikowe i SA 112 – wagony środkowe. Aktualnie, autobusy przejęte od kolei niemieckich, po użyczeniu spółce PKP Przewozy Regionalne, obsługują linię Goleniów – Kołobrzeg (od 1 czerwca 2005 r.) oraz Runowo Pom. – Szczecinek (od 12 czerwca 2005 r.). Ponadto w drugiej połowie 2005 r. wejdą do eksploatacji jednocłonowy i dwa dwuczłonowe autobusy szynowe SA – 103 zamówione w PESA Bydgoszcz.

Oprócz wymienionego taboru spółka PKP Przewozy Regionalne wykorzystuje do realizacji zamówionego bieżącego rozkładu jazdy w relacjach Szczecin – Gdynia oraz Kołobrzeg – Poznań lokomotywy elektryczne EU – 07 wynajmowane z PKP Cargo SA, które prowadzą klasyczne składy pociągów. Po wejściu do eksploatacji 3 autobusów szynowych SA – 103 powstanie możliwość całkowitej rezygnacji z klasycznych pociągów pasażerskich w ramach kolejnego rozkładu jazdy, ponieważ będą one mogły być zastąpione przez jednostki ED – 72.

Niezależnie od zakresu i kierunków dalszych przekształceń organizacyjno – własnościowych Zakładu Przewozów Pasażerskich w Szczecinie wymagane są dalsze inwestycje modernizacyjne i zakupowe w zakresie taboru. W szczególności stan techniczny oraz ogólny standard eksploatowanych EN- 57 jest dalece niezadowalający. Jednostki te są w stanie znacznego zużycia fizycznego i generują relatywnie wysokie koszty utrzymania bieżącego. Natomiast pod względem techniczno – konstrukcyjnym są przestarzałe i niedostosowane do współczesnego poziomu techniki kolejowej (zużycie moralne). Dlatego też część jednostek tego typu będzie musiała być w najbliższych latach wycofana z eksploatacji i zastąpiona nowymi a część nowszych jednostek tego typu powinna przejść gruntowną modernizację. Odnowy będzie też wymagał w perspektywie 7 – 10 lat park autobusów szynowych, ponieważ zakupione w Niemczech SA – 110 mają przeciętny wiek 39,6 lat i ich eksploatacja handlowa prawdopodobnie zakończy się do 2015 roku.

Rozdział III

Ogólna koncepcja dalszego funkcjonowania kolei regionalnych w Województwie Zachodniopomorskim.

3.1. Koncepcja powołania regionalnego operatora kolejowego.

3.1.1. Przesłanki utworzenia spółki

Województwo Zachodniopomorskie uczestniczy w polityce regionalizacji kolei, której geneza wywodzi się z rozwiązań stosowanych w Unii Europejskiej na mocy odpowiednich rozporządzeń i dyrektyw. Ponadto polityka regionalizacji kolei jest oficjalnym kierunkiem realizowanej obecnie polityki transportowej państwa. Odpowiedzialność społeczna władz samorządowych sprawia, że poszczególne ogniwa tych władz aktywnie współuczestniczą w tej polityce i w ramach posiadanych kompetencji ją współtworzą. Geneza koncepcji utworzenia przez samorząd województwa wspólnie z PKP Przewozy Regionalne spółki do wykonywania kolejowych przewozów regionalnych wywodzi się ze strategii i celów polityki transportowej Województwa Zachodniopomorskiego, o czym była mowa w rozdziale I opracowania. Kolejowe przewozy regionalne charakteryzują się:

- głęboką deficytowością spowodowaną między innymi niewłaściwą polityką ich dotowania przez władze centralne poprzez znaczne ograniczanie dotacji,
- zbyt wysokimi kosztami wynikającymi z przestarzałej techniki i przyjętego systemu organizacyjnego ich wykonywania,
- dużą wrażliwością społeczną polegającą na oczekiwaniach zapewnienia odpowiedniej liczby połączeń przy możliwie niskich cenach i zachowaniu systemu ulg i społecznym brakiem akceptacji dla ich ograniczania.

Decyzja o ewentualnym utworzeniu nowego operatora kolejowych przewozów regionalnych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego wymaga rozważenia argumentów przemawiających za jej utworzeniem oraz czynników ryzyka. Te ostatnie będą omówione w dalszej części opracowania. Argumentów na rzecz utworzenia nowej spółki można wymienić wiele, a najważniejsze z nich to:

- uzyskanie przez samorząd województwa decydującego wpływu na ilość pociągów pasażerskich, ich rozkład jazdy, terminy kursowania i skomunikowane z innymi pociągami i komunikacją autobusową,
- uzyskanie przez samorząd województwa decydującego wpływu na kształtowanie systemu taryfowego kolei regionalnych, system ulg i preferencji handlowych,
- możliwość oddziaływania na system obsługi pasażerów oraz zakres współpracy z innymi przewoźnikami oraz instytucjami regionalnymi,

- uzyskanie wpływu na kształtowanie kosztów kolejowych przewozów regionalnych, w tym poprzez nadzór właścicielski bezpośrednia kontrola tych kosztów,
- możliwość przejmowania przez spółkę lokalnych linii kolejowych niezbędnych dla kolei regionalnych,
- możliwość przekazania spółce autobusów szynowych będących własnością samorządu województwa jako wkładu majątkowego,
- uzyskanie wpływu na kluczowe stanowiska kierownicze w spółce (rada nadzorcza, zarząd) oraz na politykę zatrudnienia,
- możliwość pozyskiwania przez spółkę środków finansowych z funduszy Unii Europejskiej oraz instytucji krajowych dedykowanych na wsparcie polityki regionalnej lub wybrane kierunki działań (np. infrastruktura kolejowa, ochrona środowiska, ułatwienie obsługi osób niepełnosprawnych i inne)

Oprócz wymienionych wyżej argumentów można wskazać, że nowa spółka byłaby wyposażona tylko w niezbędny do realizacji kolejowych przewozów regionalnych majątek i zatrudnienie, co również jest ważnym argumentem o charakterze ekonomicznym. Te dwa czynniki w dużym stopniu będą określały koszt bieżącego funkcjonowania spółki.

Przyjmując koncepcję utworzenia nowej spółki należy realistycznie spojrzeć na problem rentowności kolejowych przewozów regionalnych. Aktualnie w 2005 r., w Województwie Zachodniopomorskim planowany stopień pokrycia kosztów kolejowych przewozów regionalnych z przychodów przewozowych ma wynieść 53,5%. Oznacza to, że nie należy liczyć na szybkie „urentownienie” działalności spółki i przez to na znaczne ograniczenie zakresu udzielanego wsparcia finansowego. Projektowanie w obecnych warunkach dodatnich wyników finansowych nowej spółki byłoby całkowicie nierealistyczne. Działalność gospodarcza w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich jest w Polsce (tak samo zresztą jak w całej Europie) ze swej natury nierentowna z przyczyn ukształtowanych historycznie (niski poziom taryf, systemy ulg i wysokie koszty). Specyfika działalności kolejowej, a zwłaszcza jej wysoka kosztochłonność, nakazuje dużą ostrożność w planowaniu wyników finansowych nowej spółki. Deficytowości kolejowych przewozów regionalnych w praktyce uniknąć się nie da, natomiast dzięki działaniom skierowanym na obniżkę kosztów, takich jak między innymi eksploatacja ekonomicznie uzasadnionej liczby autobusów szynowych, lepsze wykorzystanie pojazdów szynowych (optymalizacja obiegów), oszczędne gospodarowanie zatrudnieniem, ograniczenie kosztów ogólnozakładowych i zarządu, można znacznie ograniczyć poziom tej deficytowości, a korzyści ekonomiczne wynikające z tego ograniczenia będą jednocześnie pozytywnymi efektami utworzenia nowej spółki.

Z punktu widzenia spółki PKP Przewozy Regionalne istnieją również ważne przesłanki utworzenia z samorządem Województwa Zachodniopomorskiego nowej spółki do wykonywania kolejowych przewozów regionalnych. Przyjęta przez Radę Ministrów 22 lutego 2005 r. „Strategia restrukturyzacji i prywatyzacji Grupy PKP SA”⁹ zakłada tworzenie w latach 2005 – 2007 kolejnych spółek z samorządami, które wyrażą gotowość organizowania działalności operatorskiej. Podstawowe założenia (przesłanki) stosowane przez PKP Przewozy Regionalne określone w cytowanym dokumencie są następujące:

- przejęcie przez spółki zatrudnionych w jednostce organizacyjnej (zakładzie) obsługującej określony region (regiony) zgodnie z art. 23 Kodeksu pracy,
- dzierżawa lub wniesienie taboru niezbędnego do prowadzenia działalności na terenie województwa (województw) przez PKP Przewozy Regionalne,
- możliwość docelowego wniesienia przez PKP Przewozy Regionalne nieruchomości użytkowanych w ramach obsługi danego województwa (województw) oraz innych nieruchomości posiadanych przez PKP lub PKP przewozy Regionalne w zależności od wyników negocjacji z partnerami,
- zapewnienie przez samorząd wojewódzki rekompensaty na rzecz przewoźnika, związanej z wykonywaniem usług w ramach obowiązku służby publicznej na podstawie zawartej umowy.

Należy podkreślić, że cytowany dokument rządowy ma charakter deklaracyjny i nie stanowi obowiązującego prawa a tworzenie spółek operatorskich przy współpracy z samorządami województw nie jest obligatoryjne. Obie zainteresowane strony, tj. samorząd województwa oraz spółka PKP Przewozy Regionalne muszą przede wszystkim zadeklarować wolę utworzenia nowej spółki operatorskiej. Po drugie, wola ta, wyrażona np. w dwustronnie podpisanej deklaracji intencji, nie może być jedynie deklaracyjna i nie poparta konkretnymi działaniami przygotowawczymi i po trzecie spółka PKP Przewozy Regionalne oczekuje, że nacisk inicjacyjny i główne prace przygotowawcze, w tym opracowanie biznes – planu nowej spółki, przejmie na siebie strona bardziej zainteresowana, czyli samorząd województwa. Ten ostatni element jest bardzo istotny w przypadku gdyby samorząd województwa podjął strategiczną decyzję utworzenia nowego operatora przewozów. Należy się bowiem liczyć się z zamierzoną bądź niezamierzoną obstrukcją ze strony PKP Przewozy Regionalne, wynikającą z przewlekłości procedur, asekuranctwa, oporów części kadry kierowniczej i związków zawodowych a także biurokratycznego aparatu Urzędu Transportu Kolejowego.

⁹ Dokument niepublikowany – maszynopis powielony Ministerstwa Infrastruktury.

3.1.2. Uwarunkowania prawne

Jednym z problemów prawnych jaki wyłania się na tle utworzenia wspólnie z PKP Przewozy Regionalne nowej spółki do wykonywania kolejowych przewozów regionalnych jest pytanie czy samorząd województwa będąc z mocy przepisów ustawy o transporcie kolejowym organizatorem tych przewozów i jednocześnie podmiotem zobowiązanym do ich finansowania, może jednocześnie utworzyć bądź przystąpić do spółki wykonującej ten rodzaj przewozów.

Po analizie obowiązujących przepisów określających zasady funkcjonowania transportu kolejowego można stwierdzić, że w szczególności art. 40 – 41 cytowanej ustawy o transporcie kolejowym (istotne w tym przedmiocie) nie zawierają jakichkolwiek przepisów, które zakazywałyby wystąpienia sytuacji posiadania przez samorząd województwa udziałów w spółce wykonującej kolejowe przewozy regionalne. Samorząd i spółka to dwie odrębne osoby prawne wykonujące różne zadania. Nie istnieje też zakaz zawierania przez samorząd województwa umów z przewoźnikami kolejowymi, w których samorząd posiada udziały. Podkreślić też należy, iż szczegółowe rozporządzenia wykonawcze do ustawy o transporcie kolejowym również nie zawierają tego typu zakazu. Ważne jest również to, że w przypadku gdy samorząd posiada przewagę kapitałową lub decyzyjną w spółce operatorskiej nie obowiązuje tryb publiczny wyboru przewoźnika kolejowego, co oznacza brak przeszkód formalnych w zawieraniu umów na kolejowe przewozy regionalne z operatorami pozostającymi własnością lub współwłasnością samorządu.

Natomiast zgodnie z art. 13 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa¹⁰ w sferze użyteczności publicznej województwo może tworzyć spółki z ograniczoną odpowiedzialnością lub spółki akcyjne a także przystępować do takich spółek. Decyzja w tej sprawie wymaga uchwały sejmiku wojewódzkiego. Należy też podkreślić, że po ostatniej zmianie przepisów wprowadzono do prawa gospodarczego pojęcie „kolejowych przewozów regionalnych wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej”. Można więc stwierdzić, że samorząd województwa nie ma żadnych przeszkód prawnych dla utworzenia nowej spółki do wykonywania kolejowych przewozów regionalnych. Zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym przewozy regionalne wykonywane przez nowo utworzoną spółkę będą przewozami w ramach obowiązku służby publicznej wymagającymi określonego zakresu dotowania i wsparcia inwestycyjnego ze strony samorządu wojewódzkiego.

¹⁰ Dz. U. nr 91, poz. 576 z późniejszymi zmianami.

Ustawa o transporcie kolejowym zawiera szereg regulacji prawnych w zakresie licencjonowania przewoźników kolejowych. Nowa spółka utworzona w celu wykonywania kolejowych przewozów regionalnych będzie musiała zatem spełnić wszystkie wymagania ustawowe i przed rozpoczęciem działalności gospodarczej złożyć wnioski oraz uzyskać:

- licencję na wykonywanie przewozów kolejowych osób,
- licencję na udostępnianie pojazdów trakcyjnych,
- świadectwo bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego,
- decyzję Prezesa UTK w sprawie zatwierdzenia dokumentacji technologicznej systemu utrzymania eksploatacyjnego pojazdu kolejowego w cyklu przeglądowo-naprawczym,
- licencję na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy (fakultatywnie).

Uzyskanie powyższych licencji, świadectwa i decyzji jest obwarowane przepisami szczegółowymi ustawy o transporcie kolejowym. Przygotowanie całej dokumentacji jest pracochłonne i już na etapie organizacji nowej spółki wymaga określonych kompetencji zawodowych oraz wysiłku organizacyjnego.

3.1.3. Potencjalni partnerzy biznesowi

Z dokumentu rządowego „Strategia restrukturyzacji i prywatyzacji Grupy PKP SA” wynika, że potencjalnych partnerów biznesowych do tworzenia nowych spółek operatorskich w zakresie kolejowych przewozów regionalnych jest tylko dwóch, czyli spółka PKP Przewozy Regionalne oraz samorząd województwa. Fakultatywnie wskazuje się ponadto, że po stronie samorządu może to być kilku partnerów, tj. kilka samorządów województw. W przeszłości były zgłaszane takie inicjatywy np. ze strony Marszałka Województwa Wielkopolskiego, który proponował utworzenie z PKP Przewozy Regionalne nowej spółki z udziałem województw: Wielkopolskiego, Zachodniopomorskiego, Lubuskiego, Dolnośląskiego i Kujawsko – Pomorskiego. Tego typu inicjatywa została jednak zarzucona z powodu – jak się wydaje – rozbieżnych interesów województw a także zbyt dużą wielkość potencjalnej spółki.

Potencjalnymi partnerami biznesowymi do utworzenia nowej spółki operatorskiej mogłyby być samorzady powiatowe i samorzady większych miast. Jednakże tego rodzaju jednostki samorządowe nie mają ustawowych zadań własnych w postaci organizowania i finansowania kolejowych przewozów regionalnych i trudno przyjąć by aktualnie wyraziły zainteresowanie przystąpieniem kapitałowym do nowej spółki w Województwie Zachodniopomorskim, z czym wiązałyby się obowiązek stałych świadczeń finansowych na rzecz takiej spółki.

Ze strony kapitału prywatnego i zagranicznego praktycznie nie widać potencjalnych partnerów biznesowych zainteresowanych wejściem kapitałowym do nowej spółki operatorskiej na terenie Województwa Zachodniopomorskiego. Kapitał prywatny i zagraniczny nie kieruje się bowiem pobudkami politycznymi, społecznymi czy wręcz altruistycznymi, lecz potencjalnymi zyskami i to na poziomie określonej stopy zwrotu. W przeszłości jedna międzynarodowa firma przewozowa działająca w sektorze kolejowym kilku krajów (min. w Niemczech, Szwecji) wyrażała wstępne zainteresowanie wejściem kapitałowym do polskiego sektora kolejowych przewozów regionalnych, ale po rozpoznaniu warunków funkcjonowania tego sektora w Polsce nie wykazuje żadnej aktywności. Całkowitym fiaskiem zakończyła się też próba utworzenia nowej spółki do wykonywania kolejowych przewozów regionalnych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego zainicjowana przez przedstawicieli kolei holenderskich. Ogólnym powodem wycofania się kapitału zagranicznego z tych projektów była niemożność spełnienia oczekiwań w zakresie wsparcia finansowego kolejowych przewozów regionalnych ze strony rządu i samorządu województwa, a szczególności brak możliwości udzielenia nowemu podmiotowi wieloletnich gwarancji finansowania nowej spółki na takim poziomie, by zapewnić inwestorowi określone zyski..

W tej sytuacji należy przyjąć, że jeżeli samorząd Województwa Zachodniopomorskiego podjąłby decyzję o utworzeniu z PKP Przewozy Regionalne nowej spółki operatorskiej do wykonywania kolejowych przewozów regionalnych, to nie znajdzie po swojej stronie, w krótkim okresie czasu poważnego dodatkowego partnera biznesowego, który byłby skłonny do ponoszenia wspólnego ryzyka operacyjnego i kapitałowego. W najbliższym okresie czasu samorząd ma do wyboru jedynie dwie opcje, albo w ogóle nie tworzyć nowej spółki operatorskiej i wycofać się z zamiaru bezpośredniego kształtowania kolejowych przewozów regionalnych na obszarze swojego działania albo utworzyć takiego operatora przy współdziałaniu ze spółką PKP Przewozy Regionalne. W przypadku wyboru drugiej opcji dopiero po kilku lub nawet kilkunastu latach funkcjonowania spółki operatorskiej mogłyby hipotetycznie powstać warunki do jej częściowej lub nawet całkowitej prywatyzacji o ile znalazłby się inwestor strategiczny zainteresowany tego rodzaju działalnością. Dodać można, że jeżeli w najbliższych latach powstałoby więcej tego rodzaju spółek, np. w województwach ościennych, to nie można wykluczyć ewentualności ich konsolidacji (fuzji) lub wzajemnych przejęć.

3.1.4. Koncepcja spółki

Przedstawiona poniżej koncepcja bazuje na założeniu, że samorząd województwa podjął decyzję o utworzeniu operatora kolejowych przewozów regionalnych wspólnie ze spółką PKP Przewozy Regionalne na bazie majątku i zatrudnienia Zakładu Przewozów Pasażerskich w Szczecinie. Zainteresowane strony powinny podpisać dwustronne porozumienie uzgadniające wzajemną współpracę w celu opracowania niezbędnych materiałów do utworzenia jednostki gospodarczej mającej realizować w obszarze Województwa Zachodniopomorskiego kolejowe przewozy regionalne oraz przygotowania umowy spółki.

Przedmiotem działania spółki będzie prowadzenie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich na terenie Województwa Zachodniopomorskiego i w województwach ościennych w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym. W związku z tym spółka wystąpi o licencję na wykonywanie tego rodzaju przewozów oraz inne dokumenty niezbędne do prowadzenia działalności. Spółka będzie miała formę organizacyjno – prawną spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Nazwę (firmę) spółki uzgodnią udziałowcy. Do rozważenia można podać alternatywnie następujące nazwy spółki:

Koleje Zachodniopomorskie, sp. z o.o.

Zachodniopomorskie Koleje Regionalne, sp. z o.o.

Koleje Regionalne, sp. z o.o.

Założycielami i pierwszymi udziałowcami spółki będą:

- Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie,
- PKP Przewozy Regionalne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie.

Na etapie tworzenia spółki jednym z ważniejszych elementów są rozstrzygnięcia w zakresie jej struktury kapitałowej. Niezbędne w tej sprawie są szczegółowe negocjacje pomiędzy współnikami. Wstępnie można przyjąć dwa warianty rozwiązań:

- 1) 51% kapitału zakładowego obejmuje Urząd Marszałkowski w Szczecinie, 49% PKP Przewozy Regionalne,
- 2) 51% kapitału zakładowego obejmuje spółka PKP Przewozy Regionalne, 49% Urząd Marszałkowski w Szczecinie.

Różnych wariantów struktury kapitałowej jest oczywiście znacznie więcej jednakże na etapie tworzenia spółki muszą być uwzględnione interesy dwóch równorzędnych partnerów. Nie można więc zakładać zdecydowanej przewagi kapitałowej jednej ze stron, gdyż byłoby to nierealistyczne. W spółce z ograniczoną odpowiedzialnością pełną kontrolę można uzyskać zasadniczo jedynie w przypadku posiadania 100% jej udziałów. W odniesieniu do projektowanej spółki należałoby przyjąć dwie fundamentalne zasady, a mianowicie:

- zasadę jednomyślności dwóch udziałowców w sprawie obsady rady nadzorczej i zarządu,
- zasadę jednomyślności dwóch udziałowców w zakresie decyzji strategicznych podejmowanych w formie uchwał zgromadzenia wspólników.

W umowie spółki zasady te mogłyby zostać wyrażone w formie zapisów o podejmowaniu konkretnych decyzji poprzez uchwały wymagające kwalifikowanej większości co najmniej 75% głosów na zgromadzeniu wspólników. Wydaje się, że przyjęcie powyższych zasad jest właściwym rozwiązaniem gdyż zabezpiecza interesy partnerów umowy spółki. W tej sytuacji przewaga kapitałowa jednej ze stron, tzn. 51 do 49 lub odwrotnie będzie miała pewne znaczenie jedynie w zakresie decyzji mniejszej wagi, wymagających zwykłej większości głosów a także przy ewentualnej prywatyzacji spółki w drodze sprzedaży udziałów lub w razie jej likwidacji. Ze względu na przepisy Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wskazane byłoby przyjęcie I wariantu struktury kapitałowej, tj. 51% Urząd Marszałkowski w Szczecinie i 49% PKP Przewozy Regionalne. W związku z tym, że Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego będzie posiadał większość udziałów nowa spółka będzie podmiotem zależnym wobec jednostek sektora finansów publicznych

Uruchomienie działalności operatora kolejowych przewozów regionalnych powinno obejmować dwa etapy:

I etap – utworzenie spółki i organizacja jej działalności,

II etap – podjęcie działalności przewozowej.

W I etapie należałoby utworzyć spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z minimalnym kapitałem zakładowym wynoszącym 50000 zł, podzielonym na 100 równych i niepodzielnych udziałów o wartości nominalnej 500 zł każdy, pokrytych gotówką i objętych w następujący sposób:

- 51 udziałów o łącznej wartości 25 500 zł - Urząd Marszałkowski w Szczecinie,

- 49 udziałów o łącznej wartości 24 500 zł - PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. w Warszawie.

Wspólnicy uzgodnią wzajemnie skład osobowy organów nowej spółki na etapie negocjacji. Po przeprowadzeniu standardowych procedur rejestracyjnych i uzyskaniu przez spółkę osobowości prawnej Zarząd nowej spółki podejmie działania organizacyjne mające na celu rozpoczęcie w wyznaczonym terminie działalności operacyjnej. Bardzo dobrym i pożądanym rozwiązaniem organizacyjnym na tym etapie byłoby przekształcenie Zakładu Przewozów Pasażerskich w Szczecinie w oddział spółki PKP Przewozy Regionalne na czele z dyrektorem oddziału, który jednocześnie objąłby funkcję Prezesa Zarządu nowej spółki i wobec tego w okresie przejściowym pełniłby obie funkcje jednocześnie. Tego rodzaju „unia personalna” jest niezbędna wobec ogromu prac organizacyjnych, które należy podjąć po uzyskaniu osobowości prawnej nowej spółki. Prace te wymagają zaangażowania specjalistycznego personelu administracyjnego, który podlegałby dyrektorowi oddziału a jednocześnie prezesowi nowej spółki. Droższą alternatywą tego rozwiązania organizacyjnego jest zaangażowanie nowego personelu administracyjnego spółki już na etapie organizowania działalności przewozowej. Zadania Zarządu w I etapie działalności nowej spółki obejmują między innymi:

- przygotowanie dokumentacji i wystąpienie z wnioskiem o licencję na wykonywanie kolejowych przewozów osób (fakultatywnie również wystąpienie o licencję na przewóz rzeczy) oraz skuteczne uzyskanie tej licencji w założonym terminie,
- przygotowanie dokumentacji i wystąpienie z wnioskiem o licencję na udostępnianie pojazdów trakcyjnych oraz skuteczne uzyskanie tej licencji w założonym terminie,
- przygotowanie dokumentacji i wystąpienie z wnioskiem o świadectwo bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego oraz skuteczne uzyskanie tego świadectwa w założonym terminie,
- przygotowanie dokumentacji technologicznej systemu utrzymania eksploatacyjnego pojazdu kolejowego w cyklu przeglądowo-naprawczym i uzyskanie od Prezesa UTK decyzji ją zatwierdzającej w założonym terminie,
- wystąpienie do PLK S.A. z wnioskiem o przydział tras pociągów pod rozkład jazdy (kontynuowany lub nowy) i podpisanie umowy w tej sprawie,

- podpisanie z PKP Przewozy Regionalne umowy poddzierżawy gruntów i nieruchomości zabudowanych dzierżawionych przez tą ostatnią od PKP SA., niezbędnych dla działalności spółki (grunt, budynki i budowle lokomotywowni oraz inne obiekty),
- podpisanie z PKP Przewozy Regionalne umowy podnajmu pomieszczeń kas biletowych, magazynów i poczekalni (pomieszczenia te są aktualnie najmowane przez PKP Przewozy Regionalne od PKP SA),
- podpisanie z PKP Energetyka sp. z o.o. umowy na zakup energii trakcyjnej, umowy dotyczącej utrzymania sieci trakcyjnej pozostającej w dyspozycji spółki (sieć na terenie lokomotywowni), umowy dotyczącej utrzymania urządzeń i instalacji elektroenergetycznych oraz umowy dotyczącej utrzymania w sprawności technicznej urządzeń i instalacji elektrycznych w pomieszczeniach najmowanych,
- podpisanie umów z PKP Telekomunikacja Kolejowa, sp. z o.o. i PKP Informatyka sp. z o.o. jeżeli współpraca z tymi podmiotami okaże się niezbędna dla funkcjonowania spółki,
- ogłoszenie przetargu i wybór podmiotu do świadczenia usług czyszczenia taboru kolejowego,
- opracowanie systemu taryfowego nowej spółki, łącznie z zasadami obsługi kasowej (sprzedaż biletów), wzorami biletów, obiegiem wewnętrznym dokumentacji kasowej a także przyjęciem systemu ulg ustawowych i handlowych,
- opracowanie szczegółowej struktury organizacyjnej spółki, w tym w szczególności jej regulaminu organizacyjnego oraz stworzenie systemu ekonomiczno – finansowego spółki łącznie z zakładowym planem kont,
- opracowanie zasad rekrutacji personelu oraz negocjacje z osobami przewidzianymi do obsady poszczególnych stanowisk pracy,
- przygotowanie szczegółowego biznes – planu spółki na okres co najmniej 2 – 3 lat od podjęcia działalności przewozowej,
- opracowanie koncepcji wizualizacji spółki.

Na podstawie powyższej listy widać, że Zarząd nowej spółki będzie miał bardzo poważne zadania organizacyjne, od których skuteczności będzie niewątpliwie zależało

powodzenie całego przedsięwzięcia. Minimalny czas trwania I etapu działalności spółki to około 6 miesięcy.

II etap działalności spółki to podjęcie wykonywania funkcji operatora kolejowych przewozów regionalnych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego i województwach ościennych. Zakładając, że wszystkie problemy i bariery organizacyjne zostaną rozwiązane i pokonane, właściciele spółki będą musieli rozstrzygnąć sposób jej dalszego funkcjonowania z punktu widzenia majątkowo – kapitałowego. Spółka po I etapie organizacyjnym nie będzie posiadała własnego majątku a jej kapitał zakładowy będzie wynosił 50000 zł. Z ekonomicznego punktu widzenia spółka z tak niskim kapitałem zakładowym nie może funkcjonować w długim okresie czasu. Należy więc zakładać istotne podniesienie kapitału zakładowego nowej spółki do poziomu co najmniej 20 – 30 mln zł w okresie 1 roku od rozpoczęcia działalności przewozowej. Urząd Marszałkowski w Szczecinie powinien wnieść do spółki wkłady niepieniężne w postaci posiadanych autobusów szynowych oraz praw użytkowania autobusów szynowych przejętych w użytkowanie od DB Regio. Drugi wspólnik, PKP Przewozy Regionalne powinien wnieść do spółki wkład niepieniężny w postaci całej zorganizowanej części mienia, którym będzie oddział tej spółki. Alternatywnie, zamiast zorganizowanej części mienia PKP Przewozy Regionalne mogłyby wносить tylko tabor kolejowy o adekwatnej wartości, tak by zachować uzgodnioną strukturę udziałów w kapitale zakładowym spółki. Podniesienie kapitału operatora przewozów w podany wyżej sposób wymaga wyrażenia woli wspólników zapisanej w umowie spółki (np. poprzez określenie kapitału docelowego spółki i terminu jego podniesienia) a także niezbędnego czasu na prace przygotowawcze. Wkłady niepieniężne, a zwłaszcza wkład w postaci zorganizowanej części mienia, muszą być bowiem wycenione przez biegłych, po to by uniknąć trudności z zarejestrowaniem podwyższenia kapitału w KRS. Podobnie, prawo użytkowania autobusów szynowych przejętych z Niemiec powinno być wycenione przez biegłego. W okresie przejściowym od momentu podjęcia działalności przewozowej do momentu podwyższenia kapitału spółka będzie dzierżawić od PKP Przewozy Regionalne zorganizowaną część mienia w postaci oddziału tej spółki utworzonego na bazie Zakładu Przewozów Regionalnych w Szczecinie. Dodać należy, że umowa spółki powinna przewidywać możliwość wnoszenia dopłat przez wspólników.

W przypadku podjęcia prac organizacyjnych na utworzeniu spółki w II półroczu 2005 r., spółka mogłaby rozpocząć działalność przewozową od 1 stycznia 2006 r.

3.1.5. Podstawowe założenia ekonomiczno – finansowe spółki

a) przedmiot i zakres działania

Zgodnie z ogólnymi zasadami tworzenia spółek kapitałowych przedmiot ich działalności powinien być określony możliwie szeroko. Dla spółki powołanej do wykonywania kolejowych przewozów regionalnych przedmiot działalności zgodnie z Polską Klasyfikacją działalności (PKD) można określić następująco:

1) krajowy regionalny i o zasięgu międzywojewódzkim kolejowy przewóz osób i rzeczy oraz świadczenie usług związanych z tym przewozem, w tym:

- a) PKD – 60.10. Z Transport kolejowy – pasażerski i towarowy transport kolejowy międzymiastowy,
- b) PKD – 60.21. Z Transport pasażerski miejski,
- c) PKD – 60.21. C Pozostały pasażerski transport rozkładowy,
- d) PKD – 60.23. Z Pozarozkładowy transport pasażerski
- e) PKD - 63.21. Z Pozostała działalność wspomagająca transport lądowy,
- f) PKD – 71.21. Z Wynajem pozostałych środków transportu lądowego,
- g) PKD – 74.30. Z Badania i analizy techniczne, w tym wykonywanie przeglądów okresowych,
- g) PKD – 74. 70. Z Sprzątanie i czyszczenie obiektów,
- h) PKD – 75. 22. Z Obrona narodowa,

2) działalność związana z turystyką, w tym:

- a) PKD – 63.30. A Działalność biur podróży,
- b) PKD – 63.30. B Działalność agencji podróży,
- c) PKD – 63.30. C Pozostała działalność turystyczna.

3) inna działalność, w tym:

- a) PKD – 70.20. Z Wynajem nieruchomości na własny rachunek,
- b) PKD – 74.40. Z Reklama,
- c) PKD – 74.13. Z Wydawanie folderów i publikacji o charakterze promocyjno – reklamowym,
- d) PKD – 74.12. Z Działalność wydawnicza,
- e) PKD – 74.13. Z Badanie rynku i opinii publicznej,

Na etapie negocjacji umowy spółki, przedmiot jej działalności może być jeszcze poszerzony w zależności od preferencji partnerów np. o działalność handlową, informatyczną i telekomunikacyjną.

Podstawowym obszarem działania spółki będzie Województwo Zachodniopomorskie oraz niektóre linie województw ościennych. W dalszej przyszłości, w przypadku dysponowania odpowiednim taborem i personelem spółka będzie mogła obsługiwać na zasadach komercyjnych niektóre relacje na terenie Niemiec. Ponadto spółka będzie odpłatnie udostępniać swój tabor – w miarę posiadanych rezerw – innym przewoźnikom kolejowym działającym na terenie Województwa Wielkopolskiego i Lubuskiego.

b) kapitały spółki i wkłady wspólników

Kapitały spółki operatorskiej powinny zostać ukształtowane w taki sposób by zapewnić jej stabilność finansową oraz by spełniały one prawidłowo funkcję gwarancyjną wobec wierzycieli. Jak już wcześniej wspomniano minimalny kapitał zakładowy w wysokości 50000 zł, pokryty gotówką, spółka powinna posiadać na etapie organizacyjnym oraz maksymalnie przez okres 12 miesięcy od chwili podjęcia działalności przewozowej. Następnie należy go ukształtować na poziomie co najmniej 20 – 30 mln zł. Wkładem PKP Przewozy Regionalne będzie zorganizowana część mienia w postaci oddziału spółki lub bezpośrednio tabor i inne składniki majątkowe, natomiast wkładem Urzędu Marszałkowskiego będą zakupione autobusy szynowe i prawo użytkowania autobusów przejętych z Niemiec.

Do końca 2005 r. Urząd Marszałkowski w Szczecinie będzie dysponował czterema własnymi autobusami o następującej wartości księgowej netto:

SA109-001 (KOLZAM), 1 szt.	- 3 680 000 zł,
SA 103, (PESA), 2 szt.	- 8 360 000 zł,
SA 103, (PESA), 1 szt.	- 2 140 000 zł
Razem: - 14 180 000 zł	

Ponadto samorząd posiada prawo użytkowania 7 zestawów autobusów niemieckich SA 110 o wartości księgowej netto 671 000 zł. Prawo to, przed wniesieniem do spółki w postaci aportu niepieniężnego powinno być wycenione przez biegłego. Przyjmując na etapie koncepcji spółki, że wartość księgowa poszczególnych elementów aportu niepieniężnego odpowiada wartości rynkowej oraz uwzględniając upływ czasu i związaną z nim amortyzację taboru, potencjalny aport Urzędu Marszałkowskiego do nowej spółki po 12 miesiącach od rozpoczęcia działalności przewozowej, mógłby mieć wartość ok. 14,0 mln zł. Zakładając, że przy ewentualnym

podnoszeniu kapitału spółki po 12 miesiącach od rozpoczęcia działalności wspólnicy będą chcieli utrzymać dotychczasową strukturę procentową udziałów, spółka PKP Przewozy Regionalne powinna wnieść aport niepieniężny o wartości zapewniającej jej 49% udziału w kapitale spółki, czyli ok. 13,5 mln zł. Po tej operacji suma kapitałów własnych spółki wynosiłaby ok. 27 550 000 zł. Ponieważ po kolejnych latach obrotowych w spółce może pojawić się strata bilansowa, należałoby na tym etapie przewidzieć utworzenie odpowiednio wysokiego kapitału zapasowego, z którego wspólnicy będą pokrywali te straty. Z tego względu tylko część wartości aportów niepieniężnych powinna służyć pokryciu kapitału zakładowego a pozostała część byłaby przeznaczona na kapitał zapasowy. Można zaproponować następującą strukturę kapitałów spółki po 12 miesiącach od rozpoczęcia działalności operacyjnej:

- **kapitał zakładowy 15 000 000 zł**, składający się z 30 000 udziałów po 500 zł, z których 14700 obejmie spółka PKP Przewozy Regionalne (49%) a 15 300 Urząd Marszałkowski w Szczecinie (51%),
- **kapitał zapasowy 12 550 000 zł.**

W kolejnych latach funkcjonowania spółki może pojawić się konieczność dalszego podwyższania kapitału zakładowego i zapasowego. W szczególności należy przewidywać sytuację realizacji kolejnych inwestycji taborowych przez Urząd Marszałkowski, przy braku takich inwestycji ze strony PKP Przewozy Regionalne. Taka sytuacja wydaje się całkiem realna, ponieważ dla spółki PKP Przewozy Regionalne utworzenie nowej spółki operatorskiej oraz późniejsze podniesienie jej kapitału w formie aportu niepieniężnego będzie operacją w istocie jednorazową. Nie należy więc przewidywać skłonności PKP Przewozy Regionalne do lokowania nowych inwestycji w utworzonej spółce. Wobec tego w umowie spółki należałoby określić zasady podwyższania kapitałów w dalszej perspektywie czasowej, po to by w przyszłości uniknąć sporów na tym tle z PKP Przewozy Regionalne, a w szczególności blokowania uchwał podwyższających kapitał własny. Wydaje się, że z punktu widzenia Urzędu Marszałkowskiego optymalny byłby zapis, że kolejne inwestycje realizowane przez Urząd dla nowej spółki, będą podwyższać jej kapitały, o ile byłoby to zasilenie gotówkowe spółki, albo będą wnoszone do niej jako aporty niegotówkowe a wszystkie nowe udziały z tego tytułu będzie obejmował Urząd Marszałkowski. W ten sposób samorząd województwa będzie sukcesywnie zwiększał swój udział w kapitale zakładowym spółki.

c) organizacja spółki

Organizacja zarządzania w spółce powinna być przejrzysta i mieć charakter liniowo – funkcjonalny. Na etapie wstępnym można założyć, że struktura organizacyjna nowej spółki będzie dwuszczeblowa i obejmie centralę spółki, czyli Zarząd wraz z 5 biurami dzielącymi się na wydziały, zespoły i samodzielne stanowiska oraz na drugim szczeblu zarządzania sekcje przewozów pasażerskich i sekcje napraw i utrzymania taboru (rys.2).

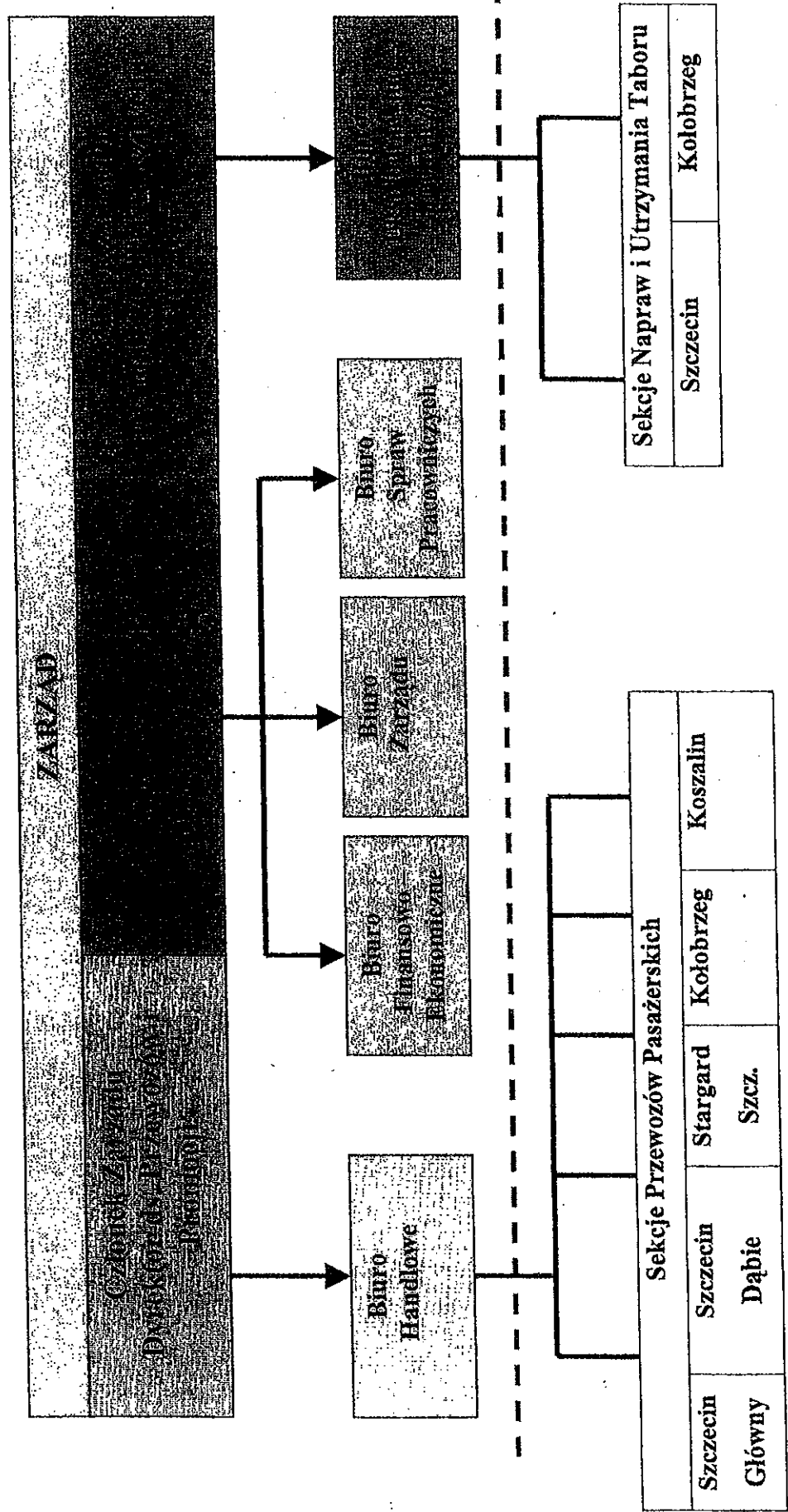
W skład Biura Handlowego będą wchodzić wydziały: sprzedaży, marketingu, jakości i obsługi klienta oraz zespół kontroli i instruktażu. Dyrektorowi Biura podlegają bezpośrednio Sekcje Przewozów Pasażerskich.

W skład Biura Eksploatacyjno – Technicznego będą wchodzić wydziały: eksploatacji i organizacji przewozów, napraw i utrzymania taboru, techniki i rozwoju, dyspozytura spółki oraz samodzielne stanowisko ds. ppoż. i ochrony środowiska. Dyrektorowi Biura podlegają bezpośrednio Sekcje Napraw i Utrzymania Taboru.

Biuro Finansowo – Ekonomiczne będzie składać się z następujących wydziałów: finansowo – księgowego, ekonomicznego, kontroli dochodów, gospodarki materiałowej. Dyrektorowi Biura podlegają bezpośrednio magazyny zakładowe oraz kasy.

W skład Biura Spraw Pracowniczych będą wchodzić następujące wydziały: zatrudnienia i wynagrodzeń, spraw pracowniczych oraz zespół ds. BHP, zespół administracyjno – gospodarczy i składnica akt.

Biuro Zarządu składa się będzie z rzecznika prasowego, radcy prawnego, samodzielnego stanowiska ds. obronnych i samodzielnego stanowiska ds. informacji niejawnych.



Rys. 2. Schemat organizacyjny spółki
Źródło: Opracowania własne.

d) tabor

Na etapie tworzenia spółki można przyjąć, że będzie ona dysponowała taborem kolejowym aktualnie używanym do wykonywania przewozów regionalnych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego, który został scharakteryzowany w pkt. 2.3 opracowania.

Wartość księgowa taboru, którym dysponuje aktualnie Zakład Przewozów Pasażerskich w Szczecinie jest następująca:

6 szt. ED -- 72	- 8 844 587,88 zł,
80 szt. EN - 57	- 18 987 425,02 zł,
Razem: 27 832 012,90 zł	

Wartość księgowa taboru, którym będzie dysponował Urząd Marszałkowski w Szczecinie, po uwzględnieniu 2 lat amortyzacji autobusu szynowego SA 109 stawką 7%, wynosi: **13 682 790 zł**. Do tego dochodzi prawo użytkowania 7 autobusów SA 110 o wartości księgowej **671 000 zł**.

Można przyjąć, że do końca 2005 r. eksploatowane przez Zakład Przewozów Pasażerskich w Szczecinie ilości taboru własnego i w użyczeniu będą w pełni wystarczające do samodzielnej realizacji zamawianego przez samorząd województwa rozkładu jazdy pociągów. Pojawi się nawet pewna nadwyżka zdolności przewozowej taboru, która już obecnie jest wykorzystywana przez spółkę PKP Przewozy Regionalne do świadczenia przewozów na terenie innych województw.

e) infrastruktura

Spółka będzie korzystać z infrastruktury liniowej pozostającej w zarządzaniu PLK SA. W tabeli 5 zestawiono wykaz odcinków linii kolejowych w ruchu pasażerskim na terenie Zakładu Przewozów Pasażerskich w Szczecinie w 2005 r. Za korzystanie z tych linii spółka ponosić będzie odpowiednie opłaty, których wykaz zawiera tabela 6. Spółka będzie zobowiązana dostosować się do procedur zamawiania tras pociągów określonych w ustawie o transporcie kolejowym i przepisach pochodnych oraz w regulaminie PLK SA. W ramach negocjacji umowy z zarządcą infrastruktury spółka będzie mogła wybrać zasady rozliczania się za dostęp do infrastruktury kolejowej. Istnieje możliwość ustalenia jednej stawki przeciętnej dla całego zamawianego rozkładu jazdy i alternatywnie rozliczanie szczegółowe według odcinków linii.

Tabela 5

Wykaz odcinków linii kolejowych w ruchu pasażerskim na terenie Zakładu Przewozów Pasażerskich w Szczecinie (2005 r.)

L.p.	Nr linii wg D-29	Nazwa linii	Nazwa odcinka na PZ Szczecin	Km początkowy	Km końcowy	Długość odcinka	Ostatnia stacja na terenie Zakładu Szczecin	Pierwsza stacja na terenie sąsiedniego Zakładu
1.	202	Gdański Gł. – Stargard Szcz.	Września – Stargard Szcz.	145.555	333.982	188.427	Wrześnica	Sycevice
2.	210	Chojnice – Runowo Pom.	Żółtnica – Runowo Pom.	49.000	149.730	100.730	Żółtnica	Czarne
3.	273	Wrocław Gł. – Szczecin	Namyślin – Szczecin	262.163	355.902	93.739	Namyślin	Kostrzyn
4.	351	Poznań Gł. – Szczecin Gł.	Bierzwnik – Szczecin	109.730	213.490	103.760	Bierzwnik	Dobiegniew
5.	401	Szczecin Dab. – Świnoujście P.	Szczecin Dab. Świnoujście P.	0.636	100.077	100.713		
6.	402	Koszalin – Goleniów	Koszalin – Goleniów	0.411	142.528	142.939		
7.	403	Piła Pn. – Ułikowo *	Skrzatusz – Ułikowo	13.812	125.481	111.669	Skrzatusz -stacja	Szydłowo Kraj.
8.	404	Szczecinek – Kołobrzeg	Szczecinek – Kołobrzeg	0.280	99.515	99.795		
9.	405	Piła – Ustka	Turowo Pom. – Biały Bór	60.568 94.832	91.957 104.515	31.389 9.683	Turowo Pom. Biały Bór	Lotyń Słosinko
10.	407	Wysoka Kam. – Kamień Pom.	Wysoka Kam. – Kamień Pom.	0.367	17.720	18.087		
11.	408	Szczecin – Stobno Szcz.	Szczecin – Stobno Szcz.	-0.061	13.194	13.133		
12.	409	Szczecin Gum. – Granica Pa.	Szczecin Gum. – Granica Pa.	-0.167	10.069	9.902		
13.	432	Szczecin Wstowo-Szcz. Turzyn	Szczecin Wstowo-Szcz. Turzyn	-0.103	4.205	4.308		
14.	433	Szcz. Gł. – Szcz. Gum.	Szcz. Gł. – Szcz. Gum.	-0.093	3.169	3.076		
15.	851	Szcz. Wstowo – Szcz. Gum.	Szcz. Wstowo – Szcz. Gum.	-0.065	2.360	2.295		
16.	854	Szcz. PC.SPB – Dziewoklicz	Szcz. PC.SPB – Dziewoklicz	2.162	4.151	1.989		
17.	855	Regalica – Szcz. PC.SPA	Regalica – Szcz. PC.SPA	0.023	0.855	0.878		
18.	857	Szcz. Dąbie SDA – Szcz. Dąbie SDA	Szcz. Dąbie SDA – Szcz. Dąbie SDA	0.287	2.153	2.340		
R A Z E M						1038.852		

Źródło: PKP – Zakład Przewozów Pasażerskich w Szczecinie 2005

* aktualnie tylko komunikacja zastępcza na odcinku Ułikowo – Kalisz Pomorski

Tabela 6

Stawki za dostęp do infrastruktury wg cennika na 2005 rok na liniach, po których kursują pociągi regionalne w zł za pociągokilometr.

Nazwa linii	Odcinek linii	Stawka	Stawka przeciętna
Szczecin Gł. - Stargard Szcz.	Szczecin Gł. - Szczecin Wstowo	7,16	4,10
	Szczecin Wstowo - Dziewoklicz	3,59	
	Dziewoklicz - Regalica	3,59	
	Regalica - Szczecin Zdroje	3,59	
	Szczecin Zdroje - Szczecin Dąbie	3,59	
	Szczecin Dąbie - Szczecin Dąbie SDA	3,59	
	Szczecin Dąbie SDA - Stargard Szcz.	3,59	
Szczecin Gł. - Gryfino	Szczecin Gł. - Szczecin Port Cent.	6,39	6,38
	SPC - SPB	3,59	
	SPB - SPA	3,59	
	SPA - Szczecin Podjuchy	9,70	
	Szczecin Podjuchy - Gryfino	8,64	
Szczecin Gł. - Kostrzyn	Szczecin Gł. - Szczecin Port Cent.	6,39	9,72
	SPC - SPB	3,59	
	SPB - SPA	3,59	
	SPA - Szczecin Podjuchy	9,70	
	Szczecin Podjuchy - Gryfino	8,64	
	Gryfino - Dolna Odra	13,87	
	Dolna Odra - Godków	13,77	
	Godków - Gr. IZ Szczecin	14,04	
	Gr. IZ Gorzów Wlkp. - Kostrzyn	13,93	
Szczecin Dąbie - Świnoujście Port	Szczecin Dąbie - Szczecin Dąbie SDC	6,85	8,47
	Szczecin Dąbie SDC - Goleniów	8,74	
	Goleniów - Wysoka Kamieńska	9,18	
	Wysoka Kamieńska - Lubiewo	8,91	
	Lubiewo - Świnoujście (ND)	8,79	
	Świnoujście (ND) - Świnoujście Port	8,33	
Wysoka Kam. - Kamień Pom.		11,11	
Goleniów - Kołobrzeg	Goleniów - Płoty	12,91	14,67
	Płoty - Gr. IZ Szczecin	11,10	
	Gr. IZ Koszalin - Trzebiatów	25,00	
	Trzebiatów - Kołobrzeg	9,65	
Kołobrzeg - Koszalin		7,48	

Szczecin Gł. - Krzyż	Szczecin Gł. - Szczecin Wstowo	7,16	4,04
	Szczecin Wstowo - Dziewoklicz	3,59	
	Dziewoklicz - Regalica	3,59	
	Regalica - Szczecin Zdroje	3,59	
	Szczecin Zdroje - Szczecin Dąbie	3,59	
	Szczecin Dąbie - Szczecin Dąbie SDA	3,59	
	Szczecin Dąbie SDA - Stargard Szcz.	3,59	
	Stargard Szcz. - Choszczno	3,89	
	Choszczno - Gr. IZ Szczecin	4,02	
	Gr. IZ Poznań - Krzyż	3,79	
Stargard Szcz. - Słupsk	Stargard Szcz. - Ulikowo	4,83	5,01
	Ulikowo - Gr. IZ Szczecin	4,83	
	Gr. IZ Koszalin - Runowo Pomorskie	4,93	
	Runowo Pomorskie - Worowo	6,48	
	Worowo - Świdwin	5,63	
	Świdwin - Białogard	6,09	
	Białogard - Koszalin	4,46	
	Koszalin - Sławno	5,59	
	Sławno - Gr. IZ Koszalin	3,62	
	Gr. IZ Gdańsk - Słupsk	3,60	
Stargard Szcz. - Kalisz Pom.	Stargard Szcz. - Ulikowo	4,83	6,16
	Ulikowo - Kalisz Pomorski	7,48	
Runowo Pom. - Szczecinek	Runowo Pomorskie - Złocieniec	11,61	11,07
	Złocieniec - Łubowo	11,19	
	Łubowo - Szczecinek	10,41	
Kołobrzeg - Piła		3,59	
Szczecinek - Słupsk	Szczecinek - Gr. IZ Koszalin	6,27	5,63
	Gr. IZ Gdańsk - Korzybie	5,47	
	Korzybie - Słupsk	5,14	

Źródło: Cennik PLK SA na 2005 r.

Stawki za dostęp do infrastruktury są w Polsce relatywnie wysokie, co wynika między innymi z ogólnych zasad polityki rządu w tej dziedzinie. Jak widać na podstawie tabeli 6 cennik PLK SA opracowany z uwzględnieniem tych zasad, w tym odpowiedniego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w tej sprawie, zawiera pewne paradoksy kłócące się ze zdrowym rozsądkiem. Stawki jednostkowe za pociągokilometr na liniach wysoko obciążonych ruchem pociągów są bowiem znacznie niższe niż na liniach słabo obciążonych, co z punktu widzenia projektowanego zakresu działania spółki jest niekorzystne. Można

dodać, że w cytowanym wcześniej dokumencie rządowym dotyczącym strategii prywatyzacji i restrukturyzacji PKP zawarto zapowiedź obniżenia stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej o 15 % w 2006 r. i o kolejne 15% w 2007 r., co miałyby nastąpić w wyniku dopłat dla PLK SA do kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej na poziomie ok.,. 600 mln zł rocznie. Deklaracja ta nie ma jednak pokrycia w konkretnych działaniach rządu i wobec tego planując koszty nowej spółki należy raczej uwzględnić co najmniej inflacyjny wzrost opłat a nie ich iluzoryczny spadek.

Podstawową infrastrukturę punktową projektowanej spółki będą stanowiły obiekty lokomotywowni Szczecin Wzgórze Hetmańskie i Kołobrzeg, z których aktualnie korzysta Zakład Przewozów Pasażerskich w Szczecinie. Obiekty te nie są jak dotychczas własnością spółki PKP Przewozy Regionalne, chociaż posiadają tzw. zdolność aportową (uregulowane stany prawne) i mogłyby być wniesione do tej spółki przez PKP SA w formie aportu. Natomiast własnością PKP Przewozy Regionalne jest szereg urządzeń znajdujących się w tych obiektach, takich jak: tokarnie podtorowe, suwnice, strugarki, zapadnie, tokarki stołowe, podnośniki Kutruffa i inne. Ogólna powierzchnia zajmowana przez obie lokomotywownie wynosi ok. 24 ha. Wartość księgowa majątku własnego PKP Przewozy Regionalne znajdującego się na wyposażeniu tych obiektów wynosi 18 519 308,68 zł. Ponadto, na terenie lokomotywowni znajduje się 8,653 km sieci trakcyjnej, której utrzymanie należy również do PKP Przewozy Regionalne.

f) sieć sprzedaży usług

Utworzenie nowego operatora kolejowych przewozów regionalnych nie wymaga budowy nowej sieci sprzedaży usług przewozowych. Sieć ta powstanie na bazie istniejących kas biletowych Zakładu Przewozów Pasażerskich w Szczecinie. Na etapie tworzenia spółki może pojawić się jedynie potrzeba jej wyposażenia w dodatkowe kasy fiskalne, ponieważ spółka będzie samodzielnie rozliczać podatek VAT. Ponadto do ewentualnego rozważenia będzie zakup automatów biletowych w celu usprawnienia obsługi podróżnych, zwłaszcza w aglomeracji szczecińskiej. Automaty biletowe byłyby pomocne również w przypadku wprowadzenia taryfy strefowej.

Na niektórych stacjach kolejowych nie ma ekonomicznego uzasadnienia utrzymywanie kas biletowych ze względu na mały obrót. W takich przypadkach obsługę biletową podróżnych będą wykonywać pracownicy innych spółek PKP, w szczególności PLK

SA lub agenci na zasadzie prowizji od obrotu lub ryczałtowego wynagrodzenia za czas otwarcia punktu sprzedaży biletów.

W dalszych etapach działalności spółka powinna rozszerzyć sieć sprzedaży usług, przede wszystkim poprzez zakupy urządzeń podręcznych dla konduktorów umożliwiających sprzedaż biletów w pociągach a także przez internet.

g) Personel

Podstawowym warunkiem utworzenia spółki z PKP Przewozy Regionalne jest przejęcie przez nią zatrudnienia Zakładu przewozów Pasażerskich w Szczecinie na zasadach określonych w art. 23 Kodeksu pracy. Na etapie koncepcji spółki należy przyjąć, że pracownicy, których spółka przejmie, reprezentowani przez związki zawodowe działające w zakładzie, będą negocjowali gwarancje zatrudnienia oraz socjalne.

W tabeli 7 zestawiono podstawowe dane dotyczące zatrudnienia w Zakładzie Przewozów Pasażerskich w Szczecinie według stanów na koniec I kwartału 2005 r. i według planu na koniec tego roku. Zatrudnienie w zakładzie na koniec marca 2005 r. wynosiło 1144 osoby i do końca roku ma ulec obniżeniu o 6 etatów. W centrali administracji zakładu zatrudnionych było 110 osób, czyli 9,6% ogółu zatrudnionych. W sekcjach przewozów pasażerskich zatrudnienie wynosiło 660 osób, czyli 57,7% ogółu zatrudnionych, natomiast w sekcjach utrzymania taboru zatrudniano 374 osoby, czyli 32,7% załogi..

Z danych zawartych w tabeli 8 wynika, że struktura jakościowa zatrudnienia w zakładzie jest dość niekorzystna. 44,5% zatrudnionych stanowią osoby w przedziale wiekowym 41 – 50 lat, a tylko 8,8 % to ludzie młodzi, do 30 roku życia. Osoby z wykształceniem, co najwyżej zawodowym stanowią 54,2% załogi. Pracownicy z wykształceniem średnim reprezentują 39,16 % ogółu a 6,1% posiada wykształcenie wyższe. Ten ostatni wskaźnik można uznać za zadowalający.

Spółka, po rozpoczęciu działalności przewozowej nie będzie mogła w sposób radykalny zmienić struktury zatrudnienia ze względu na gwarancje zatrudnienia a także unikalne kwalifikacje siły roboczej, które nie są dostępne na rynku pracy.

Istotnym założeniem dotyczącym personelu projektowanej spółki jest przejęcie przez nią grupy maszynistów, zatrudnionych aktualnie w PKP Cargo, do obsługi EZT oraz autobusów szynowych. Łączne potrzeby spółki będą wynosiły 180 maszynistów EZT oraz 35 maszynistów autobusów szynowych.

Całkowite zatrudnienie w nowej spółce będzie wynosić ok. 1350 osób.

Tabela 7

Zatrudnienie w Zakładzie Przewozów Pasażerskich w Szczecinie

Zatrudnienie według komórek organizacyjnych i jednostek	Stan na dzień 31.03.2005	Stan na dzień 31.12.2005 plan
Dyrektorzy i zastępcy	3	3
Naczelnicy wydziałów	10	10
Naczelnicy Sekcji i zastępcy	15	14
Dział Spraw Pracowniczych	6	6
Dział Ekonomiczny	3	3
Dział Marketingu	4	5
Dział Finansowo- Księgowy	9	9
Dział Gosp. Mat. I Zaopatrzenia	4	4
Dział Sprzedaży	10	10
Dział Przewozów	5	5
Dział Utrzymania i Ekspł. Taboru	6	6
Dział Techniki i Rozwoju	4	4
Dyspozytura	6	6
Kasa Zakładowa	5	5
Magazyn Zakładowy	4	5
Stanowiska Samodzielne	16	15
Razem	110	110
Sekcja Szczecin Główny	180	178
Sekcja Dąbie	94	92
Sekcja Stargard Szczeciński	96	94
Sekcja Kołobrzeg	161	158
Sekcja Koszalin	129	127
Sekcja Szczecin Wzgórze Hetmańskie	98	236
Sekcja Kołobrzeg 2	79	143
Sekcja Szczecin 2	197	-
Razem sekcje	1034	1028
Zakład Razem	1144	1138

Zródło: PKP Przewozy Regionalne, Zakład przewozów Pasażerskich w Szczecinie.

Tabela 8

Struktura zatrudnienia w Zakładzie Przewozów Pasażerskich w Szczecinie - stan na 31.03.2005 r.

Wyszczególnienie	Ilość pracowników	%
Struktura zatrudnienia według wieku		
do 30 lat	101	8,8
31-40 lat	365	31,9
41-50 lat	509	44,5
powyżej 50 lat	169	14,8
Razem	1144	100,00
Struktura zatrudnienia według wykształcenia		
niepełne podstawowe	-	-
podstawowe	118	10,3
zawodowe	503	43,9
średnie	420	36,7
ponadpodstawowe	27	2,4
wyższe	69	6,1
poddyplomowe	7	0,6
Razem	1144	100,00
Struktura zatrudnienia według stażu pracy		
do 10 lat	109	9,5
11-20 lat	331	28,9
21-30 lat	525	45,9
powyżej 30 lat	179	15,7
Razem	1144	100,00

Zródło: PKP Przewozy Regionalne, Zakład przewozów Pasażerskich w Szczecinie.

Płaca przeciętna w Zakładzie Przewozów Pasażerskich w Szczecinie kształtowała się w I kwartale 2005 r. na poziomie 1924,2 zł brutto a pochodne na poziomie 475,93 zł. Koszt zatrudnienia jednego pracownika wynosił w tym okresie ok. 2400 zł. Należy przyjąć, że po utworzeniu nowej spółki wynagrodzenia i koszty pracy będą kształtowały się na podobnym poziomie z uwzględnieniem jednak niezbędnych korekt inflacyjnych. W przypadku przejęcia maszynistów płaca przeciętna oraz koszt zatrudnienia ulegną pewnemu zwiększeniu w stosunku do podanych wskaźników, ponieważ płaca przeciętna maszynistów jest znacznie wyższa od płac pozostałych pracowników.

h) czynniki określające przychody i koszty

Spółka utworzona do wykonywania kolejowych przewozów regionalnych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego będzie kontynuowała działalność przewozową Zakładu Przewozów Regionalnych w Szczecinie. Nie należy więc przewidywać, by w zakresie przychodów i kosztów istotnym zmianom uległy czynniki na nie oddziałujące, związane ze specyfiką działalności kolejowej.

Najważniejszym czynnikiem określającym przychody własne nowej spółki jest historycznie ukształtowany system taryfowy wcześniej przedsiębiorstwa państwowego PKP a obecnie spółki PKP Przewozy Regionalne, od którego spółka nie będzie mogła odejść w szybki sposób i krótkim czasie. System ten opiera się na relatywnie niskich cenach usług przewozowych, nie pokrywających kosztów ich świadczenia. Spółka nie będzie mogła w krótkim okresie czasu radykalnie podnosić cen usług przewozowych, np. w celu zwiększenia pokrycia kosztów własnych z przychodów przewozowych, gdyż groziłoby to gwałtownym załamaniem rynku, spadkiem przychodów przewozowych ogółem, odejściem dużej liczby pasażerów do konkurencyjnych przewozów autobusowych i protestami społecznymi. Główne elementy, które będą kształtowały system taryfowy nowej spółki, to:

- ceny usług przewozowych w konkurencyjnej komunikacji autobusowej,
- system taryfowy stosowany w spółce PKP Przewozy Regionalne i jego zmiany,
- tempo inflacji i wzrost dochodów realnych ludności,
- działalność marketingowa kształtująca komercyjny system ulg i preferencji dla pasażerów.

Spółka jako przewoźnik publiczny będzie musiała respektować system ulg ustawowych dla niektórych grup pasażerów obowiązujący w całym kraju. Z tego tytułu będzie otrzymywać dotację centralną na wyrównanie przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych. W przeszłości dotacja z tego tytułu, ustalana centralnie, nie pokrywała strat z tytułu świadczenia ulg ustawowych spółce PKP Przewozy Regionalne. Dotacja ta nie ma w Polsce charakteru systemowego i w praktyce nie istnieje związek pomiędzy wartością udzielonych ulg ustawowych a jej kwotą. W co rocznych ustawach budżetowych kwota tej dotacji ustalana jest w trybie negocjacyjno – przetargowym pomiędzy Ministerstwem Finansów a Ministerstwem Infrastruktury i wobec tego mogą to być w kolejnych latach budżetowych całkiem różne kwoty, które następnie są rozdzielane pomiędzy przewoźników kolejowych. Tak więc po utworzeniu spółki w Województwie Zachodniopomorskim należy

się liczyć z możliwą zmiennością kwot przychodów tej spółki z tytułu stosowania ulg ustawowych, w tym z sytuacją nie pokrywania przez tą dotację wartości obligatoryjnie udzielonych ulg ustawowych.

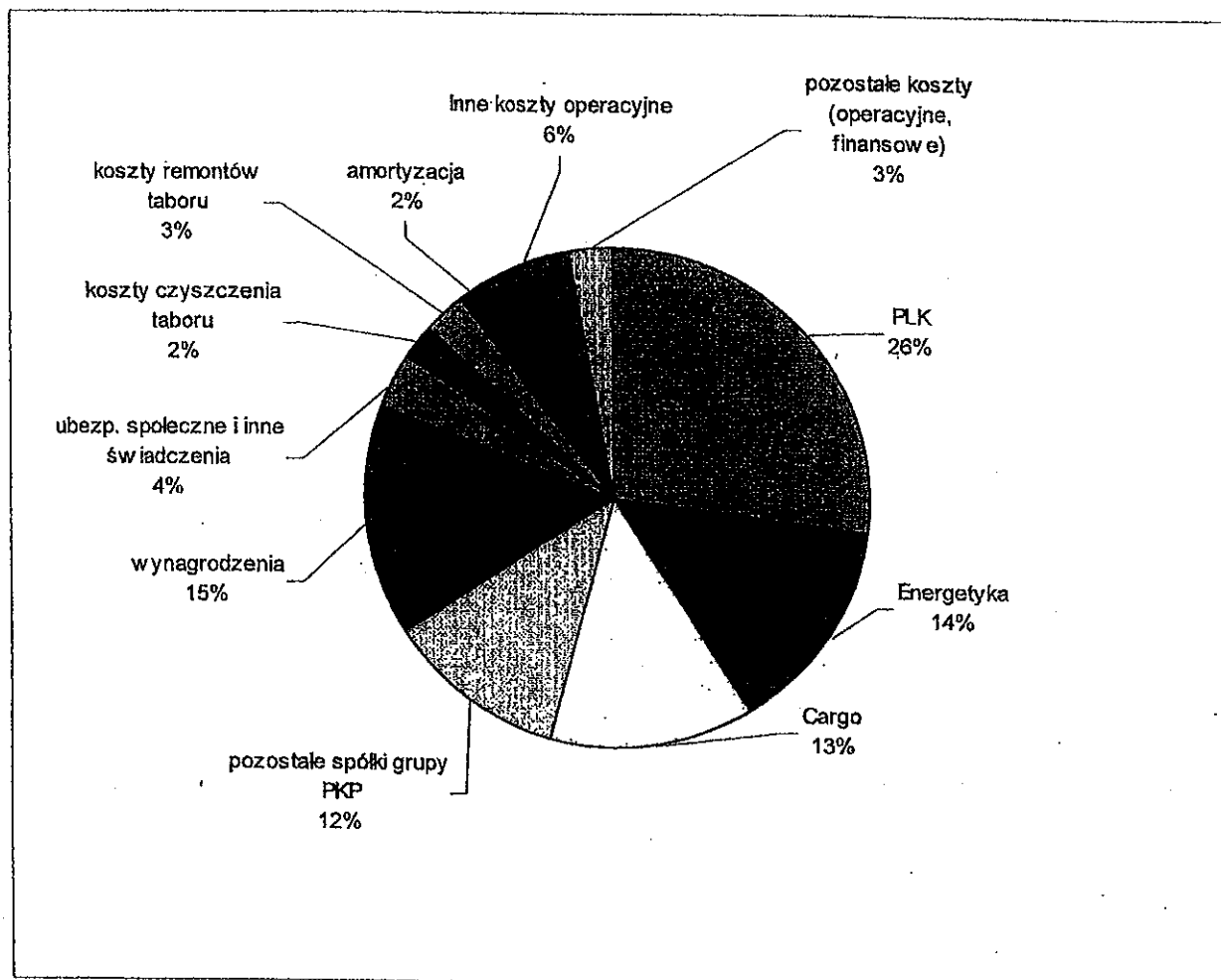
Innym elementem kształtującym przychody spółki będzie konieczność respektowania systemu świadczeń przewozowych dla pracowników PKP i ich rodzin. Cały ten system opiera się na bardzo niskich opłatach związanych z „wykupieniem” świadczeń przez poszczególne spółki Grupy PKP dla uprawnionych osób u przewoźnika kolejowego i bardzo niskich opłatach ponoszonych bezpośrednio przy zakupie biletów przez uprawnione osoby. Suma wpłat spółek PKP i przychodów biletowych z tego tytułu nigdy nie pokrywała kosztów własnych tych świadczeń i należy przyjąć, że taka sytuacja będzie się nadal utrzymywała. Ze względów społecznych nie jest możliwe nie stosowanie przez nowo utworzoną spółkę całego systemu świadczeń przewozowych dla pracowników PKP i ich rodzin, a nawet ogłoszenie takiego zamiaru przy tworzeniu spółki uniemożliwiłoby jej powstanie.

Ze względu na brak praktycznej możliwości kontroli posiadania biletów przez podróżnych w momencie wchodzenia do pojazdów, część osób podróżujących koleją nie opłaca biletów a po ujawnieniu tego faktu przez kontrolerów wystawiane są im mandaty karne oraz bilety do opłacenia w przyszłości. Tego rodzaju „sprzedaż biletów” jest księgowana po stronie przychodów, jakkolwiek tylko znikoma ich część znajduje później pokrycie we wpływach gotówkowych. Statystyczna „windykowalność” przychodów za jazdy bezbiletowe – długotrwała, pracochłonna i realizowana usługowo przez wyspecjalizowaną jednostkę - w spółce PKP Przewozy Regionalne wynosi 20 – 30% i należy przyjąć, że taki poziom windykacji z przejazdów bezbiletowych będzie się utrzymywał w nowo tworzonej spółce. Alternatywą strat z tego tytułu będzie intensyfikacja kontroli posiadania biletów przez podróżnych.

Oprócz wspomnianej dotacji z tytułu stosowania ulg ustawowych zasadnicze znaczenie dla przychodów spółki będzie miała dotacja samorządu wojewódzkiego na dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych. Z punktu widzenia nowej spółki istotnym czynnikiem obniżającym rzeczywiste przychody z tytułu tej dotacji będzie podatek VAT, którego stawka wynosi 7%. W tej sprawie utrzymuje się w Polsce niekonsekwentny dualizm przepisów. W świetle przepisów ustawy o transporcie kolejowym i pokrewnych kwoty przekazywane przez samorząd województwa na dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych są dotacją (która nie podlega podatkowi VAT), natomiast w świetle przepisów podatkowych przychód spółki z tego tytułu jest przychodem fakturowanym obciążonym podatkiem VAT. Ponieważ za kolejne raty spółka będzie wystawiać

samorządowi województwa faktury, kwoty wyasygnowane przez samorząd na dofinansowanie przewozów regionalnych będą zawsze kwotami brutto a spółka po odprowadzeniu VAT będzie dysponować tymi kwotami pomniejszonymi o 7%.

W zakresie struktury kosztów przyszłej spółki operatorskiej należy przyjąć, że będą one w dużym stopniu, chociaż nie całkowicie, odzwierciedleniem ich struktury w spółce PKP Przewozy Regionalne. Na rys. 3 przedstawiono strukturę kosztów spółki PKP Przewozy Regionalne z 2003 r.



Rys. 3. Struktura kosztów spółki PKP Przewozy Regionalne w 2003 r.

Źródło: sprawozdawczość spółki

Jak widać na podstawie rysunku, aż 26% kosztów działalności przewozowej spółki PKP Przewozy Regionalne stanowiły w 2003 r. koszty ponoszone na rzecz spółki PKP PLK SA za udostępnianie infrastruktury kolejowej. Należy przyjąć, że w nowej spółce operatorskiej koszty dostępu do infrastruktury będą również stanowiły największą pozycję. Drugą w kolejności względnego udziału pozycję kosztów stanowiły wynagrodzenia wraz z pochodnymi a trzecią koszty energii elektrycznej. W nowej spółce te koszty będą również

występować w takiej kolejności i mieć wysoki względny udział. Natomiast znacznie spadnie udział kosztów ponoszonych na rzecz spółki PKP Cargo SA, ze względu na fakt ograniczenia wynajmu lokomotyw spalinowych i zakładane przejście maszynistów EZT do nowego operatora przewozów. Istotnym czynnikiem oddziałującym na koszty własne nowej spółki operatorskiej będzie znaczne ograniczenie – w porównaniu ze spółką PKP Przewozy Regionalne – kosztów ogólnozakładowych i kosztów zarządu. Aktualnie, przy kalkulacjach kosztów przekazywanych do Urzędu Marszałkowskiego, spółka PKP Przewozy Regionalne kalkuluje koszty ogólnozakładowe i koszty zarządu na poziomie ponad 10% całkowitych kosztów przewozów, a dodać trzeba, że są to głównie koszty utrzymania centrali tej spółki w Warszawie. Po utworzeniu nowej spółki operatorskiej jej koszty zarządu i ogólnozakładowe będą znacznie niższe w porównaniu z wykazywanymi obecnie przez Zakład Przewozów Pasażerskich w Szczecinie. Tak więc, można przewidywać, że po utworzeniu nowej spółki niektóre grupy kosztów pozostaną na dotychczasowym poziomie (infrastruktura, energia, wynagrodzenia) a inne zostaną ograniczone (ogólnozakładowe, zarządu, niektóre koszty eksploatacyjne). Całkiem realne jest również pojawienie się nowych rodzajów kosztów. W szczególności w planie finansowym nowej spółki należy uwzględnić koszt czynszu dzierżawnego za zorganizowaną część przedsiębiorstwa, którym spółka będzie obciążona do momentu podniesienia kapitału zakładowego, o czym była już wcześniej mowa.

i) czynniki ryzyka

Z utworzeniem spółki do wykonywania kolejowych przewozów regionalnych z udziałem większościowym samorządu Województwa Zachodniopomorskiego wiązą się określone rodzaje ryzyka i zagrożenia.

Podstawowe ryzyko to jest ryzyko finansowe związane z koniecznością ponoszenia stałych świadczeń finansowych na rzecz utworzonej spółki. W świetle znanych uwarunkowań działalność gospodarcza w zakresie kolejowych przewozów regionalnych jest nierentowna i wymaga stałego wsparcia finansowego. Aktualnie samorząd województwa określa w swoim budżecie maksymalną kwotę wsparcia finansowego kolejowych przewozów regionalnych w Województwie Zachodniopomorskim żądając za tą kwotę określonego poziomu świadczeń a ryzyko strat z tej działalności pomimo danej kwoty wsparcia finansowego ponosi spółka PKP Przewozy Regionalne. W sytuacji większościowego wspólnika samorząd województwa nie będzie mógł uchylać się od współodpowiedzialności za straty nowej spółki, ponieważ na wspólnikach spółki ciąży obowiązek uzupełniania ubytków w kapitale zakładowym spółki.

Dodać można, że sytuacja ekonomiczno – finansowa drugiego potencjalnego właściciela nowej spółki jest bardzo trudna. Spółka PKP Przewozy Regionalne obciążona była stratą za 2003 r. w wysokości ponad 1 mld zł, za 2004 r. stratą ok. 0,7 mld zł a rok 2005 również zakończy stratą. W tej sytuacji należy liczyć się z tym, że wszelkie uchwały wspólników w przedmiocie solidarnego pokrywania strat np. w formie dopłat (bez podnoszenia kapitału zakładowego) będą blokowane ze strony PKP Przewozy Regionalne. Ogólnie należy przyjąć, że jakiegokolwiek świadczenia gotówkowe ze strony PKP Przewozy Regionalne na rzecz nowej spółki nie będą miały miejsca.

Spółka PKP Przewozy Regionalne nie posiada wprawdzie nadmiernego zadłużenia długoterminowego, ale permanentnie jest zadłużona w zakresie zobowiązań krótkoterminowych u głównych dostawców usług, w tym zwłaszcza PLK SA, PKP Cargo i PKP Energetyka. W tej sytuacji część majątku tej spółki może nie posiadać zdolności aportowej. Istnieje więc ryzyko, że pewna część majątku spółki PKP Przewozy Regionalne przewidziana do wniesienia do nowej spółki operatorskiej nie będzie mogła być wniesiona w uzgodnionym z drugim właścicielem terminie.

Innego rodzaju ryzykiem o charakterze operacyjnym jest możliwość narzucania cen usług nowemu przewoźnikowi przez inne spółki z Grupy PKP, z którymi nowy operator przewozów będzie musiał współpracować. Jak wcześniej wspomniano, stawki dostępu do infrastruktury i ceny energii elektrycznej trakcyjnej i nieatrakcyjnej są regulowane przez struktury rządowe i w tym przypadku ryzyko praktyk monopolistycznych jest mniejsze. Ze względu na uwarunkowania techniczno – technologiczne nowy operator będzie współpracował jednak z kilkoma spółkami Grupy PKP, których potencjał lub specyficzne kompetencje dają im w istocie pozycję monopolistyczną w branży kolejowej, jakkolwiek monopol ten nie jest regulowany. Chodzi tu w szczególności o niezbędną współpracę ze spółkami: PKP Energetyka w zakresie usług utrzymania sieci trakcyjnej i utrzymania kolejowych urządzeń elektroenergetycznych, z PKP Informatyka w zakresie specyficznego oprogramowania w różnych dziedzinach działalności kolejowej i utrzymania sieci komputerowej oraz z PKP Telekomunikacja Kolejowa w zakresie niektórych usług telekomunikacyjnych. Ogólnie biorąc tego rodzaju ryzyka nie należy jednak wyolbrzymiać, ponieważ koszty wymienionych rodzajów usług będą stanowiły niewielką część kosztów operacyjnych nowej spółki.

Samorząd województwa jako większościowy udziałowiec nowego operatora przewozów bierze na siebie odpowiedzialność i ryzyko za całość działalności spółki w zakresie jej bieżącej działalności i rozwoju. Bieżąca działalność w dziedzinie kolejowych

przewozów regionalnych musi mieć określony poziom dofinansowania. Każde istotne zmniejszenie tego dofinansowania, np. na skutek zmiany polityki samorządu w tej dziedzinie lub w wyniku gwałtownego, niespodziewanego załamania dochodów własnych samorządu, niesie za sobą ryzyko redukcji połączeń kolejowych oraz zatrudnienia w spółce a także niepokojów społecznych na tym tle w samej spółce i jej otoczeniu. Niezależnie od przyczyn takiej hipotetycznej sytuacji władzą publiczną, którą społeczeństwo i załoga spółki obciąży za nią będzie samorząd województwa. Istnieje więc nie tylko ryzyko ekonomiczne lecz również społeczne i polityczne.

W zakresie działalności rozwojowej nowej spółki istnieje ponadto ryzyko technicznej degradacji i dekapitalizacji majątku, o ile w kolejnych latach od rozpoczęcia działalności nie będą realizowane poważne inwestycje, w szczególności taborowe. Autobusy szynowe, w które spółka będzie wyposażona w dostatecznej ilości będą stanowić tylko niewielką część potencjału przewozowego. W najbliższych latach niezbędna będzie modernizacja oraz zakupy nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych. Potrzeby inwestycyjne nowego operatora przewozów regionalnych będą bardzo duże a wynikają one z zaszłości historycznych, ponieważ w okresie ostatnich 15 lat na PKP praktycznie niewiele inwestowano w tabor pasażerski. Spółka w pierwszych latach działalności nie będzie posiadała zdolności kredytowej i samodzielna realizacja inwestycji taborowych w większych rozmiarach, np. z wykorzystaniem kredytów bankowych, będzie praktycznie niemożliwa. Nie można też liczyć na wsparcie inwestycyjne ze strony drugiego właściciela spółki, tj. PKP Przewozy Regionalne. Jedynym realnym źródłem finansowania inwestycji nowej spółki będą w tej sytuacji ewentualne dotacje samorządu województwa i różne środki pomocowe. Tak więc, przy ograniczonym wsparciu inwestycyjnym spółki ze strony samorządu województwa wspomniane ryzyko technicznej degradacji i dekapitalizacji majątku jest bardzo realne.

3.1.6. Wstępny biznes – plan funkcjonowania spółki w latach 2006 – 2010

3.1.6.1. Założenia prognozy finansowej.

a) założenia marketingowe

Misją społeczną i gospodarczą nowej spółki będzie utrzymanie sieci dotychczasowych regionalnych połączeń pasażerskich w Województwie Zachodniopomorskim, ich dalszy rozwój i przystosowanie do rzeczywistych potrzeb społeczeństwa oraz podnoszenie standardów jakościowych i bezpieczeństwa przewozów.

W związku z tak określoną misją spółka powinna realizować szereg zadań marketingowych, z których najważniejsze to:

- współpraca z Samorządem Województwa Zachodniopomorskiego w celu skonstruowania rozkładu jazdy dostosowanego do potrzeb klientów,
- poprawa bezpieczeństwa podróżnych na dworcach i w pociągach,
- zwiększenie przychodów ze sprzedaży biletów,
- wprowadzenie systemu Park & Raid w miastach, gdzie są ku temu warunki,
- wprowadzenie ujednoliconej wizualizacji Spółki,
- przygotowanie i wprowadzenie nowych ofert taryfowych,
- uzyskanie wysokiego stopnia punktualności pociągów,
- poprawa stanu czystości i estetyki w kursujących pociągach,
- udostępnienie powierzchni na zamieszczenie reklam (tabor, bilety, rozkład jazdy, ulotki itp.),
- rozszerzenie sieci dystrybucji sprzedaży biletów poza tereny kolejowe,
- reklama usług,
- podjęcie działań mających na celu uzyskanie certyfikatu ISO 9001 w zakresie jakości obsługi klienta oraz ISO 14001 w zakresie ochrony środowiska,
- eliminowanie barier uniemożliwiających podróżowanie osobom niepełnosprawnym,
- wydzielenie w pociągach przedziałów do przewozu rowerów, wózków dziecięcych i inwalidzkich,
- zainstalowanie kamer w pociągach w celu monitoringu
- modernizacja istniejącego taboru i zakup dodatkowego
- inicjowanie zmian w zakresie infrastruktury kolejowej.

Jednym z pierwszych zadań zarządu nowej spółki powinno być przygotowanie szczegółowego planu marketingowego, który uwzględni wymienione wyżej cele.

b) założenia w zakresie przychodów i kosztów

Projekcję przychodów i kosztów opracowano w dwóch wariantach, „realistycznym” i „optymistycznym”. Warianty te różnią się niektórymi szczegółowymi założeniami w zakresie tempa wzrostu przychodów oraz kosztów. Z określenia wariantów wynika, że wersja optymistyczna planu jest bardziej korzystna.

Wariant realistyczny zakłada kontynuację przez spółkę dotychczasowej działalności Zakładu Przewozów Pasażerskich w Szczecinie w zakresie kolejowych przewozów regionalnych. Po stronie przychodów przyjęto, że w 2005 r. taryfa pasażerska nie będzie podnoszona, natomiast dla następnych lat założono umiarkowany wzrost przychodów przewozowych na poziomie 3% rocznie, przy ustabilizowanej liczbie przewożonych pasażerów. Oznacza to, że nowa spółka, jako zadanie minimalne, co najmniej zatrzyma trend spadkowy liczby podróżnych z ostatnich lat a przyrost przychodów przewozowych będzie wynikał z korekt taryfy na poziomie prognozowanego tempa inflacji. Kwotę dotacji z Ministerstwa Infrastruktury z tytułu utraconych przychodów za stosowanie ulg przejazdowych przyjęto dla 2005 r. w wysokości 7,9 mln zł, co wynika z planu spółki PKP Przewozy Regionalne na ten rok. Natomiast nie ma pewności jak ta kwota będzie kształtowała się po utworzeniu nowej spółki. Ze względu na realność planu przyjęto, że w kolejnych latach prognozy poziom tej dotacji nie ulegnie istotnym zmianom. Kwotę przychodów z tytułu umowy z Samorządem Województwa Zachodniopomorskiego w 2005 r. przyjęto w wysokości wynikającej z tej umowy z pomniejszeniem o 7% podatku VAT. Dla kolejnych lat prognozy kwota ta będzie określona jako wielkość postulatywna, określana przez wyniki finansowe spółki. W planach przychodów spółki zawarto również pewne kwoty przychodów raczej o mniejszym znaczeniu i udziale w przychodach ogółem z tytułu różnych dzierżaw i prac usługowych oraz przychody finansowe. Tego rodzaju pozycje przychodów są niezwykle trudne do prognozowania na etapie koncepcji spółki, ale zakładając, że będzie ona kontynuować działalność Zakładu Przewozów Pasażerskich zachodzi duże prawdopodobieństwo, że będą miały miejsce. Ogólnie biorąc, wariant realistyczny prognozy przychodów można określić jako „ostrożnościowy”.

Wariant „optymistyczny” prognozy przychodów zbudowano w oparciu o umiarkowane optymistyczne założenia dotyczące niektórych pozycji. W szczególności założono wzrost przychodów przewozowych na poziomie 6% rocznie, co powinno być głównie efektem wzrostu liczby przewożonych pasażerów, gdyż taryfa, tak jak w poprzednim wariantcie wzrastać będzie w tempie inflacji, czyli 3% rocznie. Ponadto uzasadnieniem

takiego tempa wzrostu przychodów będzie z „uszczelnienie” przychodów z kas biletowych, wzmoczenie nadzoru i kontroli kas oraz intensyfikacja kontroli biletów w pociągach. W tym wariantcie prognozy przyjęto również umiarkowany wzrost dotacji z tytułu utraconych przychodów za stosowanie ulg ustawowych na poziomie 5% rocznie oraz odpowiednio wyższe dofinansowanie działalności z samorządu województwa. Wyniki prognoz przychodów spółki zestawiono w tabelach 9 i 13.

Projekcję kosztów działalności gospodarczej Spółki opracowano – podobnie jak projekcję przychodów – w dwóch wariantach podstawowych. Wariant realistyczny i optymistyczny prognozy kosztów zostały opracowane w dwóch wersjach, tzn. w układzie kalkulacyjnym, który spółka PKP Przewozy Regionalne prezentuje samorządom województw w ramach podpisywanych umów, oraz w układzie rodzajowym. Ten ostatni układ kosztów bardziej nadaje się do celów planistycznych, w zakresie wielu szczegółowych pozycji kosztów.

Wariant realistyczny prognozy kosztów działalności Spółki został opracowany na bazie planu kosztów Zakładu Przewozów Pasażerskich w 2005 r. w zakresie kolejowych przewozów regionalnych z uwzględnieniem przewidywanych zmian struktury tych kosztów. Ogólnym założeniem tworzenia spółki jest przejęcie przez nią tylko dotychczasowej działalności Zakładu Przewozów Pasażerskich w zakresie przewozów regionalnych, bez innych rodzajów działalności. Stąd właśnie wynikają zmiany strukturalne w kosztach własnych spółki. W szczególności, w spółce nie wystąpią koszty wynajmu maszynistów do obsługi EZT, ponieważ zakłada się, że maszyniści przejdą do spółki. Ponadto w spółce nie wystąpią koszty wynajmu lokomotyw do obsługi pociągów, ponieważ będzie ona dysponowała wystarczającą liczbą taboru własnego. W zakresie innych pozycji kosztów, takich jak opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej, energia elektryczna, czynsze i opłaty, inne usługi oraz wynagrodzenia, przyjęto w tym wariantcie umiarkowany wzrost, na poziomie inflacji, tj. 3%. Ponadto bardzo istotnym założeniem w wariantcie realistycznym jest ponoszenie przez spółkę w okresie pierwszych trzech lat prognozy opłaty za dzierżawę zorganizowanej części mienia w postaci oddziału spółki PKP Przewozy Regionalne. Opłata ta może być wyeliminowana jedynie przy optymistycznym założeniu szybkiego uzgodnienia z PKP Przewozy Regionalne wniesienia aportem całego oddziału do nowej spółki i odpowiedniego podniesienia jej kapitału.

W wariantcie optymistycznym prognozy kosztów założono właśnie wspomniane podwyższenie kapitału już po pierwszym roku działalności spółki i wobec tego brak opłaty za

dzierżawę zorganizowanej części mienia w dalszych latach. Ponadto założono pewne oszczędności w kosztach operacyjnych spółki wynikające z racjonalizacji jej działalności w ramach nowej struktury właścicielskiej.

Projekcje kosztów spółki zestawiono w tabelach 10, 11 i 14, 15 oraz w tabelach pomocniczych.

Należy nadmienić, że pewna część kosztów operacyjnych spółki będzie zależała od realizowanej przez nią pracy eksploatacyjnej. W prezentowanych projekcjach kosztów uwzględniono jeden poziom tej pracy, zaplanowany na 2005 r. w wysokości ok. 4,0 mln pociągokilometrów. Tą wielkość pracy eksploatacyjnej w spółce przyjęto dla kolejnych lat prognozy. Jest oczywiste, że ewentualne zmiany, a zwłaszcza wzrost pracy pociągowej w spółce musiałyby spowodować określone zmiany w jej kosztach a także w przychodach. Na etapie przygotowywania niniejszego opracowania nie były jednak znane założenia w zakresie ewentualnych zmian pracy pociągowej w kolejowych przewozach regionalnych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego, stąd prognozy przyjmują założenie utrzymania jej dotychczasowego poziomu.

c) założenia w zakresie wydatków inwestycyjnych

Jak wcześniej sygnalizowano, istniejące potrzeby inwestycyjne będą bardzo duże. W szczególności niezbędne są modernizacje i zakupy nowych EZT typu EN – 57, których średni wiek wynosi aktualnie 25,7 lat. Spółka przejmie cały park taborowy służący do wykonywania przewozów regionalnych, czyli 80 EN- 57 i 6 ED – 72 oraz autobusy szynowe. Za 5 lat średni wiek EN – 57 przekroczy 30 lat. Chcąc utrzymać park taborowy na poziomie zapewniającym obsługę ruchu pasażerskiego i obiektywnie szacując minimalne potrzeby inwestycyjne w zakresie odnowy tego parku, należałoby zamawiać co najmniej 4 - 5 nowych zestawów EZT rocznie i modernizować w każdym roku 3 - 5 jednostek tego rodzaju. Nowy elektryczny zespół trakcyjny to wydatek rzędu 15 mln zł za jedną sztukę. Średni koszt modernizacji zestawu EZT w zależności od zakresu zleconych robót wynosi w cenach 2005 r. od ok.0,8 mln zł do 1,2 mln zł. Naprawa główna 1 EZT z modernizacją to inwestycja o wartości ok.1,6 mln zł. Wynika stąd, że potrzeby inwestycyjnie nowej spółki tylko w zakresie taboru można szacować na ponad 80 mln zł rocznie.

Już na wstępnym etapie przygotowania koncepcji spółki i bez szerszych analiz można przyjąć, że w dającej się przewidzieć kilkuletniej perspektywie inwestowanie w tabor kolejowy do wykonywania przewozów regionalnych na terenie Województwa

Zachodniopomorskiego na tak wysokim poziomie jest nierealne i to w każdym układzie własnościowo – organizacyjnym.

Z tego powodu w wariantcie realistycznym przyjęto założenie, że spółka zrealizuje w ciągu kolejnych 5 lat po 3 modernizacje EN – 57 o wartości ok. 6,0 mln zł, sfinansowane przez większościowego udziałowca, czyli samorząd województwa.

W wariantcie optymistycznym przyjęto natomiast, że spółka zrealizuje w ciągu kolejnych 5 lat po 5 modernizacji EN – 57 o wartości ok. 10,0 mln zł, sfinansowanych również przez samorząd województwa. Niezbędne zakupy nowych zestawów EZT należy odłożyć na okresy przyszłe, chyba że spółka mogłaby skorzystać ze środków pomocowych Unii Europejskiej.

Oprócz inwestycji taborowych należy również założyć wydatki inwestycyjne na utworzenie nowoczesnego centrum obsługi pasażerów w Szczecinie, zakupy nowych kas fiskalnych dla spółki a także na nową zewnętrzną malaturę taboru. Szacunkowo, tego rodzaju wydatki inwestycyjne w ciągu 5 lat, to kwota 7,5 mln zł, czyli 1,5 mln rocznie. Dodać można, że w spółce nie będą wymagane w ciągu najbliższych 5 lat wydatki inwestycyjne w zakresie infrastruktury punktowej (lokomotywnie), ponieważ obiekty tej infrastruktury są w dobrym stanie.

d) założenia majątkowo – kapitałowe

Przyjęta w opracowaniu koncepcja utworzenia spółki zakłada, że po etapie organizacyjnym spółka podejmie działalność przewozową dzierżawiąc na początku oddział spółki PKP Przewozy Regionalne, utworzony na bazie Zakładu Przewozów Pasażerskich w Szczecinie. Z dzierżawą ta związana jest opłata za prawo użytkowania zorganizowanej części mienia. Jej konkretny poziom zostanie określony w negocjacjach pomiędzy PKP Przewozy Regionalne a samorządem województwa. Dla celów niniejszego opracowania przyjęto szacunkową wartość opłaty dzierżawnej ustaloną w oparciu o szacunkową wartość księgową majątku Zakładu Przewozów Pasażerskich w Szczecinie i stawkę roczną od tej wartości.

Wartość księgową tego majątku w I półroczu 2005 r. wynosiła: tabor kolejowy - 27 832 013 zł, wyposażenie obiektów infrastrukturalnych - 18 519 309 zł, pozostałe środki trwałe szacunkowo – 2 000 000 zł – razem: 48 351 322 zł.. Należy zastrzec, że wartość księgową może być niedoszacowana. Przyjmując, że wydzierżawiający zorganizowaną część mienia będzie żądał opłaty na poziomie 10% jej wartości księgowej, opłata ta wyniesie minimum ok. 4,8 mln rocznie, czyli ok. 400 tys. zł miesięcznie.

W wariantcie realistycznym założono, że spółka będzie ponosić tą opłatę przez pierwsze trzy lata od rozpoczęcia działalności a potem cały oddział lub tylko tabor (w zależności od wyników negocjacji) zostanie wniesiony na podwyższenie kapitału spółki. Natomiast w wariantcie optymistycznym przyjęto, że wniesienie oddziału lub taboru na podwyższenie kapitału spółki nastąpi już po pierwszym roku jej działalności.

Należy podkreślić, że ponoszenie opłaty za dzierżawę zorganizowanej części przedsiębiorstwa – jak się wydaje konieczne w początkowej fazie jej działalności – jest dla spółki niekorzystne. Opłata ta jest wydatkiem, za który nie uzyskuje się żadnych świadczeń. O wiele korzystniejsze jest posiadanie przez spółkę tego majątku, z czym zamiast opłaty wiążą się koszty odpisów amortyzacyjnych, ale tego rodzaju koszty nie powodują konieczności ponoszenia wydatków gotówkowych.

3.1.6.2. Prognoza rachunku zysków i strat

a) wariant realistyczny

Prognozę rachunku zysków i strat spółki w wariantcie realistycznym opracowano na podstawie prognozy przychodów i kosztów w układzie rodzajowym z uwzględnieniem wcześniej podanych założeń. Prognozę przychodów zawiera tabela 9. Prognozę kosztów zawierają tabele 10 i 11. W zakresie kosztów w projekcji przyjęto minimalny ich poziom możliwy do ustalenia z uwzględnieniem założeń koncepcji spółki. Najważniejszymi pozycjami kosztów spółki są wynagrodzenia, opłata za dostęp do infrastruktury oraz energia trakcyjna. Dwie ostatnie pozycje są kosztami płaconymi na zewnątrz spółki i będą wobec tego od niej niezależne. Bardzo wysokie będą koszty zatrudnienia pracowników spółki, pomimo uwzględnienia w projekcji relatywnie niskiej płacy przeciętnej. Istotną pozycją kosztów w pierwszych trzech latach funkcjonowania spółki będą czynsze i dzierżawy, w tym zwłaszcza opłata za dzierżawę zorganizowanej części mienia.

Zbudowany na założeniach w zakresie kosztów i przychodów rachunek zysków i strat w wariantcie realistycznym zawiera tabela 12. Prognozowany wynik finansowy działalności operacyjnej spółki po uwzględnieniu dotacji na wyrównanie utraconych przychodów z tytułu ulg ustawowych wyznacza pożądany poziom przychodów netto z dofinansowania działalności spółki z Urzędu Marszałkowskiego. Ponieważ byłyby to przychody netto spółki, należało je powiększyć o 7% podatku VAT, który będzie płacony od kwoty brutto dofinansowania z Urzędu Marszałkowskiego.

Tabela 9

Prognoza przychodów spółki w latach 2005 – 2010 – Wariant realistyczny

	PROGNOZA DLA SPÓŁKI					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Przychody ze sprzedaży ogółem, w tym:	31485822	36730397	37703308	38705408	39737570	40800697
- sprzedaż biletów	28414186	29266612	30144610	31048948	31980417	32939829
- sprzedaż uprawnień	3071636	3163785	3258698	3356460	3457153	3560868
- przychody netto za prace usługowe	600000	600000	600000	600000	600000	600000
- przychody netto – dzierżawy, media,	200000	200000	200000	200000	200000	200000
- pozostałe przychody	3500000	3500000	3500000	3500000	3500000	3500000
Przychody z dotacji MI (za ulgi ustawowe)	7919248	8000000	8000000	8000000	8000000	8000000
Dofinansowanie z Urzędu Marszałkowskiego	27200000	43205105	42554426	41767013	42014224	41981774
Przychody netto spółki z Urzędu Marszałkowskiego	40378603	40378603	39770492	39034592	39265630	39235303
Przychody finansowe		20000	20000	20000	20000	20000
RAZEM PRZYCHODY	66605070	85129000	85493800	85760000	87023200	88056000

Źródło: Opracowanie własne

* W zakresie działalności objętej umową z Urzędem Marszałkowskim w Szczecinie

Tabela 10

Prognoza kosztów własnych spółki w układzie kalkulacyjnym w latach 2005 – 2010, w zł – Wariant realistyczny

Koszty w układzie kalkulacyjnym	PROGNOZA DLA SPÓŁKI					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
PLAN ZAKŁADU *						
I. Koszty bezpośrednie, w tym:	39 230 477	51 077 400	51 296 280	51 456 000	52 213 920	52 833 600
- Udostępnienie linii	20 469 327**	20 085 000	20 687 000	21 300 000	21 950 000	22 600 000
- Energia elektryczna	11 845 470	11 000 000	11 300 000	11 700 000	12 000 000	12 400 000
- Drużyny trakcyjne	3 054 922	0	0	0	0	0
- Lokomotywy z obsługą	3 659 050	0	0	0	0	0
- Inne koszty bezp.	201 708	19 992 400	19 309 280	18 456 000	18 263 920	17 833 600
II. Koszty pośrednie działalności	20 111 520	21 282 250	21 373 450	21 440 000	21 755 800	22 014 000
III. Koszty sprzedaży	7 625 704	5 959 030	5 984 566	6 003 200	6 091 624	6 163 920
IV. Koszty ogólnozakładowe	5 437 018	4 256 450	4 274 690	4 288 000	4 351 160	4 402 800
V. Koszty zarządu	2 490 722	2 553 870	2 564 814	2 572 800	2 610 696	2 641 680
VI. RAZEM KOSZTY	74 895 442	85 129 000	85 493 800	85 760 000	87 023 200	88 056 000

Źródło: Opracowanie własne

* W zakresie działalności objętej umową z Urzędem Marszałkowskim w Szczecinie

** Planowana kwota opłaty w 2005 r. wyniesie ok. 19,5 mln zł, ze względu na zastąpienie niektórych pociągów autobusami szynowymi w czerwcu 2005 r. i później nowymi autobusami AS 103 (w drugim półroczu 2005 r.)

Prognoza kosztów własnych spółki w układzie rodzajowym w latach 2005 – 2010, w zł – Wariant realistyczny

Koszty według rodzaju	PROGNOZA DLA SPÓŁKI				
	2006	2007	2008	2009	2010
- amortyzacja	0	0	0	5000000	5000000
- materiały	2100000	2200000	2400000	2500000	2600000
- energia trakcyjna	11000000	11300000	11700000	12000000	12400000
- pozostała energia elektryczna	1000000	1050000	1100000	1150000	1200000
- wynagrodzenia	34020000	33264000	32250000	31476000	31680000
- ubezpieczenia sp. i inne świadczenia	6804000	6652800	6450000	6952200	6336000
- czynsze i dzierżawy	6800000	6800000	6800000	2000000	2000000
- usługi telekomunikacyjne	600000	620000	640000	660000	680000
- usługi remontowe	1000000	1100000	1200000	1300000	1400000
- pozostałe usługi obce	21765000	22462000	23170000	23930000	24700000
- koszty finansowe	40000	45000	50000	55000	60000
RAZEM	85129000	85493800	85760000	87023200	88056000

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 11 a

Kalkulacja pozycji „pozostałe usługi obce” do tabeli 11 w latach 2005 – 2010 – Wariant realistyczny

Wyszczególnienie	PROGNOZA DLA SPÓŁKI				
	2006	2007	2008	2009	2010
PLK SA – dostęp do infrastruktury	20085000	20687000	21300000	21950000	22600000
PKP Energetyka – ryczałty za obsługę awaryjną urządzeń	30000	30000	30000	30000	30000
Prowizje za sprzedaż biletów	200000	205000	210000	220000	230000
Opłata za kontrolę biletów	150000	160000	170000	180000	190000
Czyszczenie taboru	1000000	1050000	1100000	1150000	1200000
Usługi informatyczne	300000	330000	360000	400000	450000
RAZEM	21765000	22462000	23170000	23930000	24700000

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 11 b

Kalkulacja pozycji „czynsze i dzierżawy” do tabeli 11 w latach 2005 – 2010 – Wariant realistyczny

Wyszczególnienie	PROGNOZA DLA SPÓŁKI				
	2006	2007	2008	2009	2010
Dzierżawa zorganizowanej części przedsiębiorstwa	4800000	4800000	4800000	0	0
Poddzierżawa gruntów i nieruchomości.	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000
Podnajem lokali kas i poczekalni	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000
RAZEM	6800000	6800000	6800000	2000000	2000000

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 11 c

Kalkulacja pozycji „Wynagrodzenia” oraz „Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia” do tabeli 11 w latach 2005 – 2010

– Wariant realistyczny

Wyszczególnienie	PROGNOZA DLA SPÓŁKI				
	2006	2007	2008	2009	2010
Średni stan zatrudnienia	1350	1320	1250	1220	1200
Płaca przeciętna	2100	2100	2150	2150	2200
Wynagrodzenia brutto	34020000	33264000	32250000	31476000	31680000
Pochodne (20% wynagrodzeń brutto)	6804000	6652800	6450000	6952200	6336000

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 12

Prognoza rachunku zysków i strat spółki w latach 2005 – 2010 – Wariant realistyczny

	PROGNOZA DLA SPÓŁKI				
	2006	2007	2008	2009	2010
Przychody z działalności operacyjnej własne	36730397	37703308	38705408	39737570	40800697
Koszty działalności operacyjnej	85089000	85448800	85710000	86968200	87996000
Wynik działalności operacyjnej przed dotacjami	-48358603	-47745492	-47004592	-47230630	-47195303
Przychody z dotacji MI (za ulgi ustawowe)	8000000	8000000	8000000	8000000	8000000
Wynik działalności operacyjnej po dotacji z MI	-40358603	-39745492	-39004592	-39230630	-39195303
Przychody netto z Urzędu Marszałkowskiego	40378603	39770492	39034592	39265630	39235303
Wynik działalności operacyjnej po dofinansowaniu z Urzędu Marszałkowskiego	20000	25000	30000	35000	40000
Przychody finansowe	20000	20000	20000	20000	20000
Koszty finansowe	40000	45000	50000	55000	60000
Wynik finansowy netto	0	0	0	0	0
Dofinansowanie z Urzędu Marszałkowskiego – poziom minimalny bez pokrycia amortyzacji	43205105	42554426	41767013	37014224	36981774
Dofinansowanie z Urzędu Marszałkowskiego – poziom pożądaný	43205105	42554426	41767013	42014224	41981774

Źródło: Obliczenia własne

Jak wynika z tabeli 12 poziom pożądanego dofinansowania kolejowych przewozów regionalnych w Województwie Zachodniopomorskim, po utworzeniu spółki powinien wynosić od ok. 43,2 mln zł w pierwszym roku funkcjonowania spółki do 42,0 mln zł w piątym roku. Oznacza to, że po ewentualnym utworzeniu spółki wydatki samorządu Województwa Zachodniopomorskiego na bezpośrednie dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych musiałyby wzrosnąć z 27,2 mln zł w 2005 r. do ok. 42 – 43 mln zł rocznie, czyli o 14,8 mln zł do 15,8 mln zł. Poziom ten nie uwzględnia ewentualnych inwestycji taborowych w kwocie minimalnej 6 mln zł oraz innych inwestycji niezbędnych do funkcjonowania spółki w kwocie 1,5 mln zł. Dopiero w czwartym i piątym roku spółka mogłaby wygenerować własne środki na sfinansowanie części tych inwestycji w kwocie ok. 5 mln zł rocznie, pod warunkiem dofinansowania do poziomu kosztów własnych. Natomiast w przypadku obniżenia dofinansowania do minimalnej kwoty, czyli bez pokrycia kosztów amortyzacji, spółka nadal nie posiadałaby środków własnych na inwestycje.

b) wariant optymistyczny

Prognozę rachunku zysków i strat spółki w wariantcie optymistycznym opracowano na podstawie prognozy przychodów i kosztów w układzie rodzajowym z uwzględnieniem wcześniej podanych założeń. Prognozę przychodów zawiera tabela 13. Prognozę kosztów zawierają tabele 14 i 15. W zakresie kosztów w projekcji przyjęto bardziej oszczędne założenia w porównaniu z wariantem realistycznym. W szczególności założono znacznie niższe opłaty za dzierżawy i czynsze, co może mieć miejsce w wyniku szybszego wniesienia zorganizowanej części przedsiębiorstwa na podwyższenie kapitału spółki. Ponadto przyjęto optymistycznie, że spółka przeprowadzi restrukturyzację przejętego zatrudnienia do poziomu 1100 osób w piątym roku funkcjonowania, co będzie dość trudne w istniejącej sytuacji społecznej, ale jest realne. Przy utrzymaniu założeń w zakresie płacy przeciętnej, ten wariant daje dość istotne oszczędności w kosztach zatrudnienia. Pozostałe koszty, w tym koszty opłaty za dostęp do infrastruktury oraz energii trakcyjnej pozostawiono na poziomie przyjętym dla wariantu realistycznego

Zbudowany na założeniach w zakresie kosztów i przychodów rachunek zysków i strat w wariantcie optymistycznym zawiera tabela 16. Tak jak w poprzednim wariantcie, prognozowany wynik finansowy działalności operacyjnej spółki po uwzględnieniu dotacji na wyrównanie utraconych przychodów z tytułu ulg ustawowych wyznacza pożądaną poziom przychodów netto z dofinansowania działalności spółki z Urzędu Marszałkowskiego.

Ponieważ byłyby to przychody netto spółki, należało je powiększyć o 7% podatku VAT, który będzie płacony od kwoty brutto dofinansowania z Urzędu Marszałkowskiego.

Jak wynika z tabeli 16 poziom pożądanego dofinansowania kolejowych przewozów regionalnych w Województwie Zachodniopomorskim, po utworzeniu spółki w wariancie optymistycznym powinien wynosić od ok. 43,3 mln zł w pierwszym roku funkcjonowania spółki do 35,1 mln zł w piątym roku. Oznacza to, że po ewentualnym utworzeniu spółki wydatki samorządu Województwa Zachodniopomorskiego na bezpośrednie dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych musiałyby wzrosnąć z 27,2 mln zł w 2005 r. do ok. 43 – 35 mln zł rocznie, czyli o 15,8 mln zł do 7,8 mln zł. Rocznie, w porównaniu z rokiem bieżącym. Wariant optymistyczny, zgodnie z nazwą, jest bardziej korzystny w porównaniu z wariantem realistycznym, ze względu na przyjęte założenia.

Podobnie jak w wariancie realistycznym, poziom ten nie uwzględnia ewentualnych inwestycji taborowych w kwocie minimalnej 10 mln zł oraz innych inwestycji niezbędnych do funkcjonowania spółki w kwocie 1,5 mln zł. Jednakże w tym wariancie, przy założeniu dofinansowania do poziomu kosztów własnych do poziomu kosztów własnych, już od drugiego roku spółka mogłaby generować znacznie środki własne na wydatki inwestycyjne w kwocie 5 – 8 mln zł rocznie, i te kwoty mogłyby ewentualnie obniżyć bezpośrednie wydatki inwestycyjne Urzędu Marszałkowskiego na tabor kolejowy. Natomiast w przypadku obniżenia dofinansowania do minimalnej kwoty, czyli bez pokrycia kosztów amortyzacji, spółka nadal nie posiadałaby środków własnych na inwestycje. Dodać można, że minimalna kwota dofinansowania pokazana w tabeli 16, w czwartym i piątym roku funkcjonowania spółki zbliżyłaby się do kwoty tego dofinansowania z 2005 r.

Proгноza przychodów spółki w latach 2005 – 2010, w z1 – Wariant optymistyczny

	PROGNOZA DLA SPÓŁKI					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Przychody ze sprzedaży ogółem, w tym:	31485822	37374971	39377469	41500118	43750125	46135132
- sprzedaż biletów	28414186	30119037	31926179	33841750	35872255	38024590
- sprzedaż uprawnień	3071636	3255934	3451290	3658368	3877870	4110542
- przychody netto za prace usługowe		700000	700000	700000	700000	700000
- przychody netto – dzierżawy, media,		300000	300000	300000	300000	300000
- pozostałe przychody		3000000	3000000	3000000	3000000	3000000
Przychody z dotacji MI (za ulgi ustawowe)	7919248	8300000	8700000	9200000	9600000	10100000
Dofinansowanie z Urzędu Marszałkowskiego	27200000	43269761	40654683	39942974	38003056	35120469
Przychody netto spółki z Urzędu Marszałkowskiego		40439029	37995031	37329882	35516875	32822868
Przychody finansowe		30000	30000	30000	30000	30000
RAZEM PRZYCHODY	66605070	86144000	86102500	88060000	88897000	89088000

Źródło: Opracowanie własne

* W zakresie działalności objętej umową z Urzędem Marszałkowskim w Szczecinie

Prognoza kosztów własnych spółki w układzie kalkulacyjnym w latach 2005 – 2010 – Wariant optymistyczny

Koszty w układzie kalkulacyjnym	PROGNOZA DLA SPÓŁKI					
	PLAN ZAKŁADU *	2006	2007	2008	2009	2010
I. Koszty bezpośrednie, w tym:	39 230 477	51 662 400	51 634 500	52 806 000	53 305 200	53 416 800
- Udostępnienie linii	20 469 327	21 100 000	21 700 000	22 400 000	23 100 000	23 800 000
- Energia elektryczna	11 845 470	11 000 000	11 300 000	11 700 000	12 000 000	12 400 000
- Drużyny trakcyjne	3 054 922	0	0	0	0	0
- Lokomotywy z obsługą	3 659 050	0	0	0	0	0
- Inne koszty bezp.	201 708	19 562 400	18 634 500	18 706 000	18 205 200	17 216 800
II. Koszty pośrednie działalności	20 111 520	21 526 000	21 514 375	22 002 500	22 210 500	22 257 000
III. Koszty sprzedaży	7 625 704	6 027 280	6 024 025	6 160 700	6 218 940	6 231 960
IV. Koszty ogólnozakładowe	5 437 018	4 305 200	4 302 875	4 400 500	4 442 100	4 451 400
V. Koszty zarządu	2 490 722	2 583 120	2 581 725	2 640 300	2 665 260	2 670 840
VI. RAZEM KOSZTY	74 895 442	86 104 000	86 057 500	88 010 000	88 842 000	89 028 000

Źródło: Opracowanie własne

* W zakresie działalności objętej umową z Urzędem Marszałkowskim w Szczecinie

Prognoza kosztów własnych spółki w układzie rodzajowym w latach 2005 – 2010 – Wariant optymistyczny

Koszty według rodzaju	PROGNOZA DLA SPÓŁKI				
	2006	2007	2008	2009	2010
- amortyzacja	0	5000000	6000000	7000000	8000000
- materiały	2100000	2200000	2400000	2500000	2600000
- energia trakcyjna	11000000	11300000	11700000	12000000	12400000
- pozostała energia elektryczna	1000000	1050000	1100000	1150000	1200000
- wynagrodzenia	34020000	32760000	32250000	30960000	29040000
- ubezpieczenia sp. i inne świadczenia	6804000	6552000	6450000	6192000	5808000
- czynsze i dzierżawy	6800000	2000000	2000000	2000000	2000000
- usługi telekomunikacyjne	600000	620000	640000	660000	680000
- usługi remontowe	1000000	1100000	1200000	1300000	1400000
- pozostałe usługi obce	22780000	23475500	24270000	25080000	25900000
- koszty finansowe	40000	45000	50000	55000	60000
RAZEM	86144000	86102500	88060000	88897000	89088000

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 15 a

Kalkulacja pozycji „czynsze i dzierżawy” do tabeli 11 w latach 2005 – 2010 – Wariant optymistyczny

Wyszczególnienie	PROGNOZA DLA SPÓŁKI				
	2006	2007	2008	2009	2010
Dzierżawa zorganizowanej części przedsiębiorstwa	4800000	0	0	0	0
Poddzierżawa gruntów i nieruchomości.	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000
Podnajem lokali kas i poczekalni	1000000	1000000	1000000	1000000	1000000
RAZEM	6800000	2000000	2000000	2000000	2000000

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 15 b

Kalkulacja pozycji „Wynagrodzenia” oraz „Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia” do tabeli 11 w latach 2005 – 2010

– Wariant optymistyczny

Wyszczególnienie	PROGNOZA DLA SPÓŁKI				
	2006	2007	2008	2009	2010
Średni stan zatrudnienia	1350	1300	1250	1200	1100
Płaca przeciętna	2100	2100	2150	2150	2200
Wynagrodzenia brutto	34020000	32760000	32250000	30960000	29040000
Pochodne (20% wynagrodzeń brutto)	6804000	6552000	6450000	6192000	5808000

Źródło: Opracowanie własne

Proгноza rachunku zysków i strat spółki w latach 2005 – 2010 – Wariant optymistyczny

	PROGNOZA DLA SPÓŁKI				
	2006	2007	2008	2009	2010
Przychody z działalności operacyjnej własne	37374971	39377469	41500118	43750125	46135132
Koszty działalności operacyjnej	86104000	86057500	88010000	88842000	89028000
Wynik działalności operacyjnej przed dotacjami	-48729029	-46680031	-46509882	-45091875	-42892868
Przychody z dotacji MI (za ulgi ustawowe)	8300000	8700000	9200000	9600000	10100000
Wynik działalności operacyjnej po dotacji z MI	-40429029	-37980031	-37309882	-35491875	-32792868
Przychody netto z Urzędu Marszałkowskiego	40439029	37995031	37329882	35516875	32822868
Wynik działalności operacyjnej po dofinansowaniu z Urzędu Marszałkowskiego	10000	15000	20000	25000	30000
Przychody finansowe	30000	30000	30000	30000	30000
Koszty finansowe	40000	45000	50000	55000	60000
Wynik finansowy netto	0	0	0	0	0
Dofinansowanie z Urzędu Marszałkowskiego – poziom minimalny bez pokrycia amortyzacji	43269761	35304683	33522974	30513056	26560469
Dofinansowanie z Urzędu Marszałkowskiego – poziom pożądaný	43269761	40654683	39942974	38003056	35120469

Źródło: Obliczenia własne

3.1.6.3. Szacunek wybranych parametrów bilansu

a) wariant realistyczny

Przed oszacowaniem wybranych parametrów bilansu spółki należy przyjąć określone założenia w zakresie inwestycji i źródeł ich finansowania.

Z projekcji rachunku zysków i strat wynika, że spółka w wariantcie realistycznym może wygenerować środki własne na finansowanie własnych inwestycji tylko w czwartym i piątym roku funkcjonowania w kwocie po 5 mln zł. Mając na uwadze początkowo niski kapitał własny oraz deficytowość prowadzonej działalności spółka nie będzie mogła korzystać z kredytów inwestycyjnych ze względu na brak zdolności kredytowej. Również gotówkowe podwyższenia kapitału czy dopłaty właścicieli raczej nie są realne. W tej sytuacji pozostają ewentualne dotacje na inwestycje ze strony właściciela oraz ewentualnie środki z innych źródeł.

Tabela 17

Inwestycje i źródła finansowania inwestycji spółki w latach 2006 – 2010, w zł

- wariant realistyczny

Rodzaj inwestycji	PROGNOZA DLA SPÓŁKI				
	2006	2007	2008	2009	2010
Inwestycje ulepszające	6000000	6000000	6000000	6000000	6000000
Inwestycje nowe	1500000	1500000	1500000	1500000	1500000
Razem inwestycje	7500000	7500000	7500000	7500000	7500000
Źródła finansowania inwestycji razem, w tym	7500000	7500000	7500000	7500000	7500000
- środki własne	0	0	0	5000000	5000000
- dotacje	7500000	7500000	7500000	2500000	2500000
- inne źródła	0	0	0	0	0

Źródło: Opracowanie własne

W oparciu o wcześniejsze założenia oraz dane z tabeli 17 opracowano projekcję wybranych elementów bilansu spółki w latach 2006 – 2010 (tabele 18 i 19).

Tabela 18

Prognoza wybranych elementów bilansu spółki w latach 2006 – 2010, planowane stany aktywów na koniec roku – Wariant realistyczny

	2006	2007	2008	2009	2010
Aktywa trwałe	750000	144775000	20962000	49455000	50455000
Aktywa obrotowe, w tym:	25850000	25950000	26050000	26590000	26750000
- Zapasy	7421200	7348540	7278000	7455560	7298800
- Należności krótkoterminowe	17228800	17301460	17372000	17634440	17851200
- Inwestycje krótkoterminowe	1200000	1300000	1400000	1500000	1600000
AKTYWA RAZEM	33350000	40427500	47012000	76045000	77205000

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 19

Prognoza wybranych elementów bilansu spółki w latach 2006 – 2010, planowane stany pasywów na koniec roku – Wariant realistyczny

	2006	2007	2008	2009	2010
Kapitał własny, w tym:	50000	50000	50000	27550000	27550000
- Kapitał zakładowy	50000	50000	50000	15000000	15000000
- Kapitał zapasowy	0	0	0	12550000	12550000
- Zysk (strata) netto	0	0	0	0	0
Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	25800000	25900000	26000000	26500000	26700000
Rozliczenia międzyokresowe bierne	7500000	14477500	20962000	21995000	22955000
PASYWA RAZEM	33350000	40427500	47012000	76045000	77205000

Źródło: Opracowanie własne

b) wariant optymistyczny

W wariantcie optymistycznym spółka może wygenerować środki własne na finansowanie własnych inwestycji w drugim i kolejnych latach funkcjonowania w kwotach od 5 mln zł do 8 mln zł. Mając na uwadze deficytowość prowadzonej działalności spółka nadal nie będzie mogła korzystać samodzielnie z kredytów inwestycyjnych ze względu na brak zdolności kredytowej. W tabeli 20 zestawiono prognozowane inwestycje dla wariantu optymistycznego i źródła ich finansowania.

Tabela 20

Inwestycje i źródła finansowania inwestycji spółki w latach 2006 – 2010, w zł

- wariant optymistyczny

Rodzaj inwestycji	PROGNOZA DLA SPÓŁKI				
	2006	2007	2008	2009	2010
Inwestycje ulepszające	10000000	10000000	10000000	10000000	10000000
Inwestycje nowe	1500000	1500000	1500000	1500000	1500000
Razem inwestycje	11500000	11500000	11500000	11500000	11500000
Źródła finansowania inwestycji razem, w tym	11500000	11500000	11500000	11500000	11500000
- środki własne	0	5000000	6000000	7000000	8000000
- dotacje	11500000	6500000	5500000	4500000	3500000
- inne źródła	0	0	0	0	0

Źródło: Opracowanie własne

W oparciu o wcześniejsze założenia oraz dane z tabeli 20 opracowano projekcję wybranych elementów bilansu spółki w latach 2006 – 2010 dla wariantu optymistycznego (tabele 21 i 22)

Tabela 21

Prognoza wybranych elementów bilansu spółki w latach 2006 – 2010, planowane stany aktywów na koniec roku – Wariant optymistyczny

	2006	2007	2008	2009	2010
Aktywa trwałe	11500000	44695000	48991000	51987000	53773000
Aktywa obrotowe, w tym:	25881000	25867000	26453000	26703000	26758000
- Zapasy	7421200	7348540	7278000	7455560	7298800
- Należności krótkoterminowe	17259800	17218460	17775000	17747440	17859200
- Inwestycje krótkoterminowe	1200000	1300000	1400000	1500000	1600000
AKTYWA RAZEM	37381000	70562000	75444000	78690000	80531000

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 22

Prognoza wybranych elementów bilansu spółki w latach 2006 – 2010, planowane stany pasywów na koniec roku – Wariant optymistyczny

	2006	2007	2008	2009	2010
Kapitał własny, w tym:	50000	27550000	27550000	27550000	27550000
- Kapitał zakładowy	50000	15000000	15000000	15000000	15000000
- Kapitał zapasowy	0	12550000	12550000	12550000	12550000
- Zysk (strata) netto	0	0	0	0	0
Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	25831000	25817000	26403000	26653000	26708000
Rozliczenia międzyokresowe bierne	11500000	17195000	21491000	24487000	26273000
PASYWA RAZEM	37381000	70562000	75444000	78690000	80531000

Źródło: Opracowanie własne

3.1.6.4. Prognozowane podstawowe wskaźniki ekonomiczno-finansowe

Podstawowe wskaźniki ekonomiczno finansowe spółki dla wariantu realistycznego i optymistycznego zestawiono w tabeli 23.

Tabela 23

Wskaźniki ekonomiczno – finansowe spółki w latach 2006 – 2010, wariant realistyczny i wariant optymistyczny

Rodzaj wskaźnika	WARIANT REALISTYCZNY				
	2006	2007	2008	2009	2010
Pokrycie kosztów z przychodów własnych, w %	43,15	44,10	45,13	45,66	46,33
Udział dotacji za ulgi ustawowe w przychodach ogółem, w %	9,40	9,36	9,33	9,19	9,09
Udział dofinansowania z UM w przychodach ogółem, w %	47,43	46,52	45,52	45,12	44,56
Cash flow (zysk netto + amortyzacja) w zł	0	0	0	5000000	5000000
Udział środków własnych w finansowaniu inwestycji, w %	0	0	0	66,67	66,67
	WARIANT OPTYMISTYCZNY				
Pokrycie kosztów z przychodów własnych, w %	43,41	45,76	47,15	49,24	51,82
Udział dotacji za ulgi ustawowe w przychodach ogółem, w %	9,64	10,10	10,45	10,80	11,34
Udział dofinansowania z UM w przychodach ogółem, w %	46,94	44,13	42,39	39,95	36,84
Cash flow (zysk netto + amortyzacja) w zł	0	5000000	6000000	7000000	8000000
Udział środków własnych w finansowaniu inwestycji, w %		43,47	52,17	60,87	69,56

Zródło: Obliczenia własne.

3.2. Koncepcja funkcjonowania spółki taborowej

3.2.1. Zakres działania

Spółka taborowa to rodzaj podmiotu gospodarczego, którego utworzenie samorząd województwa może rozważać w szczególności w sytuacji odstąpienia - np. z powodu braku akceptacji organów samorządowych lub proponowanych warunków ze strony drugiego partnera - od zamiaru utworzenia przy współpracy z PKP Przewozy Regionalne nowego operatora przewozów do wykonywania kolejowych przewozów regionalnych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego. Jednakże utworzenie takiej spółki jest również możliwe w sytuacji kiedy nowy operator kolejowych przewozów regionalnych powstanie.

Podstawowym celem spółki taborowej byłoby stworzenie efektywnego mechanizmu finansowania inwestycji w tabor kolejowy ze strony samorządu województwa. Aktualna sytuacja w tej dziedzinie nie jest poprawna z ekonomicznego punktu widzenia. Samorząd województwa zrealizował zakup autobusu szynowego SA 109, zakupił prawa użytkowania 7 niemieckich autobusów szynowych SA 110 i jest w trakcie realizacji zakupu 3 autobusów szynowych SA 109. Ogólna wartość księgowa tych inwestycji wynosi ponad 14,5 mln zł. Wszystkie posiadane autobusy szynowe zostały przekazane w bezpłatne użyczenie spółce PKP Przewozy Regionalne. Podobnie będzie z nowymi autobusami SA 109. Oznacza to, że na bieżąco samorząd województwa z formalnego punktu widzenia nie ma żadnych przychodów z tytułu eksploatacji posiadanego majątku o charakterze produkcyjnym i wobec tego nie ma źródła gromadzenia środków na odtworzenie zużywającego się majątku. Autobusy szynowe pozostające „na stanie” samorządu województwa mogą podlegać jedynie odpisom umorzeniowym na zasadach ogólnych, ale nie dokonuje się od nich odpisów amortyzacyjnych w ciężar kosztów na zasadach obowiązujących podmioty prowadzące działalność gospodarczą.

Pośrednią korzyścią samorządu województwa z tytułu własności autobusów szynowych jest obniżenie kosztów wykonywania kolejowych przewozów regionalnych w tych relacjach, gdzie wykonują one przewozy i obniżenie w ten sposób kwoty dofinansowania tych przewozów z budżetu samorządu. Autobusy szynowe zużywają się jednak zarówno fizycznie jak i pod względem ekonomicznym i dlatego można byłoby stworzyć odrębny podmiot pozostający w 100% własnością samorządu województwa, który zostanie wyposażony w majątek w postaci aportu autobusów szynowych i będzie je odpłatnie udostępniał operatorowi kolejowych przewozów regionalnych. W ten sposób można byłoby

stworzyć ekonomicznie poprawny mechanizm odtwarzania wartości zużywających się autobusów szynowych i ewentualnie innego taboru.

Pozornie mogłoby się wydawać, że to rozwiązanie podwyższy bezpośrednio koszty kolejowych przewozów regionalnych w województwie i wydatki samorządu na dofinansowanie tych przewozów. Rzeczywiście, zakładając, że spółka taborowa odpłatnie udostępniac będzie tabor kolejowy operatorowi przewozów regionalnych, u tego ostatniego, w porównaniu ze stanem obecnym, wzrosną bieżące koszty operacyjne związane z dodatkowymi opłatami za eksploatację taboru. Nie jest to jednak sytuacja nienormalna, ponieważ dopiero wówczas powstanie rzeczywisty obraz kosztów wykonywania kolejowych przewozów regionalnych w województwie, który aktualnie jest zniekształcony w wyniku darmowego użytkowania autobusów szynowych. Wzrosną też odpowiednio kwoty żądanego dofinansowania kolejowych przewozów regionalnych ze strony operatora tych przewozów. Z drugiej strony jednak, spółka taborowa pobierając opłatę za udostępnienie taboru, będącą jej przychodem ze sprzedaży usług i dokonując normalnych odpisów amortyzacyjnych od taboru kolejowego w ciężar swoich kosztów, będzie gromadzić środki finansowe na dalsze inwestycje taborowe. Co więcej, można przewidywać, spółka taborowa po pewnym czasie swojego funkcjonowania osiągnie wysoką zdolność kredytową, pozwalającą jej na finansowanie kolejnych inwestycji taborowych kredytami bankowymi lub z innych źródeł, przy ewentualnych gwarancjach ze strony właściciela, czyli samorządu województwa.

Należy dodać, że spółka taborowa, oprócz realizacji inwestycji w nowy tabor i odpłatnego udostępniania tego taboru, mogłaby również finansować inwestycje modernizacyjne taboru kolejowego pozostającego własnością operatora kolejowych przewozów regionalnych. Byłyby to wówczas tzw. inwestycje w obcych środkach trwałych, najczęściej znacznie przewyższające wartość księgową tych środków, amortyzowane na zasadach ogólnych i wobec tego spółka mogłaby pobierać odpowiednie opłaty za użytkowanie zmodernizowanego taboru.

Tak więc, przyjmując koncepcję utworzenia spółki taborowej z przedmiotem działania polegającym na udostępnianiu pojazdów trakcyjnych i innych środków transportu, samorząd województwa prawdopodobnie będzie zmuszony odpowiednio zwiększyć kwotę bezpośredniego dofinansowania operatora kolejowych przewozów regionalnych, ale też odpowiednio mogą być zmniejszone bezpośrednie wydatki samorządu na inwestycje taborowe. Rzeczywistym dodatkowym kosztem samorządu województwa przy istnieniu spółki taborowej w porównaniu ze stanem obecnym, będą jednorazowo koszty utworzenia tej spółki oraz jej bieżące koszty administracyjne. Te ostatnie będą musiały być kalkulowane w

ramach opłaty ponoszonej przez operatora przewozów, zwiększając jego koszty bieżące i pośrednio oczekiwania w zakresie dofinansowania ze strony samorządu województwa.

Samorządowych spółek taborowych jak dotąd nikt w Polsce nie tworzył, stąd brakuje precedensowych przykładów stanowiących pewien wzorzec. W ramach prezentowanej tu koncepcji wydaje się zasadne przyjęcie założenia, że spółka taborowa, tak długo jak pozostanie w 100% własnością samorządu województwa, działa na zasadzie „non profit”, minimalizując w szczególności swoje koszty własne. Oznacza to, że spółka taborowa powinna funkcjonować w oparciu o minimalną możliwą obsadę kadrową przy skromnym wyposażeniu biurowym.

Utworzenie spółki taborowej powinno obejmować dwa etapy: pierwszy organizacyjny obejmujący sporządzenie aktu założycielskiego spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, ustanowienie jej organów, rejestrację w KRS (nabycie osobowości prawnej) oraz przygotowanie dokumentacji i wystąpienie z wnioskiem o licencję na udostępnianie pojazdów trakcyjnych. Zakładając skuteczne uzyskanie tej licencji w założonym terminie, drugi etap działalności spółki taborowej to podniesienie jej kapitału poprzez wniesienie w formie aportu niepieniężnego autobusów szynowych będących własnością samorządu Województwa Zachodniopomorskiego oraz prawa użytkowania autobusów SA 110 i rozpoczęcie działalności gospodarczej.

3.2.2. Kapitał spółki i wkłady wspólników

W pierwszym etapie działalności spółki taborowej jej kapitał zakładowy zostanie ukształtowany na minimalnym możliwym poziomie tj. 50000 zł, pokrytych w całości gotówką przez samorząd województwa. Urząd Marszałkowski obejmie więc 100 udziałów o wartości nominalnej 500 zł każdy.

W drugim etapie kapitał spółki taborowej zostałby podwyższony poprzez wniesienie aportów niepieniężnych o następujące wartości księgowej:

- SA109-001 (KOLZAM), 1 szt. - 3 680 000 zł,
 - SA 103, (PESA), 2 szt. - 8 360 000 zł,
 - SA 103, (PESA), 1 szt. - 2 140 000 zł
 - Prawo użytkowania 7 szt autobusów SA 110 - 671 000 zł,
- Razem: - 14 851 000 zł

Ponieważ autobus SA 109 jest użytkowany już 2 lata, przy jego wycenie należy uwzględnić odpisy amortyzacyjne za ten okres. Natomiast prawo użytkowania autobusów szynowych SA 110 przed wniesieniem do spółki w postaci aportu niepieniężnego powinno być wycenione przez biegłego.

Dla celów niniejszego opracowania przyjęto, że wartość rynkowa całego aportu niepieniężnego wnoszonego do spółki taborowej będzie wynosić ok. 14 mln zł. Wobec tego całkowity kapitał własny spółki po jego podniesieniu wynosiłby 14 050 000 zł, z czego 13 050 000 zł mogłoby stanowić kapitał zakładowy podzielony na 26100 udziałów po 500 zł objętych w całości przez Urząd Marszałkowski a 1 000 000 zł kapitał zapasowy.

Przyjętym założeniem w zakresie kapitałów spółki taborowej jest to, że samorząd Województwa Zachodniopomorskiego posiada 100% własność jej udziałów. Założenie to ma swoje uzasadnienie w tym, że spółka taborowa powinna być całkowicie kontrolowanym instrumentem samorządu do realizacji jego zadań własnych w postaci organizowania i finansowania kolejowych przewozów regionalnych, działającym w oparciu o zasadę „non profit”. Można oczywiście przyjąć, że w dalszych etapach funkcjonowania spółki dopuszczeni do niej będą jeszcze inni partnerzy, o ile potencjalnie się pojawią. Mogłoby to być np. niektórzy producenci taboru lub instytucje finansowe. Takiego poszerzenia grona partnerów biznesowych w spółce taborowej nie można na przyszłość wykluczyć, ale wówczas spółka nie byłaby już w pełni pod pełną kontrolą samorządu województwa i z całą pewnością nie mogłaby prowadzić działalności na zasadzie „non profit”

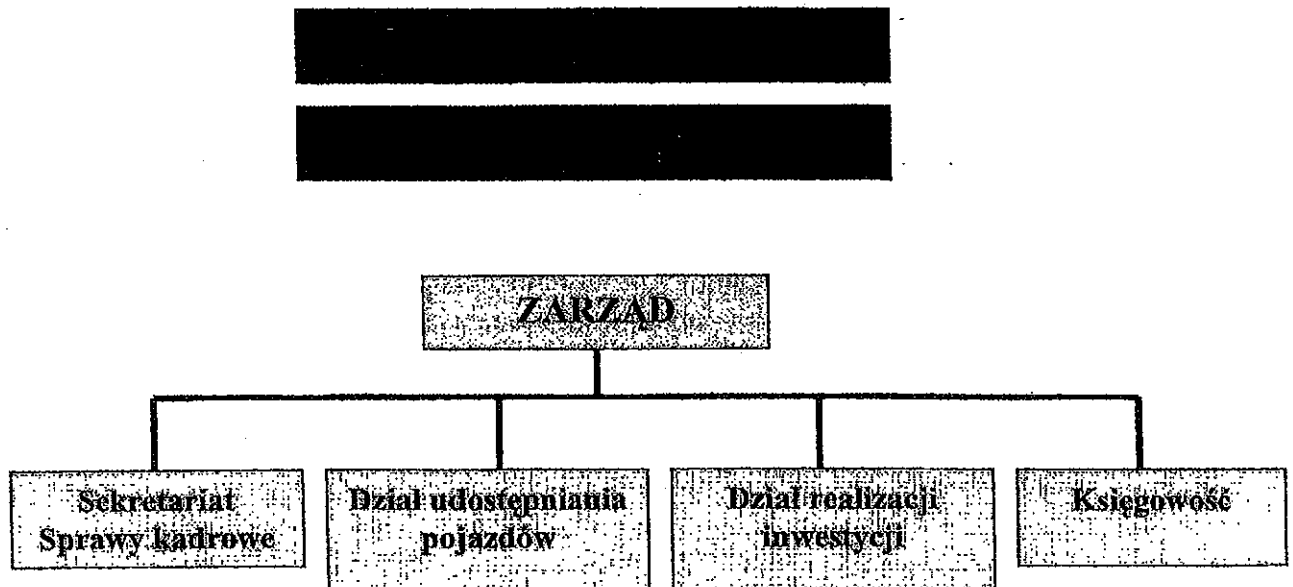
3.2.3. Organizacja spółki

W zakresie organizacji spółki taborowej należałoby zgodnie z przyjętym wcześniej ogólnym założeniem przyjąć, że nie prowadzi ona w ogóle jakiegokolwiek działalności operacyjnej oprócz organizowania wynajmu pojazdów kolejowych operatorowi przewozów i organizowania obsługi procesu inwestycyjnego w zakresie nowego taboru. Stąd spółka taborowa nie będzie posiadać rozbudowanej struktury organizacyjnej „wykonawstwa” swoich usług, lecz bardzo prosta strukturę administracyjną.

Na etapie organizacyjnym spółka taborowa powinna działać w składzie trzech osób, tj. Prezesa Zarządu, jednej osoby do obsługi administracyjno – biurowej i jednego pracownika merytorycznego do przygotowywania niezbędnej dokumentacji.

Po rozpoczęciu działalności w zakresie udostępniania pojazdów kolejowych operatorowi przewozów, w zależności od potrzeb zatrudnienie w spółce trzeba będzie

odpowiednio powiększyć o etat księgowego i 2 – 4 pracowników merytorycznych. Można więc zaproponować docelową strukturę spółki taborowej jak na rys.4. Oprócz sekretariatu,



Rys. 4. Schemat organizacyjny spółki taborowej
Źródło: Opracowanie własne

który będzie prowadził również sprawy kadrowe oraz księgowości, w spółce można stworzyć dział odpowiedzialny za udostępnianie pojazdów kolejowych operatorowi przewozów oraz dział odpowiedzialny za przygotowanie i realizację inwestycji taborowych. Wydaje się, że na etapie opracowywania wstępnej koncepcji spółki taborowej nie ma potrzeby i uzasadnienia dla nadmiernego rozbudowywania jej struktury organizacyjnej.

3.2.4. Czynniki określające przychody i koszty

Przychody projektowanej spółki taborowej będą wynikały ze sposobu kalkulacji opłat za udostępnianie pojazdów kolejowych operatorowi przewozów. Przyjęte założenie działalności spółki na zasadzie „non profit” obliguje do kalkulacji tych opłat na minimalnym możliwym poziomie. Poziom ten wyznaczają dwa główne czynniki, a mianowicie:

- amortyzacja taboru kolejowego, której stawka wynosi 7% oraz amortyzacja prawa użytkowania taboru, której stawka może wynieść maksymalnie tak jak dla innych wartości niematerialnych i prawnych 20%,
- koszty zatrudnienia personelu i administracyjno - biurowe spółki.

Po stronie kosztów, głównym ich składnikiem będzie amortyzacja taboru oraz wartości niematerialnych i prawnych, koszty wynagrodzeń z pochodnymi, wynajmu pomieszczeń biurowych wraz z opłatami i inne koszty utrzymania biura. W dalszej przyszłości, w przypadku powstania możliwości korzystania przez spółkę z kredytów bankowych na finansowanie zakupów taboru istotną pozycją jej kosztów mogą być koszty finansowe.

Przychody i koszty spółki taborowej powinny być tak skalkulowane, by jej wynikiem finansowym była niewielka strata. W przypadku pojawienia się dodatniego wyniku finansowego spółka musiałaby bowiem odprowadzać do budżetu podatek dochodowy, co z punktu widzenia jej właściciela byłoby zbędnym wydatkiem.

3.2.5. Czynniki ryzyka

Z utworzeniem spółki taborowej nie wiążą się tak duże ryzyka i zagrożenia, jak w przypadku utworzenia operatora kolejowych przewozów regionalnych z udziałem większościowym samorządu Województwa Zachodniopomorskiego. Ewentualne ryzyko kapitałowe mogłoby pojawić się wówczas, gdyby samorząd województwa zdecydował się dopuścić do spółki nowego partnera biznesowego, gdyż w takiej sytuacji utraciłby pełną kontrolę właścicielską nad spółką. W zakresie bieżącej działalności spółki taborowej nie występuje ryzyko wymuszonych świadczeń na rzecz spółki. Samorząd województwa będzie mógł zasilać spółkę w środki na inwestycje taborowe w zależności od swojej polityki zmiennymi kwotami a w niektórych okresach nawet w ogóle zrezygnować z wydatków na ten cel. Znikome wydaje się również ryzyko odmowy operatora kolejowych przewozów regionalnych z korzystania za odpłatnością z taboru kolejowego będącego własnością spółki. Operator ten, niezależnie czy pozostanie nim spółka PKP Przewozy Regionalne czy będzie to nowy podmiot, pozostanie w dużym stopniu uzależniony finansowo od samorządu województwa poprzez dofinansowanie przewozów regionalnych a opłaty za korzystanie z taboru spółki będą elementem jego kosztów operacyjnych. W odniesieniu do działalności operacyjnej można jeszcze zaakcentować ryzyko biurokratycznego rozrostu spółki i związanego z tym nadmiernego wzrostu kosztów jej utrzymania. Ponadto, jeżeli w przyszłości spółka miałaby finansować inwestycje taborowe ze źródeł obcych może zachodzić potrzeba udzielenia jej poręczeń (gwarancji) kredytowych. Udzielanie takich poręczeń przez samorząd województwa może wiązać się z pewnym ryzykiem kapitałowym. Jednakże prawidłowo wykonywana kontrola właścicielska nad spółką taborową, w tym np.

możliwość przejęcia taboru zakupionego na kredyt, pod który udzielono poręczenia, może sprowadzić tego rodzaju ryzyko do minimum. Ogólnie biorąc w przypadku utworzenia przez samorząd województwa jednoosobowej spółki taborowej ryzyko kapitałowe i operacyjne związane z jej funkcjonowaniem jest niewielkie.

3.2.6. Wstępny biznes-plan spółki

W celu opracowania wstępnego biznes – planu spółki taborowej przyjęto określone założenia w zakresie jej przychodów i kosztów w okresie 5 lat funkcjonowania po rozpoczęciu działalności udostępniania pojazdów trakcyjnych.

Podstawowym założeniem jest to, że w okresie pierwszych 5 lat samorząd województwa po wniesieniu do spółki aportem posiadanych na koniec 2005 r. autobusów szynowych i praw użytkowania autobusów oraz odpowiednim podwyższeniu kapitału, inwestuje w zakupy lub modernizację taboru kolejowego do wykonywania kolejowych przewozów regionalnych rocznie na poziomie wydatków z ostatnich trzech lat, tj, ok. 5,0 mln zł w formie bezpośredniej dotacji skierowanej do spółki. Szacunki kosztów i przychodów dla pierwszego roku funkcjonowania spółki są następujące:

a) amortyzacja majątku

Wartość księgowa autobusów szynowych 13 880 400 zł, roczna amortyzacja (7%) 971 628 zł.
Wartość księgowa prawa użytkowania autobusów szynowych 1 000 000 zł, roczna amortyzacja (20%) – 200 000 zł. Razem koszty amortyzacji: **1 171 638 zł.**

b) koszty zatrudnienia (płace brutto + pochodne)

Prezes Zarządu – 5 000 zł miesięczne, 60 000 zł rocznie,
sekretariat, 1 etat – 2 400 zł miesięcznie, 28 800 zł rocznie,
księgowość ½ etatu – 2 000 miesięcznie, 24 000 rocznie,
pracownicy merytoryczni, 4 etaty – 14 000 zł (3 500 zł za etat), rocznie 168 000 zł.
Razem koszty zatrudnienia personelu w spółce: **280 800 zł.**

c) koszty administracyjno – biurowe

czynsze, opłaty, materiały biurowe i inne wydatki – 15 000 zł miesięcznie, rocznie **180 000 zł.**

Razem koszty spółki w I roku funkcjonowania: **1 632 243 zł.** Różnica pomiędzy kosztami całkowitymi a kosztami amortyzacji taboru: 460 800 zł. Różnica ta wyznacza koszty

funkcjonowania spółki przy założeniu jej minimalnej obsady kadrowej i ograniczonych innych wydatkach.

d) przychody

Kwotę przychodów jaką spółka musiałaby obciążyć operatora kolejowych przewozów regionalnych wyznaczają koszty spółki. W pierwszym roku funkcjonowania operator za udostępnienie wszystkich autobusów szynowych musiałby zapłacić netto kwotę ok. 1 630 000 zł, co daje miesięczne obciążenie w kwocie ok. 135 830 zł.

Powyższy szacunek przychodów i kosztów dotyczy sytuacji udostępniania przez spółkę istniejących w momencie rozpoczęcia działalności autobusów szynowych. Jednak istotnym założeniem jest również wydatkowanie przez samorząd województwa w kolejnych latach dodatkowo po 5 mln zł na finansowanie inwestycji w zakresie taboru kolejowego w formie bezpośredniej dotacji inwestycyjnej dla spółki. Stąd też należy oszacować wartość amortyzacji z uwzględnieniem wartości inwestycji dla kolejnych 5 lat funkcjonowania spółki. Szacunek ten zawiera tabela 24.

Tabela 24

Wstępny szacunek wartości majątku trwałego i amortyzacji spółki taborowej w kolejnych latach funkcjonowania (w zł)

Lp.	Wyszczególnienie	I rok	II rok	III rok	IV rok	V rok
1.	Wartość netto środków trwałych na początek roku	13 880 400	17 558 772	20 779 658	23 775 082	26 560 940
2.	Wartość netto prawa użytkowania taboru na początek roku	1 000 000	800 000	600 000	400 000	200 000
3.	Wartość netto majątku trwałego na początek roku	14 880 400	18 358 772	21 379 658	24 175 082	26 760 940
4.	Przyrost majątku z nowych inwestycji od początku roku (dotacja)	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000
5.	Amortyzacja majątku (umorzenie)	1 521 628	1 779 114	2 004 576	2 214 142	2 409 266
6.	Wartość netto majątku trwałego na koniec roku	18 358 772	21 379 658	24 175 082	26 760 940	28 951 674

Źródło: Obliczenia własne

Szacunek wartości amortyzacji przedstawiony w tabeli 24 nie uwzględnia ważnego dodatkowego elementu, którym jest fakt, że dzięki odpisom amortyzacyjnym znajdującym pokrycie w przychodach spółka będzie generowała własne środki finansowe na tzw. samofinansowanie inwestycji. Środki te wyznacza kwota będąca sumą wyniku finansowego i amortyzacji majątku. Ponieważ ogólnym założeniem ekonomicznym dla spółki taborowej jest bilansowanie przychodów i kosztów (wynik finansowy zbliżony do zera), wartość inwestycji sfinansowanych ze środków własnych spółki wyznacza w przybliżeniu kwota amortyzacji majątku znajdująca pokrycie w przychodach. Ostateczny szacunek amortyzacji i wartości majątku trwałego spółki taborowej z uwzględnieniem tzw. reprodukcyjnego efektu amortyzacji zawiera tabela 25.

Tabela 25

Szacunek wartości majątku trwałego i amortyzacji spółki taborowej w kolejnych latach funkcjonowania z uwzględnieniem przyrostów majątku z samofinansowania rozwoju(w zł)

Lp.	Wyszczególnienie	I rok	II rok	III rok	IV rok	V rok
1.	Wartość netto środków trwałych na początek roku	13 880 400	19 078 772	24 073 258	29 067 907	34 063 154
2.	Wartość netto prawa użytkowania taboru na początek roku	1 000 000	800 000	600 000	400 000	200 000
3.	Wartość netto majątku trwałego na początek roku	14 880 400	19 878 772	24 673 258	29 467 907	34 263 154
4.	Przyrost majątku z nowych inwestycji od początku roku (dotacja)	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000
5.	Przyrost majątku z samofinansowania nowych inwestycji (środki własne)	1 520 000	1 850 000	2 230 000	2 580 000	2 930 000
6.	Amortyzacja majątku (umorzenie)	1 521 628*	1 855 514*	2 235 351*	2 584 753*	2 934 421*
7.	Wartość netto majątku trwałego na koniec roku	18 358 772 +1 520 000	22 823 258 +1 850 000	27 237 907 +2 230 000	31 683 154 +2 580 000	36 128 733 +2 930 000

Zródło: Obliczenia własne

* nie obejmuje amortyzacji majątku sfinansowanego z własnych środków w danym roku

Jak widać na podstawie tabeli spółka taborowa przy założeniu posiadania aportów w postaci autobusów szynowych oraz zasilenia jej dotacją inwestycyjną w kwocie 5 mln zł rocznie, może sama wygenerować znaczne środki finansowe na sfinansowanie kolejnych inwestycji. Z przedstawionych szacunków wynika, że środki te w poszczególnych latach wahają się w granicach od 1,5 mln zł do 2,9 mln zł a łącznie w ciągu 5 lat byłaby to kwota ponad 11, 1 mln zł, przy bezpośrednich inwestycjach samorządu na poziomie 25 mln zł.

W tabeli 26 przedstawiono projekcję uproszczonego rachunku zysków i strat spółki taborowej w okresie 5 lat jej funkcjonowania.

Tabela 26

Uproszczony rachunek zysków i strat spółki taborowej w kolejnych latach funkcjonowania.

(zł)

Wyszczególnienie	I rok	II rok	III rok	IV rok	V rok
Przychody ze sprzedaży usług	1 980 000	2 320 000	2 710 000	3 070 000	3 430 000
Koszt własne sprzedanych usług,	1 982 428	2 325 514	2 715 351	3 074 753	3 434 421
w tym:					
- amortyzacja	1 521 628	1 855 514	2 235 351	2 584 753	2 934 421
- wynagrodzenia	280 800	290 000	300 000	310 000	320 000
- pozostałe koszty	180 000	180 000	180 000	180 000	180 000
Wynik finansowy na sprzedaży	- 2 428	- 5 514	- 5 351	- 4 753	- 4 421

Źródło: Obliczenia własne

Jak już wskazywano podstawowym założeniem w zakresie przychodów spółki taborowej jest ich kalkulacja zapewniająca pokrycie wartości amortyzacji taboru i kosztów funkcjonowania spółki. Stąd bierze się rosnący poziom opłat za użytkowanie taboru pobieranych od operatora przewozów. Wzrost ten wynika głównie ze wzrostu wartości amortyzacji i jest związany ze wzrostem wartości majątku udostępnianego operatorowi przewozów. Natomiast wzrost kosztów własnych spółki w okresie projekcji jest bardzo umiarkowany i wynosi w skali 5 lat 8,5%, czyli 1,7 % rocznie i będzie spowodowany nieuniknionym inflacyjnym wzrostem wynagrodzeń.

Należy podkreślić, że poziom opłat za udostępnianie taboru kolejowego w przypadku gdy podmiotem udostępniającym jest spółka prawa handlowego co do zasady nie może być niższy niż wynika to z kosztów amortyzacji powiększonych o marżę na pozostałe koszty spółki, ponieważ zgodnie z kodeksem spółek handlowych zarząd spółki musi działać zgodnie z jej interesem ekonomicznym. Możliwości ewentualnego manipulowania poziomem opłaty np. w celu obniżenia kosztów operatora przewozów i pośrednio wydatków samorządu na dofinansowanie przewozów są bardzo ograniczone.

Załącznik 1

Wykaz pociągów regionalnych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego w latach 2004 / 2005

Lp.	Nr poc.	Stacja początkowa	Godz. odjazdu	Stacja końcowa	Godz. przyjazdu	Liczba dni kursowania	Praca eksploatacyjna w dobie na terenie województwa (poc.km)	Praca eksploatacyjna na terenie województwa w r.j.p 2004/2005 (poc.km)
1	520	Szczecin Główny	5.20	Gryfino	5.52	300	21,497	6449,100
2	522	Szczecin Główny	7.05	Gryfino	7.38	16	21,497	343,952
	528	Szczecin Główny	7.05	Kostrzyn	9.31	342	93,740	32059,080
3	526	Szczecin Główny	12.10	Gryfino	12.44	364	21,497	7824,908
4	528	Szczecin Główny	15.00	Gryfino	15.33	253	21,497	5438,741
5	530	Szczecin Główny	16.20	Gryfino	16.53	303	21,497	6513,591
6	532	Szczecin Główny	19.22	Gryfino	19.56	301	21,497	6470,597
7	521	Gryfino	6.13	Szczecin Główny	6.41	251	21,497	5395,747
8	523	Gryfino	7.05	Szczecin Główny	7.34	300	21,497	6449,100
9	525	Gryfino	8.24	Szczecin Główny	8.51	16	21,497	343,952
	531.	Kostrzyn	6.38	Szczecin Główny	8.51	342	93,740	32059,080
10	529	Gryfino	12.54	Szczecin Główny	13.21	364	21,497	7824,908
11	531	Gryfino	15.44	Szczecin Główny	16.11	253	21,497	5438,741
12	535	Gryfino	20.26	Szczecin Główny	20.53	301	21,497	6470,597
13	5520	Szczecin Główny	6.10	Chojna	7.34	271	55,336	14996,056
13	5520	Szczecin Główny	6.10	Gryfino	6.44	93	21,497	1999,221
14	524	Szczecin Główny	8.20	Gryfino	8.56	364	21,497	7824,908
15	5522	Szczecin Główny	14.05	Kostrzyn	16.30	364	93,740	34121,360
16	5524	Szczecin Główny	15.25	Kostrzyn	17.50	364	93,740	34121,360
17	87224	Szczecin Główny	17.27	Zielona Góra	22.16	364	93,740	34121,360
18	5525	Gryfino	9.19	Szczecin Główny	9.46	93	21,497	1999,221

19	5525	Chojna	8.35	Szczecin Główny	9.46	1	55,336	14996,056
20	527	Gryfino	10.39	Szczecin Główny	11.06	364	21,497	7824,908
21	533	Gryfino	17.10	Szczecin Główny	17.37	16	21,497	343,952
22	5529	Kostrzyn	15.40	Szczecin Główny	17.54	342	93,740	32059,080
23	420	Runowo Pomorskie	5.10	Szczecinek	7.04	355	88,181	31304,255
24	423	Szczecinek	15.35	Runowo Pomorskie	17.35	364	88,181	32097,884
25	421	Szczecinek	5.43	Runowo Pomorskie	7.45	357	88,181	31480,617
26	424	Runowo Pomorskie	18.25	Szczecinek	20.19	364	88,181	32097,884
27	425	Szczecinek	17.50	Runowo Pomorskie	19.50	355	88,181	31304,255
28	422	Runowo Pomorskie	15.13	Szczecinek	17.04	357	88,181	31480,617
29	55010	Szczecin Główny	5.26	Świnoujście	7.40	364	111,328	40523,392
30	55012	Szczecin Główny	8.00	Świnoujście	10.18	364	111,328	40523,392
31	55014	Szczecin Główny	13.20	Świnoujście	15.48	364	111,328	40523,392
32	55016	Szczecin Główny	15.32	Świnoujście	17.52	364	111,328	40523,392
33	55018	Szczecin Główny	18.35	Świnoujście	20.52	361	111,328	40189,408
34	55020	Szczecin Główny	21.15	Świnoujście	23.31	364	111,328	40523,392
35	55110	Świnoujście	5.05	Szczecin Główny	7.23	364	111,328	40523,392
36	55112	Świnoujście	6.10	Szczecin Główny	8.27	301	111,328	33509,728
37	55114	Świnoujście	14.06	Szczecin Główny	16.23	364	111,328	40523,392
38	55116	Świnoujście	15.50	Szczecin Główny	18.04	251	111,328	27943,328
39	55118	Świnoujście	16.50	Szczecin Główny	19.09	364	111,328	40523,392
40	55120	Świnoujście	18.43	Szczecin Główny	21.00	364	111,328	40523,392
41	920/1	Szczecin Główny	6.05	Kamień Pom.	7.41	322	81,747	26322,534
42	922/3	Kamień Pomorski	8.01	Szczecin Główny	9.39	322	81,747	26322,534
43	55014/4421	Wysoka Kamińska	14.43	Kamień Pomorski	15.04	321	16,643	5342,403
44	924/5	Kamień Pomorski	15.35	Szczecin Główny	17.15	321	81,747	26240,787
45	811	Kotobrzeg	4.08	Goleniów	6.22	364	99,699	36290,436
46	812	Goleniów	6.38	Nowogard	7.03	253	23,894	6045,182
47	813	Nowogard	7.10	Goleniów	7.35	253	23,894	6045,182
48	814	Goleniów	9.00	Gryfice	10.06	364	56,561	20588,204

47	817	Gryfice	10.55	Goleniów	12.01	253	56,561	14309,933
48	818	Goleniów	12.20	Nowogard	12.45	253	23,894	6045,182
49	819	Nowogard	13.15	Goleniów	13.40	253	23,894	6045,182
50	820	Goleniów	14.19	Pioty	15.04	253	42,865	10844,845
51	821	Pioty	15.31	Goleniów	16.15	253	42,865	10844,845
52	822	Goleniów	16.29	Gryfice	17.34	253	56,561	14309,933
53	827	Gryfice	17.46	Goleniów	18.50	253	56,561	14309,933
54	826	Goleniów	19.34	Kołobrzeg	21.38	364	99,699	36290,436
55	810	Gryfice	5.13	Kołobrzeg	6.16	322	43,138	13890,436
56	815	Kołobrzeg	9.38	Gryfice	10.38	253	43,138	10913,914
57	816	Gryfice	11.01	Kołobrzeg	12.00	111	43,138	4788,318
	816	Gryfice	11.01	Kołobrzeg	12.00	253	43,138	10913,914
58	823	Kołobrzeg	15.33	Gryfice	16.33	253	43,138	10913,914
59	824	Gryfice	18.00	Kołobrzeg	19.02	253	43,138	10913,914
60	829	Kołobrzeg	19.20	Gryfice	20.20	321	43,138	13847,298
61	825	Kołobrzeg	16.48	Goleniów	18.50	111	99,699	11066,589
62	831	Koszalin	6.00	Kołobrzeg	6.54	364	42,432	15445,248
63	833	Koszalin	15.32	Kołobrzeg	16.26	364	42,432	15445,248
64	830	Kołobrzeg	5.20	Koszalin	6.18	364	42,432	15445,248
65	832	Kołobrzeg	6.20	Koszalin	7.20	207	42,432	8783,424
66	834	Kołobrzeg	15.52	Koszalin	16.52	364	42,432	15445,248
67	221	Stargard Szczeciński	6.15	Szczecin Główny	6.52	253	37,116	9390,348
68	227	Stargard Szczeciński	15.18	Szczecin Główny	16.01	253	37,116	9390,348
69	145	Choszczno	18.25	Szczecin Główny	19.46	22	71,681	1576,982
	145	Krzyż	17.35	Szczecin Główny	19.46	362	100,691	36450,142
70	122	Stargard Szczeciński	6.27	Krzyż	7.52	364	63,575	23141,300
71	222	Szczecin Główny	12.35	Stargard Szczeciński	13.19	364	37,116	13510,224
72	140	Stargard Szczeciński	14.45	Choszczno	15.19	364	34,565	12581,660
73	120	Szczecin Główny	15.05	Krzyż	17.10	364	100,691	36651,524
74	142	Szczecin Główny	17.50	Choszczno	19.09	22	71,681	1576,982

	142	Szczecin Główny	17.50	Krzyż	19.57	342	100,691	34436,322
75	224	Szczecin Główny	14.35	Stargard Szczeciński	15.19	253	37,116	9390,348
76	220	Szczecin Główny	6.50	Stargard Szczeciński	7.36	253	37,116	9390,348
77	228	Szczecin Główny	16.15	Stargard Szczeciński	16.59	364	37,116	13510,224
78	226	Szczecin Główny	15.37	Stargard Szczeciński	16.20	253	37,116	9390,348
79	144	Szczecin Główny	20.05	Choszczno	21.27	364	71,681	26091,884
80	141	Choszczno	4.00	Szczecin Główny	5.15	364	71,681	26091,884
81	143	Choszczno	5.47	Szczecin Główny	7.07	364	71,681	26091,884
82	223	Stargard Szczeciński	6.45	Szczecin Główny	7.26	252	40,194	10128,888
83	225	Stargard Szczeciński	12.30	Szczecin Główny	13.11	364	37,116	13510,224
84	732	Kołobrzeg	6.58	Białogard	7.34	364	35,895	13065,780
85	87440	Kołobrzeg	12.09	Poznań Główny	17.25	362	109,559	39660,358
86	734	Kołobrzeg	15.30	Białogard	16.07	312	35,895	11199,240
87	736	Kołobrzeg	18.03	Białogard	18.40	356	35,895	12778,620
88	630	Białogard	5.20	Piła Główna	7.24	364	73,664	26813,696
89	87442	Kołobrzeg	14.37	Poznań Główny	19.20	361	109,559	39550,799
90	731	Białogard	5.35	Kołobrzeg	6.11	253	35,895	9081,435
91	733	Białogard	6.59	Kołobrzeg	7.38	364	35,895	13065,780
92	735	Białogard	15.30	Kołobrzeg	16.13	312	35,895	11199,240
93	85020	Koszalin	5.20	Wejherowo	8.07	364	52,746	19199,544
94	1122	Białogard	5.51	Ślupsk	7.20	364	77,079	28056,756
95	9422	Stargard Szczeciński	4.21	Koszalin	6.52	364	135,377	49277,228
96	9426	Szczecin Główny	8.07	Koszalin	11.05	364	172,493	62787,452
97	8530	Koszalin	15.00	Gdańsk Główny	18.28	364	52,746	19199,544
98	1124	Koszalin	16.00	Ślupsk	17.11	364	52,746	19199,544
99	9424	Szczecin Główny	13.40	Koszalin	16.47	364	172,493	62787,452
100	9428	Szczecin Główny	15.10	Koszalin	18.06	364	172,493	62787,452
101	8540	Koszalin	19.58	Lębork	22.11	364	52,746	19199,544
102	9430	Szczecin Główny	21.30	Stargard Szczeciński	22.14	56	37,116	2078,496
	9430	Szczecin Główny	22.15	Łobez	23.12	308	97,086	29902,488

103	9431	Łobez	4.30	Szczecin Główny	6.13	308	97,086	29902,488
	9431	Stargard Szczeciński	5.30	Szczecin Główny	6.13	56	37,116	2078,496
104	9423	Koszalin	4.52	Szczecin Główny	7.40	364	172,493	62787,452
105	730	Kołobrzeg	5.28	Białogard	6.09	364	35,895	13065,780
106	9425	Koszalin	15.47	Stargard Szczeciński	18.07	364	135,377	49277,228
107	9427	Koszalin	18.23	Szczecin Główny	21.29	364	172,493	62787,452
108	1120	Koszalin	3.56	Śkupsk	4.44	364	52,746	19199,544
109	88104	Szczecin Główny	19.10	Koszalin	21.57	357	172,493	61580,001
110	88117	Koszalin	6.25	Szczecin Główny	9.08	357	175,571	62678,847
111	87421	Koszalin	8.01	Poznań Główny	12.02	157	97,997	15385,529
112	9325	Koszalin	14.43	Białogard	15.08	361	24,333	8784,213
113	77133	Szczecinek	10.20	Śkupsk	12.25	364	30,929	11258,156
114	77135	Szczecinek	14.41	Śkupsk	16.55	364	30,929	11258,156
115	77137	Szczecinek	17.33	Śkupsk	19.47	364	30,929	11258,156
116	85330	Szczecinek	5.25	Chojnice	6.41	364	12,184	4434,976
117	85334	Szczecinek	15.30	Chojnice	16.46	364	12,184	4434,976
118	320	Stargard Szczeciński	3.15	Kalisz Pomorski	4.24	254	79,000	20066,000
119	322	Stargard Szczeciński	15.40	Kalisz Pomorski	17.15	312	79,000	24648,000
120	321	Kalisz Pomorski	4.25	Stargard Szczeciński	5.59	254	79,000	20066,000
121	323	Kalisz Pomorski	17.25	Stargard Szczeciński	18.59	312	79,000	24648,000
122	88131/5921	Szczecin Główny	5.27	Angermunde	6.26	364	14,849	5405,036
123	88101/144	Szczecin Główny	6.12	Amsterdam C	14.49	364	14,849	5405,036
124	88135/5927	Szczecin Główny	9.09	Angermunde	10.14	364	14,849	5405,036
125	88137/5925	Szczecin Główny	11.12	Angermunde	12.12	364	14,849	5405,036
126	88139/5927	Szczecin Główny	13.12	Angermunde	14.12	364	14,849	5405,036
127	88141/5929	Szczecin Główny	15.12	Angermunde	16.12	364	14,849	5405,036
128	88143/5931	Szczecin Główny	17.11	Angermunde	18.13	364	14,849	5405,036
129	88145/5919	Szczecin Główny	19.42	Potsdam Hbf	22.35	336	14,849	4989,264
130	88312/5919	Świnoujście	17.22	Potsdam Hbf	22.35	28	129,255	3619,140
131	88147/5935	Szczecin Główny	21.14	Angermunde	22.17	364	14,849	5405,036

132	5916/88134	Potsdam Hbf	7.28	Szczecin Główny	9.58	364	14,849	5405,036
133	5920/88310	Belzig	4.59	Świnoujście	10.50	28	129,255	3619,140
134	5922/88132	Angermunde	6.45	Szczecin Główny	7.48	364	14,849	5405,036
135	5926/88136	Angermunde	11.50	Szczecin Główny	13.02	364	15,488	5637,632
136	5928/88138	Angermunde	13.50	Szczecin Główny	15.02	364	15,488	5637,632
137	5930/88140	Angermunde	15.50	Szczecin Główny	17.02	364	15,488	5637,632
138	5932/88142	Angermunde	17.00	Szczecin Główny	18.00	364	14,849	5405,036
139	143/88102	Amsterdam C	11.13	Szczecin Główny	19.38	364	14,849	5405,036
140	5934/88144	Angermunde	19.35	Szczecin Główny	20.36	364	14,849	5405,036
141	5936/88146	Angermunde	22.44	Szczecin Główny	23.44	364	14,849	5405,036
142	88021/5900	Szczecin Główny	4.45	Hagenow	9.58	254	13,194	3351,276
143	88023/5902	Szczecin Główny	6.56	Hagenow	11.58	364	13,194	4802,616
144	88025/5904	Szczecin Główny	8.56	Hagenow	13.58	364	13,194	4802,616
145	88027/5906	Szczecin Główny	10.57	Hagenow	15.58	364	13,194	4802,616
146	88029/5908	Szczecin Główny	12.57	Hagenow	17.58	364	13,194	4802,616
147	88031/5910	Szczecin Główny	14.57	Hagenow	19.58	364	13,194	4802,616
148	88035/5914	Szczecin Główny	19.01	Schwerin Hbf	23.03	364	13,194	4802,616
149	5901/88022	Neubrandenburg	5.14	Szczecin Główny	6.48	364	13,194	4802,616
150	5903/88024	Schwerin Hbf	4.46	Szczecin Główny	8.43	364	13,194	4802,616
151	5905/88026	Hagenow	6.03	Szczecin Główny	10.51	364	13,194	4802,616
152	5907/88028	Hagenow	8.08	Szczecin Główny	12.51	364	13,194	4802,616
153	5909/88030	Hagenow	10.08	Szczecin Główny	14.51	364	13,194	4802,616
154	5911/88032	Hagenow	12.08	Szczecin Główny	16.51	364	13,194	4802,616
155	5913/88034	Hagenow	14.08	Szczecin Główny	18.51	364	13,194	4802,616
156	88033/5912	Szczecin Główny	16.57	Hagenow	21.58	364	13,194	4802,616
157	88037/5968	Szczecin Główny	21.00	Neubrandenburg	22.25	364	13,194	4802,616
158	5915/88036	Hagenow	16.08	Szczecin Gł.	20.55	364	13,194	4802,616
159	5521	Kostrzyn	3.49	Szczecin Główny	6.06	364	93,740	34121,360
160	5523	Kostrzyn	4.43	Szczecin Główny	7.01	364	93,740	34121,360
161	5527	Kostrzyn	17.20	Szczecin Główny	19.38	364	93,740	34121,360

162	121	Krzyż	5.57	Szczecin Główny	8.03	364	100,691	36651,524
163	123	Krzyż	15.07	Szczecin Główny	17.09	364	100,691	36651,524
164	78443	Poznań Główny	12.45	Kołobrzeg	17.45	362	109,559	39660,358
165	631	Piła Główna	15.55	Białogard	18.16	364	73,664	26813,696
166	78441	Poznań Główny	5.25	Kołobrzeg	10.17	281	109,559	30786,079
					10.27	80	109,559	8764,720
167	1121	Słupsk	5.22	Koszalin	6.19	364	52,746	19199,544
168	5841	Lębork	5.06	Koszalin	7.15	364	52,746	19199,544
169	58023	Wejherowo	14.50	Białogard	18.05	364	77,079	28056,756
170	5827	Gdynia Główna	16.52	Koszalin	19.56	295	52,746	15560,070
					20.31	69	52,746	3639,474
171	1125	Słupsk	21.58	Koszalin	22.54	364	52,746	19199,544
172	78421	Poznań Główny	15.50	Koszalin	19.48	157	97,997	15385,529
173	1123	Słupsk	12.42	Koszalin	13.44	364	52,746	19199,544
174	77130	Słupsk	4.50	Szczecinek	6.45	364	30,929	11258,156
175	77132	Słupsk	7.59	Szczecinek	9.59	364	30,929	11258,156
176	77136	Słupsk	14.15	Szczecinek	16.19	364	30,929	11258,156
177	58331	Chojnice	5.52	Szczecinek	7.08	364	12,184	4434,976
178	58335	Chojnice	15.45	Szczecinek	16.58	364	12,184	4434,976
179	741	Białogard	14.37	Kołobrzeg	15.19	237	35,895	8507,115
180	743	Białogard	22.00	Kołobrzeg	22.36	341	35,895	12240,195
181	742	Kołobrzeg	19.07	Szczecinek	20.46	341	99,416	33900,856
182	745	Szczecinek	14.05	Białogard	15.07	237	63,521	15054,477
183	739	Szczecinek	5.59	Białogard	7.13	341	63,521	21660,661
184	740	Białogard	6.29	Szczecinek	7.37	237	63,521	15054,477
185	836	Kołobrzeg	19.23	Koszalin	20.26	342	42,432	14511,744
186	837	Koszalin	20.06	Kołobrzeg	21.03	342	42,432	14511,744
187	835	Koszalin	14.15	Kołobrzeg	15.14	229	42,432	9716,928
188	55122	Swinoujście	9.00	Szczecin Główny	11.13	342	111,328	38074,176
189	55022	Szczecin Główny	9.35	Swinoujście	11.53	342	111,901	38270,142

190	930	Szczecin Główny	4.20	Goleniów	5.06	17	34,830	8254,710
191	932	Goleniów	5.40	Szczecin Główny	6.27	237	34,830	8254,710
192	9420	Stargard Szczeciński	13.30	Koszalin	15.44	342	135,337	46285,254
193	9433	Białogard	14.25	Stargard Szczeciński	16.18	342	111,044	37977,048
194	124	Stargard Szczeciński	8.55	Krzyż	10.19	342	63,575	21742,650
195	125	Krzyż	8.30	Szczecin Główny	10.33	342	100,691	34436,322
196	219	Stargard Szczeciński	5.50	Szczecin Główny	6.31	237	40,194	9525,978
197	218	Szczecin Główny	9.43	Stargard Szczeciński	10.25	237	40,194	9525,978
198	537	Gryfino	6.48	Szczecin Główny	7.16	179	21,497	3847,963
199	539	Gryfino	16.30	Szczecin Główny	17.00	237	21,497	5094,789
200	5526	Szczecin Główny	5.05	Kostrzyn	7.34	342	93,74	32059,080
201	5530	Szczecin Główny	20.25	Kostrzyn	22.53	342	93,74	32059,080
202	534	Szczecin Główny	15.42	Gryfino	16.15	237	21,497	5094,789
203	541	Gryfino	18.18	Szczecin Główny	18.48	287	21,497	6169,639
204	77011	Szczecinek	5.15	Słupsk	7.30	307	30,929	9495,203
205	77140	Słupsk	20.10	Szczecinek	22.20	307	30,929	9495,203
206	85104	Szczecin Główny	17.05	Gdynia Główna	22.02	364	228,317	83 107,388
207	58105	Gdynia Gł.	6.38	Szczecin Gł.	11.31	364	228,317	83 107,388
208	87502	Kołobrzeg	16.57	Poznań Gł.	21.40	76	109,559	8 326,484
209	78503	Poznań Gł.	6.45	Kołobrzeg	10.49	76	109,559	8 326,484
210	87508	Kołobrzeg	16.41	Poznań Gł.	22.03	1	109,559	109,559
211	78507	Poznań Gł.	6.45	Kołobrzeg	12.03	1	109,559	109,559

Źródło: Umowa nr DTR-1/2005 o wykonywanie i dofinansowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich w ramach obowiązku służby publicznej w Województwie Zachodniopomorskim w okresie od 01.01.2005 r. do 31.12.2005 r. - załącznik 1

Wykaz pociągów regionalnych na terenie Województwa Zachodniopomorskiego objętych obowiązkiem służby publicznej w okresie od 01. 01. 2005 r. do 12.12. 2005 r.

Lp.	Nr poc.	Stacja początkowa	Godz. odjazdu	Stacja końcowa	Godz. przyjazdu	Liczba dni kursowania w okresie 1.01-10.12.2005 r.	Praca eksploatacyjna w dobie na terenie województwa [poc.km]	Praca eksploatacyjna na terenie województwa w okresie 1.01-10.12.2005 r. [poc.km]
1.	2.	4.	5.	6.	7.	9.	10.	12.
1	520	Szczecin Główny	5.20	Gryfino	5.52	284	21,497	6105,148
2	522	Szczecin Główny	7.05	Gryfino	7.38	0	21,497	0,000
	528	Szczecin Główny	7.05	Kostrzyn	9.31	342	93,740	32059,080
3	526	Szczecin Główny	12.10	Gryfino	12.44	344	21,497	7394,968
4	528	Szczecin Główny	15.00	Gryfino	15.33	239	21,497	5137,783
5	530	Szczecin Główny	16.20	Gryfino	16.53	287	21,497	6169,639
6	532	Szczecin Główny	19.22	Gryfino	19.56	284	21,497	6105,148
7	521	Gryfino	6.13	Szczecin Główny	6.41	237	21,497	5094,789
8	523	Gryfino	7.05	Szczecin Główny	7.34	284	21,497	6105,148
9	525	Gryfino	8.24	Szczecin Główny	8.51	0	21,497	0,000
	531	Kostrzyn	6.38	Szczecin Główny	8.51	342	93,740	32059,080
10	529	Gryfino	12.54	Szczecin Główny	13.21	344	21,497	7394,968
11	531	Gryfino	15.44	Szczecin Główny	16.11	239	21,497	5137,783
12	535	Gryfino	20.26	Szczecin Główny	20.53	284	21,497	6105,148
13	520	Szczecin Główny	6.10	Chojna	7.34	251	55,336	13889,336
13	520	Szczecin Główny	6.10	Gryfino	6.44	93	21,497	1999,221
14	524	Szczecin Główny	8.20	Gryfino	8.56	344	21,497	7394,968
15	522	Szczecin Główny	14.05	Kostrzyn	16.30	344	93,740	32246,560

16	5524	Szczecin Główny	15.25	Kostrzyn	17.50	3	93,740	32246,560
17	87224	Szczecin Główny	17.27	Zielona Góra	22.16	344	93,740	32246,560
18	5525	Gryfino	9.19	Szczecin Główny	9.46	93	21,497	1999,221
	5525	Chojna	8.35	Szczecin Główny	9.46	251	55,336	13889,336
19	527	Gryfino	10.39	Szczecin Główny	11.06	344	21,497	7394,968
20	533	Gryfino	17.10	Szczecin Główny	17.37	0	21,497	0,000
	5529	Kostrzyn	15.40	Szczecin Główny	17.54	342	93,740	32059,080
21	420	Runowo Pomorskie	5.10	Szczecinek	7.04	337	88,181	29716,997
22	423	Szczecinek	15.35	Runowo Pomorskie	17.35	344	88,181	30334,264
23	421	Szczecinek	5.43	Runowo Pomorskie	7.45	339	88,181	29893,359
24	424	Runowo Pomorskie	18.25	Szczecinek	20.19	344	88,181	30334,264
25	425	Szczecinek	17.50	Runowo Pomorskie	19.50	338	88,181	29805,178
26	422	Runowo Pomorskie	15.13	Szczecinek	17.04	339	88,181	29893,359
27	55010	Szczecin Główny	5.26	Świnoujście	7.40	344	111,328	38296,832
28	55012	Szczecin Główny	8.00	Świnoujście	10.18	344	111,328	38296,832
29	55014	Szczecin Główny	13.20	Świnoujście	15.48	344	111,328	38296,832
30	55016	Szczecin Główny	15.32	Świnoujście	17.52	344	111,328	38296,832
31	55018	Szczecin Główny	18.35	Świnoujście	20.52	342	111,328	38074,176
32	55020	Szczecin Główny	21.15	Świnoujście	23.31	344	111,328	38296,832
33	55110	Świnoujście	5.05	Szczecin Główny	7.23	344	111,328	38296,832
34	55112	Świnoujście	6.10	Szczecin Główny	8.27	284	111,328	31617,152
35	55114	Świnoujście	14.06	Szczecin Główny	16.23	344	111,328	38296,832
36	55116	Świnoujście	15.50	Szczecin Główny	18.04	237	111,328	26384,736
37	55118	Świnoujście	16.50	Szczecin Główny	19.09	344	111,328	38296,832
38	55120	Świnoujście	18.43	Szczecin Główny	21.00	344	111,328	38296,832
39	920/1	Szczecin Główny	6.05	Kamień Pom.	7.41	305	81,747	24932,835
40	922/3	Kamień Pomorski	8.01	Szczecin Główny	9.39	305	81,747	24932,835
41	55014/4421	Wysoka Kamienska	14.43	Kamień Pomorski	15.04	303	16,643	5042,829
42	924/5	Kamień Pomorski	15.35	Szczecin Główny	17.15	303	81,747	24769,341
43	811	Kołobrzeg	4.08	Gołenów	6.22	344	99,699	34296,456

44	812	Goleniów	6.38	Nowogard	7.03	239	23,894	5710,666
45	813	Nowogard	7.10	Goleniów	7.35	239	23,894	5710,666
46	814	Goleniów	9.00	Gryfice	10.06	344	56,561	19456,984
47	817	Gryfice	10.55	Goleniów	12.01	239	56,561	13518,079
48	818	Goleniów	12.20	Nowogard	12.45	239	23,894	5710,666
49	819	Nowogard	13.15	Goleniów	13.40	239	23,894	5710,666
50	820	Goleniów	14.19	Płoty	15.04	239	42,865	10244,735
51	821	Płoty	15.31	Goleniów	16.15	239	42,865	10244,735
52	822	Goleniów	16.29	Gryfice	17.34	239	56,561	13518,079
53	827	Gryfice	17.46	Goleniów	18.50	239	56,561	13518,079
54	826	Goleniów	19.34	Kołobrzeg	21.38	344	99,699	34296,456
55	810	Gryfice	5.13	Kołobrzeg	6.16	305	43,138	13157,090
56	815	Kołobrzeg	9.38	Gryfice	10.38	239	43,138	10309,982
57	816	Gryfice	11.01	Kołobrzeg	12.00	105	43,138	4529,490
	816	Gryfice	11.01	Kołobrzeg	12.00	239	43,138	10309,982
58	823	Kołobrzeg	15.33	Gryfice	16.33	239	43,138	10309,982
59	824	Gryfice	18.00	Kołobrzeg	19.02	239	43,138	10309,982
60	829	Kołobrzeg	19.20	Gryfice	20.20	303	43,138	13070,814
61	825	Kołobrzeg	16.48	Goleniów	18.50	105	99,699	10468,395
62	831	Koszalin	6.00	Kołobrzeg	6.54	344	42,432	14596,608
63	833	Koszalin	15.32	Kołobrzeg	16.26	344	42,432	14596,608
64	830	Kołobrzeg	5.20	Koszalin	6.18	344	42,432	14596,608
65	832	Kołobrzeg	6.20	Koszalin	7.20	192	42,432	8146,944
66	834	Kołobrzeg	15.52	Koszalin	16.52	344	42,432	14596,608
67	221	Stargard Szczeciński	6.15	Szczecin Główny	6.52	239	37,116	8870,724
68	227	Stargard Szczeciński	15.18	Szczecin Główny	16.01	239	37,116	8870,724
69	145	Choszczno	18.25	Szczecin Główny	19.46	2	71,681	143,362
	145	Krzyż	17.35	Szczecin Główny	19.46	342	100,691	34436,322
70	122	Stargard Szczeciński	6.27	Krzyż	7.52	344	63,575	21869,800
71	222	Szczecin Główny	12.35	Stargard Szczeciński	13.19	344	37,116	12767,904

72	140	Stargard Szczeciński	14.45	Choszczno	15.19	344	34,565	11890,360
73	120	Szczecin Główny	15.05	Krzyż	17.10	344	100,691	34637,704
74	142	Szczecin Główny	17.50	Choszczno	19.09	2	71,681	143,362
74	142	Szczecin Główny	17.50	Krzyż	19.57	342	100,691	34436,322
75	224	Szczecin Główny	14.35	Stargard Szczeciński	15.19	239	37,116	8870,724
76	220	Szczecin Główny	6.50	Stargard Szczeciński	7.36	239	37,116	8870,724
77	228	Szczecin Główny	16.15	Stargard Szczeciński	16.59	344	37,116	12767,904
78	226	Szczecin Główny	15.37	Stargard Szczeciński	16.20	239	37,116	8870,724
79	144	Szczecin Główny	20.05	Choszczno	21.27	344	71,681	24658,264
80	141	Choszczno	4.00	Szczecin Główny	5.15	344	71,681	24658,264
81	143	Choszczno	5.47	Szczecin Główny	7.07	344	71,681	24658,264
82	223	Stargard Szczeciński	6.45	Szczecin Główny	7.26	238	40,194	9566,172
83	225	Stargard Szczeciński	12.30	Szczecin Główny	13.11	344	37,116	12767,904
84	732	Kołobrzeg	6.58	Białogard	7.34	344	35,895	12347,880
85	87440	Kołobrzeg	12.09	Poznań Główny	17.25	343	109,559	37578,737
86	734	Kołobrzeg	15.30	Białogard	16.07	294	35,895	10553,130
87	736	Kołobrzeg	18.03	Białogard	18.40	337	35,895	12096,615
88	630	Białogard	5.20	Piła Główna	7.24	344	73,664	25340,416
89	87442	Kołobrzeg	14.37	Poznań Główny	19.20	342	109,559	37469,178
90	731	Białogard	5.35	Kołobrzeg	6.11	239	35,895	8578,905
91	733	Białogard	6.59	Kołobrzeg	7.38	344	35,895	12347,880
92	735	Białogard	15.30	Kołobrzeg	16.13	294	35,895	10553,130
93	85020	Koszalin	5.20	Wejherowo	8.07	344	52,746	18144,624
94	1122	Białogard	5.51	Słupsk	7.20	344	77,079	26515,176
95	9422	Stargard Szczeciński	4.21	Koszalin	6.52	344	135,377	46569,688
96	9426	Szczecin Główny	8.07	Koszalin	11.05	344	172,493	59337,592
97	8530	Koszalin	15.00	Gdańsk Główny	18.28	344	52,746	18144,624
98	1124	Koszalin	16.00	Słupsk	17.11	344	52,746	18144,624
99	9424	Szczecin Główny	13.40	Koszalin	16.47	344	172,493	59337,592
100	9428	Szczecin Główny	15.10	Koszalin	18.06	344	172,493	59337,592

101	8540	Koszalin	19.58	Łębork	22.11	344	52,746	18144,624
102	9430	Szczecin Główny	21.30	Stargard Szczeciński	22.14	53	37,116	1967,148
	9430	Szczecin Główny	22.15	Łobez	23.12	291	97,086	28252,026
103	9431	Łobez	4.30	Szczecin Główny	6.13	291	97,086	28252,026
	9431	Stargard Szczeciński	5.30	Szczecin Główny	6.13	53	37,116	1967,148
104	9423	Koszalin	4.52	Szczecin Główny	7.40	344	172,493	59337,592
105	730	Kołobrzeg	5.28	Białogard	6.09	344	35,895	12347,880
106	9425	Koszalin	15.47	Stargard Szczeciński	18.07	344	135,377	46569,688
107	9427	Koszalin	18.23	Szczecin Główny	21.29	344	172,493	59337,592
108	1120	Koszalin	3.56	Ślupsk	4.44	344	52,746	18144,624
109	88104	Szczecin Główny	19.10	Koszalin	21.57	339	172,493	58475,127
110	88117	Koszalin	6.25	Szczecin Główny	9.08	339	175,571	59518,569
111	87421	Koszalin	8.01	Poznań Główny	12.02	153	97,997	14993,541
112	9325	Koszalin	14.43	Białogard	15.08	342	24,333	8321,886
113	77133	Szczecinek	10.20	Ślupsk	12.25	344	30,929	10639,576
114	77135	Szczecinek	14.41	Ślupsk	16.55	344	30,929	10639,576
115	77137	Szczecinek	17.33	Ślupsk	19.47	344	30,929	10639,576
116	85330	Szczecinek	5.25	Chojnice	6.41	344	12,184	4191,296
117	85334	Szczecinek	15.30	Chojnice	16.46	344	12,184	4191,296
118	320	Stargard Szczeciński	3.15	Kalisz Pomorski	4.24	239	79,000	18881,000
119	322	Stargard Szczeciński	15.40	Kalisz Pomorski	17.15	294	79,000	23226,000
120	321	Kalisz Pomorski	4.25	Stargard Szczeciński	5.59	239	79,000	18881,000
121	323	Kalisz Pomorski	17.25	Stargard Szczeciński	18.59	294	79,000	23226,000
122	5521	Kostrzyn	3.49	Szczecin Główny	6.06	344	93,740	32246,560
123	5523	Kostrzyn	4.43	Szczecin Główny	7.01	344	93,740	32246,560
124	5527	Kostrzyn	17.20	Szczecin Główny	19.38	344	93,740	32246,560
125	121	Krzyż	5.57	Szczecin Główny	8.03	344	100,691	34637,704
126	123	Krzyż	15.07	Szczecin Główny	17.09	344	100,691	34637,704
127	78443	Poznań Główny	12.45	Kołobrzeg	17.45	343	109,559	37578,737
128	631	Piła Główna	15.55	Białogard	18.16	344	73,664	25340,416

129	78441	Poznań Główny	5.25	Koło	10.17	262	109,559	28704,458
					10.27	80	109,559	8764,720
130	1121	Ślupsk	5.22	Koszalin	6.19	344	52,746	18144,624
131	5841	Lębork	5.06	Koszalin	7.15	344	52,746	18144,624
132	58023	Wejherowo	14.50	Białogard	18.05	344	77,079	26515,176
133	5827	Gdynia Główna	16.52	Koszalin	19.56	275	52,746	14505,150
					20.31	69	52,746	3639,474
134	1125	Ślupsk	21.58	Koszalin	22.54	344	52,746	18144,624
135	78421	Poznań Główny	15.50	Koszalin	19.48	153	97,997	14993,541
136	1123	Ślupsk	12.42	Koszalin	13.44	344	52,746	18144,624
137	77130	Ślupsk	4.50	Szczecinek	6.45	344	30,929	10639,576
138	77132	Ślupsk	7.59	Szczecinek	9.59	344	30,929	10639,576
139	77136	Ślupsk	14.15	Szczecinek	16.19	344	30,929	10639,576
140	58331	Chojnice	5.52	Szczecinek	7.08	344	12,184	4191,296
141	58335	Chojnice	15.45	Szczecinek	16.58	344	12,184	4191,296
142	741	Białogard	14.37	Koło	15.19	237	35,895	8507,115
143	743	Białogard	22.00	Koło	22.36	341	35,895	12240,195
144	742	Koło	19.07	Szczecinek	20.46	341	99,416	33900,856
145	745	Szczecinek	14.05	Białogard	15.07	237	63,521	15054,477
146	739	Szczecinek	5.59	Białogard	7.13	341	63,521	21660,661
147	740	Białogard	6.29	Szczecinek	7.37	237	63,521	15054,477
148	836	Koło	19.23	Koszalin	20.26	342	42,432	14511,744
149	837	Koszalin	20.06	Koło	21.03	342	42,432	14511,744
150	835	Koszalin	14.15	Koło	15.14	229	42,432	9716,928
151	55122	Świnoujście	9.00	Szczecin Główny	11.13	342	111,328	38074,176
152	55022	Szczecin Główny	9.35	Świnoujście	11.53	342	111,901	38270,142
153	930	Szczecin Główny	4.20	Goleniów	5.06	237	34,830	8254,710
154	932	Goleniów	5.40	Szczecin Główny	6.27	237	34,830	8254,710
155	9420	Stargard Szczeciński	13.30	Koszalin	15.44	342	135,337	46285,254
156	9433	Białogard	14.25	Stargard Szczeciński	16.18	342	111,044	37977,048

157	124.	Stargard Szczeciński	8.55	Krzyż	10.19	342	63,575	21742,650	
158	125	Krzyż	8.30	Szczecin Główny	10.33	342	100,691	34436,322	
159	219	Stargard Szczeciński	5.50	Szczecin Główny	6.31	237	40,194	9525,978	
160	218	Szczecin Główny	9.43	Stargard Szczeciński	10.25	237	40,194	9525,978	
161	537	Gryfino	6.48	Szczecin Główny	7.16	179	21,497	3847,963	
162	539	Gryfino	16.30	Szczecin Główny	17.00	237	21,497	5094,789	
163	5526	Szczecin Główny	5.05	Koszczyn	7.34	342	93,74	32059,080	
164	5530	Szczecin Główny	20.25	Koszczyn	22.53	342	93,74	32059,080	
165	534	Szczecin Główny	15.42	Gryfino	16.15	237	21,497	5094,789	
166	541	Gryfino	18.18	Szczecin Główny	18.48	287	21,497	6169,639	
167	77011	Szczecinek	5.15	Słupsk	7.30	307	30,929	9495,203	
168	77140	Słupsk	20.10	Szczecinek	22.20	307	30,929	9495,203	
169	85104	Szczecin Główny	17.05	Gdynia Główna	22.02	344	228,317	78 541,048	
170	58105	Gdynia Gł.	6.38	Szczecin Gł.	11.31	344	228,317	78 541,048	
171	87502	Kołobrzeg	16.57	Poznań Gł.	21.40	76	109,559	8 326,484	
172	78503	Poznań Gł.	6.45	Kołobrzeg	10.49	76	109,559	8 326,484	
173	87508	Kołobrzeg	16.41	Poznań Gł.	22.03	1	109,559	109,559	
174	78507	Poznań Gł.	6.45	Kołobrzeg	12.03	1	109,559	109,559	
Razem pociągi							12 668,843	3 751	582,036

Zródło: Umowa nr DTR-1/2005 o wykonywanie i dofinansowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich w ramach obowiązku służby publicznej w Województwie Zachodniopomorskim w okresie od 01.01.2005 r. do 31.12.2005 r. -- załącznik 2