

Przewozy Regionalne

**SPRAWOZDANIE ZARZĄDU
Z DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI
"PRZEWOZY REGIONALNE" SP. Z O.O.
za 2011 rok**

LA

Spis treści

SPIS TABEL	5
SPIS WYKRESÓW	6
I. STRESZCZENIE	7
II. PREZENTACJA JEDNOSTKI	11
1 PODSTAWOWE DANE O JEDNOSTCE	11
1.1. Przedmiot działalności	11
1.2. Struktura własnościowa Spółki	11
1.3. Organy Spółki i ich kompetencje	12
1.3.1. Zarząd Spółki	13
1.3.2. Rada Nadzorcza	14
1.4. Powiązania kapitałowe Spółki z innymi podmiotami	15
2 STRUKTURA ORGANIZACYJNA	16
2.1. Schemat organizacyjny Spółki	16
2.2. Zmiany struktury organizacyjnej w ciągu roku obrotowego	19
3 ZATRUDNIENIE	20
3.1. Stan zatrudnienia	20
3.2. Struktura zatrudnienia w latach 2010 – 2011	20
3.3. Przedsięwzięcia z zakresu zmiany zatrudnienia i jego struktury	22
3.4. System wynagrodzeń	23
3.5. Wskaźniki przyrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia	24
3.6. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie	24
3.7. Świadczenia na rzecz pracowników	25
3.7.1. Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych	25
3.7.2. Szkolenia	25
3.8. Spory zbiorowe	27
III. DZIAŁALNOŚĆ MARKETINGOWA	29
1 CHARAKTERYSTYKA REALIZOWANYCH PRZEWÓZÓW	29
2 ANALIZA SWOT	30
3 WIELKOŚCI PRZEWÓZOWE	31
4 OFERTA TARYFOWA	32
5 ZMIANY CEN BILETÓW	33
IV. SYTUACJA EKONOMICZNO – FINANSOWA	34
1 RACHUNEK WYNIKÓW	34
1.1. Przychody z działalności gospodarczej	34
1.1.1. Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	35
1.1.1.1. Sprzedaż biletów	36
1.1.1.2. Sprzedaż uprawnień przejazdowych	42
1.1.1.3. Dotacja przedmiotowa	43
1.1.2. Przychody pozostałej działalności operacyjnej	44
1.1.2.1. Dofinansowanie przewozów przez samorządy województw	45
1.1.2.2. Dofinansowanie przewozów przez ministra właściwego ds. transportu	56
1.1.2.3. Inne przychody pozostałej działalności operacyjnej	57
1.1.3. Przychody z działalności finansowej	57
1.2. Koszty działalności gospodarczej	58
1.2.1. Koszty działalności operacyjnej	59
1.2.2. Koszty pozostałej działalności operacyjnej	69
1.2.3. Koszty finansowe	69
2 WSKAŹNIKI OCENY DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI	70
3 BILANS	72
3.1. Aktywa	72
3.2. Pasywa	76
V. INWESTYCJE	78
VI. CZYNNIKI RYZYKA	80

VII. REALIZACJA PROGRAMU NAPRAWCZEGO	80
VIII. WAŻNE WYDARZENIA	89
IX. PRZEWIDYWANE KIERUNKI DZIAŁAŃ	92
1 DZIAŁANIA TECHNICZNO-EKSPLOATACYJNE	92
2 DZIAŁANIA DOTYCZĄCE FINANSOWANIA DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI	92
3 DZIAŁANIA W ZAKRESIE ZATRUDNIENIA.....	93
4 PRZYGOTOWANIE PLANU RESTRUKTURYZACJI SPÓŁKI.....	94
X. PRZEWIDYWANA SYTUACJA FINANSOWA	96



Spis tabel

TABELA 1. UDZIAŁY WOJEWÓDZTW W KAPITALE ZAKŁADOWYM SPÓŁKI	11
TABELA 2. PRZECIĘTNE ZATRUDNIENIE I STAN ZATRUDNIENIA W LATACH 2010 – 2011	20
TABELA 3. STRUKTURA ZATRUDNIENIA WG POSIADANEGO WYKSZTAŁCENIA	20
TABELA 4. STRUKTURA ZATRUDNIENIA WG WIEKU	20
TABELA 5. STRUKTURA ZATRUDNIENIA WG STAŻU PRACY	21
TABELA 6. STRUKTURA ZATRUDNIENIA WG GRUP ZAWODOWYCH WG STANU W DNIU 31 GRUDNIA W LATACH 2010 - 2011	21
TABELA 7. PRZYJĘCIA I ZWOLNIENIA PRACOWNIKÓW W LATACH 2010 – 2011	22
TABELA 8. ZATRUDNIENIE W JEDNOSTKACH ORGANIZACYJNYCH SPÓŁKI W DNIU 31 GRUDNIA W LATACH 2010 - 2011	22
TABELA 9. WSKAŹNIKI PRZECIĘTNEGO MIESIĘCZNEGO WYNAGRODZENIA W LATACH 2010 – 2011	24
TABELA 10. PRZECIĘTNE MIESIĘCZNE WYNAGRODZENIE W SPÓŁCE (zł)	24
TABELA 11. PLANOWANE ŚRODKI I WYDATKI W ZFŚS (w tys. zł)	25
TABELA 12. RODZAJE ŚWIADCZEŃ Z ZAKŁADOWEGO FUNDUSZU ŚWIADCZEŃ SOCJALNYCH.	25
TABELA 13. WYDATKI NA SZKOLENIA	25
TABELA 14. KOSZTY SZKOLEŃ I LICZBA PRZESZKOLONYCH W LATACH 2010 - 2011	26
TABELA 15. PRZEWOŹNICY NA RYNKU KOLEJOWYM	29
TABELA 16. PRZEWOZY PASAŻERÓW W KOMUNIKACJI KRAJOWEJ	30
TABELA 17. WIELKOŚCI PRZEWOSOWE W LATACH 2010 – 2011	31
TABELA 18. SKRÓCONY RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT W LATACH 2011 - 2010	34
TABELA 19. PRZYCHODY Z DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ	34
TABELA 20. PRZYCHODY ZE SPRZEDAŻY USŁUG I ZRÓWNANE Z NIMI W LATACH 2010 – 2011	35
TABELA 21. PRZYCHODY ZE SPRZEDAŻY BILETÓW	37
TABELA 22. STRUKTURA I DYNAMIKA ZMIAN PRZYCHODÓW Z BILETÓW	38
TABELA 23. BILETY JEDNORAZOWE	39
TABELA 24. BILETY OKRESOWE	40
TABELA 25. BILETY SIECIOWE	41
TABELA 26. DOTACJA PRZEDMIOTOWA	43
TABELA 27. PRZYCHODY POZOSTAŁEJ DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ	44
TABELA 28. DOFINANSOWANIE PRZEWOSÓW PRZEZ SAMORZĄDY WOJEWÓDZTW W LATACH 2010-2011	45
TABELA 29. DOFINANSOWANIE I STOPIEŃ POKRYCIA DEFICYTU PRZEWOSÓW OBJĘTYCH UMOWAMI Z SAMORZĄDAMI WOJEWÓDZTW W LATACH 2010-2011	56
TABELA 30. PRZYCHODY Z DZIAŁALNOŚCI FINANSOWEJ	58
TABELA 31. KOSZTY DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ	58
TABELA 32. KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ	59
TABELA 33. KOSZTY FINANSOWE	69
TABELA 34. WSKAŹNIKI OCENY DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI	70
TABELA 35. AKTYWA I PASYWA NA DZIEŃ 31.12.2010 I 31.12.2011 R.	72
TABELA 36. TABOR W LATACH 2010 – 2011	73
TABELA 37. SZCZEGÓŁOWA PREZENTACJA TABORU W LATACH 2010 – 2011	73
TABELA 38. WYKONANIE NAKŁADÓW INWESTYCYJNYCH W 2011R.	78
TABELA 39. REALIZACJA DZIAŁAŃ W LATACH 2010- 2011	80
TABELA 40. WYNIK FINANSOWY PLANOWANY NA 2012R.	96
TABELA 41. MAJĄTEK I ŹRÓDŁA FINANSOWANIA MAJĄTKU – PLAN NA 2012R.	96

Spis wykresów

WYKRES 1. PRZYCHODY Z DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ ZA 2011R.....	35
WYKRES 2. STRUKTURA PRZYCHODÓW Z DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ W 2011R.	36
WYKRES 3. STRUKTURA I DYNAMIKA ZMIAN PRZYCHODÓW Z BILETÓW	38
WYKRES 4. PRZYCHODY ZE SPRZEDAŻY BILETÓW W LATACH 2010 – 2011.....	38
WYKRES 5. PRZYCHODY Z BILETÓW JEDNORAZOWYCH W KOMUNIKACJI KRAJOWEJ W 2011R.	39
WYKRES 6. PRZYCHODY Z BILETÓW OKRESOWYCH W 2011R.....	40
WYKRES 7. PRZYCHODY Z BILETÓW SIECIOWYCH W 2011R.	41
WYKRES 8. DOTACJA PRZEDMIOTOWA I PRZEWOZY PASAŻERÓW Z ULGĄ USTAWOWĄ W 2011R.....	44
WYKRES 9. STRUKTURA KOSZTÓW DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ W 2011R.	59
WYKRES 10. NALEŻNOŚCI Z TYTUŁU DOSTAW I USŁUG W 2011R. (TYS. ZŁ)	75
WYKRES 11. ZOBOWIĄZANIA Z TYTUŁU DOSTAW I USŁUG W 2011R.(TYS. ZŁ)	77

I. Streszczenie

Spółka powstała w wyniku reorganizacji kolei państwowych na podstawie ustawy z dnia 08.09.2000r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U.Nr 84, poz.948 z późn. zm.) i rozpoczęła działalność z dniem 1 października 2001r., jako jedna ze spółek Grupy PKP.

Pełna nazwa Spółki brzmi: "Przewozy Regionalne" spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, skrót firmy "Przewozy Regionalne" sp. z o.o.

Władzami Spółki są: Zgromadzenie Wspólników, Rada Nadzorcza i Zarząd Spółki.

Spółkę wpisano do Krajowego Rejestru Sądowego – Rejestru Przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy XIX Wydział Gospodarczy (obecnie: XIII Wydział Gospodarczy) pod numerem 0000031521. Otrzymała numer rejestracji statystycznej Regon 017319719 oraz NIP 526-25-57-278. Prowadzi działalność na podstawie przepisów Kodeksu spółek handlowych oraz innych właściwych przepisów obowiązujących w kraju oraz w krajach należących do Unii Europejskiej. Przed usamorządowieniem wszystkie udziały w kapitale zakładowym objęte były przez Spółkę Polskie Koleje Państwowe SA (dalej: PKP SA). Z dniem 22 grudnia 2008r. udziały w Spółce przejęły samorządy województw.

Spółka, od początku swojej działalności, podlegała zmianom reorganizacyjnym, w ramach których zmianie ulegał zakres prowadzonej działalności oraz zasoby, jakimi dysponowała ona dla realizacji przewozów i pozostałej działalności. W 2008r., w wyniku realizacji rządowej Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013, nastąpiła kolejna reorganizacja Spółki. Spółka otrzymała drużyny trakcyjne i lokomotywy spalinowe od PKP CARGO, natomiast część drużyn konduktorskich i taboru wraz z przewozami międzywojewódzkimi przejęta została od Spółki przez PKP Intercity.

W wyniku przeprowadzonych zmian, w kolejnych latach Spółka prowadziła działalność w znacznie zmniejszonym zakresie. Podstawowy zakres działalności Spółki po reorganizacji stanowiły przewozy realizowane na podstawie zawieranych z samorządami województw oraz ministrem właściwym ds. transportu umów na świadczenie usług przewozowych o charakterze świadczeń publicznych. W wyniku przejęcia części przewozów przez PKP Intercity, wykonywana praca eksploatacyjna spadła o ok. 33%, przy jednoczesnym spadku pracy przewozowej o ponad 50%, przy czym pozostało niepokryte zadłużenie Spółki w wysokości ponad 360 mln zł. Spółka pozostawiona została z niedostosowanym do poziomu działalności potencjałem majątkowym i ludzkim. W efekcie, doprowadziło to do znacznego spadku efektywności działania Spółki oraz pogorszenia się wskaźników zadłużenia i płynności.

W kolejnych latach Spółka samorządowa musiała zmierzyć się ze skutkami realizacji ww. rządowej Strategii dla transportu kolejowego:

- dostosowywano poziom wykonywanej pracy eksploatacyjnej do popytu oraz możliwości technologicznych Spółki (optymalizacja oferty REGIO oraz wprowadzenie nowego produktu w postaci pociągów interREGIO i REGIOekspres)
- restrukturyzowano zatrudnienie, dostosowując do realizowanych zadań,
- prowadzono działania w zakresie dostosowania zasobów materialnych do realizowanych zadań,

- prowadzono działania w zakresie obsługi zadłużenia (w 2009r. zakończono realizację zapisów ustawowych – rozdział IV ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" w zakresie spłaty wierzytelności powstałych do 2004r.; dodatkowo, w związku z brakiem pełnego oddłużenia Spółka realizowała ugody i porozumienia z kontrahentami, mające na celu ustabilizowanie z nimi sytuacji płatniczej).

Rok 2011 był kolejnym rokiem, w którym Spółka kontynuowała działania zmierzające do optymalizacji realizowanych usług oraz do poprawy sytuacji finansowej.

W wyniku optymalizacji przewozów, w roku sprawozdawczym, Spółka zrealizowała **70,3 mln pockm, tj. mniej o 4,0%** niż w roku 2010 wykonując przy tym pracę przewozową na poziomie **6 637,3 mln paskm, tj. wyższą o 2,3%**. Przychody przewozowe (z biletów, dotacji przedmiotowej oraz uprawnień przejazdowych) wyniosły **776,6 mln zł i były wyższe o 6,9%** od wykonania w 2010 roku.

Wykonanie podstawowych wielkości eksploatacyjno-finansowych oraz wskaźników przewozowych w 2011 roku wraz z ich porównaniem do roku 2010 przedstawia poniższa tabela:

Wyszczególnienie	2011	2010	Zmiana kol. 2-3	Dynamika % kol. 2/3
1	2	3	4	5
Praca eksploatacyjna (mln pockm)	70,3	73,2	-2,9	96,0%
Liczba pasażerów (mln osób)	109,7	114,4	-4,7	95,9%
Praca przewozowa (mln paskm)	6 637,3	6 490,3	147,0	102,3%
Przychody przewozowe* (mln zł)	776,6	726,5	50,1	106,9%
Przychód na 1 pockm (zł/1 pockm)	11,0	9,9	1,1	111,3%
Przychód na 1 pasażera (zł/1pasażera)	7,1	6,4	0,7	111,5%
Przychód na 1 paskm (zł/1 paskm)	0,117	0,112	0,005	104,5%

*przychody przewozowe obejmują przychody z biletów, dotacji przedmiotowej oraz uprawnień przejazdowych

Ponad 90% realizowanych przewozów wykonywane jest na podstawie umów zawieranych z samorządami województw oraz ministrem właściwym ds. transportu. W roku sprawozdawczym dofinansowanie z tytułu świadczenia usług przewozowych w ramach umów o świadczenie usług publicznych wyniosło odpowiednio:

Wyszczególnienie (dane w mln zł)	2011	2010	Zmiana kol. 2-3	Dynamika % kol. 2/3
1	2	3	4	5
Dofinansowanie od samorządów	929,8	809,7	120,1	114,8%
Dofinansowanie od ministra właściwego ds. transportu	30,4	49,1	-18,7	61,9%
RAZEM	960,2	858,8	101,4	111,8%

Równolegle do optymalizacji oferty przewozowej i maksymalizacji wpływów przewozowych, Spółka kontynuowała działania zmierzające do ograniczania kosztów prowadzenia

działalności przewozowej oraz dostosowania posiadanego potencjału do realizowanych zadań. Główne działania Spółki w 2011r. w tym zakresie to:

- dalsze zmniejszanie poziomu zatrudnienia - zatrudnienie wg stanu na 31 grudnia 2011r. wyniosło 13 007 osób i było niższe o 714 osób, tj. o 5,2% od stanu zatrudnienia na 31.12.2010r.,
- wycofanie z eksploatacji 83 wagonów i 25 lokomotyw spalinowych z uwagi na ich całkowite zużycie eksploatacyjne – obecnie trwają procedury związane ze sprzedażą odzyskanego złomu,
- zainicjowanie zadań związanych z wyposażeniem zapleczy technicznych Spółki „Przewozy Regionalne” w infrastrukturę służącą do utrzymania kolejowego taboru pasażerskiego, co było szczególnie istotne z uwagi na rosnące ceny napraw rewizyjnych wykonywanych systemem zleconym. W 2011r. wykonano systemem gospodarczym 154 naprawy rewizyjne, w tym: 87 wagonów i 67 ezł. W porównaniu do 2010r. wykonano więcej o 58 napraw rewizyjnych wagonów i 11 ezł.

Ponadto, Spółka kontynuowała działania w zakresie odzyskania zaległych wierzytelności od Skarbu Państwa z tytułu realizacji przewozów międzywojewódzkich w latach 2004-2008. Obecnie toczą się dwa postępowania sądowe w tym zakresie:

- za okres 01.05.2004r.-08.02.2006r. (wysokość roszczenia 358,9 mln zł),
- za okres 09.02.2006r.-31.12.2008r. (wysokość roszczenia 323 mln zł).

Prowadzone były również prace w zakresie opracowania strategii taborowej oraz założeń do planu restrukturyzacyjnego Spółki.

W wyniku zrealizowanych działań w roku sprawozdawczym Spółka osiągnęła przychody ogółem w wysokości **1 913,5 mln zł**, co stanowi **wzrost o 9,2%** w porównaniu do roku poprzedniego, przy niespełna 2,3% wzroście kosztów do poziomu 1 966,2 tys. zł.

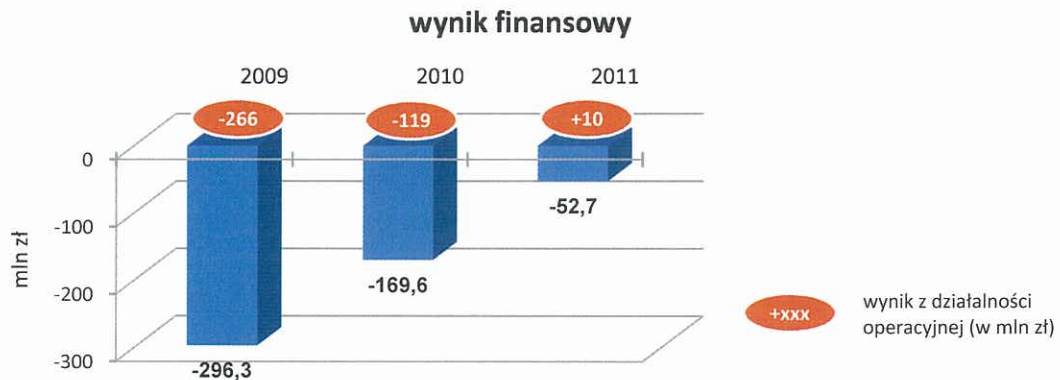
W efekcie, wynik finansowy w 2011 roku wyniósł **(-) 52,7 mln zł** i był ponad trzykrotnie lepszy w porównaniu do roku poprzedniego.

Wielkości ogólne przychodów, kosztów i wyniku finansowego przedstawia poniższa tabela:

Wyszczególnienie (dane w mln zł)	2011	2010	Zmiana kol. 2-3	Dynamika % kol. 2/3
1	2	3	4	5
Przychody	1 913,5	1 752,7	160,8	109,2%
Koszty	1 966,2	1 922,2	44,0	102,3%
Wynik netto	-52,7	-169,5	116,8	31,1%

W 2011r., po raz pierwszy w historii samorządowej spółki, Spółka osiągnęła dodatni wynik operacyjny.

Pozytywną tendencję mającą miejsce od 2009r. obrazuje poniższy wykres:



Suma bilansowa na koniec 2011r. wyniosła **911,8 mln zł**. Największy udział w tej kwocie przypada na aktywa trwałe - **645,2 mln zł** (spadek wartości w porównaniu do roku ubiegłego o **5,2%**). Największą wartość w majątku trwałym stanowią rzeczowe aktywa trwałe – **624,6 mln zł**.

Z uwagi na ujemne kapitały własne, majątek ten finansowany jest głównie zobowiązaniami krótkoterminowymi (**784,7 mln zł**), których znaczną część (**ponad 50%**) stanowią **zobowiązania historyczne wobec PKP PLK S.A.**

W celu określenia dalszych kierunków rozwoju, w listopadzie 2011r. Spółka, we współpracy z niezależną posiadającą znaczące doświadczenie firmą, podjęła prace w zakresie opracowania i wdrożenia Planu Restrukturyzacji Spółki.

Określone w ramach projektu działania restrukturyzacyjne dotyczą:

- zmian w polityce sieci/połączeń,
- zmian w polityce cenowej,
- stymulacji sprzedaży,
- optymalizacji kosztów.

Wstępnie zidentyfikowany potencjał restrukturyzacyjny Spółki **wynosi od 200 do 270 mln zł** w okresie do 2-3 lat. Składa się na niego zarówno optymalizacja części przychodowej, jak i kosztowej.

II. Prezentacja jednostki

1 Podstawowe dane o jednostce

1.1. Przedmiot działalności

Przedmiotem działalności podstawowej Spółki jest krajowy wojewódzki i międzywojewódzki, międzynarodowy oraz transgraniczny kolejowy przewóz osób i rzeczy, który zapewnia podróżnym codzienne dojazdy do pracy, szkół, centrów handlowych, administracyjnych i in.

Uzupełnieniem podstawowej działalności Spółki są przewozy organizowane pociągami na indywidualne zamówienia oraz przewozy organizowane z okazji imprez kulturalnych, turystycznych, sportowych i religijnych o charakterze masowym.

Poza działalnością przewozową, w ramach posiadanych zasobów, Spółka realizuje m.in. zadania w zakresie:

- utrzymania taboru,
- obsługi technicznej pociągów,
- dystrybucji usług przewozowych w imieniu innych przewoźników kolejowych,
- bieżącej informacji pasażerów.

1.2. Struktura własnościowa Spółki

W momencie usamorządowania kapitał zakładowy Spółki wynosił 1 270,5 mln zł. Przed usamorządowaniem wszystkie udziały w kapitale zakładowym objęte były przez Spółkę Polskie Koleje Państwowe SA (dalej: PKP SA). W dniu 22 grudnia 2008r., zgodnie z art. 33u ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji..., 100% udziałów Spółki objęły samorządy województw wg proporcji określonych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2008r. (Dz.U nr 218, poz. 1393).

Od września 2010r., w wyniku otrzymanego aportu nieruchomości, kapitał zakładowy Spółki został podwyższony do kwoty 1 540,6 mln zł, to jest o kwotę 270,1 mln zł, poprzez ustanowienie nowych 270 064 udziałów o wartości nominalnej 1 000 zł każdy.

Kapitał zakładowy dzieli się na 1 540 606 równych i niepodzielnych udziałów o wartości nominalnej 1 000,00 zł każdy. Udziały poszczególnych województw przedstawia poniższa tabela.

Tabela 1. Udziały województw w kapitale zakładowym Spółki

Województwo	Liczba udziałów	Udział %	Wartość udziałów (w tys. zł)
Dolnośląskie	112 465	7,3%	112 465,0
Kujawsko - Pomorskie	89 355	5,8%	89 355,0
Lubelskie	84 733	5,5%	84 733,0
Lubuskie	55 461	3,6%	55 461,0
Łódzkie	87 815	5,7%	87 815,0
Małopolskie	98 599	6,4%	98 599,0
Mazowieckie	207 982	13,5%	207 982,0
Opolskie	52 380	3,4%	52 380,0
Podkarpackie	75 490	4,9%	75 490,0
Podlaskie	58 543	3,8%	58 543,0
Pomorskie	109 383	7,1%	109 383,0
Śląskie	141 736	9,2%	141 736,0
Świętokrzyskie	46 218	3,0%	46 218,0
Warmińsko - Mazurskie	81 652	5,3%	81 652,0
Wielkopolskie	149 439	9,7%	149 439,0
Zachodniopomorskie	89 355	5,8%	89 355,0
Razem	1 540 606	100,0%	1 540 606,0



1.3. Organy Spółki i ich kompetencje

Organami Spółki są: Zarząd, Rada Nadzorcza, Zgromadzenie Wspólników.

Zarząd Spółki składa się z jednej do pięciu osób używających tytułów: Prezesa i Członków Zarządu. Zarząd Spółki powołuje i odwołuje Rada Nadzorcza. Członkowie Zarządu, w tym Prezes Zarządu, powoływani są na kadencję trwającą trzy lata obrotowe, ustalaną odrębnie dla każdego z nich. Prezes lub Członek Zarządu mogą złożyć rezygnację z pełnionej funkcji. Prezes lub Członek Zarządu składa rezygnację na piśmie Spółce i przekazuje do wiadomości Radzie Nadzorczej oraz Wspólnikom. Do złożenia rezygnacji stosuje się odpowiednio przepisy kodeksu cywilnego o wypowiedzeniu zlecenia przez przyjmującego zlecenie.

Rada Nadzorcza składa się z trzech do dziewiętnastu Członków. Przewodniczącego Rady Nadzorczej oraz pozostałych Członków Rady Nadzorczej powołuje i odwołuje Zgromadzenie Wspólników. Rada Nadzorcza odbywa posiedzenia w miarę potrzeb, nie rzadziej niż raz na miesiąc. Kadencja Rady Nadzorczej trwa trzy lata obrotowe. Rada Nadzorcza podejmuje uchwały, jeżeli na posiedzeniu jest obecna co najmniej połowa jej członków, a wszyscy jej członkowie zostali zaproszeni. Uchwały Rady Nadzorczej mogą być podjęte także bez odbycia posiedzenia, w drodze pisemnego głosowania lub przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość, gdy wszyscy członkowie Rady Nadzorczej zostali powiadomieni o treści projektu uchwały.

Zgromadzenie Wspólników obraduje jako zwyczajne lub nadzwyczajne. Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników zwołuje Zarząd. Zgromadzenie to powinno odbyć się w terminie 6 miesięcy po upływie roku obrotowego. Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników zwołuje Zarząd Spółki: z własnej inicjatywy lub na pisemny wniosek Rady Nadzorczej albo Wspólnika czy Wspólników reprezentujących co najmniej 10% kapitału zakładowego. Zarząd zwołuje Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników w ciągu dwóch tygodni od daty zgłoszenia wniosku. Głosowanie na Zgromadzeniu Wspólników jest jawne. Głosowanie tajne zarządza się przy wyborach oraz nad wnioskami: odwołania Członków organów Spółki lub likwidatorów, o pociągnięcie do odpowiedzialności Członków organów Spółki lub likwidatorów, w sprawach osobowych, na żądanie choćby jednego z obecnych Wspólników. Uchwały Wspólników zapadają na Zgromadzeniu Wspólników bezwzględną większością głosów oddanych, z wyjątkiem uchwał w stosunku do których Kodeks spółek handlowych przewiduje surowsze wymagania. Na wniosek Zarządu Spółki, bez odbycia Zgromadzenia Wspólników, mogą być powzięte uchwały, jeżeli wszyscy Wspólnicy wyrażą pisemną zgodę na treść uchwał, które mają być powzięte, albo na głosowanie pisemne. Uchwały co do zmiany umowy spółki, zwiększające świadczenia Wspólników lub uszczuplające prawa, przyznane osobiście poszczególnym Wspólnikom, wymagają zgody wszystkich Wspólników, których dotyczą. Zgromadzenie Wspólników może podejmować uchwały bez względu na ilość reprezentowanych na nim udziałów. Na każdy udział przypada jeden głos. Wspólnik może uczestniczyć w Zgromadzeniu i wykonywać prawo głosu przez pełnomocnika.

1.3.1. Zarząd Spółki

Zarząd kieruje całokształtem działalności Spółki, prowadzi politykę i bieżące sprawy Spółki, z wyjątkiem spraw zastrzeżonych do kompetencji innych organów Spółki oraz reprezentuje ją na zewnątrz, zgodnie z Kodeksem spółek handlowych i Regulaminem Zarządu. Regulamin Zarządu uchwała Zarząd Spółki, a zatwierdza Rada Nadzorcza. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu. W przypadku równości głosów decyduje głos Prezesa Zarządu. Posiedzenia Zarządu są protokołowane.

Skład Zarządu Spółki - stan na dzień 01 stycznia 2011r.

1. Małgorzata Kuczevska Łaska – Prezes Zarządu Dyrektor Generalny
2. Danuta Bodzek – Członek Zarządu Dyrektor ds. Pracowniczych
3. Robert Nowakowski – Członek Zarządu Dyrektor ds. Techniczno-Eksploatacyjnych

Zmiany w składzie Zarządu w trakcie roku:

1. Dnia 25 sierpnia 2011r. **rezygnacja Pana Roberta Nowakowskiego** ze stanowiska Członka Zarządu Dyrektora ds. Techniczno- Eksploatacyjnych.
2. Dnia 24 sierpnia 2011r. – 20 października 2011r. **delegowanie Pana Krzysztofa Dzierwy** – Przewodniczącego Rady Nadzorczej Spółki do pełnienia funkcji Członka Zarządu Dyrektora Handlowego - do czasu uzupełnienia składu Zarządu (Uchwała Nr 80/IV/2011 Rady Nadzorczej).
3. Dnia 20 października 2011r. **powołanie Pani Elżbiety Grudzień** na stanowisko Członka Zarządu Dyrektora Finansowego (Uchwała Nr 97/IV/2011 Rady Nadzorczej).
4. Dnia 20 października 2011r. **powołanie Pana Pawła Stefańskiego** na stanowisko Członka Zarządu Dyrektora ds. Techniczno – Eksploatacyjnych (Uchwała Nr 98/IV/2011 Rady Nadzorczej).

Skład Zarządu - stan na dzień 31.12.2011r.

1. Małgorzata Kuczevska Łaska – Prezes Zarządu Dyrektor Generalny
2. Danuta Bodzek – Członek Zarządu Dyrektor ds. Pracowniczych
3. Elżbieta Grudzień – Członek Zarządu Dyrektor Finansowy
4. Paweł Stefański – Członek Zarządu Dyrektor ds. Techniczno – Eksploatacyjnych

Ponadto, dla właściwego i sprawnego funkcjonowania Spółki, dodatkowy nadzór nad zagadnieniami handlowymi Spółki pełnił Dyrektor Pionu Handlowego (stanowisko utworzone w 2010 r.), natomiast w sprawach ekonomiczno-finansowych - do dnia 19 października 2011r. – Dyrektor Pionu Finansowego, Prokurent.

1.3.2. Rada Nadzorcza

Rada Nadzorcza sprawuje stały nadzór nad działalnością Spółki. Wykonuje swoje obowiązki kolegiально, może jednak delegować swoich Członków do samodzielnego pełnienia określonych czynności nadzorczych. Wszelkie postanowienia Rady Nadzorczej zapadają w formie uchwał.

Skład osobowy Rady Nadzorczej na dzień 1 stycznia 2011r.

- | | | |
|-----|--------------------------|--------------------------------------|
| 1. | Pan Krzysztof Dzierwa | - Przewodniczący Rady Nadzorczej |
| 2. | Pan Jan Śmietanko | - Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej |
| 3. | Pan Zbigniew Czajor | - Sekretarz Rady Nadzorczej |
| 4. | Pan Piotr Bernaciak | - Członek Rady Nadzorczej |
| 5. | Pani Irena Cebula | - Członek Rady Nadzorczej |
| 6. | Pan Jacek Dmowski | - Członek Rady Nadzorczej |
| 7. | Pan Wojciech Drożdż | - Członek Rady Nadzorczej |
| 8. | Pani Wiesława Franus | - Członek Rady Nadzorczej |
| 9. | Pan Marcin Jabłoński | - Członek Rady Nadzorczej |
| 10. | Pani Zofia Kochan | - Członek Rady Nadzorczej |
| 11. | Pan Jerzy Kriger | - Członek Rady Nadzorczej |
| 12. | Pan Tomasz Matera | - Członek Rady Nadzorczej |
| 13. | Pan Stefan Mucha | - Członek Rady Nadzorczej |
| 14. | Pan Norbert Radek | - Członek Rady Nadzorczej |
| 15. | Pan Witold Stępień | - Członek Rady Nadzorczej |
| 16. | Pan Grzegorz Szymański | - Członek Rady Nadzorczej |
| 17. | Pan Wojciech Świnder | - Członek Rady Nadzorczej |
| 18. | Pani Katarzyna Zajkowska | - Członek Rady Nadzorczej |

Zmiany w składzie Rady Nadzorczej w ciągu roku 2011.

Do składu Rady Nadzorczej w roku 2011 powołano następujące osoby:

- | | | |
|----|-------------------------------|--------------|
| 1. | Pani Urszula Jeziorna | 25.02.2011r. |
| 2. | Pani Teresa Woźniak | 25.02.2011r. |
| 3. | Pani Małgorzata Darasz-Pracka | 12.05.2011r. |
| 4. | Pan Mirosław Maniecki | 29.06.2011r. |

Ze składu Rady Nadzorczej w roku 2011 odwołano następujące osoby:

- | | | |
|----|---------------------------|--------------|
| 1. | Pan Jerzy Wojciech Kriger | 29.06.2011r. |
|----|---------------------------|--------------|

Z pełnienia funkcji Członka Rady Nadzorczej w roku 2011 rezygnację złożyły następujące osoby:

- | | | |
|----|-------------------------------|--------------|
| 1. | Pan Witold Stępień | 14.01.2011r. |
| 2. | Pan Marcin Jabłoński | 28.02.2011r. |
| 3. | Pan Wojciech Drożdż | 01.04.2011r. |
| 4. | Pani Małgorzata Darasz-Pracka | 08.11.2011r. |

Ponadto Rada Nadzorcza delegowała Przewodniczącego Rady Nadzorczej - Pana Krzysztofa Dzierwę do pełnienia funkcji Członka Zarządu Dyrektora Handlowego w okresie 24.08.2011r. – 20.10.2011r.

Delegowanie Przewodniczącego Rady Nadzorczej do pełnienia funkcji Członka Zarządu związane było z rezygnacją Pana Roberta Nowakowskiego z pełnienia funkcji Członka Zarządu – Dyrektora ds. Eksploatacyjnych w Spółce i trwało to do czasu uzupełnienia składu Zarządu.

Skład Rady Nadzorczej - stan na dzień 31 grudnia 2011r.

- | | |
|------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Pan Krzysztof Dzierwa | - Przewodniczący Rady Nadzorczej |
| 2. Pan Jan Śmietanko | - Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej |
| 3. Pan Zbigniew Czajor | - Sekretarz Rady Nadzorczej |
| 4. Pan Piotr Bernaciak | - Członek Rady Nadzorczej |
| 5. Pani Irena Cebula | - Członek Rady Nadzorczej |
| 6. Pan Jacek Dmowski | - Członek Rady Nadzorczej |
| 7. Pani Wiesława Franus | - Członek Rady Nadzorczej |
| 8. Pani Urszula Jeziorna | - Członek Rady Nadzorczej |
| 9. Pani Zofia Kochan | - Członek Rady Nadzorczej |
| 10. Pan Tomasz Matera | - Członek Rady Nadzorczej |
| 11. Pan Mirosław Maniecki | - Członek Rady Nadzorczej |
| 12. Pan Stefan Mucha | - Członek Rady Nadzorczej |
| 13. Pan Norbert Radek | - Członek Rady Nadzorczej |
| 14. Pan Grzegorz Szymański | - Członek Rady Nadzorczej |
| 15. Pan Wojciech Świnder | - Członek Rady Nadzorczej |
| 16. Pani Teresa Woźniak | - Członek Rady Nadzorczej |
| 17. Pani Katarzyna Zajkowska | - Członek Rady Nadzorczej |

1.4. Powiązania kapitałowe Spółki z innymi podmiotami

Na dzień 31 grudnia 2011r. Spółka posiadała udziały w Spółce Kolejowa Oficyna Wydawnicza Sp. z o.o. w liczbie 500 udziałów o łącznej wartości 25 tys. zł, co stanowi 4,17% kapitału zakładowego tej spółki. Do dnia 23 września 2011r. (dzień zarejestrowania podwyższenia kapitału zakładowego KOW Sp. z o.o. do wysokości 600 000 zł), udziały „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. stanowiły 10% kapitału zakładowego tej spółki.

W dniu 18 kwietnia 2011r. Spółka zbyła udziały, które posiadała w Zakładzie Usług Taborowych REMTRAK Sp. z o.o. Na podstawie umowy sprzedaży nr RUI/820/2011 sprzedano do Spółki PKP Intercity S.A. 953 udziały o łącznej wartości 953 tys. zł, co stanowiło 22,04% kapitału zakładowego ZUT REMTRAK Sp. z o.o.

2 Struktura organizacyjna

2.1. Schemat organizacyjny Spółki

Strukturę organizacyjną Spółki określa Regulamin Organizacyjny Spółki. W strukturze organizacyjnej wyróżnia się Centralę Spółki oraz jednostki wykonawcze (15 zakładów), realizujące zadania w poszczególnych obszarach działalności przewozowej Spółki.

Centrala Spółki

Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym Spółki, Centrala „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. składa się z usytuowanych w pionach komórek organizacyjnych, podległych odpowiednio:

- Prezesowi Zarządu – Dyrektorowi Generalnemu,
- Członkowi Zarządu – Dyrektorowi ds. Pracowniczych,
- Członkowi Zarządu – Dyrektorowi Finansowemu,
- Członkowi Zarządu – Dyrektorowi ds. Techniczno-Eksploatacyjnych,
- Członkowi Zarządu – Dyrektorowi Handlowemu.

W przypadku, gdy skład Zarządu liczy mniej niż pięć osób, Zarząd Spółki powierza uchwałą dodatkowy nadzór nad poszczególnymi sprawami osobom sprawującym funkcję Członka Zarządu. Ponadto, dla właściwego i sprawnego funkcjonowania Spółki, Zarząd może dodatkowo utworzyć stanowiska dyrektorów pionów, przekazując im nadzór nad pracą biur.

Komórkami organizacyjnymi Centrali kierują dyrektorzy lub kierujący samodzielnymi stanowiskami pracy. Siedziba Spółki znajduje się w Warszawie, gdzie zlokalizowana jest również większość biur Centrali Spółki. Część biur Centrali Spółki posiada lokalizacje poza Warszawą, tj. w Poznaniu, Olsztynie oraz Gnieźnie.

Jednostki wykonawcze

W skład Spółki wchodzi 15 Zakładów Przewozów Regionalnych (dalej: Zakład PR lub ZPR), których zasięg terytorialny odpowiada obecnym województwom. Wyjątkiem jest województwo mazowieckie, na terenie którego od 1 stycznia 2005r. przewozy regionalne przejęła spółka „Koleje Mazowieckie-KM”. Obecnie wyodrębnione są następujące ZPR:

1. Podlaski Zakład Przewozów Regionalnych w Białymstoku,
2. Kujawsko-Pomorski Zakład Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy,
3. Pomorski Zakład Przewozów Regionalnych w Gdyni,
4. Śląski Zakład Przewozów Regionalnych w Katowicach,
5. Świętokrzyski Zakład Przewozów Regionalnych w Kielcach,
6. Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Krakowie,
7. Lubelski Zakład Przewozów Regionalnych w Lublinie,
8. Łódzki Zakład Przewozów Regionalnych w Łodzi,
9. Warmińsko-Mazurski Zakład Przewozów Regionalnych w Olsztynie,
10. Opolski Zakład Przewozów Regionalnych w Opolu,
11. Wielkopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Poznaniu,
12. Podkarpacki Zakład Przewozów Regionalnych w Rzeszowie,
13. Zachodniopomorski Zakład Przewozów Regionalnych w Szczecinie,
14. Dolnośląski Zakład Przewozów Regionalnych we Wrocławiu,
15. Lubuski Zakład Przewozów Regionalnych w Zielonej Górze.

Pomiędzy ZPR podzielona jest większość zasobów kadrowych i rzeczowych, w tym posiadany przez Spółkę tabor.

Podstawowym zadaniem powyższych jednostek wykonawczych Spółki jest kształtowanie oferty i wykonywanie regionalnych przewozów pasażerskich oraz dążenie do osiągnięcia optymalnych wyników ekonomicznych w prowadzonej działalności poprzez promocję i reklamę tworzonych produktów, rozwój i sprzedaż pasażerskich usług przewozowych, kształtowanie cen usług z uwzględnieniem popytu na usługi oraz koszty wytworzenia, racjonalne gospodarowanie posiadanymi zasobami, poprawa efektywności działań przy jednoczesnym zapewnieniu właściwego poziomu świadczonych usług.

Jednostkami wykonawczymi kierują oraz reprezentują je na zewnątrz dyrektorzy zakładu, posiadający uprawnienia do dokonywania czynności prawnych w imieniu Spółki na podstawie pełnomocnictwa Zarządu w sprawach związanych z zakresem działania danej jednostki, a w szczególności do:

1. zarządzania ruchomym, obecnym i przyszłym majątkiem Spółki,
2. nabywania, zbywania, sprzedaży i zamiany majątku ruchomego oraz praw jak również sprzedaży uzyskanego w drodze zamiany majątku ruchomego oraz praw majątkowych, z wyłączeniem praw autorskich, licencji i znaków towarowych,
3. zawierania umów w ramach przyznanych kompetencji finansowych,
4. odbioru należności mogących przypadać Spółce z jakiegokolwiek tytułu oraz kwitowania odbioru tych należności,
5. reprezentowania Spółki wobec organów władzy publicznej oraz wobec osób prawnych i fizycznych jak również w sądach,
6. odbioru tytułów wykonawczych i wszelkich dokumentów oraz zawierania ugód,
7. ustanawiania dalszych pełnomocników, działających w granicach udzielonego pełnomocnictwa, bez prawa do udzielania dalszych pełnomocnictw, z wyjątkiem pełnomocnictw procesowych i pełnomocnictw do dokonywania poszczególnych czynności,
8. udzielania pełnomocnictw procesowych w sprawach związanych z działalnością Zakładu,
9. dokonywania wszelkich innych czynności, które dla realizacji udzielonego pełnomocnictwa okażą się niezbędne.

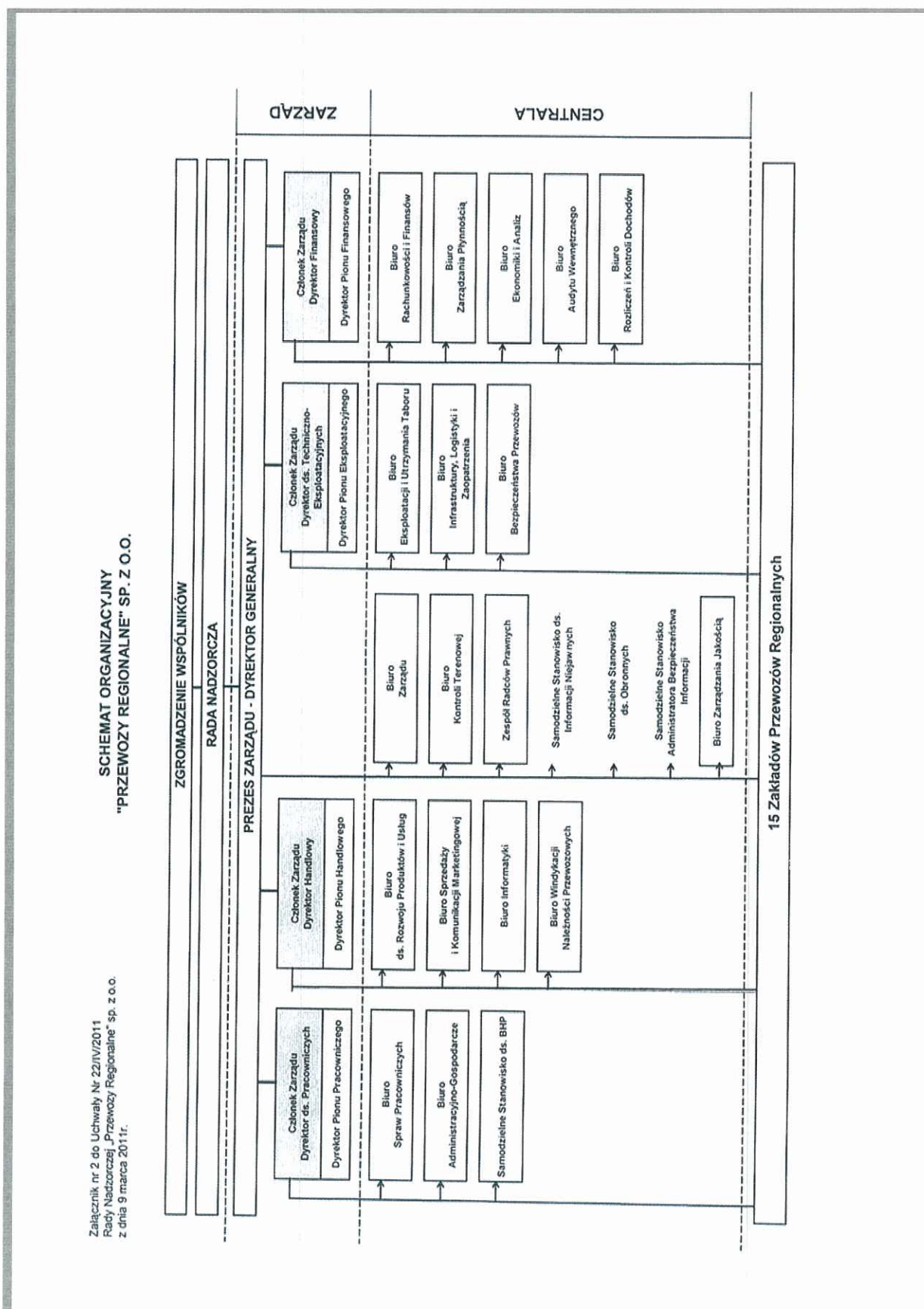
Wyżej wymienione czynności mogą być wykonywane przez dwie osoby wskazane w pełnomocnictwie, działające łącznie, z zastrzeżeniem przestrzegania przepisów obowiązujących w Spółce, w szczególności Umowy Spółki, Regulaminu Zarządu, Regulaminu organizacyjnego, uchwał organów Spółki i decyzji Członków Zarządu, jak również zgodnie z zakresem posiadanych kompetencji.

Dyrektorzy ponoszą odpowiedzialność za podejmowane decyzje wynikające z pełnionej funkcji, w tym za efekty ekonomiczno-finansowe prowadzonej przez daną jednostkę działalności w ramach określonego budżetu i ZFŚS.

Dyrektorzy mogą kierować jednostkami oraz sprawować nadzór nad ich działalnością przy pomocy zastępców ds.: ekonomiczno-finansowych, handlowych, techniczno-eksploatacyjnych i pracowniczych. Liczbę zastępców zatwierdza Zarząd Spółki w regulaminie organizacyjnym danej jednostki.

Schemat organizacyjny Spółki przedstawiony został na rys. nr 1.

Rysunek 1. Schemat organizacyjny Spółki



2.2. Zmiany struktury organizacyjnej w ciągu roku obrotowego

Decyzja Nr 1/2011 Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. z dnia 21.02.2011r. w sprawie zmiany struktury komórek organizacyjnych Centrali "Przewozy Regionalne" sp. z o.o.

- w Biurze Audytu powołanie Wydziału Kontroli Rozliczeń Przychodów
- w Biurze Ekonomiki i Analiz
 - dotychczasowy Wydział Informacji Zarządczej zmienił nazwę na Wydział Planowania i Informacji Zarządczej,
 - dotychczasowy Wydział Analiz i Sprawozdawczości zmienił nazwę na Wydział Sprawozdawczości
 - powołano Wydział Rozliczeń i Systemów Informatycznych.

Decyzja Nr 3/2011 Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. z dnia 22.02.2011r. w sprawie zmiany struktury komórek organizacyjnych Centrali "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. – likwidacja Wydziału Autoryzacji Dokumentów Przejazdowych w Biurze Rozliczeń i Kontroli Dochodów.

Uchwała Nr 97/2011 Zarządu "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. z dnia 25.02.2011r. w sprawie przyjęcia Regulaminu organizacyjnego i schematu organizacyjnego.

Uchwała Nr 22/IV/2011 Rady Nadzorczej "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. z dnia 09.03.2010r. w sprawie zatwierdzenia Regulaminu organizacyjnego i schematu organizacyjnego.

W zmienionym Regulaminie Organizacyjnym powołano nowe biura: Biuro Zarządzania Jakością, a także na bazie istniejącego Biura Marketingu i Sprzedaży - Biuro ds. Rozwoju Produktów i Usług oraz Biuro Sprzedaży i Komunikacji Marketingowej.

Decyzja Nr 4/2011 Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. z dnia 21.03.2011r. w sprawie zmiany struktury komórek organizacyjnych Centrali "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. – w związku ze zmianą Regulaminu Organizacyjnego (Uchwała Nr 22/IV/2011 Rady Nadzorczej) powołanie wydziałów w Biurze ds. Rozwoju Produktów i Usług oraz w Biurze Sprzedaży i Komunikacji Marketingowej, ponadto likwidacja Wydziału Public Relations w Biurze Zarządu.

Decyzja Nr 8/2011 Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. z dnia 17.06.2011r. w sprawie zmiany struktury komórek organizacyjnych Centrali "Przewozy Regionalne" sp. z o.o.

- likwidacja w Biurze Zarządu Samodzielnego Stanowiska ds. Dysponowania Flotą Samochodową
- powołanie w Biurze Administracyjno - Gospodarczym Samodzielnego Stanowiska ds. Dysponowania Flotą Samochodową.

3 zatrudnienie

3.1. Stan zatrudnienia

W Spółce według stanu w dniu 31 grudnia 2011r. zatrudnionych było 13 007 osób. W porównaniu do stanu z końca 2010r. liczba pracowników Spółki zmniejszyła się o 714 osób.

Przeciętne zatrudnienie w przeliczeniu na pełne etaty wyniosło 13 380 etatów i było niższe w porównaniu do planu o 215 etatów oraz wykonania 2010r. o 815 etatów, co ilustruje poniższa tabela.

Tabela 2. Przeciętne zatrudnienie i stan zatrudnienia w latach 2010 – 2011

Rok	Przeciętne zatrudnienie (etaty)			Stan zatrudnienia w dniu 31 grudnia (osoby)		
	Ogółem	w tym stanowiska:		Ogółem	w tym stanowiska:	
		nierobotnicze	robotnicze		nierobotnicze	robotnicze
2010	14 195	1 812	12 383	13 721	1 750	11 971
2011	13 380	1 675	11 705	13 007	1 657	11 350

3.2. Struktura zatrudnienia w latach 2010 – 2011

Strukturę zatrudnienia wg poziomu wykształcenia, wieku, stażu oraz grup zawodowych pracowników w latach 2010 – 2011 wg stanu na dzień 31 grudnia przedstawiają poniższe tabele.

Tabela 3. Struktura zatrudnienia wg posiadanego wykształcenia

Wykształcenie	2010	Udział (%)	2011	Udział (%)	2011 - 2010
Wyższe, w tym:	932	6,8%	957	7,3%	25
Techniczne	271	2,0%	278	2,1%	7
Ekonomiczne	194	1,4%	183	1,4%	-11
Prawnicze	28	0,2%	28	0,2%	0
Pozostałe nietechniczne	439	3,2%	468	3,6%	29
Średnie, w tym:	6422	46,8%	6195	47,7%	-227
Techniczne	3735	27,2%	3596	27,7%	-139
Ekonomiczne	505	3,7%	468	3,6%	-37
Pozostałe nietechniczne	1028	7,5%	1004	7,7%	-24
Ogólne	1154	8,4%	1127	8,7%	-27
Zawodowe	5533	40,3%	5086	39,1%	-447
Podstawowe	834	6,1%	769	5,9%	-65
Ogółem	13 721	100,0%	13007	100%	-714

Poziom wykształcenia pracowników Spółki z roku na rok poprawia się. Obserwowana jest stała tendencja wzrostu liczby pracowników legitymujących się dyplomami wyższych uczelni. W porównaniu do stanu z końca 2010r. udział procentowy osób z wyższym wykształceniem wzrósł o 0,5 pkt.%. W związku z tym zmniejszył się odsetek pracowników z wykształceniem zawodowym i podstawowym. Strukturę zatrudnienia w Spółce wg wieku przedstawia poniższa tabela.

Tabela 4. Struktura zatrudnienia wg wieku

Wiek	2010	Udział (%)	2011	Udział (%)	2011 - 2010
do 25 lat	145	1,1%	131	1,0%	-14
26 - 30 lat	264	1,9%	270	2,1%	6

Wiek	2010	Udział (%)	2011	Udział (%)	2011- 2010
31 - 35 lat	636	4,6%	439	3,4%	-197
36 - 40 lat	1384	10,1%	1200	9,2%	-184
41 - 45 lat	2631	19,2%	2290	17,6%	-341
46 - 50 lat	3717	27,1%	3417	26,3%	-300
51 - 55 lat	3636	26,5%	3690	28,3%	54
powyżej 55 lat	1308	9,5%	1570	12,1%	262
Ogółem	13 721	100,0%	13 007	100,0%	- 714

W końcu 2011r. wśród zatrudnionych w Spółce najliczniej reprezentowane były osoby w wieku 46-55 lat – 7 107 osób, które stanowiły 54,6% ogółu zatrudnionych. Najmniej liczną grupę stanowili pracownicy w wieku do 30 lat – 3% ogółu zatrudnionych.

Wśród pracowników Spółki zdecydowanie dominują osoby ze stażem od 21 i więcej lat. Stanowili oni 84,9 % zatrudnionych. Sytuacja ta jest niekorzystna i potwierdza proces „starzenia się kadry”. Należy jednak zauważyć, że w ostatnim okresie obserwuje się wzrost liczby osób legitymujących się stażem pracy w przedziale do 5 lat, co przedstawia poniższa tabela

Tabela 5. Struktura zatrudnienia wg stażu pracy

Staż pracy	2010	Udział (%)	2011	Udział (%)	2011 - 2010
do 1 roku	63	0,5%	124	1,0%	61
1 - 5 lat	589	4,3%	591	4,5%	2
6 - 10 lat	236	1,7%	208	1,6%	-28
11 - 15 lat	564	4,1%	483	3,7%	-81
16 - 20 lat	666	4,8%	563	4,3%	-103
21 - 25 lat	2069	15,1%	1599	12,3%	-470
26 - 30 lat	4086	29,8%	3740	28,8%	-346
od 31 lat i powyżej	5448	39,7%	5699	43,8%	251
Ogółem	13 721	100,0%	13007	100,0%	-714

Strukturę zatrudnienia w Spółce wg grup zawodowych prezentuje poniższa tabela.

Tabela 6. Struktura zatrudnienia wg grup zawodowych wg stanu w dniu 31 grudnia w latach 2010 - 2011

Działalności według aplikacji P - K		2010		2011		2011- 2010
		osoby	udział (%)	osoby	udział (%)	
Grupa 0	Nadzór, obsługa adm. i technologiczna	1 750	12,6%	1 657	12,7%	-93
Grupa 1	Realizacja przewozów, w tym m.in.:	5 540	40,4%	5 198	40,0%	-342
	- drużyny konduktorskie	3 021	22,0%	2 944	22,6%	-77
	- odprawa drużyn konduktorskich	420	3,1%	414	3,2%	-6
	- kasjerzy: biletowi, liniowi	1 388	10,1%	1 208	9,3%	-180
	- informatorzy	267	1,9%	242	1,9%	-25
Grupa 3	Eksploatacja i utrzymanie taboru, w tym:	5 715	41,7%	5 400	41,5%	-315
	- drużyny trakcyjne	2 920	21,3%	2 774	21,3%	-146
	- pracownicy związani z naprawą i utrzymaniem taboru (tabor trakcyjny i wagony)	2 795	20,4%	2 626	20,2%	-169
Grupa 5	Obsługa techniczna	354	2,6%	406	3,1%	52
Grupa 6	Pozostałe obsługi	362	2,7%	346	2,7%	-16
Razem (grupa 0 do 6)		13 721	100%	13 007	100%	-714

Według powyżej przedstawionych danych, w końcu 2011r. największą grupę stanowili pracownicy zatrudnieni przy realizacji przewozów – 40% ogółu zatrudnionych i pracownicy zespołu eksploatacji i utrzymania taboru – 41,5% ogółu zatrudnionych.

3.3. Przedsięwzięcia z zakresu zmiany zatrudnienia i jego struktury

Zmniejszenie zatrudnienia o 714 osób w odniesieniu do stanu w dniu 31.12.2010r. jest przede wszystkim wynikiem trwających w Spółce działań restrukturyzacyjnych.

W 2011r. kontynuowano działania związane z dostosowaniem struktury i wielkości zatrudnienia do realizowanych zadań oraz właściwej obsługi klienta. Nacisk został położony przede wszystkim na:

- a) maksymalne zatrudnienie na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem przewozów (drużyny trakcyjne - przyjęto do pracy 80 osób, drużyny konduktorskie - przyjęto do pracy 34 osoby),
- b) optymalne zatrudnienie na stanowiskach związanych z obsługą klienta (kasy biletowe).

Ponadto w wyniku decyzji Zarządu Spółki (Uchwała nr 181/2011 z 19.04.2011r.) o przyjęciu do realizacji zadania „Podwyższenie w latach 2011 – 2013 zdolności naprawczych zaplecza utrzymania taboru w Ildzikowicach, przy prowadzeniu systemem gospodarczym napraw rewizyjnych taboru trakcyjnego” oraz zwiększeniu ponad planowaną wielkość zdolności naprawczych zapleczy warsztatowych w Chojnicach i Łławie (naprawy elektrycznych zespołów trakcyjnych), do zespołu eksploatacji i utrzymania taboru przyjęto do pracy 108 osób.

Zmiany w stanie zatrudnienia (przyjęcia i zwolnienia pracowników) przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 7. Przyjęcia i zwolnienia pracowników w latach 2010 – 2011

Wyszczególnienie	31.12.2010r. (osoby)	31.12.2011r. (osoby)	2011 – 2010 (osoby)
Zatrudnienie na koniec okresu	13 721	13 007	- 714
Zmiana stanu zatrudnienia w stosunku do końca okresu poprzedniego	-1 461	-714	-747
Odejścia ogółem, w tym m.in.:	2 074	1 258	-816
- zwolnienia z przyczyn nie dotyczących pracownika	933	131	-802
- emerytury	507	439	-68
- renty	50	59	9
- inne zwolnienia poza Spółkę	143	365	222
Przyjęcia i powroty ogółem, w tym m.in.:	613	544	-69
przyjęcia z zewnątrz, w tym:	176	280	104
- z innych spółek Grupy PKP	34	28	- 3

W 2011r. do Spółki przyjęto z zewnątrz 280 nowych pracowników. Na emeryturę i rentę odeszło 498 pracowników, które stanowiły 40% wszystkich zwolnień.

Zestawienie stanu zatrudnienia (w osobach) w podziale na jednostki organizacyjne w latach 2010 – 2011 przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 8. Zatrudnienie w jednostkach organizacyjnych Spółki w dniu 31 grudnia w latach 2010 - 2011

Centrala / Zakład Przewozów Regionalnych	2010	Udział %	2011	Udział %	2011 - 2010
Centrala Spółki	489	3,6 %	458	3,5%	- 31
Podlaski w Białymstoku	332	2,4 %	317	2,4%	- 15

Centrala / Zakład Przewozów Regionalnych	2010	Udział %	2011	Udział %	2011 - 2010
Kujawsko-Pomorski w Bydgoszczy	760	5,5 %	759	5,8%	-1
Pomorski w Gdyni	805	5,9 %	728	5,6%	- 77
Śląski w Katowicach	2171	15,9 %	1931	14,9%	- 240
Świętokrzyski w Kielcach	330	2,4 %	305	2,3%	- 25
Małopolski w Krakowie	1330	9,7 %	1276	9,8 %	- 54
Lubelski w Lublinie	607	4,4 %	591	4,5%	-16
Łódzki w Łodzi	993	7,2 %	996	7,7%	3
Warmińsko-Mazurski w Olsztynie	687	5,0 %	644	5,0%	- 43
Opolski w Opolu	682	5,0 %	665	5,1%	-17
Wielkopolski w Poznaniu	1549	11,3 %	1485	11,4%	- 64
Podkarpacki w Rzeszowie	527	3,8 %	499	3,9%	- 28
Zachodniopomorski w Szczecinie	929	6,8 %	896	6,9%	- 33
Dolnośląski we Wrocławiu	1048	7,6 %	1012	7,8%	- 36
Lubuski w Zielonej Górze	482	3,5 %	445	3,4%	- 37
Ogółem Spółka	13 721	100,0 %	13 007	100,0 %	- 714

3.4. System wynagrodzeń

Spółka funkcjonuje, jako osoba prawna, w skład której wchodzi 16 pracodawców w rozumieniu art. 3 Kodeksu pracy. Pracodawcami są Centrala Spółki i 15 Zakładów Przewozów Regionalnych.

W 2011r. zasady zatrudniania i wynagradzania były określone w:

1. Ponadzakładowym Układzie Zbiorowym Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Pracodawców Zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych – stosowanym do dnia 28 lutego 2011r.,
2. Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy dla Pracowników „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o., przyjętym do stosowania do 30 czerwca 2012r.,
3. Uchwale nr 162/2011 Zarządu „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z dnia 4 kwietnia 2011r. w sprawie zasad wynagradzania kierowników komórek organizacyjnych i jednostek wykonawczych w „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.,
4. Zakładowych regulaminach premiowania.

Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy, regulujący m.in. zasady wynagradzania pracowników Spółki „Przewozy Regionalne” obowiązuje od 1 grudnia 2004r.

Przedmiotowe zasady określone są w Rozdziale IV ZUZP – Zasady wynagradzania pracowników i inne świadczenia oraz w załącznikach Nr 1 – 3, 5 – 12, 15 i 16. Ogólne zasady premiowania określa Załącznik Nr 4 do ZUZP.

Zasady wynagradzania kierowników komórek organizacyjnych i jednostek wykonawczych w Spółce określone zostały w Uchwale nr 162/2011 Zarządu „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z dnia 4 kwietnia 2011r.

W 2011r. Zarząd Spółki kontynuował – rozpoczęte w dniu 20 sierpnia 2010r. - rokowania nad zawarciem nowego Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy. Do dnia 31 grudnia 2011r. odbyło się 29 spotkań pracodawcy ze stroną związkową reprezentowaną przez 18 organizacji. W dniu 7.12.2011r. zostało zawarte Porozumienie o stosowaniu postanowień aktualnie obowiązującego ZUZP do czasu zawarcia nowego Układu, nie dłużej niż do 30 czerwca 2012 r.

3.5. Wskaźniki przyrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia

Kształtowanie się wskaźników przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w latach 2010 - 2011 przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 9. Wskaźniki przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w latach 2010 – 2011

Wyszczególnienie	2010	2011(**)
1 PMWBO – bez wypłat z zysku	3 287,94 3 173,54 (*)	3 355,35
2 WPPMW (%) – rzeczywisty osiągnięty	7,01% i 3,29% (*)	5,73%
1 Zatrudnienie	13 721	13 007
a) Pracujących w osobach – stan w ostatnim dniu miesiąca	14 195	13 380
b) Przeciętna liczba zatrudnionych		
Poz. 1 – PMWBO (przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto ogółem obliczone zgodnie z aktualnie obowiązującą metodologią GUS)		
Poz. 2 – WPPMW (wskaźnik przyrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia)		

(*) – przeciętne miesięczne wynagrodzenie w 2010r. bez kosztów zachęt i odszkodowań

(**) – dane dotyczące wynagrodzeń przygotowane na podstawie bilansu z dnia 13 lutego 2012r.

Wykonanie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w Spółce w 2011r. wyniosło 3 355,35 zł, co stanowiło 93,26 % przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku (3 597,87 zł).

3.6. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie

W 2011r. przeciętne miesięczne wynagrodzenie w osobowym funduszu wynagrodzeń wyniosło ogółem **3 355,35 zł**. Nastąpił wzrost przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w odniesieniu do 2010r. o **181,81 zł**.

Wzrost wynikał m.in. z następujących przyczyn:

- z wprowadzenia podwyżki wynagrodzeń od 1 sierpnia 2011r. – 222,00 zł, co w przeciętnym miesięcznym wynagrodzeniu stanowiło 96,26 zł,
- wzrostu minimalnego wynagrodzenia o 5,24% (1 317,00 zł w 2010r., a 1 386,00 zł w 2011r.) i tym samym wzrostu elementów wynagrodzeń od niego zależnych, tj. 8,80 zł w przeciętnym miesięcznym wynagrodzeniu,
- większej liczby godzin nadliczbowych o 4 508 godzin średniomiesięcznie.

Wykonanie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w Spółce w latach 2010 i 2011 dla poszczególnych stanowisk przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 10. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w Spółce (zł)

Wyszczególnienie	2010(*)	2011(**)	Dynamika (%)
Ogółem przeciętne miesięczne wynagrodzenie w Spółce, w tym m. in. w zespołach:	3 173,54	3 355,35	5,7
drużyny konduktorskie	3 059,37	3 270,99	6,9
kasjerzy biletowi	2 364,27	2 463,81	4,2
zespół utrzymania i naprawy wagonów	2 662,41	2 808,35	5,5
zespół utrzymania i naprawy taboru trakcyjnego	2 581,58	2 705,55	4,8
drużyny manewrowe	2 563,76	2 731,66	6,6
dyżurni ruchu	2 752,03	2 911,34	5,8
nastawniczy i zwrotniczy	2 287,29	2 351,80	2,8
drużyny trakcyjne	4 220,05	4 470,46	5,9

(*) – przeciętne miesięczne wynagrodzenie w 2010r. bez kosztów zachęt i odszkodowań

(**) – dane dotyczące wynagrodzeń przygotowane na podstawie bilansu z dnia 13 lutego 2012r.

3.7. Świadczenia na rzecz pracowników

3.7.1. Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych

Planowane środki finansowe i wydatki z ZFŚS zostały przedstawione w poniższych tabelach.

Tabela 11. Planowane środki i wydatki w ZFŚS (w tys. zł).

1.	Planowane środki ZFŚS Spółki na 2011r.	30 302,7
	w tym:	
	- przełane środki finansowe z tytułu odpisu ZFŚS Spółki naliczonego na 2011 r. (po korekcie odpisu ZFŚS Spółki za rok 2010) - realizacja odpisu ZFŚS w 2011 r.	17 234,1 100%
2.	Wydatki z ZFŚS Spółki w 2011r.	28 617,5
	w tym:	
	- pracownicy i członkowie ich rodzin - emeryci i renciści oraz członkowie ich rodzin	27 824,1 793,4

Na różnicę pomiędzy kwotą 30 302,7 tys. zł, a kwotą 17 234,1 tys. zł składają się niewykorzystane środki finansowe Funduszu z 2010r., wpływy z lokat bankowych i wpłat za udzielone pożyczki mieszkaniowe w okresach poprzednich.

W poniższej tabeli zostały przedstawione rodzaje świadczeń w ramach ZFŚS.

Tabela 12. Rodzaje świadczeń z Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych.

Lp.	Rodzaj świadczeń socjalnych	Wydatkowane środki z ZFŚS (tys. zł)	Liczba pracowników korzystających ze świadczeń	Liczba członków rodzin korzystających ze świadczeń
1.	Wczasy (w tym „Grusza”)	7 260,6	7 767	3 785
2.	Wypoczynek dzieci i młodzieży	1 177,3	-	1 276
3.	Zapomogi	1 042,2	869	2
4.	Bony, świadczenia pieniężne	6 505,1	13 777	2 135
5.	Działalność turystyczna,	2 700,6	10 835	8 158
6.	Pożyczki na cele mieszkaniowe	9 133,8	1 817	-
7.	Inne	4,5	10	-
Ogółem		27 824,1	-	-

3.7.2. Szkolenia

W 2011r. w szkoleniach wzięło udział 29 828 pracowników, tj. o 12 162 mniej w porównaniu do roku poprzedniego. Średnio na jednego zatrudnionego przypadały 2,3 szkolenia, natomiast w 2010r. 3 szkolenia.

Zaplanowano wydatki na szkolenia w wysokości 2 375 tys. zł, z których wykorzystano 69,6%, tj. 1 652,1 tys. zł. Szczegóły przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 13. Wydatki na szkolenia

Wyszczególnienie	2011 (tys. zł)	Plan 2011 (tys. zł)	Stopień wykonania %	Odchylenia bezwzględne (tys. zł)
Centrala Spółki	367,6	476,8	77,09	109,2
Rezerwa	48,8	232,1	21,03	183,3
Zakłady PR	1 235,7	1 666,1	74,17	430,4
Ogółem	1 652,1	2 375,0	69,65	722,9

Powyższe środki finansowe zostały przeznaczone m.in. na:

- szkolenia na podstawowe stanowiska eksploatacyjne,
- pouczenia okresowe,
- egzaminy SEP (uprawnienia do zajmowania się eksploatacją urządzeń, instalacji i sieci elektroenergetycznych na stanowisku z tytułu dozoru i eksploatacji),
- egzaminy kwalifikacyjne i weryfikacyjne,
- dofinansowanie kosztów nauki z tytułu umów cywilnoprawnych zawartych przed 2010r.,
- szkolenia bhp,
- szkolenia związane z poszerzaniem wiedzy i umiejętności potrzebnych do realizacji zadań służbowych oraz nabyciem kwalifikacji koniecznych do obsługi urządzeń technicznych,
- finansowanie kursów języków obcych w ramach projektu szkoleniowego „Doskonalenie wizerunku Spółki Przewozy Regionalne poprzez rozwój kompetencji kadr”.

Projekt „Doskonalenie wizerunku Spółki Przewozy Regionalne poprzez rozwój kompetencji kadr” był współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego, w ramach Programu Operacyjnego kapitał Ludzki. Realizowany był przez CS „ Szkolenie i Doradztwo sp. z o.o. i rozpoczął się w dniu 01 grudnia 2009r. a zakończył we wrześniu 2011r. W ramach projektu zostało przeszkolonych 312 osób (w tym 282 osoby na kursach języków obcych i 30 osób na szkoleniu z zakresu zarządzania wiekiem). W szkoleniach z zarządzania wiekiem wzięła udział kadra zarządzająca z Centrali Spółki i jednostek wykonawczych.

Koszty szkoleń i liczbę przeszkoleń przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 14 Koszty szkoleń i liczba przeszkolonych w latach 2010 - 2011

Wyszczególnienie	2010		2011	
	Liczba przeszkoleń	Koszty (tys. zł)	Liczba przeszkoleń	Koszty (tys. zł)
Wykonanie, w tym:	41 990	1 693,8	29 828	1 652,1
- szkolenia zlecone na zewnątrz	2 503	875,8	1644	1 250,9
- szkolenia wewnątrzzakładowe	39 320	671,5	28 132	350,9
- dofinansowanie nauki	167	146,5	52	50,3

W ramach szkoleń zleconych na zewnątrz pracownicy brali udział w:

- kursach teoretycznych przygotowujących do egzaminów kwalifikacyjnych,
- szkoleniach podnoszących umiejętności i poszerzających wiedzę wymaganą do wykonywania obowiązków zawodowych,
- kursach komputerowych.

W ramach szkoleń wewnątrzzakładowych pracownicy brali udział w :

- pouczeniach okresowych,
- szkoleniach bhp,
- kursach teoretycznych przygotowujących do egzaminów kwalifikacyjnych.

3.8. Spory zbiorowe

W 2011r. na szczelbu Spółki toczyły się 3 spory zbiorowe, których przedmiotem były żądania strony związkowej dotyczące wdrożenia podwyżki wynagrodzeń dla pracowników Spółki.

Spory zostały zainicjowane przez :

1. Konfederację Kolejowych Związków Zawodowych, wszczęty w dniu 10 grudnia 2007r., w sprawie wdrożenia z dniem 01.10.2007r. podwyżki płac dla wszystkich pracowników związanych z organizacją, prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu pociągów w wysokości 50% średniego wynagrodzenia zasadniczego w danym zespole pracowniczym.

KKZZ uwzględniła podwyżkę wynagrodzeń wdrożoną od 1 lutego 2008 r., żądając jednocześnie wdrożenia podwyżki w wysokości 280 zł w uposażeniu zasadniczym na każdego zatrudnionego w Spółce, w terminie od 1 sierpnia 2010r.

Na wniosek Spółki, spór zbiorowy z Konfederacją Kolejowych Związków Zawodowych, od 14 lutego 2008r. prowadzony był przez Związek Pracodawców Kolejowych, z udziałem mediatora - pana Longina Komołowskiego.

2. Grupę 10 związków zawodowych działających w Spółce, tj.:
 - Federację Związków Zawodowych Pracowników PKP,
 - Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ „Solidarność” 80,
 - Federację Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych,
 - Związek Zawodowy Pracowników Warsztatowych,
 - Małopolski Związek Kolejarzy,
 - NSZZ Kolejarzy CMK Węzła Idzikowice Łódzkiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Łodzi,
 - Międzyzakładową Organizację Związkową Związku Zawodowego „Kontra”
 - Związek Zawodowy Drużyn Pociągowych,
 - Autonomiczne Związki Zawodowe Transportu Kolejowego,
 - Związek Zawodowy Drużyn Pociągowych Przewozów Regionalnych w Jeleniej Górze.

Spór prowadzony jest od dnia 27 maja 2011r.

Przedmiotem sporu jest postulat strony związkowej dotyczący wdrożenia z dniem 01 lutego 2011r. podwyżek wynagrodzenia dla pracowników zatrudnionych w zakładach przewozów regionalnych w wysokości 200 zł do wynagrodzenia zasadniczego, przeciętnie na jednego zatrudnionego w tym dniu pracownika.

Na mediatora sporu z listy Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej została wyznaczona Malwina Strecker.

3. Międzyzakładową Komisję Koordynacyjną NSZZ „Solidarność” Przewozy Regionalne. Spór został wszczęty w dniu 9 czerwca 2011r.
Przedmiotem sporu jest żądanie wdrożenia z dniem 1 czerwca 2011r. podwyżek wynagrodzenia zasadniczego dla pracowników Spółki w kwocie 250,00 zł na jednego zatrudnionego.

Związki zawodowe prowadzące w/w spory powołały z dniem 21 czerwca 2011r. wspólny Międzyzakładowy Komitet Strajkowy, który przejął prowadzenie dalszych negocjacji.

W okresie trwania sporu związki zawodowe przeprowadziły strajki:

- w dniu 5 lipca 2011r. - 2 godz. strajk ostrzegawczy,
- w dniu 17 sierpnia 2011r. - 24 godzinny strajk.

Na spotkaniu negocjacyjnym w dniu 24 sierpnia 2011r. pomiędzy Zarządem Spółki a przedstawicielami Międzyzakładowego Komitetu Strajkowego ustalono następujące zasady podwyższenia wynagrodzenia zasadniczego dla pracowników Spółki wynagradzanych wg zasad ZUZP:

- od dnia 1 sierpnia 2011r. w wysokości 120,00 zł średnio na zatrudnionego,
- od dnia 1 lipca 2012r. w wysokości 130,00 zł średnio na zatrudnionego z możliwością kolejnego etapu podwyżki w I półroczu 2013r. po ocenie sytuacji finansowej spółki oraz zaopiniowaniu w/w podwyżek przez organy statutowe Spółki.

Strony ustaliły, że powyższe wyczerpało przedmiot prowadzonego sporu zbiorowego.

Na szczereblu jednostek wykonawczych Spółki :

Dolnośląski Zakład Przewozów Regionalnych we Wrocławiu prowadzi 2 spory zbiorowe.

Spór zbiorowy wszczęty w dniu 24.11.2009r. z inicjatywy 9 zakładowych organizacji związkowych działających na terenie Zakładu w zakresie realizacji następujących postulatów:

- wypłacania pełnej i terminowej wypłaty wynagrodzenia dla pracowników zakładu,
- zawarcia porozumienia o niezwalnianiu pracowników z przyczyn dotyczących pracodawcy do czasu zawarcia w Spółce Paktu Gwarancji Pracowniczych,
- przestrzegania obowiązujących przepisów i instrukcji zwłaszcza na stanowiskach związanych bezpośrednio z ruchem pociągów,
- poprawy warunków pracy, w tym dla pracowników drużyn pociagowych.

Rozmowy trwają, ostatnie spotkanie odbyło się w dniu 13.04.2011r.

1. Spór zbiorowy wszczęty 18.02.2011r. przez Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych we Wrocławiu w zakresie zgłoszonych postulatów:

- przestrzegania czasów chronometrażowych ustalonych dla przyjęcia i zdania przez maszynistów Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych,
- ujęcia w planach drużyn konduktorskich czasów chronometrażowych ustalonych na wykonanie wszystkich czynności na przyjęciu i zdaniu pociągów,
- przygotowania dla pracowników drużyn trakcyjnych zatrudnionych we Wrocławiu pod „MD” (grupa „I”, „F”, „G” i na warsztacie) pomieszczenia, które spełnią warunki ustalone odrębnymi przepisami,
- wprowadzenia zakazu wydawania do pracy pociągowej niesprawnego taboru trakcyjnego (Ezt).

Ostatnie spotkanie odbyło się w dniu **13.05.2011r.**

Strony uznały ostatni z ww. postulatów za zrealizowany, pozostałe postulaty pozostały do dalszych rokowań.



III. Działalność marketingowa

1 Charakterystyka realizowanych przewozów

Przedmiotem działalności Spółki jest krajowy wojewódzki, międzywojewódzki, międzynarodowy oraz transgraniczny kolejowy przewóz osób oraz świadczenie usług związanych z przewozem. Spółka realizuje w głównej mierze przewozy objęte służbą publiczną, które wykonywane są na podstawie umów zawieranych z samorządami województw oraz ministrem właściwym do spraw transportu. W umowach określono liczbę pociągów, ich relacje, godziny kursowania oraz wysokość dofinansowania przewozów. Ponadto, Spółka uruchamia pociągi komercyjne wg stałego rozkładu jazdy (pociągi interREGIO i REGIOekspres), pociągi dodatkowe (np. na festiwale muzyczne) oraz pociągi na specjalne zamówienie. Spółka pociągami stałego kursowania realizuje przewozy we wszystkich 16 województwach.

Na rynku kolejowych przewozów pasażerskich działa obecnie 12 przewoźników. Zostali oni przedstawieni w poniższej tabeli.

Tabela 15. Przewoźnicy na rynku kolejowym

Nazwa przewoźnika	Rodzaj ruchu	Zasięg terytorialny	Rodzaje uruchamianych pociągów
"Przewozy Regionalne" sp. z o.o.	aglomeracyjny, wojewódzki, międzywojewódzki, Międzynarodowy i transgraniczny	Ogólnopolski i międzynarodowy	REGIO, interREGIO, REGIOekspres
"PKP Intercity" spółka z o.o.	międzywojewódzki i międzynarodowy	Ogólnopolski i międzynarodowy	TLK, Ex, EIC, EC, pociągi pociągów międzynarodowych
"PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście" sp. z o.o.	aglomeracyjny i wojewódzki	województwo Pomorskie	osobowe
"Szybka Kolej Miejska w Warszawie" sp. z o.o.	aglomeracyjny	aglomeracja warszawska	osobowe, SPINTER
"Koleje Mazowieckie - KM" spółka z o.o.	aglomeracyjny i wojewódzki	województwo mazowieckie	osobowe
"Warszawska Kolej Dojazdowa" spółka z o.o.	aglomeracyjny	aglomeracja warszawska	osobowe
"ARRIVA RP" S.A.	wojewódzki	województwo kujawsko-pomorskie i pomorskie	osobowe
"Koleje Dolnośląskie" S.A.	wojewódzki i aglomeracyjny	województwo dolnośląskie	osobowe
"Koleje Wielkopolskie" sp. z o.o.	wojewódzki	województwo wielkopolskie	osobowe
"Koleje Śląskie"	wojewódzki i aglomeracyjny	województwo śląskie	osobowe
"PKP Cargo" S.A.	wojewódzki i międzywojewódzki	ogólnopolski	specjalne
"Usedomer Bäderbahn" GmbH	transgraniczny	województwo zachodniopomorskie	osobowe transgraniczne

Analizując rynek pod względem rodzaju ruchu Spółka konkuruje bezpośrednio na rynku przewozów międzywojewódzkich, a także pośrednio na rynku wojewódzkim i aglomeracyjnym (przystępując do przetargów na obsługę linii).

Ważnym konkurentem Spółki, jak i całego rynku kolejowych przewozów pasażerskich, są pozostałe rynki przewozu pasażerów (samochodowy i lotniczy).

Rok 2011 jest kolejnym rokiem, w którym zmniejsza się wielkość rynku zbiorowego transportu pasażerskiego ogółem. Powodem jest wzrastająca nieprzerwanie od wielu lat liczba zarejestrowanych samochodów osobowych.

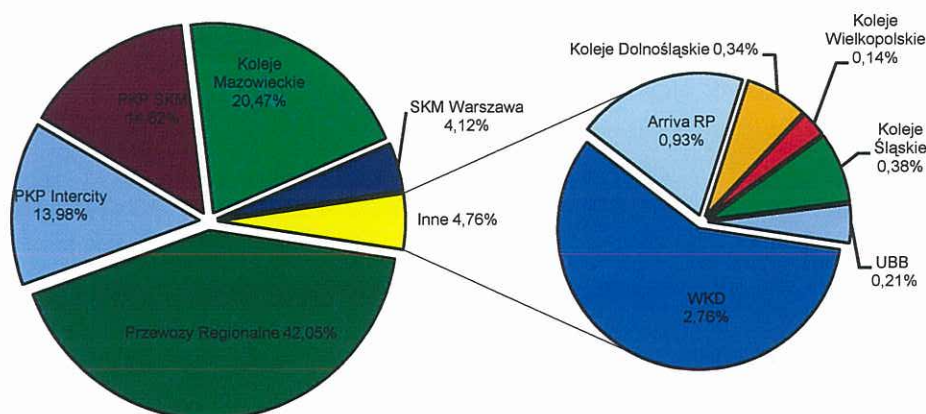
Tabela 16. Przewozy pasażerów w komunikacji krajowej

Przewozy pasażerów w komunikacji krajowej (w tys. osób)	2000	2005	2009	2010
Transport kolejowy	360 687	258 110	282 619	261 269
Transport samochodowy*	954 515	782 025	612 875	569 652
Transport lotniczy	2 880	4 637	4 350	4 800
Razem	1 320 082	1 046 777	899 844	835 721

Dane na podstawie: Mały Rocznik Statystyczny 2010

* transport zbiorowy bez komunikacji miejskiej

Udział przewoźników w rynku wg liczby pasażerów



Dane na podstawie UTK „Rynek transportu kolejowego, Przewozy pasażerskie styczeń - październik 2011”.

2 Analiza SWOT

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
- przewóz masowy osób - największy udział Spółki w rynku pod względem liczby pasażerów - dojazd do centrów aglomeracji bez „korków” - wygoda podróżowania - niska wypadkowość - niska szkodliwość dla środowiska w porównaniu do innych środków transportu - doświadczona kadra Spółki - honorowanie ulg ustawowych - bogata oferta taryf specjalnych	- wyeksploatowany stary tabor - niekonkurencyjny w stosunku do przewoźników drogowych czas przejazdu (pociągi regionalne) - niedoskonały system kontroli biletów w pociągach - późne ogłoszenie i podanie do publicznej wiadomości wprowadzanego rozkładu jazdy pociągów - ograniczony bieżący dostęp do informacji dla pasażera - historyczne zadłużenie, które ma wpływ na bieżącą działalność Spółki - późne podpisywanie umów na świadczenie usług między Spółką a samorządami - ograniczona decyzyjność kadry zarządzającej (przepisy prawne, procedury) - niedoskonały system szkolenia pracowników (ogranicznik: środki finansowe) - zbyt późne ogłaszanie przetargów przez Organizatorów przewozów
SZANSE	ZAGROŻENIA
- możliwość wypracowania przez Spółkę 'rozsądnego zysku' (rozporządzenie unijne) - wsparcie unijne - modernizacja taboru i zakup nowego	- zły stan infrastruktury (tory, dworce, itd.) - wydłużenie czasu przejazdu pociągów (infrastruktura i tabor) - niedostateczna przepustowość węzłów w

- wzrost mobilność ludności - zatłoczenie dróg kołowych - grupa docelowa Klientów otwarta na innowacje - nowe, wygodne kanały sprzedaży - uproszczenie oferty taryfowej z punktu widzenia Klienta - informacja bardziej dostępna dla Klienta - integracja usług z innymi przewoźnikami (np. autobusowymi) - długofalowe szkolenie kadr Spółki - wprowadzenie systemu motywacyjnego dla pracowników Spółki - opracowanie strategii komunikacji wewnętrznej Spółki - kształtowanie rozpoznawalnego i pozytywnego wizerunku Spółki - rosnąca świadomość proekologiczna społeczeństwa - wypracowanie i zastosowanie metod uszczelniania przychodów w pociągach	- aglomeracjach - brak strategii samorządów wobec struktury transportu w ich regionach - tworzenie się nowych (samorządowych) spółek przewozów kolejowych finansowanych z funduszy publicznych - łatwość uzyskania koncesji i prowadzenia działalności w zakresie przewozu osób dla przewoźników - brak spójności przepisów dotyczących ruchu kołowego i szynowego powodujący trudności w integracji ich wspólnej oferty - wzrost cen dostawców usług - nierówne traktowanie przewoźników na rynku przez dostawców usług - zła sytuacja społeczno-gospodarcza (zwolnienia grupowe, bezrobocie) - nowa ustawa zmieniająca dofinansowanie pociągów międzynarodowych i transgranicznych (likwidacja połączeń do krajów sąsiadujących z Polską)
--	---

3 Wielkości przewozowe

W 2011r. Spółka przewiozła 109,57 mln pasażerów w ruchu krajowym wykonując przy tym pracę przewozową na poziomie 6 587,40 mln paskm. Mimo iż liczba przewiezionych pasażerów była mniejsza niż w roku ubiegłym, to wzrosła praca przewozowa, co oznacza, że podróżni przemieszczali się na dłuższe odległości. Szczegóły przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 17. Wielkości przewozowe w latach 2010 –2011

Wyszczególnienie	2011	2011 plan	Zmiana bezwzględna (2 – 3)	2010	Zmiana bezwzględna (2 – 5)
1	2	3	4	5	6
Praca eksploatacyjna (tys. pockm)	70 301,0	71 740,6	-1 439,60	73 166,6	-2 865,6
Liczba pasażerów (tys. osób)	109 735,0	107 436,0	2 299,00	114 420,0	-4 685,0
REGIO	92 238,0	91 014,0	1 224,00	96 102,0	-3 864,0
interREGIO i REGIOekspres	17 329,0	16 322,0	1 007,00	18 218,0	-889,0
pociągi międzynarodowe i transgraniczne	168,0	100,0	68,00	99,0	69,0
Praca przewozowa (tys. paskm)	6 637 297,6	5 992 965,8	644 331,80	6 490 327,6	146 970,0
REGIO	4 058 474,6	3 842 605,6	215 869,00	4 091 802,3	-33 327,7
interREGIO i REGIOekspres	2 528 925,5	2 143 860,2	385 065,30	2 368 553,0	160 372,6
pociągi międzynarodowe i transgraniczne	49 897,4	6 500,0	43 397,40	29 972,3	19 925,1
Średnie odległość przewozu (km)	60,5	55,8	4,70	56,7	3,8
REGIO	44,0	42,2	1,80	42,6	1,4
interREGIO i REGIOekspres	145,9	131,4	14,50	130,0	15,9
pociągi międzynarodowe i transgraniczne	269,5	65,0	204,50	301,1	-31,6

Spadek kolejowych przewozów pasażerskich spowodowany był głównie przez spadek konkurencyjności transportu kolejowego w związku ze zmniejszaniem się prędkości handlowej pociągów z powodu pogarszającego się stanu infrastruktury kolejowej oraz prowadzoną obecnie modernizacją wielu linii kolejowych. Prowadzi to do znaczących utrudnień w ruchu, a co za tym idzie do spadku konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu. Na trend negatywny w skutkach dla Przewozów Regionalnych wpływ ma także oddawana w ostatnim roku duża liczba nowych odcinków

dróg ekspresowych i autostrad. Ponadto, na realizowane przewozy wpłynęło spowolnienie gospodarcze, które nie ominęło i tego segmentu rynku (wzrost bezrobocia o 2,75 pkt. % w porównaniu do 2010r.).

Analizując liczbę przewiezionych pasażerów w poszczególnych województwach stwierdza się, że:

1. wzrosła liczba przewiezionych osób w pięciu województwach. Były to województwa: świętokrzyskie, lubelskie, łódzkie, zachodniopomorskie i mazowieckie (pociągi interREGIO),
2. w pozostałych województwach liczba pasażerów zmalała, m.in. ze względu na rozpoczęcie działalności i przejęcie linii przez Koleje Śląskie i Koleje Wielkopolskie, remonty linii kolejowych, co z kolei przyczyniło się do wydłużenia czasu podróży i zmniejszenia atrakcyjności przejazdów kolejowych w porównaniu do innych środków transportu.

4 Oferta taryfowa

Od 13 grudnia 2009 r. przy odprawie osób, rzeczy i zwierząt na przejazdy pociągami osobowymi: REGIO, interREGIO (IR) i REGIOekspres (RE), obowiązują postanowienia Taryfy przewozowej Spółki Przewozy Regionalne (TPR). Wprowadzenie taryfy w obecnym kształcie ułatwiło prowadzenie polityki cenowej oraz umożliwiło elastyczne reagowanie na poczynania konkurencji działającej w segmencie przewozów regionalnych oraz dopasowanie stawek cenowych do potencjału rynku. Realizacja przewozów w 2010r. i 2011r. różnymi rodzajami pociągów (REGIO, interREGIO i REGIOekspres) uruchamianymi w ramach tej samej kategorii (poc. osobowe) pozwoliła Spółce na uproszczenie systemu taryfowego. Kontynuacja tej strategii daje więcej możliwości na płaszczyźnie integracji taryfowej Spółki z przewoźnikami innych segmentów transportu. Oprócz biletów sprzedawanych wg taryfy normalnej, TPR przewiduje niżej wymienione grupy ofert taryfowych.

ULGI USTAWOWE	Bilety jednorazowe	37%	49%	51%	78%	93%	95%	100%	
	Bilety okresowe	37%	49%	51%	78%	93%	95%	100%	
ULGI HANDLOWE na podstawie odrębnie zawartych umów	33% duży klient	50% sfera budżeto wa	70% zaplecze techniczne	80%	99%				
ODRĘBNE OFERTY TARYFOWE I OFERTY SPECJALNE	Ty i raz, dwa, trzy	REGIOkarta (w tym REGIOkarta Senior)		Przejazdy grupowe	REGIOpiątka	REGIOkarn et	Bilet turystyczny		
	Połączenie w dobrej cenie	Balice Ekspres	Bilet Świętokrzyski	KOLEJ NA ROWER	Bilety czasowe na obszarze: miasta Szczecina, Poznańskiego Węzła Kolejowego, aglomeracji łódzkiej, aglomeracji wrocławskiej, województwa pomorskiego		Bilety czasowe i strefowe miesięczne imienne w aglomeracji krakowskiej	Bilety czasowe i strefowe miesięczne imienne w aglomeracji katowickiej	
BILETY ZINTEGROWANE	Aglomeracyjny bilet BiT City	Regionalne bilety WiT	Bilet Zintegrowany (woj. małopol.)	Bilet Metropolitany (woj. pom.)	Taryfa pomarańczowa	Bilet PLUS	Wspólne bilety odcinkowe miesięczne imienne (PR + PKP SKM)	Bilet PTA (we Wrocławiu)	Metropolitany bilet Miesięczny (woj. śląskie)
WSPÓLNE OFERTY W RUCHU PRZYGRANICZ NYM	Oferta specjalna SĄSIEDZI*		Regio Specjal Polen/ Regio Specjal Niemcy		Drezno - Wrocław Regio Specjal		taryfa „stykowa” do Taryfy Związku Transportowego Berlin Brandenburg (VBB)		
	opłata zryczałtowaną za przejazd pomiędzy stacjami granicznymi PR – BC, PR - CD i PR – ZSSK				EURO NYSA/ EURO NYSA MINI GRUPA		Czechy+	Bilet Turystyczny +Czechy/ SONE+Polsko	Sporo Ticket Evropa

5 Zmiany cen biletów

W ciągu 2011r. doszło dwukrotnie do zmiany cen biletów. Zmiany zostały wprowadzone z dniem 1 stycznia 2011r. i 17 października 2011r.

Od 1 stycznia 2011r. ceny wszystkich biletów wzrosły średnio o 3,5%.

Od 17 października 2011 r. ceny wzrosły średnio o:

- bilety jednorazowe – 5%,
- bilety odcinkowe – 2,8%,
- bilety sieciowe – 4,7%

Ceny wzrosły w zależności od rodzaju biletów i tak dla biletów:

- jednorazowych taryfa N kl. 2 ważnych na przejazdy pociągami:
 - REGIO – wzrost cen o 0,90 zł,
 - interREGIO i REGIOekspres – wzrost cen w kolejnych strefach odległości odpowiednio od 0,50 zł do 4,00 zł;
- odcinkowych taryfa N ważnych na przejazdy pociągami REGIO lub interREGIO i REGIOekspres – wzrost cen w przeliczeniu na jeden przejazd maksymalnie o 0,20 zł,
- sieciowych taryfa N ważnych na przejazdy pociągami PR wzrost cen średnio w przeliczeniu na jeden przejazd o ok. 0,30 zł,
- pozostałych (strefowe, b. turystyczne, REGIOkarnet) – wzrost cen średnio o ok. 4 %.



IV. Sytuacja ekonomiczno – finansowa

1 Rachunek wyników

Spółka „Przewozy Regionalne” zanotowała w 2011r. stratę netto w wysokości 52 706 tys. zł. Strata netto w porównaniu do zaplanowanej była wyższa o 16 639,6 tys. zł, natomiast w porównaniu do 2010r. była niższa o 116 844,5 tys. zł, czyli niższa ponad trzykrotnie.

W odniesieniu do 2010r. wynik finansowy poprawił się, dzięki wyższemu o 160 832,9 tys. zł przychodom z działalności gospodarczej, głównie w takich pozycjach jak:

- dopłaty do przewozów od samorządów (+ 120 090,4 tys. zł),
- dotacja przedmiotowa (+ 30 636,4 tys. zł),
- sprzedaż uprawnień do ulgowych przejazdów (+ 11 432,6 tys. zł),
- przychody ze sprzedaży biletów (+ 8 104,0 tys. zł).

Główne pozycje rachunku zysków i strat za 2011r. w porównaniu do planu oraz wykonania 2010r., przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 18. Skrócony rachunek zysków i strat w latach 2011 - 2010

Wyszczególnienie	2011 (tys. zł)	Plan 2011 (tys. zł)	Odchylenia (2/3)	Odchylenia bezwzględne (tys. zł)	2010 (tys. zł)	Dynamika (2/6) %	Zmiana bezwzględna (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	826 088,5	828 002,5	99,8%	-1 914,0	777 250,8	106,3%	48 837,7
Koszty działalności operacyjnej	1 836 148,0	1 808 614,1	101,5%	27 533,9	1 805 762,5	101,7%	30 385,5
Wynik ze sprzedaży	-1 010 059,5	-980 611,6	103,0%	-29 447,9	-1 028 511,7	98,2%	18 452,2
Pozostałe przychody operacyjne	1 078 376,3	1 079 121,6	99,9%	-745,3	971 933,8	111,0%	106 442,5
Pozostałe koszty operacyjne	58 147,5	62 840,5	92,5%	-4 693,0	62 102,9	93,6%	-3 955,4
Wynik na działalności operacyjnej	10 169,3	35 669,5	28,5%	-25 500,2	-118 680,8	-8,6%	128 850,1
Przychody finansowe	9 056,8	1 295,0	699,4%	7 761,8	3 504,0	258,5%	5 552,8
Koszty finansowe	71 932,1	73 030,9	98,5%	-1 098,8	54 373,7	132,3%	17 558,4
Wynik brutto (netto)	-52 706,0	-36 066,4	146,1%	-16 639,6	-169 550,5	31,1%	116 844,5

1.1. Przychody z działalności gospodarczej

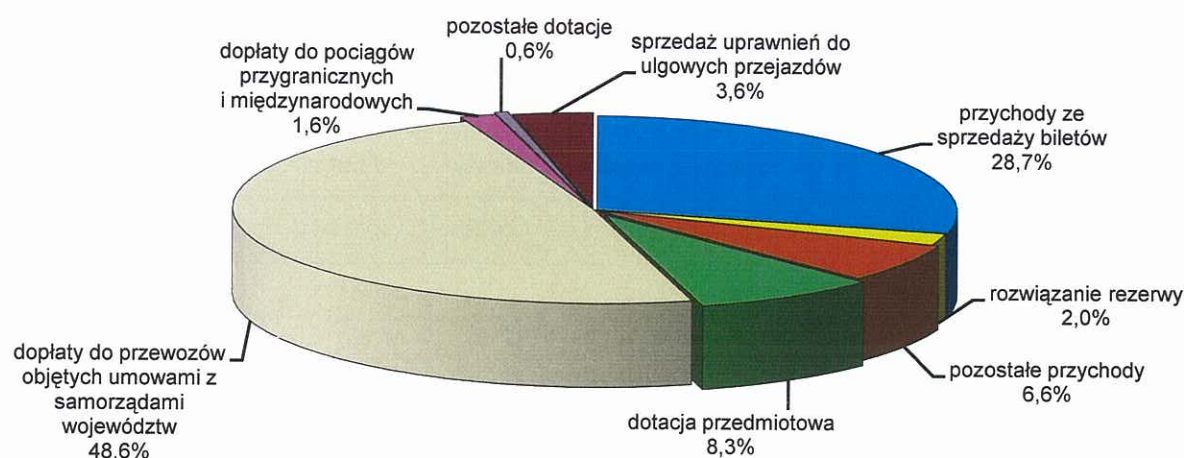
W 2011r. Spółka uzyskała przychody z działalności gospodarczej w wysokości 1 913 521,6 tys. zł. Były one wyższe w porównaniu do planu o 5 102,5 tys. zł oraz 2010r. o 160 833,0 tys. zł.

Przychody z działalności gospodarczej w porównaniu do planu i wykonania 2010r. przedstawiono w tabeli poniżej i na wykresie.

Tabela 19. Przychody z działalności gospodarczej

Wyszczególnienie	2011 (tys. zł)	Plan 2011 (tys. zł)	Odchylenia (2/3)	Odchylenia bezwzględne (tys. zł)	2010 (tys. zł)	Dynamika (2/6) %	Zmiana bezwzględna (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	826 088,5	828 002,5	99,8%	-1 914,0	777 250,8	106,3%	48 837,7
Pozostałe przychody operacyjne	1 078 376,3	1 079 121,6	99,9%	-745,3	971 933,8	111,0%	106 442,5
Przychody finansowe	9 056,8	1 295,0	699,4%	7 761,8	3 504,0	258,5%	5 552,8
Przychody działalności gospodarczej	1 913 521,6	1 908 419,1	100,3%	5 102,5	1 752 688,6	109,2%	160 833,0

Wykres 1. Przychody z działalności gospodarczej za 2011r.



1.1.1. Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi

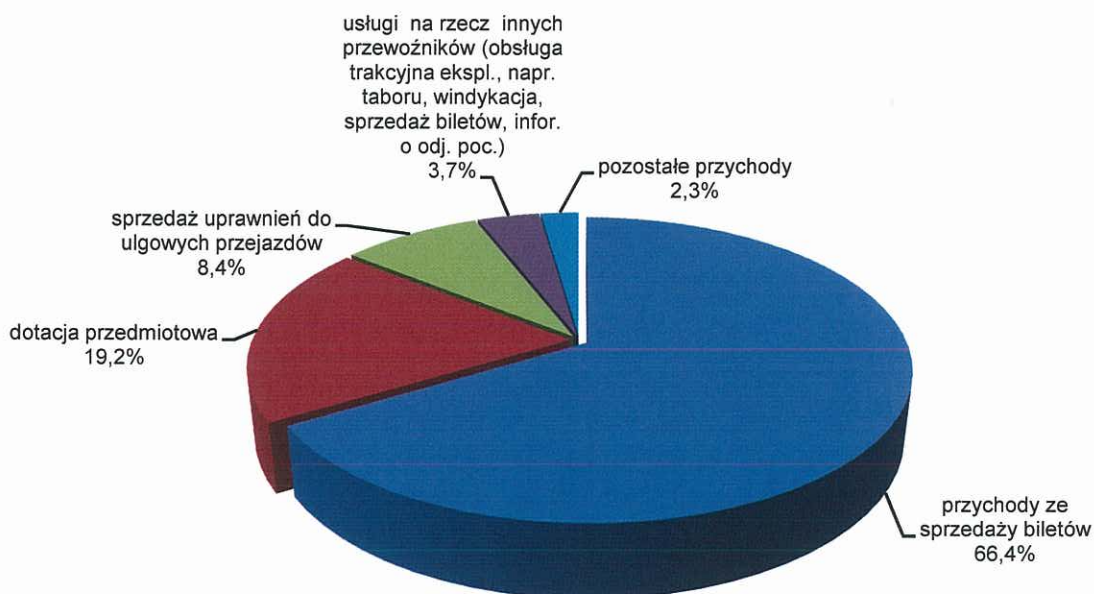
W 2011r. przychody ze sprzedaży wyniosły 826 088,5 tys. zł, były niższe od wielkości zaplanowanych o 1 914,0 tys. zł (tj. 0,2 %). W porównaniu do 2010r. były wyższe o 48 837,7 tys. zł, tj. 6,3%. Szczegóły przedstawiono w poniższej tabeli i wykresach.

Tabela 20. Przychody ze sprzedaży usług i zrównane z nimi w latach 2010 – 2011

Wyszczególnienie	2011 (tys. zł)	Plan 2011 (tys. zł)	Odchylenia (2/3)	Odchylenia bezwzględne kol. 2-3 (tys. zł)	2010 (tys. zł)	Dynamika (2/6) %	Zmiana bezwzględna kol. 2-6 (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Przychody netto ze sprzedaży produktów, w tym:	818 568,7	818 087,8	100,1%	480,9	769 604,6	106,4%	48 964,1
przychody ze sprzedaży biletów	548 370,0	593 569,2	92,4%	-45 199,2	540 266,0	101,5%	8 104,0
dotacja przedmiotowa	158 999,7	135 120,8	117,7%	23 878,9	128 363,3	123,9%	30 636,4
sprzedaż uprawnień do ulgowych przejazdów	69 222,1	55 949,7	123,7%	13 272,4	57 789,5	119,8%	11 432,6
usługi świadczone przez rewidentów, manewrowych, dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych	10 309,6	8 449,7	122,0%	1 859,9	17 364,8	59,4%	-7 055,2
prowizja za sprzedaż biletów dla innych przewoźników	7 481,0	9 266,2	80,7%	-1 785,2	7 238,6	103,3%	242,4
wynajem taboru	4 529,0	105,4	4297,0%	4 423,6	2 852,0	158,8%	1 677,0
wynajem drużyn trakcyjnych i konduktorskich	3 784,9	5 270,2	71,8%	-1 485,3	64,2	5895,5%	3 720,7
informowanie podróżnych o odjazdach i przyjazdach pociągów innych spółek przewozowych	2 436,3	692,0	352,1%	1 744,3	2 368,3	102,9%	68,0
naprawy taboru	1 739,3	455,2	382,1%	1 284,1	866,8	200,7%	872,5
przychody z pociągów nadzwyczajnych	1 291,5	168,0	768,7%	1 123,5	1 819,5	71,0%	-528,0
świadczenia graniczne	1 004,6	2 400,0	41,9%	-1 395,4	2 432,1	41,3%	-1 427,5
świadczenie usług windykacyjnych	408,8	1 000,0	40,9%	-591,2	1 067,3	38,3%	-658,5
pozostałe przychody	8 991,9	5 641,4	159,4%	3 350,5	7 112,2	126,4%	1 879,7

Wyszczególnienie	2011 (tys. zł)	Plan 2011 (tys. zł)	Odchylenia (2/3)	Odchylenia bezwzględne kol. 2-3 (tys. zł)	2010 (tys. zł)	Dynamika (2/6) %	Zmiana bezwzględna kol. 2-6 (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby	811,3	5 274,3	15,4%	-4 463,0	644,1	126,0%	167,2
Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów	6 708,5	4 640,4	144,6%	2 068,1	7 002,1	95,8%	-293,6
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	826 088,5	828 002,5	99,8%	-1 914,0	777 250,8	106,3%	48 837,7

Wykres 2. Struktura przychodów z działalności operacyjnej w 2011r.



1.1.1.1. Sprzedaż biletów

Jednym z podstawowych źródeł przychodów Spółki były przychody ze sprzedaży biletów, które w 2011r. wyniosły 548 370,0 tys. zł. Były one wyższe w porównaniu do 2010 roku o 8 104,0 tys. zł. Do zwiększenia przychodów przyczynił się głównie rozwój oferty w zakresie pociągów interREGIO i REGIOekspres. W rozkładzie jazdy 2010/2011 Spółka uruchomiła 90 poc. IR całorocznych, 14 IR sezonowych i 4 REGIOekspres, tj. więcej w porównaniu do r.j.p 2009/2010 o 4 poc. IR całoroczne i 8 poc. IR sezonowych. Uruchomienie większej liczby pociągów IR przyczyniło się do zwiększenia przewozów pasażerów w dłuższych relacjach, co wpłynęło na wzrost średniej odległości przewozu o 4,7 km (w 2011 – 60,5 km, natomiast w 2010 – 56,7 km). Szczegóły przedstawiono w tabeli poniżej.

UP

Tabela 21. Przychody ze sprzedaży biletów

Wyszczególnienie	2011 (tys. zł)	2010 (tys. zł)	Dynamika (2/3) %	Zmiana bezwzględna (2-3) (tys. zł)
1	2	3	4	5
Sprzedaż biletów na pociągi REGIO	420 023,1	423 778,2	99,1%	-3 755,1
bilety jednorazowe	303 789,3	307 193,6	98,9%	-3 404,3
taryfa normalna	195 461,6	188 918,7	103,5%	6 542,9
ulga ustawowa	101 192,9	108 200,4	93,5%	-7 007,5
ulga na podstawie odrębnie zawartych umów	7 134,8	10 074,5	70,8%	-2 939,7
bilety okresowe imienne - odcinkowe	114 338,0	114 926,4	99,5%	-588,4
taryfa normalna	81 005,6	76 013,2	106,6%	4 992,4
ulga ustawowa	27 890,5	31 269,7	89,2%	-3 379,2
ulga na podstawie odrębnie zawartych umów	5 441,9	7 643,5	71,2%	-2 201,6
bilety sieciowe	1 895,8	1 658,2	114,3%	237,6
REGIO KARNET (cena zryczałtowana) w 3 dowolnie wybranych dniach do 2 m-cy od chwili wydania	638,9	477,2	133,9%	161,7
bilet turystyczny	1 256,9	1 181,0	106,4%	75,9
Sprzedaż biletów na pociągi interREGIO i REGIO ekspres	113 191,7	101 186,2	111,9%	12 005,5
bilety jednorazowe	107 157,5	95 779,1	111,9%	11 378,4
taryfa normalna	73 701,0	62 553,4	117,8%	11 147,6
ulga ustawowa	31 343,0	30 783,7	101,8%	559,3
ulga na podstawie odrębnie zawartych umów	2 113,5	2 442,0	86,5%	-328,5
bilety okresowe imienne - odcinkowe	6 034,2	5 407,1	111,6%	627,1
taryfa normalna	1 602,7	951,2	168,5%	651,5
ulga ustawowa	487,7	423,2	115,2%	64,5
ulga na podstawie odrębnie zawartych umów	3 943,8	4 032,7	97,8%	-88,9
Sprzedaż biletów na pociągi dodatkowe - bilety jednorazowe	1 243,5	1 046,1	-	197,4
Bilety wspólne dla pociągów REGIO, interREGIO i REGIOekspres - bilety sieciowe	677,8	436,7	155,2%	241,1
Bilety wspólne na pociągi uruchamiane przez różnych przewoźników (udział należny PR) - bilety sieciowe	2 450,0	2 885,0	84,9%	-435,0
Bilety w komunikacji przygranicznej i międzynarodowej	7 003,2	7 327,8	95,6%	-324,6
komunikacja przygraniczna poza granicami kraju	2 235,1	1 481,7	150,8%	753,4
komunikacja przygraniczna na odcinku krajowym (oferta sąsiedzi)	3 307,7	1 182,1	279,8%	2 125,6
komunikacja międzynarodowa-udział ze sprzedaży biletów w kraju	462,3	1 142,6	40,5%	-680,3
komunikacja międzynarodowa-udział ze sprzedaży biletów przez obce zarządy	998,1	3 521,4	28,3%	-2 523,3
Sprzedaż pozostałych biletów	3 780,7	3 606,0	104,8%	174,7
bagaż pod opieką podróżnego	983,0	842,3	116,7%	140,7
przesyłki	5,0	6,9	72,5%	-1,9
opłaty dodatkowe	2 792,7	2 756,8	101,3%	35,9
Razem przychody z biletów	548 370,0	540 266,0	101,5%	8 104,0

W zakresie struktury sprzedaży biletów, w 2011r. wzrósł udział przychodów ze sprzedaży biletów jednorazowych w ogólnej sumie przychodów z biletów z 76,1% do 76,4%. Udział przychodów z biletów okresowych spadł z 22,3% do 22,0%, co związane jest z wprowadzeniem od 1 stycznia 2011r. zmian do Ustawy o uprawnieniach do ulgowych

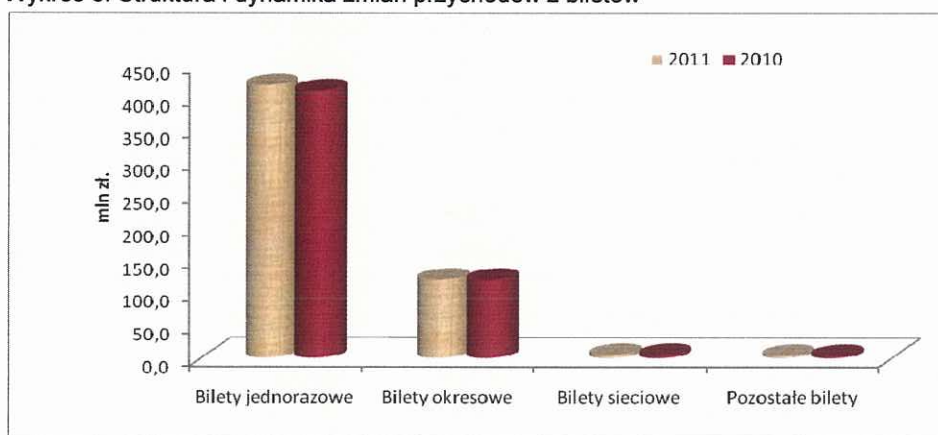
przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. W wyniku wprowadzonych zmian, wzrósł udział dotacji przedmiotowej w sprzedaży niektórych biletów z ulgą ustawową, a tym samym spadł udział ze sprzedaży biletów. Udział biletów sieciowych pozostał bez zmian.

Wysokość i strukturę przychodów ze sprzedaży biletów przedstawiono w poniższej tabeli i na wykresie.

Tabela 22. Struktura i dynamika zmian przychodów z biletów

Wyszczególnienie	2011 (tys. zł)	Udział (%)	2010 (tys. zł)	Udział (%)	Dynamika (kol.2/4) (%)	Zmiana bezwzględna (kol. 2-4) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7
Bilety jednorazowe	419 193,5	76,4%	411 346,6	76,1%	101,9%	7 846,9
Bilety okresowe	120 372,2	22,0%	120 333,5	22,3%	100,0%	38,7
Bilety sieciowe	5 023,6	0,9%	4 979,9	0,9%	100,9%	43,7
Pozostałe bilety (opłaty dodatkowe, bagaż pod opieką podróżnego, przesyłki)	3 780,7	0,7%	3 606,0	0,7%	104,8%	174,7
Ogółem	548 370,0	100,00%	540 266,0	100,00%	101,5%	8 104,0

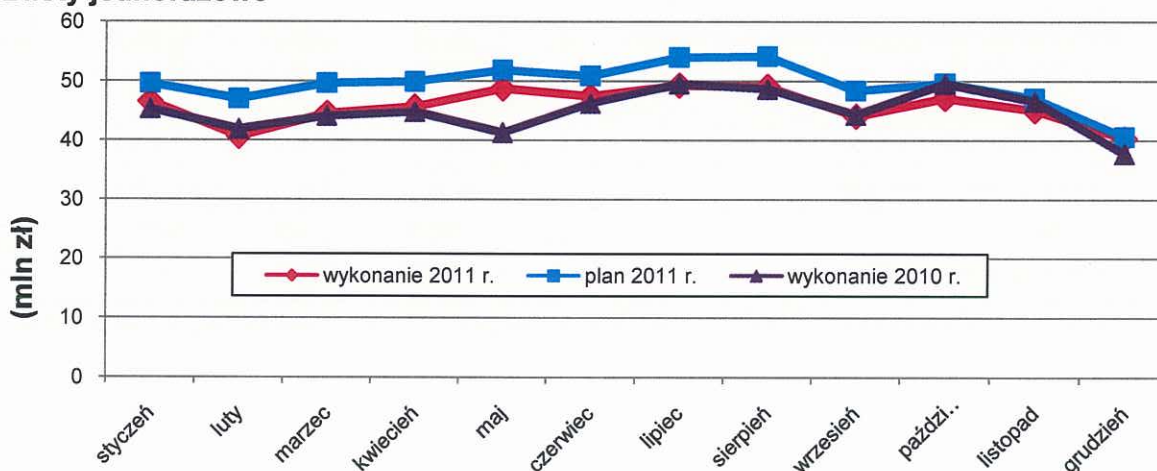
Wykres 3. Struktura i dynamika zmian przychodów z biletów



Kształtowanie się przychodów z biletów w układzie miesięcznym przedstawiono na poniższym wykresie.

Wykres 4. Przychody ze sprzedaży biletów w latach 2010 – 2011

Bilety jednorazowe



LP

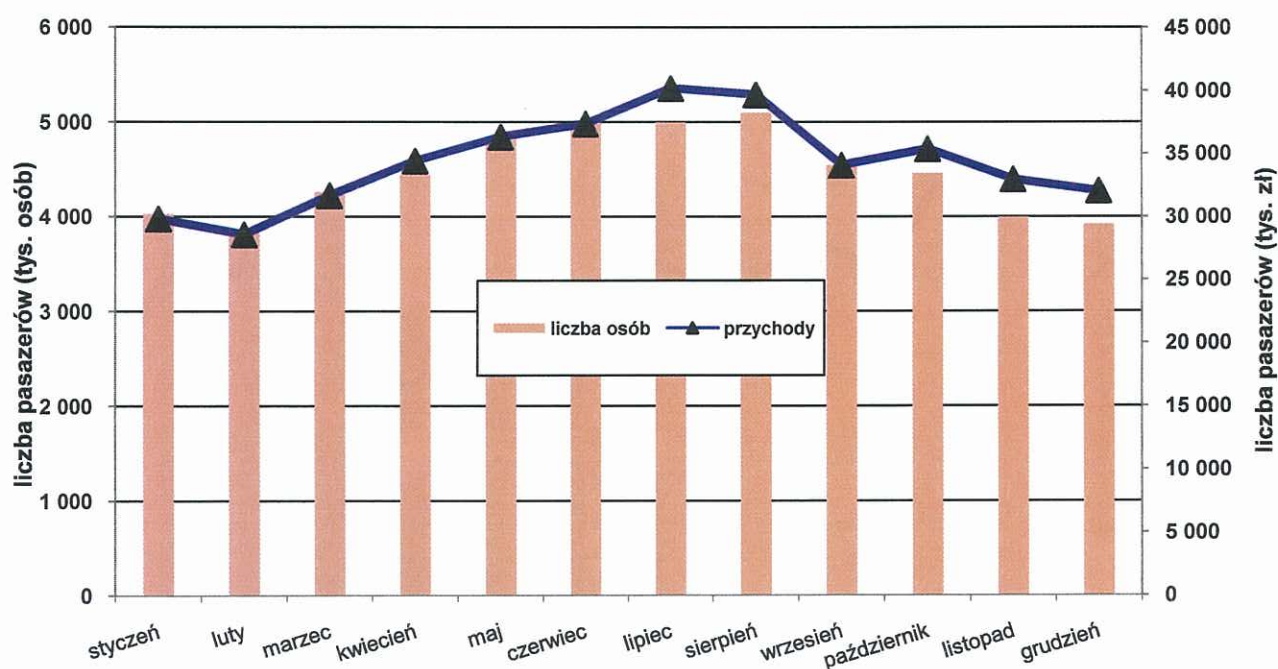
Przychody z biletów jednorazowych w 2011r. wyniosły 419 193,5 tys. zł. W porównaniu do 2010r. były wyższe o 1,9%, tj. o 7 846,9 tys. zł. Największy udział w przychodach z biletów jednorazowych w 2011r., tak jak i w 2010r. stanowiły bilety wg taryfy normalnej. Struktura biletów jednorazowych w komunikacji krajowej w latach 2010–2011 została przedstawiona w tabeli poniżej.

Tabela 23. Bilety jednorazowe

Wyszczególnienie	2011 (tys. zł)	Udział %	2010 (tys. zł)	Udział %	Zmiana bezwzględna (kol. 2-4) (tys. zł)	Dynamika (kol. 2/4) %
1	2	3	4	5	6	7
Bilety jednorazowe, w tym:	419 193,5	100,0%	411 346,6	100,0%	7 846,9	101,9%
wg taryfy normalnej	269 679,1	64,3%	251 923,7	61,2%	17 755,4	107,0%
wg ulgi ustawowej	133 263,0	31,8%	139 578,6	33,9%	-6 315,6	95,5%
wg ulg handlowych na podstawie odrębnie	9 248,2	2,2%	12 516,5	3,1%	-3 268,3	73,9%
bilety w komunikacji przygranicznej i międzynarodowej	7 003,2	1,7%	7 327,8	1,8%	-324,6	95,6%

Kształtowanie się przychodów z biletów jednorazowych w komunikacji krajowej, w zestawieniu z liczbą pasażerów przewiezionych na podstawie biletów jednorazowych przedstawia poniższy wykres.

Wykres 5. Przychody z biletów jednorazowych w komunikacji krajowej w 2011r.



4

Bilety okresowe

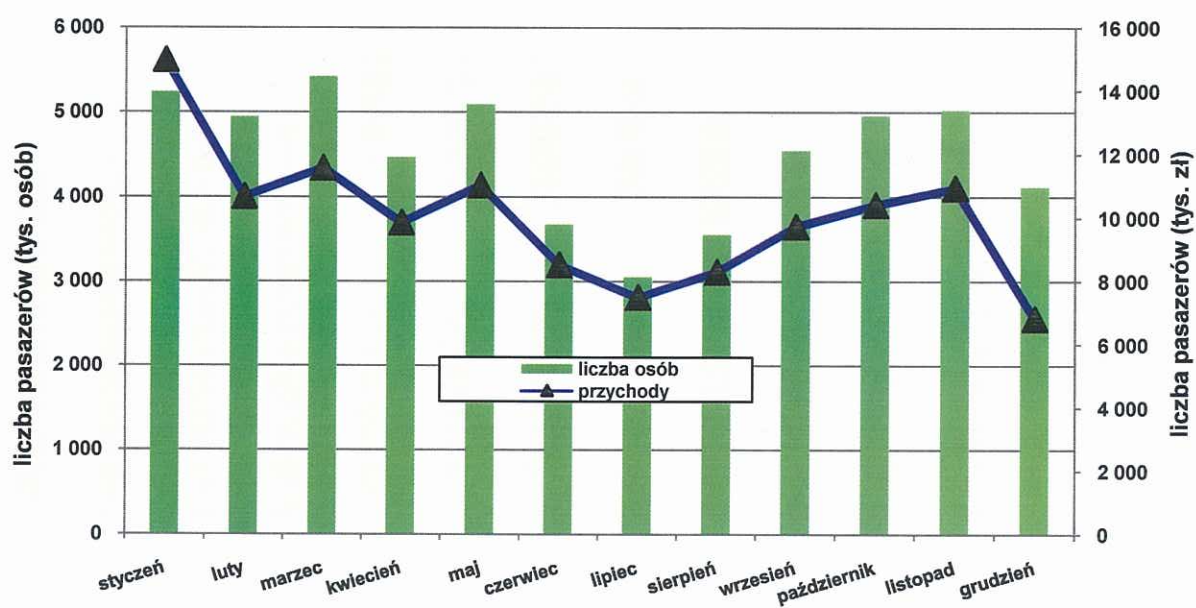
Przychody z biletów okresowych w 2011r. wyniosły 120 372,2 tys. zł. W porównaniu do 2010r. były wyższe o 38,8 tys. zł. Szczegóły przedstawiono poniżej.

Tabela 24. Bilety okresowe

wyszczególnienie	2011 (tys. zł)	udział %	2010 (tys. zł)	udział %	odchylenia bezwzględne (kol. 2-4) (tys. zł)	dynamika (kol. 2/4) %
1	2	3	4	5	6	7
Bilety miesięczne, w tym:	107 499,0	89,3%	108 897,7	90,50%	-1 398,7	98,7%
wg taryfy normalnej	70 376,2	58,5%	66 434,6	55,2%	3 941,6	105,9%
wg ulgi ustawowej	28 378,2	23,6%	31 692,8	26,3%	-3 314,6	89,5%
wg ulg handlowych na podstawie odrębnie zawartych umów	8 744,6	7,3%	10 770,3	9,0%	-2 025,7	81,2%
Bilety kwartalne, w tym:	3 789,8	3,1%	3 604,2	3,00%	185,6	105,1%
wg taryfy normalnej	3 498,4	2,9%	3 188,5	2,6%	309,9	109,7%
wg ulg handlowych na podstawie odrębnie zawartych umów w	291,4	0,2%	415,7	0,3%	-124,3	70,1%
Bilety tygodniowe, w tym:	4 504,8	3,7%	4 438,8	3,69%	66,0	101,5%
wg taryfy normalnej	4 387,0	3,6%	4 259,1	3,5%	127,9	103,0%
wg ulg handlowych na podstawie odrębnie zawartych umów	117,8	0,1%	179,7	0,1%	-61,9	65,6%
Bilety abonamentowe, w tym:	4 578,6	3,8%	3 392,7	2,82%	1 185,9	135,0%
wg taryfy normalnej	4 346,6	3,6%	3 082,2	2,6%	1 264,4	141,0%
wg ulg handlowych na podstawie odrębnie zawartych umów	232,0	0,2%	310,4	0,3%	-78,5	74,7%
Razem	120 372,2	100,0%	120 333,4	100,00%	38,8	100,0%

Kształtowanie się przychodów z biletów okresowych, w zestawieniu z liczbą pasażerów przewiezionych na podstawie biletów okresowych przedstawia poniższy wykres.

Wykres 6. Przychody z biletów okresowych w 2011r.



Bilety sieciowe

Przychody z biletów sieciowych w 2011r. wyniosły 5 023,6 tys. zł i wzrosły w porównaniu do 2010r. o 0,9%, tj. 43,6 tys. zł. Szczegóły przedstawiono poniżej.

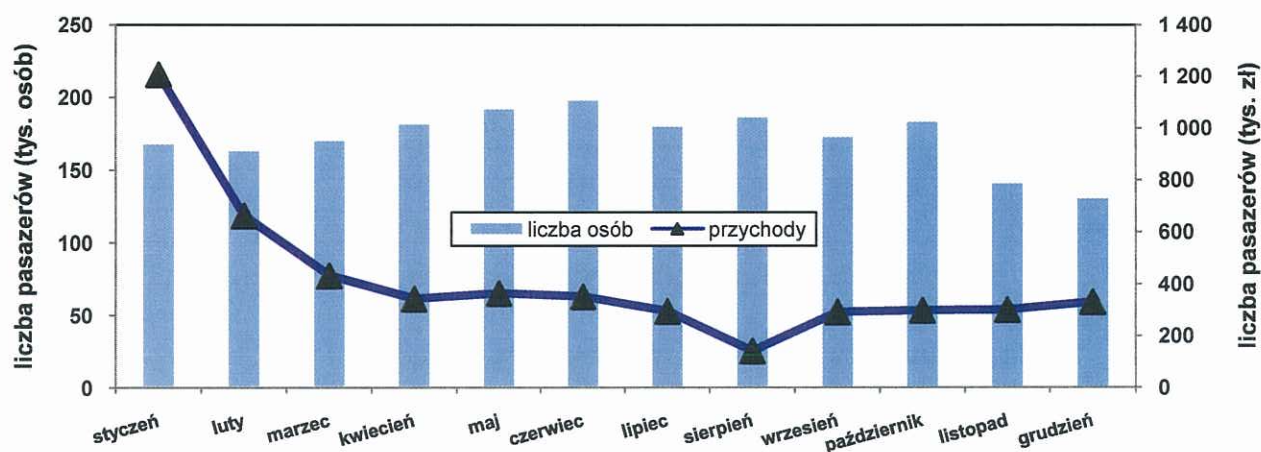
4

Tabela 25. Bilety sieciowe

Wyszczególnienie	2011 (tys. zł)	Udział %	2010 (tys. zł)	Udział %	Zmiana bezwzględna (kol. 2-4) (tys. zł)	Dynamika (kol.2/4) %
1	2	3	4	5	6	7
Bilety tygodniowe	19,6	0,4%	23,6	0,5%	-4,0	83,1%
wg taryfy normalnej	18,3	0,4%	20,9	0,4%	-2,6	87,6%
wg ulg handlowych zawartych na podstawie odrębnych umów	1,3	0,0%	2,6	0,1%	-1,3	50,0%
Bilety miesięczne	95,9	1,9%	109,5	2,2%	-13,6	87,6%
wg taryfy normalnej	85,9	1,7%	88,2	1,8%	-2,3	97,4%
wg ulg handlowych zawartych na podstawie odrębnych umów	10,0	0,2%	21,3	0,4%	-11,3	46,9%
Bilety kwartalne	187,9	3,7%	-	0,0%	187,9	-
wg taryfy normalnej	0,0	0,0%	-	0,0%	0,0	-
wg ulg handlowych zawartych na podstawie odrębnych umów	187,9	3,7%	-	0,0%	187,9	-
Bilety półroczne	27,7	0,6%	20,9	0,4%	6,8	132,5%
wg taryfy normalnej	26,0	0,5%	19,9	0,4%	6,1	130,7%
wg ulg handlowych zawartych na podstawie odrębnych umów	1,7	0,0%	1,0	0,0%	0,7	170,0%
Bilety roczne	44,2	0,9%	31,9	0,6%	12,3	138,6%
wg taryfy normalnej	39,1	0,8%	28,3	0,6%	10,8	138,2%
wg ulg handlowych zawartych na podstawie odrębnych umów	5,1	0,1%	3,6	0,1%	1,5	141,7%
Bilety turystyczne	1 559,4	31,0%	1 431,9	28,8%	127,5	108,9%
Regio karnet na pociągi REGIO(cena zryczałtowana)	638,9	12,7%	477,2	9,6%	161,7	133,9%
Bilety sieciowe ważne na wszystkie pociągi (udział należny PR)	2 450,0	48,8%	2 885,0	57,9%	-435,0	84,9%
wg taryfy normalnej	85,1	1,7%	286,1	5,7%	-201,0	29,7%
ulg handlowych zawartych na podstawie odrębnych umów	1 298,1	25,8%	1 647,2	33,1%	-349,1	78,8%
Regio karnet na wszystkie pociągi	1 066,8	21,2%	951,7	19,1%	115,1	112,1%
Razem	5 023,6	100,0%	4 980,0	100,0%	43,6	100,9%

Kształtowanie się przychodów z biletów sieciowych, w zestawieniu z liczbą pasażerów przewiezionych na podstawie biletów sieciowych przedstawia poniższy wykres.

Wykres 7. Przychody z biletów sieciowych w 2011r.



LP

1.1.1.2. Sprzedaż uprawnień przejazdowych

W 2011r. przychody ze sprzedaży uprawnień do ulgowych przejazdów pociągami Spółki PR uruchamianymi na terenie kraju wyniosły 69 222,1 tys. zł, a zostały wykupione przez:

pracodawców zrzeszonych w ZPK	50 974,1 tys. zł
emerytów, rencistów	11 971,6 tys. zł
sferę budżetową	4 903,6 tys. zł
osoby fizyczne, poprzez zakup:	
REGIO karty senior	505,2 tys. zł
REGIOkarty	265,8 tys. zł
jednostki zaplecza technicznego	348,5 tys. zł
„dużych klientów”	245,9 tys. zł
posłów i senatorów	7,4 tys. zł

Przychody ww. były wyższe w stosunku do zaplanowanych o 13 272,4 tys. zł, tj. 23,7% i 2010r. o 11 432,6 tys. zł, tj. 19,8%.

W 2011r. sprzedaż uprawnień do ulgowych przejazdów pociągami pasażerskimi uruchamianymi na terenie Rzeczypospolitej przez:

- PKP Intercity SA
- „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.
- „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o.
- PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.
- Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

prowadziła PKP Intercity SA na mocy udzielonych pełnomocnictw w imieniu i na rzecz Przewoźników. Wyjątek stanowiła sprzedaż REGIOkarty.

Następnie PKP Intercity SA rozliczała się z Przewoźnikami w oparciu o zawarte Porozumienia w sprawie ustalenia zasad rozliczania przychodów ze sprzedaży „Poświadczeń wykupu uprawnień”. Podstawę do ustalenia udziałów procentowych dla poszczególnych Przewoźników ze sprzedaży uprawnień do ulgowych przejazdów stanowi udział wartości przejazdów zrealizowanych w pociągach poszczególnych Przewoźników przez osoby uprawnione do określonych ulg w całkowitej wartości przejazdów zrealizowanych przez te osoby w pociągach uruchamianych przez wszystkich Przewoźników.

Udziały procentowe dla Spółki z tytułu sprzedaży uprawnień do ulgowych przejazdów, w latach 2010 – 2011, przedstawiono w tabeli poniżej.

Wyszczególnienie	Wysokość zniżki na przejazdy	2011 %	2010 %
Pracownicy kolei i członkowie rodzin, emeryci, renciści	80% i 99%	53,754%	48,826%
Pracownicy sfery budżetowej	50%	24,234%	25,525%
Pracownicy zaplecza technicznego	70%	43,456%	44,663%
"Duży klient"	33%	27,422%	33,960%

W 2011r. cena wykupu jednego uprawnienia, niezależnie od terminu jego wykupu, wynosiła odpowiednio:

- 1) dla pracowników i uprawnionych członków ich rodzin:
 - a) w klasie dowolnej – 664,00 zł netto,
 - b) w klasie drugiej – 543,00 zł netto,
- 2) dla emerytów, rencistów i uprawnionych członków ich rodzin:
 - a) w klasie dowolnej – 338,00 zł netto,
 - b) w klasie drugiej – 241,00 zł netto.

W porównaniu do 2010r. cena wykupu uprawnienia nie zmieniła się.

1.1.1.3. Dotacja przedmiotowa

Dotacja przedmiotowa, stanowiąca zwrot utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg ustawowych, w 2011r. wyniosła 158 999,7 tys. zł. Była wyższa w porównaniu do planu o 17,7%, tj. o 23 878,9 tys. zł i 2010r. o 23,9%, tj. o 30 636,4 tys. zł.

Wpływ na to miała m.in. nowelizacja Ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Od 1 stycznia 2011r. wprowadzone zostały dwie nowe ulgi przejazdowe:

- w wysokości 51% na bilety jednorazowe oraz miesięczne imienne dla studentów do ukończenia 26 roku życia, zamiast dotychczasowej w wysokości 37% na bilety jednorazowe i 49% na bilety okresowe.
- w wysokości 93% na bilety jednorazowe oraz miesięczne imienne dla osób niewidomych, uznanych za niezdolne do samodzielnej egzystencji, w miejsce ulgi 37%.

Podstawę obliczenia należnej dotacji w latach 2010 – 2011 stanowiła wartość utraconych wpływów taryfowych z tytułu stosowania ulg przejazdowych, przy zrealizowanej, udokumentowanej i zaewidencjonowanej sprzedaży biletów:

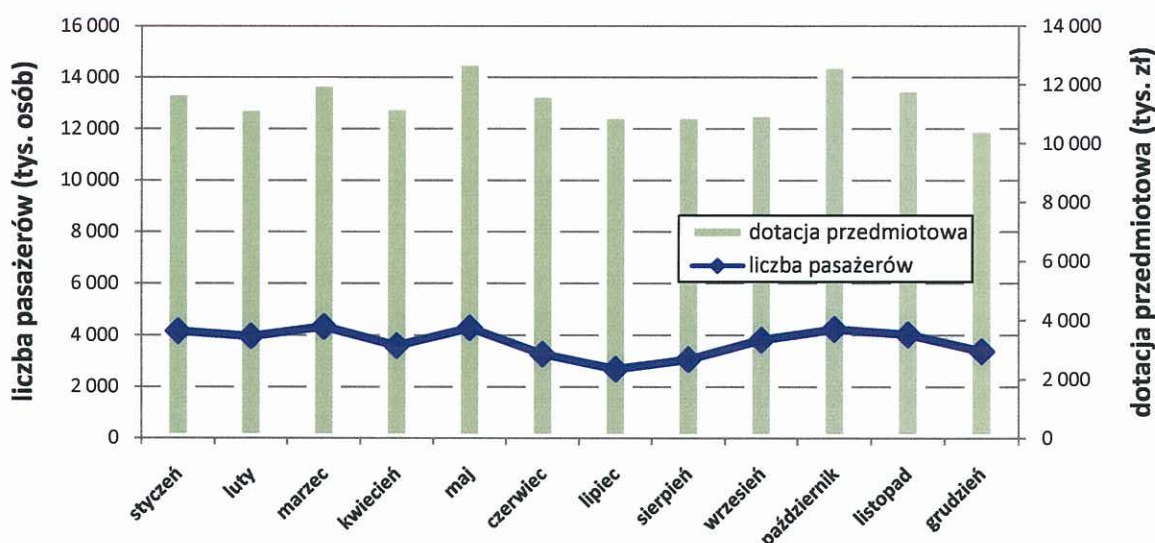
- 1) jednorazowych z ulgą 37 %, 49 %, 51 %, 78 %, 93 %, 95 % i 100 %,
 - 2) miesięcznych imiennych z ulgą 37 %, 49 %, 51 %, 78 % i 93%,
- skorygowanej o zwroty biletów niewykorzystanych i anulowanych.

Kształtowanie się wysokości dotacji do biletów z ulgą ustawową w latach 2010 – 2011 w zestawieniu z liczbą przewiezionych pasażerów z ulgą ustawową, przedstawiono w poniższej tabeli i na wykresie.

Tabela 26. Dotacja przedmiotowa

Wyszczególnienie	Dotacja przedmiotowa 2011 (tys. zł)	Dotacja przedmiotowa 2010 (tys. zł)	Zmiana bezwzględna (kol.2-3) (tys. zł)	Liczba pasażerów przewiezionych z ulgą w 2011 (tys. osób)	Liczba pasażerów przewiezionych z ulgą w 2010 (tys. osób)	Zmiana bezwzględna (kol.5-6) (tys. osób)
1	2	3	4	5	6	7
Bilety jednorazowe	130 993,9	98 051,7	32 942,2	22 585,2	21 570,0	1 015,2
ulga 37%	35 338,7	80 293,9	-44 955,2	9 529,4	19 391,6	-9 862,2
ulga 49%	3 244,7	3 375,7	-131,0	599,6	672,4	-72,8
ulga 51%	73 953,1	-	-	10 679,5	-	-
ulga 78%	5 123,2	4 275,8	847,4	504,8	469,4	35,4
ulga 93%	1 707,1	-	-	155,4	-	-
ulga 95%	4 437,7	3 751,9	685,8	391,6	356,7	34,9
ulga 100%	7 189,4	6 354,4	835,0	724,9	679,9	45,0
Bilety miesięczne imienne	28 005,8	30 311,6	-2 305,8	16 671,1	19 139,5	-2 468,4
ulga 37%	1 125,6	1 100,6	25,0	834,6	855,2	-20,6
ulga 49%	15 658,0	28 683,5	-13 025,5	9 975,7	18 074,3	-8 098,6
ulga 51%	10 571,1	-	-	5 617,2	-	-
ulga 78%	493,6	527,5	-33,9	194,7	210,0	-15,3
ulga 93%	157,5	-	-	48,9	-	-
Ogółem	158 999,7	128 363,3	30 636,4	39 256,3	40 709,5	-1 453,2

Wykres 8. Dotacja przedmiotowa i przewozy pasażerów z ulgą ustawową w 2011r.



1.1.2. Przychody pozostałej działalności operacyjnej

Przychody pozostałej działalności operacyjnej w 2011r. wyniosły 1 078 376,3 tys. zł i były niższe w porównaniu do planowanych o 745,3 tys. zł, natomiast wyższe od 2010r. o 106 442,5 tys. zł, tj. 11,0%.

Szczegóły przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 27. Przychody pozostałej działalności operacyjnej

Wyszczególnienie	2011 (tys. zł)	Plan 2010 (tys. zł)	Odchylenia (2/3) %	Odchylenia bezwzględne (2-3) (tys. zł)	2010 (tys. zł)	Dynamika (2/6) %	Zmiana bezwzględna (2-6) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych	34 877,1	38 800,4	89,9%	-3 923,3	41 225,0	84,6%	-6 347,9
Dopłaty do przewozów od samorządów	929 835,5	924 817,5	100,5%	5 018,0	809 745,1	114,8%	120 090,4
Dopłaty do pociągów przygranicznych i międzynarodowych	30 392,0	45 083,0	67,4%	-14 691,0	49 128,4	61,9%	-18 736,4
Dotacja inwestycyjna do wielkości amortyzacji środków trwałych	11 488,9	10 657,0	107,8%	831,9	10 927,9	105,1%	561,0
Rozwiązanie rezerwy na świadczenia pracownicze	38 144,8	34 100,6	111,9%	4 044,2	36 105,3	105,6%	2 015,9
Uzyskane kary umowne i odszkodowania	21 327,9	11 140,0	191,5%	10 187,9	10 498,2	203,2%	10 829,7
Przychód z tytułu sprzedaży usług refakturowanych	5 952,0	3 027,4	196,6%	2 924,6	5 967,5	99,7%	-15,5
Rozwiązanie odpisów aktualizujących	2 305,5	11 495,7	55,3%	-5 137,6	1 183,9	194,7%	1 121,6
"Ułga za złe długi" - korekta VAT w związku z uregulowaniem faktur	2 629,3				2 838,8	92,6%	-209,5
Zwrot zasądzonych kosztów postępowania sądowego	512,2				468,3	109,4%	43,9
Inne przychody operacyjne	911,1				3 821,8	23,8%	-2 910,7
Przychody pozostałej działalności operacyjnej	1 078 376,3	1 079 121,6	99,9%	-745,3	971 933,8	111,0%	106 442,5

1.1.2.1. Dofinansowanie przewozów przez samorządy województw

Dopłaty do przewozów od samorządów województw stanowiły w 2011r. **ok. 86,2%** przychodów pozostałej działalności operacyjnej.

W 2011r. dopłaty samorządowe wyniosły 929 835,5 tys. zł, co w porównaniu do roku poprzedniego stanowiło wzrost o 120 090,4 tys. zł, tj. o 7,1%. Dofinansowanie uwzględnia środki przekazane z Funduszu Kolejowego na naprawy taboru kolejowego.

W porównaniu do planu dofinansowanie było wyższe o 5 018 tys. zł. Odchylenie wynika przede wszystkim z faktu wynegocjowania z samorządami województw wyższych środków na naprawy taboru z Funduszu Kolejowego o 7 576,3 tys. zł. Ponadto zaplanowano wykonanie wyższej pracy przewozowej, ale z uwagi na brak pokrycia deficytu przez Organizatorów, oferta została ograniczona.

Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym organizowanie i dofinansowanie regionalnych przewozów pasażerskich należy do zadań własnych samorządów województw.

W tabeli poniżej przedstawiono dofinansowanie przewozów przez samorządy województw w porównaniu do planu i wykonania poprzedniego roku.

Tabela 28. Dofinansowanie przewozów przez samorządy województw w latach 2010-2011

Lp.	Województwo	2011 (tys. zł)			Plan 2011 (tys. zł)			Odchylenia (kol. 5/8) %	Odchyl. bezwzg. (kol. 5-8) (tys. zł)	2010 (tys. zł)	Dynamika (kol. 5/11) %	Zmiana bezwzg. (kol. 5-11) (tys. zł)
		Dopłaty do przewozów	Dopłaty z FK na naprawę taboru	Razem	Dopłaty do przewozów	Dopłaty z FK na naprawę taboru	Razem					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1.	Dolnośląskie	91 657,9	7 590,6	99 248,5	102 600,0	0,0	102 600,0	96,7%	-3 351,5	83 650,8	109,6%	15 597,7
2.	Kujawsko – Pomorskie	46 590,3	4 725,0	51 315,3	47 614,0	7 000,0	54 614,0	94,0%	-3 298,7	34 046,0	136,8%	17 269,3
3.	Lubelskie	46 327,7	6 250,0	52 577,7	46 550,0	6 250,0	52 800,0	99,6%	-222,3	43 630,0	106,2%	8 947,7
4.	Lubuskie	30 002,0	8 681,3	38 683,3	29 600,0	8 206,5	37 806,5	102,3%	876,8	31 625,2	94,9%	7 058,1
5.	Łódzkie	57 488,6	4 422,3	61 910,9	61 000,0	0,0	61 000,0	101,5%	910,9	52 646,5	109,2%	9 264,4
6.	Małopolskie	69 000,0	8 256,9	77 256,9	69 000,0	9 065,0	78 065,0	99,0%	-808,1	69 000,0	100,0%	8 256,9
7.	Opolskie	36 309,2	8 519,9	44 829,1	37 200,0	8 437,5	45 637,5	98,2%	-808,4	38 069,6	95,4%	6 759,5
8.	Podkarpackie	38 509,1	892,1	39 401,2	38 510,0	0,0	38 510,0	102,3%	891,2	37 997,5	101,3%	1 403,7
9.	Podlaskie	15 435,1	1 944,2	17 379,3	15 000,1	4 689,9	19 690,0	88,3%	-2 310,7	21 042,6	73,4%	-3 663,3
10.	Pomorskie	46 600,6	0,0	46 600,6	46 613,0	0,0	46 613,0	100,0%	-12,4	43 695,4	106,6%	2 905,2
11.	Śląskie	146 565,2	0,0	146 565,2	140 000,0	0,0	140 000,0	104,7%	6 565,2	110 463,3	132,7%	36 101,9
12.	Świętokrzyskie	19 672,0	0,0	19 672,0	19 805,0	0,0	19 805,0	99,3%	-133,0	23 589,4	83,4%	-3 917,4
13.	Warmińsko-Mazurskie	40 009,1	5 346,0	45 355,1	39 653,9	5 346,1	45 000,0	100,8%	355,1	43 807,7	91,3%	1 547,4
14.	Wielkopolskie	107 854,9	4 500,0	112 354,9	102 200,0	6 057,0	108 257,0	103,8%	4 097,9	106 921,8	100,9%	5 433,1
15.	Zachodniopomorskie	75 185,5	1 500,0	76 685,5	74 419,5	0,0	74 419,5	103,0%	2 266,0	69 559,3	108,1%	7 126,2
OGÓŁEM		867 207,2	62 628,3	929 835,5	869 765,5	55 052,0	924 817,5	100,5%	5 018,0	809 745,1	107,1%	120 090,4

Województwo Dolnośląskie

W 2011r. regionalne kolejowe przewozy osób wykonywane były na podstawie umowy zawartej w dniu 28.02.2011r. i obowiązującej w okresie od 01.01.2011r. do 31.12.2011r. Samorząd Województwa przeznaczył na pokrycie deficytu uruchamianych pociągów kwotę **102 600 tys. zł**, w tym dofinansowanie przewozów - 91 657,9 tys. zł, naprawy rewizyjne

taboru kolejowego ze środków Funduszu Kolejowego - 10 467,8 tys. zł, modernizacja taboru 474,3 tys. zł.

W 2011r. dofinansowanie do przewozów i napraw rewizyjnych taboru wyniosło 99 248,5 tys. zł. Powstała różnica w porównaniu do zapisów w umowach dotyczy wykorzystania w części środków przeznaczonych na naprawy taboru, tj. 7 590,8 tys. zł.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2011r. wpłynęły środki w wysokości 99 613,5 tys. zł. Wpłaty zawierają środki na modernizację taboru w kwocie 474,3 tys. zł. Ponadto zostały pomniejszone o 109,2 tys. zł, tj. o naliczone kary umowne za opóźnienia pociągów oraz uruchomienie pociągów w innym zestawieniu.

Województwo Kujawsko-Pomorskie

W 2011r. Spółka świadczyła usługi publiczne w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, wykonywanych trakcją elektryczną, na terenie województwa kujawsko-pomorskiego w oparciu o umowy.

1. Zawartą w dniu 09.12.2010r. na wykonywanie przewozów osób w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2010/2011. Samorząd przeznaczył na ten cel środki w wysokości 47 468,2 tys. zł, przy dopłacie do każdego przejechanego kilometra - 15,36 zł. Środki w wysokości 44 853,1 tys. zł dotyczyły dofinansowania przewozów w okresie od 1 stycznia do 10 grudnia 2011r.

Umowa obejmowała cztery pakiety: BiT City, bydgoski, toruński, inowrocławski.

2. Zawartą w dniu 27.12.2011r. na wykonywanie przewozów osób w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2011/2012. W umowie przewidziano dofinansowanie w wysokości 44 848 tys. zł, tj. 18,53 zł za każdy przejechany kilometr. Kwota 2 960,6 tys. zł dotyczyła dofinansowania przewozów w okresie od 11 grudnia do 31 grudnia 2011r.

Przewozy pasażerskie realizowane były na następujących liniach kolejowych:

- Kutno – Piła Główna (w granicach woj. kujawsko-pomorskiego),
- Chorzów Batory – Tczew (od Inowrocławia do granicy woj. kujawsko-pomorskiego z woj. pomorskim),
- Poznań Wschód – Skandawa (w granicach woj. kujawsko-pomorskiego).

Ponadto w dniu 5.12.2011r. podpisano umowę na dofinansowanie ze środków Funduszu Kolejowego napraw taboru kolejowego przeznaczonego do świadczenia usług publicznych. W umowie wysokość środków na 2011r. określono na poziomie 7 000 tys. zł, z czego 251 tys. zł przeznaczono na modernizację taboru.

Łączna kwota dofinansowania wynikająca z umów wyniosła 54 562,7 tys. zł, w tym dofinansowanie przewozów - 47 813,7 tys. zł, naprawy taboru z FK – 6 749 tys. zł.

Dofinansowanie dotyczące 2011r. wyniosło 51 315,3 tys. zł. Zostało pomniejszone o kwotę 743 tys. zł w związku z wykonaniem niższej pracy przewozowej i kwotę 480,4 tys. zł z tytułu naliczenia kar za opóźnienia pociągów. Na naprawy taboru wykorzystano 4 725 tys. zł.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2011r. wpłynęła kwota w wysokości 51 720,9 tys. zł. Zawierała środki w kwocie 251 tys. zł z przeznaczeniem na modernizację taboru kolejowego. Zwrot nadpłaty w wysokości 154,6 tys. zł nastąpił w marcu 2012r.

Województwo Lubelskie

Zarząd Województwa Lubelskiego podpisał w dniu 10 grudnia 2010r. umowę ramową o świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów osób organizowanych przez województwo lubelskie w latach 2011-2013. W następstwie umowy ramowej zawarto w dniu 7 marca 2011r. umowę roczną na świadczenie ww. usług.

Kwota dofinansowania wynikająca z umowy wyniosła 52 750 tys. zł, w tym: dofinansowanie do przewozów – 46 500 tys. zł, naprawy taboru z Funduszu Kolejowego – 6 250 tys. zł.

Dofinansowanie dotyczące 2011r. wyniosło 52 577,7 tys. zł. Zostało pomniejszone o kwotę 172,3 tys. zł z tytułu niewykonanej pracy przewozowej (pockm).

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2011r. wpłynęła kwota w wysokości 52 750,0 tys. zł. Nadpłaconą kwotę w wysokości 172,3 tys. zł zwrócono do Samorządu w dniu 10.02.2012r.

Województwo Lubuskie

W 2011r. kolejowe przewozy pasażerskie w województwie lubuskim świadczone były na podstawie umów zawartych:

1. dnia 25 lutego 2011r. na świadczenie regionalnych i międzywojewódzkich przewozów pasażerskich w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2010/2011, tj. od 12.12.2010r. do 10.12.2011r. Kwotę dofinansowania ustalono w wysokości 37 763,2 tys. zł, w tym na modernizację i naprawy taboru używanego do wykonywania przewozów na terenie województwa lubuskiego - 8 206,5 tys. zł. Dofinansowania w 2011r. dotyczy kwota 35 996,3 tys. zł, w tym środki na naprawę taboru - 8 206,5 tys. zł.
2. dnia 16 stycznia 2012r. na świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2011/2012, tj. od 11.12.2011r. do 8.12.2012r. W umowie określono pierwszy okres finansowania, tj. od 11.12.2011r. do 30.06.2012r w wysokości 22 148,2 tys. zł. Dofinansowanie dotyczące 2011r. wyniosło 2 687 tys. zł, w tym środki na naprawę taboru - 474,8 tys. zł.

Łączna kwota dofinansowania w 2011r. wynikająca z zawartych umów wyniosła 38 683,3 tys. zł.

W 2011r. dofinansowanie wyniosło 38 683,3 tys. zł i w tej wysokości wpłynęły środki na rachunek bankowy.

Województwo Łódzkie

W 2011r. Spółka świadczyła usługi publiczne w zakresie wykonywania przewozów kolejowych na obszarze województwa łódzkiego na podstawie umów podpisanych:

1. dnia 11 kwietnia 2011r. na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2010/2011, tj. od 12.12.2010r. do 10.12.2011r. Wysokość dofinansowania za realizację przedmiotu umowy wyniosła 61 600,0 tys. zł, w tym dofinansowanie do przewozów – 57 177,7 tys. zł, środki na naprawę taboru z Funduszu Kolejowego – 4 422,3 tys. zł. Kwota dofinansowania w 2011r. stanowi 58 491,4 tys. zł.
2. dnia 28 grudnia 2011r. na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2011/2012, tj. od 11.12.2011r. do 8.12.2012r. Kwota dofinansowania stanowi 66 500 tys. zł, w tym

środki z Funduszu Kolejowego na naprawy taboru - 1 500 tys. zł. Kwota dofinansowania przypadająca na 2011r. stanowi 3 750 tys. zł.

Łączna kwota dofinansowania w 2011r. wynikająca z umów wyniosła 62 241,4 tys. zł, tym dofinansowanie przewozów - 57 819,1 tys. zł, naprawy taboru z Funduszu Kolejowego - 4 422,3 tys. zł.

Dofinansowanie dotyczące 2011r. wyniosło 61 910,9 tys. zł. Zostało pomniejszone o naliczone kary umowne za opóźnienia pociągów w wysokości 330,5 tys. zł.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2011r. wpłynęły środki w wysokości 61 313,8 tys. zł. Zawierają wpłatę w wysokości 3 149,7 tys. zł dotyczącą dofinansowania przewozów wykonanych w okresie od 12.12.2010r. do 31.12.2010r. Wpłata w wysokości 3 746,8 tys. zł dotyczącą dofinansowania przewozów zrealizowanych w okresie 1.12.2011r. do 31.12.2011r. wpłynęła 5 stycznia 2012r.

Województwo Małopolskie

W 2011r. Spółka świadczyła usługi publiczne w zakresie wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich w województwie małopolskim na podstawie umowy zawartej w dniu 10.12.2010r., będącej częścią umowy trzyletniej obowiązującej w latach 2010 – 2012. Wysokość dofinansowania przewozów określono na poziomie 69 000 tys. zł, w tym przewozy regionalne – 51 415,3 tys. zł, a międzywojewódzkie – 17 584,7 tys. zł.

Ponadto w dniu 24.10.2011r. zawarto umowę o dofinansowanie napraw i modernizację taboru kolejowego przeznaczonego do świadczenia usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich. W umowie wysokość dofinansowania określono na poziomie 13 000 tys. zł, w tym na modernizację taboru - 321,6 tys. zł.

Kwota dofinansowania wynikająca z umów na dofinansowanie przewozów i naprawy taboru wyniosła 81 678,4 tys. zł.

Dofinansowanie dotyczące 2011r. wyniosło 77 256,9 tys. zł. Powstała różnica dotyczy wykorzystania środków na naprawy taboru w wysokości 8 256,9 tys. zł.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2011r. wpłynęły środki w wysokości 77 578,5 tys. zł, które zawierały środki w kwocie 321,4 tys. zł z przeznaczeniem na modernizację taboru przeznaczonego do świadczenia usług publicznych.

Województwo Opolskie

Umowa ramowa na wykonywanie w ramach służby publicznej kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze województwa opolskiego została podpisana na okres 6 lat, tj. od 13 grudnia 2009r. do 12 grudnia 2015r.

W oparciu o regulacje wynikające z umowy wieloletniej, zawarto umowy obowiązujące w okresach rozkładów jazdy: 2010/2011 i 2011/2012:

1. w dniu 11 stycznia 2011r. na dofinansowanie przewozów wykonywanych w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2010/2011. Samorząd Województwa zobowiązał się dofinansować kolejowe przewozy pasażerskie wg stawki 13,02 zł/pokm w łącznej wysokości 37 200 tys. zł. Kwota dofinansowania przypadająca na 2011r. zgodnie z umową wynosiła 34 807,8 tys. zł.
2. w dniu 13 maja 2011r. na dofinansowanie napraw taboru kolejowego przeznaczonego do świadczenia usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na

terenie województwa opolskiego w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2010/2011 w wysokości 8 437,5 tys. zł. Na 2011r. przeznaczono środki w kwocie 7 968,7 tys. zł.

3. w dniu 16 grudnia 2011r. na dofinansowanie przewozów i naprawy taboru w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2011/2012. Samorząd zobowiązał się dofinansować przewozy wg stawki 13,68 zł za pociągokilometr. Kwota dofinansowania przypadająca na 2011r. zgodnie z umową wynosiła 1 696,5 tys. zł. Ponadto w umowie określono środki z Funduszu Kolejowego z przeznaczeniem na naprawy taboru wykorzystywanego do realizacji umowy w wysokości 4 541,0 tys. zł. Kwota dofinansowania w 2011r. wynosiła 551,2 tys. zł.

Kwota dofinansowania w 2011r. wynikająca z umów wyniosła 45 024,2 tys. zł. w tym dofinansowanie przewozów - 36 504,3 tys. zł, naprawy taboru z Funduszu Kolejowego - 8 519,9 tys. zł.

Dofinansowanie dotyczące 2011r. wyniosło 44 829,1 tys. zł. Zostało pomniejszone o kwotę 195,1 tys. zł z tytułu niezrealizowanych połączeń.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2011r. wpłynęły środki w wysokości 44 494,8 tys. zł. Zawierają wpłatę w wysokości 2 860,9 tys. zł dotyczącą dofinansowania przewozów wykonanych w okresie od 12.12.2010r. do 31.12.2010r. Uwzględniają także operacje finansowe w wysokości 912,7 tys. zł wykonane przez Organizatora tytułem zabezpieczenia należytego wykonania usługi. Wpłaty zostały pomniejszona o naliczone kary umowne w wysokości 34,8 tys. zł z tytułu odwołania i opóźnienia pociągów oraz niewłaściwego przygotowania pociągów do drogi. Dofinansowanie w wysokości 2 247,7 tys. zł do przewozów wykonanych w okresie od 11.12.2011r.-31.12.2011r. wpłynęło 9 stycznia 2012r.

Województwo Podkarpackie

W dniu 25.06.2010r została zawarta umowa ramowa na wykonywanie regionalnych oraz niektórych międzywojewódzkich kolejowych przewozów osób na terenie województwa podkarpackiego w okresie od 01.04.2010 roku do 31.12.2012 roku.

Na podstawie umowy ramowej w dniu 11 listopada 2010r. zawarto umowę roczną. Umowa przewidywała dofinansowanie w wysokości 38 509,0 tys. zł, związane z wykonywaniem następujących zadań przewozowych:

1. przewozy na linii nr 91 (Tarnów – Rzeszów, Rzeszów – Przemyśl, Rzeszów – Przeworsk, Przemyśl – Przeworsk, Kraków – Rzeszów) oraz linii nr 68 (Lublin – Stalowa Wola Południe, Przeworsk – Stalowa Wola Roz., Przeworsk –Tarnobrzeg), wysokość dofinansowania - 13,96 zł / pockm,
2. przewozy na linii nr 71 (Rzeszów – Tarnobrzeg, Rzeszów – Stalowa Wola Roz.) oraz linii nr 101 (Jarosław – Horyniec, Rzeszów – Horyniec), wysokość dofinansowania – 16,35 zł / pockm,
3. przewozy na linii nr 106 (Rzeszów – Jasło), linii nr 108 (Jasło – Zagórz) oraz linii nr 107 (Zagórz – Łupków), wysokość dofinansowania – 15,83 zł / pockm.

Dodatkowo w dniu 30.09.2011r. podpisano umowę dotyczącą dofinansowania napraw taboru kolejowego przeznaczonego do wykonywania przewozów kolejowych na terenie woj. podkarpackiego w wysokości 1 100 tys. zł.

lp

Kwota dofinansowania wynikająca z umów wyniosła 39 609 tys. zł, w tym na dofinansowanie przewozów – 38 509,0 tys. zł oraz na naprawy taboru z Funduszu Kolejowego – 1 100 tys. zł.

Dofinansowanie dotyczące 2011r. wyniosło 39 401,2 tys. zł. Powstała różnica w odniesieniu do zapisów umowy dotyczy wykorzystania kwoty przeznaczonej na naprawy taboru w wysokości 892,1 tys. zł.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2011r. wpłynęły środki w wysokości 39 401,2 tys. zł.

Województwo Podlaskie

W 2011r. pasażerskie przewozy kolejowe w województwie podlaskim w zakresie publicznego kolejowego transportu zbiorowego osób świadczone były na podstawie umów zawartych:

1. dnia 22 kwietnia 2011r. na dofinansowanie przewozów wykonywanych od 01.01.2011r. do 10.12.2011r. w relacji Białystok – Suwałki – Białystok, Białystok – Czeremcha – Białystok oraz Hajnówka – Siedlce – Hajnówka. Kwotę dofinansowania ustalono w wysokości 5 999,7 tys. zł, przy maksymalnej stawce dopłaty do 1 pockm - 8,96 zł.
2. dnia 2 lutego 2011r. na dofinansowanie przewozów wykonywanych od 01.01.2011r. do 10.12.2011r. w relacji Białystok – Elk. Kwota dofinansowania to 2 840,4 tys. zł, przy maksymalnej stawce dopłaty do 1 pockm wynoszącej 12,69 zł.
3. dnia 4 maja 2011r. na dofinansowanie przewozów wykonywanych od 01.01.2011r. do 10.12.2011r. w relacji Białystok – Szepietowo oraz Białystok – Kuźnica Białostocka. Dofinansowanie przewozów określono na poziomie 5 660,9 tys. zł.
4. dnia 4 sierpnia 2011r. na naprawę taboru z Funduszu Kolejowego w wysokości 3 400 tys. zł.
5. dnia 21 listopada 2011r. na dofinansowanie przewozów wykonywanych na terenie województwa podlaskiego w okresie od 11.12.2011r. do 31.12.2011r. w wysokości 1 000 tys. zł (dofinansowanie do 1 pockm - 12,16 zł) oraz naprawy i modernizację taboru ze środków Funduszu Kolejowego do kwoty 311,5 tys. zł.

Kwota dofinansowania wynikająca z umów wyniosła 19 211,5 tys. zł, w tym na dofinansowanie przewozów - 15 500 tys. zł i naprawy taboru z Funduszu Kolejowego - 3 711,5 tys. zł.

Dofinansowanie dotyczące 2011r. wyniosło 17 379,3 tys. zł. Zostało pomniejszone o 64,9 tys. zł z tytułu niewykonanej pracy eksploatacyjnej i niezachowania punktualności pociągów. Pozostała różnica w porównaniu do zapisów w umowach dotyczy wykorzystania środków na naprawy taboru w wysokości 1 944,2 tys. zł.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2011r. wpłynęła kwota w wysokości 17 516,9 tys. zł. Nadpłatę w wysokości 137,6 tys. zł zwrócono do Samorządu.

Województwo Pomorskie

W 2011r. Spółka świadczyła usługi publiczne w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa pomorskiego na podstawie umów zawartych na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2010/2011 i 2011/2012 :

I. Umowy zawarte na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2010/2011, tj. od dnia 12.12.2010r. do 10.12.2011r.,

1. Umowa zawarta w dniu 20 grudnia 2010r. (będąca częścią umowy pięcioletniej obowiązującej od 13.12.2009r. do 12.12.2015r.) na świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, w podziale na następujące zadania:
 - zadanie nr 1 – przewozy na odcinkach Hel – Gdynia Gł. – Kościerzyna – Chojnice oraz Łębork – Łeba,
 - zadanie nr 2 – przewozy na odcinku Gdynia Gł. – Tczew – Chojnice – Słupsk – Ustka,
 - zadanie nr 6 – przewozy na odcinku Gdynia Gł. – Malbork (Elbląg/Iława Gł.),
 - zadanie nr 8 – przewozy na odcinku Chojnice – Piła.

Dofinansowanie zgodnie z umową - 35 171 tys. zł, w tym dotyczące 2011r. – 33 305,3 tys. zł.

2. Umowa zawarta w dniu 20 grudnia 2010r. (będąca częścią umowy trzyletniej obowiązującej od 13.12.2009r. do 08.12.2012r.) na świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na odcinku Słupsk – granica województwa (Koszalin/Szczecin): umowa na zadanie nr 10.

Dofinansowanie zgodnie z umową - 1 580,7 tys. zł, w tym dotyczące 2011r. – 1 408,9 tys. zł.

3. Umowa zawarta w dniu 20 grudnia 2010r. w wyniku postępowania przetargowego na świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na odcinku Gdynia – Smętowo – gr. województwa (Bydgoszcz): umowa na zadanie nr 3a.

Dofinansowanie zgodnie z umową - 9 846,6 tys. zł, w tym dotyczące 2011r. – 9 203,7 tys. zł.

4. Umowa zawarta w dniu 30 czerwca 2011r. na świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na linii Somonino – Kartuzy – Somonino w okresie od 23 czerwca do 31 sierpnia 2011r.

Dofinansowanie zgodnie z umową - 41,3 tys. zł.

5. Umowa zawarta w dniu 22 lipca 2011r. na uruchomienie w dniu 23 lipca 2011 pociągu „Transcassubia” kursującego na odcinkach: Bytów/Chojnice – Kościerzyna – Gdynia – Reda – Wejherowo – Łębork oraz Hel – Władysławowo – Reda – Wejherowo – Łębork.

Dofinansowanie zgodnie z umową - 50,3 tys. zł.

II. Umowy zawarte na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2011/2012, tj. od dnia 11.12.2010r. do 08.12.2011r.,

1. Umowa zawarta w dniu 30 grudnia 2011r. (będąca częścią umowy pięcioletniej obowiązującej od 13.12.2009r. do 12.12.2015r.) na świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, w podziale na następujące zadania:
 - zadanie 1 – przewozy na odcinkach Hel – Gdynia Gł. – Kościerzyna – Chojnice oraz Łębork – Łeba,
 - zadanie 2 – przewozy na odcinku Gdynia Gł. – Tczew – Chojnice – Słupsk – Ustka,
 - zadanie 6 – przewozy na odcinku Gdynia Gł. – Malbork (Elbląg/Iława Gł.),
 - zadanie 8 – przewozy na odcinku Chojnice – Piła.

Dofinansowanie zgodnie z umową maksymalnie 38 595,5 tys. zł, w tym dotyczące 2011r. – 2 098,9 tys. zł.

2. Umowa zawarta w dniu 30 grudnia 2011r. (będąca częścią umowy trzyletniej obowiązującej od 13.12.2009r. do 08.12.2012r.) na świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na odcinku Słupsk – granica województwa – Koszalin/Szczecin: umowa na zadanie nr 10.

Dofinansowanie zgodnie z umową maksymalnie 1 580 tys. zł, w tym dotyczące 2011r. – 81,2 tys. zł.

3. Umowa zawarta w dniu 14 grudnia 2011r. w wyniku postępowania przetargowego na świadczenie usług publicznych w ramach kolejowych przewozów pasażerskich na odcinku Gdynia – Smętowo – gr. województwa (Bydgoszcz): umowa na zadanie nr 3.

Dofinansowanie zgodnie z umową maksymalnie 11 933,1 tys. zł, w tym dotyczące 2011r. – 544 tys. zł.

4. Umowa zawarta w dniu 14 grudnia 2011r. w wyniku postępowania przetargowego na świadczenie usług publicznych w ramach kolejowych przewozów pasażerskich na linii Czersk – Bąk – Kościerzyna: umowa na zadanie nr 9.1.

Dofinansowanie zgodnie z umową maksymalnie 1 292,6 tys. zł, w tym dotyczące 2011r. – 65 tys. zł.

Kwota dofinansowania na 2011r. wynikająca z umów - 46 798,6 tys. zł.

Dofinansowanie dotyczące 2011r. wyniosło 46 600,6 tys. zł. Zostało pomniejszone o 198,00 tys. zł z tytułu niewykonania części pracy eksploatacyjnej z powodu zmian w rozkładzie jazdy wynikających z robót torowych (modernizacja linii E-65) oraz z przyczyn technicznych, tj. awarii taboru.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2011r. wpłynęły środki w wysokości 44 047,6 tys. zł, w tym 176,9 tys. zł za przewozy wykonane w okresie od 12.12.2010r. - 31.12.2010r. Wpłata nie uwzględnia kwoty w wysokości 2 782,5 tys. zł dotyczącej dofinansowania przewozów wykonanych w okresie od 11.12.2011r. do 31.12.2011r. Środki dotyczące tego okresu wpłynęły na rachunek Zakładu.

Województwo Śląskie

Przewozy kolejowe w województwie śląskim realizowane były w oparciu o umowę wieloletnią o świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich zawarta na okres od 01.01.2008r. do 31.12.2012r. Samorząd przeznaczył na realizację przewozów w okresie obowiązywania umowy 510 mln zł. W latach 2008 – 2010 przekazano na ten cel łącznie 293 mln zł.

Na 2011r. zostały podpisane następujące umowy, będące częścią realizacji wieloletniego zadania:

1. Umowa podpisana w dniu 18 marca 2011r. na dofinansowanie przewozów kolejowych, obejmująca okres rozliczeniowy od 1 stycznia 2011r. do 31 maja 2011r. Zgodnie z umową, Samorząd zobowiązał się przekazać dofinansowanie w wysokości 63 938,9 tys. zł.
2. Umowa podpisana w dniu 31 maja 2011r. na dofinansowanie przewozów kolejowych, obejmująca okres rozliczeniowy od 1 czerwca 2011r. do 30 września 2011r. Organizator zobowiązał się przekazać dofinansowanie w wysokości 52 714,3 tys. zł.

3. Umowa podpisana w dniu 16 listopada 2011r. na dofinansowanie przewozów kolejowych, obejmująca okres rozliczeniowy od 1 października 2011r. do 31 grudnia 2011r. Zgodnie z umową za ten okres dofinansowanie wynosiło 29 912 tys. zł.

Łączna kwota dofinansowania na 2011r. wynikająca z umów - 146 565,2 tys. zł i w tej wysokości wpłynęły środki na rachunek bankowy do dnia 31.12.2011r.

Województwo Świętokrzyskie

W 2011r. Spółka świadczyła usługi publiczne w zakresie wykonywania regionalnych i międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa świętokrzyskiego na podstawie umów zawartych w dniu 12.05.2010r. obowiązujących w okresie od 12.12.2010r. do 8.12.2012r., tj. w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2010/2011 oraz 2011/2012. Były to następujące umowy:

1. Umowa na wykonywanie usług przewozowych na liniach:
 - a) Kielce – Skarżysko-Kamienna,
 - b) Skarżysko-Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski.,
 - c) Skarżysko-Kamienna – granica województwa – Łódź (dodatkowa relacja uruchamiana w przypadku wystąpienia zapotrzebowania społecznego).

Zgodnie z umową dofinansowanie Samorządu do tych przewozów wynosiło:

- w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2010/2011 w wysokości 6 602,7 tys. zł, tj. 16,33 za 1 pociagokilometr przy zaplanowanej pracy przewozowej – 404 328 km,
- w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2011/2012 w wysokości 9 285,1 tys. zł, tj. 17,49 za 1 pociagokilometr przy zaplanowanej pracy przewozowej - 530 883 km.

W 2011r. wysokość dofinansowania przewozów wykonywanych na ww. liniach w 2011r. wynosiła 6 642,8 tys. zł.

2. Umowa na wykonywanie usług przewozowych na linii Kielce – Sędziszów – granica województwa – Kraków/Katowice.

Zgodnie z umową dofinansowanie Samorządu do tych przewozów wynosiło:

- w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2010/2011 w wysokości 7 704,8 tys. zł, tj. 14,55 za 1 pociagokilometr przy zaplanowanej pracy przewozowej 529 536 km,
- w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2011/2012 w wysokości 8 175,7 tys. zł, tj. 15,05 za 1 pociagokilometr przy zaplanowanej pracy przewozowej – 543 238 km.

W 2011r. wysokość dofinansowania przewozów wykonywanych na ww. linii w 2011r. wynosiła 7 749,3 tys. zł.

3. Umowa na wykonywanie usług przewozowych na liniach:
 - a) Kielce – Włoszczowa – granica województwa – Częstochowa,
 - b) Kielce – Sitkówka Nowiny – Busko Zdrój (relacja uruchamiana w przypadku wystąpienia zapotrzebowania społecznego).

Zgodnie z umową Samorząd zobowiązał się do dofinansowania tych przewozów w wysokości:

- w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2010/2011 w wysokości 4 892,9 tys. zł, tj. 14,55 za 1 pociagokilometr przy zaplanowanej pracy przewozowej – 336 283 km,
- w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2011/2012 w wysokości 5 525,5 tys. zł, tj. 17,49 za 1 pociagokilometr przy zaplanowanej pracy przewozowej – 336 103 km.

4

W 2011r. wysokość dofinansowania przewozów wykonywanych na ww. linii wynosiła 5 365,7 tys. zł.

Łączna kwota dofinansowania wynikająca z umów - 19 757,8 tys. zł.

Dofinansowanie dotyczące 2011r. wyniosło 19 672 tys. zł. Zostało pomniejszone o kwotę 85,8 tys. zł, w związku z odwołanymi pociągami – zmniejszenie pracy przewozowej (pockm).

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2011r. wpłynęły środki w wysokości 19 618,9 tys. zł. Pozostałe środki, tj. 53,1 tys. zł wpłynęły 29.03.2012r.

Województwo Warmińsko-Mazurskie

W 2011r. regionalne i międzywojewódzkie przewozy kolejowe na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego realizowane były w oparciu o umowę roczną podpisaną w dniu 18 stycznia 2011r., stanowiącą część trzyletniej umowy ramowej obowiązującej w latach 2009 – 2012.

Zgodnie z umową, kwota dofinansowania wynosiła 45 000 tys. zł, w tym środki z Funduszu Kolejowego na naprawy kolejowych pojazdów szynowych służących do wykonywania usług przewozowych 5 346,1 tys. zł.

Dofinansowanie dotyczące 2011r. wyniosło 45 355,1 tys. zł. W kwocie tej ujęte zostały środki w wysokości 473,3 tys. zł, dotyczące przewozów wykonanych w 2010r. Ponadto pomniejszono dofinansowanie o kwotę 118,2 tys. zł z tytułu niezrealizowanych przewozów.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2011r. wpłynęły środki w wysokości 45 355,1 tys. zł.

Województwo Wielkopolskie

W 2011r. kolejowe przewozy pasażerskie na obszarze województwa wielkopolskiego w ramach służby publicznej, świadczone były na podstawie umów zawartych:

1. dnia 28.02.2011r. na dofinansowanie przewozów w okresie od 12.12.2010r. do 10.12.2011r. w wysokości 100 434,1 tys. zł. W kwocie dofinansowania uwzględniono zmiany w rozkładzie jazdy pociągów wprowadzone na wniosek Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego, a w szczególności zmiany w organizacji ruchu na liniach Poznań – Wągrowiec oraz Poznań – Wolsztyn, wynikające z remontu na odcinku Kostrzyn Wlkp. – Podstolice.
2. dnia 28.02.2011r. na dofinansowanie przewozów w okresie od 12.12.2010r. do 31.05.2011r. w wysokości 5 274,3 tys. zł. Przewozy te od 1 czerwca 2011r. przejęła nowopowstała spółka – Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.

Wysokość dofinansowania przewozów z ww. umów przypadająca na 2011r. wyniosła 101 527,5 tys. zł.

3. dnia 6.02.2012r. na dofinansowanie przewozów w okresie od 11 do 31 grudnia 2011r. w wysokości 6 392,8 tys. zł.

Ponadto w dniach 4 października 2011r. i 8 listopada 2011r. zawarto umowy na dofinansowanie ze środków Funduszu Kolejowego napraw pojazdów szynowych służących do wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa wielkopolskiego w ramach służby publicznej. Wysokość dofinansowania z tego tytułu - 4 500 tys. zł

Łączna kwota dofinansowania na 2011r. wynikająca z umów wynosiła 112 420,3 tys. zł, w tym dofinansowanie przewozów - 107 920,3 tys. zł, naprawy taboru z Funduszu Kolejowego – 4 500 tys. zł.

Dofinansowanie dotyczące 2011r. wyniosło 112 354,9 tys. zł. Zostało pomniejszone o kwotę 65,4 tys. zł w związku z odwołaniami pociągów.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2011r. wpłynęła kwota w wysokości 107 013,4 tys. zł. Wpłaty zostały pomniejszone o naliczone kary umowne (opóźnienia i odwołania pociągów, zmniejszenia zestawień pociągów) oraz koszty za dzierżawę autobusów szynowych w wysokości 966,4 tys. zł. Ponadto zawierają dofinansowanie przewozów wykonanych w okresie od 12.12.2010r. do 31.12.2010r. w wysokości 1 980,9 tys. zł. Dofinansowanie dotyczące zrealizowanych przewozów w okresie 11 - 31.12.2011r. w wysokości 6 356 tys. zł wpłynęło 7 lutego 2012r.

Województwo Zachodniopomorskie

W 2011r. kolejowe przewozy pasażerskie na obszarze województwa zachodniopomorskiego w ramach służby publicznej, świadczone były na podstawie umów zawartych:

1. dnia 22 kwietnia 2011r. na dofinansowanie przewozów w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2010/2011. Wysokość dofinansowania zgodnie z umową - 74 940 tys. zł, w tym w 2011r. - 70 824,2 tys. zł.
2. dnia 8 czerwca 2011r. na dofinansowanie przewozów pasażerskich na linii Koszalin – Mielno Koszalińskie w okresie od 23.06.2011r. do 04.09.2011r. Wysokość dofinansowania zgodnie z umową - 155,0 tys. zł.
3. dnia 14 października 2011r. na dofinansowanie przewozów pasażerskich w strefie transgranicznej w okresie 1.06.2011r. – 10.12.2011r. Kwota dofinansowania zgodnie z umową - 423,8 tys. zł (przy stawce dopłaty 11,36 zł).
4. dnia 29 lutego 2012r. na dofinansowanie przewozów pasażerskich w okresie od 11.12.2011r. do 8.12.2012r. Wysokość dofinansowania (przy stawce dopłaty do 1 pockm wynoszącej 13,80 zł) ustalono na poziomie 73 831,3 tys. zł. Dofinansowanie dotyczące 2011r. - 4 076,7 tys. zł.
5. dnia 29 lutego 2012r. na dofinansowanie przewozów pasażerskich w strefie transgranicznej w okresie 11.12.2011r. – 8.12.2012r. Kwota dofinansowania zgodnie z umową - 668,7 tys. zł (przy stawce dopłaty do 1 pockm wynoszącej 3,19 zł), z czego na rok 2011 przeznaczono 39,6 tys. zł.

Ponadto, dnia 15 lipca 2011r. zawarto Porozumienie na wykonywanie napraw rewizyjnych elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57 wykorzystywanych do świadczenia usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich objętych umową ze środków Funduszu Kolejowego – na kwotę w wysokości 1 500 tys. zł.

Kwota dofinansowania wynikająca z umów wyniosła 77 019,3 tys. zł, w tym na dofinansowanie przewozów – 75 519,3 tys. zł, naprawy taboru z Funduszu Kolejowego – 1 500 tys. zł.

Dofinansowanie dotyczące 2011r. wyniosło 76 685,5 tys. zł. Niższe dofinansowanie w porównaniu do zapisów w umowach, wynika z ostatecznego rozliczenia przewozów w strefie transgranicznej (mniej o 292,1 tys. zł) oraz zwrotu dofinansowania za przewozy wykonane w 2010r. w wysokości 41,7 tys. zł.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2011r. wpłynęły środki w wysokości 76 685 tys. zł. Zawierają wpłatę dotyczącą dofinansowania przewozów wykonanych w 2010r. w wysokości 4 115,8 tys. zł. Środki przeznaczone na dofinansowanie przewozów zrealizowanych w okresie 11.12.2011r. - 31.12.2011r. w wysokości 4 116,3 tys. zł, wpłynęły 15.03.2012r.

Wysokość środków na organizowanie i dofinansowanie kolejowych przewozów pasażerskich objętych umowami z samorządami województw oraz stopień pokrycia deficytu wynikającego z realizacji umów przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 29. Dofinansowanie i stopień pokrycia deficytu przewozów objętych umowami z samorządami województw w latach 2010-2011

Województwo	2011		2010		Zmiana w pkt. % (kol.3-5)
	Dofinansowanie (tys. zł)	Stopień pokrycia deficytu (%)	Dofinansowanie (tys. zł)	Stopień pokrycia deficytu (%)	
1	2	3	4	5	6
Dolnośląskie	99 248,5	103,7%	83 650,8	96,7%	7,0%
Kujawsko – Pomorskie	51 315,3	100,0%	34 046,0	74,5%	25,5%
Lubelskie	52 577,7	106,0%	43 630,0	86,2%	19,8%
Lubuskie	38 683,3	104,8%	31 625,2	98,8%	6,0%
Łódzkie	61 910,9	97,9%	52 646,5	90,1%	7,8%
Małopolskie	77 256,9	90,8%	69 000,0	85,6%	5,2%
Opolskie	44 829,1	96,8%	38 069,6	84,8%	12,0%
Podkarpackie	39 401,2	99,9%	37 997,5	99,1%	0,8%
Podlaskie	17 379,3	88,9%	21 042,6	87,7%	1,2%
Pomorskie	46 600,6	92,8%	43 695,4	62,8%	30,0%
Śląskie	146 565,2	101,2%	110 463,3	79,6%	21,6%
Świętokrzyskie	19 672,0	88,4%	23 589,4	98,4%	-10,0%
Warmińsko-Mazurskie	45 355,1	96,1%	43 807,7	91,3%	4,8%
Wielkopolskie	112 354,9	98,0%	106 921,8	100,0%	-2,0%
Zachodniopomorskie	76 685,5	95,8%	69 559,3	96,6%	-0,8%
Razem	929 835,5	98,2%	809 745,1	88,0%	10,2%

Otrzymanie w 2011r. wyższego dofinansowania od samorządów pozwoliło na znaczne zwiększenie pokrycia kosztów przychodami, generowanymi w ramach zawieranych z samorządami umów o świadczenie kolejowych przewozów objętych obowiązkiem służby publicznej z 88,0% do 98,2%.

1.1.2.2. Dofinansowanie przewozów przez ministra właściwego ds. transportu

W 2011r. na dofinansowanie międzynarodowych połączeń kolejowych realizowanych przez Spółkę w ramach umowy o organizowanie, wykonywanie i dotowanie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej realizowanych przez Przewozy Regionalne sp. z o.o. w ramach usług publicznych w okresie 01.01.2011r. - 31.12.2011r. zaplanowana została rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych w wysokości 45 083 tys. zł.

W związku z wejściem w życie w dniu 1 marca 2011r. ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U z 2011 r. Nr 5, poz. 13) minister właściwy do spraw transportu przestał być organizatorem kolejowych przewozów realizowanych w strefie transgranicznej. Obowiązująca w roku 2011 umowa ministra infrastruktury ze Spółką Przewozy Regionalne została zawarta w dniu 28 lutego 2011r., na podstawie przepisów obowiązujących w dniu jej podpisania, dlatego do 31 maja 2011r. przewozy te były nadal dofinansowane przez ministra właściwego ds. transportu. Na okres od 1 czerwca 2011r. zmieniono zakres obowiązywania umowy i ustalono limit wysokości rekompensaty na rok 2011 w wysokości 34 792,2 tys. zł. Jednocześnie, na wniosek przewoźnika umową objęto

również połączenie Białystok - Grodno - Białystok do końca okresu obowiązywania rozkładu jazdy 2010/2011.

Spółka otrzymała w 2011 roku dofinansowanie w wysokości 30 392 tys. zł, które było niższe od planu o 14 691 tys. zł i wykonania w 2010r. o 18 736,4 tys. zł.

1.1.2.3. Inne przychody pozostałej działalności operacyjnej

W 2011r. inne przychody pozostałej działalności operacyjnej wyniosły 118 136,0 tys. zł i były wyższe od zaplanowanych o 8 914,9 tys. zł i o 5 075,7 tys. zł. od wykonania w 2010r.

Najbardziej istotne pozycje pozostałych przychodów operacyjnych:

- zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych – 34 877,1 tys. zł, co stanowi 30% przychodów. Był on niższy od planu o 3 923,3 tys. zł i 2010r o 6 347,9 tys. zł. W 2011r. Spółka sprzedała 19 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych osiągając przychód w wysokości 35 586,8 tys. zł, w tym do:
 - PESA Bydgoszcz i NEWAG - 5 szt. za kwotę 6 730,8 tys. zł,
 - Kujawsko-Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego - 4 szt. za kwotę 9 360,0 tys. zł,
 - Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego - 6 szt. za kwotę 12 520,0 tys. zł,
 - Dolnośląskiego Urzędu Marszałkowskiego - 2 szt. za kwotę 3 500,0 tys. zł,
 - Łódzkiego Urzędu Marszałkowskiego - 2 szt. za kwotę 3 476,0 tys. zł.
- rozwiązanie rezerwy na świadczenia pracownicze - 38 144,8 tys. zł, co stanowi 32% przychodów. Były wyższe od planu o 4 044,2 tys. zł i 2010r. o 2 015,9 tys. zł.
- uzyskane kary, grzywny, odszkodowania – 21 327,9 tys. zł, co stanowi 18% przychodów. Były wyższe w stosunku do planu o 10 187,9 tys. zł i do 2010r. – 10 829,7 tys. zł. Uzyskane przychody dotyczyły m.in.:
 - ✓ odszkodowań od ubezpieczycieli za wypadki kolejowe,
 - ✓ naliczonych kar umownych za:
 - opóźnienia pociągów z winy PKP PLK,
 - bezbiletowe przejazdy,
 - nieterminowe wykonanie napraw taboru i części taborowych (Mińsk, NEWAG i inni),
 - nienależyte wykonanie usługi czyszczenia taboru.

1.1.3. Przychody z działalności finansowej

W 2011r. przychody z działalności finansowej wyniosły 9 056,8 tys. zł. Były wyższe od zaplanowanych o 7 761,8 tys. zł i 2010r. o 5 552,8 tys. zł. Najwyższy udział w przychodach finansowych stanowią odsetki – 87,1% przychodów finansowych.

Zestawienie przychodów w porównaniu do planu i 2010 przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 30. Przychody z działalności finansowej

Lp.	Wyszczególnienie	2011 (tys. zł)	Plan 2011 (tys. zł)	Odchylenia (kol. 3/4) %	Odchylenia bezwzględne (kol. 3 - 4) (tys. zł)	2010 (tys. zł)	Dynamika (kol. 3/7) %	Zmiana bezwzględna (kol. 3 - 7) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Odsetki od należności z tytułu dostaw i usług, w tym od:	2 872,1	708,5	405,4%	2 163,6	1 318,9	217,8%	1 553,2
1.1	PKP INTERCITY	2 261,4	-	-	-	369,4	612,2%	1 892,0
1.2	PKP SA	1,4	-	-	-	396,7	0,4%	-395,3
2.	Odsetki od środków pieniężnych na rachunkach bankowych	956,7	408,0	234%	548,7	502,0	190,6%	454,7
3.	Umorzone odsetki	4 059,8	178,5	2929%	5 049,5	1 191,0	340,9%	2 868,8
4.	Aktualizacja wartości inwestycji	953,0				0,0	-	953,0
5.	Pozostałe przychody finansowe	215,2				492,1	43,7%	-276,9
6.	Razem	9 056,8	1 295,0	699%	7 761,8	3 504,0	258,5%	5 552,8

Najbardziej istotne pozycje stanowią:

- odsetki od należności z tytułu nieterminowego regulowania należności przez PKP IC - 2 226,1 tys. zł (wzrost o 1 892,0 tys. zł w porównaniu do 2010r.),
- umorzone odsetki związane z rozwiązaniem rezerw utworzonych w latach wcześniejszych na zobowiązania odsetkowe, głównie wobec PKP SA i PKP PLK - kwota 4 059,8 tys. zł (wzrost o 2 868,8 tys. zł w porównaniu do 2010r.).

1.2. Koszty działalności gospodarczej

Koszty działalności gospodarczej Spółki za 2011r. wyniosły 1 966 227,6 tys. zł i były wyższe w porównaniu do planu o 21 742,1 tys. zł i o 43 988,5 tys. zł. w porównaniu do wykonania w 2010r.

Największe różnice w porównaniu do 2010r. wystąpiły w następujących pozycjach:

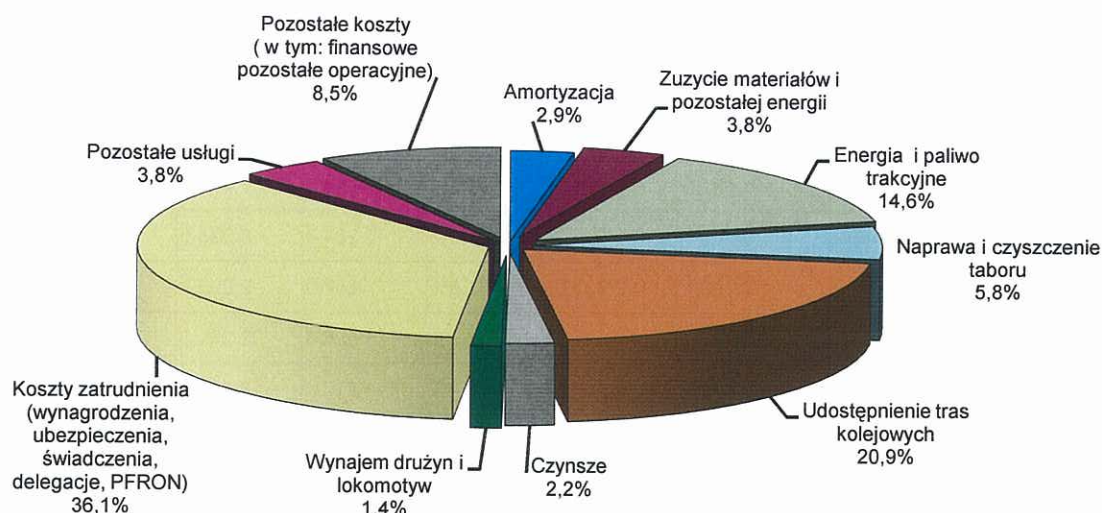
- naprawy taboru (+ 38 051,3 tys. zł),
- koszty finansowe (+ 17 558,3 tys. zł),
- koszty pracownicze (- 13 225,0 tys. zł),
- udostępnienie tras kolejowych (- 9 658,4 tys. zł),
- „ulga za złe długi”- korekta VAT (+ 5 468,1 tys. zł),
- zużycie energii trakcyjnej i paliwa trakcyjnego (- 5 363,8 tys. zł),
- zużycie materiałów (+ 4 728,2 tys. zł),
- amortyzacja (+ 3 656,0 tys. zł).

Koszty działalności gospodarczej poniesione przez Spółkę w latach 2010 - 2011 zostały przedstawione w tabeli poniżej.

Tabela 31. Koszty działalności gospodarczej

Wyszczególnienie	2011 (tys. zł)	Plan 2011 (tys. zł)	Odchylenia (2/3) %	Odchylenia bezwzględne (kol. 2-3) (tys. zł)	2010 (tys. zł)	Dynamika (2/6) %	Zmiana bezwzględna (kol. 2-6) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Koszty działalności	1 836 148,0	1 808 614,1	101,5%	27 533,9	1 805 762,5	101,7%	30 385,5
Pozostałe koszty	58 147,5	62 840,5	92,5%	-4 693,0	62 102,9	93,6%	-3 955,4
Koszty finansowe	71 932,1	73 030,9	98,5%	-1 098,8	54 373,7	132,3%	17 558,4
Koszty działalności gospodarczej	1 966 227,6	1 944 485,5	101,1%	21 742,1	1 922 239,1	102,3%	43 988,5

Wykres 9. Struktura kosztów działalności gospodarczej w 2011r.



1.2.1. Koszty działalności operacyjnej

Koszty działalności operacyjnej w 2011r. wyniosły 1 836 148 tys. zł. Były wyższe w porównaniu do planu o 27 533,9 tys. zł i o 30 385,5 tys. zł w porównaniu do wykonania w 2010r.

Największy udział w kosztach działalności operacyjnej w 2011r. stanowiły koszty pracownicze (39,5%), usługi obce (36,7%) oraz zużycie energii i paliwa trakcyjnego (15,7%). W ramach usług obcych największy udział stanowiły koszty udostępnienia linii – 61%.

Koszty działalności operacyjnej za 2011r. w porównaniu do planu i wykonania w 2010r. przedstawia tabel poniżej.

Tabela 32. Koszty działalności operacyjnej

Lp.	Wyszczególnienie	2011 (tys. zł)	Plan 2011 (tys. zł)	odchylenia (kol. 3/4) %	odchylenia bezwzgl. (kol.3-4) (tys. zł)	2010 (tys. zł)	Dynamika (kol. 3/7) %	Zmiana bezwzgl. (kol. 3-7) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Amortyzacja	57 220,1	54 486,6	105,0%	2 733,5	53 564,1	106,8%	3 656,0
2.	Zużycie paliwa trakcyjnego	60 653,9	50 240,0	120,7%	10 413,9	55 925,7	108,5%	4 728,2
3.	Zużycie materiałów	53 929,2	56 460,9	95,5%	-2 531,7	46 977,9	114,8%	6 951,3
4.	Zużycie energii elektrycznej trakcyjnej	226 705,7	225 601,7	100,5%	1 104,0	236 797,7	95,7%	-10 092,0
5.	Zużycie pozostałej energii i materiałów	20 485,4	23 811,1	86,0%	-3 325,7	21 220,8	96,5%	-735,4
6.	Usługi obce	673 087,3	683 066,4	98,5%	-9 979,1	646 535,5	104,1%	26 551,8
6.1.	Udostępnienie tras kolejowych	411 184,8	407 723,4	100,8%	3 461,4	420 843,2	97,7%	-9 658,4
6.2.	Wynajem lokomotyw i drużyn pociągowych	27 810,3	25 165,6	110,5%	2 644,7	28 303,6	98,3%	-493,3
6.3.	Usługi remontowe, w tym:	90 743,9	94 435,8	96,1%	-3 691,9	49 665,6	182,7%	41 078,3
6.3.1.	naprawa taboru	77 691,3	82 904,2	93,7%	-5 212,9	39 640,0	196,0%	38 051,3
6.4.	Koszty czyszczeń taboru i wodowanie	36 620,0	39 206,0	93,4%	-2 586,0	39 559,6	92,6%	-2 939,6
6.5.	Czynsze	44 266,7	49 540,4	89,4%	-5 273,7	44 118,8	100,3%	147,9

40

Lp.	Wyszczególnienie	2011 (tys. zł)	Plan 2011 (tys. zł)	odchylenia (kol. 3/4) %	odchylenia bezwzgl. (kol.3-4) (tys. zł)	2010 (tys. zł)	Dynamika (kol. 3/7) %	Zmiana bezwzgl. (kol. 3-7) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
6.6.	Prowizja za sprzedaż biletów przez podmioty zewnętrzne	9 548,7	10 692,3	89,3%	-1 143,6	9 667,1	98,8%	-118,4
6.7.	Usługi telekomunikacyjne	12 325,5	12 200,0	101,0%	125,5	14 563,1	84,6%	-2 237,6
6.8.	Usługi informatyczne	8 482,6	9 096,2	93,3%	-613,6	7 448,2	113,9%	1 034,4
6.9.	Usługi transportowe	9 871,3	2 586,9	381,6%	7 284,4	8 038,6	122,8%	1 832,7
6.10.	Diagnostyka medyczna	2 265,1	2 922,6	77,5%	-657,5	2 095,9	108,1%	169,2
6.11.	Pozostałe usługi	19 968,4	29 497,2	67,7%	-9 528,8	22 231,8	89,8%	-2 263,4
7.	Podatki i opłaty	19 135,1	20 547,5	93,1%	-1 412,4	18 662,7	102,5%	472,4
8.	Wynagrodzenia	557 933,2	527 891,5	105,7%	30 041,7	570 132,3	97,9%	-12 199,1
9.	Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	137 081,6	138 379,9	99,1%	-1 298,3	129 384,7	105,9%	7 696,9
10.	Podróże służbowe	18 299,8	20 404,3	89,7%	-2 104,5	18 943,3	96,6%	-643,5
11.	Pozostałe koszty rodzajowe	9 137,9	5 866,6	14,8%	3 271,3	5 818,8	14,2%	3 319,1
12.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	2 478,8	1 857,6	133,4%	621,2	1 799,0	137,8%	679,8
13.	Koszty działalności operacyjnej	1 836 148,0	1 808 614,1	101,5%	27 533,9	1 805 762,5	101,7%	30 385,5

„Amortyzacja” – koszty wyniosły 57 220,1 tys. zł. Były wyższe od wielkości zaplanowanych o 5%, tj. 2 733,5 tys. zł i od wykonania w 2010r. o 6,8%, tj. o 3 656 tys. zł.

Amortyzacja jest wyrażonym w pieniądzu składnikiem kosztów, obrazującym zużycie fizyczne i ekonomiczne środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych. Polega na rozłożeniu kosztów związanych z zakupem danego środka trwałego na poszczególne miesiące, przypadające na okres eksploatacji tego środka.

Elementem kosztów uzyskania przychodów wpływającym na wysokość wyniku finansowego są odpisy amortyzacyjne. W Spółce odpisy amortyzacyjne naliczane są metodą liniową, od wartości początkowej środka trwałego powiększonej o sumę wydatków poniesionych na jego ulepszenie.

W 2011r. na wartość odpisów złożyły się następujące pozycje:

- wartości niematerialne i prawne – 467,2 tys. zł,
- prawo wieczystego użytkowania gruntów – 4 191,6 tys. zł,
- budynki i budowle oraz obiekty inżynierii lądowej – 7 517,2 tys. zł,
- urządzenia techniczne – 6 312,8 tys. zł,
- środki transportu – 38 035,2 tys. zł,
- inne środki trwałe – 696,1 tys. zł.

Wzrost wartości amortyzacji w porównaniu do ubiegłego roku był uwarunkowany głównie przejęciem w sierpniu 2010r. aportu od PKP SA, który stanowiły grunty i nieruchomości, urządzenia techniczne, maszyny i inne środki trwałe o łącznej wartości ok. 270 mln zł.

„Zużycie paliwa trakcyjnego” – koszty wyniosły 60 653,9 tys. zł. Były wyższe od wielkości zaplanowanych o 20,7%, tj. 10 413,9 tys. zł i od wykonania w 2010r. o 8,5%, tj. o 4 728,2 tys. zł.

Paliwo trakcyjne wykorzystuje się jako źródło energii do autobusów szynowych i lokomotyw spalinowych. W 2011r. paliwo zużyte przez autobusy szynowe stanowiło 79,7% kosztów, a przez lokomotywy spalinowe – 20,3%.

W 2011r. zużyto 12 043,8 tys. kg paliwa, tj. mniej o 1 630 tys. kg w porównaniu do roku poprzedniego i więcej o 804,4 tys. kg w zestawieniu z wielkościami zaplanowanymi.

Średnia cena paliwa w 2011r. wyniosła 5,04 zł/kg i była wyższa w porównaniu do 2010r. o 0,95 zł/kg i planu o 0,57 zł/kg.

Wyższe koszty paliwa w porównaniu do wielkości planowanych i 2010r. wynikają z tempa wzrostu cen paliwa w okresie sprawozdawczym, co nie zostało dostatecznie przewidziane przy planowaniu cen na ten okres.

W 2011r. autobusy szynowe spalinowe i lokomotywy spalinowe wykonały pracę eksploatacyjną w wysokości 12 526,3 tys. pockm, tj. mniej o 817,8 tys. pockm w porównaniu do wykonania w 2010r. i o 451,3 tys. pockm - do wielkości zaplanowanych.

„Zużycie materiałów” – koszty wyniosły 53 929,2 tys. zł. Były niższe w porównaniu do planu o 4,5%, tj. o 2 531,7 tys. zł, natomiast wyższe niż w 2010r. o 14,8%, tj. o 6 951,3 tys. zł.

Znaczną część tych kosztów, tj. ok. 81,7% (44 065,2 tys. zł) stanowiły materiały, które zużyto na naprawy taboru. Największe obciążenie finansowe spowodowało zużycie do napraw taboru takich materiałów jak: wstawki hamulcowe, okładziny cierne do hamulców tarczowych, silniki trakcyjne, panewki, przetwornice, części do odbieraków prądu/pantografów.

W 2011r. wykonano systemem gospodarczym 154 naprawy rewizyjne, w tym: 87 wagonów i 67 ezt. W porównaniu do 2010r. wykonano więcej o 58 napraw rewizyjnych wagonów i 11 ezt, co wpłynęło na wzrost kosztów o 6 163,4 tys. zł i stanowiło główną przyczynę rozbieżności w porównaniu do 2010r.

Pozostałą grupę zużytych materiałów, tj. 18,3% stanowiły m.in. druki biletowe, kasowe, koszty utrzymania budynków, lokali, urządzeń.

„Zużycie energii elektrycznej trakcyjnej” - koszty wyniosły 226 705,7 tys. zł, były wyższe od wielkości zaplanowanych o 0,5%, tj. o 1 104 tys. zł oraz niższe od wykonania w 2010r. o 4,3%, tj. o 10 092 tys. zł.

Wysokość kosztów z tego tytułu zależna jest od zużycia energii, ceny jednostkowej za energię elektryczną i przesył energii. Powyższe elementy wpłynęły na rozbieżność w odniesieniu do planu i 2010r.

W 2011r. zużyto 474,7 tys. MWh energii trakcyjnej, tj. więcej od wielkości zaplanowanych o 12,6 tys. MWh oraz mniej od zużycia w 2010r. o 20,6 tys. MWh. Wielkość zużycia energii elektrycznej w transporcie kolejowym jest funkcją wielu zmiennych i zdeterminowana jest jakością stosowanych rozwiązań technicznych i organizacyjnych, które przekładają się na określone koszty inwestycyjne (konstrukcja taboru) i eksploatacyjne. W szczególności wpływ na zużycie energii mają czynniki takie jak:

- praca przewozowa,
- ciężar taboru,
- stosowane prędkości jazdy,
- parametry techniczne taboru elektrycznego,
- stan torów i taboru,
- warunki klimatyczne, itd.



Drugim istotnym elementem mającym wpływ na poziom kosztów jest cena jednostkowa energii. W 2011r. cena jednostkowa energii czynnej wyniosła średnio 275,40 zł/MWh i wzrosła w porównaniu do 2010r. o 1,56 zł/MWh.

Kształtowanie się średnich cen jednostkowych w latach 2010 – 2011 przedstawia tabela poniżej.

Wyszczególnienie	Jednostka miary	Średnia cena 2011 (zł)	Średnia cena 2010 (zł)	Dynamika (kol.3/4)
1	2	3	4	5
Moc zamówiona				
Opłata stała za dystrybucję	kW/m-c	12,63	12,18	103,7%
Opłata przejściowa	kW	3,02	3,35	90,1%
Zużyta energia				
Składnik zmiennej stawki sieciowej	MWh	124,79	116,45	107,2%
Składnik jakościowy opłaty systemowej	MWh	6,98	8,76	79,7%
Za energię czynną	MWh	275,40	273,84	100,6%
Pozostałe koszty				
Opłata abonamentowa	m-c	26,00	24,00	108,3%
Opłata za obsługę rozliczenia	m-c	730,00	730,00	100,0%

„Zużycie pozostałej energii i materiałów” – koszty wyniosły 20 485,4 tys. zł. Były niższe do zaplanowanych o 14%, tj. o 3 325,7 tys. zł i od wykonania w 2010r. o 3,5%, tj. o 735,4 tys. zł.

Poszczególne elementy składające się na koszty pozostałego paliwa i energii przedstawia poniższa tabela:

Wyszczególnienie	2011 (tys. zł)	Plan 2011 (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (kol.2 - 3) (tys. zł)	2010 (tys. zł)	Zmiana bezwzględna (kol. 2 - 5) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6
Nietrakcyjne paliwo płynne	4 473,9	4 707,4	-233,5	4 078,2	395,7
Paliwo stałe	677,7	1 066,8	-389,1	703,6	-25,9
Energia nietrakcyjna	9 029,4	10 773,5	-1 744,1	9 727,9	-698,5
Energia ciepła	3 934,0	4 586,4	-652,4	4 386,2	-452,2
Zimna i ciepła woda, gaz oraz ścieki	2 370,4	2 677,0	-306,6	2 324,9	45,5
Razem	20 485,4	23 811,1	-3 325,7	21 220,8	-735,4

Na zmniejszenie kosztów w porównaniu do planu i wykonania w 2010r. wpłynęło zmniejszenie użytkowanych przez Spółkę powierzchni, co z kolei spowodowało niższe koszty ogrzewania i oświetlenia pomieszczeń.

„Udostępnianie tras kolejowych” – koszty wyniosły 411 184,8 tys. zł. Były wyższe o 0,8%, tj. o 3 461,4 tys. zł od wielkości zaplanowanych, natomiast niższe od wykonania w 2010r. o 2,3%, tj. o 9 658,4 tys. zł.

W 2011r. na koszty udostępnienia linii złożyły się następujące elementy:

– opłata podstawowa	– 385 690,1 tys. zł,
– dostęp do peronów	– 15 028,1 tys. zł,
– opłata rezerwacyjna za zamówione i niewykorzystane trasy pociągów	– 1 762,1 tys. zł,
– opłata za przygotowanie i przydzielenie trasy poza RRJ	– 2 910,4 tys. zł,
– dodatkowa opłata za przejazdy zrealizowane w ramach IRJ	– 1 451,7 tys. zł,
– opłata za korzystanie z torów postojowych	– 3 019,7 tys. zł,
– pozostałe (dostęp do linii 250, urządzeń zaopatrzenia	

w paliwo, dostęp do torów postojowych, opłata za dostęp i korzystanie z torów do formowania składów pociągów) – 1 322,7 tys. zł.

Wyższe w porównaniu zaplanowanych koszty związane były ze zmianami w kursowaniu pociągów, co z kolei przyczyniło się do naliczenia dodatkowych kosztów m.in. z tytułu:

- opłaty rezerwacyjnej za zamówione i niewykorzystane trasy pociągów,
- opłaty za przygotowanie i przydzielenie trasy pociągów poza RRJ,
- wzrostu o 10% opłaty podstawowej za przejazdy zrealizowane w ramach IRJ.

W odniesieniu do 2010r. koszty były niższe z uwagi na wykonanie niższej pracy przewozowej o 2 697,5 tys. pockm. Spadek kosztów został zredukowany z uwagi na wzrost stawek w 2011r. powiązany ze zmianą kategorii linii. Spółka poniosła niższe koszty głównie w pozycjach:

- opłata podstawowa – mniej o 6 503,5 tys. zł,
- opłaty rezerwacyjnej za zamówienie i niewykorzystanie trasy pociągów w ramach RRJ – mniej o 1 378,6 tys. zł,
- opłaty za przejazdy zrealizowane w ramach IRJ – mniej o 1 246,5 tys. zł.

„Wynajem lokomotyw i drużyn pociagowych” – koszty wyniosły 27 810,3 tys. zł. Były wyższe o 10,5%, tj. o 2 644,7 tys. zł od wielkości zaplanowanych, natomiast niższe od wykonania w 2010r. o 1,7%, tj. o 493,3 tys. zł.

Koszty dotyczą głównie wynajmu lokomotyw od PKP CARGO i lokomotyw z drużyną od PKP Intercity. W 2011r. koszty wynajmu lokomotyw od PKP CARGO wyniosły 27 532,8 tys. zł, co stanowiło 99% kosztów, a od PKP Intercity 234,4 tys. zł, tj. 0,8%. Pozostałe podmioty, od których Spółka wynajmowała tabor to: Tabor Szynowy Opole, PKP Cargo Tabor – Ostrów Wielkopolski.

Od PKP CARGO Spółka wynajmuje głównie lokomotywy elektryczne. Wynajęcie 1 lokomotywy elektrycznej na dobę kosztowało Spółkę od 01.01.2011r. do 24.12.2011r. - 2 200,90 zł/dobę, a od 25.12.2011r. - 2 707,10 zł/dobę. W porównaniu do 2010r. cena wynajmu 1 lokomotywy za dobę wzrosła średnio o 11%. W 2011r. średnio na dobę wynajmowano 33 lokomotywy, tj. o 1 lokomotywę mniej niż w 2010r.

Od PKP IC Spółka wynajmuje lokomotywy wraz z drużyną. Koszty uzależnione były od wykonanej pracy eksploatacyjnej i rodzaju trakcji.

W 2011r. cena wynajmu lokomotywy z drużyną wyniosła:

- trakcją elektryczną – 5,99 zł/pockm,
- trakcją elektryczną poza granicami kraju – 10,58 zł/pockm,
- trakcją spalinową – 23,83 zł/pockm.

W porównaniu do 2010r. wzrosły koszty obsługi trakcyjnej poza granicami kraju o 50,7% za każdy przejechany kilometr.

„Naprawa taboru” – koszty wyniosły 77 691,3 tys. zł. Były niższe od wielkości zaplanowanych o 6,3%, tj. o 5 212,9 tys. zł, natomiast wyższe od wykonania w 2010r. o 96%, tj. o 38 051,3 tys. zł.

Szczegółowe zestawienie kosztów napraw wg rodzaju taboru z podziałem na poziomy utrzymania przedstawiono w tabeli poniżej.

Wyszczególnienie	2011 (tys. zł)	Plan 2011 (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (kol.2 - 3) (tys. zł)	2010 (tys. zł)	Zmiana bezwzględna (kol. 2 - 5) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6
Poziom utrzymania 1 - przeglądy kontrolne	9 790,2	6 700,0	3 090,2	8 761,5	1 028,7
ezt	3 128,0	2 500,0	628,0	3 300,4	-172,4
asz	6 505,5	4 000,0	2 505,5	4 767,5	1 738,0
wagony	11,1	0,0	11,1	271,9	-260,8
lokomotywy spalinowe	133,7	200,0	-66,3	417,3	-283,6
lokomotywy elektryczne	11,9	0,0	11,9	4,4	7,5
Poziom utrzymania 2 - przeglądy okresowe	10 003,8	7 447,3	2 556,5	10 439,1	-435,3
ezt	3 792,3	3 740,4	51,9	5 504,8	-1 712,5
asz	5 887,2	3 306,9	2 580,3	4 284,4	1 602,8
wagony	5,8	0,0	5,8	67,4	-61,6
lokomotywy spalinowe	318,5	400,0	-81,5	582,5	-264,0
Poziom utrzymania 3 - przeglądy okresowe poszerzone	1 021,0	0,0	1 021,0	2 247,8	-1 226,8
ezt	85,2	0,0	85,2	70,5	14,7
asz	930,4	0,0	930,4	2 115,2	-1 184,8
lokomotywy spalinowe	5,4	0,0	5,4	62,1	-56,7
Poziom utrzymania 4 - naprawy rewizyjne	48 378,8	66 015,7	-17 636,9	13 564,7	34 814,1
ezt	47 392,9	63 657,7	-16 264,8	12 762,0	34 630,9
asz	323,3	2 238,0	-1 914,7	553,2	-229,9
wagony	662,6	0,0	662,6	145,4	517,2
lokomotywy spalinowe	0,0	120,0	-120,0	104,1	-104,1
Pozostałe naprawy (poawaryjne i inne)	8 092,3	2 741,2	5 351,1	4 626,9	3 465,4
ezt	2 966,4	2 500,0	466,4	2 130,6	835,8
asz	4 944,4	0,0	4 944,4	2 244,6	2 699,8
wagony	115,9	90,1	25,8	105,5	10,4
lokomotywy spalinowe	65,6	151,1	-85,5	48,2	17,4
lokomotywy elektryczne		0,0	0,0	98,0	-98,0
naprawa rewizyjna dla podmiotów zew.	56,0	0,0	56,0	0,0	56,0
Razem naprawy	77 342,1	82 904,2	-5 562,1	39640	37 702,1

Najwyższe koszty zostały poniesione na naprawy rewizyjne elektrycznych zespołów trakcyjnych - 47 392,9 tys. zł, co stanowiło 61% kosztów napraw taboru.

W 2011r. wykonano 94 naprawy rewizyjne ezt, w tym:

- 53 naprawy wynikające z umów podpisanych w 2011r. (umowy podpisano na naprawę 123 ezt),
- 41 napraw jako „spady” z roku 2010.

Zaplanowano wykonanie 188 napraw rewizyjnych ezt. Przyczyną niewykonania był przebieg procesu przetargowego. Przetarg ogłoszony w 2010r. na naprawę 188 ezt nie został rozstrzygnięty. Zakłady naprawcze w celu podniesienia kosztów napraw zaczęły tworzyć konsorcja. W związku z tym rozpoczęto ogłaszanie mniejszych przetargów z liczbą napraw adekwatnych do liczby taboru z utraconym świadectwem sprawności. Oferty złożone przez Wykonawców znacznie przewyższały kwotę jaką Spółka przeznaczyła na ten cel.

W porównaniu do poprzedniego roku wykonano więcej o 65 napraw rewizyjnych ezt, co wpłynęło na wzrost kosztów o 34 630,9 tys. zł.

„Koszty czyszczeń i wodowanie” – koszty wyniosły 36 620 tys. zł. Były niższe od wielkości zaplanowanych o 6,6%, tj. o 2 586 tys. zł oraz wykonania w 2010r. o 7,4%, tj. o 2 939,6 tys. zł.

W 2011r. czyszczenia były wykonywane na podstawie umów obowiązujących również w 2010r. i wg tych samych cen jednostkowych. Zmniejszyła się natomiast liczba wykonanych czyszczeń w porównaniu do wielkości zaplanowanych jak i 2010r., co wpłynęło na niższe koszty

czyszczeń. Liczbę wykonanych czyszczeń taboru w porównania do planu i 2010r. przedstawiono w poniższych tabelach.

Liczba czyszczeń taboru w porównaniu do planu.

Czyszczenie taboru	Okresowe i okresowe niepełne			Codzienne, codzienne niepełne, codzienne zewnętrzne lokomotyw			Pobieżne		
	2011	Plan	Odchylenia bezwzględne (kol.2-3)	2011	Plan	Odchylenia bezwzględne (kol.5-6)	2011	Plan	Odchylenia bezwzględne (kol.8-9)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Wagony	2001	2 180	-179	47 164	49 479	-2 315	66 500	60 862	5 638
EZT i autobusy szynowe	7076	9 312	-2 236	157 886	173 582	-15 696	258 869	275 549	-16 680
Lokomotywy	185	249	-64	699	634	65	12	0	12
Razem	9 262	11 741	-2 479	205 749	223 695	-17 946	325 381	336 411	-11 030

Liczba czyszczeń taboru w porównaniu do 2010r.

Czyszczenie taboru	Okresowe i okresowe niepełne			Codzienne, codzienne niepełne, codzienne zewnętrzne lokomotyw			Pobieżne		
	2011	2010	Zmiana bezwzględna (kol.2-3)	2011	2010	Zmiana bezwzględna (kol.5-6)	2011	2010	Zmiana bezwzględna (kol.8-9)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Wagony	2001	2583	-582	47 164	53 331	-6 167	66 500	43 380	23 120
EZT i autobusy szynowe	7076	8138	-1 062	157 886	168 975	-11 089	258 869	281 390	-22 521
Lokomotywy	185	1199	-1 014	699	1761	-1 062	12	0	12
Razem	9 262	11 920	-2 658	205 749	224 067	-18 318	325 381	324 770	611

Na zmniejszenie liczby czyszczeń wpłynęły następujące czynniki:

- niesprzyjające warunki atmosferyczne występujące w okresie zimowym, co skutkowało wykonaniem czyszczeń o niepełnym zakresie, w większości przypadków bez wodowania,
- zmiany w rozkładach jazdy (ograniczenia w kursowaniu pociągów). Skrócone przebiegi składów pociągów (przejścia na stacjach zwrotnych), wymusiły zmianę rodzaju czyszczenia z codziennego na pobieżne lub rezygnację z czyszczenia, w przypadku krótkiego czasu postoju,
- awaryjność i braki taboru do obsługi pociągów powodujące zamianę taboru w obiegach (np. zamiana ezł lub autobusów szynowych na wagony), wprowadzenie zastępczej komunikacji autobusowej czy odwołanie pociągów.

„Czynsze” – koszty wyniosły 44 266,7 tys. zł. Były niższe o 10,6%, tj. 5 273,7 tys. zł od wielkości zaplanowanych, natomiast wyższe od 2010r. o 0,3%, tj. o 147,9 tys. zł.

W 2011r. koszty te dotyczyły:

- najmu i dzierżawy: budynków, pomieszczeń - wykonanie na poziomie 20 834,6 tys. zł,
- dzierżawy taboru – koszty wyniosły 14 986,1 tys. zł. Tabor dzierżawiony jest od samorządów województw, w tym od:
 - Samorządu Województwa Dolnośląskiego – 4 990,8 tys. zł (ezł – 2 szt.),
 - Samorządu Województwa Zachodniopomorskiego – 4 675,1 tys. zł (asz – 22 szt.),
 - Samorządu Województwa Pomorskiego – 2 605,4 tys. zł (asz – 13 szt.),
 - Samorządu Województwa Podkarpackiego – 648,1 tys. zł (asz – 10 szt.),
 - Samorządu Województwa Wielkopolskiego – 994,3 tys. zł (ezł – 12 szt.),
 - Samorządu Województwa Śląskiego – 917,6 tys. zł (ezł – 1 szt.),
 - Samorządu Województwa Świętokrzyskiego – 154,8 tys. zł (asz – 8 szt.; ezł - 4 szt.).
- najmu powierzchni ogólnodostępnych na dworcach – koszty w wysokości 8 446 tys. zł.

W porównaniu do planu niższe koszty poniesiono na dzierżawę taboru o 4 528,9 tys. zł, co wpłynęło na rozbieżność. Mniej o 3 542,8 tys. zł za dzierżawę autobusów zapłacono Samorządowi Województwa Śląskiego, z uwagi na utworzenie własnej spółki przewozowej „Koleje Śląskie” sp. z o. o., która realizuje przewozy z wykorzystaniem taboru będącego własnością Województwa Śląskiego.

„Prowizja za sprzedaż biletów przez podmioty zewnętrzne” – koszty wyniosły 9 548,7 tys. zł. Były niższe o 10,7%, tj. o 1 143,6 tys. zł od wielkości zaplanowanych oraz 2010r. o 1,2%, tj. 118,4 tys. zł.

Wymienione koszty stanowią wynagrodzenie dla agentów sprzedających bilety i są uzależnione od wartości sprzedanych biletów.

Przyczyną rozbieżności w stosunku do poprzedniego roku było zamknięcie 21 kas agencyjnych (stan na 31.12.2011r. – 213; stan na 31.12.2010r. – 234).

„Usługi telekomunikacyjne” – koszty wyniosły 12 325,5 tys. zł. Były wyższe o 1%, tj. o 125,5 tys. zł od wielkości zaplanowanych, natomiast niższe od 2010r. o 15,4%, tj. 2 237,6 tys. zł.

W 2011r. koszty dotyczyły:

1. usług telekomunikacyjnych ponoszonych za korzystanie z telefonów komórkowych Spółki Polkomtel – 3 128,7 tys. zł
2. usług świadczonych przez TK Telekom na kwotę 9 189,1 tys. zł, w zakresie:
 - usług prowadzenia ruchu kolejowego - 42,1%,
 - usług informacji podróży w zakresie głośników i zegarów - 32,1%,
 - usług informacji podróży w zakresie informacji wizualnej na kwotę - 20,5%,
 - usług telefonicznych - 5,3%.

Niższe koszty w porównaniu do poprzedniego roku wynikają z oszczędności uzyskanych z rezygnacji z telefonów stacjonarnych TK Telekom na rzecz telefonów stacjonarnych komórkowych sieci Polkomtel. Wymieniono 2 341 szt. telefonów, a różnica kosztów wyniosła ok. 78 zł miesięcznie dla jednego numeru (w tym kwota 67 zł dotyczy oszczędności wynikającej z różnicy ceny abonamentu telefonu TK Telekom i telefonu Polkomtel).

„Usługi informatyczne” – koszty wyniosły 8 482,6 tys. zł i były niższe w porównaniu do planu o 6,7%, tj. o 613,6 tys. zł, natomiast wyższe od 2010r. o 13,9%, tj. 1 034,4 tys. zł.

Najwyższy udział w kosztach usług informatycznych stanowiła eksploatacja systemów dotyczących ruchu pociągów – 25,9%. Około 23,1% wyniosły koszty utrzymania systemów sprzedaży biletów (rrPOS, KASA KONDUKTORSKA, KURS 90, TT/F, Terminale Mobilne). Pozostałe koszty to m.in. dostęp do sieci komputerowej (9,5%) utrzymanie systemów: gospodarki materiałowej (4,5%), ewidencja i rozliczanie czasu pracy (7%), windykacja należności (2,8%).

„Usługi transportowe” – koszty wyniosły 9 871,3 tys. zł i były wyższe od wielkości zaplanowanych o 281,6%, tj. 7 284,4 tys. zł i 2010r. o 22,8%, tj. 1 832,7 tys. zł.

W 2011r. około 79,9% kosztów, tj. 7 889,9 tys. zł stanowiły koszty komunikacji zastępczej, które wzrosły w stosunku do roku ubiegłego o 1 207 tys. zł i stanowiły zasadniczą rozbieżność.

W planie nie ujęto kosztów komunikacji zastępczej, ponieważ koszty z tego tytułu związane są z sytuacjami losowymi i wiążą się z jednoczesnym ograniczeniem innych kosztów, głównie z tytułu udostępnienia linii oraz zużycia energii trakcyjnej.

Pozostałe znaczące koszty w 2011r. to: koszty stałej komunikacji autobusowej – 11,1%, tj. 1 098,9 tys. zł, oraz koszty dowozu maszynistów i drużyn konduktorskich – 4,3%, tj. 420,9 tys. zł.

„Pozostałe usługi” – koszty wyniosły 19 968,4 tys. zł. Były niższe od wielkości zaplanowanych o 32,3%, tj. 9 528,8 tys. zł oraz 2010r. o 10,2%, tj. 2 263,4 tys. zł.

W 2011r. wydatki poniesiono na zakup m.in. takich usług jak:

– usługi biurowe i doradcze	– 3 970,7 tys. zł,
– obsługa eksploatacyjna taboru	– 3 253,4 tys. zł,
– informacja audio – wizualna: megafony, pragotrony	– 2 749,8 tys. zł,
– utrzymanie porządku, wywóz nieczystości, usługi kominiarskie	– 1 370,3 tys. zł,
– konwojowanie wartości pieniężnych	– 1 015,3 tys. zł,
– rozliczenia w komunikacji międzynarodowej	– 975,5 tys. zł,
– usługi bankowe	– 887,0 tys. zł,
– ochrona podróżnych i mienia Spółki	– 662,2 tys. zł.

W porównaniu do wielkości zaplanowanych poniesiono niższe koszty m.in. na rozliczenia z obcymi Zarządami w zakresie komunikacji międzynarodowej o 6 291,1 tys. zł oraz na utrzymanie nieruchomości (sprzątanie, wywóz nieczystości i usługi kominiarskie) o 801,6 tys. zł.

W porównaniu do 2010r. niższe były koszty rozliczeń z obcymi Zarządami w komunikacji międzynarodowej o 4 611,5 tys. zł, a wyższe koszty związane ze świadczeniem usług doradczych i biurowych o 2 086,8 tys. zł.

„Podatki i opłaty” (bez PFRON) – koszty wyniosły 6 650,5 tys. zł. Były niższe w porównaniu do planu o 14,2%, tj. 1 127,6 tys. zł, natomiast wyższe od 2010r. o 12,6%, tj. 746 tys. zł.

W 2011r. na ww. koszty złożyły się następujące pozycje:

– podatek od nieruchomości	– 3 801,4 tys. zł
– podatek na Transportowy Dozór Techniczny, opłaty skarbowe, podatek VAT należny z tyt. wydatków na cele reprezentacji i reklamy, wydawanie pełnomocnictw i in.	– 2 053,6 tys. zł
– opłaty za wieczyste użytkowanie gruntów	– 358,7 tys. zł
– opłaty za korzystanie ze środowiska naturalnego	– 353,7 tys. zł
– pozostałe podatki m.in. podatek VAT z tytułu nieodpłatnego świadczenia usług i wydania towaru	– 83,1 tys. zł

Porównując rok 2011 do 2010, stwierdza się, że rozbieżność spowodowana została rozliczeniami podatkowymi z tytułu otrzymanego aportem majątku od PKP SA, w sierpniu 2010r. W związku z tym, w 2011r. zapłacono wyższy podatek od nieruchomości o 2 392,6 tys. zł, natomiast nie zapłacono podatku od czynności cywilno – prawnych (PCC), który wyniósł w 2010r. 1 393 tys. zł.

„Koszty pracownicze” – koszty wyniosły 725 799,2 tys. zł. Były wyższe o 3,8%, tj. 26 354,1 tys. zł od wielkości planowanych, natomiast niższe od 2010r. o 0,7%, tj. 5 419,3 tys. zł.

Na koszty pracownicze składają się pozycje ujęte w tabeli poniżej :

Wyszczególnienie	2011 (tys. zł)	Plan 2011 (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (kol.2 - 3) (tys. zł)	2010 (tys. zł)	Zmiana bezwzględna (kol. 2 - 5) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6
Wynagrodzenie wynikające ze stosunku pracy	516 989,0	502 664,5	14 324,5	518 636,0	-1 647,0
Składki na ubezpieczenie społeczne, fundusz pracy, odpis na ZFSS	113 367,3	111 628,6	1 738,7	113 434,5	-67,2
Nagrody jubileuszowe, odprawy emerytalno – rentowe, ekwiwalent za urlop, odszkodowania, odprawy wynikające z ustawy	40 944,2	25 227,0	15 717,2	51 496,3	-10 552,1
Świadczenia wynikające z przepisów bhp, szkolenia, świadczenia przejazdowe dla pracowników	23 714,3	26 751,3	-3 037,0	15 950,2	7 764,1
Podróże służbowe	18 299,8	20 404,3	-2 104,5	18 943,3	-643,5
Wpłaty na PFRON	12 484,6	12 769,4	-284,8	12 758,2	-273,6
Razem	725 799,2	699 445,1	26 354,1	731 218,5	-5 419,3

Przyczyny rozbieżności w stosunku do wielkości zaplanowanych to m.in.:

- wdrożenie podwyżki płac od 01.08.2011r., co spowodowało wzrost wynagrodzeń o 14 774 tys. zł
- wypracowanie większej liczby godzin nadliczbowych o około 382 tys. zł,
- wyższe koszty wykupu świadczeń przejazdowych dla pracowników o 5 514,7 tys. zł
- niższe koszty świadczeń pracowniczych wynikających z przepisów bhp o 7 958,3 tys. zł,
- niższe koszty delegacji służbowych o 2 104,5 tys. zł.

W porównaniu do wykonania 2010r. główną przyczyną rozbieżności było zmniejszenie zatrudnienia. W Spółce według stanu w dniu 31 grudnia 2011r. zatrudnionych było 13 007 osób. W porównaniu do stanu z końca 2010r. liczba pracowników Spółki zmniejszyła się o 714 osób. W przeliczeniu na etaty zatrudnienie było niższe o 815 etatów. Zmniejszenie zatrudnienia nastąpiło przede wszystkim w ramach Programu Dobrowolnych Odejść (z PDO skorzystało 879 pracowników), którego celem była optymalizacja polityki kadrowej w Spółce. W związku z realizacją programu Spółka poniosła w 2010r. koszty w wysokości 19 486,2 tys. na wypłatę odpraw pieniężnych i odszkodowań za skrócony okres wypowiedzenia.

„Pozostałe koszty rodzajowe” – koszty wyniosły 9 137,9 tys. zł. Były wyższe od wielkości zaplanowanych o 55,8%, tj. 3 271,3 tys. zł oraz 2010r. o 57%, tj. 3 319,1 tys. zł.

W 2011r. koszty poniesiono m. in. na:

- ubezpieczenia rzeczowe i majątkowe – 3 964,4 tys. zł,
- promocję i reklamę – 2 463,8 tys. zł,
- udział w konferencjach, organizacja narad z kierownictwem Spółki, ogłoszenia w prasie – 682,5 tys. zł.

Jedną z przyczyn rozbieżności w porównaniu do planu i 2010r. były wyższe koszty ubezpieczeń rzeczowych i majątkowych. Były one wyższe w stosunku do planu o 1 502,5 tys. zł i 2010r. o 1 777,9 tys. zł. Przyczyną rozbieżności do 2010r. był wzrost stawek jednostkowych za ubezpieczenie taboru z 0,3182‰ p.a. w 2010r. do 0,615‰ p.a. w 2011r.

„Wartość sprzedanych towarów i materiałów” – koszty wyniosły 2 478,8 tys. zł. Były wyższe o 33,4%, tj. o 621,2 tys. zł w porównaniu do planu oraz o 37,8%, tj. o 679,8 tys. zł w porównaniu do 2010r. Wzrost wynika z ujęcia w księgach rachunkowych wartości sprzedanego złomu z wycofanych z eksploatacji wagonów.

1.2.2. Koszty pozostałej działalności operacyjnej

Koszty pozostałej działalności operacyjnej w 2011r. wyniosły 58 147,5 tys. zł. Były niższe w porównaniu do planu o 4 693 tys. zł oraz 2010r. o 3 955,4 tys. zł.

W 2011r. do kosztów pozostałej działalności operacyjnej zaliczono, m.in.:

- utworzone rezerwy – 35 958,1 tys. zł,
w tym:
 - na nagrody jubileuszowe – 7 125,6 tys. zł,
 - odprawy emerytalne i rentowe – 4 757,1 tys. zł,
 - urlopy wypoczynkowe – 24 075,4 tys. zł.
- wartość nabytych usług podlegających odsprzedaży poprzez refakturowanie – 5 957,3 tys. zł,
- koszty likwidacji niefinansowych aktywów trwałych – 4 877,0 tys. zł,
- kary umowne, opłaty, grzywny, odszkodowania, w tym: – 3 265,5 tys. zł,
 - zapłacone kary samorządom województw – 3 029,4 tys. zł,
 - zapłacone kary MI dot. dotacji międzynarodowej – 63,8 tys. zł,
- koszty sądowe związane z dochodzeniem roszczeń – 2 001,9 tys. zł,
- odpisy z tytułu aktualizacji wartości niefinansowych aktywów – 1 414,2 tys. zł,
- koszty wypłaconych rent cywilnych i wyrównawczych – 1 101,9 tys. zł,

W porównaniu do 2010r. spadek kosztów związany był z utworzeniem niższych o 6 063,9 tys. zł odpisów aktualizujących należności z tytułu przejazdów bezbiletowych. Ponadto w 2010r. skorygowano podatek VAT (5 468,1 tys. zł) z tyt. wierzytelności wobec PKP SA, które zostały spłacone całkowicie do końca 2011r. Pozostałe koszty operacyjne byłyby jeszcze niższe, gdyby nie utworzenie wyższych rezerw (+2 514,1 tys. zł) na świadczenia pracownicze, głównie urlopy wypoczynkowe.

1.2.3. Koszty finansowe

Koszty finansowe w 2011r. wyniosły 71 932,1 tys. zł. Były niższe w porównaniu do planu o 1 098,8 tys. zł, natomiast wyższe w porównaniu do wykonania w 2010r. o 17 558,4 tys. zł. Odsetki stanowią 96% kosztów finansowych.

Wyszczególnienie kosztów finansowych i porównanie z planem i wykonaniem 2010r. przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 33. Koszty finansowe

Wyszczególnienie	2011 (tys. zł)	Plan 2011 (tys. zł)	Odchylenia (kol. 2/3) %	Odchylenia bezwzględne (kol. 2 - 3) (tys. zł)	2010 (tys. zł)	Zmiana bezwzględna (kol. 2 - 6) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7
I. Odsetki od zobowiązań z tytułu dostaw i usług, w tym od:	66 874,0	57 310,0	116,7%	9 564,0	51 878,9	14 995,1
PKP SA	6 800,1	-	-	-	4 693,1	2 107,0
PKP PLK	53 079,7				32 509,7	20 570,0
PKP INTERCITY	1 025,0				1 703,8	-678,8
PKP ENERGETYKA	2 627,7				8 386,6	-5 758,9
Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o.	276,3				116,1	160,2
II. Opłata prolongacyjna	1 671,9	15 720,9	32,2%	-10 662,9	32,8	1 639,1
III. Sprzedaż udziałów i akcji długoterminowych	953,0				0,0	953,0
IV. Odsetki z tytułu nieterminowych wpłat zobowiązań wobec budżetu	2 124,0				1 275,5	848,5
V. Pozostałe koszty finansowe	309,1				1 186,5	-877,3
Razem	71 932,1	73 030,9	98,5%	-1 098,8	54 373,7	17 558,4

Największy udział w kosztach finansowych stanowią odsetki od zobowiązań z tytułu dostaw i usług od PKP PLK (73,8%). Koszty te znacząco wpłynęły na rozbieżność w porównaniu do ubiegłego roku. Wyniosły one 53 079,7 tys. zł i były wyższe od 2010r. o 20 570 tys. zł.

2 Wskaźniki oceny działalności Spółki

W wyniku poprawy sytuacji finansowej Spółki uległy polepszeniu wskaźniki ekonomiczno – finansowe, a zwłaszcza efektywności i kosztów pracy. Wskaźniki oceny działalności Spółki w latach 2010 - 2011 zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 34. Wskaźniki oceny działalności Spółki

Lp.	Nazwa wskaźnika	Sposób obliczania	2011	2010
Wskaźniki rentowności				
1.	wskaźnik rentowności netto sprzedaży	Wynik netto x 100 / przychody ze sprzedaży	-6,4	-21,8
	wskaźnik rentowności netto sprzedaży (wg metodologii GUS)	Wynik ze sprzedaży x100/ przychody ze sprzedaży	-122,3	-132,3
	wskaźnik rentowności obrotu netto	Wynik netto x100 / przychody ogółem	-2,8	-9,7
	wskaźnik rentowności majątku ogółem	Wynik netto x 100 / aktywa ogółem	-5,8	-18,7
	wskaźnik rentowności netto	Wynik działalności netto x 100/ koszty	-2,7	-8,8
	wskaźnik poziomu kosztów	Koszty ogółem/ przychody ogółem	1,0	1,1
Wskaźniki wykorzystania majątku i zaangażowania kapitału				
2.	wskaźnik rotacji aktywów obrotowych	Przychody ze sprzedaży / przeciętny stan aktywów obrotowych	3,5	3,3
	wskaźnik produktywności majątku	Przychody ze sprzedaży / aktywa ogółem	0,9	0,9
	wskaźnik obrotu zapasów (w dniach)	Zapasy (przeciętny stan) x 365 / koszty działalności operacyjnej	4	4
	wskaźnik cyklu inkasa należności (w dniach)	Należności z tytułu dostaw i usług (przeciętny stan) x 365 / przychody ze sprzedaży	23	24
	pokrycia majątku kapitałem własnym	Kapitał własny x 100 / aktywa ogółem	-32	-26
Wskaźniki wykorzystania majątku i zaangażowania kapitału				
3.	wskaźnik ogólnego zadłużenia	Kapitał obcy x 100 / aktywa ogółem	132,1	126,4
	cykl spłaty zobowiązań krótkoterminowych (w dniach)	Zobowiązania krótkoterminowe (przeciętny stan) x 365 / przychody ze sprzedaży	314	333
	cykl spłaty zobowiązań z tytułu dostaw i usług (w dniach)	Zobowiązania z tyt. dostaw i usług (przeciętny stan) x 365 / przychody ze sprzedaży	255	271
Wskaźniki płynności finansowej				
4.	płynność finansowa I stopnia (gotówkowa)	środki pieniężne i inne aktywa pieniężne / zobowiązania krótkoterminowe	0,041	0,042
	płynność finansowa II stopnia (szybka)	Inwestycje krótkoterminowe + należności krótkoterminowe / zobowiązania krótkoterminowe	0,251	0,238
	płynność finansowa III stopnia (bieżąca)	Aktywa obrotowe / zobowiązania krótkoterminowe	0,340	0,290
Wskaźniki efektywności i kosztów pracy				
5.	przychody ze sprzedaży na 1 zatrudnionego (w tys. zł/zatr.)	Przychody ze sprzedaży / przeciętne zatrudnienie	61,7	54,8
	koszty pracy na 1 zatrudnionego (w tys. zł/zatr.)	Koszty pracy / przeciętne zatrudnienie	51,9	49,3

Wskaźniki rentowności – w wyniku generowania przez Spółkę strat w kolejnych okresach sprawozdawczych, wskaźniki rentowności przyjmują wartości ujemne, jednakże w roku 2011,

4

w wyniku ograniczenia straty, wszystkie ze wskazanych powyżej wskaźników uległy znacznej poprawie.

Wskaźniki wykorzystania majątku i zaangażowania kapitału – nie wykazują znaczących odchyłań w porównaniu do roku ubiegłego. Jedynie wskaźnik pokrycia majątku kapitałem własnym uległ pogorszeniu co spowodowane jest generowaniem przez Spółkę strat w kolejnych okresach, które pomniejszają wartość kapitału własnego.

Wskaźniki zadłużenia – straty generowane przez Spółkę powodują, że pogorszeniu uległ wskaźnik ogólnego zadłużenia, jednakże osiągnięte z roku na rok wyższe wyniki finansowe wpływają na szybsze regulowanie zobowiązań Spółki.

Wskaźniki płynności finansowej – w okresie objętym sprawozdaniem, wskaźniki te znajdowały się znacznie poniżej wielkości pożądaných. Wskaźnik płynności bieżącej wyniósł w 2011r. 0,3 (wielkość optymalna od 1,2 do 2,0) co oznacza, że posiadane przez Spółkę aktywa obrotowe wystarczają jedynie na pokrycie 30% wartości zobowiązań bieżących. W porównaniu do poprzedniego roku wskaźniki te uległy poprawie (wskaźnik płynności bieżącej o ok. 17%)

Wskaźniki efektywności i kosztów pracy – w wyniku prowadzonych w ostatnich latach zmian w zatrudnieniu, znacznie wzrósł wskaźnik przychodów ze sprzedaży (o ok. 12,6%) przy jednoczesnym wzroście kosztów pracy na 1 zatrudnionego o ok. 5,3%.

4

3 Bilans

Wartość sumy bilansowej na dzień 31.12.2011r. wyniosła 911 840,6 tys. zł i wzrosła w porównaniu do stanu na dzień 31.12.2010r. o 3 770,5 tys. zł, tj. o 0,4%.

Zestawienie aktywów i pasywów przedstawia tabela poniżej.

Tabela 35. Aktywa i pasywa na dzień 31.12.2010 i 31.12.2011 r.

Wyszczególnienie	31.12.2011 (tys. zł)	Udział %	31.12.2010 (tys. zł)	Udział %	Zmiana bezwzględna 2011-2010 (tys. zł)	Dynamika 2011/2010 %
Aktywa trwałe	645 215,4	70,8%	680 448,2	74,9%	-35 232,8	94,8%
Wartości niematerialne i prawne	392,3	0,0%	528,9	0,1%	-136,6	74,2%
Rzeczowe aktywa trwałe	624 605,8	68,5%	660 657,2	72,8%	-36 051,4	94,5%
Inwestycje długoterminowe	25,0	0,0%	25,0	0,0%	0,0	100,0%
Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	20 192,3	2,2%	19 237,1	2,1%	955,2	105,0%
Aktywa obrotowe	266 625,2	29,2%	227 621,9	25,1%	39 003,3	117,1%
Zapasy	39 602,7	4,3%	22 578,4	2,5%	17 024,3	175,4%
Należności krótkoterminowe	165 152,4	18,1%	154 191,2	17,0%	10 961,2	107,1%
Inwestycje krótkoterminowe	32 121,8	3,5%	32 759,2	3,6%	-637,4	98,1%
Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	29 748,3	3,3%	18 093,1	2,0%	11 655,2	164,4%
Aktywa razem	911 840,6	100,0%	908 070,1	100,0%	3 770,5	100,4%
Kapitał własny	-292 390,4	-32,1%	-239 684,4	-26,4%	-52 706,0	122,0%
Kapitał zakładowy	1 540 606,0	169,0%	1 540 606,0	169,7%	0,0	100,0%
Kapitał zapasowy	2 037 057,1	223,4%	2 037 057,1	224,3%	0,0	100,0%
Zysk (strata) z lat ubiegłych	-3 817 347,5	-418,6%	-3 647 797,0	-401,7%	-169 550,5	104,6%
Zysk (strata) netto	-52 706,0	-5,8%	-169 550,5	-18,7%	116 844,5	31,1%
Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	1 204 231,0	132,1%	1 147 754,5	126,4%	56 476,5	104,9%
Rezerwy na zobowiązania	277 750,0	30,5%	223 268,4	24,6%	54 481,6	124,4%
Zobowiązania długoterminowe	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	-
Zobowiązania krótkoterminowe	784 707,7	86,1%	769 503,0	84,7%	15 204,7	102,0%
Rozliczenia międzyokresowe	141 773,3	15,5%	154 983,1	17,1%	-13 209,8	91,5%
Pasywa razem	911 840,6	100,0%	908 070,1	100,0%	3 770,5	100,4%

3.1. Aktywa

Na przestrzeni roku wartość księgowa majątku Spółki wzrosła o 3 770,5 tys. zł, tj. o 0,4%, w tym wartość majątku trwałego spadła o 5,2%. Wartość majątku obrotowego wzrosła o 17,1%.

Największy udział w aktywach stanowiły rzeczowe aktywa trwałe – 68,5%, w tym: środki transportu – 32,2%, budynki, lokale i obiekty inż. lądowej i wodnej – 24,7%.

Drugą istotną pozycję aktywów Spółki stanowiły należności krótkoterminowe – 18,1%.

Wzrost aktywów został spowodowany wzrostem zapasów, należności i krótkoterminowych rozliczeń międzyokresowych.

Rzeczowe aktywa trwałe

Dominującą pozycję środków trwałych w Spółce, ze względu na charakter prowadzonej działalności, stanowią środki transportu oraz budynki, lokale i obiekty inż. lądowej i wodnej.

Środki transportu

Środki transportu obejmują:

- kolejowy tabor szynowy przystosowany do ruchu po drogach kolejowych naziemnych składający się z lokomotyw, wagonów, autobusów szynowych, elektrycznych zespołów trakcyjnych,
- pojazdy mechaniczne, do których należą: samochody, pozostały tabor bezszynowy, np. wózki jezdniowe.

Wartościowo najwyższą pozycję stanowi kolejowy tabor szynowy. W większości posiadany tabor szynowy charakteryzuje się niskim standardem jakościowym oraz przestarzałą konstrukcją, co podwyższa znacznie koszty bieżącego utrzymania. Tabor ten nie jest konkurencyjny w stosunku do innych środków transportu, a także nie spełnia oczekiwań podróżnych. Jedynie niewielka liczba wagonów i elektrycznych zespołów trakcyjnych po dokonanej modernizacji oraz autobusy szynowe dzierżawione lub użyczone Spółce od samorządów województw, charakteryzują się lepszymi parametrami technicznymi i eksploatacyjnymi.

W celu zapewnienia standardów jakościowych i bezpieczeństwa, użytkowany przez Spółkę tabor w miarę posiadanych środków jest modernizowany. W 2011r. na modernizację taboru (ezt) wydatkowano 6 745,2 tys. zł. W ujęciu ilościowym kolejowy tabor szynowy został przedstawiony w tabeli poniżej.

Tabela 36. Tabor w latach 2010 – 2011

Wyszczególnienie	Wg stanu na 31.12.2011r.	Wg stanu na 31.12.2010r.
Wagony osobowe (czynne)	570	653
Elektryczne zespoły trakcyjne, w tym:	878	871
dzierżawione/użyczone od samorządów	72	43
Autobusy szynowe, w tym:	129	132
dzierżawione/użyczone od samorządów	118	121
Lokomotywy spalinowe	110	135

Szczegółową prezentację ilostanu użytkowanego taboru przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 37. Szczegółowa prezentacja taboru w latach 2010 – 2011

Wyszczególnienie	Wg stanu na 31.12.2011r.	Wg stanu na 31.12.2010r.
Tabor własny		
Wagony osobowe (czynne), w tym:	570	653
z miejscami do siedzenia, 1 klasy	141	160
z miejscami do siedzenia, 2 klasy	227	288
z miejscami do siedzenia, 1 /2 klasy	2	2
z miejscami do siedzenia, piętrowe zespołowe	39	39
z miejscami do siedzenia, piętrowe pojedyncze	144	144
barowe zmodernizowane 113 A	3	3
bagażowe i багаżowo – przedziałowe	2	2
pozostałe, w tym osobowe specjalne	12	15

Wyszczególnienie	Wg stanu na 31.12.2011r.	Wg stanu na 31.12.2010r.
Elektryczne zespoły trakcyjne, w tym:	806	828
trzyosonowe serii EN57	754	769
czterononowe serii EN71	33	36
czterononowe serii ED72 i ED73	18	22
trójosonowy serii EN61 ("pociąg papieski")	1	1
Lokomotywy spalinowe serii SP32, SU42, SM42, SU45 i SM04	110	135
Spalinowe autobusy szynowe serii SN81, SA101, SA102, SA104	11	11
Tabor dzierżawiony/użyczony		
Elektryczne zespoły trakcyjne, w tym od:	72	43
Samorządu Województwa Dolnośląskiego	2	-
Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego	4	-
Samorządu Województwa Lubelskiego	5	-
Samorządu Województwa Łódzkiego	15	11
Samorządu Województwa Małopolskiego	5	-
Samorządu Województwa Opolskiego	4	4
Samorządu Województwa Podlaskiego	4	4
Samorządu Województwa Pomorskiego	16	10
Samorządu Województwa Śląskiego	1	4
Samorządu Województwa Świętokrzyskiego	4	-
Samorządu Województwa Wielkopolskiego	12	10
Spalinowe autobusy szynowe , w tym od:	110	113
Samorządu Województwa Zachodniopomorskiego	22	27
Samorządu Województwa Pomorskiego	13	12
Kolei Wielkopolskiej	4	22
Samorządu Województwa Lubuskiego	11	-
Samorządu Województwa Opolskiego	11	10
Samorządu Województwa Podlaskiego	10	9
Samorządu Województwa Warmińsko-Mazurskiego	11	11
Samorządu Województwa Lubelskiego	10	10
Samorządu Województwa Podkarpackiego	10	4
Samorządu Województwa Małopolskiego	4	4
SIGMA TABOR	2	2
ENERGOUTECH	2	2
Elektryczne autobusy szynowe , w tym od:	8	8
Samorządu Województwa Małopolskiego	6	6
Samorządu Województwa Świętokrzyskiego	2	2

Z analizy danych przedstawionych w powyższej tabeli wynika, że w 2011r. w porównaniu do stanu na dzień 31.12.2010r. zmniejszył się iloŝtan inwentarzowy taboru Spółki o 83 wagony, 22 szt i 25 lokomotyw spalinowych.

Zmniejszenie liczby wagonów podyktowane było całkowitym eksploatacyjnym ich zużyciem i nieopłacalnością odtworzenia. W 2011r. zełomowano 83 wagony i przychody z tego tytułu wyniosły 1 817,8 tys. zł.

Zmniejszył się także o 25 szt. iloŝtan lokomotyw spalinowych w porównaniu do 2010r. Oczekują one na dokonanie wyboru oferty w postępowaniu sprzedaży złomu.

Liczba elektrycznych zespołóv trakcyjnych zmniejszyła się o 22 szt., co było uwarunkowane następującymi działaniami:

- sprzedażą 19 szt. elektrycznych zespołóv trakcyjnych za kwotę 35 586,8 tys. zł netto (obecnie użytkowane są one przez Spółkę na podstawie umóv dzierżawy zawartych z samorządami), w tym do:

- PESA Bydgoszcz (3 szt.) oraz do NEWAG (2 szt.) za kwotę 6 730,8 tys. zł netto
- Kujawsko-Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego (4 szt.) za kwotę 9 360,0 tys. zł netto
- Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego (6 szt.) za kwotę 12 520,0 tys. zł netto
- Dolnośląskiego Urzędu Marszałkowskiego (2 szt.) za kwotę 3 500,0 tys. zł netto
- Łódzkiego Urzędu Marszałkowskiego (2 szt.) za kwotę 3 476,0 tys. zł netto,
- złomowaniem 3 szt. eżt – przychody uzyskane ze sprzedaży złomu z 2 szt. wyniosły 140,7 tys. zł, a trzeci eżt oczekuje na dokonanie wyboru oferty w postępowaniu przeprowadzanym w trybie pisemnego konkursu ofertowego.

Ponadto, w celu realizacji przewozów Spółka w 2011r. dodatkowo wynajmowała lokomotywy elektryczne i spalinowe od podmiotów zewnętrznych, głównie od PKP CARGO i PKP Intercity.

Należności krótkoterminowe

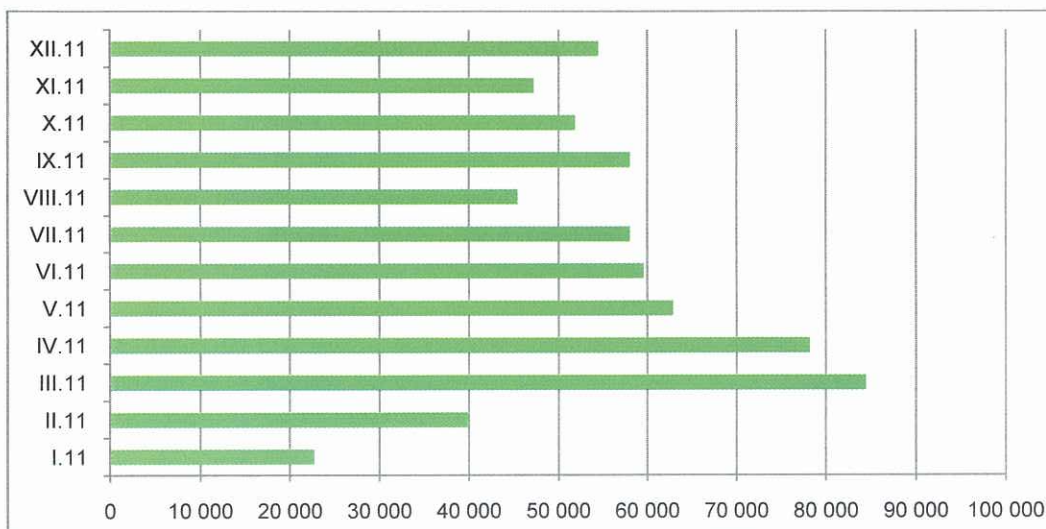
Na dzień 31.12.2011r. Spółka posiadała 165 152,4 tys. zł należności krótkoterminowych netto, które obejmowały:

- | | | |
|---|---|------------------|
| 1) należności z tytułu dostaw i usług | – | 54 454,2 tys. zł |
| 2) należności z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń | – | 70 525,7 tys. zł |
| z tego: | | |
| • rozrachunki z tytułu VAT | – | 32 642,6 tys. zł |
| • rozrachunki z tytułu należnej rekompensaty od samorządów województw | | 21 681,9 tys. zł |
| • rozrachunki z budżetem | – | 16 199,6 tys. zł |
| 3) pozostałe | – | 40 172,5 tys. zł |
| z tego: | | |
| • rozliczenie podatku VAT naliczonego w przyszłych miesiącach | – | 15 345,0 tys. zł |
| • rozrachunki i roszczenia dział. rachunkowo wyodrębnionych | – | 15 579,9 tys. zł |
| • pozostałe rozrachunki | – | 9 180,9 tys. zł |

W należnościach krótkoterminowych największy udział stanowiły należności z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń, osiągając na 31.12. 2011r. poziom 42,7%.

Kształtowanie się należności z tytułu dostaw i usług w 2011r. przedstawiono na poniższym wykresie.

Wykres 10. Należności z tytułu dostaw i usług w 2011r. (tys. zł)



Najwięksi dłużnicy Spółki na dzień 31.12.2011r.:

• PKP IC S.A.	– 41 754,2 tys. zł
• PKP PLK S.A.	– 726,3 tys. zł
• PKP S.A.	– 626,6 tys. zł
• PKP Cargo S.A.	– 140,8 tys. zł
• PKP SKM sp. z o.o.	– 44,9 tys. zł
• PKP Energetyka S.A.	– 30,0 tys. zł.

3.2. Pasywa

Na przestrzeni roku kapitały wzrosły o 3 770,5 tys. zł, tj. o 0,4%, w tym kapitał obcy o 56 476,5 tys. zł, tj. 4,9%. Kapitały własne ukształtowały się na poziomie (-) 292 390,4 tys. zł i uwzględniają zmniejszenia z tytułu pokrycia straty za lata ubiegłe i rok 2011.

Wartość rozliczeń międzyokresowych zmniejszyła się o 13 209,8 tys. zł i na dzień 31.12.2011r. wyniosła 141 773,3 tys. zł.

Zobowiązania krótkoterminowe

Na dzień 31.12.2011r. zobowiązania krótkoterminowe wyniosły 784 707,6 tys. zł.

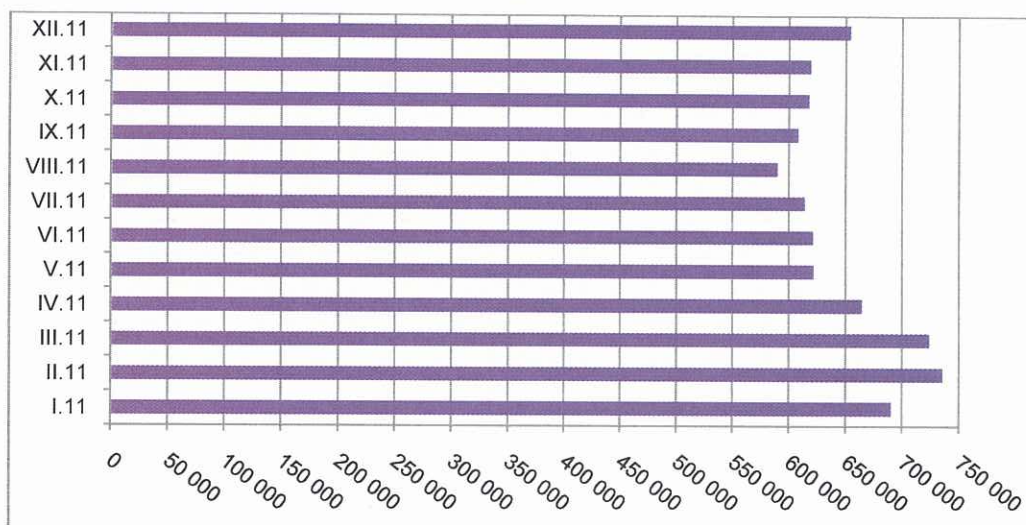
Na zobowiązania krótkoterminowe składały się następujące pozycje:

1	z tytułu dostaw i usług	– 654 161,3 tys. zł,
2	z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń	– 45 944,6 tys. zł,
	z tego:	
	• rozrachunki z ZUS	– 33 413,7 tys. zł,
	• rozrachunki z budżetem	– 12 530,9 tys. zł,
3	z tytułu wynagrodzeń	– 30 988,4 tys. zł,
4	inne	– 34 813,3 tys. zł,
	z tego:	
	• pozostałe rozrachunki	– 7 590 tys. zł,
	• zakup niefinansowych aktywów trwałych	– 24 243,2 tys. zł,
	• zobowiązania wobec ZUS z tytułu składek na ubezpieczenia zdrowotne	– 1 009,3 tys. zł,
	• rozliczenie podatku VAT należnego	– 1 846,3 tys. zł,
	• rozrachunki działalności rachunkowo wyodrębnionych	– 107,8 tys. zł,
	• pozostałe rozrachunki ze spółkami z Grupy PKP	– 14,8 tys. zł,
5	fundusze specjalne	– 18 800,1 tys. zł.

Wpływ na poziom zobowiązań miały głównie zobowiązania krótkoterminowe z tytułu dostaw i usług, które stanowiły 83,4% ogółu zobowiązań krótkoterminowych.

Kształtowanie się tej grupy zobowiązań w 2011r. przedstawia poniższy wykres.

Wykres 11. Zobowiązania z tytułu dostaw i usług w 2011r.(tys. zł)



Najwięksi wierzyciele Spółki wg stanu na dzień 31.12.2011r.:

- PKP PLK S.A.	442 294,6 tys. zł
- PKP IC S.A.	51 479,7 tys. zł
- PKP Energetyka S.A.	41 706,0 tys. zł
- PKP S.A.	16 099,3 tys. zł
- TK Telekom	3 844,8 tys. zł
- PKP Informatyka sp. z o.o.	2 764,1 tys. zł
- PKP SKM sp. z o.o.	817,8 tys. zł
- PKP Cargo S.A.	171,2 tys. zł.

W 2011r. Spółka realizowała Ugody i porozumienia w zakresie spłaty wierzytelności z następującymi podmiotami:

- 1 ZUS – ugoda zawarta dnia 27.08.2010 na kwotę 25 138 245,91 zł, – zrealizowana do 30.08.2011r.,
- 2 PKP SA – ugoda zawarta dnia 10.09.2010 na kwotę 68 089 594,84 zł, – zrealizowana do 31.12.2011r.,
- 3 PFRON – ugoda zawarta dnia 12.10.2010 na kwotę 5 404 639,00 zł, – zrealizowana do 26.09.2011r.,
- 4 PKP PLK SA – porozumienie zawarte dnia 07.04.2011r. na kwotę 83 236 107,82 zł, – zrealizowana do 31.08.2011r.,
- 5 DPU – porozumienie zawarte dnia 03.06.2011r. na kwotę 101 615,66 zł, – zrealizowane do 31.11.2011r.,
- 6 PKP SA – ugoda zawarta dnia 08.12.2011r. na kwotę 12 496 707,50 zł, powiększoną o koszty sądowe w wysokości 66 724,00 zł. Do dnia 30.04.2012r. spłacono 6 248 353, 74 zł. Termin spłaty do 30.12.2012r.

V. Inwestycje

W 2011r. Spółka poniosła nakłady na inwestycje w wysokości 26 553 tys. zł. Nakłady były niższe od zaplanowanych o 780 830,7 tys. zł i 2010r. o 14 769,7 tys. zł.

Tabela 38. Wykonanie nakładów inwestycyjnych w 2011r.

Lp.	Wyszczególnienie	plan 2011 (tys. zł)	2011 (tys. zł)	2010 (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (4-3) (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (4-5) (tys. zł)
1	2	3	4	5		
I	Inwestycje realizowane w ramach projektów UE	265 382,5	0,0	0,0	-265 382,5	0,0
1.	Studium wykonalności projektu „Zakup taboru kolejowego do połączeń międzywojewódzkich”	200,0	0,0	0,0	-200,0	0,0
2.	Zakup stacjonarnych automatów biletowych	1 182,5	0,0	0,0	-1 182,5	0,0
3.	Zakup taboru kolejowego do połączeń międzywojewódzkich - zaliczka	264 000,0	0,0	0,0	-264 000,0	0,0
II	Pozostałe inwestycje	100 000,0	26 553,0	41 322,7	-73 447,0	-14 769,7
1.	modernizacja taboru, w tym:	63 575,1	6 745,2	28 860,8	-56 829,9	-22 115,6
a)	ezt	63 575,1	6 745,2	18 583,8	-56 829,9	-11 838,6
b)	wagony	0,0	0,0	9 064,5	0,0	-9 064,5
c)	autobus szynowy	0,0	0,0	1 212,5	0,0	-1 212,5
2.	pozostałe nakłady, w tym:	36 424,9	19 807,8	12 461,9	-16 617,1	7 345,9
a)	budownictwo inwestycyjne	11 362,3	4 366,9	2 437,3	-6 995,4	1 929,6
b)	zakup środków trwałych	15 512,5	10 033,6	8 024,6	-5 478,9	2 009,0
c)	środków transportu	0,0	1 348,2	102,8	1 348,2	1 245,4
d)	modernizacja środków trwałych bez taboru	1 534,9	842,3	172,4	-692,6	669,9
e)	zakup wartości niematerialnych i prawnych	4 668,2	1 523,6	956,5	-3 144,6	567,1
f)	zakup środków trwałych niskiej wartości	1 000,0	943,8	768,3	-56,2	175,5
g)	dokumentacja przyszłościowa	2 347,0	749,4	0,0	-1 597,6	749,4
III	Rezerwa na modernizację	442 001,2	0,0	0,0	-442 001,2	0,0
IV	Razem	807 383,7	26 553,0	41 322,7	-780 830,7	-14 769,7

Spółka zaplanowała na 2011 rok nakłady inwestycyjne w wysokości 807 383,7 tys. zł. W trakcie 2011r. dokonano korekty Planu Inwestycyjnego o kwotę 707 681,2 tys. zł, tj. do wysokości 99 700,0 tys. zł. Przyczyną korekty było wycofanie z realizacji projektu współfinansowanego z funduszu POIiŚ na zakup stacjonarnych automatów biletowych pn: Zintegrowany System Transportu Zbiorowego w aglomeracji krakowskiej oraz wykreślenie z listy indykatywnej projektu zakupu taboru.

Na wskaźnik wykonania skorygowanego planu rzutuje przede wszystkim brak dodatkowych środków finansowych na modernizację taboru oraz przesunięcie terminu realizacji zadania związanego z podwyższeniem zdolności naprawczych zaplecza utrzymania taboru trakcyjnego w Idzikowicach przy prowadzeniu systemem gospodarczym napraw rewizyjnych taboru trakcyjnego. Zadanie jest realizowane obecnie.

W porównaniu do 2010r. poniesiono niższe nakłady o 14 759,3 tys. zł, w tym na modernizację taboru o 22 115,6 tys. zł. Miało to związek z otrzymaniem środków w wysokości 13 234,6 tys. zł od Urzędów Marszałkowskich: Świętokrzyskiego i Śląskiego. Środki zostały przeznaczone na modernizację autobusu szynowego, 2 szt. ez. i 6 wagonów.

W 2011r. wykonano następujące zadania inwestycyjne:

1. modernizacja taboru – 6 745,2 tys. zł, w tym:
 - naprawa główna 1 szt. EZT- 44,6 tys. zł,
 - modernizacja EZT- 3 763,6 tys. zł,
 - zakup adapterów i ślizgów z nakładkami węglowymi do ezł - 2 936,9 tys. zł,
2. pozostałe nakłady – 19 818,2 tys. zł, w tym:
 - a) budownictwo inwestycyjne – 4 366,9 tys. zł, m.in.:
 - przebudowa instalacji c.o. w budynku przy ul. Ułańskiej w Zielonej Górze – 174,4 tys. zł,
 - modernizacja hali WGW na potrzeby obsługi EZT Leszno 2 – 1 971,7 tys. zł,
 - budowa sieci strukturalnej wraz z wykonaniem dokumentacji projektowej instalacji elektrycznej w budynku administracyjnym byłej lokomotywni Kraków Płaszów – 130,0 tys. zł,
 - przebudowa kanału oraz toru i jego elektryfikacja na terenie zaplecza zlokalizowanego w Toruniu Kluczyki – 280 tys. zł,
 - przebudowa hali wagonowej w Białymstoku 328,22 tys. zł,
 - elektryfikacja grupy torów Poznań Gł.- 690,0 tys. zł,
 - klimatyzacja w budynku Centrali w Poznaniu – 560,7 tys. zł,
 - b) zakup środków trwałych - 10 033,6 tys. zł, m.in.
 - serwery sieciowe SAP - 114,8 tys. zł,
 - terminale mobilne do odprawy podróżnych w pociągach – 1 480,2 tys. zł,
 - fiskalne stanowiska kasowe – 1 395,6 tys. zł,
 - tokarka – 205,0 tys. zł,
 - kontenery (Gdynia) – 85,0 tys. zł
 - radiotelefony pociągowe (Wrocław) – 249,4 tys. zł,
 - żuraw wolnostojący (Łódź) – 52,5 tys. zł,
 - pozostałe m.in.: testery do generatorów systemu SHP, przyrządy do pomiaru odległości płaszczyzny wewnętrznej koła od czopa osi, mierniki rezystencji izolacji MIC-5000, defektoskopy, grubościomierze, testery do badań prędkościomierzy, zapadnia trakcyjna, agregat sprężarkowy, zbiornik na sprężone powietrze, półautomaty spawalnicze,
 - c) zakup środków transportu – 1 348,2 tys. zł,
 - samochody osobowo-dostawcze – 1 291,3 tys. zł,
 - wózek widłowy (Kraków) – 56,9 tys. zł,
 - d) modernizacja środków trwałych bez taboru – 842,3 tys. zł,
 - modernizacja systemu ogrzewania hali w Olsztynie - 56,1 tys. zł,
 - modernizacja kanału oczystkowego na stacji w Gnieźnie – 91,0 tys. zł,
 - modernizacja hali w Łukowie – 116,6 tys. zł,
 - modernizacja hali w Łukowie, fundament pod tokarkę kołową UBB112 - 352,0 tys. zł,
 - e) zakup środków trwałych niskiej wartości – 943,8 tys. zł, w tym:
 - narzędzia dla zaplecza w Częstochowie – 36,9 tys. zł,
 - radiotelefony – 365,3 tys. zł,
 - elektronarzędzia dla Idzikowic – 109,4 tys. zł,
 - narzędzia elektryczne i pneumatyczne dla Idzikowic – 58,73 tys. zł,
 - f) zakup wartości niematerialnych i prawnych – 1 523,6 tys. zł, w tym:
 - zarządzanie nieruchomościami – 186,0 tys. zł,
 - FI HR – 1 007,1 tys. zł,

Lp.	Zaplanowane działania	Termin realizacji	Realizacja działań
I. Działania marketingowe			
1	Rozwój oferty interREGIO - uruchamianie pociągów interREGIO w zakresie najbardziej opłacalnych relacji - zwiększenie efektywności wykorzystania zasobów - jeden bilet na całą podróż (REGIO i interREGIO)	2009 2010	W rozkładzie jazdy 2008/2009 Spółka uruchomiła 60 poc IR całorocznych i 4 poc. sezonowe. W 2009r. wykonano pracę eksploatacyjną w wysokości 2 341,2 tys. pockm. Wraz z wdrożeniem rozkładu jazdy pociągów 2009/2010 oferta została ustabilizowana, a nowymi połączeniami były pociągi uruchomione w miejsce wybranych pociągów odwołanych przez spółkę PKP Intercity, to jest: na odcinku Poznań-Kraków (przez Ostrów Wlkp.) oraz pociągi z Wrocławia do Bielska-Białej i Warszawy. Ponadto rozszerzono ofertę przewoźową na pociągach o największym potencjale rynkowym, tj. Warszawa - Poznań - Szczecin i Rzeszów - Kraków - Warszawa. Kształt tej oferty do dnia 31. sierpnia 2010r. nie zmieniał się poza drobnymi korektami, jak skrócenie kursowania dwóch par pociągów z Przemyśla do Rzeszowa. W rjp. 2009/2010 Spółka uruchomiła 86 poc. IR całorocznych i 6 sezonowych. W 2010r. wykonano pracę eksploatacyjną w wysokości 7 654,5 tys. pockm. W 2010r. wprowadzono możliwość zakupu jednego biletu na całą podróż (REGIO i interREGIO). Od 1 września 2010r. dokonano racjonalizacji oferty przewoźowej InterREGIO poprzez likwidację najmniej popularnych połączeń oraz wprowadzenie ograniczeń w terminach kursowania. Oferta pociągów interREGIO została dostosowana do uwarunkowań infrastrukturalnych – trasowanie pociągów w warunkach prowadzonych zamknięć torowych, uzyskiwanie w miarę możliwości korzystnych czasów przejazdu, korzystnych godzin kursowania, korzystnego położenia pociągów na wykresie ruchu względem innych pociągów dla uzyskania jak najlepszego wyniku finansowego. Uruchomiono pociągi w najbardziej korzystnych relacjach i godzinach, w tym połączenia o charakterze wakacyjnym, w relacjach najbardziej

Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki "Przewozy Regionalne" za 2011r.

Lp.	Zaplanowane działania	Termin realizacji	Realizacja działań
		2011	dostosowanych do potrzeb przewozów związanych z rekreacją i wypoczynkiem. W celu zwiększenia efektywności oferty interREGIO od 01.06.2011r. wprowadzono nw. zmiany: – zwiększono zestawienia najbardziej obłożonych pociągów, – wydłużono relacje pociągów „GALICJA” i „BARBAKAN”, – odwołano pociągi z najniższą frekwencją, – wprowadzono nowe postoje dla już kursujących pociągów, – uruchomiono pociąg relacji Wrocław – Zakopane. – rozszerzono oferty przewozowe o atrakcyjne połączenia wakacyjne: IR Bosman, IR Harpun, IR Bursztyn, IR Lazur, IR Giewont. – zaoferowano weekendowe połączenia z Dolnego Śląska w Tatry, z Małopolski i Podkarpacia w Karkonosze oraz z Lublina i Warszawy do Kołobrzegu, a także codzienne z Katowic i Łodzi do Trójmiasta. – Uporządkowano ofertę pociągów interREGIO na rozkład jazdy 2011/2012: – bieżąca współpraca z konstruktorami rocznego rozkładu jazdy 2011/2012 skierowana na uzyskanie konkurencyjnych czasów przejazdu. Osiągnięto skrócenie czasu jazdy na odcinku Wrocław Gł. – Jelenia Góra w związku z prowadzeniem przewidzianego do uruchomienia pociągu po szybszym torze na możliwie długich odcinkach. – uzyskano korzystny czas przejazdu podczas pierwszej fazy rozkładów zamknięciowych, obowiązującej od chwili wejścia w życie nowego rozkładu jazdy. – dostosowano obiegi i zestawienia składów w sposób optymalny dla pasażerów. – na wniosek Organizatorów przewozów wprowadzono zmiany do RJ 2011/2012. – Trwa analiza koncepcji zmian w ramach korekty do RRJ 2011/2012.
2	Rozwój innowacyjnych kanałów obsługi klienta: • terminale mobilne • automaty biletowe • sprzedaż przez Internet (plus informacja dla pasażera) • zakup biletu na przejazd kolejowy za pomocą telefonu komórkowego	2010/2011	– Wyposażano drużyny konduktorskie w terminale mobilne (1 841 szt.). – Wdrożono internetową obsługę przejazdów w pociągach specjalnych (np. Woodstock). – Wdrożono internetowy system sprzedaży biletów (ISSB). W 2010r. zrealizowano I etap, tj. wdrożona została możliwość sprzedaży przez Internet biletów jednorazowych na pociągi interREGIO w bezpośrednich relacjach. Ponadto, za pomocą ISSB prowadzona jest sprzedaż biletów na pociągi dodatkowe. – Wprowadzono fakultatywną rezerwację miejsc w pociągach REGIOekspres – Przygotowane zostało oprogramowanie informatyczne w zakresie informacji o bieżących utrudnieniach w ruchu – Od połowy kwietnia 2010r. funkcjonuje nowy system przejazdów grupowych. Uproszczono formalności związane z zamówieniem przejazdu grupowego, a także znacznie skrócono czas złożenia takiego wniosku. Nowy system odprawy przejazdów grupowych spotkał się z dużym zainteresowaniem podróżnych. Duża popularność przyczyniła się również do zwiększenia przychodów, jak i do poprawy wizerunku Spółki. – Uruchomiono do dnia 31.12.2011r. 49 automatów biletowych. – Rozpoczęto projekt wdrożenia elektronicznej informacji o rozkładzie jazdy w kasach biletowych. – Uruchomiono sprzedaż biletów za pomocą telefonu komórkowego. – W Internetowym Systemie Sprzedaży wdrożono sprzedaż biletów na pociągi REGIO oraz oferty: "Połączenie w dobrej cenie", "BiT City - bez honorowania w komunikacji miejskiej", bilet na pociągi Balice Ekspres, "Bilet Świętokrzyski", "Taryfa Kujawsko-Pomorska". Na wydruku biletu internetowego znajduje się rozkład jazdy pociągu, wybranego w procesie zakupu biletu, w celu zdefiniowania trasy przejazdu. Ponadto wdrożono możliwość zakupu rezerwacji do już posiadanego biletu. – Rozpoczęto rozmowy z TK Telekom w sprawie zmian w prezentacji połączeń PR w systemach HAFAS i SITKOL oraz przekazywania danych o połączeniu do internetowego systemu sprzedaży. – Do końca sierpnia 2011r. sprzedano około 1500 biletów w aglomeracji katowickiej, za pośrednictwem telefonu komórkowego; planowane jest rozszerzenie tego kanału dystrybucji na inne aglomeracje, – W Internetowym Systemie Sprzedaży wdrożono oferty specjalne na poc. musicREGIO „Przystanek Woodstock” - sprzedano 3801

Lp.	Zaplanowane działania	Termin realizacji	Realizacja działań
			biletów. – Rozpoczęto proces wdrażania ofert biletów okresowych odcinkowych, strefowych i sieciowych: tygodniowych, miesięcznych i kwartalnych do Internetowego Systemu Sprzedaży – Internetowy System Informacji Pasażerskiej - nawiązano współpracę z firmą oferującą budowę internetowego systemu informacji pasażerskiej i Spółka oczekuje na ofertę cenową budowy takiego systemu.
3	Nowe oferty taryfowe oraz zmiany w ofertach dotychczasowych	2010/2011	– REGIOkarta - nowy produkt, który uprawnia do ulgowych przejazdów (ulga na bilety jednorazowe – ok. 30%, na bilety miesięczne – ok. 15%). – REGIOkarta SENIOR. - oferta taryfowa dla seniorów. – Oferta promocyjna REGIOkarty w okresie wakacyjnym – „Powrót GRATIS” - zapewnienie uczestnikom imprez masowych zorganizowanych przez różne firmy w kooperacji z PR gratisowego powrotu z tych imprez w zamian za promocję Spółki w czasie trwania imprezy. – Metropolitalny bilet miesięczny – trwają ustalenia za pośrednictwem Śląskiego Zakładu PR czy dojdzie do planowanej zmiany cen w KZK GOP, która spowodowałaby zmianę cen Metropolitalnego biletu miesięcznego i konieczność przygotowania aneksu do umowy zawartej pomiędzy stronami. Nowy cennik Metropolitalnego biletu miesięcznego zaczął obowiązywać 1 sierpnia 2011r. – „Czechy +” - do biletu jednorazowego wydanego w relacji do wybranej stacji granicznej, sieciowego imiennego lub REGIOkarnetu można nabyć bilet „Czechy+”, który uprawnia do przejazdów w Czechach w 2 kl. wszystkich pociągów, uruchamianych przez CD oraz VIAMONT Regio a.s. – „Taryfa stykowa” do Taryfy Związku Transportowego Berlin – Brandenburgia (część E taryfy VBB): • wznowienie od 12.06.2011r. na odcinku Szczecin Główny - Tantow Gr. - Potsdam oferty biletów okresowych w taryfie "stykowej" do VBB. • zmiana tabel opłat za bilety okresowe (wraz z oznaczeniami relacji i poziomów taryfowych) na ww. odcinku oraz uaktualniona Część E taryfy VBB – Sporo Ticket Europa – oferta specjalna z opłatą zryczałtowaną z Pragi i Pardubic do Kłodzka i Wrocławia – wydawana na przejazd z Czech do Polski lub w obie strony przez internet. Projekt wydawania z Polski do Czech jest w opracowaniu. – Taryfa specjalna stosowana przy przejazdach w pociągach dodatkowych. – Zmiana oferty Połączenie w dobrej cenie: • rozszerzenie oferty o nowe odcinki, wyłączenie niektórych odcinków z oferty PWDC, zmiana cen w niektórych relacjach • 25 sierpnia 2011r. rozpoczęto prace nad aktualizacją relacji w której obowiązuje oferta. • 11 grudnia 2011 r. wprowadzenie zmian do oferty – EuroNysa - wprowadzenie w ofercie możliwości nabycia biletu na przewóz roweru. – Sąsiedzi - umożliwienie dokonywania dopłat za przejście z klasy 2 do klasy 1 (połączenie Wrocław – Drezno). – Zmiana oferty obowiązującej przy przejazdach pociągami REGIO obsługującymi relację Kraków Główny – Kraków Balice (26.09.2011r.) – honorowanie biletów wydanych według niżej wymienionych ofert: • bilety turystyczne, • REGIOkarnety, • bilety sieciowe (normalne, z ulgą 33%, 50% i wydane dla posiadaczy REGIOkarty i REGIOkarty SENIOR).
4	Uruchamianie pociągów specjalnych na imprezy okolicznościowe	2011	Kontynuacja uruchamiania pociągów specjalnych: – 14.05.2011r. w Noc Muzeów uruchomiono specjalny bezpłatny pociąg relacji Łódź Fabryczna – Rogów – Skierniewice. Impreza została zorganizowana we współpracy z Fundacją Polskich Kolei Wąskotorowych w Rogowie oraz Polskim Stowarzyszeniem Miłośników Kolei w Skierniewicach. – 14.05.2011r. z okazji XV Ogólnopolskiego Spotkania Młodych nad Lednicą uruchomiono dodatkowe pociągi, skomunikowane z komunikacją autobusową, dla uczestników uroczystości. – Przygotowano ofertę dla potrzeb dwóch filmów fabularnych z udziałem pociągów IR. – Trwają prace dot. uruchomienia pociągów dodatkowych na potrzeby festiwalu: Opener i Seven w Węgorzewie. – Realizacja przejazdu dla potrzeb filmu we współpracy z Krakowskim

Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki "Przewozy Regionalne" za 2011r.

Lp.	Zaplanowane działania	Termin realizacji	Realizacja działań
			Biurem Festiwalowym. - Realizacja przejazdów komercyjnych dla firmy IKEA w związku z 50-leciem działalności w Polsce. - Wprowadzenie zaktualizowanej taryfy specjalnej dla pociągów dodatkowych (kanał internetowy, kasy biletowe). Sprzedaż biletów na pociągi pielgrzymkowe (viaREGIO) oraz musicREGIO na Przystanek Woodstock w Kostrzynie. - Wspieranie akcji społecznych i promocja Spółki - udział w WOŚP (styczeń) i w targach TRAKO (październik). 30 lipca – 2 sierpnia 2011r – uruchomienie pociągów na XIII Festiwal Muzyczny im. Ryska Riedla - przygotowano warunki taryfowe korzystania z Taryfy specjalnej stosowanej przy przejazdach uczestników festiwalu. 1-7 sierpień 2011r. uruchomiono Przystanek Woodstock, dla którego przygotowano warunki taryfowe korzystania z Taryfy specjalnej stosowanej przy przejazdach uczestników imprezy. 31 lipca – 12 sierpnia 2011r. uruchomiono pociągi pielgrzymkowe viaREGIO - przygotowano warunki taryfowe korzystania z Taryfy specjalnej stosowanej przy przejazdach uczestników Pielgrzymki na Jasną Górę.
5	Współpraca z przewoźnikami autobusowymi	2011/2012	- Współpraca o charakterze pilotażowym z jednym z przewoźników autobusowych w Województwie Wielkopolskim przy organizacji przewozów na Spotkania Młodych 2011 w Lednogórze. Podpisana umowa z PKS Gniezno – przewoźnik autobusowy przewoził uczestników ze stacji Lednogóra na Pola Lednickie. - Identyfikacja możliwości współpracy z innymi przewoźnikami w zakresie realizacji odwozów z pociągów interREGIO w godzinach późnowieczornych w nowym rozkładzie jazdy. - Inicjacja współpracy z przewoźnikami autobusowymi w sprawie wypracowania warunków współpracy w wybranych połączeniach kombinowanych, łączących ofertę autobusową i kolejową.
6	Rozszerzenie ofert integrujących kilku przewoźników (np. komunikacja miejska + pociąg, autobus + pociąg).	2011/2012	- Trwają rozmowy pomiędzy PR a ZTM Poznań. Wstępnie opracowano zakres stref biletowych, cennik biletów. Przeprowadzono badania w zakresie preferencji podróżnych oraz dokonano analizy ryzyka finansowego. Prowadzone rozmowy dotyczą także sieci dystrybucji biletów, planowanej podwyżki cen biletów w komunikacji miejskiej w Poznaniu oraz warunków sprzedaży i rozliczania proponowanej oferty. - Nawiązanie współpracy z ZTM Warszawa w zakresie wypracowania wspólnej oferty. 11 grudnia 2011 r. - przedłużenie stosowania ofert specjalnych „Aglomeracyjny bilet BiT City” i „Regionalny bilet WiT”, zmiana cen biletów i udziałów dla partnerów uczestniczących w tych ofertach.
7	Polish Pass	2011/2012	Rozpoczęto współpracę z PTQV oraz Net Media, w sprawie dystrybucji biletów Polish Pass w związku z Mistrzostwami Europy w Piłce Nożnej EURO 2012. Obecnie trwają prace nad ostatecznym kształtem umowy. Uzgodniono draft umowy.
8	Projekt Design4City Life	2011	W ramach projektu Spółka promowała swoje usługi na specjalnym stoisku podczas następujących imprez masowych: 4-5 czerwca –Dni Zamościa, 11-12 czerwca –Międzynarodowe Zawody w Skokach CSIO w Sopotcie, 16-18 czerwca –Festyn Bezpieczne Wakacje w Inowrocławiu, 25-26 czerwca –Święto Legnicy. 2-3 lipca –Festyn Morski w Kołobrzegu 9-10 lipca –Wierchowe Spotkania w Zakopanym 16-17 lipca –Święto Miasta w Węgorzewie 23-24 lipca –Impreza plenerowa Plaża Wilanów w Warszawie 30-31 lipca –SMOOTH FESTIWAL w Bydgoszczy 6-7 sierpnia – promocja spółki podczas PISZ MUSIC FESTIVAL 13-14 sierpnia – promocja spółki podczas Mistrzostw Polski w Płukaniu Bursztynu w Ustce 20-21 sierpnia – promocja spółki podczas Płockiego Rynku Sztuki w Płocku 23-24 sierpnia – promocja spółki podczas Imprezy plenerowej Plaża Wilanów w Warszawie 27-28 sierpnia – promocja spółki podczas Ogólnopolskiej Jeździeckiej imprezy sportowej w Kwidzynie
9	Projekt Pociąg do Ekologii	2011/2012	Zakończenie drugiego etapu projektu Pociąg do Ekologii - przejazd 50 laureatów konkursu fotograficznego wraz z jedną osobą towarzyszącą specjalnym pociągiem z Warszawy do Białowieszy w dniu 16 lipca 2011 r.

Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki "Przewozy Regionalne" za 2011r.

Lp.	Zaplanowane działania	Termin realizacji	Realizacja działań
			oraz powrót w dniu 17 lipca 2011 r. W ramach projektu umożliwiono dystrybucję bezpłatnych biletów – voucherów za pośrednictwem Internetowego Systemu Sprzedaży.
10	XIII Festiwal Muzyczny im. Ryśka Riedla	2011	Przygotowano warunki taryfowe korzystania z Taryfy specjalnej stosowanej przy przejazdach uczestników festiwalu w okresie 30 lipca – 2 sierpnia 2011r.
11	Zakup stacjonarnych fiskalnych stanowisk kasowych	2011	W dniu 20 października 2011 roku podpisano Umowę na dostawę zintegrowanych fiskalnych stanowisk kasowych. W dniu 20 stycznia 2012 roku zakończono dostawę w/w stanowisk kasowych.
12	Wycofanie kas fiskalnych typu TT/F	wymiana sukcesywna	Z eksploatowanych lub utrzymywanych w rezerwie ok. 600 kas typu TT/F na dzień 31.12.2011r. pozostało 115 kas.
13	Zmiana wzorów druków i biletów	2010	Do sprzedaży wprowadzono nowe druki, zgodne z nowym systemem identyfikacji wizualnej Spółki. Pozwoliło to na usprawnienie sprzedaży.
14	Unifikacja płatności kartami płatniczymi	2011/2012	Trwają prace testowe przed wdrożeniem.
15	Reorganizacja sieci dystrybucji	2011/2012	Trwają analizy efektywności
16	Pozyskanie wpływów ze sprzedaży powierzchni reklamowych	praca ciągła	Spółka prowadzi działania mające na celu zintensyfikowania wpływów.
17	Wykorzystanie sieci dystrybucji do sprzedaży innych usług.	2011	Zawarto umowę z ZTM w Poznaniu na sprzedaż biletów ZTM w kasach Spółki.
18	Kreowanie efektu synergii pomiędzy poszczególnymi segmentami oferty spółki	praca ciągła	Wzajemna synchronizacja trasowania pociągów interREGIO i REGIO podczas zamknięć torowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.
19	Szkolenie pracowników Zakładów PR z obsługi MZWRJ	2011	Dla poprawy jakości informacji o rozkładzie jazdy, wyznaczyło 50 osób do szkolenia z zakresu obsługi programu Monitoring Zmian w Rozkładzie Jazdy.
20	Zmiany w Taryfie Przewozów Regionalnych (TPR)	2011	Przyjęcie jednolitego tekstu Taryfy przewozowej TPR uwzględniającego zmiany ostatnio wprowadzone, tj.: – rezygnację ze zróżnicowania opłat za bilety wg kanału dystrybucji, – zmianę opłat za bilety w aglomeracji krakowskiej i wprowadzenie opłat za rezerwację miejsca do siedzenia, – zmianę opłat za bilety w pociągach interREGIO i REGIOekspres. Podwyżka cen biletów od 17.10.2011r. średnio o: bilety jednorazowe – 5% bilety odcinkowe – 2,8% bilety sieciowe – 4,7% Korekta cen - rozszerzenie zakresu uprawnień do przejazdów na podstawie ulg ustawowych o nową grupę osób – doktorantów. Wprowadzenie nowych wzorów dokumentów poświadczających uprawnienia do ulgowych przejazdów.

II. Działania techniczno-eksploatacyjne

1.	Aport aktywów trwałych, w tym punktów zapleczy technicznych	2010	Zgodnie z Uchwałą nr 3 powołanego w dniu 20.07.2010r. Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Spółki kapitał zakładowy spółki został podwyższony z kwoty 1 270 542 tys. zł. do kwoty 1 540 606 tys. zł, to jest o kwotę 270 064 tys. zł, poprzez ustanowienie nowych 270 064 udziałów o wartości nominalnej 1 000 zł. każdy (Akt notarialny Repertorium A nr 10253/2010). Nowo utworzone udziały w podwyższonym kapitale zakładowym Spółki zostały zaoferowane do objęcia na rzecz nowego wspólnika – Spółki „Polskie Koleje Państwowe” S. A. z siedzibą w Warszawie w zamian za wkład niepieniężny w postaci praw użytkowania wieczystego gruntu, własności budynków, budowli i innych urządzeń oraz praw opisanych w § 1 Aktu notarialnego Repertorium A nr 10909/2010 z dnia 02.08.2010 r. Z uwagi na nieuregulowaną sytuację własnościową, część gruntów i nieruchomości użytkowanych przez Spółkę nie została jeszcze wniesiona aportem. Zgodnie z Art. 39a ust 1 Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” z dnia 08.09.2000 r PKP S.A. w 2010 r. zobowiązana jest do wniesienia na rzecz naszej spółki aportu o wartości 300 mln zł. W związku z przejętym już aportem nieruchomości (Akt notarialny Repertorium A 10909/2010 z dnia 02.08.2010 r.) o wartości 270 064 664, 00 zł, pozostał do wniesienia w 2010r majątek o wartości 29 935 336,00 zł. Dnia 30 listopada 2010r. Spółka została poinformowana pisemnie przez PKP S.A., że nie zdąży wykonać procedury wniesienia do Przewozów Regionalnych sp. z o.o. ustalonych wcześniej nieruchomości.
----	---	------	---

Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki "Przewozy Regionalne" za 2011r.

Lp.	Zaplanowane działania	Termin realizacji	Realizacja działań
			W związku z powyższym Spółka w celu pełnej realizacji uchwały nr 256/2008 Rady Ministrów z 2 grudnia 2008r. i postanowień art. 39a ust 1 w/w Ustawy, wystąpiła do Ministra Infrastruktury i Komisji Infrastruktury Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z pismem informującym, iż zachodzi pilna potrzeba dokonania nowelizacji przepisów prawa w tym Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” z dnia 08.09.2000 r., a także ustawy z dnia 16 grudnia 2005r. o Funduszu Kolejowym tak, aby przepisy prawa umożliwiały wywiązanie się z postanowień Uchwały nr 256/2008 Rady Ministrów.
2.	Koncentracja działalności w dużych zapleczech technicznych (Łuków, Kędzierzyn Koźle, Toruń Kluczyki, Sucha Beskidzka, Chojnice), • rezygnacja ze zbędnej infrastruktury utrzymaniowej (Hrubieszów, Słupsk, Zagórz, Łódź Janów, Krzyż, Czeremcha), • wydzielenie księgowe Idzikowic	2010/2011	• Zaprzestano wykonywania działalności w zapleczach: Hrubieszów, Zagórz i Łódź Janów. • Z dniem 31 lipca 2010r. zlikwidowano Sekcję Napraw Taboru w Słupsku • PRST Chojnice realizuje, poza bieżącym utrzymaniem taboru, naprawy rewizyjne lokomotyw spalinowych i autobusów szynowych oraz wagonów osobowych. • PR Wrocław prowadzi działania w celu przeniesienia utrzymania części taboru do zaplecza Spółki. • Zakłady PR prowadzą działania związane z przeniesieniem wykonywania przeglądów okresowych i napraw bieżących z zaplecza w PKP IC do PRST Kędzierzyn Koźle. Dokumentacja aportowa dot. przejęcia zaplecza (lok. Ezt Wrocław) została złożona do PKP S.A. Rozmowy są w toku. W przypadku otrzymania tego zaplecza – Kędzierzyn Koźle będzie świadczył tylko naprawy utrzymaniowe, • w ramach Zasad rachunkowości wprowadzono odrębne pozycje do ewidencji kosztów w wyodrębnionych punktach napraw taboru, w tym Idzikowic
3.	Optymalizacja wykorzystania punktów zapleczy technicznych	2011/2012	• Dnia 19 kwietnia 2011r. została podjęta przez Zarząd Uchwała w sprawie przyjęcia do realizacji przez Łódzki Zakład Przewozów Regionalnych zadania pod nazwą „Podwyższenie w latach 2011-2013 zdolności naprawczych zaplecza utrzymania taboru trakcyjnego w Idzikowicach przy prowadzeniu systemem gospodarczym napraw rewizyjnych taboru trakcyjnego”. • Dnia 5 lipca 2011. została podjęta przez Zarząd Uchwała w sprawie przyjęcia do realizacji przez Wielkopolski Zakład Przewozów Regionalnych zadania pod nazwą „Modernizacja hali WGW w Lesznie na potrzeby obsługi EZT”.
4.	Zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych: • optymalizacja punktów obrządzania i przeglądu taboru (posterunki rewizji technicznej), • optymalizacja obiegów i ilości taboru, • postój taboru na większych stacjach z niezbędną infrastrukturą	praca ciągła	• Obecnie trwa modernizacja hali WGW w Lesznie poprzez rozbudowę kanałów naprawczych, montaż urządzeń niezbędnych do wykonania czynności naprawczych oraz przygotowanie warsztatów naprawczych. • Spółka systematycznie prowadzi działania w zakresie optymalizacji obiegów taboru kolejowego, napraw i modernizacji, które skutkują sukcesywnym zwiększeniem efektywności jego wykorzystania. • Zastępowanie ciężkich lokomotyw spalinowych lekkimi autobusami szynowymi (zmniejszenie kosztów paliwa). • Prowadzone jest postępowanie na leasing autobusów szynowych. Spółka uzyskała zgodę ZW w dniu 15 września 2011r. na przeprowadzenie transakcji leasingu. • Zbycie nieruchomości położonej w Bielski Białej przy ul. Trakcyjnej 2 stanowiącej zaplecze techniczno-eksploatacyjne.
5.	Zainstalowanie na taborze GPS pozwalających na: • poglądowe wskazywanie bieżącego położenia pociągów, • sporządzanie historii ruchu pojazdów trakcyjnych (pociągów) za dowolny okres, • sprawdzanie chwilowej prędkości pociągu i zliczanie kilometrów, • planowanie obiegów taboru i monitorowanie realizacji planu, • nadzór nad opóźnieniami pociągów (wersja testowa), • wspomaganie podejmowania decyzji przez dyspozytorów taborowych, • integracja z systemem SEPE,	2010/2011	Do końca 2011r. zainstalowano 812 szt. GPS w tym: 798 szt. w ezt i 14 szt. w autobusach szynowych.

Lp.	Zaplanowane działania	Termin realizacji	Realizacja działań
6.	Zakup kolejowego taboru pasażerskiego w ramach Programu POLiS	2010/2014	Pomimo znacznego zaawansowania prac, projekt został wykreślony przez ministerstwo z listy indykatywnej. Wprowadzono natomiast projekt związany z modernizacją 100 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych. Obecnie Spółka przygotowuje dokumentację niezbędną do realizacji projektu modernizacji eżt oraz przygotowuje kolejne projekty na modernizację w ramach napraw głównych wagonów i lokomotyw elektrycznych.
7.	Opracowanie strategii taborowej Spółki	2011/2012	W kwietniu 2011r. rozpoczęto prace nad przygotowaniem strategii. W sierpniu Spółka otrzymała projekt I etapu prac, a we wrześniu projekty II i III etapu. Trwają prace nad etapem końcowym.
8.	Przeprowadzenie procedury zakupu, dostawy i zamontowania na pojazdach trakcyjnych obwodów pomiarowych zużycia energii trakcyjnej wyposażonych w niezbędne oprogramowanie i spełniających wymogi PKP Energetyka,	2011	Dnia 08.05.2011. wyrażenie zgody RN na zakup 800 szt. układów pomiarowo-rozliczeniowych do pomiaru zużycia energii trakcyjnej przez eksploatowane przez Spółkę elektryczne zespoły trakcyjne oraz elektryczne autobusy szynowe serii EN81. Z uwagi na nieprzystąpienie do podpisania umowy przez Wykonawcę postępowanie zostanie ponowione po aktualizacji dokumentacji przetargowej.
9.	Sprzedaż/zakup taboru	2010 2011	• 29 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57. firmie Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz SA Holding. • 10 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57 dla Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego. • 2 lokomotyw spalinowych SM 42 do PKP Energetyka • 5 elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN75, w tym 3 szt. do Spółki: Pojazdy Szynowe PESA z siedzibą w Bydgoszczy, a 2 szt. - NEWAG z siedzibą w Nowym Sączu. • 3 szt. eżt serii EN71 do UM woj. Pomorskiego na • 2 szt. eżt serii ED72 do UM woj. Kujawsko-Pomorskiego • 2 szt. eżt serii ED72 do UM woj. Kujawsko-Pomorskiego • 2 szt. eżt serii EN57 do UM woj. Łódzkiego • 3 szt. eżt serii EN57 do UM woj. Pomorskiego • 2 szt. eżt serii EN57 do UM woj. Dolnośląskiego
10.	Zakup taboru	2011	• Zakup 6 lokomotyw elektrycznych od PKP IC – umowa zawarta 30.12.2011r.

III. Działania ekonomiczno-finansowe

1	Wdrożenie nowoczesnego systemu finansowo-księgowego:	2010/2012	• W wyniku przeprowadzonego przetargu, 7 września 2010r. podpisano umowę z firmą zewnętrzną na opracowanie koncepcji biznesowej ze wskazaniem na system SAP ale odnoszącej się na poziomie merytorycznym do dowolnego systemu ERP. Koncepcja biznesowa została opracowana i przekazana 4 marca 2011r. • Po zapoznaniu się z wynikami prac, zlecono wykonanie dodatkowego audytu mającego wskazać możliwe kierunki dalszych działań w sferze systemów ERP, tj. części kadrowo-płacowej (PK) oraz Finansowo-księgowej (FK). Po uzyskaniu wyników prac konsultanta, podjęto decyzję o zakupie systemu PK i FK od spółki PKP Informatyka, jako rozwinięcie dotychczas eksploatowanych w Spółce systemów kadrowo-płacowych SKAF oraz finansowo-księgowych – FK. • 12 września 2011r. po długotrwałych negocjacjach podpisana została umowa z PKP Informatyka w sprawie ceny i warunków wdrożenia ww. systemów. W chwili obecnej odbywa się przygotowanie materiałów do implementacji systemów PKP Informatyka z przejęciem danych z dotychczas eksploatowanych, nie wspieranych dalej systemów SKAF i FK. Jednocześnie odbywa się przygotowanie infrastruktury technicznej pod potrzeby systemu. Zakłada się uruchomienie testowe części płacowo-kadrowej oraz FK w 2012r.
2	Reorganizacja służb ekonomicznych, księgowych oraz w finansowych w Spółce: • wzmocnienie kompetencji Dyrektorów Zakładów w zakresie analiz ekonomicznych i budżetowych, • stworzenie w Zakładach silnych służb planistyczno-analitycznych, • wdrożenie nowoczesnych technik i narzędzi controllingowych będących bazą dla systemu	2010/2011	• Zakłady opracowują samodzielnie budżety. • Zakłady przygotowują analizy wykonania budżetów i wprowadzają działania mające na celu ograniczenie kosztów i podwyższenie przychodów. • Dyrektorom Zakładów zostały udzielone pełnomocnictwa w zakresie kontaktów z organami samorządów województw i administracji publicznej. • Jednym z modułów nowego systemu finansowo-księgowego ERP będzie moduł controllingu i planowania. W ramach koncepcji biznesowej ERP została również przygotowana analiza w zakresie reorganizacji służb finansowo-księgowych Spółki. Tworzenie centrum usług wspólnych finansowo-księgowego będzie mogło być

Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki "Przewozy Regionalne" za 2011r.

Lp.	Zaplanowane działania	Termin realizacji	Realizacja działań
	motywacyjnego • reorganizacja służb finansowo-księgowych (utworzenie centrum usług wspólnych w zakresie finansowo-księgowych),		podjęte na etapie wdrożenia nowego systemu FK.
3	Wdrożenie rozliczeń wewnętrznych pomiędzy jednostkami Spółki • opracowanie zasad rozliczeń wewnętrznych w zakresie kosztów i przychodów • opracowanie analityki kosztowej oraz przychodowej umożliwiającej realizację rozliczeń wewnętrznych • implementacja i wdrożenie powyższego w księgach finansowych Spółki • przeprowadzenie szkolenia pracowników Spółki	2010/2011	W dniu 08.09.2010r. Rada Nadzorcza zatwierdziła zasady rachunkowości obejmujące zasady rozliczeń wewnętrznych. Spółka uzyskała pozytywną opinię zewnętrznych ekspertów w zakresie zgodności Zasad rachunkowości z wymogami przepisów krajowych i unijnych o posiadaniu oddzielnej rachunkowości, umożliwiającej alokację kosztów i przychodów na poszczególne działalności, w tym wykonywaną w ramach świadczenia usług publicznych. W 2011r. prowadzone były prace analityczne i kontrolne w zakresie poprawności stosowania wytycznych i zasad Rachunkowości, w tym rozliczeń wewnętrznych.
4	Znalezienie źródeł pokrycia zaległych wierzytelności: • odzyskanie środków finansowych od Skarbu Państwa z tytułu realizacji przewozów międzywojewódzkich w latach 2004-2008 • pozyskanie środków finansowych poprzez leasing zwrotny części posiadanego taboru kolejowego • rozważenie próby znalezienia inwestora, który uczestniczyłby w restrukturyzacji finansowej Spółki • zbadanie możliwości uzyskania przez Spółkę pomocy restrukturyzacyjnej notyfikowanej w Komisji Europejskiej,	2010/2011	W sierpniu 2010r. złożony został do sądu pozew w zakresie wierzytelności Skarbu Państwa za okres 09.02.2006r. - 31.12.2008r. w wysokości 323 mln zł. Dotychczas odbyły się trzy rozprawy sądowe (luty, maj i wrzesień 2011r. i 29 marca 2012r.). W sierpniu 2011r. złożony został do sądu pozew w zakresie wierzytelności Skarbu Państwa za okres 01.05.2004r. - 08.02.2006r. w wysokości 358,9 mln zł (sprawa oczekuje na wyznaczenie terminu rozprawy). W 2010r. przeprowadzono badanie rynku w zakresie pozyskania leasingodawcy. Z uwagi na konieczność przygotowania wymaganych dokumentów przez firmy leasingowe – prace zostały wstrzymane. Zostaną one wznowione po opracowaniu strategii taborowej oraz wieloletniego planu Spółki i ponownym przeanalizowaniu zasadności realizacji projektu.
5	Pozyskanie środków finansowych na współfinansowanie (wkład własny) zakupu składów pociągowych w ramach Programu POLiŚ,	2010/ 2011	W dniu 22.03.2011r. wysłano Zaproszenie do współpracy przy organizacji finansowania zakupu składów pociągowych do 13 instytucji finansowych. Od kwietnia prowadzone były rozmowy z trzema potencjalnymi instytucjami finansowymi/bankami dotyczące współpracy przy organizacji finansowania wkładu własnego Spółki, niezbędnego dla realizacji Projektu POLiŚ NR 7.1-40. W związku z wykreśleniem Projektu z listy indykatywnej - prace zostały wstrzymane.
6	Opracowanie Planu Restrukturyzacji Spółki	2011/2012	W listopadzie Spółka zawarła umowę z niezależną i posiadającą znaczące doświadczenie w zakresie opracowania planów restrukturyzacji oraz ich wdrażania, firmą w sprawie współpracy w przygotowaniu Planu Restrukturyzacji Spółki. W kwietniu 2012r. zakończono prace związane z identyfikacją obszarów restrukturyzacyjnych. Obecnie prowadzone są prace wdrożeniowe.

IV. Działania w zakresie zatrudnienia

1	Program dobrowolnych odejść	2010	• W dniu 07.01.2010r. zawarto porozumienie pomiędzy Zarządem a organizacjami związkowymi działającymi w Spółce w sprawie realizacji dobrowolnych odejść – odejście 793 pracowników (planowanych 700) • W dniu 10.06.2010r. zawarto kolejne porozumienie z organizacjami związkowymi w sprawie realizacji dobrowolnych odejść – skorzystało 86 osób
2	Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy (ZUZP)	2010/2012	• Podjęto Uchwałę Nr 182/2010 z dnia 25 maja 2010r. w sprawie działań mających na celu wprowadzenie nowych zasad wynagradzania i zatrudniania pracowników Spółki, • Dokonano z dniem 30 czerwca 2010r. wypowiedzenia ZUZP – ze skutkiem na 31 grudnia 2010r., • Wystąpiono do organizacji związkowych z inicjatywą zawarcia nowego ZUZP, • Podjęto Uchwałę Nr 210/2010 z dnia 15 czerwca 2010 o rezygnacji z członkostwa w Związku Pracodawców Kolejowych oraz złożono deklarację wystąpienia z ZPK – ze skutkiem na koniec 2010r., • Przesłano do pracowników informację o dokonaniu wypowiedzenia ZUZP, • Złożono do Państwowej Inspekcji Pracy wnioski o wpisanie do rejestru układów zbiorowych pracy informacji o wypowiedzeniu ZUZP,



Lp.	Zaplanowane działania	Termin realizacji	Realizacja działań
			- Rozpoczęto rokowania nad zawarciem nowego Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, - Zarządowi Związku Pracodawców Kolejowych oraz partnerom społecznym – sygnatariuszom Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Pracodawców Zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych zawartego w dniu 2 grudnia 2002r. doręczono oświadczenie Zarządu Spółki z dnia 10 stycznia 2011r. w sprawie odstąpienia od stosowania przepisów PUZP - Przedłużono za zgodą partnerów społecznych stosowanie wypowiedzianego Układu do 30 czerwca 2012 r. - W trakcie rozpoczętych w dniu 20 sierpnia 2010r. rokowań nad zawarciem nowego Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy – do dnia 31 grudnia 2011 r. odbyło się 29 spotkań pracodawcy ze stroną związkową reprezentowaną przez 18 organizacji. W dniu 21.05.2012r. wszczęto procedurę zawarcia Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy Układ został podpisany przez przedstawicieli Zarządu Spółki oraz 16 uprawnionych organizacji związków zawodowych (spośród 18 uczestniczących w rokowaniach). 2 pozostałe organizacje związkowe zadeklarowały gotowość do podpisania Układu do dnia 28.05.2012r.
3	Dostosowanie poziomu zatrudnienia i jego struktury do: - potrzeb zatrudnienia na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem do planowanej optymalizacji obiegów pociągów - potrzeb zatrudnienia na stanowiskach pracy związanych z obsługą klienta (np. kasjer) do działań planowanych przez Spółkę oraz oczekiwań rynku	2010 2011	- W 2010 roku przyjęto do pracy 158 osób. Przyjęcia zasadniczo następowały do zespołów pracowniczych związanych z realizacją oferty przewozowej w celu uzupełnienia braku zatrudnienia, w tym 74 osoby na stanowisko maszynisty pojazdu trakcyjnego, 13 osób do zespołu eksploatacji i utrzymania taboru, 43 osoby do zespołu drużyn konduktorskich. Zapotrzebowanie roczne ustalono na poziomie 8 973 etatów, przy stanie zatrudnienia w dniu 31.12.2010r. – 8 736 etatów, nadal występuje brak 237 etatów. - Realizacja naboru pracowników następowała do zespołów nieobjętych Programem monitorowanych odejść. - W 2010 roku wyrażono zgodę na przyjęcie do pracy 234 osób (w tym m.in. w PR: Poznań 107 osób, Szczecin – 38 osób, Wrocław – 24 osoby, Łódź – 20 osób). - Wobec wdrożonego w 2010r. procesu automatyzacji kas, w 2011r. nie zakładano naboru do zespołu kas i informacji. Zapotrzebowanie roczne kasjerów i informatorów na 2011r. ustalono na poziomie 1 650 etatów. Stan zatrudnienia w dniu 01.01.2011r. – 1 639 etatów, był mniejszy od zapotrzebowania o 11 etatów. Przewiduje się, że automatyzacja kas będzie skutkowała do końca 2011r. stopniowym zmniejszaniem stanu zatrudnienia w zespole kasjerów. Zapotrzebowanie na rok 2011 w zespołach związanych z obsługą klientów ustalono na poziomie 4 909 etatów, w tym: - drużyny konduktorskie (w tym kierownik pociągu) – 3 147 etatów, stan na 01.01.2012r. – 2 945 etaty; wyrażono zgodę na przyjęcie 43 osób - kasjer biletowy i liniowy – 1 477 etatów, stan na 01.01.2012r. – 1 206 etatów i był mniejszy od zapotrzebowania o 271 etatów, - informatorów – 285 etatów, stan na 01.01.2012r. – 242 etaty i był mniejszy od zapotrzebowania o 43 etaty. Zapotrzebowanie na 2011r w zespołach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego ustalono. na poziomie 3 520 etatów, w tym: - dyżurny ruchu – 34 etaty, stan na 01.01.2012r., - 24 etaty, mniejszy od zapotrzebowania o 10 etatów, - nastawniczy i zwrotniczy – 48 etatów, stan na 01.01.2012r. – 34 etaty, mniejszy od zapotrzebowania o 14 etatów, - drużyny trakcyjne (maszynista i pomocnik maszynisty pojazdów trakcyjnych) - 3140 etatów; stan zatrudnienia w dniu 01.01.2012r. – 2 772 etaty; wyrażono zgodę na przyjęcie 135 osób - drużyny manewrowe – 298 etatów; stan na 01.01.2012r. – 221 etatów mniejszy od zapotrzebowania o 77 etatów.

VIII. Ważne wydarzenia

Luty 2011r.

- Zatwierdzenie Planu finansowego Spółki na 2011 rok.
- Wyrażenie zgody ZW na sprzedaż 76 sztuk lokomotyw spalinowych własności „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.
- Wyrażenie zgody ZW na zbycie udziałów w Spółce Zakład Usług Taborowych REMTRAK sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu.

Marzec 2011r.

- Zatwierdzenie zmian do Regulaminu organizacyjnego i schematu organizacyjnego Spółki.
- Rejestracja w KRS zmiany umowy Spółki w części dotyczącej liczby udziałów przypadających poszczególnym Wspólnikom w kapitale zakładowym Spółki.

Kwiecień 2011r.

- Zawarcie umowy z PKP PLK S.A. dot. udostępnienia infrastruktury kolejowej w celu wykorzystania przydzielonych tras pociągów w okresie od 12 grudnia 2010r. do 10 grudnia 2011r. oraz zawarcie Ugody na spłatę zobowiązań wynikających z tej Umowy.
- Wyrażenie zgody RN na zakup 800 szt. układów pomiarowo-rozliczeniowych do pomiaru zużycia energii trakcyjnej przez eksploatowane przez Spółkę elektryczne zespoły trakcyjne oraz elektryczne autobusy szynowe serii EN81.

Maj 2011r.

- Przyjęcie przez Zarząd Spółki „Polityki Jakości” Spółki „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.
- Wyrażenie zgody przez Zarząd Spółki na podpisanie ze Spółką Koleje Śląskie Listu intencyjnego ws. określenia warunków współpracy w celu wydzielenia z majątku Spółki „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. zorganizowanej części przedsiębiorstwa.
- Wyrażenie zgody przez Zarząd Spółki na zawarcie Porozumienia pomiędzy PR a „Koleje Wielkopolskie” Sp. z o.o. ws. honorowania biletów w pociągach uruchamianych przez „Koleje Wielkopolskie” Sp. z o.o.

Czerwiec 2011r.

- Wyrażenie zgody przez Zarząd Spółki na powołanie zespołu koordynacyjnego w celu określenia warunków współpracy oraz wydzielenia z majątku Spółki „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. zorganizowanej części przedsiębiorstwa niezbędnej do rozpoczęcia działalności przez Spółkę Koleje Śląskie.
- Wyrażenie przez RN pozytywnej oceny wniosku na wszczęcie i przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę 62 ezt w trybie przetargu nieograniczonego.
- Przyjęcie przez RN i ZW Sprawozdania Zarządu z działalności Spółki i Sprawozdania finansowego Spółki za 2010r.
- Zatwierdzenie przez ZW sprawozdania z działalności Rady Nadzorczej jako organu Spółki w 2010r.

- Udzielenie przez ZW absolutorium Członkom Zarządu i Członkom Rady Nadzorczej z wykonania przez nich obowiązków w roku obrotowym 2010.
- Wyrażenie przez ZW woli dalszego istnienia Spółki „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.
- Zatwierdzenie przez ZW zmian w Regulaminie Rady Nadzorczej Spółki w zakresie upoważnień do podpisywania uchwał.

Lipiec 2011 r.

- Wyrażenie zgody przez Zarząd Spółki na zawarcie umowy o współpracy z firmą Dom Aukcyjny DAWRO Mariola Nosko na sprzedaż zbędnych składników majątku Spółki.
- Rezygnacja z dniem 25 sierpnia 2011r. Pana Roberta Nowakowskiego z funkcji Członka Zarządu – Dyrektora ds. Techniczno – Eksploatacyjnych.

Sierpień 2011 r.

- Uchwała RN - zaopiniowanie wniosku Zarządu na Zgromadzenie Wspólników o wyrażenie zgody na zwiększenie kwoty przewidzianej na realizację napraw wraz z modernizacją 72 eżt.
- Wyrażenie zgody RN na wszczęcie postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko Członka Zarządu – Dyrektora ds. Techniczno – Eksploatacyjnych oraz Członka Zarządu – Dyrektora Finansowego w Zarządzie Spółki.
- Wyrażenie zgody RN na powierzenie pełnienia obowiązków Członka Zarządu – Dyrektora Handlowego w Zarządzie Spółki (delegowanie Pana Krzysztofa Dzierwę).
- Wyrażenie zgody przez Zarząd Spółki na utworzenie stanowiska Dyrektora Pionu Eksploatacyjnego.
- Wdrożenie z dniem 1 sierpnia 2011r. podwyżki wynagrodzeń, średnio 120 zł.
- Złożenie pozwu do sądu przeciwko Skarbowi Państwa w zakresie wierzytelności Skarbu Państwa za okres 01.05.2004r. - 08.02.2006r. w wysokości 358,9 mln zł

Wrzesień 2011 r.

- Uchwała Zgromadzenia Wspólników w sprawie zaciągnięcia zobowiązania poprzez zawarcie umowy na wynajem średniodobowo 34 lokomotyw elektrycznych.
- Uchwała Zgromadzenia Wspólników w sprawie wyrażenia zgody na przygotowanie i przeprowadzenie postępowania na leasing z wykupem 7 sztuk autobusów szynowych jednoczołowych o napędzie spalinowym oraz 16 sztuk autobusów szynowych dwuczolowych o napędzie spalinowym.
- Uchwała Zgromadzenia Wspólników w sprawie wyrażenia zgody na zwiększenie kwoty 44 519,3 tys. zł o kwotę 176,4 tys. zł z przeznaczeniem na realizację napraw wraz z modernizacją 72 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych.

Październik 2011 r.

- Uchwała Zarządu w sprawie wyrażenia zgody na przygotowanie i przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia sektorowego w trybie przetargu nieograniczonego na wykonanie napraw rewizyjnych wagonów osobowych typu 111A w ilości 30 sztuk.
- Uchwała RN w sprawie wyrażenia zgody na przygotowanie i przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia sektorowego w trybie przetargu nieograniczonego na wykonanie napraw głównych z modernizacją wagonów osobowych typu 111A w ilości 10 szt. (161A – 3 szt; 162A – 4 szt i 163a -3 szt).

- Uchwała Zarządu w sprawie wyrażenia zgody na zaciągnięcie zobowiązania poprzez zawarcie z Scott Wilson Sp. z o.o. umowy nr RU II/1711/2011 dotyczącej opracowania Studium Wykonalności dla Projektu nr POLiŚ 7.1-46 pn.: „Modernizacja 100 elektrycznych zespołów trakcyjnych” współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej” w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (Priorytet VII Transport przyjazny środowisku; Działanie 7.1 Rozwój transportu kolejowego).
- Uchwała RN - wybór biegłego rewidenta do przeprowadzenia badania sprawozdania finansowego: PKF Audyt Sp. z o.o.
- Uchwała RN - powołanie Pani Elżbiety Grudzień na stanowisko Członka Zarządu – Dyrektora Finansowego.
- Uchwała RN - powołanie Pana Pawła Stefańskiego na stanowisko Członka Zarządu – Dyrektora ds. Techniczno – Eksploatacyjnego.
- Uchwała RN - cofnięcie Panu Krzysztofowi Dzierwa czasowego oddelegowania do wykonywania czynności Członka Zarządu – Dyrektora Handlowego.

Listopad 2011r.

- Uchwała Zarządu w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie umowy z McKinsey&Company Poland Sp. z o.o., dotyczącej opracowania planu restrukturyzacji Spółki „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.
- Uchwała Zarządu w sprawie zawarcia umowy z firmą „Samorządowy Informator SMS” sp. z o.o. na świadczenie usług w zakresie informowania pasażerów o opóźnieniach i utrudnieniach w ruchu pociągów.
- Uchwała Zgromadzenia Wspólników w sprawie wyrażenia zgody na zbycie nieruchomości położonej w Bielsku Białej przy ul. Trakcyjnej 2 dz. ew. 19/4, 30/27, 20/6 oraz 20/11 obręb Dolne Przedmieście Bielsko Białe.
- Wyrażenie zgody przez ZW na przygotowanie i przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia na wybór wykonawców usług w zakresie utrzymania w czystości taboru kolejowego użytkowanego przez „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. oraz zawarcie umów z wykonawcami wyłonionymi w wyniku postępowania na okres 2012r. – 2014r.
- Wyrażenie zgody przez ZW na przygotowanie i przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia na świadczenie kolejowych usług przewozowych o charakterze podwykonawstwa, zawarcie umów podwykonawstwa o świadczeniu kolejowych usług przewozowych przez „PKP Intercity” S.A. na rzecz „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. oraz przez „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. na rzecz „PKP Intercity” S.A. na okres od 1 listopada 2011r. do 31 października 2014r.

Grudzień 2011r.

- Uchwała RN - zatwierdzenie zmian w Zasadach Rachunkowości.
- Uchwała Zarządu - wyrażenie zgody na wykonanie napraw rewizyjnych 11 sztuk ezr serii EN57 oraz 1 szt. serii EN71 w trybie zamówienia z wolnej ręki.
- Uchwała RN - wyrażenie zgody na zaciągnięcie na 2012 r. zobowiązania na wykup uprawnień do ulgowych przejazdów kolejami dla pracowników, emerytów i rencistów Spółki „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. oraz niektórych członków ich rodzin



IX. Przewidywane kierunki działań

1 Działania techniczno-eksploatacyjne

W 2011r. Spółka rozpoczęła opracowanie Strategii w zakresie zarządzania zasobami taboru kolejowego oraz aktywów związanych z jego utrzymaniem i eksploatacją, która obejmować będzie analizę finansową wdrożenia strategii oraz plan i harmonogram jej wdrożenia. Opracowanie to przygotowywane jest we współpracy z niezależną firmą zewnętrzną.

Realizacja strategii przewiduje m.in.:

- optymalizację kosztów eksploatacyjnych
 - optymalizację punktów obrządzania i przeglądu taboru (posterunki rewizji technicznej),
 - optymalizację obiegów i ilości taboru,
 - optymalizację kosztów zużycia energii i materiałów,
- optymalizację wykorzystania punktów zapleczy technicznych.

Spółka w ramach Programu POIiŚ planuje wykonanie następujących zadań:

1. „Modernizację 100 elektrycznych zespołów trakcyjnych” (planowany okres realizacji projektu 2012-2014) – projekt wpisany na listę indykatywną Programu.

Aktualnie wartość projektu wynosi 755,22 mln zł brutto, (614 mln zł netto) z czego 50% wydatków kwalifikowanych (wartości netto projektu) finansowane będzie z funduszy POIiŚ natomiast 50% stanowi wkład własny Spółki.

Obecnie Spółka jest w trakcie opracowania Studium Wykonalności.

W ramach realizacji projektu, w 2012r. planuje się:

- II/III kwartał - zakończenie prac nad opracowaniem Studium Wykonalności,
- III kwartał 2012r. – złożenie wniosku o dofinansowanie Projektu,
- III/IV kwartału 2012r. – podpisanie umowy o dofinansowanie Projektu z CUPT
- IV kwartał - przekazanie wniosku do Komisji Europejskiej o potwierdzenie wkładu finansowego UE dla Projektu.

2. Modernizację wagonów osobowych, które będą obsługiwać obecnie realizowane połączenia międzyregionalne.
3. Zakup i modernizację używanych lokomotyw elektrycznych, które będą obsługiwać połączenia międzyregionalne.
4. Wyposażenie zaplecza technicznego Spółki „Przewozy Regionalne” w infrastrukturę służącą do utrzymania kolejowego taboru pasażerskiego, które będzie obsługiwać tabor kolejowy zakupiony lub zmodernizowany w ramach projektów współfinansowanych ze środków UE.

Maksymalny poziom dofinansowania, ze środków UE wynosi do 50% wydatków kwalifikowanych. Wkład beneficjenta zostanie pokryty ze środków zewnętrznych, które Spółka planuje pozyskać w ramach emisji obligacji bądź leasingu zwrotnego taboru.

2 Działania dotyczące finansowania działalności Spółki

Oprócz środków finansowych uzyskanych z prowadzonej działalności, Spółka planuje przeprowadzenie działań zmierzających do pozyskania zewnętrznych środków finansowych.

Rozważa się m.in.:

- leasing zwrotny taboru
- emisję obligacji.

Jednocześnie Spółka kontynuuje działania zmierzające do odzyskania środków finansowych z tytułu niedostatecznego dofinansowania działalności prowadzonej w latach wcześniejszych:

- od Skarbu Państwa – z tytułu realizacji przewozów międzywojewódzkich w latach 2004-2008:
 - za okres od 09.02.2006r. do 31.12.2008r. – pozew złożony do sądu w sierpniu 2010r. – 323 mln zł,
 - za okres od 01.05.2004r. do 08.02.2006r. – pozew złożony do sądu w sierpniu 2011r. – 358,9 mln zł.Obecnie trwają postępowania sądowe.
- od Śląskiego Urzędu Marszałkowskiego – z tytułu wyrównania rekompensaty za świadczenie usług przewozowych na terenie województwa śląskiego w 2010r. (dotyczy kwoty 28,4 mln zł).

Pozyskane z powyższych źródeł środki finansowe zostaną przeznaczone m.in. na wkład własny dla inwestycji realizowanych w ramach projektów współfinansowanych ze środków POliŚ oraz spłatę zaległych zobowiązań z tytułu świadczonych usług przewozowych.

3 Działania w zakresie zatrudnienia

W 2012r. kontynuowane będą prace nad Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy (ZUZP), umożliwiającym jego wejście w życie od dnia 01.08.2012 – w stosunku do nowozatrudnionych.

ZUZP dla pracowników „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o. został wypowiedziany przez Spółkę w dniu 30 czerwca 2010r. Wystąpiono do partnerów społecznych z inicjatywą zawarcia ZUZP. Deklarację o przystąpieniu do rokowań nad nowym ZUZP zgłosiło 18 organizacji związkowych, w tym 10 reprezentatywnych. Odbyło się 29 spotkań przedstawicieli Zarządu „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z przedstawicielami organizacji związkowych działających w Spółce w ramach rokowań nad nowym ZUZP dla pracowników „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. W dniu 7.12.2011r. zostało zawarte Porozumienie o stosowaniu postanowień aktualnie obowiązującego ZUZP do czasu zawarcia nowego Układu, nie dłużej niż do 30 czerwca 2012 r.

W dniu 21 maja 2012 r. wszczęto procedurę zawarcia Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych u pracodawców działających w Spółce. Układ został podpisany przez przedstawicieli Zarządu Spółki oraz 16 uprawnionych organizacji związków zawodowych (spośród 18 uczestniczących w rokowaniach). Dwie pozostałe organizacje związkowe zadeklarowały gotowość do podpisania Układu do dnia 28 maja 2012r.

Po podpisaniu przez wszystkie uprawnione strony, Układ będzie zgłoszony do Państwowej Inspekcji Pracy celem jego zarejestrowania.

Wdrożenie postanowień nowego ZUZP w zakresie oddziaływania w indywidualnych stosunkach pracy nastąpi z pierwszym dniem miesiąca następującego po upływie czterech miesięcy od dnia, w którym został zarejestrowany.

4 Przygotowanie Planu Restrukturyzacji Spółki

W wyniku dotychczas prowadzonych przez Spółkę działań restrukturyzacyjnych i wzrostu wartości dopłat przekazanych Spółce przez samorządy województw sytuacja finansowa Spółki uległa znaczącej poprawie.

Na przestrzeni ostatnich lat (2009-2011) strata Spółki została ograniczona o ok. 250 mln zł, co było efektem zarówno wyraźnego wzrostu przychodów Spółki (wzrost o 22,5% od 2009 do 2011 roku) oraz znacznie mniejszego tempa wzrostu kosztów Spółki (wzrost o 5,8% od 2009 do 2011 roku).

Jednak spodziewany wzrost kosztów dostępu do infrastruktury, wzrost ceny energii oraz nakłady na odnowienie taboru, połączone z wyczerpanym potencjałem dalszego wzrostu poziomu dopłat od samorządów, spowodowały konieczność zainicjowania kolejnego etapu restrukturyzacji.

W celu określenia dalszych kierunków rozwoju, Spółka rozpoczęła projekt restrukturyzacji we współpracy z niezależną i posiadającą znaczące doświadczenie firmą międzynarodową. W ramach projektu, 1 marca 2012r. Spółka otrzymała od firmy raport „Analiza aktualnej sytuacji i plan restrukturyzacji Spółki Przewozy Regionalne”, w którym m.in. określono kierunki działań restrukturyzacyjnych.

Plan Restrukturyzacyjny będzie wdrażany w dwóch etapach. Większość zmian powinna zostać opracowana do końca roku 2012, a pozostała do końca 2013 roku. Osiągnięcia całkowitego efektu oczekiwać należy do końca 2015r.

Celem pierwszego etapu jest wdrożenie inicjatyw umożliwiających szybki efekt w wybranych obszarach działania Spółki, zorganizowanie procesu monitorowania postępów wdrożenia Planu Restrukturyzacji oraz przygotowanie do kolejnego etapu wdrożenia. W szczególności dotyczyć będzie to:

- optymalizacji połączeń InterREGIO (analiza kosztowo-przychodowa wszystkich połączeń InterREGIO)
- zmian strukturalnych w siatce REGIO (propozycje modyfikacji dotychczasowych badań realizowanych przez Spółkę),
- zmian w cenniku (zmiany do ceny taryfowej, modyfikacja cen biletów okresowych w relacji do biletów jednorazowych),
- optymalizacji zakupów (przygotowanie optymalizacji zakupów paliwa trakcyjnego, zmian w organizacji zakupowej oraz przygotowanie systemu informatycznego wspierającego organizację zakupową w Spółce),
- optymalizacji kanałów sprzedaży (dostosowanie liczby otwartych okienek do popytu, zastępowanie nierentownych kas własnych kasami agencyjnymi i automatami biletowymi),
- racjonalizacji zużycia energii trakcyjnej i paliw (przeprowadzenie postępowania na zakup liczników energii trakcyjnej, a następnie ich instalacja, wprowadzenie systemu motywacyjnego dla maszynistów w związku z przestrzeganiem zasad efektywnej jazdy).

Celem drugiego etapu jest wdrożenie strukturalnych zmian w zakresie procesów utrzymaniowych oraz siatki połączeń REGIO. Dodatkowo wprowadzone zostaną zmiany organizacyjne w Spółce. Powyższe wdrożenia mają za zadanie realizować następujące cele:

- zmiany w utrzymaniu (poprawa efektywności pracy pracowników utrzymania, optymalizacja planu przeglądów, optymalizacja obiegów),
- pełną optymalizację siatki REGIO (modyfikacje tras oraz obiegów pociągów REGIO, dostosowanie ilości taboru do popytu),

- wprowadzenie zmian organizacyjnych wynikających z uzgodnionego modelu biznesowego (dostosowanie struktury Spółki do wymagań modelu zarządczego uzgodnionego z właścicielami Spółki, wprowadzenie zmian organizacyjnych zwiększających efektywność działania).



X. Przewidywana sytuacja finansowa

W 2012r. Spółka będzie kontynuować działania mające na celu poprawę wyniku finansowego poprzez zwiększenie skuteczności i efektywności zarządzania Spółką. Plan Spółki na 2012r. przewiduje, że kontynuacja działań optymalizacji oferty Spółki w zakresie przewozów o charakterze służby publicznej, aktywne działania marketingowe, zacieśnianie współpracy z samorządami, dbałość o efektywne wykorzystanie majątku Spółki oraz pierwsze efekty wdrożenia planu restrukturyzacji pozwolą uzyskać w 2012r. wynik finansowy na poziomie wyższym niż w 2011r.

Szczegółowe prognozy finansowe wraz z opisem działań mających na celu uzyskanie jak najkorzystniejszego wyniku finansowego w 2012r. zostały opracowane w formie Planu finansowego na 2012r. Plan ten, w dniu 14.03.2012r. został pozytywnie zaopiniowany przez Radę Nadzorczą Spółki i rekomendowany Zgromadzeniu Wspólników. Planowany wynik finansowy przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 40. Wynik finansowy planowany na 2012r.

Wyszczególnienie	Plan 2012 (mln zł)
Przychody	1 916,5
Koszty	1 957,5
Wynik finansowy netto	(-) 41,0

W części inwestycyjnej zaplanowano na 2012r. poniesienie nakładów ze środków obrotowych Spółki w wysokości 50,7 mln zł na:

- | | |
|------------------------------------|--------------------|
| a) budownictwo inwestycyjne | – 22 452,6 tys. zł |
| b) sprzęt informatyczny | – 1 176,0 tys. zł |
| c) wartości niematerialne i prawne | – 26 298,6 tys. zł |
| d) dokumentację przyszłościową | – 736,0 tys. zł. |

Ponadto, planuje się inwestycje związane z modernizacją taboru, realizowane w ramach projektów UE - 99 159,4 tys. zł. W przypadku pozyskania dodatkowych środków finansowych założono zwiększenie nakładów inwestycyjnych.

Suma aktywów na dzień 31.12.2012r. wyniesie 973 276,1 tys. zł. W strukturze aktywów przeważać będą aktywa trwałe, na które składają się głównie środki transportu (ezt, lokomotywy i wagony) oraz budynki, budowle. Aktywa obrotowe stanowić będą 24,2% aktywów ogółem, w tym należności krótkoterminowe 16,1%.

W 2012r. suma pasywów Przewozów Regionalnych wyniesie 973 276,1 tys. zł. Poziom kapitałów własnych wyniesie (-) 351,6 mln zł. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania wyniosą 1 324,9 mln zł (wzrost o 31,4 mln zł).

Planowany na 2012r. stan aktywów i pasywów przedstawia poniższa tabela:

Tabela 41. Majątek i źródła finansowania majątku – plan na 2012r.

Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2012 (tys. zł)	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2012 (tys. zł)
A. Aktywa trwałe	737 691,8	A. Kapitał własny	-351 607,1
Wartości niematerialne i prawne	392,3	Kapitał podstawowy	1 540 606,0
Rzeczowe aktywa trwałe	718 074,4	Kapitał zapasowy	0,0
Inwestycje długoterminowe	25,0	Zysk (strata) z lat ubiegłych	-3 888 264,0
Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	19 237,1	Zysk (strata) netto	-41 006,1

4

Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki "Przewozy Regionalne" za 2011r.

B. Aktywa obrotowe	235 584,3	B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	1 324 883,2
Zapasy	28 037,7	Rezerwy na zobowiązania	333 900,0
Należności krótkoterminowe	157 000,0	Zobowiązania długoterminowe	0,0
Krótkoterminowe aktywa finansowe	32 646,6	Zobowiązania krótkoterminowe i fundusze specjalne	714 400,0
Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	17 900,0	Rozliczenia międzyokresowe	256 483,2
C. Suma aktywów	973 276,1	C. Suma pasywów	973 276,1

PREZES ZARZĄDU
DYREKTOR GENERALNY

1) *Małgorzata Kuczyńska Łaska*

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor ds. Pracowniczych

2) *Danuta Bodzek*

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Finansowy

3) *Elżbieta Grudzień*

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor d/s Techniczno-Eksploatacyjnych

4) *Paweł Stęszel*

Warszawa, dnia *22.05.2012r.*
(miejscowość, data sporządzenia)

DYREKTOR BIURA

Danuta Wójcik
.....
(podpis osoby sporządzającej)

10

