

Przewozy Regionalne

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

za 2012 rok



Spis treści

SPIS TABEL	5
SPIS WYKRESÓW.....	6
I. WSTĘP	7
II. PREZENTACJA JEDNOSTKI.....	12
1. PODSTAWOWE DANE O JEDNOSTCE	12
1.1. <i>Przedmiot działalności</i>	12
1.2. <i>Struktura własnościowa Spółki</i>	12
1.3. <i>Organy Spółki i ich kompetencje</i>	13
1.1.1. Zarząd Spółki.....	14
1.1.2. Rada Nadzorcza	14
1.4. <i>Powiązania kapitałowe Spółki z innymi podmiotami</i>	16
2. STRUKTURA ORGANIZACYJNA	16
2.1. <i>Schemat organizacyjny Spółki</i>	16
2.2. <i>Zmiany struktury organizacyjnej w ciągu roku obrotowego</i>	20
2.3. <i>Likwidacja Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Katowicach</i>	20
3. ZATRUDNIENIE.....	22
3.1. <i>Stan zatrudnienia</i>	22
3.2. <i>Zmiany w stanie zatrudnienia</i>	23
3.3. <i>Zatrudnienie w jednostkach Spółki</i>	24
3.4. <i>Struktura zatrudnienia w latach 2011 – 2012</i>	25
3.5. <i>System wynagrodzeń</i>	26
3.6. <i>Przeciętne miesięczne wynagrodzenie</i>	28
3.7. <i>Świadczenia na rzecz pracowników</i>	29
3.7.1. Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych.....	29
3.7.2. Szkolenia	30
3.8. <i>Spory zbiorowe</i>	31
III. DZIAŁALNOŚĆ MARKETINGOWA.....	32
1. CHARAKTERYSTYKA REALIZOWANYCH PRZEWOZÓW.....	32
2. WIELKOŚCI PRZEWOZOWE	34
3. OFERTA TARYFOWA	34
4. ZMIANY CEN BILETÓW.....	35
IV. SYTUACJA EKONOMICZNO – FINANSOWA.....	36
1. RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT.....	36
1.1. <i>Przychody z działalności gospodarczej</i>	36
1.1.1. Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi.....	37
1.1.1.1. Przychody ze sprzedaży biletów.....	38
1.1.1.2. Dotacja przedmiotowa	41
1.1.1.3. Sprzedaż uprawnień przejazdowych	42
1.1.1.4. Usługi pozaprzewozowe	44
1.1.1.5. Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów	45
1.1.2. Przychody pozostałej działalności operacyjnej	45
1.1.2.1. Dofinansowanie przewozów przez samorządy województw.....	45
1.1.2.2. Dofinansowanie przewozów międzynarodowych przez Ministerstwo Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej	56
1.1.2.3. Pozostałe dotacje	57
1.1.2.4. Inne przychody pozostałej działalności operacyjnej	57
1.1.3. Przychody finansowe	58
1.2. <i>Koszty działalności gospodarczej</i>	59
1.2.1. Koszty działalności operacyjnej.....	60
1.2.1.1. Amortyzacja.....	61
1.2.1.2. Zużycie materiałów i energii	61
1.2.1.3. Usługi obce.....	63
1.2.1.4. Koszty pracownicze	69
1.2.1.5. Podatki i opłaty	70
1.2.1.6. Pozostałe koszty rodzajowe	70
1.2.1.7. Wartość sprzedanych towarów i materiałów.....	71
1.2.2. Koszty pozostałej działalności operacyjnej	71

1.2.3.	Koszty finansowe	72
2.	BILANS	73
2.1.1.	Aktywa	73
2.1.2.	Majątek trwały	73
2.1.2.1.	Tabor kolejowy	75
2.1.2.2.	Inwestycje	79
2.1.3.	Majątek obrotowy	80
2.1.3.1.	Zapasy	81
2.1.3.2.	Należności	81
2.2.	Pasywa	82
2.2.1.	Kapitały własne	82
2.2.2.	Zobowiązania długoterminowe	82
2.2.3.	Zobowiązania krótkoterminowe	82
3.	WSKAŹNIKI OCENY DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI	84
V.	REALIZACJA PROGRAMU NAPRAWCZEGO W LATACH 2010-2012	85
VI.	CZYNNIKI RYZYKA	89
VII.	WAŻNE WYDARZENIA	89
VIII.	DZIAŁANIA RESTRUKTURYZACYJNE SPÓŁKI	91
1.	INICJATYWA INTERREGIO	92
2.	INICJATYWA REGIO	92
3.	INICJATYWA ZMIANY W CENNIKU	92
4.	INICJATYWA OPTYMALIZACJA KOSZTÓW ZAKUPU PALIW	93
5.	INICJATYWA POPRAWA EFEKTYWNOŚCI KANAŁÓW SPRZEDAŻY	93
6.	INICJATYWA ZUŻYCIE ENERGII	93
7.	INICJATYWA ZMIANY W UTRZYMANIU	93
8.	INICJATYWA POPRAWA EFEKTYWNOŚCI PRACY NA STANOWISKACH PODSTAWOWYCH	94
9.	INICJATYWA USZCZELNIENIE PRZYCHODÓW	94
IX.	PRZEWIDYWANA SYTUACJA FINANSOWA	95

Spis tabel

TABELA 1. UDZIAŁY WOJEWÓDZTW W KAPITALE ZAKŁADOWYM SPÓŁKI.....	13
TABELA 2. PRZECIĘTNE ZATRUDNIENIE I STAN ZATRUDNIENIA W LATACH 2011 – 2012.....	22
TABELA 3. PRZYJĘCIA I ZWOLNIENIA PRACOWNIKÓW W LATACH 2011 – 2012.....	23
TABELA 4. ZATRUDNIENIE W JEDNOSTKACH ORGANIZACYJNYCH SPÓŁKI W DNIU 31 GRUDNIA.....	24
TABELA 5. STRUKTURA ZATRUDNIENIA WG POSIADANEGO WYKSZTAŁCENIA.....	25
TABELA 6. STRUKTURA ZATRUDNIENIA WG WIEKU.....	25
TABELA 7. STRUKTURA ZATRUDNIENIA WG STAŻU PRACY.....	26
TABELA 8. STRUKTURA ZATRUDNIENIA WG DZIAŁALNOŚCI ZAWODOWYCH WG STANU W DNIU 31 GRUDNIA W LATACH 2011 – 2012.....	26
TABELA 9. WSKAŹNIKI PRZECIĘTNEGO MIESIĘCZNEGO WYNAGRODZENIA W LATACH 2011 – 2012.....	28
TABELA 10. PRZECIĘTNE MIESIĘCZNE WYNAGRODZENIE W SPÓŁCE (zł).....	29
TABELA 11. PLANOWANE ŚRODKI I WYDATKI W ZFŚS (W TYS. ZŁ).....	29
TABELA 12. RODZAJE ŚWIADCZEŃ Z ZAKŁADOWEGO FUNDUSZU ŚWIADCZEŃ SOCJALNYCH.....	29
TABELA 13. KOSZTY SZKOLEŃ W LATACH 2011 - 2012.....	30
TABELA 14. PRZEWOŹNICY NA RYNKU KOLEJOWYM.....	32
TABELA 15. WIELKOŚCI PRZEWOZOWE W LATACH 2011 –2012.....	34
TABELA 16. SKRÓCONY RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT.....	36
TABELA 17. PRZYCHODY Z DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ.....	36
TABELA 18. PRZYCHODY ZE SPRZEDAŻY USŁUG I ZRÓWNANE Z NIMI.....	37
TABELA 19. PRZYCHODY ZE SPRZEDAŻY BILETÓW NA POCIĄGI.....	38
TABELA 20. PRZYCHODY ZE SPRZEDAŻY BILETÓW Z PODZIAŁEM NA RODZAJ BILETÓW.....	38
TABELA 21. BILETY JEDNORAZOWE.....	39
TABELA 22. BILETY OKRESOWE.....	40
TABELA 23. BILETY SIECIOWE.....	40
TABELA 24. DOTACJA PRZEDMIOTOWA.....	42
TABELA 25. UPRAWNIENIA PRZEJAZDOWE W LATACH 2011-2012.....	43
TABELA 26. USŁUGI POZAPRZEWOZOWE.....	44
TABELA 27. PRZYCHODY POZOSTAŁEJ DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ.....	45
TABELA 28. DOFINANSOWANIE PRZEWOZÓW PRZEZ SAMORZĄDY WOJEWÓDZTW W LATACH 2011-2012.....	46
TABELA 29. DOFINANSOWANIE I STOPIEŃ POKRYCIA DEFICYTU PRZEWOZÓW OBJĘTYCH UMOWAMI Z SAMORZĄDAMI WOJEWÓDZTW W LATACH 2011-2012.....	56
TABELA 30. PRZYCHODY Z DZIAŁALNOŚCI FINANSOWEJ.....	58
TABELA 31. KOSZTY DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ W LATACH 2011 –2012.....	59
TABELA 32. KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ W LATACH 2011 –2012.....	60
TABELA 33. ZUŻYCIEM MATERIAŁÓW I PALIWA W LATACH 2011 –2012.....	61
TABELA 34. ZAKUPIONE USŁUGI OBCE W LATACH 2011 –2012.....	63
TABELA 35. KOSZTY POZOSTAŁEJ DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ W LATACH 2011 –2012.....	71
TABELA 36. KOSZTY FINANSOWE W LATACH 2011-2012.....	72
TABELA 37. AKTYWA I PASywa NA DZIEŃ 31.12.2012 I 31.12.2011 R.	73
TABELA 38. TABOR W LATACH 2011 – 2012.....	75
TABELA 39. IŁOSTAN WAGONÓW W LATACH 2011 – 2012.....	76
TABELA 40. IŁOSTAN ELEKTRYCZNYCH ZESPOŁÓW TRAKCYJNYCH W LATACH 2011 – 2012.....	76
TABELA 41. IŁOSTAN AUTOBUSÓW SZYNOWYCH W LATACH 2011 – 2012.....	77
TABELA 42. IŁOSTAN LOKOMOTYW SPALINOWYCH W LATACH 2011 – 2012.....	78
TABELA 43. IŁOSTAN LOKOMOTYW ELEKTRYCZNYCH W LATACH 2011 – 2012.....	79
TABELA 44. WSKAŹNIKI OCENY DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI.....	84
TABELA 45. WYNIK FINANSOWY PLANOWANY NA 2013R.....	95
TABELA 46. MAJĄTEK I ŹRÓDŁA FINANSOWANIA MAJĄTKU – PLAN NA 2013R.....	95



Spis wykresów

WYKRES 1. PRZYCHODY Z DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ ZA 2012R.	37
WYKRES 2. STRUKTURA I DYNAMIKA ZMIAN PRZYCHODÓW Z BILETÓW.....	38
WYKRES 3. PRZYCHODY Z BILETÓW JEDNORAZOWYCH W KOMUNIKACJI KRAJOWEJ W 2012R.	39
WYKRES 4. PRZYCHODY Z BILETÓW OKRESOWYCH W 2012R.	40
WYKRES 5. PRZYCHODY Z BILETÓW SIECIOWYCH W 2012R.	41
WYKRES 6. DOTACJA PRZEDMIOTOWA I PRZEWOZY PASAŻERÓW Z ULGĄ USTAWOWĄ W 2012R.	42



I. Wstęp

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.

Z dniem 22 grudnia 2008r. nastąpiło usamorządowienie, w wyniku którego właścicielami Spółki stały się samorządy województw.

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 restrukturyzacji, w ramach której zmianie ulegał zakres prowadzonej działalności oraz zasoby jakimi dysponowała w celu 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 zostały przejęte przez spółkę PKP Intercity SA.

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.

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. Jednak środki uzyskane od Skarbu Państwa w ramach powyższego (2 160 mln zł) nie pozwoliły na pełne oddłużenie Spółki. Nie została również uregulowana kwestia finansowania przez ministra właściwego ds. transportu przewozów międzywojewódzkich w okresie 2004-2006 oraz pełnego finansowania tych przewozów w okresie 2006-2008 (w chwili obecnej Spółka jest w sporze sądowym ze Skarbem Państwa). W związku z tym Spółka nie mogła w pełni uregulować zobowiązań wobec kontrahentów, w tym wobec PKP PLK SA.



W wyniku powyższego, Spółka pozostawiona została z zadłużeniem oraz niedostosowanym do poziomu działalności potencjałem majątkowym i ludzkim (w tym została pozbawiona inwestycji realizowanych przez Spółkę w ramach programu unijnego SPOT, tj. wszystkich zakupionych i zmodernizowanych przez Spółkę lokomotyw elektrycznych, zakupionych nowych elektrycznych pojazdów trakcyjnych i zmodernizowanych wagonów). W efekcie, doprowadziło to do drastycznego spadku efektywności działania Spółki oraz pogorszenia płynności.

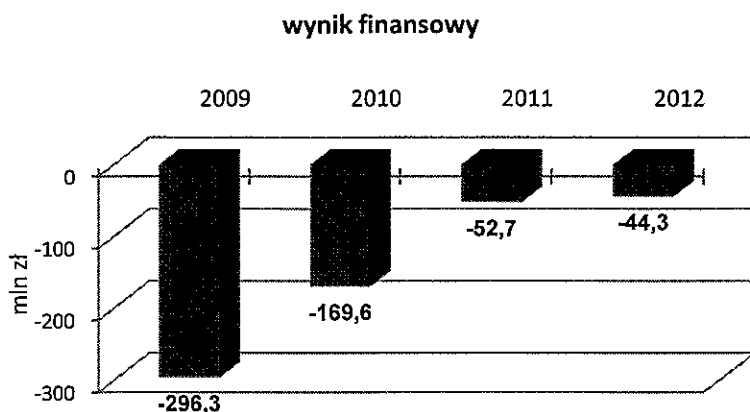
W kolejnych latach Spółka samorządowa musiała zmierzyć się ze skutkami realizacji opisywanej rządowej Strategii dla transportu kolejowego. W tym celu w 2010 roku został opracowany **Program naprawczy i restrukturyzacyjny** z planem finansowym Spółki na 2010 rok z prognozą na lata 2011-2012 (dalej: Program naprawczy). Program ten uwzględniał m.in.:

- dostosowywanie poziomu wykonywanej pracy eksploatacyjnej do popytu oraz możliwości Spółki (optymalizacja oferty REGIO oraz wprowadzenie nowego produktu w postaci pociągów interREGIO i REGIOekspres),
- restrukturyzację zatrudnienia i majątku (dostosowanie do realizowanych zadań),
- prowadzenie działań w zakresie obsługi zadłużenia,
- aport z PKP SA niezbędnego majątku,
- koncentracja działalności utrzymaniowej,
- uszczelnienie przychodów,
- reorganizację służb ekonomiczno-finansowych oraz wdrożenie rozliczeń wewnętrznych.

Dzięki przeprowadzonym działaniom przez Zarząd Spółki, okres ostatnich czterech lat, czyli od momentu kiedy właścicielami Spółki zostały samorządy województw, przyniósł znaczną poprawę efektywności działalności Spółki. **Wynik finansowy w tym okresie poprawił się o ponad 250 mln zł, tj. z (-) 296 mln zł w 2009 r. do (-) 44 mln zł w 2012r. Dodatkowo, w 2011r. Spółka po raz pierwszy od momentu usamorządowienia osiągnęła dodatni wynik operacyjny.**

Osiągnięte wyniki to efekt konsekwentnej realizacji przez Zarząd Spółki Programu naprawczego oraz działań restrukturyzacyjnych, przy pełnym zaangażowaniu samorządów województw w przedstawioną problematykę. Uzyskane przez Spółkę wyniki mogłyby być korzystniejsze, gdyby nie doszło do nieplanowanych zdarzeń, w tym konieczności likwidacji Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych wynikającego z bezpośredniego powierzenia przez Samorząd Województwa Śląskiego realizacji przewozów w tym województwie innemu przewoźnikowi, czy też zmniejszenia pracy w województwach dolnośląskim i wielkopolskim, w których również funkcjonują inni samorządowi przewoźnicy kolejowi. Negatywne skutki ograniczania obszaru działalności zostały częściowo złagodzone kolejnymi, dodatkowymi działaniami restrukturyzacyjnymi, które Spółka podjęła w 2012 roku w ramach opracowanego Programu restrukturyzacyjnego pn. OPTIMA, stanowiącego główny element „**Wieloletniego Planu Działalności Spółki Przewozy Regionalne na lata 2013-2017. Prognoza wykonania 2012 i Plan Wieloletniego Rozwoju Spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. na lata 2013-2017 wraz z priorytetami strategicznymi do 2027 roku**” (dalej: Wieloletni Plan Działalności, WPD).

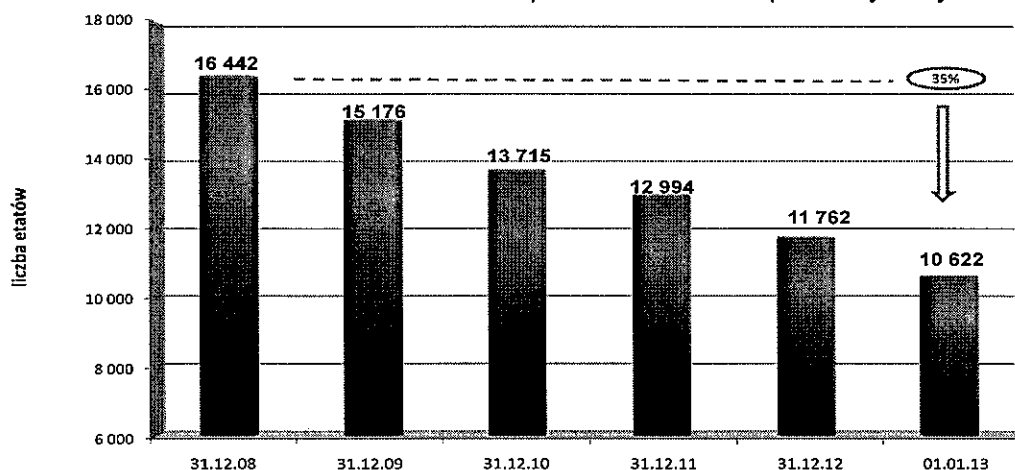
Wyniki finansowe w latach 2009-2012 przedstawiono na wykresie pn. wynik finansowy.



*) wynik 2012r. uwzględnia koszty likwidacji Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych jak również efekty Ugody zawartej z PKP PLK SA dot. spłaty zaległych zobowiązań

Uwzględniając działania restrukturyzacyjne, mające na celu dostosowanie wielkości zatrudnienia do realizowanych zadań, rok 2013 Spółka rozpoczęła z łączną liczbą zatrudnionych na poziomie 10 638 osób. Co oznacza, że w okresie od 31.12.2008r. do dnia 01.01.2013r. **liczba osób zatrudnionych w Spółce zmniejszyła się o 35%, tj. o 5 811 osób** (do 31.12.2012r. zmniejszenie o 28%, tj. o 4 480 osób). Przy czym praca eksploatacyjna w tym okresie (2012/2009) zmalała jedynie o 3,4%, tj. o 2 313,9 mln pockm.

Wielkość zatrudnienia w ostatnich latach przedstawiono na poniższym wykresie.



W 2012 roku Spółka zrealizowała pociągami handlowymi **64,2 mln pockm**, tj. **mniej o 8,7%** niż w roku 2011, przewożąc **101 mln pasażerów**, tj. **mniej o 7,9%** i wykonując przy tym pracę przewozową na poziomie **6 111,4 mln paskm**, tj. **niższą o 7,9%**. Tendencja jest spadkowa w związku z przejmowaniem rynku przez inne kolejowe spółki samorządowe, w tym przez Koleje Śląskie, jak również w związku z utrudnieniami związanymi z pracami modernizacyjnymi PKP PLK SA na liniach kolejowych. Przychody przewozowe (z biletów, dotacji przedmiotowej oraz uprawnień przejazdowych) wyniosły **747,3 mln zł** i **były niższe o 3,8%** od 2011r. w związku ze spadkiem liczby przewożonych pasażerów.

Wykonanie podstawowych wielkości eksploatacyjno-finansowych oraz wskaźników przewozowych w 2012 roku wraz z ich porównaniem do roku 2011 przedstawia tabela.

Tabela: wielkości eksploatacyjne i wskaźniki przewozowe w latach 2011 – 2012.

Wyszczególnienie	2012	2011	Zmiana kol. 2-3	Dynamika % kol. 2/3
1	2	3	4	5
Praca eksploatacyjna (mln pockm)	64,2	70,3	-6,1	91,3%
Liczba pasażerów (mln osób)	101,0	109,7	-8,7	92,1%
Praca przewozowa (mln paskm)	6 111,4	6 637,30	-525,9	92,1%
Przychody przewozowe* (mln zł)	747,3	776,6	-29,3	96,2%
Przychód na 1 pockm (zł/1 pockm)	11,6	11	0,6	105,5%
Przychód na 1 pasażera (zł/1pasażera)	7,4	7,1	0,3	104,2%
Przychód na 1 paskm (zł/1 paskm)	0,122	0,117	0,005	104,5%

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

Ponad 90% realizowanych przewozów wykonywane było na podstawie umów zawieranych z samorządami województw oraz ministrem właściwym ds. transportu. W roku sprawozdawczym dofinansowanie z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie wykonywania kolejowych przewozów osób wyniosło odpowiednio (dane obrazuje poniższa tabela).

Wyszczególnienie (dane w mln zł)	2012	2011	Zmiana kol. 2-3	Dynamika % kol. 2/3
1	2	3	4	5
Dofinansowanie od samorządów	926,9	929,8	-2,9	99,7%
Dofinansowanie od ministra właściwego ds. transportu	10,7	30,4	-19,7	35,2%
RAZEM	937,7	960,2	-22,5	97,7%

Równoległe 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.

Ponadto, Spółka kontynuowała działania w zakresie odzyskania zaległych wierzytelności od Skarbu Państwa z tytułu realizacji przewozów międzywojewódzkich w latach 2004-2008 oraz od samorządu województwa śląskiego z tytułu niepełnej rekompensaty za 2010r. (w wysokości ok. 28 mln zł) oraz od samorządu województwa kujawsko-pomorskiego z tytułu niepełnej rekompensaty za 2010r. (w wysokości ok. 11 mln zł). Ze skarbem Państwa toczą się dwa postępowania sądowe:

- 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).

Dzięki zrealizowanym działaniom w roku sprawozdawczym Spółka poniosła stratę w wysokości (-) **44,3 mln zł**, która była niższa w porównaniu do 2011r. o 8,4 mln zł.

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

Wyszczególnienie (dane w mln zł)	2012	2011	Zmiana kol. 2-3	Dynamika % kol. 2/3
1	2	3	4	5
Przychody	1 900,2	1 913,5	-13,3	99,3%
Koszty	1 944,5	1 966,2	-21,7	98,9%
Wynik netto	-44,3	-52,7	8,4	84,1%

Strata byłaby niższa, gdyby nie dodatkowe koszty związane z likwidacją Śląskiego Zakładu PR (z powodów niezależnych od Spółki w połowie 2012 roku, jeden z właścicieli Spółki a zarazem Organizator Przewozów na terenie województwa śląskiego, powierzył bezprzetargowo innej spółce wykonywanie od 9 grudnia 2012r. przewozów w tym województwie). Utrata w ww. województwie rynku przewozów kolejowych spowodowała zmniejszenie przychodów ze sprzedaży biletów i rekompensaty uzyskiwanej od samorządu województwa śląskiego oraz zwiększenie kosztów związanych z wypłatą odszkodowań dla pracowników likwidowanego Zakładu Przewozów Regionalnych w Katowicach.

Suma bilansowa na koniec 2012r. wyniosła **878,9 mln zł**. Największy udział w tej kwocie przypada na aktywa trwale – **647,5 mln zł** (wzrost w porównaniu do ubiegłego roku o 2,3 mln zł). Największą wartość w majątku trwałym stanowią rzeczowe aktywa trwale – **625,8 mln zł**.

Z uwagi na ujemne kapitały własne, majątek ten finansowany jest głównie zobowiązaniami krótkoterminowymi (834,6 mln zł), których znaczną część (ponad 50%) stanowią zobowiązania historyczne wobec PKP PLK S.A.

W wyniku przeprowadzonych negocjacji w dniu **21.01.2013r. Spółka zawarła z PKP PLK SA Ugodę w sprawie spłaty wierzytelności przeterminowanych**. Realizacja tego była możliwa dzięki dotychczas przeprowadzonym działaniom Zarządu Spółki oraz właścicieli które spowodowały, że **otoczenie rynkowe postrzega Spółkę coraz lepiej i Spółka staje się wiarygodnym partnerem**. Zawarcie tej Ugody przyniosło Spółce korzyści w postaci:

- wycofania przez PKP PLK pozwów sądowych, w sprawie zobowiązań, które mogłyby być zasądzone w 2013 r. i dochodzone w trybie natychmiastowej egzekucji komorniczej,
- zrzeczenia się przez PKP PLK odsetek od należności składających się na kwotę spłaty narosłych przed datą zawarcia Ugody,
- braku konieczności zwrotu podatku VAT wraz z odsetkami do Urzędu Skarbowego,
- radykalnego obniżenia ryzyka upadłości Spółki w przypadku zmiany prawa upadłościowego,
- poprawy wiarygodności finansowej Spółki,
- poprawy standingu finansowego Spółki i otwarcie możliwości na pozyskanie zewnętrznych źródeł finansowania.

Dzięki dotychczas zrealizowanym działaniom restrukturyzacyjnym, Spółka uniknęła spirali kosztowej wynikającej ze wzrostu cen usług zewnętrznych, szczególnie cen dostępu do linii kolejowych, utrzymania taboru, energii, materiałów i paliwa. Jednak proste rezerwy, które mogły podlegać restrukturyzacji zostały przez Spółkę wyczerpane.

W celu określenia dalszych kierunków rozwoju, w listopadzie 2011r., we współpracy z niezależną, posiadającą znaczące doświadczenie międzynarodową firmą, Spółka podjęła prace w zakresie dalszego planu restrukturyzacji. Dlatego został opracowany (a obecnie jest realizowany) ww. **Program OPTIMA** oraz **Wieloletni plan działalności** uwzględniający m.in. takie działania jak:

- optymalizacja siatki połączeń pociągów,
- wprowadzenie wspólnych ofert z przewoźnikami miejskimi (integracja z innymi środkami transportu),
- dostosowanie utrzymania taboru do nowego obiegowania,
- obniżenie kosztów zakupów poprzez ich koncentrację,
- obniżenie kosztów kanałów sprzedaży,

- racjonalizacja zużycia energii trakcyjnej i paliw (instalacja liczników energii trakcyjnej),
- wprowadzenie zmian organizacyjnych wynikających z przyjętego modelu biznesowego (koncentracja obsługi kadrowej i finansowej),

jak również

- odzyskanie środków finansowych od: Skarbu Państwa (680 mln zł), woj. śląskiego (28 mln zł) oraz woj. kujawsko-pomorskiego (11 mln zł),
- zawarcie ugody z PKP PLK na spłatę wierzytelności (Ugoda zawarta w dniu 21 stycznia 2013r.),
- korzystanie z instrumentów finansujących, tak aby zapewnić Spółce bezpieczną poduszkę gotówkową i regularne realizowanie bieżących zobowiązań (leasing zwrotny, faktoring, obligacje).

II. Prezentacja jednostki

1. Podstawowe dane o jednostce

1.1. Przedmiot działalności

Przedmiotem działalności podstawowej Spółki jest krajowy wojewódzki i międzywojewódzki oraz międzynarodowy przygraniczny kolejowy przewóz osób i rzeczy. Realizacja tego rodzaju przewozów ma na celu przede wszystkim zapewnienie podróżnym codziennych dojazdów do pracy i szkół, do 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 samorzady województw wg proporcji określonych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2008r. (Dz.U nr 218, poz. 1393).

Od września 2010r., w wyniku działań Zarządu Spółki oraz jej właścicieli, do Spółki został wprowadzony aport nieruchomości, przez co 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 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. Przewodniczącą 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.

1.1.1. 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 protokolowane.

Skład Zarządu Spółki - stan na dzień 01 stycznia 2012r. i na dzień 31 grudnia 2012r.

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

Nie było zmiany w składzie Zarządu w trakcie roku 2012.

Ponadto 11 września 2012 r. Zarząd powołał Prokurenta w osobie Pani Haliny Sekity., która pełni również funkcje Dyrektora Pionu Handlowego.

1.1.2. Rada Nadzorcza

Rada Nadzorcza wykonuje czynności nadzorcze łącznie. Sprawuje stały nadzór nad działalnością Spółki. Wszelkie postanowienia Rady Nadzorczej zapadają w formie uchwał.

Skład osobowy Rady Nadzorczej na dzień 1 stycznia 2012r. (IV kadencja)

- | | | |
|----------------------------|-----------------------------|------------------|
| 1. Pan Zbigniew Czajor | - Sekretarz Rady Nadzorczej | (NZW 20.01.2009) |
| 2. Pan Piotr Bernaciak | - Członek Rady Nadzorczej | (ZZW 23.06.2009) |
| 3. Pani Irena Cebula | - Członek Rady Nadzorczej | (NZW 20.01.2009) |
| 4. Pan Jacek Dmowski | - Członek Rady Nadzorczej | (ZZW 23.06.2009) |
| 5. Pani Wiesława Franus | - Członek Rady Nadzorczej | (NZW 05.05.2010) |
| 6. Pani Urszula Jeziorna | - Członek Rady Nadzorczej | (NZW 25.02.2011) |
| 7. Pani Zofia Kochan | - Członek Rady Nadzorczej | (NZW 01.10.2010) |
| 8. Pan Mirosław Maniecki | - Członek Rady Nadzorczej | (ZZW 29.06.2011) |
| 9. Pan Tomasz Matera | - Członek Rady Nadzorczej | (NZW 11.01.2006) |
| 10. Pan Stefan Mucha | - Członek Rady Nadzorczej | (NZW 09.11.2009) |
| 11. Pan Norbert Radek | - Członek Rady Nadzorczej | (ZZW 23.06.2009) |
| 12. Pan Grzegorz Szymański | - Członek Rady Nadzorczej | (ZZW 23.06.2009) |

- | | | |
|------------------------------|---------------------------|------------------|
| 13. Pan Wojciech Świnder | - Członek Rady Nadzorczej | (ZZW 23.06.2009) |
| 14. Pani Teresa Woźniak | - Członek Rady Nadzorczej | (NZW 25.02.2011) |
| 15. Pani Katarzyna Zajkowska | - Członek Rady Nadzorczej | (NZW 09.11.2009) |

Zmiany w składzie Rady Nadzorczej w ciągu roku 2012.

W dniu 26 kwietnia 2012r. Uchwałą Nr 10 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników powołano do składu Rady Nadzorczej Pana Bartłomieja Pachisa.

Zgodnie z Umową Spółki, kadencja Rady Nadzorczej jest wspólna dla wszystkich Członków i trwa trzy lata obrotowe. Mandaty Przewodniczącego Rady i pozostałych Członków Rady Nadzorczej wygasają z dniem odbycia Zgromadzenia Wspólników, zatwierdzającego sprawozdanie finansowe spółki za ostatni rok obrotowy ich kadencji.

Ostatnim rokiem obrotowym Rady Nadzorczej IV kadencji był rok 2011. W związku z powyższym, mandaty wszystkich Członków Rady Nadzorczej wygasły z dniem 22 czerwca 2012r., w którym odbyło się Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników Spółki.

W tym samym dniu powołano na Członków Rady i Przewodniczącego Rady Nadzorczej V kadencji następujące osoby:

- | | |
|------------------------------|----------------------------------|
| 1. Pan Wojciech Świnder | - Przewodniczący Rady Nadzorczej |
| 2. Pani Irena Cebula | - Członek Rady Nadzorczej |
| 3. Pan Zbigniew Czajor | - Członek Rady Nadzorczej |
| 4. Pan Jacek Dmowski | - Członek Rady Nadzorczej |
| 5. Pan Krzysztof Dzierwa | - Członek Rady Nadzorczej |
| 6. Pani Wiesława Franus | - Członek Rady Nadzorczej |
| 7. Pani Urszula Jeziorna | - Członek Rady Nadzorczej |
| 8. Pan Mirosław Maniecki | - Członek Rady Nadzorczej |
| 9. Pan Tomasz Matera | - Członek Rady Nadzorczej |
| 10. Pan Stefan Mucha | - Członek Rady Nadzorczej |
| 11. Pan Bartłomiej Pachis | - Członek Rady Nadzorczej |
| 12. Pan Norbert Radek | - Członek Rady Nadzorczej |
| 13. Pan Grzegorz Szymański | - Członek Rady Nadzorczej |
| 14. Pan Jan Śmietanko | - Członek Rady Nadzorczej |
| 15. Pan Józef Wilk | - Członek Rady Nadzorczej |
| 16. Pani Ewa Wiszniewska | - Członek Rady Nadzorczej |
| 17. Pani Teresa Woźniak | - Członek Rady Nadzorczej |
| 18. Pani Katarzyna Zajkowska | - Członek Rady Nadzorczej |

Rada Nadzorcza na posiedzeniu w dniu 4 lipca 2012r. wybrała ze swego składu osoby pełniące funkcję Zastępcy Przewodniczącego i Sekretarza Rady Nadzorczej.

W dniu 29 listopada 2012r. Uchwałą Nr 8 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników powołano do składu Rady Nadzorczej Pana Jarosława Sromalę.

Skład osobowy Rady Nadzorczej na dzień 31 grudnia 2012r. (V kadencja)

- | | |
|-------------------------|---|
| 1. Pan Wojciech Świnder | - Przewodniczący Rady Nadzorczej |
| 2. Pani Teresa Woźniak | - Zastępca Przewodniczącego Rady Nadzorczej |
| 3. Pani Irena Cebula | - Sekretarz Rady Nadzorczej |
| 4. Pan Zbigniew Czajor | - Członek Rady Nadzorczej |
| 5. Pan Jacek Dmowski | - Członek Rady Nadzorczej |



6. Pan Krzysztof Dzierwa	- Członek Rady Nadzorczej
7. Pani Wiesława Franus	- Członek Rady Nadzorczej
8. Pani Urszula Jeziorna	- Członek Rady Nadzorczej
9. Pan Mirosław Maniecki	- Członek Rady Nadzorczej
10. Pan Tomasz Matera	- Członek Rady Nadzorczej
11. Pan Stefan Mucha	- Członek Rady Nadzorczej
12. Pan Bartłomiej Pachis	- Członek Rady Nadzorczej
13. Pan Norbert Radek	- Członek Rady Nadzorczej
14. Pan Jarosław Sromała	- Członek Rady Nadzorczej
15. Pan Grzegorz Szymański	- Członek Rady Nadzorczej
16. Pan Jan Śmietanko	- Członek Rady Nadzorczej
17. Pan Józef Wilk	- Członek Rady Nadzorczej
18. Pani Ewa Wiszniewska	- Członek Rady Nadzorczej
19. Pani Katarzyna Zajkowska	- Członek Rady Nadzorczej

1.4. Powiązania kapitałowe Spółki z innymi podmiotami

Na dzień 31 grudnia 2012r. Spółka posiadała udziały w Spółce KOW media&marketing Sp. z o.o. (dawna nazwa: 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.

2. Struktura organizacyjna

2.1. Schemat organizacyjny Spółki

Strukturę organizacyjną Spółki określa Regulamin Organizacyjny Spółki. W strukturze organizacyjnej wyróżnia się Centralę 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 funkcje 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 i Olsztynie.

Jednostki wykonawcze

Spółka podzielona jest na 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 (w likwidacji),
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.

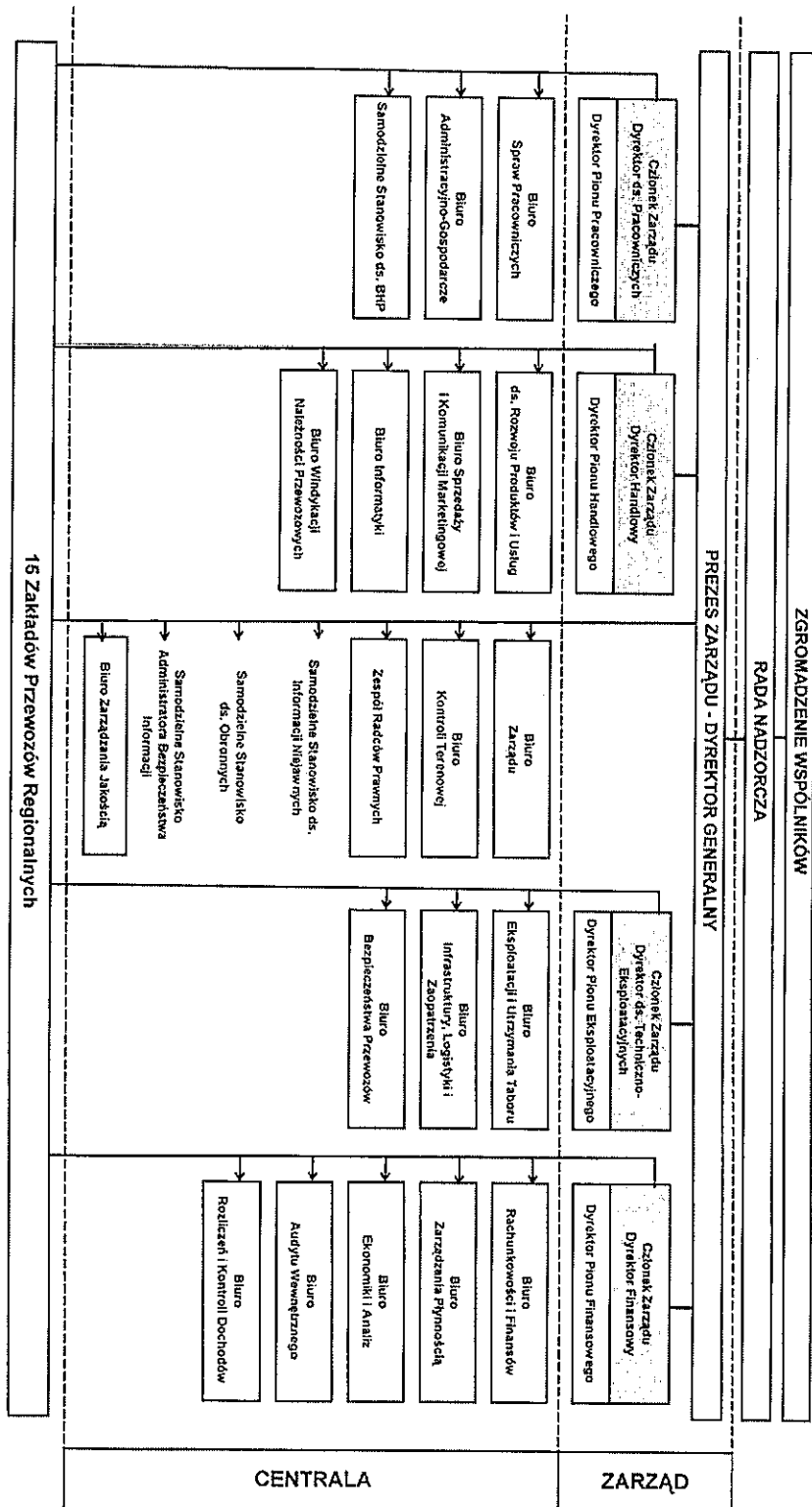
Dyrektorzy ponoszą odpowiedzialność za podejmowane decyzje wynikające z pełnionej funkcji, w tym za efekty ekonomiczno-finansowe prowadzonej przez daną jednostkę działalności w ramach określonego budżetu i ZFŚS.

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



Załącznik nr 2 do Uchwały Nr 22/IV/2011 Rady Nadzorczej „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z dnia 9 marca 2011r.

SCHEMAT ORGANIZACYJNY „PRZEWOZY REGIONALNE” SP. Z O.O.

2.2. Zmiany struktury organizacyjnej w ciągu roku obrotowego

Decyzja Nr 5/2012 Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. z dnia 07.05.2012r. w sprawie zmiany struktury komórek organizacyjnych Centrali "Przewozy Regionalne" sp. z o.o.

- w Biurze Bezpieczeństwa Przewozów zlikwidowano: Wydział Analiz i Doskonalenia Systemu oraz Wydział Audytu Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem; powołano: Wydział ds. Monitorowania i Doskonalenia Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem oraz Samodzielne Stanowisko ds. Bezpieczeństwa Podróżnych i Ich Mienia.
- w Biurze Eksploatacji i Utrzymania taboru zlikwidowano: Wydział Organizacji i Koordynacji Pracy Drużyn Trakcyjnych; powołano: Wydział Koordynacji Pracy Drużynami Pociągowymi.
- w Biurze ds. Rozwoju Produktów i Usług zlikwidowano: Wydział Zarządzania Drużynami Konduktorskimi.

Decyzja Nr 11/2012 Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. z dnia 22.02.2012r. w sprawie zmiany struktury komórek organizacyjnych Centrali "Przewozy Regionalne" sp. z o.o.

- w Biurze Windykacji należności Przewozowych zlikwidowano: Samodzielne Wieloosobowe Stanowisko ds. Gospodarczych i Zaopatrzenia, Samodzielne Wieloosobowe Stanowisko ds. Ogólnych oraz Samodzielne Wieloosobowe Stanowisko ds. Współpracy z Organami Ścigania, BIG i Ochrony Danych Osobowych.

Decyzja Nr 12/2012 Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. z dnia 03.09.2012r. w sprawie zmiany struktury komórek organizacyjnych Centrali "Przewozy Regionalne" sp. z o.o.

- w Biurze Eksploatacji i Utrzymania Taboru zlikwidowano: Wydział Utrzymania Taboru oraz Samodzielne Stanowisko ds. Majątku zbędnego; powołano: Wydział Utrzymania Wagonów i Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych oraz Wydział Utrzymania Lokomotyw i Autobusów Szynowych.

Decyzja Nr 17/2012 Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. z dnia 09.11.2012r. w sprawie zmiany struktury komórek organizacyjnych Centrali "Przewozy Regionalne" sp. z o.o.

- w Biurze Spraw Pracowniczych powołano: Samodzielne Stanowisko ds. Obsługi Prawnej w zakresie spraw pracowniczych.

Uchwała Nr 491/2012 Zarządu "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. z dnia 19.12.2012r. w sprawie zmiany Regulaminu organizacyjnego i schematu organizacyjnego oraz utworzenia stanowiska Pełnomocnika Zarządu ds. prawnych.

2.3. Likwidacja Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Katowicach

W dniu 22 czerwca 2012r. Zarząd Spółki Przewozy Regionalne został poinformowany o decyzji Zarządu Województwa Śląskiego w sprawie bezprzetargowego powierzenia Kolejom Śląskim wykonywania od 9 grudnia 2012r. całości regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze województwa śląskiego. Oznaczało to dla Spółki niepodpisanie umowy z Organizatorem na realizację przewozów na terenie województwa śląskiego na kolejne lata, a więc istnienie Śląskiego Zakładu PR, którego podstawowym zadaniem jest realizacja regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w województwie śląskim, stało się od początku 2013 roku, bezprzedmiotowe.



W dniu 26 czerwca 2012r. Zarząd Spółki podjął Uchwałę w sprawie likwidacji Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Katowicach z dniem 31.12.2012r., tj. z dniem zakończenia obowiązywania umowy wieloletniej na wykonywanie przewozów, zawartej pomiędzy spółką Przewozy Regionalne a UMWŚ.

Pracownikom Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych wypowiedziano umowy o pracę ze skutkiem na dzień 31.12.2012r. Nieznaczną część załogi, tj. 247 pracowników znalazło zatrudnienie w nowoutworzonej Sekcji Przewozów, Eksploatacji i Utrzymania Taboru w Częstochowie, przynależnej organizacyjnie do Łódzkiego Zakładu Przewozów Regionalnych.

Zwolnieniem grupowym objętych zostało 1519 pracowników, w następujących grupach zawodowych:

- zespół drużyn konduktorskich – 309 pracowników,
- zespół drużyn trakcyjnych – 312 pracowników,
- zespół kasjerów biletowych i informatorów – 199 pracowników,
- zespół utrzymania i eksploatacji taboru – 359 pracowników,
- stanowiska nierobotnicze – 139 pracowników,
- pozostali – 201 pracowników.

W związku z likwidacją Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Katowicach poniesiono koszty pracownicze związane ze zwolnieniem grupowym pracowników – **24,7 mln zł** (uwzględniono składki, które pracodawca odprowadza), w tym:

- odprawy z ustawy z 13 marca 2003 r. o „zwolnieniach grupowych” 16,2 mln zł;
- odszkodowanie za skrócony okres wypowiedzenia – 4 mln zł;
- wynagrodzenia w wysokości jednomiesięcznej pensji, które przysługuje bez względu na odprawę należącą się pracownikom w oparciu o postanowienia ustawy z 13 marca 2003r. o szczególnych zasadach rozwiązania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników – 2,3 mln zł,
- odszkodowanie za niewykorzystany urlop – 1,5 mln zł,
- koszty pracodawcy od ww. elementów (ZUS, FP, FGŚP) – 0,7 mln zł,

Dodatkowe koszty to koszty zespołu likwidacyjnego – ok. 4 mln zł/rok oraz koszty utrzymania infrastruktury. – 4,4 mln zł/rok (podatek od nieruchomości, amortyzacja, media, utrzymanie infrastruktury i inne koszty). Powyższe nie uwzględnia ani utraconych przychodów, ani innych kwestii związanych z ograniczeniem dotychczasowego obszaru działalności Spółki.

Ponadto, Zarząd Spółki PR złożył do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego z siedzibą w Gliwicach skargę na decyzję marszałka województwa śląskiego w sprawie wyboru przewoźnika. Zdaniem Zarządu PR, działanie marszałka było bezprawne, gdyż zrezygnował on z wyboru przewoźnika w trybie konkurencyjnym, na rzecz decyzji arbitralnej i sprzecznej z zasadami rynku – sprawa w toku.

W celu zminimalizowania skutków zamknięcia zakładu, nawiązano współpracę z Wojewódzkim Urzędem Pracy w Katowicach i złożono wniosek o dofinansowanie projektu „Adaptacja do zmiany”. Spółka pozyskała to dofinansowanie i wspólnie ze Stowarzyszeniem na Rzecz Rozwoju SYNERGIA, przygotowała projekt.

Do projektu przystąpiły 194 osoby.

Głównym celem projektu było podniesienie i dostosowanie kwalifikacji i umiejętności osobistych i społecznych niezbędnych do podjęcia nowego zatrudnienia, m.in. poprzez przeprowadzenie cyklu szkoleń dostosowujących ich kompetencje do potrzeb lokalnego rynku pracy.



Oferta projektu została opracowana w ramach trzech głównych ścieżek:

- nowe miejsca pracy (dotacje, staże i pośrednictwo pracy),
- nowe kwalifikacje (szkolenia zawodowe i biznesowe),
- nowe kompetencje (poradnictwo indywidualne i grupowe).

Pracownicy Śląskiego Zakładu PR, którzy przystąpili do projektu zainteresowani byli przede wszystkim wsparciem udzielanym w formie szkoleń przekwalifikujących – 157 osób. Możliwością stażu zainteresowanych było 8 osób, zaś ze wsparcia w formie środków na rozpoczęcie własnej działalności planowało skorzystać 29 osób.

Dodatkowo, przekazano do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego informacje dotyczące zwalnianych pracowników w celu wystąpienia do Europejskiego Funduszu Dostosowania do Globalizacji. Fundusz ten udziela pomocy osobom, które straciły pracę w wyniku zwolnień i umożliwia im znalezienie nowej pracy oraz ułatwia adaptację w nowych warunkach.

3. Zatrudnienie

3.1. Stan zatrudnienia

W dniu 31.12.2012r. zatrudnionych było 11 778 pracowników i w stosunku do stanu na dzień 31.12.2011r. zmniejszyło się o 1 229 pracowników (uwzględniając zwolnienia z dniem 31.12.2012r. wynikające z likwidacji Śląskiego Zakładu, zatrudnienie na dzień 01.01.2013r. wyniosło 10 638.osób).

Przeciętne zatrudnienie w etatach w 2012r. wyniosło 12 589 i było niższe w porównaniu do: planu o 275 etatów (plan 12 864 etaty) i 2011r. o 791 etaty.

Tabela 2. Przeciętne zatrudnienie i stan zatrudnienia w latach 2011 – 2012

Rok	Przeciętne zatrudnienie (etaty)			Stan zatrudnienia w dniu 31 grudnia (osoby)		
	Ogółem	w tym stanowiska:		Ogółem	w tym stanowiska:	
		nierobotnicze	robotnicze		nierobotnicze	Robotnicze
2011	13 380	1 675	11 705	13 007	1 657	11 350
2012	12 589	1 589	11 000	11 778	1 523	10 255

Przyczyny zmniejszenia zatrudnienia:

- prowadzenie działań naprawczych i restrukturyzacyjnych zmierzających do uzyskania optymalnej struktury i wielkości zatrudnienia w odniesieniu do aktualnej pracy przewozowej,
- naturalne odejścia (emerytura),
- likwidacja Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych z dniem 31.12.2012r. w związku z powierzeniem Kolejom Śląskim przez Samorząd Województwa Śląskiego, wykonywania od 9 grudnia 2012r. całości regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze województwa śląskiego,
- zwalnianie się pracowników i zatrudnianie w nowo utworzonych bądź już istniejących spółkach przewozowych,
- postępująca informatyzacja pracy.



3.2. Zmiany w stanie zatrudnienia

W 2012r. 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,
- b) optymalne zatrudnienie na stanowiskach związanych z obsługą klienta (kasy biletowe).

Zmiany w stanie zatrudnienia (przyjęcia i zwolnienia pracowników) w latach 2011 – 2012 przedstawiono w tabeli poniżej:

Tabela 3. Przyjęcia i zwolnienia pracowników w latach 2011 – 2012

Wyszczególnienie	31.12.2011r. (osoby)	31.12.2012r. (osoby)	2012 – 2011 (osoby)
Zatrudnienie na koniec okresu	13 007	11 778	- 1 229
Zmiana stanu zatrudnienia w stosunku do końca okresu poprzedniego	-714	-1 229	515
Odejścia ogółem, w tym m.in.:	1 258	1 792	534
- zwolnienia z przyczyn niedotyczących pracownika	131	614	483
- emerytury	439	531	92
- renty	59	29	- 30
- inne zwolnienia poza Spółkę	365	831	466
Przyjęcia i powroty ogółem, w tym m.in.:	544	563	19
przyjęcia z zewnątrz, w tym:	280	307	27
- z innych spółek Grupy PKP	28	10	- 18

W 2012r. przyjęto do pracy z zewnątrz i spółek Grupy PKP 317 pracowników.

Ok. 46% pracowników zostało przyjętych do zespołu eksploatacji i utrzymania taboru, w związku z decyzją 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 Idzikowicach, przy prowadzeniu systemem gospodarczym napraw rewizyjnych taboru trakcyjnego”.

Następną dużą grupę pracowników nowozatrudnionych stanowili maszyniści – ok. 34%.

W 2012r. odeszło z pracy w Spółce 1 792 pracowników, w tym m.in.:

- emerytury i renty – 560 ,
- wypowiedzenie umów o pracę przez zakład – 518,
- za porozumieniem stron – 232,
- wypowiedzenie umowy przez pracownika – 81,
- wygaśnięcie umów o pracę na czas określony – 62,
- art. 52 kp. – 39,
- wygaśnięcie stosunku pracy z powodu zgonu pracownika – 30.

3.3. Zatrudnienie w jednostkach Spółki

Zestawienie stanu zatrudnienia (w osobach) w podziale na jednostki organizacyjne w latach 2011 – 2012 przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 4. Zatrudnienie w jednostkach organizacyjnych Spółki w dniu 31 grudnia w latach 2011 - 2012

Centrala / Zakład Przewozów Regionalnych	2012	Udział %	2011	Udział %	2012 - 2011
Centrala Spółki	430	3,6	458	3,5	- 28
Podlaski w Białymstoku	285	2,4	317	2,4	- 32
Kujawsko-Pomorski w Bydgoszczy	734	6,2	759	5,8	- 25
Pomorski w Gdyni	704	6,0	728	5,6	- 24
Śląski w Katowicach	1089	9,3	1 931	14,9	- 842
Świętokrzyski w Kielcach	285	2,4	305	2,3	- 20
Małopolski w Krakowie	1176	10,0	1 276	9,8	- 100
Lubelski w Lublinie	583	5,0	591	4,5	- 8
Łódzki w Łodzi	1279	10,8	996	7,7	283
Warmińsko-Mazurski w Olsztynie	614	5,2	644	5,0	- 30
Opolski w Opolu	631	5,4	665	5,1	- 34
Wielkopolski w Poznaniu	1315	11,2	1 485	11,4	- 170
Podkarpacki w Rzeszowie	485	4,1	499	3,9	- 14
Zachodniopomorski w Szczecinie	850	7,2	896	6,9	- 46
Dolnośląski we Wrocławiu	916	7,8	1 012	7,8	- 96
Lubuski w Zielonej Górze	402	3,4	445	3,4	- 43
Ogółem Spółka	11 778	100,0	13 007	100,0	- 1 229

Zatrudnienie w jednostkach organizacyjnych zależne jest od wykonywanej pracy przewozowej. Zatrudnienie w każdym zakładzie zmniejszyło się. Wyjątek stanowi Łódzki Zakład Przewozów Regionalnych, gdzie zatrudnienie wzrosło o 28%. Zasadniczą przyczyną było utworzenie Sekcji Przewozów, Eksploatacji i Utrzymania Taboru w Częstochowie (247 pracowników) oraz zwiększenie zatrudnienia w zapleczu w Idzikowicach z uwagi na podwyższenie zdolności naprawczych zaplecza przy prowadzeniu systemem gospodarczym napraw rewizyjnych taboru trakcyjnego (282 pracowników- wzrost do stanu na 31.12.2011r. o 70 osób).

Na dzień 31.12.2012r. najwięcej pracowników było zatrudnionych w Wielkopolskim Zakładzie Przewozów Regionalnych (11,2%), Łódzkim Zakładzie Przewozów Regionalnych (10,8%) i Małopolskim Zakładzie Przewozów Regionalnych (10%).

Na dzień 31.12.2012r. najmniej pracowników zatrudnionych było w Podlaskim Zakładzie Przewozów Regionalnych (2,4%), Świętokrzyskim Zakładzie Przewozów Regionalnych (2,4%), Lubuskim Zakładzie Przewozów Regionalnych (3,4%) oraz Centrali Spółki (3,6%).

Nadal, na dzień 31.12.2012r. wysokie zatrudnienie było w Śląskim Zakładzie Przewozów Regionalnym (9,3%). Dzień ten był ostatnim dniem zatrudnienia pracowników tego Zakładu. Od dnia 01.01.2013r. w Zakładzie tym pracuje jedynie zespół likwidacyjny.

3.4. Struktura zatrudnienia w latach 2011 – 2012

Strukturę zatrudnienia wg poziomu wykształcenia, wieku, stażu oraz grup zawodowych pracowników w latach 2011 – 2012 wg stanu na dzień 31 grudnia przedstawiają poniższe tabele.

Tabela 5. Struktura zatrudnienia wg posiadanego wykształcenia

Wykształcenie	2011	Udział (%)	2012	Udział (%)	2012 – 2011
Wyższe, w tym:	957	7,3	938	8,0	- 19
Techniczne	278	2,1	244	2,1	- 34
Ekonomiczne	183	1,4	176	1,5	- 7
Prawnicze	28	0,2	21	0,2	- 7
Pozostałe nietechniczne	468	3,6	497	4,2	29
Średnie, w tym:	6 195	47,7	5 920	50,3	- 275
Techniczne	3 596	27,7	3 299	28,0	- 297
Ekonomiczne	468	3,6	296	2,5	- 172
Pozostałe nietechniczne	1 004	7,7	1 138	9,7	134
Ogólne	1 127	8,7	1 187	10,1	60
Zawodowe	5 086	39,1	4 289	36,3	- 797
Podstawowe	769	5,9	631	5,4	- 138
Ogółem	13 007	100,0	11 778	100,0	-1 229

W strukturze zatrudnienia wg wykształcenia, najliczniejszą grupę w 2012r. stanowili pracownicy z wykształceniem średnim i zawodowym – 86,7% ogółu zatrudnionych.

Pracowników z wykształceniem wyższym zatrudnionych było 938 i stanowili 8% ogółu zatrudnionych. Ilość zatrudnionych z wykształceniem wyższym zmniejszyła się w ciągu 2012 roku o 19 osób.

Strukturę zatrudnienia w Spółce wg wieku przedstawia poniższa tabela.

Tabela 6. Struktura zatrudnienia wg wieku

Wiek	2011	Udział (%)	2012	Udział (%)	2012- 2011
do 25 lat	131	1,0	162	1,4	31
26 - 30 lat	270	2,1	261	2,2	-9
31 - 35 lat	439	3,4	368	3,1	-71
36 - 40 lat	1 200	9,2	886	7,5	-314
41 - 45 lat	2 290	17,6	1 950	16,6	-340
46 - 50 lat	3 417	26,3	2 880	24,4	-537
51 - 55 lat	3 690	28,3	3 545	30,1	-145
powyżej 55 lat	1 570	12,1	1 726	14,7	156
Ogółem	13 007	100,0	11 778	100,0	-1 229

W 2012 roku w strukturze zatrudnienia najliczniejszą grupę stanowili pracownicy w przedziale wiekowym 41 – 55 lat co stanowiło 71,1 % wszystkich zatrudnionych.

Wśród pracowników Spółki zdecydowanie dominują osoby ze stażem od 16 i więcej lat. Stanowili oni 85,8 % zatrudnionych. Sytuacja ta jest niekorzystna i potwierdza proces „starzenia się kadry”, co przedstawia poniższa tabela



Tabela 7. Struktura zatrudnienia wg stażu pracy

Staż pracy	2011	Udział (%)	2012	Udział (%)	2012 - 2011
do 1 roku	124	1,0	166	1,4	42
1 - 5 lat	591	4,5	574	4,9	-17
6 - 10 lat	208	1,6	173	1,5	-35
11 - 15 lat	483	3,7	308	2,6	-175
16 - 20 lat	563	4,3	599	5,1	36
21 - 25 lat	1 599	12,3	1 080	9,2	-519
26 - 30 lat	3 740	28,8	3 210	27,2	-530
od 31 lat i powyżej	5 699	43,8	5 668	48,1	-31
Ogółem	13 007	100,0	11 778	100,0	-1 229

Strukturę zatrudnienia w Spółce wg grup zawodowych prezentuje poniższa tabela.

Tabela 8. Struktura zatrudnienia wg działalności zawodowych wg stanu w dniu 31 grudnia w latach 2011 – 2012

Działalności według aplikacji P - K		2011		2012		2012 - 2011
		osoby	udział (%)	osoby	udział (%)	
Grupa 0	Nadzór, obsługa adm. i technologiczna	1 657	12,7%	1 523	12,9%	-134
Grupa 1	Realizacja przewozów, w tym m.in.:	7 972	61,3%	7 084	60,1%	-888
	drużyny trakcyjne	2 774	21,3%	2 527	21,5%	-247
	drużyny konduktorskie	2 944	22,6%	2 717	23,1%	-227
	odprawa drużyn konduktorskich	414	3,2%	400	3,4%	-14
	kasjerzy: biletowi, liniowi	1 208	9,3%	888	7,5%	-320
	informatorzy	242	1,9%	219	1,9%	-23
Grupa 3	Eksploatacja i utrzymanie taboru	2 626	20,2%	2 416	20,5%	-210
Grupa 5	Obsługa techniczna	406	3,1%	415	3,5%	9
Grupa 6	Pozostałe obsługi	346	2,7%	340	2,9%	-6
Razem (grupa 0 do 6)		13 007	100,0%	11 778	100,0%	-1 229

Według powyżej przedstawionych danych, w końcu 2012r. największą grupę stanowili pracownicy zatrudnieni przy realizacji przewozów – 61,3% ogółu zatrudnionych i pracownicy zespołu eksploatacji i utrzymania taboru – 20,25% ogółu zatrudnionych.

3.5. System wynagrodzeń

Spółka funkcjonuje, jako osoba prawna, w skład której wchodzi 15 pracodawców w rozumieniu art. 3 Kodeksu pracy.

Pracodawcami są Centrala Spółki i 14 Zakładów Przewozów Regionalnych.

Do dnia 31 października 2012r. zasady zatrudniania i wynagradzania były określone w trzech układach zbiorowych pracy, tj.:

1. Ponadzakładowym Układzie Zbiorowym Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Pracodawców Zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych zawartym w dniu 2 grudnia 2002 r.,

2. Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy dla Pracowników „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o., zawartym w dniu 5 listopada 2004 r.,
3. Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez zakłady PKP CARGO Spółka Akcyjna zawartym w dniu 29 października 2004r. i stosowanym wobec pracowników przejętych na podstawie art. 23¹ K.p.

W dniu 21 maja 2012r. został zawarty nowy Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy dla pracowników zatrudnionych przez pracodawców działających w Spółce „Przewozy Regionalne” sp. z o.o., który wszedł w życie z dniem 1 listopada 2012r. Całkowicie zastąpił dotychczasowe regulacje układowe. Prace nad Zakładowym Układem Zbiorowym rozpoczęto w 2010r.

W porównaniu do obowiązujących przepisów układowych nowy ZUZP wprowadził, między innymi, następujące zmiany:

1. Postanowieniami ZUZP będą objęci wszyscy zatrudnieni w Spółce pracownicy, bez względu na rodzaj zawartej umowy o pracę (w pełnym i niepełnym wymiarze czasu pracy). W ten sposób przestanie występować problem niewypłacania zatrudnionym na pół etatu pracownikom dodatkowego wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych.
2. Miejscem wykonywania pracy nadal będzie siedziba Zakładu lub siedziba Sekcji lub miejscowość, w której znajduje się posterunek pracy. Jednocześnie przy spełnieniu określonych w ZUZP warunkach będzie możliwość ustalenia miejsc wykonywania pracy w drodze porozumienia zawartego pomiędzy pracownikiem i pracodawcą.
3. W treści ZUZP zawarte są postanowienia dotyczące zakazu wykonywania przez pracowników Spółki pracy u innego podmiotu, który prowadzi działalność konkurencyjną w zakresie transportu kolejowego w stosunku do Przewozów Regionalnych.
4. Pracownicy drużyn pociągowych (i w uzasadnionych przypadkach inne grupy zawodowe) otrzymywać będą tzw. ryczałt delegacyjny z tytułu podróży służbowych po przepracowaniu w miesiącu co najmniej 4 zmian roboczych. Pracownicy zatrudnieni w niepełnym wymiarze czasu pracy koszt podróży służbowej będą rozliczać na drukach delegacji na każdej zmianie roboczej.
5. Gratyfikacja pieniężna z okazji Święta Kolejarza będzie wypłacana pracownikom zatrudnionym w pełnym wymiarze czasu pracy po 1 roku pracy w Spółce Przewozy Regionalne.
6. Dodatki za pracę: w jednoosobowej obsłudze trakcyjnej, w warunkach uciążliwych, szkodliwych i niebezpiecznych oraz koszt posiłków profilaktycznych będą przeliczane w jedną pozycję płacową w elemencie tzw. premii stałej, która do końca 2013 roku będzie waloryzowana o procent wzrostu stawki uposażenia zasadniczego i może być włączona do uposażenia zasadniczego pracowników, którzy „stałą premię” otrzymują.
7. Pracownicy drużyn trakcyjnych dodatkowo 4 dniowy urlop wypoczynkowy będą otrzymywać jako urlop dodatkowy „Wd” zwiększony o 4 dni. Będzie to 12 dni dodatkowego urlopu „Wd” (8+4).
8. Zmianie ulegają zasady wypłacania odprawy rentowej lub emerytalnej. Pracownicy, którzy nabędą uprawnienia do renty z tytułu niezdolności do pracy lub emerytury (w tym emerytury pomostowej) otrzymują odprawę z ZUZP pod warunkiem, że rozwiązanie stosunku pracy nastąpi w roku kalendarzowym w którym pracownik takie uprawnienie nabył. Odstępstwo od tej zasady możliwe jest tylko po zawarciu stosownego porozumienia z Pracodawcą, w którym zostaną ustalone warunki dalszego zatrudnienia pracownika.



W ZUZP oprócz elementów podstawowych związanych z wynagrodzeniami i premią znalazły się elementy systemu wynagrodzeń nie mające charakteru motywacyjnego proefektywnościowego, tj. dodatki funkcyjne, stażowe, świadczenia o charakterze „deputatu węglowego” i inne, które tak naprawdę nie mają żadnego znaczenia na specyfikę wykonywanej pracy.

Ponadto, szczegółowe zasady premiowania regulują zakładowe regulaminy premiowania.

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 2011 r.

3.6. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w Spółce w 2012r. (bez odpraw z Ustawy z dnia 13.03.2003r.) wyniosło **3 701,35 zł**, co stanowiło 99,4% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku (3 722,28 zł).

Kształtowanie się wskaźników przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w latach 2011 - 2012 przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 9. Wskaźniki przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w latach 2011 – 2012

Wyszczególnienie	2011	2012
1 PMWBO – bez wypłat z zysku	3 355,35	3 701,35 3 651,77 (*)
2 WPPMW (%) – rzeczywisty osiągnięty	5,73%	10,3% i 8,8% (*)
1 Zatrudnienie		
a) Pracujących w osobach – stan w ostatnim dniu miesiąca	13 007	11 778
b) Przeciętna liczba zatrudnionych	13 380	12 589
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 2012r. bez kosztów realizacji Uchwał Zarządu „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.: Nr 242/2012r. w sprawie likwidacji Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Katowicach, Nr 276/2012r. w sprawie przyznania pracownikom Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Katowicach dodatkowych uprawnień w związku z rozwiązaniem stosunku pracy z powodu likwidacji zakładu i Nr 317/2012r. w sprawie przyznania pracownikom Podlaskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Białymstoku dodatkowych uprawnień w związku z rozwiązaniem stosunku pracy w ramach zwolnień grupowych.

W porównaniu do 2011r. przeciętne miesięczne wynagrodzenie wzrosło o 346,00 zł.

Wzrost wynikał z następujących przyczyn:

- skutków wprowadzonej podwyżki wynagrodzeń od 1 sierpnia 2011r. (+129,50 zł),
- wdrożenia podwyżki wynagrodzeń od 1 lipca 2012r. (+120,25 zł),
- wzrostu minimalnego wynagrodzenia z 1 386,00 zł na 1 500,00 zł w 2012r. i tym samym elementów wynagrodzeń od niego zależnych (+13,82 zł),
- przyznania pracownikom PR Katowice i PR Białystok dodatkowych uprawnień, w związku z rozwiązaniem stosunku pracy, w ramach zwolnień grupowych (+49,58 zł),
- niższego o 791 etaty zatrudnienia w stosunku do wykonania 2011r., co wpłynęło na zmianę struktury przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia (+32,85 zł).

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie dla poszczególnych stanowisk w latach 2011 i 2012 przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 10. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w Spółce (zł)

Wyszczególnienie	2011	2012	Dynamika (%)
Ogółem przeciętne miesięczne wynagrodzenie w Spółce, w tym m. in. w zespołach:	3 355,35	3 701,35	10,3
drużyny konduktorskie	3 270,99	3 581,06	9,5
kasjerzy biletowi	2 463,81	2 689,59	9,2
zespół utrzymania i naprawy wagonów	2 808,35	3 074,48	9,5
zespół utrzymania i naprawy taboru trakcyjnego	2 705,55	2 853,73	5,5
drużyny manewrowe	2 731,66	2 993,35	10,9
dyżurni ruchu	2 911,34	3 291,53	13,1
nastawniczy i zwrotniczy	2 351,80	2 788,35	18,6

3.7. Świadczenia na rzecz pracowników

3.7.1. Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych

Planowane środki finansowe i wydatki z ZFŚS na 2012r. zostały przedstawione w poniższych tabelach.

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

1.	Planowane środki ZFŚS Spółki na 2012 r. w tym: - przelane środki finansowe z tytułu odpisu ZFŚS Spółki naliczonego na 2012 r. - realizacja odpisu ZFŚS w 2012 r.	29 362,6 16 912,0 100%
2.	Wydatki z ZFŚS Spółki w 2012 r. w tym: - pracownicy i członkowie ich rodzin - emeryci i renciści oraz członkowie ich rodzin	27 242,6 25 927,8 1 314,8

Na różnicę pomiędzy kwotą 29 362,6 tys. zł, a kwotą 16 912,0 tys. zł składają się niewykorzystane środki finansowe Funduszu z 2011 r., 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”)	7 482,1	7 570	3 881
2.	Wypoczynek dzieci i młodzieży	938,8	-	1 042
3.	Zapomogi	1 019,3	777	10
4.	Bony, paczki, świadczenia pieniężne (w tym pomoc finansowa świąteczna)	6 783,0	12 767	1 677
5.	Działalność turystyczna, kulturalno-oświatowa i sportowo-rekreacyjna	2 741,6	10 471	8 533
6.	Pożyczki na cele mieszkaniowe	6 932,6	1 243	-
7.	Inne (w tym umorzenia pożyczek)	30,4	34	-
Ogółem		25 927,8	-	-



3.7.2. Szkolenia

W ramach działalności szkoleniowej w 2012 r. zrealizowano 32 261 przeszkoleń pracowników, tj. o 2 433 przeszkolenia więcej w porównaniu do roku poprzedniego. W 2012 roku średnio na jednego zatrudnionego przypadają 2,7 szkolenia, natomiast w 2011r. 2,3 szkolenia.

Plan kosztów szkoleń na 2012 r. wynosił 2 375 tys. zł, z których wykorzystano 84,50%, tj. 2 007,1 tys. zł, według poniższego podziału:

Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Plan 2012 (tys. zł)	Stopień wykonania %	Odchylenia bezwzględne (tys. zł)
Centrala Spółki	461,2	533,2	86,5	72,0
Zakłady PR	1 545,9	1 841,8	83,9	295,9
Ogółem	2 007,1	2 375,0	84,5	367,9

Środki finansowe na szkolenia 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 w latach poprzednich,
- szkolenia bhp,
- szkolenia związane z poszerzaniem wiedzy i umiejętności potrzebnych do realizacji zadań służbowych oraz nabyciem kwalifikacji koniecznych do obsługi urządzeń technicznych,

Koszty szkoleń pracowników i liczbę przeszkoleń przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 13. Koszty szkoleń w latach 2011 - 2012

Wyszczególnienie	2011		2012	
	Liczba przeszkoleń	Koszty (tys. zł)	Liczba przeszkoleń	Koszty (tys. zł)
Wykonanie, w tym:	29 828	1 652,1	32 261	2 007,1
- szkolenia zlecone na zewnątrz	1 644	1 250,9	3 905	1 445,2
- szkolenia wewnątrzzakładowe	28 132	350,9	28 342	547,2
- dofinansowanie nauki	52	50,3	14	14,7

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 informatycznych,
- szkoleniach z zakresu pierwszej pomocy.

W wyniku uzyskania dodatkowych środków finansowych z PZU Życie SA w wysokości 150 tys. zł przeszkolono 1125 pracowników z zakresu udzielania pierwszej pomocy. Uczestnikami szkoleń byli pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych z obsługą podróży, tj. kierownicy pociągu, konduktorzy i rewizorzy. Program szkolenia został dostosowany do specyfiki pracy na ww. stanowiskach. Szkolenia, w wymiarze 8 godzin

dydaktycznych, realizowano na terenie całego kraju, przede wszystkim w siedzibach zakładów przewozów regionalnych.

W ramach szkoleń wewnątrzzakładowych pracownicy brali udział w :

- pouczeniach okresowych - 22 298 razy,
 - szkoleniach bhp - 3 974 osoby,
 - kursach teoretycznych przygotowujących do egzaminów kwalifikacyjnych - 2 070 osób, w tym między innymi na:
 - a) licencję maszynisty – 106 osób,
 - b) świadectwo maszynisty – 105 osób realizuje program przygotowania zawodowego.
- Szkolenia na stanowisko maszynisty Spółka realizuje zgodnie z uprawnieniami wynikającymi z wpisu na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję maszynisty i świadectwo maszynisty. Wpis na listę podmiotów został potwierdzony zaświadczeniem nr TTN- 5441- 03/11 z 14.10.2011r., wydanym przez Urząd Transportu Kolejowego.

3.8. Spory zbiorowe

I. Na szczeblu Spółki.

1. Od 27 listopada 2012r., Spółka prowadziła spór zbiorowy z Federacją Związków Zawodowych Pracowników PKP, Sekcją Krajową Kolejarzy NSZZ „Solidarność” i Konfederacją Kolejowych Związków Zawodowych w sprawie utrzymania świadczeń przejazdowych na rok 2013 i na lata następne. W przypadku ich ograniczenia związki zawodowe żądają wypłacania co miesiąc dla każdego zatrudnionego rekompensaty w wysokości 720,00 zł brutto, począwszy od 1 stycznia 2013r.

W ramach prowadzonych mediacji z udziałem mediatora – Posła na Sejm RP – pana Krzysztofa Tchórzewskiego w dniu 22 lutego 2013 r. strony dokonały ustaleń w sprawie zasad stosowania ulgowych świadczeń przejazdowych w 2013 r. dla pracowników „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. Ustalono, że mediacje będą kontynuowane w celu wypracowania zasad stosowania świadczeń przejazdowych na lata następne.

Strony ustaliły, że zakończą mediacje w terminie nie później niż do 1.07.2013 r. Termin może być wydłużony za zgodą stron sporu zbiorowego.

2. Formalnie nie zostały zakończone trzy spory zbiorowe wszczęte przez związki zawodowe w 2011r. Przedmiotem żądań było wdrożenie podwyżek wynagrodzeń dla pracowników Spółki .

W dwóch sporach zbiorowych, prowadzonych z „grupą 10 związków zawodowych” i Międzyzakładową Komisją Koordynacyjną NSZZ „Solidarność” Przewozy Regionalne, przedmiot żądań został wyczerpany z uwagi na dokonane przez Spółkę podwyżki wynagrodzeń w latach 2011 - 2012. Łączna kwota podwyżek wyniosła 250,00 zł średnio na jednego zatrudnionego, co zaspokajało wysokość żądań. Związki zawodowe nie wyrażają jednak woli zawarcia porozumień kończących przedmiotowe spory zbiorowe.

Zarząd Spółki zrealizował również zobowiązania w ramach trzeciego sporu zbiorowego prowadzonego z przedstawicielami Międzyzakładowego Komitetu Strajkowego. Zgodnie z ustaleniami ze spotkania negocjacyjnego w dniu 24.08.2011r. uwzględniono możliwość kolejnego etapu podwyżek w 2013 roku po ocenie sytuacji finansowej Spółki. Ustalono warunki dotyczące okresu wdrożenia, oceny finansowej oraz zaopiniowania podwyżek przez organy statutowe. Aktualnie analizowana jest sytuacja rynkowa i wpływ realizacji podwyżek na wynik finansowy Spółki.

II. Na szczeblu jednostek wykonawczych Spółki :

Dolnośląski Zakład Przewozów Regionalnych we Wrocławiu prowadził w 2012r. 2 spory zbiorowe, aktualnie zawieszono do czasu otrzymania wyjaśnień z Urzędu Transportu Kolejowego i Głównego Inspektoratu Pracy.

Przedmiotem sporów są m.in. postulaty dotyczące odstąpienia od wprowadzonej reorganizacji PR Wrocław i stosowania przepisów z zakresu czasu pracy i warunków pracy pracowników zatrudnionych na stanowisku kierownika pociągu.

III. Działalność marketingowa**1. Charakterystyka realizowanych przewozów**

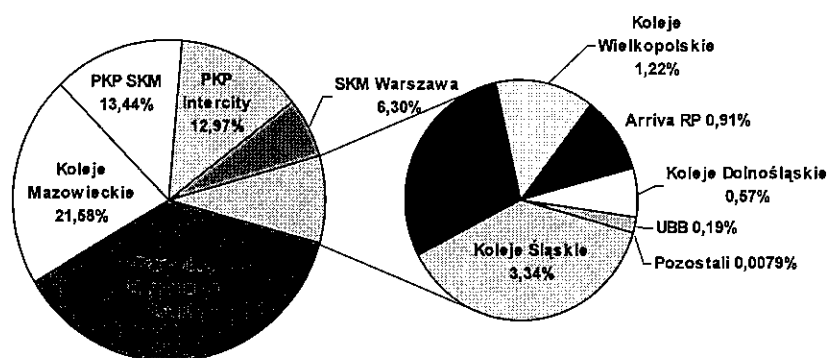
Przedmiotem działalności Spółki jest krajowy wojewódzki, międzywojewódzki, międzynarodowy oraz transgraniczny kolejowy przewóz osób oraz świadczenie usług związanych z przewozem. Spółka realizuje w głównej mierze przewozy objęte służbą publiczną, które wykonywane są na podstawie umów zawieranych z samorządami 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.

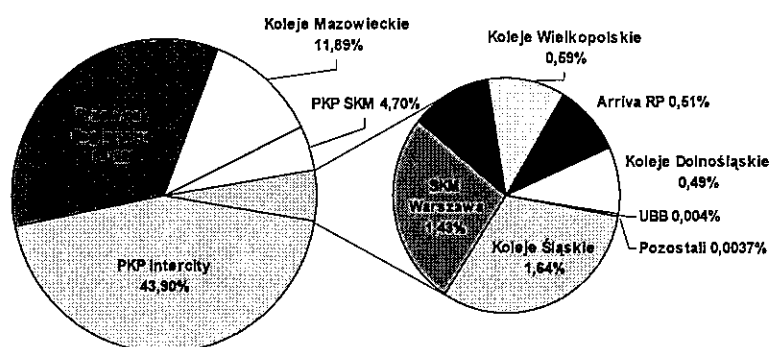
Tabela 14. Przewoźnicy na rynku kolejowym

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, pospieszne międzynarodowe
"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, SPRINTER
"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.	aglomeracyjny i 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

Udział przewoźników wg liczby przewiezionych pasażerów w 2012r.



Udział przewoźników wg wykonanej pracy przewozowej w 2012r.



Źródło: UTK

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). Od wielu lat zmniejsza się wielkość rynku zbiorowego transportu pasażerskiego ogółem. Powodem jest wzrastająca nieprzerwanie od wielu lat liczba zarejestrowanych samochodów osobowych.

Przewozy pasażerów w komunikacji krajowej (tys. osób)	2000	2005	2010	2011
Transport kolejowy	360 687	258 110	261 269	261 314
Transport samochodowy*	954 515	782 025	569 652	534 865
Transport lotniczy	2 880	4 637	4 800	6 491
Razem	1 320 082	1 046 777	835 721	802 670

Dane na podstawie: GUS, Mały Rocznik Statystyczny 2012

* transport zbiorowy bez komunikacji miejskiej



2. Wielkości przewozowe

W 2012 roku Spółka, będąc największym przewoźnikiem na rynku pasażerskich przewozów kolejowych, przewiozła 101,0 mln pasażerów wykonując przy tym pracę przewozową na poziomie 6 111,4 mln paskm. W porównaniu do 2011r. przewieziono mniej o 8,7 mln pasażerów, co wpłynęło na wykonanie niższej pracy przewozowej o 525,9 mln paskm. Szczegóły przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 15. Wielkości przewozowe w latach 2011 –2012

Wyszczególnienie	2012	Plan 2012	Zmiana bezwzględna (2 – 3)	2011	Zmiana bezwzględna (2 – 5)
1	2	3	4	5	6
Praca eksploatacyjna (tys. pockm)	64 210,4	68 083,0	-3 872,6	70 301,0	-6 090,6
Liczba pasażerów (tys. osób)	101 016,1	109 029,0	-8 012,9	109 735,0	-8 718,9
REGIO	94 089,1	91 828,0	2 261,1	92 238,0	1 851,1
interREGIO i REGIOekspres	6 681,6	17 066,3	-10 384,7	17 329,0	-10 647,4
pociągi międzynarodowe i transgraniczne*	245,4	134,7	110,7	168,0	77,4
Praca przewozowa (tys. paskm)	6 111 388,2	6 585 233,4	-473 845,2	6 637 297,5	-525 909,3
REGIO	4 849 902,7	4 049 288,2	800 614,5	4 058 474,6	791 428,1
interREGIO i REGIOekspres	1 194 672,4	2 528 288,5	-1 333 616,1	2 528 925,5	-1 334 253,1
pociągi międzynarodowe i transgraniczne*	66 813,1	7 656,7	59 156,4	49 897,4	16 915,7
Średnie odległość przewozu (km)	60,5	60,4	0,1	60,5	0,0
REGIO	51,5	44,1	7,4	44,0	7,5
interREGIO i REGIOekspres	178,8	148,1	30,7	145,9	32,9
pociągi międzynarodowe i transgraniczne*	272,3	56,9	215,4	269,5	2,8

*Wykonanie wielkości przewozowych dla pociągów międzynarodowych i transgranicznych podane zostało na podstawie statystyki przewozów pasażerów opracowanej przez PKP Informatyka i obejmuje całą relacje pociągów.

Na zmniejszenie się liczby pasażerów w porównaniu do poprzedniego roku, wpływ miały następujące czynniki:

- prowadzona modernizacja wielu linii kolejowych, co wpływa na znaczne utrudnienia w ruchu, wydłużając czas podróży,
- oddawana w ostatnim czasie duża liczba nowych odcinków, dróg ekspresowych i autostrad, co powoduje zmniejszenie konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu, szczególnie transportu autobusowego i busowego,
- likwidowanie połączeń regionalnych przez organizatorów przewozów,
- przejście części pasażerów przez Koleje Śląskie, Dolnośląskie i Wielkopolskie.

3. Oferta taryfowa

Od 13 grudnia 2009r. przy odprawie osób, rzeczy i zwierząt na przejazdy pociągami osobowymi: REGIO (R), interREGIO (IR) i REGIOekspres (RE), obowiązują postanowienia Taryfy przewozowej (TPR) – *tekst jednolity TPR, uwzględniający zmiany wprowadzone po 13 grudnia 2009 r., przyjęty Uchwałą Nr 353/2011 Zarządu "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. z 23-08-2011 r.*

Wprowadzenie taryfy w obecnym kształcie ułatwiło prowadzenie polityki cenowej w zakresie elastycznego reagowania na poczynania konkurencji działającej w segmencie przewozów regionalnych rynku kolejowych przewozów pasażerskich poprzez dostosowanie stawek opłat przewozowych do potencjału tego rynku. Realizacja przewozów różnymi rodzajami

pociągów (REGIO, interREGIO i REGIOekspres) uruchamianymi w ramach tej samej kategorii pociągów osobowych, pozwoliła Spółce na wprowadzenie zróżnicowanego i jednocześnie czytelnego dla podróżnych oraz efektywnego z punktu widzenia założonych przez Spółkę celów, systemu taryfowego.

Poza tym, przyjęta w 2009r. i wprowadzona w oparciu o nową TPR, strategia polityki cenowej Spółki poszerzyła również możliwości na płaszczyźnie integracji taryfowej Spółki z przewoźnikami działającymi w obszarze całego rynku usług przewozowych. Oprócz biletów sprzedawanych wg taryfy normalnej, TPR przewiduje niżej wymienione grupy ofert taryfowych.

ULGI USTAWOWE	Bilety jednorazowe i czasowe	37%	49%	51%	78%	93%	95%	100%
	Bilety okresowe	37%		49%	51%		78%	93%
ULGI HANDLOWE na podstawie odrębnie zawartych umów	33% „duży klient”	50% sfera budżetowa		70% zaplecze techniczne		80%		99%
ODRĘBNE OFERTY TARYFOWE	TY i raz, dwa, trzy	REGIOkarta (w tym REGIOkarta SENIOR)	Przejazdy grupowe		REGIOpiątka		REGIOkarnet	Bilet turystyczny
	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	
OFERTY SPECJALNE	Połączenie w dobrej cenie	Balice	Bilet Świętokrzyski	Kolej na rower	Wspólny bilet i Wspólny przejazd	Bilet plus	Bilet Sądecki	Honorowanie biletów w ramach przejazdów pociągami różnych przewoźników regionalnych oraz PKP Intercity

4. Zmiany cen biletów

W trakcie 2012r. kilkakrotnie dochodziło do zmiany cen biletów. Zmiany zostały wprowadzone z dniem:

- 1 stycznia 2012r.** - zmiana tabel opłat za bilety jednorazowe na przejazd pociągami IR i RE w strefach odległości od 321 do 800 km.
- 1 marca 2012r.** - zmiana tabel opłat za wspólne (SKM i PR) bilety odcinkowe miesięczne.
- 1 czerwca 2012r.** zmiany dotyczyły:
 - tabel opłat za bilety jednorazowe na przejazd IR i RE,
 - ceny REGIOkarnetu z 99 zł na 119 zł,
 - opłaty za wydanie biletu w pociągu z 5 zł na 8 zł,
 - wprowadzenie dopłaty za przejazd CM – 5 i 3 zł,
 - opłaty za inne świadczenia (tab. 106, ust. 10) z 31 zł na 50 zł,
 - opłaty dodatkowej w razie natychmiastowego uiszczenia opłaty dodatkowej w pociągach oraz uiszczenia jej w terminie do 7 dni,
- 26 września 2012r.** zmiany dotyczyły:
 - likwidacji dopłaty za przejazd CMK,
 - tabel opłat za bilety jednorazowe na przejazd pociągami IR i RE – średnio w Taryfie Normalnej o 2,4% kl. 2 i 12,8% kl. 1, w Taryfie Razem odpowiednio 2,4% i 13,5%.

IV. Sytuacja ekonomiczno – finansowa

1. Rachunek zysków i strat

Spółka „Przewozy Regionalne” zanotowała za 2012r. stratę netto w wysokości 44 337,4 tys. zł. Była wyższa od zaplanowanej o 3 331,3 tys. zł oraz niższa od 2011r. o 8 368,6 tys. zł.

Główne pozycje rachunku zysków i strat za 2012r. w porównaniu do planu i 2011r., przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 16. Skrócony rachunek zysków i strat

Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Plan 2012 (tys. zł)	Odchylenia (kol.2/3) %	Odchylenia bezwzględne (kol.2-3) (tys. zł)	2011 (tys. zł)	Dynamika (kol. 2/6) %	Zmiana bezwzględna (kol. 2 - 6) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	795 035,8	833 056,2	95,4%	-38 020,4	826 088,5	96,2%	-31 052,7
Koszty działalności operacyjnej	1 843 835,9	1 833 565,3	100,6%	10 270,6	1 836 148,0	100,4%	7 687,9
Wynik ze sprzedaży	-1 048 800,1	-1 000 509,1	104,8%	-48 291,0	-1 010 059,5	103,8%	-38 740,6
Pozostałe przychody operacyjne	1 060 291,2	1 080 914,4	98,1%	-20 623,2	1 078 376,3	98,3%	-18 085,1
Pozostałe koszty operacyjne	85 448,6	60 497,6	141,2%	24 951,0	58 147,5	147,0%	27 301,1
Wynik na działalności operacyjnej	-73 957,6	19 907,7	-371,5%	-93 865,3	10 169,3	-727,3%	-84 126,9
Przychody finansowe	44 845,0	2 484,6	1 804,9%	42 360,4	9 056,8	495,2%	35 788,2
Koszty finansowe	15 224,8	63 398,4	24,0%	-48 173,6	71 932,1	21,2%	-56 707,3
Wynik brutto (netto)	-44 337,4	-41 006,1	108,1%	-3 331,3	-52 706,0	84,1%	8 368,6

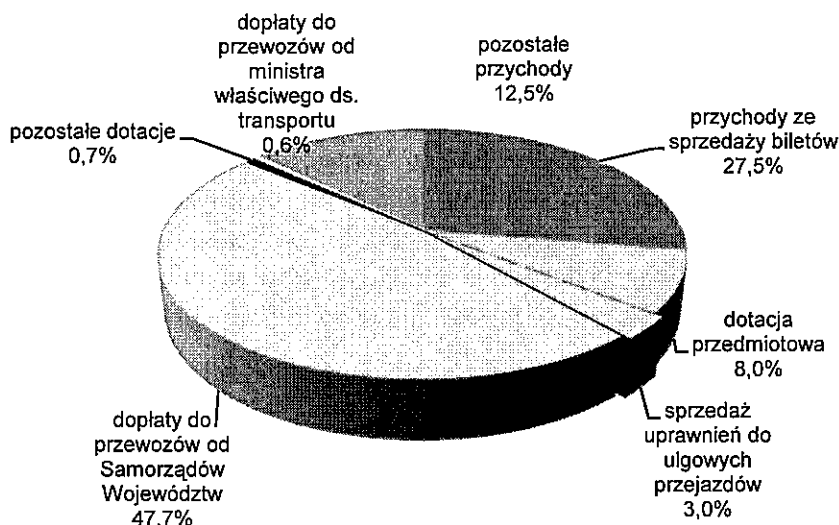
1.1. Przychody z działalności gospodarczej

Za 2012r. Spółka uzyskała przychody z działalności gospodarczej w wysokości 1 900 171,9 tys. zł. Były niższe w porównaniu do planu o 16 283,3 tys. zł oraz 2011r. o 13 349,7 tys. zł. Podstawowym źródłem przychodów Spółki jest działalność operacyjna, którą stanowi sprzedaż własna usług (głównie przewozowych) oraz dopłaty od organizatorów przewozów z tytułu świadczonych usług przewozowych. Szczegóły przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 17. Przychody z działalności gospodarczej

Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Udział (%)	Plan 2012 (tys. zł)	Odchylenia (kol.2/4) %	Odchylenia bezwzględne (kol.2-4) (tys. zł)	2011 (tys. zł)	Dynamika (kol. 2/7) %	Zmiana bezwzględna (kol. 2 - 7) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	795 035,8	41,8%	833 056,2	95,4%	-38 020,4	826 088,5	96,2%	-31 052,7
Pozostałe przychody operacyjne	1 060 291,2	55,8%	1 080 914,4	98,1%	-20 623,2	1 078 376,3	98,3%	-18 085,1
Przychody finansowe	44 845,0	2,4%	2 484,6	1 804,9%	42 360,4	9 056,8	495,2%	35 788,2
Przychody działalności gospodarczej	1 900 171,9	100,0%	1 916 455,2	99,2%	-16 283,3	1 913 521,6	99,3%	-13 349,7

Wykres 1. Przychody z działalności gospodarczej za 2012r.



1.1.1. Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi

W 2012r. przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi wyniosły 795 035,8 tys. zł. Były niższe od wielkości zaplanowanych o 38 024,4 tys. zł (tj. 4,6 %) oraz 2011r. o 31 052,7 tys. zł (tj. 7,4%). Szczegóły przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 18. Przychody ze sprzedaży usług i zrównane z nimi

wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Plan 2012 (tys. zł)	Odchylenia (2/3) %	Odchylenia bezwzględne kol. 2-3 (tys. zł)	2011 (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:	783 606,3	828 469,8	94,6%	-44 863,5	818 568,7	95,7%	-34 962,4
Sprzedaż biletów	534 464,1	576 135,0	92,8%	-41 670,9	549 661,4	97,2%	-15 197,3
Dotacja przedmiotowa	155 167,2	162 978,2	95,2%	-7 811,0	158 999,7	97,6%	-3 832,5
Świadczenia przejazdowe	57 684,1	54 016,0	106,8%	3 668,1	69 222,1	83,3%	-11 538,0
Usługi pozaprzewozowe	36 290,8	35 340,6	102,7%	950,2	40 685,5	89,2%	-4 394,7
Koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby	2 370,3	547,6	432,8%	1 822,7	811,3	292,2%	1 559,0
Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów	9 059,3	4 038,8	224,3%	5 020,5	6 708,5	135,0%	2 350,8
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	795 035,8	833 056,2	95,4%	-38 024,4	826 088,5	92,6%	-31 052,7

W porównaniu do 2011r. uzyskano niższe przychody ze sprzedaży biletów o 15 197,3 tys. zł, tj. 2,8% i sprzedaży uprawnień do ulgowych przejazdów o 11 538 tys. zł, tj. 16,7%. Przyczyną było przede wszystkim przejście od 1 października 2011r. przez Koleje Śląskie obsługi pociągów regionalnych na trasie Gliwice – Katowice – Częstochowa oraz wybranych połączeń z Katowic do Wisły i od 9 grudnia 2012r. pozostałych przewozów na obszarze województwa śląskiego.

Największy udział, tj. 67,2% przychodów operacyjnych stanowi sprzedaż biletów. Kolejne istotne pozycje przychodowe to:

- dotacja przedmiotowa – 19,5%,
- uprawnienia do ulgowych przejazdów – 7,3%.

1.1.1.1. Przychody ze sprzedaży biletów

Jednym z podstawowych źródeł przychodów Spółki w 2012r. były przychody ze sprzedaży biletów - 534 464,1 tys. zł. Były niższe w porównaniu do planu o 41 670,9 tys. zł (tj.7,2%) i 2011r. o 15 197,3 tys. zł (tj.2,8%).

Na wysokość osiągniętych przychodów z biletów wpływa liczba przewożonych pasażerów oraz wielkość wykonanej pracy przewozowej wyrażonej w paskm. W 2012r. przewieziono 101 mln pasażerów, wykonując pracę przewozową w wysokości 6 111 mln paskm. W porównaniu do 2011r. zmniejszyła się o 8,7 mln liczba przewiezionych pasażerów i o 526 mln praca przewozowa wyrażona w paskm, co wpłynęło na spadek przychodów.

Szczegółowe zestawienie przychodów z biletów na pociągi przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 19. Przychody ze sprzedaży biletów na pociągi

wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Udział %	2011 (tys. zł)	Dynamika (2/4) %	Zmiana bezwzględna kol. 2-4 (tys. zł)
1	2	3	4	5	6
Bilety na pociągi REGIO	405 109,9	75,8%	420 023,1	96,4%	-14 913,2
Bilety na pociągi interREGIO i REGIO ekspres	114 679,8	21,5%	113 191,7	101,3%	1 488,1
Bilety na pociągi dodatkowe	1 635,9	0,3%	1 243,5	131,6%	392,4
Bilety wspólne na pociągi REGIO, interREGIO i REGIOekspres	757,1	0,1%	677,8	111,7%	79,3
Bilety wspólne na pociągi uruchamiane przez różnych przewoźników	2 354,0	0,4%	2 450,0	96,1%	-96,0
Bilety na pociągi nadzwyczajnych	962,3	0,2%	1 291,4	74,5%	-329,1
Bilety w komunikacji przygranicznej i międzynarodowej	3 666,5	0,7%	7 003,2	52,4%	-3 336,7
Bilety na regularną komunikację autobusową	107,1	0,02%	-	-	107,1
Pozostałe bilety na wszystkie rodzaje pociągów	5 191,5	0,97%	3 780,7	140,1%	1 410,8
Razem przychody z biletów	534 464,1	100,0%	549 661,4	97,2%	-15 197,3

Z powyższej tabeli wynika, że największy udział stanowią przychody ze sprzedaży biletów na pociągi REGIO – 75,8%, a następne na pociągi interREGIO i REGIO ekspres – 21,5%.

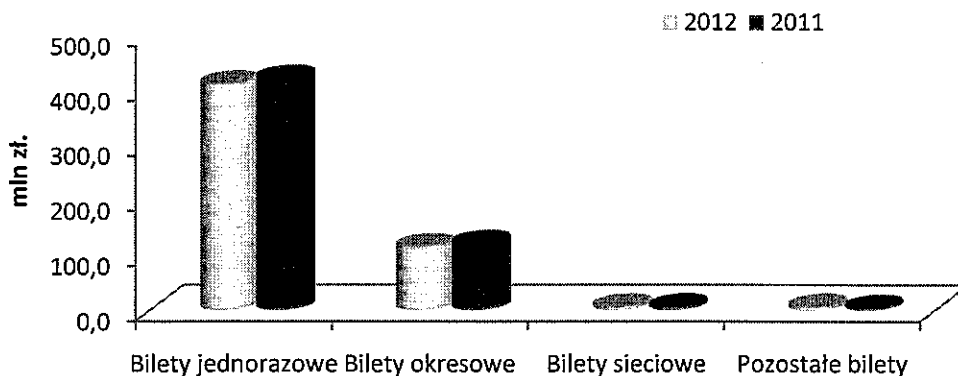
Zestawienie przychodów ze sprzedaży biletów biorąc pod uwagę rodzaj biletu przedstawiono poniżej w tabeli i na wykresie.

Tabela 20. Przychody ze sprzedaży biletów z podziałem na rodzaj biletów

Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Udział (%)	2011 (tys. zł)	Udział (%)	Dynamika (kol.2/4) (%)	Zmiana bezwzględna (kol. 2-4) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7
Bilety jednorazowe	410 218,1	76,8%	420 485,0	76,5%	97,6%	-10 266,9
Bilety okresowe	114 278,6	21,4%	120 372,2	21,9%	94,9%	-6 093,6
Bilety sieciowe	4 776,0	0,9%	5 023,6	0,9%	95,1%	-247,6
Pozostałe bilety (opłaty dodatkowe, bagaż pod opieką podróżnego, przesyłki, udział ze sprzedaży biletów metropolitalnych)	5 191,5	0,9%	3 780,6	0,7%	140,2%	1 517,9
Ogółem	534 464,1	100,0%	549 661,4	100,0%	97,2%	-15 197,3

Największy udział, tj. 76,8% stanowią bilety jednorazowe. W odniesieniu do 2011r. wzrósł o 0,3 pkt.proc. Udział przychodów z biletów okresowych spadł z 21,9% do 21,4%, natomiast udział biletów sieciowych pozostał bez zmian.

Wykres 2. *Struktura i dynamika zmian przychodów z biletów*



Bilety jednorazowe

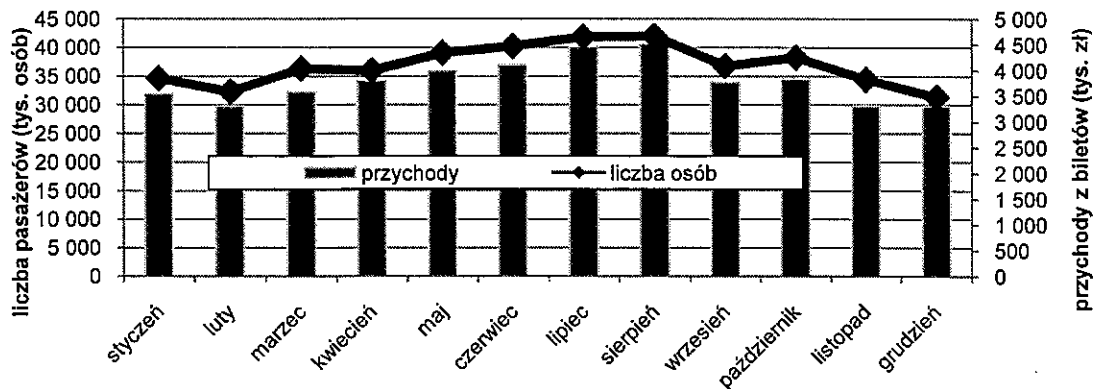
Przychody z biletów jednorazowych za 2012r. wyniosły 410 218,1 tys. zł. W porównaniu do 2011r. były niższe o 2,4%, tj. o 10 266,9 tys. zł. Największy udział w przychodach z biletów jednorazowych w 2012r., tak jak i w 2011r. stanowiły bilety wg taryfy normalnej. Szczegóły przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 21. Bilety jednorazowe

Lp.	Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Udział (%)	2011 (tys. zł)	Udział (%)	Zmiana bezwzględna (kol. 3-5) (tys. zł)	Dynamika (kol. 3/5) %
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Bilety jednorazowe w komunikacji krajowej	406 551,5	99,1%	413 481,8	98,3%	-6 930,3	98,3%
1.1	wg taryfy normalnej	268 311,2	65,4%	270 970,6	64,4%	-2 659,4	99,0%
1.2.	wg ulgi ustawowej	131 579,8	32,1%	133 263,0	31,7%	-1 683,2	98,7%
1.3.	wg ulg handlowych	6 660,5	1,6%	9 248,2	2,2%	-2 587,7	72,0%
2.	Bilety jednorazowe w komunikacji międzynarodowej i przygranicznej	3 666,6	0,9%	7 003,2	1,7%	-3 336,6	52,4%
3.	Razem bilety jednorazowe	410 218,1	100,0%	420 485,0	100,0%	-10 266,9	97,6%

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

Wykres 3. Przychody z biletów jednorazowych w komunikacji krajowej w 2012r.



Bilety okresowe

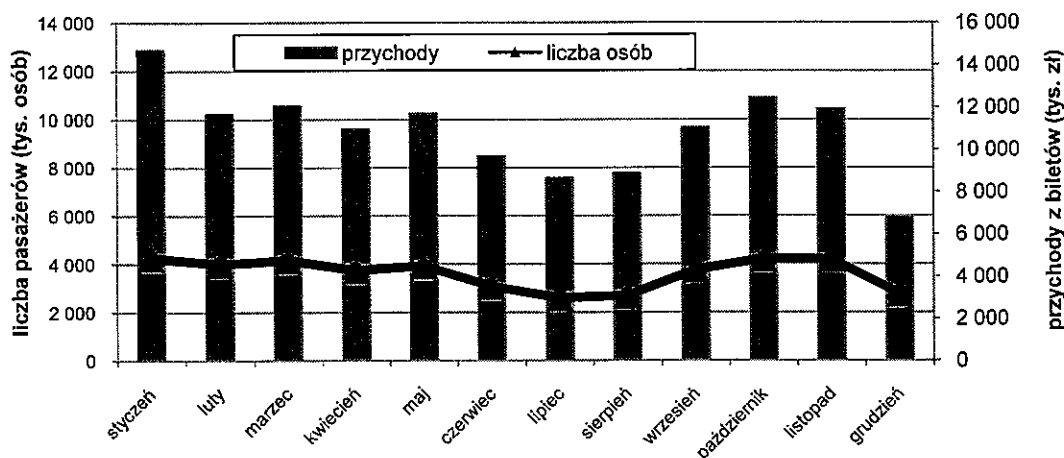
Przychody z biletów okresowych za 2012r. wyniosły 114 278,5 tys. zł. W porównaniu do 2011r. były niższe o 5,1%, tj. o 6 093,7 tys. zł.

Tabela 22. Bilety okresowe

wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Udział (%)	2011 (tys. zł)	Udział (%)	Zmiana bezwzględna (kol. 2-4) (tys. zł)	Dynamika (kol.2/4) %
1	2	3	4	5	6	7
Bilety okresowe-imiennie, w tym;	114 278,5	100,0%	120 372,2	100,0%	-6 093,7	94,9%
wg taryfy normalnej	80 512,6	70,5%	82 608,2	68,6%	-2 095,6	97,5%
wg ulgi ustawowej	23 377,6	20,5%	28 378,2	23,6%	-5 000,6	82,4%
wg ulg handlowych	10 388,3	9,0%	9 385,8	7,8%	1 002,5	110,7%

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

Wykres 4. Przychody z biletów okresowych w 2012r.

**Bilety sieciowe**

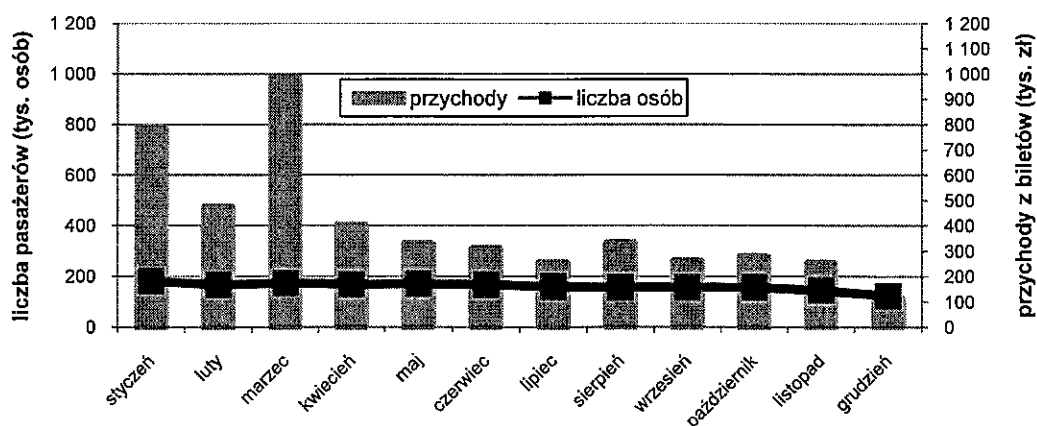
Przychody z biletów sieciowych za 2012r. wyniosły 4 776,0 tys. zł i były niższe w porównaniu do 2011r. o 16,4%, tj. 939,1 tys. zł. Szczegóły przedstawiono poniżej.

Tabela 23. Bilety sieciowe

wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Udział (%)	2011 (tys. zł)	Udział (%)	Zmiana bezwzględna (kol. 2-4) (tys. zł)	Dynamika (kol.2/4) %
1	2	3	4	5	6	7
Bilety sieciowe, w tym:	4 776,0	100,0%	5 715,1	100,0%	-939,1	83,6%
bilety turystyczne	1 098,8	23,0%	1 559,4	33,5%	-460,6	70,5%
Regio karnet na pociągi REGIO	566,1	11,9%	638,9	13,7%	-72,8	88,6%
Regio karnet na wszystkie pociągi	757,1	15,9%	1 066,8	23,1%	-309,7	71,0%
bilety sieciowe ważne na wszystkie pociągi (udział należny PR)	2 354,0	49,2%	2 450,0	52,7%	-96,0	96,1%

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

Wykres 5. Przychody z biletów sieciowych w 2012r.



1.1.1.2. Dotacja przedmiotowa

Dotacja przedmiotowa, stanowiąca zwrot utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg ustawowych, za 2012r. wyniosła 155 167,2 tys. zł. Była niższa w porównaniu do wielkości zaplanowanych o 4,8%, tj. o 7 811,0 tys. zł i 2011r. o 2,4%, tj. 3 832,5 tys. zł.

Podstawę obliczenia należnej dotacji w latach 2011 – 2012 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%,

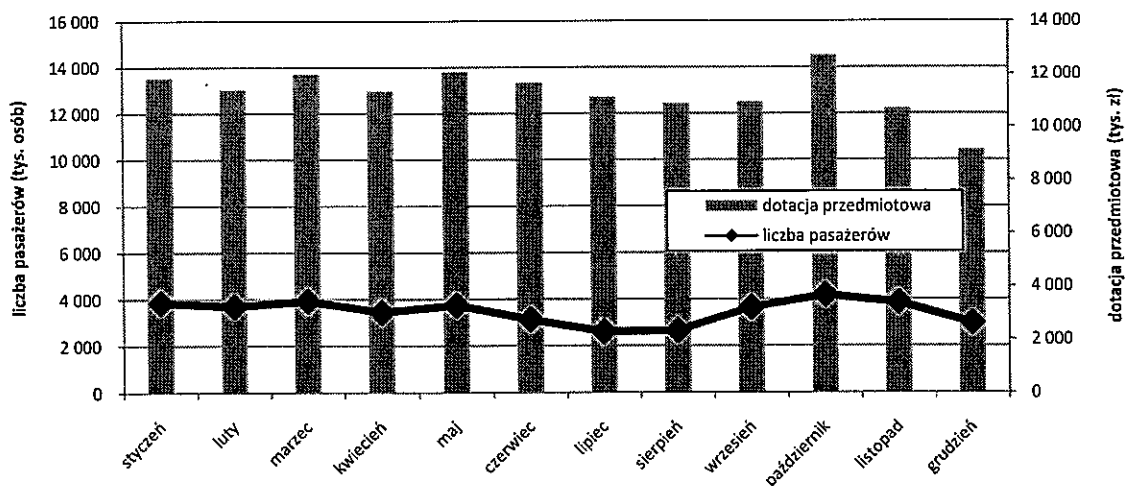
skorygowanej o zwroty biletów niewykorzystanych i anulowanych.

Kształtowanie się wysokości dotacji do biletów z ulgą ustawową w latach 2011 – 2012 w zestawieniu z liczbą przewiezionych pasażerów z ulgą ustawową, przedstawiono w poniższej tabeli i na wykresach.

Tabela 24. Dotacja przedmiotowa

Wyszczególnienie	Dotacja przedmiotowa 2012 (tys. zł)	Dotacja przedmiotowa 2011 (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (kol.2-3) (tys. zł)	Liczba pasażerów przewiezionych z ulgą w 2012 (tys. osób)	Liczba pasażerów przewiezionych z ulgą w 2011 (tys. osób)	Odchylenia bezwzględne (kol.5-6) (tys. osób)
1	2	3	4	5	6	7
Bilety jednorazowe	129 767,0	130 993,9	-1 226,9	22 585,2	21 174,6	1 410,6
ulga 37%	33 954,5	35 338,7	-1 384,2	9 529,4	8 608,2	921,2
ulga 49%	3 138,6	3 244,7	-106,1	599,6	554,8	44,8
ulga 51%	74 506,0	73 953,1	552,9	10 679,5	10 325,6	353,9
ulga 78%	4 871,8	5 123,2	-251,4	504,8	463,9	40,9
ulga 93%	2 070,2	1 707,1	363,1	155,4	177,8	-22,4
ulga 95%	4 461,2	4 437,7	23,5	391,6	373,5	18,1
ulga 100%	6 764,6	7 189,4	-424,8	724,9	670,8	54,1
Bilety miesięczne imienne	25 400,2	28 005,8	-2 605,5	16 671,1	15 269,8	1 401,3
ulga 37%	1 073,4	1 125,6	-52,2	834,6	796,6	38,0
ulga 49%	14 257,5	15 658,0	-1 400,5	9 975,7	9 365,7	610,0
ulga 51%	9 461,5	10 571,1	-1 109,6	5 617,2	4 884,9	732,3
ulga 78%	452,0	493,6	-41,6	194,7	175,6	19,1
ulga 93%	155,8	157,5	-1,7	48,9	47,0	1,9
Ogółem	155 167,2	158 999,7	-3 832,5	39 256,3	36 444,4	2 811,9

Wykres 6. Dotacja przedmiotowa i przewozy pasażerów z ulgą ustawową w 2012r.



1.1.1.3. Sprzedaż uprawnień przejazdowych

W 2012r. przychody ze sprzedaży uprawnień do ulgowych przejazdów pociągami Spółki PR uruchamianymi na terenie kraju wyniosły 57 684,1 tys. zł. Były wyższe w porównaniu do zaplanowanych o 3 668,1 tys. zł, natomiast niższe od 2011r. o 11 538,0 tys. zł. Szczegóły przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 25. Uprawnienia przejazdowe w latach 2011-2012

Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	2011r. (tys.)	Zmiana bezwzględna (tys. zł)	Dynamika %
Pracodawcy zrzeszeni w ZPK (pracownicy, członkowie rodzin)	43 559,7	50 974,1	-7 414,4	85,5%
Emeryci, renciści zrzeszeni w ZPK oraz byłego Przedsiębiorstwa Państwowego PKP i uprawnieni członkowie ich rodzin	9 784,3	11 971,6	-2 187,3	81,7%
Legitymacja seniora REGIO karta senior	368,5	505,2	-136,7	72,9%
Sfera budżetowa	3 082,7	4 903,6	-1 820,9	62,9%
Dla „dużych klientów”	267,2	245,9	21,3	108,7%
Jednostki zaplecza technicznego kolei	305,8	348,5	-42,7	87,7%
Posłowie i senatorowie	11,1	7,4	3,7	150,2%
REGIOkarta	304,7	265,8	38,9	114,6%
Razem:	57 684,1	69 222,1	-11 538,0	83,3%

W 2012r. uprawnienia do ulgowych przejazdów zostały wykupione przez Pracodawców dla:

- pracowników kolei, emerytów i rencistów – ulga przy przejazdach pociągami 99%,
- członków rodzin pracowników, emerytów i rencistów kolejowych – ulga przy przejazdach pociągami 80%,
- pracowników zaplecza technicznego – ulga przy przejazdach pociągami 70%,
- pracowników sfery budżetowej – ulga przy przejazdach pociągami 50%,
- pracowników „Duży klient” – ulga przy przejazdach pociągami 33%,
- posłów i senatorów – ulga przy przejazdach pociągami 100%.

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.,

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

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 2011 – 2012, przedstawiono w tabeli poniżej.

Wyszczególnienie	2012 %	2011 %	Zmiana w pkt. %
Pracownicy kolei i członkowie rodzin, emeryci, renciści	54,017%	53,754%	0,263%
Pracownicy sfery budżetowej	24,072%	24,234%	-0,162%
Pracownicy zaplecza technicznego	43,341%	43,456%	-0,115%
"Duży klient"	27,306%	27,422%	-0,116%



Ceny jednostkowe wykupu Uprawnień przez Pracodawców, niezależnie od terminu wykupu, nie zmieniały się w ciągu roku.

W 2012r. cena wykupu jednego uprawnienia dla pracowników kolei, emerytów i rencistów oraz członków ich rodzin wynosiła:

1. dla pracowników i uprawnionych członków ich rodzin:
 - a) w klasie dowolnej – 691,00 zł netto,
 - b) w klasie drugiej – 565,00 zł netto,
2. dla emerytów, rencistów i uprawnionych członków ich rodzin:
 - a) w klasie dowolnej – 352,00 zł netto,
 - b) w klasie drugiej – 251,00 zł netto.

W porównaniu do 2011r. cena wykupu uprawnienia wzrosła o 4,1%.

1.1.1.4. Usługi pozaprzewozowe

Za 2012r. przychody ze sprzedaży usług pozaprzewozowych wyniosły 36 290,8 tys. zł. Były wyższe w stosunku do wielkości zaplanowanych o 950,2 tys. zł, natomiast niższe od 2011r. o 4 394,7 tys. zł. Szczegółowe zestawienie osiągniętych przychodów pozaprzewozowych przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 26. Usługi pozaprzewozowe

Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Plan 2012 (tys. zł)	Odchylenia (kol. 2/3) %	Odchylenia bezwzględne (kol. 2 - 3) (tys zł)	2011 (tys. zł)	Dynamika (kol. 2/6) %	Zmiana bezwzględna (kol. 2 - 6) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Prowizja za sprzedaż biletów dla innych przewoźników	8 813,3	7 329,7	120,2%	1 483,6	7 481,0	117,8%	1 332,3
Wynajem drużyn trakcyjnych i konduktorskich	1 982,0	5 841,3	33,9%	-3 859,3	3 784,9	52,4%	-1 802,9
Usługi eksploatacyjne dla innych przewoźników	7 564,5	8 164,2	92,7%	-599,7	10 309,6	73,4%	-2 745,1
Wynajem taboru	4 868,5	4 800,6	101,4%	67,9	4 529,0	107,5%	339,5
Naprawy taboru	1 586,4	1 760,0	90,1%	-173,6	1 739,3	91,2%	-152,9
Świadczenie usług windykacyjnych	217,1	270,0	80,4%	-52,9	408,8	53,1%	-191,7
Świadczenia graniczne	4 224,1	900,0	469,3%	3 324,1	1 004,6	420,5%	3 219,5
Informowanie podróżnych o odjazdach i przyjazdach pociągów innych spółek przewozowych	2 877,4	-	-	-	2 436,3	118,1%	441,1
Pozostałe przychody	4 157,5	6 274,8	66,3%	-2 117,3	8 992,0	46,2%	-4 834,5
Razem	36 290,8	35 340,6	102,7%	950,2	40 685,5	89,2%	-4 394,7

Najwięcej przychodów w Spółce przyniosła sprzedaż biletów na rzecz innych przewoźników – 8 813,3 tys. zł (24,3%). Nadmieniamy, że sprzedaż biletów prowadzona jest w oparciu o umowy na wzajemne świadczenie usług przewozowych, zawarte z innymi spółkami przewozowymi (PKP Intercity, KM, SKM, KD, Arriva RP, KW i KŚ).

Kolejne istotne pozycje przychodowe to:

- świadczenie usług eksploatacyjnych takich jak: próba hamulca, oględziny techniczne, naprawy bieżące i inne – 20,8%,
- wynajem taboru innym przewoźnikom – 13,4%,
- świadczenia graniczne – 11,3%.

1.1.1.5. Przychody ze sprzedaży towarów i materiałów

Za 2012r. przychody ze sprzedaży towarów i materiałów wyniosły 9 059,3 tys. zł. Były wyższe od wartości zaplanowanych o 5 020,5 tys. zł i 2011r. o 2 350,8 tys. zł. Przychody pozyskano głównie ze sprzedaży złomu pochodzącego z likwidacji taboru oraz odzyskanego po naprawach taboru.

1.1.2. Przychody pozostałej działalności operacyjnej

Przychody pozostałej działalności operacyjnej za 2012r. wyniosły 1 060 291,2 tys. zł. Były niższe w porównaniu do zaplanowanych o 20 623,2 tys. zł (1,9%) i 2011r. o 18 085,1 tys. zł (1,7%). Ok. 87,4% przychodów stanowiły dopłaty do przewozów od Samorządów Województw.

Zestawienie pozostałych przychodów operacyjnych w porównaniu do planu i roku ubiegłego przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 27. Przychody pozostałej działalności operacyjnej

Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Plan 2012 (tys. zł)	Odchylenia (kol. 2/3) %	Odchylenia bezwzględne (kol. 2 - 3) (tys zł)	2011 (tys. zł)	Dynamika (kol. 2/6) %	Zmiana bezwzględna (kol. 2 - 6) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Dopłaty do przewozów od samorządów	926 911,2	969 746,7	95,6%	-42 835,5	929 835,5	99,7%	-2 924,3
Dopłaty do pociągów przygranicznych i międzynarodowych	10 747,0	15 874,6	67,7%	-5 127,6	30 392,0	35,4%	-19 645,0
Pozostałe dotacje	13 761,2	12 032,3	114,4%	1 728,9	11 488,9	119,8%	2 272,3
Pozostałe przychody pozostałej działalności operacyjnej	108 871,8	83 260,8	98,1%	25 611,0	106 659,9	98,32%	2 211,9
Przychody pozostałej działalności operacyjnej	1 060 291,2	1 080 914,4	98,1%	-20 623,2	1 078 376,3	98,3%	-18 085,1

Największy udział w pozostałych przychodach operacyjnych stanowiły dopłaty do przewozów uzyskane od samorządów województw – 926 911,2 tys. zł (87,4% pozostałych przychodów operacyjnych).

Pozostałe znaczące pozycje w pozostałych przychodach operacyjnych to:

- rozwiązanie rezerwy – 3,9%
- zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych – 2%
- otrzymane kary umowne i odszkodowania – 2%.

1.1.2.1. Dofinansowanie przewozów przez samorządy województw

Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, organizowanie i dofinansowanie regionalnych przewozów pasażerskich należy do zadań własnych samorządów województw. Dlatego też Samorządy Województw przekazują przewoźnikom wykonującym krajowe kolejowe przewozy pasażerskie, dopłaty do tych przewozów, na zasadach określonych w umowach zawartych między Samorządem Województwa a przewoźnikiem.

W 2012r. dopłaty do regionalnych przewozów kolejowych wyniosły **926 911,2 tys. zł** i były niższe w porównaniu do planu o 42 835,5 tys. zł, tj. 4,4% oraz 2011r. o 2 924,3 tys. zł, tj. 0,3%. Wysokość dopłat uwzględnia środki z Funduszu Kolejowego na dofinansowanie napraw taboru kolejowego wykonującego przewozy objęte umowami.

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 2011-2012

Lp.	Województwo	2012 (tys. zł)			Plan 2012 (tys. zł)			Odchyl. (kol. 5/8) %	Odchyl. bezwzg. (kol. 5-8) (tys. zł)	2011 (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 ^{*)}	86 795,6	7 806,8	94 602,4	112 000,0	0,0	112 000,0	84,5%	-17 397,6	99 248,5	95,3%	-4 646,1
2	Kujawsko-Pomorskie	53 444,8	0,0	53 444,8	53 638,9	0,0	53 638,9	99,6%	-194,1	51 315,3	104,1%	2 129,5
3	Lubelskie	54 687,6	1 300,0	55 987,6	54 750,0	1 300,0	56 050,0	99,9%	-62,4	52 577,7	106,5%	3 409,9
4	Lubuskie	32 329,0	5 958,9	38 287,9	37 958,4	4 590,2	42 548,6	90,0%	-4 260,7	38 683,3	99,0%	-395,4
5	Łódzkie	65 321,6	2 251,4	67 573,0	65 000,0	1 500,0	66 500,0	101,6%	1 073,0	61 910,9	109,1%	5 662,1
6	Małopolskie	80 000,0	11 206,6	91 206,6	80 000,0	12 000,0	92 000,0	99,1%	-793,4	77 256,9	118,1%	13 949,7
7	Opolskie	37 670,9	6 989,8	44 660,7	40 576,1	8 437,5	49 013,6	91,1%	-4 352,9	44 829,1	99,6%	-168,4
8	Podkarpackie	40 344,0	5 538,5	45 882,5	40 370,0	5 515,9	45 885,9	100,0%	-3,4	39 401,2	116,4%	6 481,3
9	Podlaskie	23 476,4	2 064,1	25 540,5	23 471,0	2 000,0	25 471,0	100,3%	69,5	17 379,3	147,0%	8 161,2
10	Pomorskie	51 363,3	0,0	51 363,3	54 842,3	0,0	54 842,3	93,7%	-3 479,0	46 600,6	110,2%	4 762,7
11	Śląskie	114 584,3	0,0	114 584,3	124 000,0	0,0	124 000,0	92,4%	-9 415,7	146 565,2	78,2%	-31 980,9
12	Świętokrzyskie	23 162,2	0,0	23 162,2	23 416,8	1 895,6	25 312,4	91,5%	-2 150,2	19 672,0	117,7%	3 490,2
13	Warmińsko-Mazurskie	41 595,2	5 500,0	47 095,2	41 458,0	5 500,0	46 958,0	100,3%	137,2	45 355,1	103,8%	1 740,1
14	Wielkopolskie ^{*)}	96 035,3	0,0	96 035,3	98 526,0	0,0	98 526,0	97,5%	-2 490,7	112 354,9	85,5%	-16 319,6
15	Zachodniopomorskie	74 984,9	2 500,0	77 484,9	74 500,0	2 500,0	77 000,0	100,6%	484,9	76 685,5	101,0%	799,4
OGÓLEM		875 795,1	51 116,1	926 911,2	924 507,5	45 239,2	969 746,7	95,6%	-42 835,5	929 835,5	99,7%	-2 924,3

**) dopłaty do przewozów w województwach dolnośląskim i wielkopolskim, nie uwzględniają kwoty dofinansowania, które samorząd województwa zobowiązany jest wpłacić Spółce po złożeniu ostatecznego rozliczenia: woj. dolnośląskie – 2 633,1 tys. zł (łącznie dofinansowanie – 97 235,5 tys. zł), woj. wielkopolskie – 11 873,1 tys. zł (łącznie dofinansowanie 107 908,4 tys. zł).*

Umowa z Samorządem Województwa Dolnośląskiego

W 2012r. kolejowe przewozy pasażerskie na obszarze województwa dolnośląskiego wykonywane były w oparciu o następujące umowy.

- Umowa zawarta w dniu 9 lutego 2012r. na wykonanie przewozów (zadanie nr 1) na liniach:
 - Wrocław Gł. – Brzeg – (Opole Gł.),
 - Wrocław Gł. – Jelcz Laskowice – Opole Gł.,
 - Wrocław Gł. – Oleśnica – Namysłów – (Kluczbork).
 Kwota dofinansowania 9 901,7 tys. zł, w tym środki z Funduszu Kolejowego na naprawę taboru w wysokości 700 tys. zł.
- Umowa zawarta w dniu 10 lutego 2012r. na wykonanie przewozów (zadanie nr 1) na linii Wrocław Gł. – Kłodzko Gł. – Międzyzylesie/Kudowa Zdrój.
Kwota dofinansowania 12 498,5 tys. zł, w tym środki z Funduszu Kolejowego na naprawę taboru w wysokości 900 tys. zł.
- Umowa zawarta w dniu 9 lutego 2012r. na wykonanie przewozów (zadanie nr 2) na liniach:
 - Wrocław Gł. – Grabowno Wielkie – Ostrów Wielkopolski,
 - Wrocław Gł. – Grabowno Wielkie – Krotoszyn,
 - Wrocław Gł. – Rawicz.
 Kwota dofinansowania 14 212,2 tys. zł, w tym środki z Funduszu Kolejowego na naprawę taboru w wysokości 100 tys. zł.

4. Umowa zawarta w dniu 10 lutego 2012r. na wykonanie przewozów (zadanie nr 2) na linii Wrocław Gł. – Legnica – Węglińiec – Lubań Śląski.
Kwota dofinansowania 17 513,3 tys. zł, w tym środki z Funduszu Kolejowego na naprawę taboru w wysokości 1 100 tys. zł.
5. Umowa zawarta w dniu 10 lutego 2012r. na wykonanie przewozów (zadanie nr 5) na linii Wrocław Gł. – Oleśnica.
Kwota dofinansowania 1 640,5 tys. zł, w tym środki z Funduszu Kolejowego na naprawę taboru w wysokości 150 tys. zł.
6. Umowa zawarta w dniu 10 lutego 2012r. na wykonanie przewozów na linii Wrocław Gł. – Wołów – Ścinawa – Głogów (zadanie nr 6). Kwota dofinansowania 7 827,8 tys. zł, w tym środki z Funduszu Kolejowego na naprawę taboru 600 tys. zł.
7. Umowa zawarta w dniu 18 czerwca 2012r. na wykonanie przewozów na liniach:
 - Wrocław Gł. – Zgorzelec – Granica Państwa (Dresden),
 - Wrocław Gł. – Kłodzko Gł. – Międzyzlesie – Granica Państwa (Lichkov),
 - Kłodzko Gł. – Międzyzlesie – Granica Państwa (Lichkov),
 - Międzyzlesie – Granica Państwa (Lichkov),
 - Wrocław Gł. – Lubawka – Granica Państwa (Trutnov),
 - Jelenia Góra – Lubawka – Granica Państwa (Trutnov),
 - Szklarska Poręba Górna – Jakuszyce – Granica Państwa (Harrachov).Kwota dofinansowania 33 641,5 tys. zł, w tym środki z Funduszu Kolejowego na naprawę taboru w wysokości 4 777,3 tys. zł.

Łączna kwota dofinansowania wynikająca z zawartych umów wyniosła 97 235,5 tys. zł, w tym środki z Funduszu Kolejowego 9 127,3 tys. zł, z czego 1 320,5 tys. zł przeznaczono na modernizację taboru.

W 2012r. dofinansowanie wyniosło 94 602,4 tys. zł. Zostało pomniejszone o kwotę 1 312,6 tys. zł z tytułu wykonania mniejszej pracy eksploatacyjnej w związku z prowadzonymi pracami remontowymi na liniach kolejowych.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2012r. wpłynęły środki w wysokości 84 124,8 tys. zł za przewozy wykonane w okresie I – XI 2012r., w tym kwota 1 320,5 tys. zł dotyczyła modernizacji taboru. Rekompensata za przewozy wykonane w grudniu 2012r. wpłynęła 16 stycznia 2013r. w kwocie 11 798,1 tys. zł.

Zgodnie z zawartymi umowami, po ostatecznym rozliczeniu 2012r. Samorząd Województwa Dolnośląskiego, jest zobowiązany do wyrównania deficytu z przewozów do kwoty dofinansowania wynikającej z zawartych umów, tj. **97 235,5 tys. zł**.

Umowa z Samorządem Województwa Kujawsko-Pomorskiego

W 2012r. Spółka świadczyła na terenie województwa kujawsko-pomorskiego usługi publiczne w zakresie regularnego przewozu osób, wykonywane trakcją elektryczną, w oparciu o umowę ramową zawartą 27 grudnia 2011r. na okres od 11.12.2011r. do 14.12.2013r.

Przewozy pasażerskie realizowane były na liniach:

- 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).

W dniu 27 grudnia 2011r. podpisano umowę na dofinansowanie kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych w okresie od 11.12.2011r. do 8.12.2012r. Dofinansowanie, przy stawce dopłaty do 1 pociągokilometra – 18,53 zł, wyniosło 53 289,8 tys. zł, z czego na 2012r. – 50 329,2 tys. zł.

W dniu 8 grudnia 2012r. podpisano aneks do ww. umowy dotyczący dofinansowania kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych w okresie od 9.12.2012r. do 14.12.2013r. Dofinansowanie, przy stawce dopłaty do 1 pociągokilometra – 18,53 zł, a od 01.01.2013r. – 19,93 zł/pockm, wyniesie 56 229,8 tys. zł, z czego na 2012r. – 3 257,6 tys. zł.

Łączna kwota dofinansowania przewozów wynikająca z umów na 2012r. wyniosła 53 586,8 tys. zł.

Dofinansowanie w 2012r. wyniosło 53 444,8 tys. zł i uwzględniało rozliczenie rekompensaty za przewozy wykonane w okresie 11.12. - 31.12.2011r., tj. (+) 437,6 tys. zł. Zostało pomniejszone o kwotę 579,6 tys. zł, z czego 102,3 tys. zł w tytułu wykonania niższej pracy eksploatacyjnej w wyniku zmiany rozkładu jazdy, a 477,3 tys. zł stanowiło wartość odpisu amortyzacyjnego taboru dzierżawionego od Samorządu.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2012r. wpłacono kwotę 50 503,9 tys. zł. Wpłaty zostały pomniejszone o naliczone kary umowne w wysokości 1 105,3 tys. zł (odwołane pociągi – 674,5 tys. zł, niezachowanie wskaźnika punktualności pociągów i niezapewnienie przewozu zastępczego – 430,8 tys. zł). Otrzymane środki uwzględniają także rozliczenie naliczonej amortyzacji za użyczony tabor w III kwartale 2012r. (-81,9 tys. zł). Ponadto, w dniu 29.01.2013r. otrzymano 1 435,4 tys. zł, tj. kwotę wynikającą z rozliczenia wykonanych przewozów w okresie od 01.10. – 08.12.2012r. Do dnia sporządzenia sprawozdania nie otrzymano dofinansowania (482,1 tys. zł) za przewozy wykonane w okresie od 9.12. – 31.12.2012r.

Umowa z Samorządem Województwa Lubelskiego

W 2012r. Spółka świadczyła usługi publiczne, w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów osób na terenie województwa lubelskiego, na podstawie umowy ramowej podpisanej w dniu 10 grudnia 2010r. na lata 2011 – 2013.

W dniu 20 stycznia 2012r. podpisano umowę na dofinansowanie w 2012 roku kolejowych przewozów pasażerskich w wysokości 56 050,0 tys. zł, w tym środki z Funduszu Kolejowego na modernizację i naprawy taboru kolejowego - 1 300,0 tys. zł.

Wysokość rekompensaty została oszacowana w oparciu o planowaną pracę eksploatacyjną oraz stawkę dopłaty do 1 pociągokilometra w wysokości 18,91 zł.

W 2012r. dofinansowanie wyniosło 55 987,6 tys. zł. Zostało pomniejszone o kwotę 62,4 tys. zł, w związku z wykonaniem niższej od zaplanowanej pracy eksploatacyjnej.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2012r. wpłynęło 56 050 tys. zł. Nadpłacona kwota w wysokości 62,4 tys. zł została zwrócona do Samorządu w dniu 31.01.2013r.

Umowa z Samorządem Województwa Lubuskiego

W 2012r. Spółka świadczyła usługi publiczne w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa lubuskiego na podstawie umów.

1. Umowa zawarta w dniu 16 stycznia 2012r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich w okresie obowiązywania rozkładu jazdy

2011/2012, tj. od 11.12.2011r. do 8.12.2012r. Dofinansowanie określono na poziomie 36 615,1 tys. zł, w tym na 2012r. – 34 105,2 tys. zł. W kwocie dofinansowania ujęto środki z Funduszu Kolejowego na naprawy taboru w wysokości 6 304,8 tys. zł, w tym na 2012r. – 5 830 tys. zł.

2. Umowa zawarta w dniu 31 stycznia 2012r. o świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów kolejowych w strefie transgranicznej oraz na linii Rzepin – Międzyrzecz, w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2011/2012, tj. od 11.12.2011r. do 8.12.2012r. Dofinansowanie wyniosło 2 282,6 tys. zł, z czego na 2012r. – 2 105,5 tys. zł

3. Umowa zawarta w dniu 11 października 2012r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich (zadanie nr 2), w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2012/2013, tj. od 9.12.2012r. do 14.12.2013r. na liniach kolejowych:

- Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Krzyż (Poznań),
- Gorzów Wlkp. – Zbąszynek,
- Międzyrzecz – Rzepin.

Dofinansowane wyniesie 12 704,2 tys. zł, w tym na 2012r. – 799,8 tys. zł. W kwocie dofinansowania ujęto środki z Funduszu Kolejowego na naprawy taboru w wysokości 3 825,6 tys. zł, w tym na 2012r. – 237,2 tys. zł.

4. Umowa zawarta w dniu 1 lutego 2013r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, w ramach zadania 1 i 3, w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2012/2013, tj. od 9.12.2012r. do 14.12.2013r. Dofinansowanie określono do 30.06.2013r. na poziomie 14 778,5 tys. zł, w tym na 2012r. – 1 659 tys. zł. W kwocie dofinansowania ujęto środki z Funduszu Kolejowego na naprawy taboru w wysokości 2 424,4 tys. zł, w tym na 2012r. – 273,3 tys. zł.

Przewozy realizowane będą na następujących liniach kolejowych:

a) **w ramach zadania 1:**

- Zielona Góra – Rzepin – Kostrzyn,
- Zielona Góra – Głogów,
- Zielona Góra – Zbąszynek (Poznań),
- Rzepin – Zbąszynek.

b) **w ramach zadania 3:**

- Zielona Góra – Żary (Węgliniec),
- Żary – Żagań – Legnica,
- Żagań – Żary – Forst,
- Zielona Góra – Rzepin – Frankfurt nad Odrą.

Łączna kwota dofinansowania wynikająca z podpisanych umów na 2012r. wyniosła 38 669,5 tys. zł, w tym środki z przeznaczeniem na naprawy taboru z FK – 6 340,5 tys. zł.

W 2012r. dofinansowanie wyniosło 38 287,9 tys. zł, w tym naprawy taboru z FK - 5 958,9 tys. zł (uwzględniono zwrot środków w kwocie 381,6 tys. zł, wynikający z realizacji umowy na rjp 2010/2011).

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2012r. wpłacono kwotę 38 876,7 tys. zł, w tym 2 687 tys. zł dotyczyło dofinansowania przewozów wykonanych w okresie 11.12.2011r. – 31.12.2011r. Nadpłacona kwota w wysokości 381,6 tys. zł została zwrócona do Samorządu. Wpłaty pomniejszono o naliczone kary w wysokości 21 tys. zł za nieuruchomienie

komunikacji zastępczej oraz odwołanie pociągu. Środki w wysokości 2 458,8 tys. zł za zrealizowane przewozy w okresie od 9.12. do 31.12.2012r. wpłacono w dwóch ratach: 14 stycznia 2013r. i 6 lutego 2013r.

Umowa z Samorządem Województwa Łódzkiego

W 2012 roku Spółka świadczyła usługi publiczne w zakresie wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa łódzkiego w oparciu o umowy podpisane:

1. Dnia 28 grudnia 2011r. na wykonywanie przewozów w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2011/2012, tj. od dnia 11.12.2011r. do 8.12.2012r. Maksymalna kwota dofinansowania, przy stawce dopłaty do 1 pociągokilometra – 15,53 zł/pockm, wyniosła 67 251,4 tys. zł, w tym na 2012r. – 63 501,4 tys. zł. W kwocie ujęto środki z Funduszu Kolejowego na naprawy taboru w wysokości 2 251,4 tys. zł.
2. Dnia 11 marca 2013r. na wykonywanie przewozów w okresie od dnia 9.12.2012r. do 31.12.2013r. Maksymalna kwota dofinansowania określona w umowie do 31.05.2013r., przy stawce dopłaty do 1 pociągokilometra – 15,17 zł/pockm, wyniesie 31 451,7 tys. zł, w tym na 2012r. – 4 149 tys. zł.

Łączna kwota dofinansowania wynikająca z podpisanych umów na 2012r. wyniosła 67 650,4 tys. zł, w tym środki z przeznaczeniem na naprawy taboru z Funduszu Kolejowego – 2 251,4 tys. zł.

W 2012r. dofinansowanie wyniosło 67 573 tys. zł. Zostało pomniejszone o kwotę 77,4 tys. zł za wykonanie niższej od zaplanowanej pracy eksploatacyjnej.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2012r. wpłacono kwotę 67 170,8 tys. zł, z czego 3 746,8 tys. zł dotyczyło dofinansowania przewozów w okresie 11.12.2011r. do 31.12.2011r.

Do dnia sporządzenia sprawozdania nie wpłynęła na rachunek bankowy Spółki kwota 4 149 tys. zł należna za przewozy wykonane w okresie 9 do 31.12.2012r.

Umowa z Samorządem Województwa Małopolskiego

W 2012r. Spółka świadczyła usługi publiczne, w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów osób na obszarze województwa małopolskiego, na podstawie umowy ramowej podpisanej w dniu 26 listopada 2009r. na lata 2010 – 2012.

W dniu 20 stycznia 2012r. podpisano umowę na dofinansowanie w 2012 roku kolejowych przewozów pasażerskich w wysokości 92 000 tys. zł, w tym środki z Funduszu Kolejowego na modernizację i naprawy taboru kolejowego określono na poziomie 12 000 tys. zł.

W 2012r. dofinansowanie do przewozów wyniosło 91 206,6 tys. zł. oraz środki w wysokości 793,4 tys. zł, które wydatkowano na modernizację pojazdów kolejowych.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2012r. wpłynęło 91 559,7 tys. zł, w tym kwota 793,4 tys. zł dotycząca modernizacji taboru. Dofinansowanie zostało pomniejszone o 440,3 tys. zł za niezrealizowane przewozy w sierpniu 2011r.

Umowa z Samorządem Województwa Opolskiego

W 2012r. Spółka świadczyła usługi publiczne, w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów osób na obszarze województwa opolskiego na podstawie umowy ramowej podpisanej w dniu 10 grudnia 2009r. na okres 6 lat, tj. od 13.12.2009r. do 12.12.2015r.

Na podstawie umowy ramowej podpisano umowy na dofinansowanie kolejowych przewozów pasażerskich.

1. Umowa podpisana w dniu 16 grudnia 2011r. na okres obowiązywania rjp 2011/2012, tj. od 11.12.2011r. do 8.12.2012r. Dofinansowanie, przy stawce dopłaty do 1 pociągokilometra – 13,68 zł, wyniesie 44 661 tys. zł, w tym na 2012r. – 42 413,3 tys. zł. W kwocie dofinansowania ujęto środki z Funduszu Kolejowego na naprawy taboru w 2012r. w wysokości 6 989,8 tys. zł.
2. Umowa podpisana w dniu 15 stycznia 2013r. na okres obowiązywania rjp 2012/2013, tj. od 9.12.2012r. do 14.12.2013r. Dofinansowanie, przy stawce dopłaty do 1 pociągokilometra – 14,05 zł, wyniesie 41 223 tys. zł, w tym na 2012r. – 2 281,3 tys. zł. W kwocie dofinansowania ujęto środki z Funduszu Kolejowego na naprawy taboru w wysokości 4 547,2 tys. zł z przeznaczeniem do wykorzystania wyłącznie w 2012r.

Łączna kwota dofinansowania w 2012r. wynikająca z podpisanych umów wyniosła 44 694,6 tys. zł, w tym środki z przeznaczeniem na naprawy taboru z FK – 6 989,8 tys. zł.

W 2012r. dofinansowanie wyniosło 44 660,7 tys. zł. Zostało pomniejszone o kwotę 33,9 tys. zł z tytułu wykonania niższej od zaplanowanej pracy eksploatacyjnej, wynikającej ze zmiany rozkładu jazdy pociągów.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2012r. wpłynęły środki w wysokości 43 702,8 tys. zł, w tym kwota 2 247,6 tys. zł dotyczyła dofinansowania przewozów w okresie od 11.12.2011r. do 31.12.2011r. Otrzymane środki uwzględniają operacje finansowe w wysokości 893,2 tys. zł wykonane przez Organizatora tytułem zabezpieczenia należytego wykonania usługi, a także kary umowne (m. in. za opóźnienia pociągów oraz niezachowanie czystości) w łącznej wysokości 31 tys. zł. Kwota 2 281,3 tys. zł za przewozy w okresie od 9 do 31 grudnia 2012r. wpłynęła na rachunek bankowy 18 stycznia 2013r.

Umowa z Samorządem Województwa Podkarpackiego

W dniu 10 czerwca 2010r. została podpisana umowa ramowa na wykonywanie przewozów kolejowych na obszarze województwa podkarpackiego w okresie od 1.07.2010r. do 31.12.2012r.

W dniu 21 marca 2012r. zawarto umowy na:

1. dofinansowanie w 2012r. kolejowych przewozów osób wykonywanych w ramach służby publicznej w wysokości 40 344 tys. zł,
2. napraw taboru przeznaczanego do świadczenia usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa podkarpackiego w wysokości 5 538,5 tys. zł.

Łączna kwota dofinansowania w 2012r. wynikająca z podpisanych umów wyniosła 45 882,5 tys. zł i w tej wysokości środki wpłynęły na rachunek bankowy do dnia 31.12.2012r.

Umowa z Samorządem Województwa Podlaskiego

W dniu 28 lutego 2012r. została podpisana umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego kolejowego transportu zbiorowego osób na obszarze województwa podlaskiego. Wysokość dofinansowania określono na poziomie **26 481,5 tys. zł,** w tym środki z Funduszu Kolejowego na naprawy taboru kolejowego – 3 000 tys. zł.

W 2012r. dofinansowanie wyniosło 25 540,5 tys. zł. Zostało pomniejszone o 5,1 tys. zł z tytułu wykonania niższej od zaplanowanej pracy eksploatacyjnej. Ponadto nie wykorzystano wszystkich środków z FK przeznaczonych na naprawy taboru (935,9 tys. zł).



Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2012r. wpłacono kwotę 25 543,6 tys. zł. Nadpłata w wysokości 3,1 tys. zł zostanie zwrócona do UM.

Umowa z Samorządem Województwa Pomorskiego

W 2012r. Spółka świadczyła usługi publiczne w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa pomorskiego w oparciu o zawarte umowy z Samorządem Województwa Pomorskiego.

1. Umowy ramowe zawarte na okres 5 lat, tj. okres obowiązywania rozkładu jazdy 2009/2010, 2010/2011, 2011/2012, 2012/2013, 2013/2014, w zakresie wykonywania przewozów pasażerskich, z podziałem na zadania:
 - a) zadanie nr 1: przewozy na linii Chojnice - Kościerzyna - Gdynia - Hel oraz (Gdynia) - Lębork - Łeba. Dofinansowanie w 2012r. – 12 724,9 tys. zł.
 - b) zadanie nr 2: przewozy na linii (Gdynia) - Tczew - Chojnice - (Szczecinek) - Słupsk - Ustka. Dofinansowanie w 2012r. – 14 278,7 tys. zł.
 - c) zadanie nr 6: przewozy na linii (Gdynia) - Tczew - Malbork - granica województwa - Elbląg oraz Malbork - granica województwa - Iława. Dofinansowanie w 2012r. – 9 505,2 tys. zł.
 - d) zadanie nr 8: przewozy na linii Chojnice - granica województwa - Piła. Dofinansowanie w 2012r. – 1 922,6 tys. zł.Łączne maksymalne dofinansowanie w 2012r. zostało określone na poziomie 38 431,4 tys. zł.
2. Umowa ramowa zawarta na okres od 13.12.2009r. do 08.12.2012r. w zakresie wykonywania przewozów pasażerów (zadania nr 10) na linii Słupsk - granica województwa - Koszalin/Szczecin: Dofinansowanie za okres 01.01.2012r. do 08.12.2012r. określono na poziomie 1 347,2 tys. zł.
3. Umowa zawarta w dniu 15 stycznia 2013r. na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2012/2013 w zakresie wykonywania przewozów pasażerskich (zadanie nr 10) na linii Słupsk - Sycewice - granica województwa - Koszalin/Szczecin. Maksymalna kwota dofinansowania wyniesie 550 tys. zł, w tym dotycząca 2012r. – 75 tys. zł.
4. Umowa zawarta w dniu w dniu 14 grudnia 2011r. na świadczenie usług publicznych w ramach kolejowych przewozów pasażerskich na linii: Gdynia - Tczew - Smętowo Graniczne - granica województwa (zadanie nr 3) na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2011/2012 i 2012/2013. Kwotę dofinansowania na 2012r. określono na poziomie 11 176,3 tys. zł.
5. Umowa zawarta w dniu 14 grudnia 2011r. na świadczenie usług publicznych w ramach kolejowych przewozów pasażerskich na linii Czersk - Bąk – Kościerzyna (zadanie nr 9.1.) na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2011/2012. Kwotę dofinansowania określono na poziomie 1 292,6 tys. zł, w tym 2012r. – 1 220,4 tys. zł.
6. Umowa zawarta w dniu 29 czerwca 2012r. na świadczenie usług publicznych w ramach kolejowych przewozów pasażerskich na linii: Somonino - Kartuzy w okresie 30.06.2012r. – 31.08.2012r. Kwota dofinansowania wyniosła 37,2 tys. zł.
7. Umowa zawarta w dniu 29 czerwca 2012r. na świadczenie usług publicznych w ramach kolejowych przewozów pasażerskich w dniach 7 i 8 lipca 2012r. na linii: Bytów/Chojnice - Kościerzyna - Gdynia - Sopot (tzw. pociąg „Transcassubia”). Kwota dofinansowania wyniosła 25,1 tys. zł.

Kwota dotacji na 2012r. wynikająca z ww. umów została określona na poziomie 52 312,6 tys. zł.

Dofinansowanie w 2012r. wyniosło 51 363,3 tys. zł. Kwota ta uwzględnia rozliczenie dotacji za przewozy wykonywane w ramach zadania 3 oraz 9.1 w okresie od 11 do 31 grudnia 2011r. w wysokości 51,9 tys. zł. Ponadto dofinansowanie zostało pomniejszone o kwotę 1 001,2 tys. zł z tytułu wykonania niższej pracy eksploatacyjnej ze względu na zamknięcia torowe na modernizowanych odcinkach linii kolejowych.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2012r. wpłacono kwotę w wysokości 52 194,4 tys. zł, z czego 2 729,9 tys. zł dotyczyło przewozów wykonanych w okresie od 11.12.2011r. do 31.12.2011r. Kwota należna za przewozy wykonane w okresie 9.12.2012r. – 31.12.2012r. w wysokości 1 898,8 tys. zł wpłynęła na rachunek bankowy w styczniu 2013r.

Umowa z Samorządem Województwa Śląskiego

Dnia 19 października 2007r. została podpisana umowa wieloletnia na świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze województwa śląskiego w okresie od 01.01.2008r. do 31.12.2012r. Planowane nakłady finansowe na dofinansowanie realizacji zadania zostały określone na maksymalnym poziomie 559,8 mln zł. W latach 2008 - 2011 przekazano na ten cel 439,8 mln zł. Na 2012r. pozostało 120 mln zł.

Z dniem 9 grudnia 2012r. kolejowe przewozy osób na obszarze województwa śląskiego przejęła samorządowa spółka Koleje Śląskie Sp. z o. o. Z uwagi na problemy organizacyjno-taborowe nowopowstałej spółki, w dniu 14 grudnia 2012r. podpisano z Województwem Śląskim umowę na realizację połączeń stykowych, w okresie od 15.12.2012r. do 14.12.2013r., na liniach: Częstochowa – Radomsko (Łódź), Częstochowa – Kielce, Kędzierzyn-Koźle – Gliwice, Strzelce Opolskie – Gliwice oraz Kędzierzyn-Koźle – Racibórz. Maksymalna kwota dofinansowania wyniesie 35 925 tys. zł, z czego na 2012r. – 1 364,3 tys. zł.

Dofinansowanie w 2012r. wyniosło 114 584,3 tys. zł, w tym za realizację połączeń stykowych w okresie 15.12. – 31.12.2012r. - 1 364,3 tys. zł.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2012r. wpłacono kwotę w wysokości 113 427,2 tys. zł, w tym 20,5 tys. zł dotyczy należnych odsetek z tytułu zabezpieczenia umowy. Otrzymane środki uwzględniają operacje finansowe w wysokości 1 177,6 tys. zł wykonane przez Organizatora tytułem zabezpieczenia należytego wykonania usługi.

Umowa z Samorządem Województwa Świętokrzyskiego

W 2012r. Spółka świadczyła usługi publiczne w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa świętokrzyskiego na podstawie umów zawartych w dniach:

- 12 maja 2010r. na okres od 12.12.2010r. do 08.12.2012r.
- 21 listopada 2012r. na okres od 9.12.2012r. do 12.12.2015r.

Świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa świętokrzyskiego zostało podzielone na następujące zadania przewozowe:

1. Zadanie nr 1 (w umowie na rjp 2011/2012 jako zadanie nr 4) – przewozy na liniach:
 - Kielce – Włoszczowa,
 - Włoszczowa – granica województwa – Częstochowa,
 - Kielce – granica województwa – Częstochowa.

Dofinansowanie wyniosło 5 532,4 tys. zł.

2. Zadanie nr 2 – przewozy na liniach:

- Kielce – Skarżysko-Kamienna,
- Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski,
- Skarżysko-Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski.

Dofinansowanie wyniosło 9 441,8 tys. zł.

3. Zadanie nr 3 – przewozy na liniach:

- Kielce – Sędziszów,
- Sędziszów – granica województwa – Kraków/Katowice,
- Kielce – granica województwa – Kraków/Katowice.

Dofinansowanie wyniosło 8 221,5 tys. zł.

Łączna kwota dofinansowania przewozów w 2012r., wynikająca z podpisanych umów, wyniosła 23 195,7 tys. zł.

W 2012r. dofinansowanie wyniosło 23 162,2 tys. zł. Zostało pomniejszone o kwotę 33,5 tys. zł w związku z wykonaniem niższej od zaplanowanej pracy eksploatacyjnej, wynikającej m. in. z prowadzonych prac remontowych na liniach kolejowych.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2012r. wpłynęły środki w wysokości 23 195,7 tys. zł. Nadpłata w wysokości 33,5 tys. zł została zwrócona do UM.

Umowa z Samorządem Województwa Warmińsko-Mazurskiego

Wykonywanie wojewódzkich i międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego regulowała umowa ramowa podpisana 14 listopada 2008r. obejmująca lata 2009 - 2012. Na jej podstawie zawarto w dniu 28 listopada 2011r. umowę na wykonywanie kolejowych przewozów pasażerskich w 2012r. w kwocie dofinansowania **46 958,0 tys. zł.** w tym środki z Funduszu Kolejowego na naprawy pojazdów szynowych w wysokości 5 500 tys. zł.

Dofinansowanie w 2012r. wyniosło 47 095,2 tys. zł i uwzględnia rozliczenie umowy za 2011r. w wysokości 244,1 tys. zł. Zostało pomniejszone o kwotę 106,9 tys. zł z tytułu wykonania niższej od zaplanowanej pracy eksploatacyjnej.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2012r. wpłynęły środki w wysokości 47 202,1 tys. zł. Nadpłatę w kwocie 106,9 tys. zł zwrócono do Samorządu w dniu 30 stycznia 2013r.

Umowa z Samorządem Województwa Wielkopolskiego

W 2012r. Spółka świadczyła usługi publiczne, w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów osób na obszarze województwa wielkopolskiego na podstawie umowy zawartej na okres obowiązywania rozkładu jazdy 2011/2012 i Porozumienia na okres od 9.12.2012r. do 31.01.2013r.

Dnia 30 kwietnia 2012r. zawarto umowę na dofinansowanie kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 11.12.2011r. do 8.12.2012r. w wysokości 98 515,2 tys. zł, z czego kwota 92 122,4 tys. zł dotyczyła 2012r.

Dnia 8 stycznia 2013r. podpisano Porozumienie w sprawie dofinansowania przewozów wykonywanych w okresie od 9.12.2012r. do 31.01.2013r. w wysokości 10 000 tys. zł, w tym na 2012r. przeznaczono 4 650 tys. zł.

Łączna kwota dofinansowania przewozów w 2012r., wynikająca z podpisanych umów, wyniosła 96 772,4 tys. zł.

W 2012r. dofinansowanie wyniosło 96 035,3 tys. zł. Zostało pomniejszone o 737,1 tys. zł z tytułu niezrealizowanych połączeń w okresie od 12.12.2010r. do 10.12.2011r.



Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2012r. wpłynęły środki w wysokości 94 549,8 tys. zł, w tym 6 356 tys. zł dotyczyło dofinansowania przewozów w okresie od 11.12.2011r. do 31.12.2011r. Wpłaty pomniejszono o kwotę 2 924,8 tys. zł z tytułu opóźnień, odwołań, zmniejszeń zestawień pociągów w okresie od 12.12.2010r. do 10.12.2011r. oraz o kwotę 266,7 tys. zł za dzierżawę autobusów szynowych i odsetki z tytułu niezapłacenia w terminie kary umownej. Kwota należna za przewozy wykonane w okresie od 9 do 31 grudnia 2012r. w wysokości 4 650 tys. zł wpłynęła na rachunek bankowy wraz z dotacją za styczeń 2013r. (łącznie 10 mln zł).

Zgodnie z zawartą umową, po ostatecznym rozliczeniu, Samorząd Województwa Wielkopolskiego, jest zobowiązany do wyrównania rzeczywistego deficytu z przewozów, tj. dopłaty 11 873,1 tys. zł. Łączne dofinansowanie przewozów wyniesie 107 908,4 tys. zł.

Umowa z Samorządem Województwa Zachodniopomorskiego

W 2012r. Spółka świadczyła usługi publiczne w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa zachodniopomorskiego w oparciu o następujące umowy:

1. Umowa ramowa o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich województwa zachodniopomorskiego w latach 2009-2012 została zawarta w dniu 16 grudnia 2009r.

Na warunkach określonych w umowie ramowej zostały zawarte umowy na wykonywanie kolejowych przewozów pasażerskich na okres obowiązywania rozkładu jazdy 2011/2012:

- na obszarze województwa zachodniopomorskiego – dofinansowanie wyniosło 73 831,3 tys. zł, przy dopłacie do 1 pockm – 13,80 zł, w tym 2012r. – 69 754,5 tys. zł.
 - w strefie transgranicznej na liniach: Szczecin Główny – granica RP (kierunek Angermunde) oraz Szczecin Główny – granica RP (kierunek Pasewalk – Schwerin). Planowane dofinansowanie na rjp 2011/2012 – 668,7 tys. zł, przy dopłacie do 1 pockm – 3,19 zł, w tym 2012r. – 629,1 tys. zł.
2. Umowa zawarta w dniu 21 grudnia 2012r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich województwa zachodniopomorskiego na okres obowiązywania rozkładu jazdy 2012/2013, tj. od 9.12.2012r. do 14.12.2013r. Planowane dofinansowanie wyniesie 75 900,9 tys. zł, przy dopłacie do 1 pockm – 14,33 zł, w tym na 2012r. – 4 339,5 tys. zł.
 3. Umowa zawarta w dniu 21 grudnia 2012r. o świadczenie kolejowych przewozów pasażerskich w zakresie publicznego transportu zbiorowego w strefie transgranicznej na liniach: Szczecin Główny – granica RP (kierunek Angermunde) oraz Szczecin Główny – granica RP (kierunek Pasewalk – Schwerin). Planowane dofinansowanie wyniesie 1 098,7 tys. zł, przy dopłacie do 1 pockm – 6,36 zł, w tym na 2012r. – 66,8 tys. zł.
 4. Umowa na wykonywanie przewozów pasażerskich na linii Koszalin – Mielno Koszalińskie w okresie 23.06.2012r. – 2.09.2012r. Dofinansowanie wyniosło 195 tys. zł.
 5. Umowa zawarta 25 maja 2012r. na naprawy rewizyjne elektrycznych zespołów trakcyjnych przeznaczonych do świadczenia usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa zachodniopomorskiego. Planowane dofinansowanie określono na poziomie 2 500 tys. zł.

Łączna kwota dofinansowania wynikająca z podpisanych umów na 2012r. wyniosła 77 484,9 tys. zł, w tym środki z przeznaczeniem na naprawy taboru z FK – 2 500 tys. zł.

Dofinansowanie w 2012r. wyniosło 77 484,9 tys. zł.

Na rachunek bankowy do dnia 31.12.2012r. wpłynęło 72 218,4 tys. zł, z czego kwota w wysokości 4 116,3 tys. zł dotyczyła przewozów zrealizowanych w okresie od 11.12.2011r. do 31.12.2011r. Kwota 4 406,3 tys. zł za przewozy wykonane w terminie 9.12. - 31.12.2012r. wpłynęła na rachunek bankowy 7.01.2013r. Otrzymane środki uwzględniają operacje finansowe w kwocie 4 976,5 tys. zł wykonane przez Organizatora tytułem użyczenia pojazdów trakcyjnych.

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 2011-2012

Województwo	2012		2011		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*)	94 602,4	98,5%	99 248,5	106,0%	-7,5%
Kujawsko – Pomorskie	53 444,8	99,0%	51 315,3	99,5%	-0,5%
Lubelskie	55 987,6	106,0%	52 577,7	106,0%	0,0%
Lubuskie	38 287,9	99,0%	38 683,3	104,5%	-5,5%
Łódzkie	67 573,0	87,8%	61 910,9	97,1%	-9,3%
Małopolskie	91 206,6	88,0%	77 256,9	83,7%	4,3%
Opolskie	44 660,7	94,4%	44 829,1	94,7%	-0,3%
Podkarpackie	45 882,5	94,5%	39 401,2	100,0%	-5,5%
Podlaskie	25 540,5	100,0%	17 379,3	83,4%	16,6%
Pomorskie	51 363,3	86,9%	46 600,6	86,3%	0,6%
Śląskie	114 584,3	89,9%	146 565,2	100,0%	-10,1%
Świętokrzyskie	23 162,2	94,5%	19 672,0	85,0%	9,5%
Warmińsko-Mazurskie	47 095,2	87,0%	45 355,1	95,1%	-8,1%
Wielkopolskie*)	96 035,3	89,0%	112 354,9	100,6%	-11,6%
Zachodniopomorskie	77 484,9	97,0%	76 685,5	94,0%	3,0%
Razem	926 911,2	93,1%	929 835,5	97,3%	-4,2%

*) w województwach dolnośląskim i wielkopolskim nie uwzględniono środków finansowych w wysokości 14,5 mln zł, które Spółka powinna otrzymać po przekazaniu ostatecznego rozliczenia. Uwzględniając te środki deficyt w tych województwach byłby pokryty odpowiednio w 101,3% i 100%.

1.1.2.2. Dofinansowanie przewozów międzynarodowych przez Ministerstwo Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej

Dofinansowanie międzynarodowych połączeń kolejowych realizowanych przez Spółkę w 2012r. wynikało z umowy zawartej w dniu 17.07.2012r. z Ministrem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o organizowanie, wykonywanie i dotowanie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej w ramach usług publicznych w okresie 01.01.2012r. – 31.12.2012r. Maksymalna wysokość rekompensaty została określona w umowie na poziomie **13 453,7 tys. zł.**

Zgodnie z umową, dofinansowanie dotyczyło przewozów wykonywanych w województwach: podlaskim, śląskim, dolnośląskim, opolskim, lubuskim, wielkopolskim i obejmowało pociągi w następujących relacjach:

- Białystok - Kuźnica Białostocka (Grodno),
- (Grodno) Kuźnica Białostocka - Białystok,
- Opole - Chałupki (Bohumin),
- (Bohumin) Chałupki - Opole,

- Wrocław - Zgorzelec (Drezno) – dofinansowany do 30.06.2012,
- (Drezno) Zgorzelec - Wrocław – dofinansowany do 30.06.2012,
- Poznań Gł. - Słubice (Frankfurt/O),
- (Frankfurt/O) Słubice - Poznań Gł.

Dofinansowanie w 2012r. wyniosło 10 747 tys. zł i było niższe od wielkości zaplanowanych o 5 127,6 tys. zł i 2011r. o 19 645,0 tys. zł.

1.1.2.3. Pozostałe dotacje

Pozostałe dotacje dotyczą otrzymanego w okresie sprawozdawczym i w latach poprzednich dofinansowania z Funduszu Kolejowego oraz ze środków unijnych wydatków związanych z nabyciem i modernizacją majątku trwałego.

Środki pieniężne uzyskane w ramach tych dotacji zostały uwzględnione w bilansie Spółki (rozliczenia międzyokresowe przychodów) i rozliczane są w wyniku finansowym Spółki, w pozostałych przychodach operacyjnych, w wysokości stanowiącej równowartość odpisów amortyzacyjnych (do czasu pełnego rozliczenia).

Równowartość odpisów amortyzacyjnych związanych z otrzymanymi dotacjami w 2012r. wyniosła 13 761,2 tys. zł, tj. więcej o 1 728,9 tys. zł w porównaniu do planu (wzrost o 14,4%) i o 2 272,3 tys. zł do roku ubiegłego (wzrost o 19,8%).

Przychody obejmują:

- dotacje z ministerstwa na modernizację EZT w ramach SPOT 99 – 3 375,0 tys. zł,
- dotacje unijne na modernizację EZT w ramach SPOT 99 – 3 317,9 tys. zł,
- dotacje celowe z ministerstwa na zakup i modernizację środków trwałych – 5 427,4 tys. zł,
- dotacje z FK od samorządów województw – 1 640,9 tys. zł,
 - Samorządu Województwa Dolnośląskiego – 250,3 tys. zł,
 - Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego – 92,7 tys. zł,
 - Samorządu Województwa Małopolskiego – 145,5 tys. zł,
 - Samorządu Województwa Podlaskiego – 42,7 tys. zł,
 - Samorządu Województwa Śląskiego – 295,0 tys. zł,
 - Samorządu Województwa Świętokrzyskiego – 781,7 tys. zł,
 - Samorządu Województwa Warmińsko - Mazurskiego – 6,4 tys. zł.
 - Samorządu Województwa Łódzkiego 26,6 tys. zł

1.1.2.4. Inne przychody pozostałej działalności operacyjnej

Inne przychody pozostałej działalności operacyjnej za 2012r. wyniosły 108 871,8 tys. zł i były wyższe w porównaniu do planu o 25 611,0 tys. zł (tj. 34,2%) oraz 2011r. o 2 211,9 tys. zł (tj. 25,7%), co ilustruje poniższa tabela.

Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Plan 2012 (tys. zł)	Odchylenia (kol. 2/3) %	Odchylenia bezwzględne (kol. 2 - 3) (tys zł)	2011 (tys. zł)	Dynamika (kol. 2/6) %	Zmiana bezwzględna (kol. 2 - 6) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych	20 173,7	20 219,9	99,8%	-46,2	34 877,1	57,8%	-14 703,4
Uzyskane kary umowne i odszkodowania	21 239,0	13 491,9	157,4%	7 747,1	21 327,9	99,6%	-88,9
Przychody z tytułu sprzedaży usług refakturowanych	6 106,6	3 552,0	171,9%	2 554,6	5 952,0	102,6%	154,6
Rozwiązanie rezerw na świadczenia pracownicze	41 764,1	37 647,4	110,9%	4 116,7	38 144,8	109,5%	3 619,3
Rozwiązanie odpisów aktualizujących	11 369,9	-	-	-	2 305,5	493,2%	9 064,4

Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki "Przewozy Regionalne" za 2012r.

Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Plan 2012 (tys. zł)	Odchylenia (kol. 2/3) %	Odchylenia bezwzględne (kol. 2 - 3) (tys zł)	2011 (tys. zł)	Dynamika (kol. 2/6) %	Zmiana bezwzględna (kol. 2 - 6) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Inne przychody operacyjne	8 218,4	8 349,6	98,4%	-131,2	4 052,6	202,8%	4165,8
Pozostałe przychody operacyjne	108 871,8	83 260,8	98,1%	25 611,0	106 659,9	98,3%	2 211,9

Największy udział w ww. przychodach (38,4%) stanowią przychody związane z rozwiązaniem rezerw – 41 764,1 tys. zł. W porównaniu do planu były wyższe o 4 116,7 tys. zł i 2011r. o 3 619,3 tys. zł. Przychody te równoważone są kosztami wypłaconych świadczeń z tego tytułu (nagrody jubileuszowe, odprawy emerytalne i inne) i nie wpływają na wynik finansowy Spółki.

Pozostałe znaczące pozycje to:

- uzyskane kary umowne – 19,5%,
- zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych – 18,5%.

1.1.3. Przychody finansowe

Za 2012r. przychody z działalności finansowej wyniosły 44 845,0 tys. zł. Były wyższe o 42 360,4 tys. zł w porównaniu do planu i 2011r. o 35 788,2 tys. zł. szczegóły przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 30. Przychody z działalności finansowej

wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Plan 2012 (tys. zł)	Odchylenia (kol. 2/3) %	Odchylenia bezwzględne (kol. 2 - 3) (tys zł)	2011 (tys. zł)	Dynamika (kol. 2/6) %	Zmiana bezwzględna (kol. 2 - 6) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Odsetki, w tym:	3 916,3	1 323,3	295,9%	2 593,0	3 944,4	99,3%	-28,1
odsetki od należności z tytułu dostaw i usług, w tym od:	2 132,1				2 872,1	74,2%	-740,0
PKP INTERCITY	1 250,6				2 261,4	55,3%	-1 010,8
PKP SA	18,6				1,4	1 328,6%	17,2
Pozostałe przychody finansowe, w tym:	40 928,7	1 161,3	3 524,4%	39 767,4	5 112,4	800,6%	35 816,3
umorzone odsetki	40 521,2				4 059,8	998,1%	36 461,4
pozostałe (m.in. odpisy aktualizujące)	407,5				1 052,6	38,7%	-645,1
Przychody z działalności finansowej	44 845,0	2 484,6	1 804,9%	42 360,4	9 056,8	495,2%	35 788,2

Istotne pozycje to:

- umorzone odsetki związane z rozwiązaniem rezerw utworzonych w latach wcześniejszych na zobowiązania odsetkowe, głównie wobec PKP PLK – kwota 37 738,8 tys. zł, PKP Energetyka – kwota 1 2541,9 tys. zł,
- odsetki od należności z tytułu nieterminowego regulowania należności przez PKP Intercity – kwota 1 250,6 tys. zł.



1.2. Koszty działalności gospodarczej

Koszty działalności gospodarczej za 2012r. wyniosły 1 944 509,3 tys. zł. Były niższe w porównaniu do planu o 0,7% tj. 12 952 tys. zł oraz 2011r. o 1,1%, tj. 21 718,3 tys. zł. Szczegóły przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 31. Koszty działalności gospodarczej w latach 2011 –2012

Lp.	Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Udział (%)	Plan 2012 (tys. zł)	Odchylenia (kol.3/5) %	Odchylenia bezwzględne (kol.3-5) (tys. zł)	2011 (tys. zł)	Dynamika (kol. 3/8) %	Zmiana bezwzględna (kol. 3 - 8) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Koszty działalności operacyjnej	1 843 835,9	94,8%	1 833 565,3	100,6%	10 270,6	1 836 148,0	100,4%	7 687,9
2.	Pozostałe koszty operacyjne	85 448,6	4,4%	60 497,6	141,2%	24 951,0	58 147,5	147,0%	27 301,1
3.	Koszty finansowe	15 224,8	0,8%	63 398,4	24,0%	-48 173,6	71 932,1	21,2%	-56 707,3
4.	Koszty działalności gospodarczej	1 944 509,3	100,0%	1 957 461,3	99,3%	-12 952,0	1 966 227,6	98,9%	-21 718,3

Dominujący udział w strukturze kosztów Spółki w 2012r. stanowiły koszty działalności operacyjnej (94,8%), które wyniosły 1 843 835,9 tys. zł. Były wyższe od planowanych o 10 270,6 tys. zł (tj. 0,6%) oraz 2011r. o 7 687,9 tys. zł (tj. 0,4%).

Istotne zmiany w porównaniu do

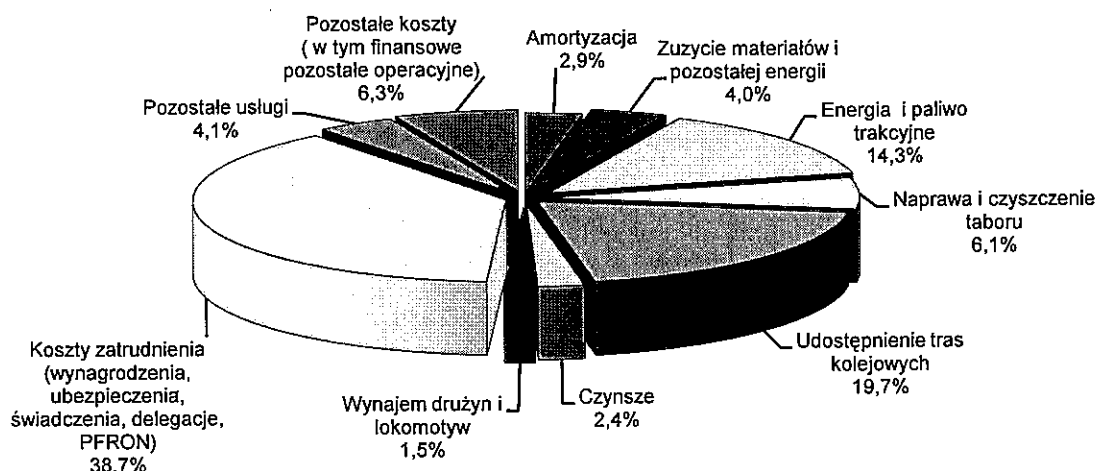
– planu Spółki:

- naprawy taboru (+) 28 483,5 tys. zł,
- usługi transportowe (+) 7 505,2 tys. zł,
- czynsze (+) 3 677,5 tys. zł,
- pozostałe koszty operacyjne (+) 24 951,0 tys. zł,
- ubezpieczenia rzeczowe i majątkowe (+) 2 619,2 tys. zł,
- koszty finansowe (-) 48 173,6 tys. zł,
- koszty pracownicze (-) 10 201,9 tys. zł,
- czyszczenie taboru i wodowanie (-) 6 121,3 tys. zł,
- zużycie materiałów (-) 7 803,7 tys. zł,
- udostępnienie tras kolejowych (-) 4 486,7 tys. zł,

– analogicznego okresu roku ubiegłego:

- koszty pracownicze (+) 26 003,2 tys. zł,
- pozostałe koszty operacyjne (+) 27 301,1 tys. zł,
- naprawy taboru (+) 6 281,5 tys. zł,
- zużycie materiałów (+) 2 608,2 tys. zł,
- wynajem lokomotyw i drużyn pociagowych (+) 2 057,1 tys. zł,
- czynsze (+) 1 916,7 tys. zł,
- usługi biurowe i doradcze (+) 2 367,6 tys. zł,
- ubezpieczenia rzeczowe i majątkowe (+) 3 769,1 tys. zł,
- energia i paliwo trakcyjne (-) 9 119,0 tys. zł,
- udostępnienie tras kolejowych (-) 27 739,0 tys. zł,
- koszty finansowe (-) 56 707,3 tys. zł.

Strukturę kosztów działalności gospodarczej przedstawia poniższy wykres.



1.2.1. Koszty działalności operacyjnej

Koszty działalności operacyjnej za 2012r. wyniosły 1 843 835,9 tys. zł. Były wyższe w porównaniu do planu o 10 270,6 tys. zł i 2011r. o 7 687,9 tys. zł. Szczegóły przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 32. Koszty działalności operacyjnej w latach 2011 – 2012

Lp.	Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Udział (%)	Plan 2012 (tys. zł)	Odchylenia (kol.3/5) %	Odchylenia bezwzględne (kol.3-5) (tys. zł)	2011 (tys. zł)	Dynamika (kol. 3/8) %	Zmiana bezwzględna (kol. 3 - 8) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Amortyzacja	57 319,1	3,1%	55 134,6	104,0%	2 184,5	57 220,1	100,2%	99,0
2.	Zużycie materiałów i energii	355 592,1	19,3%	366 284,3	97,1%	-10 692,2	361 774,2	98,3%	-6 182,1
3.	Usługi obce	656 435,9	35,6%	630 655,6	104,1%	25 780,3	673 087,3	97,5%	-16 651,4
4.	Koszty pracownicze	751 802,4	40,8%	762 004,3	98,7%	-10 201,9	725 799,2	103,6%	26 003,2
5.	Podatki i opłaty bez PFRON	6 658,6	0,3%	7 103,3	93,7%	-444,7	6 650,5	100,1%	8,1
6.	Pozostałe koszty rodzajowe	13 037,6	0,7%	10 876,3	119,9%	2 161,3	9 137,9	142,7%	3 899,7
7.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	2 990,2	0,2%	1 506,9	198,4%	1 483,3	2 478,8	120,6%	511,4
8.	Razem koszty działalności operacyjnej	1 843 835,9	94,8%	1 833 565,3	100,6%	10 270,6	1 836 148,0	100,4%	7 687,9

Największy udział w kosztach działalności operacyjnej stanowiły:

- koszty pracownicze (wynagrodzenia, ubezpieczenia, świadczenia, PFRON, delegacje) – 751 802,4 tys. zł, tj. 40,8% kosztów operacyjnych
 - w porównaniu do planowanych były niższe o 10 201,9 tys. zł (tj.1,3%), m.in. w związku ze zmniejszeniem zatrudnienia o 791 etaty,
 - w porównaniu do 2011r. – wyższe o 26 003,2 tys. zł (tj. 3,6%), na co wpływ miało wdrożenie podwyżek wynagrodzeń od 01.08.2011r. oraz 01.07.2012r.
- usługi obce – 656 435,9 tys. zł, tj. 35,6% kosztów operacyjnych
 - w porównaniu do planu – wyższe o 25 780,3 tys. zł (tj. 4,1%),
 - w porównaniu do 2011r. – niższe o 16 651,4 tys. zł (tj. 2,5%)
- zużycie materiałów i energii – 355 592,1 tys. zł, tj. 19,3% kosztów operacyjnych
 - w porównaniu do planu – niższe o 10 692,2 tys. zł (tj. 2,9%),
 - w porównaniu do 2011r. – niższe o 6 182,1 tys. zł (tj. 1,7%).

1.2.1.1. Amortyzacja

Koszty amortyzacji za 2012r. wyniosły 57 319,1 tys. zł, co stanowiło 3,1% kosztów operacyjnych. Były wyższe w porównaniu do zaplanowanych o 2 184,5 tys. zł (tj. o 4%) oraz 2011r. o 99,0 tys. zł (tj. o 0,2%).

Odpisy amortyzacyjne naliczane są w Spółce metodą liniową. Spółka stosuje bilansowe jak i podatkowe stawki amortyzacyjne.

Wzrost wartości amortyzacji związany jest ze wzrostem wartości aktywów trwałych w Spółce. W porównaniu do 2011r. wartość aktywów wzrosła o 1 178,4 tys. zł.

Na odpisy amortyzacyjne złożyły się następujące pozycje:

~	wartości niematerialne i prawne	329,7 tys. zł – spadek do 2011r. o 29,6%,
~	prawo wieczystego użytkowania gruntów	4 091,1 tys. zł – spadek do 2011r. o 2,4%,
~	budynki i budowle oraz obiekty inżynierii lądowej	7 583,3 tys. zł – wzrost do 2011r. o 0,9%,
~	urządzenia techniczne	7 411,6 tys. zł – wzrost do 2011r. o 17,4%,
~	środki transportu	37 196,0 tys. zł – wzrost do 2011r. o 1,6%,
~	inne środki trwałe	707,4 tys. zł – wzrost do 2011r. o 0,2%.

1.2.1.2. Zużycie materiałów i energii

Koszty zużycia materiałów i energii za 2012r. wyniosły 355 592,1 tys. zł. Były niższe w porównaniu do zaplanowanych o 10 692,2 tys. zł i 2011r. o 6 182,1 tys. zł. Szczegóły przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 33. Zużycie materiałów i paliwa w latach 2011 –2012

Lp.	Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Udział (%)	Plan 2012 (tys. zł)	Odchylenia (kol.3/5) %	Odchylenia bezwzględne (kol.3-5) (tys. zł)	2011 (tys. zł)	Dynamika (kol. 3/8) %	Zmiana bezwzględna (kol. 3 - 8) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Zużycie materiałów	56 537,4	15,9%	64 341,1	87,9%	-7 803,7	53 929,2	104,8%	2 608,2
2.	Zużycie energii trakcyjnej	219 910,4	61,8%	218 879,9	100,5%	1 030,5	226 705,7	97,0%	-6 795,3
3.	Zużycie paliwa trakcyjnego	58 330,2	16,4%	59 291,1	98,4%	-960,9	60 653,9	96,2%	-2 323,7
4.	Zużycie pozostałego paliwa i energii	20 814,1	5,9%	23 772,2	87,6%	-2 958,1	20 485,4	101,6%	328,7
5.	Zużycie materiałów i energii	355 592,1	100,0%	366 284,3	97,1%	-10 692,2	361 774,2	98,3%	-6 182,1

Zużycie materiałów

Za 2012r. koszty zużycia materiałów wyniosły 56 537,4 tys. zł. Były niższe w porównaniu do zaplanowanych o 7 803,7 tys. zł (tj. o 12,1%), natomiast wyższe do 2011r. o 2 608,2 tys. zł (4,8%).

Ok. 80,8% kosztów, tj. 45 694,1 tys. zł stanowiły materiały z przeznaczeniem na naprawy taboru. Były one wyższe w porównaniu do 2011r. o 1 628,9 tys. zł. Do napraw wykorzystano części taborowe, m.in. takie jak: wstawki hamulcowe, okładziny cierne do hamulców tarczowych, silniki trakcyjne, panewki, przetwornice, części do odbieraków prądu/pantografów.

W 2012r. w zapleczech naprawczych Spółki wykonano systemem gospodarczym 142 naprawy rewizyjne, tj. mniej w porównaniu do 2011r. o 12 napraw. Łączna wartość materiałów zużytych do tych napraw w 2012r. wyniosła ok. 23 mln zł (41%), tj. mniej o ok. 1,8 mln zł w porównaniu do 2011r.

Pozostałe koszty, tj. 19,2% stanowiły m.in. druki biletowe i kasowe, materiały do utrzymania budynków, lokali, urządzeń.

Zużycie energii elektrycznej trakcyjnej

Za 2012r. koszty energii elektrycznej trakcyjnej wyniosły 219 910,4 tys. zł. Były wyższe od zaplanowanych o 1 030,5 tys. zł (tj. 0,5%), natomiast niższe od 2011r. o 6 795,3 tys. zł (tj. 3%).

Głównymi składnikami wpływającymi na wysokość kosztów są: zużycie energii, cena jednostkowa i koszty przesyłu energii.

W 2012r. zużyto 441,9 tys. MWh energii elektrycznej, tj. mniej o 32,7 tys. MWh w stosunku do 2011r. Niższe zużycie związane jest z wykonaniem niższej pracy eksploatacyjnej trakcją elektryczną o 632 532,4 tys. brtkm (2012r. – 8 634,4 tys. brtkm).

Średnia cena sprzedaży energii elektrycznej w 2012r. wyniosła 281,44 zł za MWh i była wyższa o 2,2% w porównaniu do 2011r.

Stawki jednostkowe, zużycie oraz koszty energii trakcyjnej w podziale na rodzaje opłat przedstawiono w tabeli poniżej.

Wyszczególnienie	Jednostka miary	Średnia cena 2012r. (zł)	Średnia cena 2011r. (zł)	Dynamika (kol.3/4)	Zużycie 2012r. (tys.)	Koszty 2012r. (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7
Moc zamówiona						
Opłata stała za dystrybucję	kW/m-c	13,45	12,55	107,1%	2 085	28 052,03
Opłata przejściowa	kW	2,63	3,02	87,1%	2 085	5 484,02
Zużyta energia						
Składnik zmiennej stawki sieciowej	MWh	134,00	123,22	108,7%	442	59 023,85
Składnik jakościowy opłaty systemowej	MWh	6,63	7,28	91,0%	442	2 936,12
Energia czynna	MWh	281,44	275,29	102,2%	442	124 378,05
Pozostałe koszty						
Opłata abonamentowa	m-c	27,04	25,57	105,7%	0,05	1,30
Opłata za obsługę rozliczenia	m-c	730,00	730,00	100,0%	0,05	35,04

Paliwo trakcyjne

Koszty zużycia paliwa trakcyjnego za 2012r. wyniosły 58 330,2 tys. zł. Były niższe od zaplanowanych o 960,9 tys. zł (tj. 1,6%) i 2011r. o 2 323,7 tys. zł (tj. 3,8%). Przyczyną było mniejsze zużycie paliwa, pomimo wzrostu cen.

Paliwo trakcyjne wykorzystywane jest jako źródło energii do autobusów szynowych i lokomotyw spalinowych.

Średnia cena paliwa w 2012r. wyniosła 5,42 zł/kg i była wyższa w porównaniu do 2011r. o 11,1% (średnia cena w 2011r - 4,88 zł/kg).

W 2012r. zużyto 10 611,2 tys. kg paliwa, tj. mniej o 1 432,6 tys. kg (11,9%) w stosunku do 2011r. Przyczyną było wykonanie niższej pracy eksploatacyjnej lokomotywami spalinowymi i autobusami spalinowymi o 1 445,4 tys. pockm.

Pozostałe paliwo i energia

Koszty pozostałego paliwa i energii za 2012r. wyniosły 20 814,1 tys. zł. Były niższe od zaplanowanych o 2 958,1 tys. zł (tj. 12,4%), natomiast wyższe od 2011r. o 328,7 tys. zł (tj. o 1,6%). Szczegóły przedstawiono w tabeli poniżej.

Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Udział (%)	Plan 2012 (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (kol.2 - 4) (tys. zł)	2011 (tys. zł)	Zmiana bezwzględna (kol. 2 - 6) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	6
Nietrakcyjne paliwo płynne	4 903,6	23,6%	5 630,5	-726,9	4 473,9	429,7
Paliwo stałe	684,5	3,3%	961,2	-276,7	677,7	6,8
Energia nietrakcyjna	8 918,2	42,8%	9 626,7	-708,5	9 029,4	-111,2
Energia ciepła	3 885,7	18,7%	4 712,0	-826,3	3 934,0	-48,3
Zimna i ciepła woda, gaz oraz ścieki	2 422,1	11,6%	2 841,8	-419,7	2 370,4	51,7
Razem	20 814,1	100,0%	23 772,2	-2 958,1	20 485,4	328,7

Najwyższą pozycję w tej grupie kosztów stanowiły koszty zużycia energii nietrakcyjnej (42,8%) np. oświetlenie w budynkach, oświetlenie drogi kolejowej. Następną wysoką pozycję stanowiły koszty zużycia nietrakcyjnego paliwa płynnego (23,6%). Paliwo to wykorzystuje się głównie do napraw taboru, ogrzewania pomieszczeń.

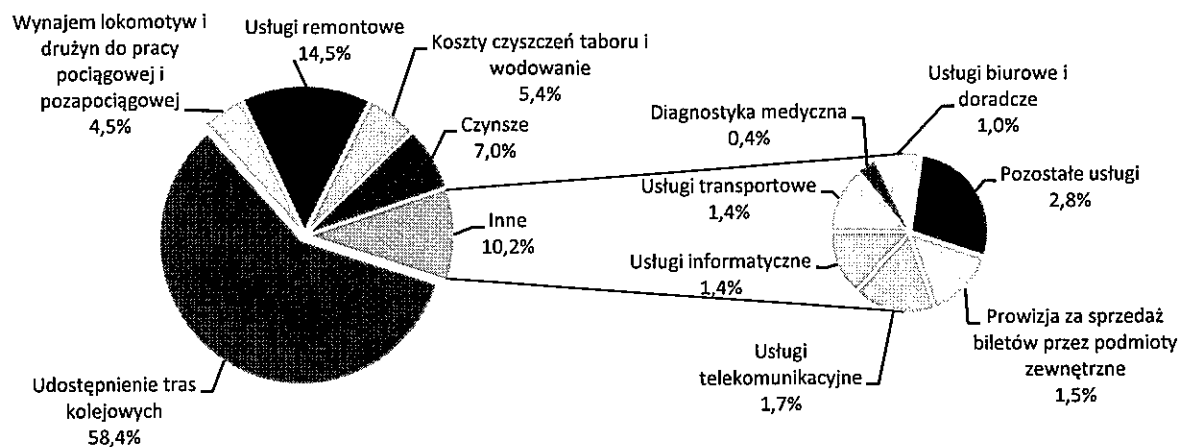
1.2.1.3. Usługi obce

Koszty usług obcych za 2012r. wyniosły 656 435,9 tys. zł. Były wyższe w porównaniu do zaplanowanych o 25 780,3 tys. zł (tj. 4,1%), natomiast niższe od 2011r. o 16 651,4 tys. zł (tj. 2,5%). Rodzaje usług zakupionych w 2012r. przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 34. Zakupione usługi obce w latach 2011 –2012

lp.	Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Udział (%)	Plan 2012 (tys. zł)	Odchylenia (kol.3/5) %	Odchylenia bezwzględne (kol.3-5) (tys. zł)	2011 (tys. zł)	Dynamika (kol. 3/8) %	Zmiana bezwzględna (kol. 3 - 8) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Udostępnienie tras kolejowych	383 445,8	58,4%	387 932,5	98,8%	-4 486,7	411 184,8	93,3%	-27 739,0
2.	Wynajem lokomotyw i druzyn pociagowych	29 867,4	4,5%	29 119,4	102,6%	748,0	27 810,3	107,4%	2 057,1
3.	Usługi remontowe, w tym:	94 935,8	14,5%	67 457,8	140,7%	27 478,0	90 743,9	104,6%	4 191,9
3.1.	naprawa taboru	83 972,8	12,8%	55 489,3	151,3%	28 483,5	77 691,3	108,1%	6 281,5
4.	Koszty czyszczeń taboru i wodowanie	35 575,2	5,4%	41 696,5	85,3%	-6 121,3	36 620,0	97,1%	-1 044,8
5.	Czynsze	46 183,4	7,0%	42 505,9	108,7%	3 677,5	44 266,7	104,3%	1 916,7
6.	Prowizja za sprzedaż biletów przez podmioty zewnętrzne	9 811,7	1,5%	10 901,8	90,0%	-1 090,1	9 548,7	102,8%	263,0
7.	Usługi telekomunikacyjne	11 327,4	1,7%	12 115,5	93,5%	-788,1	12 325,5	91,9%	-998,1
8.	Usługi informatyczne	8 873,5	1,4%	8 551,1	103,8%	322,4	8 482,6	104,6%	390,9
9.	Usługi transportowe	9 322,6	1,4%	1 817,4	513,0%	7 505,2	9 871,3	94,4%	-548,7
10.	Diagnostyka medyczna	2 364,1	0,4%	2 538,1	93,1%	-174,0	2 265,1	104,4%	99,0
11.	Usługi biurowe i doradcze	6 338,3	1,0%	3 759,4	168,6%	2 578,9	3 970,7	159,6%	2 367,6
12.	Pozostałe usługi	18 390,7	2,8%	22 260,2	82,6%	-3 869,5	13 089,6	140,5%	5 301,1
13.	Razem usługi obce	656 435,9	100,0%	630 655,6	104,1%	25 780,3	673 087,3	97,5%	-16 651,4

Strukturę usług obcych za 2012r. przedstawiono na wykresie poniżej.



Największy udział w kosztach usług obcych stanowiły koszty udostępnienia linii – 58,4%.

Kolejne istotne pozycje kosztowe to:

- usługi remontowe – 14,5%, w tym naprawa taboru – 12,8%,
- czynsze – 7,0%
- czyszczenia i wodowanie – 5,4%,
- wynajem lokomotyw i drużyn pociągowych – 4,5%.

Udostępnienie linii

Koszty udostępnienia linii za 2012r. wyniosły 383 445,8 tys. zł. Były niższe w porównaniu do planu o 4 486,7 tys. zł (tj. 1,2%) i 2011r. o 27 739 tys. zł (tj. 6,7%). Wysokość kosztów zależy od wykonanej pracy eksploatacyjnej i stawki dostępu do linii wynikającej z cennika PLK.

W 2012r. pracę eksploatacyjną wykonano na poziomie **65 363,4 tys. pockm**. Była niższa od zaplanowanej o 4 767,4 tys. pockm i 2011r. o 6 145 tys. pockm. Przyczyną wykonania niższej pracy przewozowej było głównie przekazanie przewozów z obszaru województwa śląskiego, Kolejom Śląskim.

W skład kosztów udostępnienia linii wchodzi opłaty wyszczególnione w tabeli poniżej:

Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	2011 (tys. zł)	Zmiana bezwzględna (kol.2-3) tys. zł
1	2	3	4
Opłata podstawowa	359 853,3	385 690,1	-25 836,8
Opłata rezerwacyjna za zamówione i niewykorzystane trasy pociągów	775,7	1 762,1	-986,4
Dostęp do peronów	17 023,8	15 028,1	1 995,7
Opłata za korzystanie z torów postojowych	2 070,5	3 019,7	-949,2
Dodatkowa opłata za przejazdy zrealizowane w ramach IRJ	1 229,0	1 451,7	-222,7
Opłata za przygotowanie i przydzielenie trasy poza RRJ	1 391,0	2 910,4	-1 519,4
Pozostałe (dostęp do linii 250, urządzeń zaopatrzenia w paliwo, dostęp do torów postojowych, opłata za dostęp i korzystanie z torów do formowania składów pociągów)	1 102,5	1 322,7	-220,2
Razem	383 445,8	411 184,8	-27 739,0

Wynajem lokomotyw i drużyn pociagowych

Koszty wynajmu lokomotyw i drużyn pociagowych w 2012r. wyniosły 29 867,4 tys. zł. Były wyższe od zaplanowanych o 748 tys. zł (tj. 2,6%) i 2011r. o 2 057,1 tys. zł (tj. 7,4%).

Przyczyną był wzrost ceny za wynajem 1 lokomotyw od PKP CARGO, pomimo zmniejszenia liczby wynajmowanych lokomotyw.

W 2012r. Spółka wynajmowała lokomotywy głównie od PKP CARGO (97,6% kosztów najmu) i PKP Intercity (2% kosztów najmu).

Od PKP CARGO lokomotywy wynajmowane były na dobę. W ciągu 2012r. stawki najmu kilkakrotnie się zmieniały. Do 31.03.2012r. koszt najmu 1 lokomotywy wynosił 2 707,1 zł/dobę, od 01.04.2012r. do 30.09.2012r. - 3 700 zł/dobę, natomiast od 01.10.2012r. - 3 200 zł/dobę. W 2011r. koszt najmu opiewał na kwotę 2 200,9 zł za 1 lokomotywę na dobę. W 2012r. Spółka wynajmowała średnio 28 lokomotyw na dobę, natomiast w 2011r. - 33 lokomotywy.

Od PKP Intercity lokomotywy wraz z drużyną wynajmowane były do wykonania określonej pracy przewozowej wyrażonej w pockm. Ceny za wynajem lokomotyw wraz z drużyną przedstawiono w tabeli poniżej.

Rodzaj pojazdu trakcyjnego	Miernik	Cena jednostkowa		
		2012	2011	Dynamika zmian
Lokomotywa elektryczna z drużyną trakcyjną poza granicami kraju	pockm	10,58	10,58	100,0%
Lokomotywa spalinowa z drużyną trakcyjną	pojgodz	214,88	200,50	107,2%

Z powyższej tabeli wynika, że w porównaniu do 2011r. wzrosły ceny wynajmu lokomotyw spalinowych wykonujących pracę manewrową o 7,2%. Nie zmieniły się ceny za wynajem lokomotyw elektrycznych.

Usługi remontowe

W 2012r. poniesiono koszty na usługi remontowe w wysokości 94 935,8 tys. zł. Były wyższe od zaplanowanych o 27 478 tys. zł (tj. o 40,7%) i 2011r. o 4 191,9 tys. zł (tj. o 4,6%).

Okolo 88,5% kosztów, tj. 83 972,8 tys. zł stanowiły wydatki związane z naprawami taboru kolejowego. Koszty naprawy taboru kolejowego były wyższe od planowanych o 28 483,5 tys. zł i 2011r. o 6 281,5 tys. zł, co ilustruje tabela poniżej.

Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Plan 2012 (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (kol.2-3) (tys. zł)	2011 (tys. zł)	Zmiana bezwzględna (kol.2-5) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6
Naprawy rewizyjne , w tym:	55 973,7	33 572,7	22 401,0	47 854,4	8 119,3
eżt	48 981,3	21 881,1	27 100,2	47 363,4	1 617,9
asz	2 579,6	739,2	1 840,4	122,2	2 457,4
wagony	4 412,8	3 900,0	512,8	368,8	4 044,0
lokomotywy	0,0	7 052,4	-7 052,4	0,0	0,0
Pozostałe naprawy (przeglądy kontrolne, okresowe i pozostałe)	27 999,1	21 916,7	6 082,4	29 836,9	-1 837,8
Razem naprawy	83 972,8	55 489,3	28 483,5	77 691,3	6 281,5

Z danych zawartych w tabeli wynika, że najwyższe koszty, tj. 55 973,7 tys. zł poniesiono na naprawy rewizyjne taboru kolejowego (66,7%), w tym eżt (87,5%). Liczbę napraw rewizyjnych wykonanych w latach 2011-2012 przedstawiono w tabeli poniżej.

Lp.	Wyszczególnienie	2012 (szt.)	Plan 2012 (szt.)	Odchylenia bezwzględne (kol. 3-4) (szt.)	2011 (szt.)	Zmiana bezwzględna (kol. 3-6) (szt.)
1	2	3	4	5	6	7
1.	Elektryczne zespoły trakcyjne	86	33	53	76	13
2.	Wagony	30	30	0	-	30
3.	Autobusy szynowe	2	-	2	-	-
4.	Lokomotywy	-	17	-17	-	-
5.	Razem	118	80	38	76	42

W 2012r. wykonano 118 napraw rewizyjnych, tj. o 42 więcej niż w 2011r. Średni koszt 1 naprawy ezł wyniósł ok. 570 tys. zł. a wagonu – ok. 147 tys. zł.

Czyszczenie i wodowanie taboru

Koszty czyszczenia i wodowania taboru za 2012r. wyniosły 35 575,2 tys. zł. Były niższe od zaplanowanych o 6 121,3 tys. zł (tj. 14,7%) oraz 2011r. o 1 044,8 tys. zł (tj. 2,9%). Przyczyną była mniejsza liczba czyszczeń, wynegocjowanie niższych cen za niektóre rodzaje czyszczeń od firm czyszczących oraz zwiększony zakres kontroli czyszczeń (w 2012r. koszty zostały zmniejszone o 259,4 tys. zł).

Liczbę poszczególnych rodzajów czyszczeń za lata 2011-2012 z podziałem na rodzaj taboru, ilustruje poniższa tabela.

Wyszczególnienie	Wagony (szt.)			Ezt i autobusy szynowe (szt.)			Lokomotywy (szt.)		
	2012	2011	różnica (kol.2-3)	2012	2011	różnica (kol.5-6)	2012	2011	różnica (kol.8-9)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
poziom utrzymania I	56 408	65 883	-9 475	227 768	254 663	-26 895	0	0	0
poziom utrzymania II	42 667	44 036	-1 369	166 500	159 395	7 105	0	0	0
poziom utrzymania III	6 408	196	6 212	9 874	260	9 614	0	0	0
poziom utrzymania IV	1 221	1 792	-571	6 762	6 890	-128	0	0	0
poziom utrzymania IVn	26	3	23	321	302	19	0	0	0
poziom utrzymania V	54	0	54	591	0	591	0	0	0
poziom utrzymania VI	2 517	0	2 517	7 434	0	7 434	0	0	0
poziom utrzymania VII	0	0	0	0	0	0	1 028	873	155
Razem	109 301	111 910	-2 609	419 250	421 510	-2 260	1 028	873	155

Na zmniejszenie liczby czyszczeń wpłynęły następujące czynniki:

- niesprzyjające warunki atmosferyczne występujące w okresie zimowym, co zaskutkowało 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,
- brak możliwości wykonania zaplanowanych czyszczeń z uwagi na opóźnienia pociągów w związku z prowadzonymi pracami torowymi,
- brak obiegów InterREGIO zestawionych z wagonów od 29.06.2012r na terenie PR Rzeszów,

- przekazanie z dniem 1 czerwca 2012r. Kolejom Śląskim obsługę trasy Gliwice – Katowice – Częstochowa oraz Częstochowa – Katowice – Wisła Głębce, a z dniem 10 grudnia 2012r. pozostałych połączeń na obszarze województwa śląskiego.

Czynsze

Koszty za 2012r. wyniosły 46 183,4 tys. zł. Były wyższe w porównaniu do zaplanowanych o 3 677,5 tys. zł (tj. 8,7%) i 2011r. o 1 916,7 tys. zł (tj. 4,3%).

Szczegóły przedstawiono w tabeli poniżej.

Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Plan 2012 (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (kol.2 - 3) (tys. zł)	2011 (tys. zł)	Zmiana bezwzględna (kol. 2 - 5) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6
Dzierżawa taboru	21 076,2	16 818,3	4 257,9	20 834,6	241,6
Najem powierzchni ogólnodostępnych na dworcach	5 687,2	25 687,6	-580,4	8 446,0	-2 758,8
Najem i dzierżawę: budynków, pomieszczeń	19 420,0			14 986,1	4 433,9
Razem czynsze	46 183,4	42 505,9	3 677,5	44 266,7	1 916,7

Ok. 45,6% kosztów stanowiła dzierżawa taboru, która była wyższa w porównaniu do planu o 4 257,9 tys. zł i 2011r. o 241,6 tys. zł.

W 2012r. Spółka dzierżawiła tabor (lokomotywy elektryczne, autobusy szynowe, elektryczne zespoły trakcyjne) od podmiotów zewnętrznych i Samorządów Województw, w tym:

1. lokomotywy elektryczne – wg stanu na 31.12.2012r. dzierżawiono 23, w tym od:
 - METCHEM - umowa obowiązuje od 15 maja 2012r. do 14 maja 2016r.
Koszt wynajmu 1 lokomotywy wynosi 65 tys. zł/miesiąc. W przypadku, kiedy lokomotywa nie będzie dzierżawiona przez pełny m-c, opłata będzie pomniejszana. Początkowo wynajmowano 2 lokomotywy na dobę, stopniowo zwiększając do 11szt. na dobę, ponosząc koszty w wysokości 2 208,3 tys. zł.
 - Ceske Drahy - umowa zawarta na okres od 1.10.2012r. do 30.09.2016r. Koszt dzierżawy za każdy dzień kalendarzowy wynosi 445 Euro/pojazd. W każdej dobie począwszy od dnia obowiązywania umowy wynajmowało się 10 lokomotyw.
 - PKP Intercity - koszt wynajmu 1 lokomotywy wynosi 2 tys. zł/miesiąc. Na koniec roku Spółka wynajmowała 2 lokomotywy, przy czym Spółka PR wynajmowała Spółce PKP Intercity 2 lokomotywy spalinowe po tej samej stawce.
2. autobusy szynowe - wg stanu na 31.12.2012r. dzierżawiono 111 w łącznej kwocie 15 512,2 tys. zł, w tym od:
 - Samorządu Województwa Podlaskiego – 5,3 tys. zł,
 - Samorządu Województwa Pomorskiego – 2 053,7 tys. zł,
 - Samorządu Województwa Podkarpackiego – 801,2 tys. zł,
 - Samorządu Województwa Świętokrzyskiego – 120,0 tys. zł,
 - Samorządu Województwa Wielkopolskiego – 82,4 tys. zł,
 - Samorządu Województwa Zachodniopomorskiego – 4 795,6 tys. zł,
 - DB Regio – 7 654,0 tys. zł.
3. elektryczne zespoły trakcyjne - wg stanu na 31.12.2012r. dzierżawiono 74 w łącznej kwocie 1 264,5 tys. zł., w tym od:
 - Samorządu Województwa Podlaskiego – 41,9 tys. zł,
 - Samorządu Województwa Pomorskiego – 575,7 tys. zł,
 - Samorządu Województwa Świętokrzyskiego – 485,9 tys. zł,
 - Samorządu Województwa Wielkopolskiego – 132,6 tys. zł,
 - Samorządu Województwa Zachodniopomorskiego – 28,4 tys. zł.

Pozostałe koszty (44,4%) dotyczyły najmu i dzierżawy pomieszczeń, budynków, powierzchni ogólnodostępnych na dworcach i inne. Były wyższe w odniesieniu do 2011r. o 1 675,1 tys. zł i niższe do zaplanowanych o 580,4 tys. zł.

Prowizja za sprzedaż biletów przez podmioty zewnętrzne

W 2012r. zapłacono prowizję za sprzedaż biletów przez podmioty zewnętrzne w wysokości 9 811,7 tys. zł. Była niższa w porównaniu do zaplanowanej o 1 090,1 tys. zł (tj. 10%), natomiast wyższa do 2011r. o 263 tys. zł (tj. 2,8%).

Wymienione koszty stanowią wynagrodzenie dla agentów sprzedających bilety i są uzależnione od wartości sprzedanych biletów. Spółka wg stanu na dzień 31.12.2012r. posiadała 194 kasy agencyjne, tj. mniej o 19 kas w porównaniu do roku ubiegłego.

Usługi telekomunikacyjne

Koszty związane ze świadczeniem usług telekomunikacyjnych za 2012r. wyniosły 11 327,4 tys. zł. Były niższe w porównaniu do zaplanowanych o 788,1 tys. zł (tj. 6,5%) i 2011r. o 998,1 tys. zł (tj. 8,1%).

W 2012r. usługi telekomunikacyjne świadczone były przez:

1. Polkomtel Sp. z o.o. – poniesione koszty w wysokości 2 933,4 tys. zł dotyczyły opłat za rozmowy z telefonów komórkowych i stacjonarnych,
2. TK Telekom - poniesione koszty w wysokości 7 457,2 tys. zł dotyczyły:
 - opłat za rozmowy z telefonów stacjonarnych – 5%,
 - informowania podróżnych przez głośniki o nadjeżdżających pociągach – 18%,
 - informacji wizualnej dla podróżnych związanej z przewozami – 33%,
 - telefonicznej przewodowej łączności ruchowej służącej do bezpiecznego prowadzenia ruchu pociągów – 44%,
3. pozostałych kontrahentów – 936,8 tys. zł.

Usługi informatyczne

Koszty usług informatycznych za 2012r. wyniosły 8 873,5 tys. zł. Były wyższe w porównaniu do zaplanowanych o 322,4 tys. zł (tj. 3,8%) i 2011r. o 390,9 tys. zł (tj. 4,6%).

Najwyższy udział w kosztach usług informatycznych stanowią koszty utrzymania systemów dotyczących ruchu pociągów – 29,4%. Około 24,9%, wyniosły koszty związane z wykorzystaniem systemów do sprzedaży biletów przez kasy (rrPOS, KASA KONDUKTORSKA, KURS 90, TT/F, Terminale Mobilne). Pozostałe koszty to m.in. dostęp do sieci komputerowej (8,3%), utrzymanie systemów: gospodarki materiałowej (4,3%), ewidencja czasu pracy i rozliczanie (6,6%), windykacja należności (2,7%).

Usługi transportowe

Koszty usług transportowych za 2012r. wyniosły 9 322,6 tys. zł. Były wyższe w porównaniu do zaplanowanych o 7 505,2 tys. zł oraz niższe od 2011r. o 548,7 tys. zł.

Najwyższą pozycję stanowiły koszty komunikacji zastępczej, które związane są z sytuacjami losowymi. W analizowanym okresie wyniosły 50,3% kosztów transportowych, tj. 4 684,1 tys. zł i były niższe od 2011r. o 3 205,7 tys. zł. Z uwagi na to, że koszty z tego tytułu są związane głównie z sytuacjami awaryjnymi, to w planie Spółki nie zakłada się dodatkowych kosztów z tego tytułu - powinny być równoważone niższymi kosztami dostępu do infrastruktury, zużycia energii i paliwa trakcyjnego.

Pozostałe znaczące koszty to: koszty stałej komunikacji autobusowej – 37,7%, tj. 3 517,9 tys. zł (wyższe od 2011r. o 2 419 tys. zł), oraz koszty dowozu maszynistów i drużyn konduktorskich – 4,6%, tj. 430,2 tys. zł (na poziomie zbliżonym do 2011r.).

Diagnostyka medyczna

Koszty diagnostyki medycznej w 2012r. wyniosły 2 364,1 tys. zł. Były niższe od zaplanowanych o 174 tys. zł (tj. 6,9%), natomiast wyższe od 2011r. o 99 tys. zł (tj. 4,4%).

Koszty zależą są od liczby przeprowadzonych badań okresowych i kontrolnych pracowników.

Usługi biurowe i doradcze

Koszty usług biurowych i doradczych w 2012r. wyniosły 6 338,3 tys. zł i były wyższe od zaplanowanych o 2 578,9 tys. zł oraz 2011r. o 2 367,6 tys. zł.

Na wyższe koszty wpływ miało wykonanie przez niezależną firmę zewnętrzną analiz o aktualnej sytuacji Spółki oraz opracowanie planu restrukturyzacji Spółki pn. OPTIMA o wartości 2 761 tys. zł. Koszty te nie były ujęte w Planie Spółki.

Pozostałe usługi

Koszty pozostałych usług za 2012r. wyniosły 18 390,7 tys. zł (2,8% usług obcych). Były niższe od zaplanowanych o 3 869,5 tys. zł, natomiast wyższe od 2011r. o 2 393 tys. zł.

Zestawienie pozostałych zakupionych usług w 2012r. i porównanie do 2011r. przedstawiono w tabeli poniżej.

Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	2011 (tys. zł)	Dynamika (kol. 2/3) %	Zmiana bezwzględna (kol. 2 - 3) (tys. zł)
1	2	3	4	5
Rozliczenia z obcymi Zarządami	1 706,1	975,5	174,9%	730,6
Zakupione usługi eksploatacyjne	3 778,3	3 253,4	116,1%	524,9
Informacja dla podróżnych, w tym zapowiedzi megafonowe	2 798,5	2 749,8	101,8%	48,7
Utrzymanie budynków, pomieszczeń (sprząatanie, wywóz nieczystości, obsługa kotłowni, usługi kominiarskie)	1 410,5	1 370,3	102,9%	40,2
Usługi pocztowe, poligraficzne	821,8	879,6	93,4%	-57,8
Usługi bankowe	1 685,7	887,0	190,0%	798,7
Konwojowanie wartości pieniężnych	882,9	1 015,3	87,0%	-132,4
Ochrona bezpieczeństwa podróżnych i mienia Spółki	950,9	662,2	143,6%	288,7
Obsługa rachunkowa – księgową w komunikacji międzynarodowej	245,7	235,9	104,2%	9,8
Pozostałe	4 110,3	3 968,7	103,6%	168,9
Razem	18 390,7	15 997,7	115,0%	2 393,0

1.2.1.4. Koszty pracownicze

Koszty pracownicze za 2012r. wyniosły 751 802,4 tys. zł, co stanowiło 40,8% kosztów operacyjnych Spółki. Były niższe w porównaniu do zaplanowanych o 10 201,9 tys. zł (tj. 1,3%), natomiast wyższe od 2011r. o 26 003,2 tys. zł (tj. 3,6%), co ilustruje poniższa tabelka.

Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Plan 2012 (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (kol.2 - 3) (tys. zł)	2011 (tys. zł)	Zmiana bezwzględna (kol. 2 - 5) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6
Wynagrodzenie wynikające ze stosunku pracy	523 865,7	541 422,2	-17 556,5	516 989,0	6 876,7
Nagrody jubileuszowe, odprawy emerytalno – rentowe, ekwiwalent za urlop, odszkodowania, odprawy wynikające z ustawy	45 335,8	34 190,6	11 145,2	40 944,2	4 391,6
Składki na ubezpieczenie społeczne, fundusz pracy, odpis na ZFŚS	125 196,5	127 231,4	-2 034,9	113 367,3	11 829,2
Świadczenia wynikające z przepisów bhp, szkolenia,	27 782,7	27 275,1	507,6	23 714,3	4 068,4

Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki "Przewozy Regionalne" za 2012r.

Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Plan 2012 (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (kol.2 - 3) (tys. zł)	2011 (tys. zł)	Zmiana bezwzględna (kol. 2 - 5) (tys. zł)
świadczenia przejazdowe dla pracowników					
Delegacje służbowe	17 379,6	18 576,0	-1 196,4	18 299,8	-920,2
Wpłaty na PFRON	12 242,1	13 309,0	-1 066,9	12 484,6	-242,5
razem	751 802,4	762 004,3	-10 201,9	725 799,2	26 003,2

Wg stanu na 31.12.2012r. zatrudnionych było **11 778 osób**. W przeliczeniu na pełne etaty zatrudnienie w 2012r. wyniosło **12 589**. W porównaniu do 2011r. zmniejszyło się 1 229 osób i 791 etaty.

Przyczyny rozbieżności w porównaniu do wielkości zaplanowanych:

- wypracowanie mniejszej liczby godzin nadliczbowych – (-)1 767 tys. zł,
- niższe zatrudnienie o 275 etaty – (-)10 950,8 tys. zł,
- nieuruchomienie rezerwy funduszu wynagrodzeń, zabezpieczonej na szczeblu Spółki na przyjęcie 70 pracowników do drużyn trakcyjnych – (-)4 000 tys. zł,
- niższe świadczenia socjalne z tytułu nieświadczenia pracy – (-)1 306,3 tys. zł.

Przyczyny rozbieżności w porównaniu do 2011r.:

- podwyżka wynagrodzeń wdrożona z dniem 01.08.2011r. (średnio 129,50 zł/osobę) i 01.07.2012r. (średnio 120,25 zł/osobę) przy uwzględnieniu spadku zatrudnienia o 791 etaty,
- wzrost od 01.01.2012r. minimalnego wynagrodzenia z 1 386,00 zł na 1 500,00 zł, co z kolei wpłynęło na wzrost świadczeń na rzecz pracowników wynikających z przepisów bhp,
- wzrost składki rentowej o 2 punkty procentowe, którą finansują przedsiębiorcy,
- koszty związane ze zwolnieniem grupowym pracowników PR Katowice i PR Białystok,
- zwiększenie podstawy wymiaru składek ZUS (emerytalne, rentowe, chorobowe, wypadkowe, FP) dla przedsiębiorcy z 2 015,40 zł w 2011r. do 2 115,60 zł w 2012r. (emerytalne, rentowe, chorobowe, wypadkowe, FP),
- zwiększenie podstawy wymiaru składki zdrowotnej dla przedsiębiorcy z 2 704,31 zł w 2011r. do 2 828,31 zł.

1.2.1.5. Podatki i opłaty

Podatki i opłaty (bez PFRON) za 2012r. wyniosły 6 658,6 tys. zł, co stanowi 0,4% kosztów operacyjnych Spółki. Były niższe od zaplanowanych o 444,7 tys. zł, natomiast wyższe od 2011r. o 8,1 tys. zł.

Największy udział w ww. kosztach stanowi podatek od nieruchomości, który wyniósł w analizowanym okresie sprawozdawczym 3 787,1 tys. zł.

1.2.1.6. Pozostałe koszty rodzajowe

Pozostałe koszty rodzajowe (bez kosztów podróży służbowych) w 2012r. wyniosły 13 037,6 tys. zł (0,7% kosztów operacyjnych Spółki). Były wyższe od zaplanowanych o 2 161,3 tys. zł i wykonania w 2011r. o 3 899,7 tys. zł.

Koszty dotyczą m. in.;

- ubezpieczeń rzeczowych i majątkowych – 7 733,5 tys. zł,
- promocji i reklamy – 2 620,7 tys. zł.

Główną przyczyną rozbieżności w porównaniu do wykonania w 2011r. były wyższe koszty ubezpieczeń rzeczowych i majątkowych o 3 769,1 tys. zł.



1.2.1.7. Wartość sprzedanych towarów i materiałów

Wartość sprzedanych towarów i materiałów w 2012r. wyniosła 2 990,2 tys. zł. Była wyższa w porównaniu do wielkości zaplanowanych o 1 483,3 tys. zł oraz wykonania w 2011r. o 511,4 tys. zł.

1.2.2. Koszty pozostałej działalności operacyjnej

Pozostałe koszty operacyjne za 2012r. wyniosły 85 448,6 tys. zł i stanowiły 4,4% ogółu kosztów poniesionych przez Spółkę. Były wyższe w porównaniu do wielkości zaplanowanych o 41,2%, tj. 24 951 tys. zł oraz 2011r. o 47%, tj. 27 301,1 tys. zł. Na rozbieżność w odniesieniu do planu i 2011r. rzutuje głównie rezerwa na świadczenia pracownicze. Szczegóły przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 35. Koszty pozostałej działalności operacyjnej w latach 2011 –2012

Lp.	Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Udział (%)	Plan 2012 (tys. zł)	Odchylenia (kol.3/5) %	Odchylenia bezwzględne (kol.3-5) (tys. zł)	2011 (tys. zł)	Dynamika (kol. 3/8) %	Zmiana bezwzględna (kol. 3 - 8) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	Wartość nabytych usług podlegających odsprzedaży poprzez refakturowanie	6 107,0	7,1%	3 230,0	189,1%	2 877,0	5 957,3	102,5%	149,7
2.	Koszty sądowe związane z dochodzeniem roszczeń	2 339,9	2,7%	1 610,0	145,3%	729,9	2 001,9	116,9%	338,0
3.	Utworzone odpisy z tytułu aktualizacji wartości należności	4 954,8	5,8%	1 409,0	351,7%	3 545,8	1 414,9	350,2%	3 539,9
4.	Utworzone rezerwy, w tym:	47 646,3	55,8%	40 588,7	117,4%	7 057,6	27 043,3	176,2%	20 603,0
4.1.	na nagrody jubileuszowe	5 616,9	6,6%	18 500,0	30,4%	-12 883,1	7 125,6	78,8%	-1 508,7
4.2.	odprawy emerytalne i rentowe	24 886,7	29,1%	13 000,0	191,4%	11 886,7	4 757,1	523,1%	20 129,6
4.3.	urlopy wypoczynkowe	17 142,7	20,1%				15 160,6	113,1%	1 982,1
4.4.	sprawy sądowe	3 848,4	4,5%	9 088,7	273,6%	15 776,4	3 862,2	-	-13,8
4.5.	kary umowne i ubezpieczenia	3 874,0	4,5%				5 052,6	-	-1 178,6
5.	Koszty wypłaconych rent cywilnych i wyrównawczych	1 105,5	1,3%				1 101,9	100,3%	3,6
6.	Kary, grzywny, odszkodowania, opłaty sądowe	5 022,4	5,9%	13 659,9	178,6%	10 740,7	3 265,5	153,8%	1 756,9
7.	Pozostałe (m.in. naprawy taboru pokryte odszkodowaniem od ubezpieczyciela)	18 272,7	21,4%				17 362,7	105,2%	910,0
8.	Razem	85 448,6	100,0%	60 497,6	141,2%	24 951,0	58 147,5	147,0%	27 301,1

Największy udział w pozostałych kosztach operacyjnych stanowiły utworzone rezerwy 64,8% (55 368,7 tys. zł), z czego ok. 45% to rezerwy na odprawy emerytalne i rentowe, następne 45% - urlopy wypoczynkowe, a pozostałe 10% - nagrody jubileuszowe.

Duży udział w pozostałych kosztach operacyjnych stanowiły kary umowne, grzywny wypłacone renty 7,2%. Kary zostały naliczone głównie przez Samorządy Województw (4 394 tys. zł) za niezachowanie wskaźnika punktualności pociągów, niezapewnienie przewozu zastępczego, niezrealizowane połączenia, zmniejszenia zestawień składów. Największe kary zostały naliczone przez Samorząd Województwa Wielkopolskiego – 3 127,7 tys. zł.

Pozostałe znaczące pozycje to:

- wartość nabytych usług podlegających odsprzedaży poprzez refakturowanie – 7,1% (pozycja ta nie wpływa na wynik finansowy Spółki, ponieważ jest równoważona przychodami ewidencjonowanymi w pozostałych przychodach operacyjnych),
- utworzone odpisy z tytułu aktualizacji wartości należności – 5,8%

1.2.3. Koszty finansowe

Koszty finansowe w 2012r. wyniosły 15 224,8 tys. zł, co stanowi 0,8% ogółu kosztów Spółki. Były niższe w porównaniu do planu o 48 173,6 tys. zł oraz niższe od 2011r. o 56 707,3 tys. zł.

Wyszczególnienie kosztów finansowych wraz z porównaniem do planu i wykonania roku ubiegłego przedstawia poniższa tabela.

Tabela 36. Koszty finansowe w latach 2011-2012

Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	Plan 2012 (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (kol.2-3) (tys. zł)	2011 (tys. zł)	Zmiana bezwzględna (kol.2-5) tys. zł
1	2	3	4	5	6
I. Odsetki od zobowiązań z tytułu dostaw i usług, w tym od:	14 204,3	62 589,2	-48 384,9	66 874,0	-52 669,7
PKP S.A.	931,3	-	-	6 800,1	-5 868,8
PKP PLK	2 985,3	58 564,4	-55 579,1	53 079,7	-50 094,4
PKP INTERCITY	1 092,8	-	-	1 025,0	67,8
PKP ENERGETYKA	4 518,2	-	-	2 627,7	1 890,5
Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o.	280,1	-	-	276,3	3,8
II. Opłata prolongacyjna	296,2	-	-	1 671,9	-1 375,7
III. Odsetki z tytułu nieterminowych wpłat zobowiązań wobec budżetu	121,5	-	-	953,0	-831,5
IV. Sprzedaż udziałów i akcji długoterminowych	0,0	-	-	2 124,0	-2 124,0
V. Pozostałe koszty finansowe	602,8	809,2	-206,4	309,2	293,6
Razem	15 224,8	63 398,4	-48 173,6	71 932,1	-56 707,3

Największy udział w kosztach finansowych stanowią odsetki od zobowiązań z tytułu dostaw i usług (93,3%). Na spadek kosztów wpłynęły przede wszystkim niższe odsetki od zobowiązań wobec PKP PLK. Wyniosły one 2 985,3 tys. zł i były niższe od planu o 55 579,1 tys. zł i od 2011r. o 50 094,4 tys. zł.



2. Bilans

Wartość sumy bilansowej na dzień 31.12.2012r. wyniosła 878 889,3 tys. zł i spadła w porównaniu do stanu na dzień 31.12.2011r. o 32 951,3 tys. zł, tj. o 3,6%.

Zestawienie aktywów i pasywów przedstawia tabela poniżej.

Tabela 37. Aktywa i pasywa na dzień 31.12.2012 i 31.12.2011 r.

Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2012 (tys. zł)	Udział (%)	Stan na 31.12.2011 (tys. zł)	Udział (%)	Dynamika (2012/2011) %	Zmiana bezwzględna (2012-2011) (tys. zł)
Aktywa trwałe	647 541,3	73,7%	645 215,4	70,8%	100,4%	2 325,9
Wartości niematerialne i prawne	58,2	0,0%	392,3	0,0%	14,8%	-334,1
Rzeczowe aktywa trwałe	625 784,2	71,2%	624 605,8	68,5%	100,2%	1 178,4
Inwestycje długoterminowe	25,0	0,0%	25,0	0,0%	100,0%	0,0
Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	21 673,9	2,5%	20 192,3	2,2%	107,3%	1 481,6
Aktywa obrotowe	231 348,0	26,3%	266 625,2	29,2%	86,8%	-35 277,2
Zapasy	29 293,5	3,3%	39 602,7	4,3%	74,0%	-10 309,2
Należności krótkoterminowe	155 964,7	17,7%	165 152,4	18,1%	94,4%	-9 187,7
Inwestycje krótkoterminowe	28 262,2	3,2%	32 121,8	3,5%	88,0%	-3 859,6
Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	17 827,6	2,0%	29 748,3	3,3%	59,9%	-11 920,7
Aktywa razem	878 889,3	100,0%	911 840,6	100,0%	96,4%	-32 951,3
Kapitał własny	-336 727,8	-38,3%	-292 390,4	-32,1%	115,2%	-44 337,4
Kapitał zakładowy	1 540 606,0	175,3%	1 540 606,0	169,0%	100,0%	0,0
Kapitał zapasowy	2 037 057,1	231,8%	2 037 057,1	223,4%	100,0%	0,0
Zysk (strata) z lat ubiegłych	-3 870 053,5	-440,3%	-3 817 347,5	-418,6%	101,4%	-52 706,0
Zysk (strata) netto	-44 337,4	-5,0%	-52 706,0	-5,8%	84,1%	8 368,6
Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	1 215 617,1	138,3%	1 204 231,0	132,1%	100,9%	11 386,1
Rezerwy na zobowiązania	247 184,9	28,1%	277 750,0	30,5%	89,0%	-30 565,1
Zobowiązania długoterminowe	0,0	0,0%	0,0	0,0%	-	0,0
Zobowiązania krótkoterminowe	834 637,6	95,0%	784 707,7	86,1%	106,4%	49 929,9
Rozliczenia międzyokresowe	133 794,6	15,2%	141 773,3	15,5%	94,4%	-7 978,7
Pasywa razem	878 889,3	100,0%	911 840,6	100,0%	96,4%	-32 951,3

Jak wynika z powyższej tabeli w aktywach zwiększyła się wartość majątku trwałego o 2 325,9 tys. zł, a zmniejszyła wartość majątku obrotowego o 35 277,2 tys. zł. Natomiast w pasywach zwiększyły się zobowiązania i rezerwy na zobowiązania o 11 386,1 tys. zł. Kapitały własne ukształtowały się na poziomie (-) 336 727,8 tys. zł i uwzględniają zmniejszenia z tytułu pokrycia straty za lata ubiegłe i okres sprawozdawczy.

2.1.1. Aktywa

2.1.2. Majątek trwały

Wartość majątku trwałego na dzień 31.12.2012r. wyniosła **647 541,3 tys. zł** i zwiększyła się w porównaniu do stanu na dzień 31.12.2011r. o 2 325,9 tys. zł, tj. 0,4%.

Majątek trwały stanowi kolejno w 2010 – 74,9% majątku, 2011 – 70,8%, na dzień 31.12.2012r. – 73,7%. Strukturę i dynamikę majątku przedstawiono w tabeli poniżej.



Tabela 36 Struktura i dynamika majątku trwałego

Lp.	Wyszczególnienie	Struktura na 31.12.2011 %	Struktura na 31.12.2012 %	Dynamika zmian %
I.	Wartości niematerialne i prawne	0,1%	0,0%	14,8%
II	Rzeczowy majątek trwały	96,8%	96,6%	100,2%
1.	Grunty	12,3%	11,3%	92,0%
2.	Budynki, lokale i obiekty inżynierii lądowej i wodnej	36,1%	35,0%	97,2%
3.	Urządzenia techniczne i maszyny	2,6%	3,2%	122,1%
4.	Środki transportu	47,0%	47,9%	102,2%
5.	Inne środki trwałe	0,3%	0,3%	104,8%
6.	Środki trwałe w budowie	1,7%	2,3%	132,3%
III	Inwestycje długoterminowe	0,0%	0,0%	100,0%
IV	Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	3,1%	3,3%	107,3%
	Majątek trwały	100,0%	100,0%	100,4%

Dominującą pozycję w majątku trwałym stanowi rzeczowy majątek trwały. Na dzień 31.12.2011r. majątek trwały stanowi 96,8% a na 31.12.2012r. 96,6% majątku ogółem. Udział ten wynika ze specyfiki działalności Spółki.

W majątku rzeczowym dominują:

- tabor – wartość księgowa na 31.12.2012r. – 298 451,2 tys. zł, w tym:
 - autobusy szynowe – 2 222,4 tys. zł
 - elektryczne zespoły trakcyjne – 230 379,3 tys. zł
 - lokomotywy – 37 491,7 tys. zł
 - wagony – 28 357,8 tys. zł
- budynki i budowle - wartość księgowa na 31.12.2012r. – 143 620,6 tys. zł

Najwyższą dynamikę w porównaniu do stanu na koniec 2011r. wykazują środki trwałe w budowie – wzrost o 132,3% – pozycja ta znacznie zmienia się w zależności od przejścia obiektu do użytkowania przez jednostkę na podstawie dokumentu OT.

Sprzedaż majątku.

W okresie sprawozdawczym osiągnięto przychody ze sprzedaży składników majątkowych w wysokości 29 077,9 tys. zł (wartość księgowa 8 904,1 tys. zł) w tym:

- nieruchomości wraz z gruntem położone w Bielsku Białej przy ul. Trakcyjnej 2 dz. ew. 19/4, 30/27, 20/6 oraz 20/11 obręb Dolne Przedmieście Bielsko Białe, w szczególności budynek warsztatowo-biurowy, tory i rozjazdy, most, sieć wodociągowa, kotły, zbiorniki – przychód ze sprzedaży 5 611 tys. zł. netto (wartość księgowa 5 478,5 tys. zł),
- 3 elektryczne zespoły trakcyjne do Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi – przychód ze sprzedaży 5 214 tys. zł. netto (wartość księgowa 165,8 tys. zł),
- 1 elektryczny zespół trakcyjny do Urzędu Marszałkowskiego we Wrocławiu – przychód ze sprzedaży 950 tys. zł netto (eż zamortyzowany) – umowa zawarta 31 sierpnia 2012r.,
- 3 elektryczne zespoły trakcyjne do Urzędu Marszałkowskiego w Gdańsku – przychód ze sprzedaży 5 600,0 tys. zł netto (wartość księgowa 58,6 tys. zł),
- 1 lokomotywę spalinową SM42 do PKP Energetyka S.A. – przychód ze sprzedaży 990,0 tys. zł netto (wartość księgowa 57,0 tys. zł),
- 10 lokomotyw spalinowych serii SU42 i SM42 do NEWAG SA Nowy Sącz - przychód ze sprzedaży 2 670,0 tys. zł netto (wartość księgowa 729,0 tys. zł),

- 7 elektrycznych zespołów trakcyjnych do Urzędu Marszałkowskiego w Szczecinie – przychód ze sprzedaży 7 500,0 tys. zł netto (wartość księgowa 2 408,6 tys. zł),
- 1 elektryczny zespół trakcyjny do Zakładów Naprawczych Lokomotyw Elektrycznych S.A w Gliwicach – przychód ze sprzedaży 305,0 tys. zł netto (wartość księgowa 6,6 tys. zł)
- pozostałe składniki (m.in. wagony, sprzęt komputerowy, kontenerowa rozdzielnica trakcyjna, samochód osobowy) – przychód ze sprzedaży 237,9 tys. zł.

Likwidacja taboru kolejowego z przeznaczeniem na złom.

W okresie sprawozdawczym osiągnięto przychody uzyskane ze sprzedaży złomu pochodzącego z likwidacji taboru kolejowego w wysokości **5 225,0 tys. zł.** w tym dotyczące zlikwidowanych:

- 119 wagonów - 2 944,7 tys. zł,
- 27 lokomotyw spalinowych - 2 233,3 tys. zł,
- 2 ezt - 47,0 tys. zł.

2.1.2.1. Tabor kolejowy

W 2012r. Spółka prowadziła działalność przewozową głównie w oparciu o własny tabor kolejowy, na który składały się wagony, elektryczne zespoły trakcyjne (ezt), autobusy szynowe (asz) oraz lokomotywy spalinowe i elektryczne. Ponadto, Spółka korzystała z pojazdów użyczonych bądź dzierżawionych od samorządów województw oraz dodatkowo wynajmowała lokomotywy elektryczne i spalinowe od spółek PKP Cargo i PKP Intercity, a także od podmiotów zewnętrznych, tj. od Metchem oraz Kolei Czeskich.

W poniższej tabeli przedstawiono łączną ilość rozporządzalnego taboru szynowego w 2012r. z uwzględnieniem pojazdów dzierżawionych lub użyczonych.

Tabela 38. Tabor w latach 2011 – 2012

Wyszczególnienie	stan na 31.12.2012r.	stan na 31.12.2011r.	zmiana bezwzględna (kol. 2-3)
1	2	3	4
Wagony osobowe	415	570	-155
Elektryczne zespoły trakcyjne	793	878	-85
w tym dzierżawione/użyczone	74	70	4
Autobusy szynowe	122	130	-8
w tym dzierżawione/użyczone	111	119	-8
Lokomotywy spalinowe	85	110	-25
Lokomotywy elektryczne	28	0	28
w tym dzierżawione/użyczone	23	-	23

Tabor, który posiada Spółka, ze względu na długi okres użytkowania, charakteryzuje się znacznym zużyciem eksploatacyjnym i wymaga dużych nakładów inwestycyjnych. Jedynie tabor po dokonanej modernizacji oraz autobusy szynowe dzierżawione lub użyczone Spółce przez samorządy województw, charakteryzują się lepszymi parametrami technicznymi i eksploatacyjnymi. W celu zapewnienia standardów jakościowych i bezpieczeństwa, konieczne jest odnowienie parku taborowego użytkowanego przez Spółkę poprzez modernizację taboru lub zakup nowego. Działania takie, oprócz spełnienia wymagań jakości, bezpieczeństwa i ekologii, pozwolą również obniżyć koszty utrzymania i eksploatacji.

Wagony

Na dzień 31.12.2012r. Spółka posiadała łącznie 415 wagonów, tj. mniej o 155 w porównaniu do 2011r. Zmiana ta uwarunkowana była następującymi działaniami:

- sprzedano 2 wagony typu salonowego,
- 153 wagony zostały wycofane z eksploatacji i przeznaczone do sprzedaży na złom.

Tabela 39. Ilostan wagonów w latach 2011 – 2012

Lp.	Wyszczególnienie	stan na 31.12.2012r.	stan na 31.12.2011r.	zmiana bezwzględna (kol. 3-4)
1	2	3	4	5
I	Tabor własny	415	570	-155
1.	wagony z miejscami do siedzenia, 1 klasy	103	141	-38
2.	wagony z miejscami do siedzenia, 2 klasy	174	227	-53
3.	wagony z miejscami do siedzenia, 1/2 klasy	0	2	-2
4.	wagony z miejscami do siedzenia, piętrowe	126	183	-57
5.	wagony gastronomiczne	1	3	-2
6.	wagony bagażowe	1	2	-1
7.	wagony pozostałe, w tym osobowe specjalne	10	12	-2
II	Tabor rozporządzalny (wiersz I)	415	570	-155
1.	Liczba taboru wyłączonego z ruchu na stałe (do naprawy głównej oraz przygotowywane do sprzedaży i kasacji)	192		192
2.	Liczba taboru czasowo wyłączonego z ruchu (oczekujący na przeglądy okresowe, naprawy bieżące)	29		29
3.	Tabor w naprawach okresowych (rewizyjne i główne)	17		17
4.	Liczba taboru sprawnego	177	570	-393
4.1.	w tym czynne	177		177

Elektryczne zespoły trakcyjne

Elektryczne zespoły trakcyjne, którymi dysponowała Spółka na koniec 2012r. przedstawia tabela poniżej.

Tabela 40. Ilostan elektrycznych zespołów trakcyjnych w latach 2011 – 2012

Lp.	Wyszczególnienie	stan na 31.12.2012r.	stan na 31.12.2011r.	zmiana bezwzględna (kol. 3-4)
1	2	3	4	5
I	Tabor własny	719	808	-89
1.	trzyosłonowe serii EN57	667	756	-89
2.	czterocłonowe serii EN71	33	33	-
3.	czterocłonowe serii ED72 i ED73	18	18	-
4.	trójczłonowy serii EN61 ("pociąg papieski")	1	1	-
II	Tabor obcy (użyczony/dzierżawiony)	74	70	4
1.	UM Podlaski	4	4	-
2.	UM Kujawsko-Pomorski	4	4	-
3.	UM Pomorski	19	16	3
4.	UM Śląski	0	1	-1
5.	UM Świętokrzyski	4	4	-
6.	UM Małopolski	5	5	-
7.	UM Lubelski	5	5	-
8.	UM Łódzki	18	13	5
9.	UM Warmińsko-Mazurski	1	0	1
10.	UM Opolski	4	4	-

Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki "Przewozy Regionalne" za 2012r.

Lp.	Wyszczególnienie	stan na 31.12.2012r.	stan na 31.12.2011r.	zmiana bezwzględna (kol. 3-4)
1	2	3	4	5
11.	UM Wielkopolski	0	12	-12
13.	UM Zachodniopomorski	7	0	7
14.	UM Dolnośląski	3	2	1
III	Tabor rozporządzalny (wiersz I + wiersz II)	793	878	-85
1.	Liczba taboru dzierżawionego podmiotom zewnętrznym	16		16
2.	Liczba taboru wyłączonoego z ruchu na stałe (do naprawy głównej oraz przygotowywane do sprzedaży i kasacji)	115		115
3.	Liczba taboru czasowo wyłączonoego z ruchu (oczekujący na przeglądy okresowe, naprawy bieżące)	86		86
4.	Tabor w naprawach okresowych (rewizyjne i główne)	44		44
5.	Liczba taboru sprawnego	532	878	-346
5.1.	w tym czynne	506		506

Liczba elektrycznych zespołów trakcyjnych (ezt) będących własnością Spółki zmniejszyła się o 89 sztuk w porównaniu do 2011r. Przyczyną było wycofanie z eksploatacji ze względu na całkowite zużycie i nieopłacalność odtworzenia 73 ezt, w tym 71 szt. w celu sprzedaży na złom. Ponadto, Spółka otrzymała w użyczenie bądź dzierżawiła 74 ezt od samorządów województw, tj. o 4 szt. więcej niż w 2011r. Wynikało to ze:

- zwrotu 12 ezt spółce Koleje Wielkopolskie,
- zwrotu 1 ezt spółce Koleje Śląskie,
- sprzedaży łącznie 16 ezt do Samorządów Województw (obecnie użytkowane są one przez Spółkę na podstawie umów dzierżawy zawartych z samorządami), w tym do samorządu:
 - Łódzkiego Urzędu Marszałkowskiego – 5 szt.,
 - Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego – 3 szt.,
 - Zachodniopomorskiego Urzędu Marszałkowskiego – 7 szt.,
 - Dolnośląskiego Urzędu Marszałkowskiego – 1 szt.,
- użyczenia przez Samorząd Warmińsko-Mazurski 1 ezt.

Autobusy szynowe (spalinowe i elektryczne)

Ilostan autobusów szynowych , którym dysponowała Spółka przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 41. Ilostan autobusów szynowych w latach 2011 – 2012

Lp.	Wyszczególnienie	stan na 31.12.2012r.	stan na 31.12.2011r.	zmiana bezwzględna (kol. 3-4)
1	2	3	4	5
I	Tabor własny	11	11	-
1.	autobusy szynowe serii SN81	4	4	-
2.	autobusy szynowe serii SA101	3	3	-
3.	autobusy szynowe serii SA102	3	3	-
4.	autobusy szynowe serii SA104	1	1	-
II	Tabor obcy (użyczony/dzierżawiony)	111	119	-8
1.	UM Podlaski	11	10	1
2.	UM Pomorski	13	13	-
3.	UM Świętokrzyski	2	2	-
4.	UM Małopolski	10	10	-
5.	UM Lubelski	10	10	-
6.	UM Warmińsko-Mazurski	11	11	-



Lp.	Wyszczególnienie	stan na 31.12.2012r.	stan na 31.12.2011r.	zmiana bezwzględna (kol. 3-4)
1	2	3	4	5
7.	UM Opolski	11	11	-
8.	UM Wielkopolski	4	4	-
9.	UM Podkarpacki	10	10	-
10.	UM Zachodniopomorski	17	23	-6
11.	UM Lubuski	12	11	1
12.	Sigma Tabor	0	2	-2
13.	Energoutech	0	2	-2
III	Tabor rozporządzalny (wiersz I + wiersz II)	122	130	-8
1.	Liczba taboru czasowo wyłączonego ruchu (oczekujący na przeglądy okresowe, naprawy bieżące)	21		21
2.	Tabor w naprawach okresowych (rewizyjne i główne)	5		5
3.	Liczba taboru sprawnego	96	130	-34
3.1.	w tym czynne	88		88

W porównaniu do 2011r. ilość autobusów szynowych będących w posiadaniu Spółki w roku 2012 nie uległa zmianie i wynosiła 11 szt. Zmniejszyła się natomiast liczba taboru dzierżawionego/użyczanego od samorządów województw (o 8 szt.) Było to skutkiem:

- wycofania z eksploatacji 6 szt. autobusów serii SA110 – z powodu utraty świadectwa sprawności technicznej, pojazdy zostały przeznaczone do kasacji,
- użyczenia przez Samorząd Lubuski oraz Podlaski dodatkowych 2 szt. autobusów: serii SA 137 i SA 139,
- wygaśnięcia z dniem 31.12.2011r. umów z kontrahentami zewnętrznymi (Sigma Tabor, Energo-utech S.A.), w oparciu o które Spółka dzierżawiła łącznie 4 szt. autobusów serii SN83 oraz SN82. Pojazdy zostały zwrócone właścicielom.

Lokomotywy spalinowe

Wg stanu na 31.12.2012r. w posiadaniu Spółki było 85 lokomotyw spalinowych. Oznacza to zmniejszenie w porównaniu do 2011r. o 25 sztuk. Wynika ono ze sprzedaży:

- 16 lokomotyw serii SU42 do spółki „NEWAG” S.A.,
- 2 lokomotyw serii SM42: 1 szt. do spółki „NEWAG” S.A. oraz 1 szt. do spółki PKP Energetyka,
- 8 lokomotyw serii SU45 z przeznaczeniem na złom.

Ponadto w 2012r. zakupiono 1 lokomotywę serii SM04.

Tabela 42. Ilostan lokomotyw spalinowych w latach 2011 – 2012

Lp.	Wyszczególnienie	stan na 31.12.2012r.	stan na 31.12.2011r.	zmiana bezwzględna (kol. 3-4)
1	2	3	4	5
I	Tabor własny	85	110	-25
1.	Lokomotywy spalinowe serii SP32	13	13	-
2.	Lokomotywy spalinowe serii SU42	24	40	-16
3.	Lokomotywy spalinowe serii SM42	26	28	-2
4.	Lokomotywy spalinowe serii SU45	18	26	-8
5.	Lokomotywy spalinowe serii SM04	4	3	1
II	Tabor rozporządzalny (wiersz I)	85	110	-25
1.	Liczba taboru dzierżawionego podmiotom zewnętrznym	2		2

Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki "Przewozy Regionalne" za 2012r.

Lp.	Wyszczególnienie	stan na 31.12.2012r.	stan na 31.12.2011r.	zmiana bezwzględna (kol. 3-4)
1	2	3	4	5
2.	Liczba taboru wyłączono z ruchu na stałe (do naprawy głównej oraz przygotowywane do sprzedaży i kasacji)	24		24
3.	Liczba taboru czasowo wyłączono z ruchu (oczekujący na przeglądy okresowe, naprawy bieżące)	17		17
4.	Tabor w naprawach okresowych (rewizyjne i główne)	2		2
5.	Liczba taboru sprawnego	42	110	-68
5.1.	w tym czynne	28		28

Lokomotywy elektryczne

W 2012r. Spółka zakupiła od PKP Intercity 5 lokomotyw serii EP07. Dodatkowo lokomotywy elektryczne były dzierżawione od podmiotów zewnętrznych w łącznej liczbie 23 sztuk. Nadmienia się, iż na dzień 31.12.2011r. Spółka nie posiadała własnych lokomotyw elektrycznych.

Tabela 43. Ilość lokomotyw elektrycznych w latach 2011 – 2012

Lp.	Wyszczególnienie	stan na 31.12.2012r.	stan na 31.12.2011r.	zmiana bezwzględna (kol. 3-4)
1	2	3	4	5
I	Tabor własny	5	0	5
1.	Lokomotywy elektryczne serii EP07	5	0	5
II	Tabor obcy (użyczony/dzierżawiony)	23	0	23
1.	Ceske Drahy	10	-	10
2.	Metchem	11	-	11
3.	PKP Intercity	2		2
III	Tabor rozporządzalny (wiersz I + wiersz II)	26	0	26
1.	Liczba taboru czasowo wyłączono z ruchu (oczekujący na przeglądy okresowe, naprawy bieżące)	4		4
2.	Liczba taboru sprawnego	22	0	22
2.1.	w tym czynne	22		22

2.1.2.2. Inwestycje

W 2012r. Spółka poniosła nakłady na inwestycje w wysokości 66 540,2 tys. zł. Nakłady były niższe od zaplanowanych o 83 282,4 tys. zł, natomiast wyższe od 2011r. o 39 976,8 tys. zł.

Lp.	Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	plan 2012 (tys. zł)	2011 (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (3-4) (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (3-5) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7
I	Inwestycje realizowane w ramach projektów UE	0,0	99 159,4	0,0	-99 159,4	0,0
1.	Modernizacja taboru, w tym:	0,0	94 159,4	0,0	-94 159,4	0,0
2.	Wyposażenie zaplecza technicznego Spółki	0,0	5 000,0	0,0	-5 000,0	0,0
II	Pozostałe inwestycje	66 540,2	50 663,2	26 563,4	15 877,0	39 976,8
1.	modernizacja taboru, w tym:	40 839,1	0,0	6 745,2	40 839,1	34 093,9
a)	ezt	10 352,7	0,0	6 745,2	10 352,7	3 607,5
b)	wagony	18 140,0	0,0	0,0	18 140,0	18 140,0
c)	lokomotywy	12 346,4	0,0	0,0	12 346,4	12 346,4

Lp.	Wyszczególnienie	2012 (tys. zł)	plan 2012 (tys. zł)	2011 (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (3-4) (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (3-5) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7
2.	zakup lokomotyw	9 600,0	0,0	0,0	9 600,0	9 600,0
a)	elektryczne	9 510,0	0,0	0,0	9 510,0	9 510,0
b)	spalinowe	90,0	0,0	0,0	90,0	90,0
3.	pozostałe nakłady, w tym:	16 101,1	50 663,2	19 818,2	-34 562,1	-3 717,1
a)	budownictwo inwestycyjne	6 460,1	22 452,6	4 366,9	-15 992,5	2 093,2
b)	zakup środków trwałych	6 090,4	20 473,5	10 033,6	-14 383,1	-3 943,2
c)	modernizacja środków trwałych bez taboru	73,4	214,0	850,6	-140,6	-777,2
d)	zakup wartości niematerialnych i prawnych	2 003,0	5 611,1	1 523,6	-3 608,1	479,4
e)	środki informatyczne	737,9	1 176,0	0,0	-438,1	737,9
f)	zakup środków trwałych niskiej wartości i środków transportu	550,0	0,0	2 294,1	550,0	-1 744,1
g)	dokumentacja przyszłościowa	186,3	736,0	749,4	-549,7	-563,1
IV	Razem	66 540,2	149 822,6	26 563,4	-83 282,4	39 976,8

Uchwałą Nr 157/2012 z dnia 26.04.2012 Zarząd Spółki zatwierdził do realizacji „Plan Inwestycyjny Przewozy Regionalne sp. z o. o na 2012 rok” na kwotę 355 653,1 tys. zł.

Na wskaźnik wykonania planu rzutuje przede wszystkim brak pozyskania dodatkowych źródeł finansowania na modernizację taboru oraz ma wpływ nie zrealizowanie w pełni zadań przyjętych Uchwałą Zarządu Nr 181 z dnia 19.04.2011r pn. „Podwyższenie w latach 2011-2013 zdolności naprawczych zaplecza utrzymania taboru trakcyjnego w Idzikowicach przy prowadzeniu systemem gospodarczym napraw rewizyjnych taboru trakcyjnego” z uwagi na przedłużające się procedury przetargowe, wycofanie się oferentów lub braku odpowiedniego wykonawcy. Zadania te zostały przeniesione do realizacji na lata przyszłe, z uwzględnieniem sytuacji rynkowej.

W ramach optymalizacji kosztów związanych z gospodarką paliwową w Spółce rozpoczęto budowę zbiorników naziemnych lub kontenerowych stacji paliw. W PR Lublin środki finansowe na tą inwestycję zostały przekazane z Urzędu Województwa Lubelskiego w wysokości 180,0 tys. zł

W 2012r. rozpoczęto działania mające na celu rozbudowę lub modernizację przejętego majątku np. modernizację hali WGW na potrzeby obsługi EZT w Lesznie, modernizację zaplecza Centrum Diagnostycznego w Łławie oraz termomodernizację budynku w Jeleniej Górze. Ponadto doposażono w specjalistyczne narzędzia zaplecza techniczne Spółki w ramach obsługi taborowej.

W 2012r. zmodernizowano tabor na kwotę 40 839,1 tys. zł, w tym lokomotywy elektryczne zakupione od PKP IC.

2.1.3. Majątek obrotowy

Wartość majątku obrotowego na dzień 31.12.2012r. wyniosła **231 348,0 tys. zł**. Zmniejszyła się w porównaniu do stanu na dzień 31.12.2011r. o 35 277,2 tys. zł. Spadek aktywów został spowodowany spadkiem zapasów, należności, środków pieniężnych i krótkoterminowych rozliczeń międzyokresowych.

2.1.3.1. Zapasy

Spółka na dzień 31.12.2012r. posiadała zapasy w wysokości 29 293,5 tys. zł. Były niższe w porównaniu do stanu na dzień 31.12.2011r. o 10 309,2 tys. zł.

W pozycji „zapasy” uwzględnione zostały:

1. materiały (do taboru i inne eksploatacyjne) –	17 712,0 tys. zł
2. rezerwa obiegowa	– 11 533,0 tys. zł
3. towary (m.in. rozkłady jazdy)	– 12,1 tys. zł
4. zaliczki na dostawy	– 36,4 tys. zł

2.1.3.2. Należności

Na dzień 31.12.2012r. Spółka posiadała **155 964,7 tys. zł** należności krótkoterminowych netto, co stanowi spadek o 9 187,7 tys. zł w porównaniu do stanu na 31.12.2011r.

Należności Spółki obejmują:

1. należności z tytułu dostaw i usług – 25 734,2 tys. zł (spadek o 28 720,0 tys. zł w porównaniu do stanu na 31.12.2011r.)

Wynikają głównie ze sprzedaży biletów w kasach Spółki PKP IC na pociągi Spółki PR oraz sprzedaży uprawnień do ulgowych przejazdów. Należności są systematycznie kompensowane zobowiązaniami.

Najwięksi dłużnicy Spółki wg stanu na dzień 31.12.2012r.:

• PKP Intercity S.A.	13 141,1 tys. zł
• PKP PLK S.A.	1 226,9 tys. zł
• PKP Energetyka S.A.	408,2 tys. zł
• PKP CARGO S.A.	133,5 tys. zł
• PKP SKM sp. z o.o.	82,4 tys. zł
• PKP S.A.	2 144,3 tys. zł
• TK Telekom	1 100,7 tys. zł

2. należności z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń – 96 815,9 tys. zł
(wzrost o 26 290,2 tys. zł w porównaniu do stanu na 31.12.2011r.)

w tym:

• rozrachunki z tytułu VAT	53 110,4 tys. zł
• rozrachunki z budżetem	10 179,5 tys. zł
• rozrachunki z tytułu podatku od nieruchomości	48,2 tys. zł
• rozrachunki z tytułu należnej rekompensaty od samorządów województw	33 477,8 tys. zł
➤ Dolnośląskiego	11 798,1 tys. zł
➤ Wielkopolskiego	4 650,0 tys. zł
➤ Zachodnio – Pomorskiego	4 406,3 tys. zł
➤ Łódzkiego	4 149,0 tys. zł
➤ Lubuskiego	2 458,7 tys. zł
➤ Opolskiego	2 281,3 tys. zł
➤ Pomorskiego	1 898,8 tys. zł
➤ Kujawsko-Pomorskiego	1 835,6 tys. zł

3. pozostałe – 33 414,6tys. zł
(spadek o 6 757,9 tys. zł w porównaniu do stanu na 31.12.2011r.)

w tym:

- rozrachunki i roszczenia dział. rachunkowo wyodrębnionych 12 515,1 tys. zł
- rozliczenie podatku VAT w przyszłych miesiącach 10 795,4 tys. zł
- rozrachunki z tytułu wpłaconych wadium 8 065,1 tys. zł

2.2. Pasywa

Pasywa składają się z kapitałów własnych, czyli tej części kapitałów, którą mogą dysponować właściciele przedsiębiorstwa. Zostały one wprowadzone do przedsiębiorstwa bezpośrednio lub pośrednio przez jego właścicieli oraz kapitał obcy, czyli wszelkiego rodzaju wierzytelności pozyskane na okres długi – kapitał obcy długoterminowy, i krótki – kapitał obcy krótkoterminowy.

2.2.1. Kapitały własne

Kapitały własne na dzień 31.12.2012r. wyniosły (-)336 727,8 tys. zł i uwzględniają zmniejszenia z tytułu pokrycia straty za lata ubiegłe i rok bieżący. W porównaniu do stanu na dzień 31.12.2011r. zmniejszyły się, na co wpływ miała strata za 2012r.

2.2.2. Zobowiązania długoterminowe

Spółka nie posiada zobowiązań długoterminowych.

2.2.3. Zobowiązania krótkoterminowe

Na dzień 31.12.2012r. zobowiązania krótkoterminowe wyniosły 834 637,6 tys. zł i w porównaniu do stanu na dzień 31.12.2011r. zwiększyły się o 49 929,9 tys. zł.

Na zobowiązania krótkoterminowe składają się zobowiązania:

1. z tytułu dostaw i usług 655 557,0 tys. zł

Stanowią one 78,5% ogółu zobowiązań krótkoterminowych. W porównaniu do stanu na dzień 31.12.2011r. zwiększyły się o 1 395,7 tys. zł. Największe zobowiązania Spółka posiada wobec PKP PLK SA – 477 779,8 tys. zł z tytułu udostępnienia linii, co stanowi 72,9% zobowiązań krótkoterminowych.

Pozostali wierzyciele to:

PKP IC S.A.	55 099,3 tys. zł
PKP Energetyka S.A.	41 325,2 tys. zł
PKP S.A.	3 622,0 tys. zł
TK Telekom	2 860,6 tys. zł
PKP Informatyka Sp. z o.o.	2 438,8 tys. zł
PKP SKM sp. z o.o.	626,4 tys. zł

2. z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń 64 785,7 tys. zł

w tym:

- rozrachunki z ZUS 49 610,5 tys. zł
- rozrachunki z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych 12 275,5 tys. zł
- zobowiązania z tytułu dotacji przedmiotowej 2 621 8 tys. zł

3. z tytułu wynagrodzeń 47 879,8 tys. zł

4. inne 50 204,4 tys. zł

- zakup niefinansowych aktywów trwałych 39 742,6 tys. zł
- rozrachunki działalności rachunkowo

wyodrębnionych	1 768,5 tys. zł
• zobowiązania wobec ZUS z tytułu składek na ubezpieczenia zdrowotne	942,2 tys. zł
• rozliczenie podatku VAT należnego	531,5 tys. zł
• rozliczenie nadwyżek	142,5 tys. zł
• pozostałe rozrachunki	7 077,1 tys. zł

5. fundusze specjalne

16 210,7 tys. zł.

W celu zapewnienia wykonania zobowiązań wynikających z istniejącego stosunku prawnego oraz kontynuacji współpracy, Spółka zawarła ugody z następującymi podmiotami, tj.:

1. PKP Energetyka – Porozumienia zawarte w dniach:

- 21.02.2012r. na kwotę 39 174,7 tys. zł. Całość spłacono do 30.11.2012r. Zapłata zadłużenia z tytułu odsetek ustawowych od należności głównych w wysokości 2 792,2 tys. zł została zapłacona do 28.12.2012r. Poza zapłatą rat i odsetek od należności głównych Spółka zapłaciła dnia 31.01.2013r. odsetki w wysokości 2 425,5 tys. zł, obliczone od 1.01.2012r. do dnia zapłaty każdej z rat.
- 03.09.2012r. na kwotę 23 286 tys. zł. Raty płacone są zgodnie z harmonogramem i do dnia 31.01.2013r. wpłacono 12 500,0 tys. zł. Zapłata zadłużenia z tytułu odsetek ustawowych od należności głównych, wynikających z Umów naliczonych do dnia 21.08.2012r. w wysokości 1 145,3 tys. zł zostanie zapłacona do 31.07.2013r. Poza zapłatą rat i odsetek od należności głównych Spółka zapłaci odsetki obliczone od 22.08.2012r. do dnia zapłaty każdej z rat w terminie do 31.08.2013r.

2. PKP SA – ugoda zawarta dnia 08.12.2011r. na kwotę 12 496,7 tys. zł (bezumowne korzystanie z nieruchomości i pomieszczeń od 01.09.2010r. do 30.04.2011r.), powiększoną o koszty sądowe w wysokości 66,7 tys. zł. Całość spłacono do dnia 30 czerwca 2012r.

3. ZUS – ugoda zawarta dnia 27.04.2012r. na kwotę 21 314,3 tys. zł – zapłacono do 31.12.2012r. kwotę 7 653,7 tys. zł. Ostatnia rata zostanie wpłacona do 30.08.2013r.

4. PKP PLK – ugoda zawarta dnia 21.01.2013r. Przedmiotem ugody jest uregulowanie roszczeń PKP PLK za dostęp do infrastruktury kolejowej w okresie od 1 stycznia 2009r. do 31.12.2010r. Zabezpieczeniem realizacji Ugody jest ustanowienie hipotek na nieruchomościach na kwotę ok. 69,5 mln zł oraz zastawy rejestrowe na taborze.

Główne warunki ugody:

- zapłata roszczeń PKP PLK w wysokości 384,4 mln zł, w tym I część - 100 mln zł w terminie do 1 kwietnia 2014r., a pozostała kwota - 284 mln zł do 1 lipca 2017r.
- wycofanie pozwów sądowych przez PKP PLK,
- zrzeczenie się roszczenia o odsetki narosłe do dnia zawarcia Ugody (ok.137 mln zł),
- naliczanie odsetek od dnia zawarcia Ugody w wysokości znacznie niższej od odsetek ustawowych,
- zrzeczenie się z pozywania spółki PKP PLK o sposób naliczenia opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w okresie od 1 stycznia 2009r. do 31 grudnia 2010r.,
- dokonywanie terminowych płatności bieżących.

Nadmienia się, że pierwsza rata zadłużenia, w wysokości 57,3 mln zł została zapłacona. Spółka planuje pozyskać pieniądze na spłatę kolejnych rat w najbliższych dwóch latach m.in. ze sprzedaży zbędnego majątku, leasingu zwrotnego taboru.

3. 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 2011 - 2012 zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 44. Wskaźniki oceny działalności Spółki

Lp.	Nazwa wskaźnika	Sposób obliczania	2012	2011
Wskaźniki rentowności				
1.	wskaźnik rentowności netto sprzedaży	Wynik netto x 100 / przychody ze sprzedaży	-5,6	-6,4
	wskaźnik rentowności netto sprzedaży (wg metodologii GUS)	Wynik ze sprzedaży x100/ przychody ze sprzedaży	-131,9	-122,3
	wskaźnik rentowności obrotu netto	Wynik netto x100 / przychody ogółem	-2,3	-2,8
	wskaźnik rentowności majątku ogółem	Wynik netto x 100 / aktywa ogółem	-5,0	-5,8
	wskaźnik rentowności netto	Wynik działalności netto x 100/ koszty	-2,3	-2,7
	wskaźnik poziomu kosztów	Koszty ogółem/ przychody ogółem	1,0	1,0
Wskaźniki wykorzystania majątku i zaangażowania kapitału				
2.	wskaźnik rotacji aktywów obrotowych	Przychody ze sprzedaży / przeciętny stan aktywów obrotowych	3,2	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	7	6
	wskaźnik cyklu inkasa należności (w dniach)	Należności z tytułu dostaw i usług (przeciętny stan) x 365 / przychody ze sprzedaży	18	20
	pokrycia majątku kapitałem własnym	Kapitał własny x 100 / aktywa ogółem	-38,3	-32,1
Wskaźniki wykorzystania majątku i zaangażowania kapitału				
3.	wskaźnik ogólnego zadłużenia	Kapitał obcy x 100 / aktywa ogółem	138,3	132,1
	cykl spłaty zobowiązań krótkoterminowych (w dniach)	Zobowiązania krótkoterminowe (przeciętny stan) x 365 / przychody ze sprzedaży	372	343
	cykl spłaty zobowiązań z tytułu dostaw i usług (w dniach)	Zobowiązania z tyt. dostaw i usług (przeciętny stan) x 365 / przychody ze sprzedaży	301	284
Wskaźniki płynności finansowej				
4.	płynność finansowa I stopnia (gotówkowa)	środki pieniężne i inne aktywa pieniężne / zobowiązania krótkoterminowe	0,034	0,041
	płynność finansowa II stopnia (szybka)	Inwestycje krótkoterminowe + należności krótkoterminowe / zobowiązania krótkoterminowe	0,221	0,251
	płynność finansowa III stopnia (bieżąca)	Aktywa obrotowe / zobowiązania krótkoterminowe	0,277	0,340
Wskaźniki efektywności i kosztów pracy				
5.	przychody ze sprzedaży na 1 zatrudnionego (w tys. zł/zatr.)	Przychody ze sprzedaży / przeciętne zatrudnienie	63,2	61,7
	koszty pracy na 1 zatrudnionego (w tys. zł/zatr.)	Koszty pracy / przeciętne zatrudnienie	57,4	51,9

V. Realizacja Programu naprawczego w latach 2010-2012

W roku 2012 Spółka zakończyła realizację Programu naprawczego i restrukturyzacyjnego obejmującego lata 2010 - 2012.

Realizacja Programu obejmowała:

Działania handlowo – marketingowe

1. Rozwój oferty interREGIO.

- w rozkładzie jazdy 2011/2012 Spółka uruchomiła 65 poc IR całorocznych i 15 poc. sezonowe. W 2012r. wykonano pracę eksploatacyjną pociągami interREGIO w wysokości 2 765,8 tys. pockm,
- 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 dostosowanych do potrzeb przewozów związanych z rekreacją i wypoczynkiem,
- w 2010r. wprowadzono możliwość zakupu jednego biletu na całą podróż (REGIO i interREGIO),
- w 2012r. w celu utrzymania przewozów mimo prac na sieci PLK uruchomiono interREGIO Bus.

2. Optymalizacja sieci dystrybucji:

- ograniczono pracę kas biletowych charakteryzujących się wysoką kosztocłonnością,
- własne kasy biletowe na małych i średnich stacjach o wysokiej kosztocłonności przekształcono w kasy agencyjne,
- drużyny konduktorskie zostały w pełni wyposażone w kasy mobilne,
- wdrożono internetową obsługę przejazdów dla pociągów specjalnych uruchamianych np. przy organizacji imprez masowych, tj.: Przystanek Woodstock,
- uruchomiono Internetowy System Sprzedaży biletów (ISS),
- od połowy kwietnia 2010r. funkcjonuje nowy system zgłaszania wniosków na przejazdy grupowe. Uproszczono formalności związane z zamówieniem takiego przejazdu, a także znacznie skrócono czas złożenia 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 51 automatów biletowych,
- uszczelniano przychody:
 - zmiana sposobu naliczania kar (więcej kar pobieranych na miejscu w pociągu),
 - automatyzacja pobierania opłaty za wystawienie biletu w pociągu
- w aglomeracji katowickiej wprowadzono sprzedaż za pomocą telefonu komórkowego,
- 191 kas biletowych wyposażono w terminale do kart płatniczych, które zintegrowane są z terminalami kasowymi – taka konfiguracja pozwala skrócić czas odprawy i zminimalizować koszty eksploatacji tych urządzeń,

- zakończono ostatni etapu działań niezbędnych do wprowadzenia sprzedaży biletów za pośrednictwem najpopularniejszej wyszukiwarki połączeń kolejowych (rozklad-pkp.pl),
3. Rozwój innowacyjnych form udzielania informacji dla podróżnych:
- uruchomiono System Niewerbalnej Komunikacji w 8 kasach biletowych, w skład którego wchodzi:
 - usługi tłumaczeń z zakresu polskiego języka migowego (PJM) i systemu języka migowego (SJM),
 - usługi tłumaczeń z zakresu języka angielskiego,
 - wdrożono usługę informacji SMS o opóźnieniach i utrudnieniach w ruchu pociągów,
 - wdrożono elektroniczną informację o rozkładzie jazdy w stacjonarnych kasach biletowych i kasach mobilnych, co pozwoliło na wycofanie tradycyjnej kosztochłonnej formy książkowego Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów,
 - uruchomiono infolinię dla osób niepełnosprawnych, za pomocą której można zgłosić chęć udzielenia pomocy w podróży,
 - uruchomiono ogólnopolską infolinię o rozkładzie jazdy pociągów i aktualnych ofertach taryfowych.
4. Wprowadzono nowe oferty taryfowe, w tym:
- 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
 - „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 GW Train 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 uaktualnioną 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 i w kasach.
 - REGIO Specjal Czechy – oferta specjalna z opłatą zryczałtowaną z Wrocławia i Kłodzka do Pragi i Pardubic – wydawana przez Internet na przejazd z Polski do Czech lub w obie strony. Obowiązuje od 1 czerwca 2012 roku.
 - Taryfa specjalna stosowana przy przejazdach w pociągach dodatkowych, np. Przystanek Woodstock.
 - 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,
- Kraków-Balice - zmiana cen biletów od dnia 9 grudnia 2012r. w uzgodnieniu z Organizatorem przewozów przy zachowaniu dotychczasowych ofert: bilet powrotny i bilet dla trzech i czterech osób.

Dzięki wdrożeniu powyżej opisanych działań Spółka notuje stały wzrost efektywności przychodowej (przychodów w przeliczeniu na 1 pociągokilometr) - od 9,82 zł w roku 2010, przez 10,93 zł w roku 2011, do 11,74 zł w roku 2012.

Działania techniczno-eksploatacyjne

1. Aport nieruchomości do Spółki o wartości ok. 270 mln zł.
2. Koncentracja działalności w dużych zapleczech technicznych:
 - zaprzestano wykonywania działalności w zapleczech: 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 zapleczy 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,
 - zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych poprzez: optymalizację punktów obrządzania i przeglądu taboru, optymalizację obiegów i ilości taboru, postój taboru na większych stacjach z niezbędną infrastrukturą,
 - instalacja lokalizatorów GPS na taborze,
 - rozszerzenie zakresu i liczby napraw i modernizacji taboru we własnych punktach naprawczych Spółki. W chwili obecnej Spółka nie planuje zawierania na kolejne okresy umów na naprawy systemem zleconym.

Działania ekonomiczno-finansowe

1. Wzmocnienie kompetencji Dyrektorów Zakładów w zakresie budżetowania i realizacji planu:
 - 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.
2. Wdrożenie systemu finansowo-księgowego klasy ERP – w trakcie realizacji. W grudniu 2012r. wdrożono system kadrowo-płacowy, a obecnie trwają prace nad systemem finansowym i modułem środków trwałych. Kolejnym modułem, nad którym również trwają prace, jest moduł controllingu i planowania.
 - W ramach koncepcji biznesowej ERP została również przygotowana analiza w zakresie reorganizacji służb finansowo-księgowych Spółki - rozpoczęto realizację procesu tworzenia Centrum Obsługi Finansowej oraz Centrum Obsługi Kadrowej.
3. Wdrożenie rozliczeń wewnętrznych pomiędzy jednostkami Spółki:
 - opracowano i wdrożono analitykę kosztową oraz przychodową umożliwiającą realizację rozliczeń wewnętrznych,



- opracowano i wdrożono zasady rozliczeń wewnętrznych w zakresie kosztów i przychodów.

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.

4. Znalezienie źródeł pokrycia zaległych wierzytelności:

- w styczniu 2013r. zawarta została Ugoda z PKP PLK. Przedmiotem Ugody jest uregulowanie przeterminowanych zobowiązań wobec PKP PLK za dostęp do infrastruktury kolejowej w latach 2009-2010,
- złożono do sądu pozwy dotyczące odzyskania środków finansowych od Skarbu Państwa z tytułu realizacji przewozów międzywojewódzkich w latach 2004-2008:
 - za okres 01.05.2004 – 08.02.2006r. w wysokości 358,9 mln zł,
 - za okres 09.02.2006 – 31.12.2008r. w wysokości 322,5 mln zł,
- złożono do sądu pozwy dotyczące odzyskania środków finansowych od samorządów województw śląskiego oraz kujawsko-pomorskiego (łącznie ok. 40 mln zł).

5. Rozpoczęto procedurę pozyskania środków finansowych z leasingu zwrotnego taboru – trwa procedura.

6. Na liście projektów dofinansowanych z Programu POIiŚ umieszczone zostały projekty:

- modernizacja 44 elektrycznych zespołów trakcyjnych,
- modernizacja 57 wagonów osobowych wraz z zakupem i modernizacją używanych lokomotyw elektrycznych,
- wyposażenie zaplecza technicznego Spółki "Przewozy Regionalne" w infrastrukturę służącą do utrzymania kolejowego taboru pasażerskiego.

Działania w zakresie zatrudnienia

1. Uzupelnianie zatrudnienia do niezbędnych wielkości na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem przewozów.
2. Dostosowanie potrzeb zatrudnienia na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem do planowanej optymalizacji obiegów pociągów.
3. Dostosowanie zatrudnienia na stanowiskach pracy związanych z obsługą klienta do działań prowadzonych przez Spółkę w tym obszarze oraz oczekiwań rynku.
4. Zawarcie nowego Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy.
5. Realizacja Programu Dobrowolnych Odejść, z którego skorzystało łącznie 879 osób.

W efekcie stan zatrudnienia w Spółce wyniósł:

- na 31.12.2009 15 176 etatów
- na 31.12.2012 11 763 etatów

Spadek o 3 413 etatów.

Odchylenia w realizacji Programu Naprawczego wynikają głównie z:

- przejmowania przewozów przez koleje samorządowe,
- ograniczenia oferty przewozowej objętej dofinansowaniem ministra właściwego ds. transportu,
- ograniczania liczby połączeń nieobjętych dofinansowaniem w wyniku pogorszenia ich atrakcyjności i zmniejszenia przychodów z uwagi na remonty sieci kolejowej i zmniejszenia prędkości handlowej pociągów.

Powyższe wpłynęło na wykonanie niższych od planowanych przychodów przewozowych (bilety, dotacja przedmiotowa, uprawnienia przejazdowe).

Dodatkowo, Spółka poniosła koszty związane z likwidacją Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w wyniku przekazania przez Samorząd Województwa Śląskiego realizacji całości przewozów kolejowych na terenie województwa śląskiego do innego przewoźnika.

W wyniku realizacji Programu naprawczego oraz działań restrukturyzacyjnych w ramach programu OPTIMA, stanowiącego element Wieloletniego Planu Działalności, **wynik finansowy Spółki poprawił się** o 250 mln zł, tj. z (-) 296 mln zł w 2009 r. do (-) 44 mln zł w 2012r. Dodatkowo, w 2011r. Spółka po raz pierwszy od momentu usamorzędowania osiągnęła dodatni wynik operacyjny.

VI. Czynniki ryzyka

Ze względu na ujemny poziom kapitałów i niekorzystną sytuację finansową, w 2011r. Spółka nie zawierała transakcji, z których wynika ryzyko finansowe. Spółka nie posiada bankowych umów kredytowych.

VII. Ważne wydarzenia

Styczeń 2012r.

- Wyrażenie zgody przez Zarząd Spółki na przygotowanie i przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia na wykonanie napraw rewizyjnych lokomotyw spalinowych: 9 szt. serii SM42 i 9 szt. serii SU42,

Marzec 2012r.

- Zgoda Rady Nadzorczej na zaciągnięcie zobowiązania poprzez przygotowanie i przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia na naprawę główną i modernizację 5 szt. lokomotyw elektrycznych serii EU07 do prędkości $V=125$ km/h oraz zawarcie umowy z wyłonionym wykonawcą,

Kwiecień 2012r.

- Wyrażenie zgody przez Zgromadzenie Wspólników na zaciągnięcie zobowiązania poprzez zawarcie umowy na wykonanie modernizacji i napraw głównych 6 szt. lokomotyw elektrycznych serii EU07 do prędkości 160 km/h.
- Zatwierdzenie przez Zgromadzenie Wspólników Planu finansowego Spółki „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. na 2012 rok
- Zgoda Zgromadzenia Wspólników na przygotowanie i przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia w trybie przetargu nieograniczonego na wykonanie modernizacji 47 szt. wagonów osobowych typu 111A.
- Zgoda Zgromadzenia Wspólników na przygotowanie i przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia na wykonanie przeglądu czwartego poziomu utrzymania z modernizacją elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57, EN71, ED72 własności „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.
- Zgoda Zgromadzenia Wspólników na zaciągnięcie zobowiązania poprzez zawarcie z Kolejami Czeskimi umowy na najem 10 lokomotyw elektrycznych serii 163, na okres od dnia 1 października 2012 r. do dnia 30 września 2016 r.
- Zgoda Zgromadzenia Wspólników na zaciągnięcie zobowiązania poprzez zawarcie z firmą METCHEM z Kalisza umowy na najem 11 lokomotyw elektrycznych serii EU07, na okres od dnia 1 maja 2012 r. do dnia 30 kwietnia 2016r.

- Uchwała Zarządu dotycząca przyjęcia parafowanego projektu Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych u pracodawców działających w "Przewozy Regionalne" spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.
- Uchwała Zarządu dotycząca przyjęcia Planu Inwestycyjnego „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. na 2012r.

Maj 2012r.

- Uchwała Rady Nadzorczej dotycząca zatwierdzenia zakładowego systemu wynagradzania pracowników Spółki wynikającego z parafowanego projektu Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych u pracodawców działających w "Przewozy Regionalne" spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

Czerwiec 2012r.

- Wyrażenie zgody przez Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników na zaciągnięcie zobowiązania poprzez udzielenie zamówienia na dostawę oleju napędowego do spalinowych pojazdów trakcyjnych, dostarczanego bezpośrednio do zbiorników magazynowych paliwa, na okres dwóch lat.
- Zatwierdzenie przez Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników Sprawozdań za 2011r: Zarządu, finansowe, z działalności Rady Nadzorczej.
- Udzielenie przez Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników absolutorium Zarządowi Spółki i Radzie Nadzorczej z wykonywania obowiązków w roku obrotowym 2011.
- Podjęcie przez Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników uchwały w sprawie dalszego istnienia Spółki.
- Wyrażenie zgody przez Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników na zbycie w przetargu ofertowym prawa wieczystego użytkowania nieruchomości położonej w Gnieźnie.
- Poinformowanie Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników przez Przedstawiciela Województwa Śląskiego o decyzji Samorządu Województwa Śląskiego w sprawie przekazania od grudnia 2012r. całej realizacji przewozów wykonywanych na terenie województwa śląskiego, Spółce Koleje Śląskie.
- Podjęcie przez Zarząd Spółki Uchwały w sprawie likwidacji Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Katowicach.

Lipiec 2012r.

- Podjęcie przez Zarząd Spółki Uchwały w sprawie przyznania pracownikom Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Katowicach dodatkowych uprawnień w związku z rozwiązaniem stosunku pracy z powodu likwidacji Zakładu.

Sierpień 2012r.

- Podjęcie przez Zarząd Spółki Uchwały w sprawie przyznania pracownikom Podlaskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Białymstoku dodatkowych uprawnień w związku z rozwiązaniem stosunku pracy w ramach zwolnień grupowych.

Wrzesień 2012r.

- Ustanowienie Prokury dla pani Haliny Sekity, Dyrektora Handlowego.

Październik 2012r.

- Uchwała Rady Nadzorczej dotycząca wyboru podmiotu uprawnionego do przeprowadzenia badania sprawozdania finansowego Spółki za rok obrotowy 2012.



- Uchwała Zarządu dotycząca wdrożenia Porozumienia w sprawie uprawnień do kolejowych świadczeń przejazdowych zawartego w dniu 21 maja 2012 r. w Warszawie pomiędzy Zarządem "Przewozy Regionalne" sp. z o. o. a związkami zawodowymi.
- Uchwała Zarządu dotycząca oferty sprzedaży pracodawcom zrzeszonym w ZPK oraz innym pracodawcom usługi transportowej z ulgą 52% na przejazdy w klasie 2 pociągami "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. w 2013 r.

Listopad 2012r.

- Wyrażenie zgody przez Zgromadzenie Wspólników na zaciągnięcie zobowiązania poprzez przygotowanie i przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na leasing z wykupem 2 sztuk nowych autobusów szynowych jednoczłonowych o napędzie spalinowym oraz 4 sztuk nowych autobusów szynowych dwuczłonowych o napędzie spalinowym.
- Uchwała Zarządu dotycząca Przyjęcia Wieloletniego Planu działalności Spółki „Przewozy Regionalne”

Grudzień 2012r.

- Uchwała Rady Nadzorczej - zaopiniowanie wniosku Zarządu na Zgromadzenie Wspólników o wyrażenie zgody na zatwierdzenie Wieloletniego Planu Działalności Spółki „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. na lata 2013-2017.
- Uchwała Zarządu dotycząca wyrażenia zgody na przygotowanie i przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie Ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010r. nr 113, poz.769 ze zmianami) na „Modernizację 44 elektrycznych zespołów trakcyjnych” – Projekt Nr POIiŚ7.1-46 współfinansowany ze środków Unii Europejskiej” w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (Priorytet VII Transport przyjazny środowisku; Działanie 7.1 Rozwój transportu kolejowego).
- Uchwała Zarządu dotycząca zmiany Regulaminu organizacyjnego „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. i schematu organizacyjnego oraz utworzenia stanowiska pełnomocnika Zarządu ds. prawnych.
- Zaprzestanie działalności pracodawcy Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Katowicach.

VIII. Działania restrukturyzacyjne Spółki

W celu przeciwdziałania niekorzystnym tendencjom przychodowo-kosztowym, Spółka uruchomiła działania optymalizacyjne - Program OPTIMA, stanowiący część Wieloletniego Planu Działalności Spółki. Program OPTIMA jest programem restrukturyzacji Spółki, który rozpoczęto wdrażać w 2012r. Pozwoli na dostosowanie działań Spółki do zmieniających się warunków zewnętrznych (m.in. wzrost kosztów niezależnych od spółki, ograniczone budżety organizatorów przewozów, wzrost konkurencji) a także wpłynie na poprawę procesów wewnętrznych (np. restrukturyzację kosztów, restrukturyzację zatrudnienia, poprawienie oferty dla podróżnych).

Osiągnięcia całkowitego efektu oczekiwać należy do końca 2015r.

Program w szczególności dotyczyć będzie:

- 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),
- zmian w zakresie procesów utrzymaniowych.

1. Inicjatywa InterREGIO

Działania inicjatywy InterREGIO mają na celu poprawę wyniku finansowego segmentu działalności pociągów IR oraz RegioExpress poprzez dostosowanie siatki połączeń oraz cen do popytu oraz otoczenia konkurencyjnego.

W szczególności cele można będzie osiągnąć poprzez następujące działania:

- zmiany oterminowania pociągów,
- zmianę godzin kursowania,
- wydłużenia/skrócenia tras,
- zmianę taryf.

2. Inicjatywa REGIO

Inicjatywa REGIO ma na celu poprawę wyniku finansowego połączeń Regio poprzez lepsze dostosowanie podaży połączeń do popytu.

Głównym zadaniem tej inicjatywy jest optymalizacja siatki połączeń w poszczególnych województwach. Efektami zmian w siatce jest potencjalny wzrost przychodów wynikający z dodatkowych potoków podróży oraz zmniejszenie kosztów wynikające z lepszego wykorzystania taboru oraz drużyn pociągowych.

3. Inicjatywa Zmiany w Cenniku

Inicjatywa zmian w cenniku ma na celu wzrost przychodów spółki poprzez dostosowanie taryf i cenników do jakości oferowanego produktu (m.in. czas przejazdu, częstotliwość, komfort) uwzględniając aktualne potoki podróży oraz otoczenie konkurencyjne.

Głównym założeniem jest odejście od jednej standardowej taryfy związanej tylko i wyłącznie z liczbą kilometrów i zastąpienie jej taryfą lub taryfami lepiej odpowiadającymi popytowi ze strony pasażerów i dającymi pozytywne efekty przychodowe.

W efekcie działań inicjatywy planowane jest wygenerowanie nowych potoków podróży oraz wzrost przychodów spółki. Działania inicjatywy obejmują wprowadzenie taryf aglomeracyjnych w największych aglomeracjach obsługiwanych przez spółkę, zmiany w strukturze cen biletów okresowych, wprowadzenie taryf wojewódzkich a także taryfy specjalne związane z unikatowymi połączeniami specjalnymi bądź wydarzeniami jednorazowymi.

4. Inicjatywa Optymalizacja kosztów zakupu paliw

Inicjatywa ma na celu optymalizację kosztów zakupów, w tym zakupów paliw zarówno tankowanych do zbiorników jak i bezpośrednio do baku.

Działaniem wspierającym jest zmiana struktury tankowania tj. zwiększenie udziału tankowania do zbiorników (mniejsza marża) w stosunku do tankowania do baku dzięki budowie nowych zbiorników paliw.

5. Inicjatywa Poprawa efektywności kanałów sprzedaży

Głównym celem inicjatywy jest zmniejszenie średniej kosztocłonności wszystkich kanałów sprzedaży.

Głównymi działaniami inicjatywy jest zmiana struktury sprzedaży oraz zmniejszenie kosztocłonności poszczególnych kanałów.

Zmiana struktury sprzedaży będzie odbywać się poprzez zmniejszenie udziału kanałów o dużej kosztocłonności (np. kasy własne) oraz zwiększenie udziału kanałów o niskiej kosztocłonności (np. biletomaty, kanał internetowy a także kasy agencyjne).

6. Inicjatywa Zużycie energii

Celem inicjatywy jest zmniejszenie kosztów zakupu energii trakcyjnej poprzez zmianę sposobu rozliczania kosztów (zamontowanie liczników energii trakcyjnej i rozliczanie według zużycia zamiast rozliczania według klucza), zmniejszeniem zużycia na pociągokilometr (optymalizacja sposobu jazdy EZT) a w dłuższej perspektywie zakupu energii w przetargu.

Jako efekt inicjatywy planowany jest spadek stawki energii trakcyjnej na pociągokilometr sumarycznie. Na zakup liczników energii zaplanowano wydatki inwestycyjne w wysokości 8 mln PLN rozłożony na lata 2013-2014.

7. Inicjatywa Zmiany w utrzymaniu

Inicjatywa "Zmian w utrzymaniu" ma na celu zmniejszenie całkowitych oraz jednostkowych kosztów utrzymania taboru tj. wszystkich działań i kosztów związanych zarówno z utrzymaniem jak i eksploatacją taboru takich jak koszty napraw, koszty przeglądów, koszty punktów naprawczych, koszty rewidentów.

Do głównych działań inicjatywy należą likwidacja niektórych małych punktów utrzymania, optymalizacja sekcji utrzymania a także dostosowanie podaży pracy w punktach naprawczych do popytu na nią. Istotne są także działania mające na celu takie planowanie przeglądów P1-P5 aby czynić zadość odpowiednim zapisom DSU ale minimalizować ich koszty (np. poprzez balansowanie taboru pomiędzy liniami i dniami kursowania w celu zrównoważenia obciążenia kilometrowego EZT i wykonywania napraw rewizyjnych nie wcześniej niż wynika to ze średniego obciążenia EZT, eliminując przypadki skrajne).

Warunkiem wspierającym efektywne wdrożenie tej inicjatywy jest lepsza optymalizacja obiegu taboru związana ze zmianami siatki inicjatywy REGIO.

8. Inicjatywa Poprawa efektywności pracy na stanowiskach podstawowych

Inicjatywa „Poprawy efektywności pracy na stanowiskach podstawowych” jest inicjatywą, która ma na celu obniżenie kosztów w zakresie wynagrodzeń na stanowiskach nieobjętych pozostałymi inicjatywami OPTIMY.

W zakres prac związanych z tą inicjatywą wchodzi drużyny konduktorskie, drużyny trakcyjne, stanowiska nierobotnicze oraz pozostali pracownicy (nie będący w grupach wyżej wymienionych ani w grupach zespołu kasjerów biletowych lub zespołach utrzymania i naprawy wagonów/ taboru trakcyjnego).

Warunkiem koniecznym efektywnych zmian na stanowiskach drużyn pociągowych jest zmiana siatki połączeń oraz obiegowania składów związana z działaniami inicjatywy REGIO.

9. Inicjatywa Uszczelnienie przychodów

Inicjatywa Uszczelnienie przychodów ma na celu zwiększenie przychodów spółki poprzez zmniejszenie liczby przejazdów dokonanych bez biletu poprzez m.in.:

- wzmocnienie kontroli biletów;
- upowszechnienie wystawiania opłat dodatkowych za zakup biletu na pokładzie pociągu oraz wystawiania opłat za przejazd bez biletu;
- poprawienie skuteczności i efektywności kosztowej procesu ściągania należności.

IX. Przewidywana sytuacja finansowa

W 2013r. Spółka będzie kontynuować działania mające na celu poprawę wyniku finansowego poprzez zwiększenie skuteczności i efektywności zarządzania Spółką. Plan Spółki na 2013r., opracowany na podstawie WPD, 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 2013r. wynik finansowy na poziomie wyższym niż w 2012r.

Szczegółowe prognozy finansowe wraz z opisem działań mających na celu uzyskanie jak najkorzystniejszego wyniku finansowego w 2013r. zostały opracowane w formie Planu finansowego na 2013r. Plan ten, w dniu 06.03.2013r. został pozytywnie zaopiniowany przez Radę Nadzorczą Spółki a przekazany do Zgromadzenia Wspólników.

Planowany wynik finansowy przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 45. Wynik finansowy planowany na 2013r.

Wyszczególnienie	Plan 2013 (mln zł)
Przychody	1 751,1
Koszty	1 717,4
Wynik finansowy netto	(+)33,7

W części inwestycyjnej zaplanowano na 2013r. poniesienie nakładów ze środków obrotowych Spółki w wysokości 30,6 mln zł na:

- | | |
|--------------------------------|---------------------|
| a) modernizacja taboru | – 13 272,4 tys. zł |
| b) budownictwo inwestycyjne | – 6 200,0 tys. zł |
| c) dokumentację przyszłościową | – 750,0 tys. zł |
| d) inwestycje informatyczne | – 6 000,0 tys. zł |
| e) inne | -- 4 390,0 tys. zł. |

Suma aktywów na dzień 31.12.2013r. wyniesie 881 387,8 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 stanowiąc będą 28,5% aktywów ogółem, w tym należności krótkoterminowe 19,4%.

W 2013r. suma pasywów Przewozów Regionalnych wyniesie 881 387,8 tys. zł. Poziom kapitałów własnych wyniesie (-) 312 741,3 tys. zł. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania wyniosą 1 142 993,5 tys. zł.

Planowany na 2013r. stan aktywów i pasywów przedstawia poniższa tabela:

Tabela 46. Majątek i źródła finansowania majątku – plan na 2013r.

Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2013 (tys. zł)	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2013 (tys. zł)
A. Aktywa trwałe	617 560,3	A. Kapitał własny	-312 741,3
Wartości niematerialne i prawne	58,2	Kapitał podstawowy	1 540 606,0
Rzeczowe aktywa trwałe	598 277,1	Kapitał zapasowy	2 037 057,1
Inwestycje długoterminowe	25,0	Zysk (strata) z lat ubiegłych	-3 924 136,6
Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	20 192,3	Zysk (strata) netto	33 732,3

Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki "Przewozy Regionalne" za 2012r.

B. Aktywa obrotowe	236 764,3	B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	1 142 993,5
Zapasy	29 735,9	Rezerwy na zobowiązania	233 900,0
Należności krótkoterminowe	160 987,5	Zobowiązania długoterminowe	0,0
Krótkoterminowe aktywa finansowe	28 262,0	Zobowiązania krótkoterminowe i fundusze specjalne	754 400,0
Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	17 778,9	Rozliczenia międzyokresowe	134 593,5
C. Suma aktywów	830 252,2	C. Suma pasywów	830 252,2

PREZES ZARZĄDU
DYREKTOR GENERALNY
p.o.

1)
Paweł Stefański
Członek Zarządu

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Finansowy

2)
E. Gmolińska
Elżbieta Grudzień

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor ds. Pracowniczych

3)
Danuta Bodzek

Warszawa, dnia 25 04 2013 r.

(miejsowość, data sporządzenia)

DYREKTOR BIURA

.....
Danuta Wojcik

(podpis osoby sporządzającej)