



Przewozy Regionalne

**SPRAWOZDANIE ZARZĄDU
Z DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI
„PRZEWOZY REGIONALNE” SP. Z O.O.
za 2010 rok**





Spis treści

SPIS TABEL	5
SPIS WYKRESÓW	6
SPIS RYSUNKÓW.....	6
I. WSTĘP.....	7
II. PREZENTACJA JEDNOSTKI	7
1 PODSTAWOWE DANE O JEDNOSTCE	7
1.1. <i>Przedmiot działalności</i>	7
1.2. <i>Struktura własnościowa Spółki</i>	8
1.3. <i>Organy Spółki i ich kompetencje</i>	8
1.3.1. Zarząd Spółki.....	9
1.3.2. Rada Nadzorcza.....	10
1.4. <i>Powiązania kapitałowe Spółki z innymi podmiotami</i>	11
2 STRUKTURA ORGANIZACYJNA.....	12
2.1. <i>Schemat organizacyjny Spółki</i>	12
2.2. <i>Zmiany struktury organizacyjnej w ciągu roku obrotowego</i>	15
3 ZATRUDNIENIE	15
3.1. <i>Stan zatrudnienia</i>	15
3.2. <i>Struktura zatrudnienia w latach 2009 – 2010</i>	16
3.3. <i>Przedsięwzięcia z zakresu zmiany zatrudnienia i jego struktury</i>	18
3.4. <i>System wynagrodzeń</i>	19
3.4.1. Średnia płaca.....	20
3.5. <i>Świadczenia na rzecz pracowników</i>	21
3.5.1. Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych.....	21
3.5.2. Szkolenia.....	22
3.6. <i>Spory zbiorowe</i>	23
III. DZIAŁALNOŚĆ MARKETINGOWA.....	24
1 CHARAKTERYSTYKA REALIZOWANYCH PRZEWOZÓW	24
2 ANALIZA SWOT	25
3 WIELKOŚCI PRZEWOZOWE.....	26
4 OFERTA TARYFOWA	27
5 ZMIANY CEN BILETÓW	29
IV. SYTUACJA EKONOMICZNO – FINANSOWA	30
1 RACHUNEK WYNIKÓW	30
1.1. <i>Przychody z działalności gospodarczej</i>	30
1.1.1. Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi.....	31
1.1.1.1. Sprzedaż biletów.....	32
1.1.1.2. Sprzedaż uprawnień przejazdowych	38
1.1.1.3. Dotacja przedmiotowa	39
1.1.2. Przychody pozostałej działalności operacyjnej.....	40
1.1.2.1. Dofinansowanie przewozów przez samorzady województw	41
1.1.3. Dofinansowanie przewozów przez Ministerstwo Infrastruktury	45
1.1.4. Przychody z działalności finansowej	46
1.2. <i>Koszty działalności gospodarczej</i>	46
1.2.1. Koszty działalności operacyjnej	47
1.2.2. Koszty pozostałej działalności operacyjnej	56
1.2.3. Koszty finansowe	56
2 WSKAŹNIKI OCENY DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI	56
3 BILANS.....	58
3.1. <i>Aktywa</i>	58
3.1.1. Rzeczowe aktywa trwałe.....	59
3.1.2. Należności krótkoterminowe.....	62
3.2. <i>Pasywa</i>	63
3.2.1. Zobowiązania krótkoterminowe.....	63
V. INWESTYCJE	65



VI. CZYNNIKI RYZYKA	67
VII. REALIZACJA PROGRAMU NAPRAWCZEGO	67
VIII. WAŻNE WYDARZENIA.....	73
IX. PRZEWIDYWANE KIERUNKI DZIAŁAŃ	76
1 ZMIANY W MAJĄTKU SPÓŁKI	76
2 DZIAŁANIA DOTYCZĄCE FINANSOWANIA DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI.....	77
3 DZIAŁANIA W ZAKRESIE ZATRUDNIENIA.....	77
4 PRZEWIDYWANA SYTUACJA FINANSOWA	78



Spis tabel

TABELA 1. UDZIAŁY WOJEWÓDZTW W KAPITALE ZAKŁADOWYM SPÓŁKI	8
TABELA 2. PRZECIĘTNE ZATRUDNIENIE I STAN ZATRUDNIENIA W LATACH 2009 – 2010.....	16
TABELA 3. STRUKTURA ZATRUDNIENIA WG POSIADANEGO WYKSZTAŁCENIA	16
TABELA 4. STRUKTURA ZATRUDNIENIA WG WIEKU.....	16
TABELA 5. STRUKTURA ZATRUDNIENIA WG STAŻU PRACY NA PKP.....	17
TABELA 6. STRUKTURA ZATRUDNIENIA WG GRUP ZAWODOWYCH WG STANU NA DZIEŃ 31 GRUDNIA.....	17
TABELA 7. ZMIANA LICZBY ZATRUDNIONYCH W PR W LATACH 2009 – 2010 (OSOBY).....	18
TABELA 8. STAN ZATRUDNIENIA W JEDNOSTKACH ORGANIZACYJNYCH SPÓŁKI (OSOBY).....	19
TABELA 9. ŚREDNIA PŁACA W SPÓŁCE.....	21
TABELA 10. PLANOWANE ŚRODKI I WYDATKI W ZFŚS (W TYS. ZŁ).....	21
TABELA 11. RODZAJE ŚWIADCZEŃ Z ZAKŁADOWEGO FUNDUSZU ŚWIADCZEŃ SOCJALNYCH.....	21
TABELA 12. KOSZTY SZKOLEŃ W LATACH 2009 - 2010.....	23
TABELA 13. CHARAKTERYSTYKA RYNKU PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH.....	24
TABELA 14. PRZEWOZY PASAŻERÓW W LATACH 2000 - 2009.....	24
TABELA 15. ANALIZA SWOT.....	25
TABELA 16. OFERTA TARYFOWA SPÓŁKI.....	29
TABELA 17. SKRÓCONY RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT W LATACH 2010 - 2009.....	30
TABELA 18. PRZYCHODY Z DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ.....	31
TABELA 19. PRZYCHODY ZE SPRZEDAŻY USŁUG I ZRÓWNANE Z NIMI W LATACH 2009 – 2010.....	31
TABELA 20. PRZYCHODY ZE SPRZEDAŻY BILETÓW.....	33
TABELA 21. STRUKTURA I DYNAMIKA ZMIAN PRZYCHODÓW Z BILETÓW.....	34
TABELA 22. BILETY JEDNORAZOWE.....	35
TABELA 23. BILETY OKRESOWE.....	36
TABELA 24. BILETY SIECIOWE.....	37
TABELA 25. DOTACJA PRZEDMIOTOWA.....	39
TABELA 26. PRZYCHODY POZOSTAŁEJ DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ.....	40
TABELA 27. DOFINANSOWANIE PRZEWOZÓW PRZEZ SAMORZĄDY WOJEWÓDZTW W LATACH 2009-2010.....	41
TABELA 28. DOFINANSOWANIE PRZEWOZÓW PRZEZ SAMORZĄDY WOJEWÓDZTW W ROKU 2010 UWZGLĘDNIAJĄCE ŚRODKI Z FK.....	42
TABELA 29. DOFINANSOWANIE I STOPIEŃ POKRYCIA DEFICYTU PRZEWOZÓW OBJĘTYCH UMOWAMI Z SAMORZĄDAMI WOJEWÓDZTW W LATACH 2009-2010.....	45
TABELA 30. PRZYCHODY Z DZIAŁALNOŚCI FINANSOWEJ.....	46
TABELA 31. KOSZTY DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ.....	46
TABELA 32. KOSZTY DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ.....	47
TABELA 33. KOSZTY FINANSOWE.....	56
TABELA 34. WSKAŹNIKI OCENY DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI.....	57
TABELA 35. AKTYWA I PASYWA NA DZIEŃ 31.12.2009 I 31.12.2010 R.	58
TABELA 36. TABOR W LATACH 2009 - 2010.....	60
TABELA 37. NIERUCHOMOŚCI WNIESIONE APORTEM W SIERPNIU 2010R.	61
TABELA 38. WYKONANIE NAKŁADÓW INWESTYCYJNYCH W 2010R.	65
TABELA 39 REALIZACJA DZIAŁAŃ W 2010 R.....	67
TABELA 40. WYNIK FINANSOWY PLANOWANY NA 2011R.....	78
TABELA 41. MAJĄTEK I ŹRÓDŁA FINANSOWANIA MAJĄTKU – PLAN NA 2011R.(Z UWZGLĘDNIENIEM LEASINGU.)	79



Spis wykresów

WYKRES 1. PRZYCHODY Z DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ ZA 2010R.....	31
WYKRES 2. STRUKTURA PRZYCHODÓW Z DZIAŁALNOŚCI OPERACYJNEJ W 2010R.	32
WYKRES 3. STRUKTURA I DYNAMIKA ZMIAN PRZYCHODÓW Z BILETÓW.....	34
WYKRES 4. PRZYCHODY ZE SPRZEDAŻY BILETÓW W LATACH 2009 – 2010.....	35
WYKRES 5. PRZYCHODY Z BILETÓW JEDNORAZOWYCH W KOMUNIKACJI KRAJOWEJ W 2010R.....	36
WYKRES 6. PRZYCHODY Z BILETÓW OKRESOWYCH W 2010R.....	37
WYKRES 7. PRZYCHODY Z BILETÓW SIECIOWYCH W 2009R.	38
WYKRES 8. DOTACJA PRZEDMIOTOWA I PRZEWOZY PASAŻERÓW Z ULGĄ USTAWOWĄ W 2010R.....	40
WYKRES 9. STRUKTURA KOSZTÓW DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ W 2010R.	47
WYKRES 10. ZOBOWIĄZANIA Z TYTUŁU DOSTAW I USŁUG W 2010R.....	64

Spis rysunków

RYSUNEK 1. SCHEMAT ORGANIZACYJNY SPÓŁKI	14
---	----



I. Wstęp

Spółka "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. (dalej: PR, Przewozy Regionalne lub Spółka) jest spółką transportową, działającą na podstawie Kodeksu Spółek Handlowych oraz innych właściwych przepisów krajowych i obowiązujących w krajach należących do Unii Europejskiej. Jest największym przewoźnikiem kolejowym w Polsce wykonującym przewozy pasażerskie w ramach obowiązku służby publicznej. Dziennie uruchamia około trzech tysięcy pociągów.

Do 2008r. Spółka była jedną ze spółek Grupy PKP. Dnia 22 grudnia 2008r. nastąpiło przekazanie Spółki samorządom województw w ramach realizacji rządowego projektu rozwoju i modernizacji kolei w Polsce, tj. w ramach przyjętej przez Radę Ministrów Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013 oraz wejścia w życie ustawy z dnia 25 kwietnia 2008r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 97 poz. 624).

Siedziba Spółki znajduje się w Warszawie przy ul. Wileńskiej 14a. Część komórek organizacyjnych centrali spółki zlokalizowanych jest również w Poznaniu przy ul. Kolejowej 5, oraz w Gnieźnie i Olsztynie. Ponadto Spółka posiada 15 zakładów lokalnych, których zasięg terytorialny pokrywa się z granicami poszczególnych województw (oprócz województwa mazowieckiego).

Realizowane przez Spółkę w ramach obowiązku służby publicznej przewozy pasażerskie, wykonywane są w oparciu o umowy zawierane z organizatorami przewozów, tj.

- z samorządami województw – lokalne przewozy kolejowe
- z ministrem właściwym ds. transportu – przewozy międzynarodowe.

II. Prezentacja jednostki

1 Podstawowe dane o jednostce

1.1. Przedmiot działalności

Przedmiotem działalności podstawowej Spółki jest krajowy regionalny oraz międzynarodowy przygraniczny kolejowy przewóz osób i rzeczy, który zapewnia podróżnym codzienne dojazdy 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 samorządy województw wg proporcji określonych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2008r. (Dz.U nr 218, poz. 1393).

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

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

Tabela 1. Udziały województw w kapitale zakładowym Spółki

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

1.3. Organy Spółki i ich kompetencje

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

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



- Uchwała Nr 91/IV/2010 Rady Nadzorczej „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z dnia 30.07.2010 – **powołanie** na stanowisko Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego Pani Małgorzaty Kuczewskiej Łaska,
- Uchwała Nr 92/IV/2010 Rady Nadzorczej „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z dnia 30.07.2010 – **odwołanie** Pani Małgorzaty Kuczewskiej Łaska ze stanowiska Członka Zarządu Dyrektora Finansowego.

Skład Zarządu - stan na dzień 31.12.2010r.

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

Ponadto dla właściwego i sprawnego funkcjonowania Spółki, Zarząd ustalił dodatkowy nadzór nad zagadnieniami ekonomiczno-finansowymi i handlowymi Spółki poprzez utworzenie stanowisk dyrektorów pionów, oraz powołał Prokurenta Spółki:

- Uchwała Nr 60/2010 Zarządu „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z dnia 16 lutego 2010r.
 - w sprawie utworzenia stanowiska Dyrektora Pionu Handlowego.
- Uchwała Nr 272/2010 Zarządu „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z dnia 4 sierpnia 2010r.
 - w sprawie utworzenia stanowiska Dyrektora Pionu Finansowego.
- Uchwała Nr 273/2010 Zarządu „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z dnia 4 sierpnia 2010r.
 - w sprawie ustanowienia Pani Elżbiety Grudzień Prokurentem Spółki.

1.3.2. Rada Nadzorcza

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

Skład Rady Nadzorczej stan na dzień 1 stycznia 2010r.

1. Krzysztof Dzierwa – Przewodniczący Rady Nadzorczej,
2. Piotr Bernaciak – Członek Rady Nadzorczej,
3. Irena Cebula – Członek Rady Nadzorczej,
4. Zbigniew Czajor – Członek Rady Nadzorczej,
5. Jacek Dmowski – Członek Rady Nadzorczej,
6. Wojciech Drożdż – Członek Rady Nadzorczej,
7. Jacek Guzik – Członek Rady Nadzorczej,
8. Jerzy Kriger – Członek Rady Nadzorczej,
9. Tomasz Matera – Członek Rady Nadzorczej,
10. Stefan Mucha – Członek Rady Nadzorczej,
11. Norbert Radek – Członek Rady Nadzorczej,
12. Witold Stępień – Członek Rady Nadzorczej,
13. Włodzimierz Sztern – Członek Rady Nadzorczej,
14. Grzegorz Szymański – Członek Rady Nadzorczej,
15. Jan Śmietanko – Członek Rady Nadzorczej,
16. Wojciech Świnder – Członek Rady Nadzorczej,
17. Katarzyna Zajkowska – Członek Rady Nadzorczej.



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

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

1.3.1. Zarząd Spółki

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

Skład Zarządu Spółki - stan na dzień 01 stycznia 2010r.

- | | |
|-------------------------------|---|
| 1. Tomasz Moraczewski | – Prezes Zarządu Dyrektor Generalny, |
| 2. Małgorzata Kuczevska Łaska | – Członek Zarządu Dyrektor Finansowy, |
| 3. Danuta Bodzek | – Członek Zarządu Dyrektor ds. Pracowniczych, |
| 4. Robert Nowakowski | – Członek Zarządu Dyrektor ds. Techniczno-
Eksploatacyjnych, |

Zmiany w składzie Zarządu w trakcie roku:

- 27 maja 2010r. – **rezygnacja** Pana Tomasza Moraczewskiego ze stanowiska Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego,



Zmiany w ciągu roku:

powołanie

- Uchwała Nr 16/2010 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Spółki „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie z dnia 3 lutego 2010r.
 - powołanie do składu Rady Nadzorczej Pana Marcina Jabłońskiego,
- Uchwała Nr 2 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Spółki „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie z dnia 5 maja 2010r.
 - powołanie do składu Rady Nadzorczej Pani Wiesławy Franus,
- Uchwała Nr 5 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Spółki „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie z dnia 1 października 2010r.
 - powołanie do składu Rady Nadzorczej Pani Zofii Kochan,

wygaśnięcie mandatu

- Uchwała Nr 4 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Spółki „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie z dnia 1 października 2010r.
 - odwołanie ze składu Rady Nadzorczej Pana Jacka Guzika,
- Włodzimierz Sztern
 - śmierć 20.11.2010r.

Skład Rady Nadzorczej stan na dzień 31 grudnia 2010r.

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

1.4. Powiązania kapitałowe Spółki z innymi podmiotami

Na dzień 31 grudnia 2010r Spółka posiadała udziały w następujących podmiotach:

- Kolejowa Oficyna Wydawnicza spółka z o.o. – 500 udziałów o łącznej wartości 25 tys. zł, co stanowi 10% kapitału zakładowego tej spółki,
- Zakład Usług Taborowych REMTRAK Sp. z o.o. – 953 udziały o łącznej wartości 953 tys. zł, co stanowi 22,04% kapitału zakładowego tej spółki.

2 Struktura organizacyjna

2.1. Schemat organizacyjny Spółki

Strukturę organizacyjną Spółki określał Regulamin Organizacyjny Spółki, przyjęty Uchwałą Nr 26/IV/2010 Rady Nadzorczej "Przewozy Regionalne" sp. z o. o. z dnia 10.03.2010r.

W strukturze organizacyjnej Spółki 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” składa się z usytuowanych w pionach komórek organizacyjnych, podległych odpowiednio:

- Prezesowi Zarządu – Dyrektorowi Generalnemu,
- Członkowi Zarządu – Dyrektorowi ds. Pracowniczych,
- Członkowi Zarządu – Dyrektorowi ds. Techniczno-Eksploatacyjnych,
- Dyrektorowi Pionu Finansowego,
- Dyrektorowi Pionu Handlowego.

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

Jednostki wykonawcze

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,
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 samodzielnie 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.

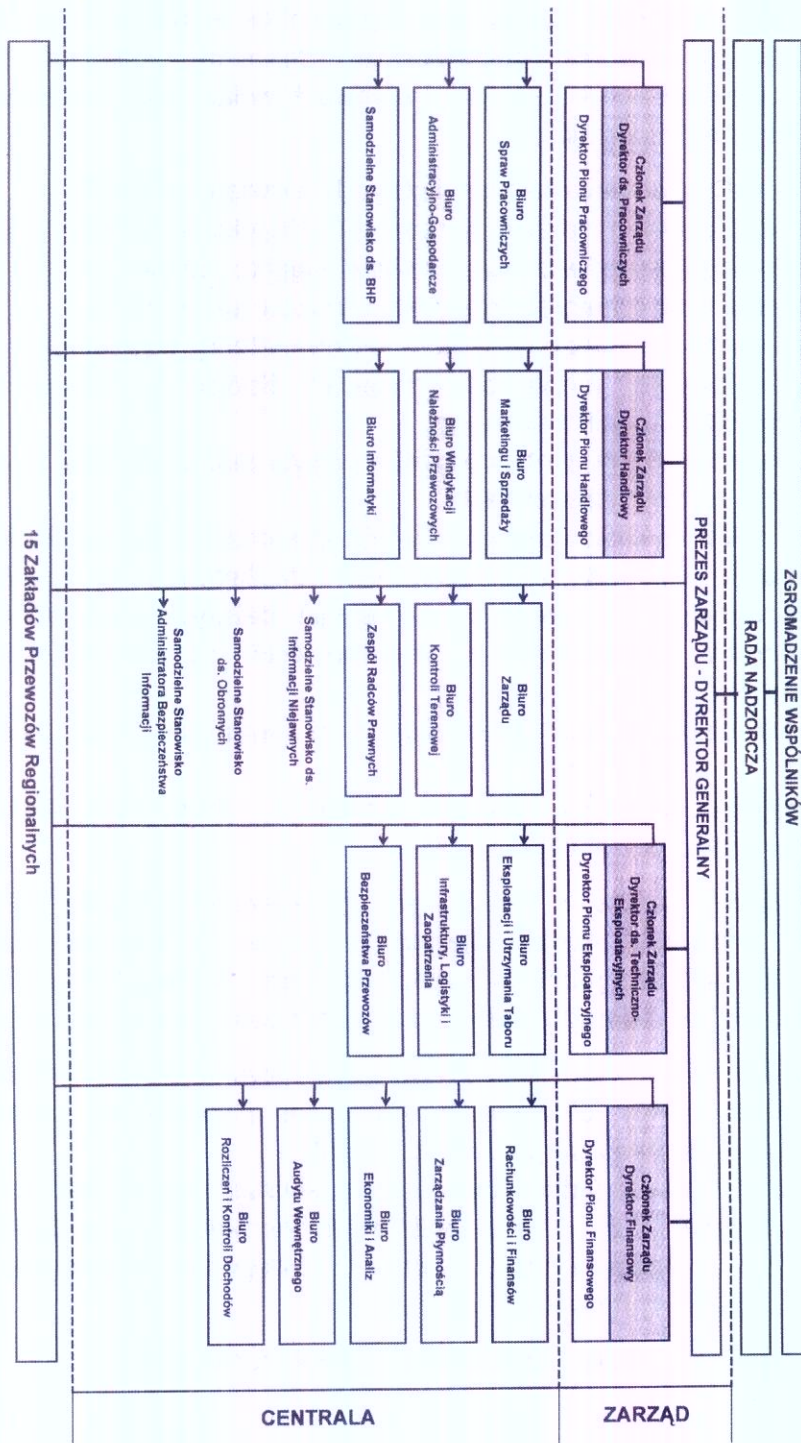
Dyrektorzy ponoszą odpowiedzialność za podejmowane decyzje wynikające z pełnionej funkcji, w tym za efekty ekonomiczno-finansowe prowadzonej przez daną jednostkę działalności w ramach określonego budżetu i ZFŚS.

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

Handlowy



Załącznik Nr 2 do Uchwały Nr 26/IV/2010 Rady Nadzorczej „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z dnia 10 marca 2010r.

**SCHEMATA ORGANIZACYJNY
„PRZEWOZY REGIONALNE” SP. Z O.O.**

Handlowy

2.2. Zmiany struktury organizacyjnej w ciągu roku obrotowego

- Uchwała Nr 77/2010 Zarządu "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. z dnia 02.03.2010r. w sprawie przyjęcia Regulaminu organizacyjnego i schematu organizacyjnego.
- Uchwała Nr 26/IV/2010 Rady Nadzorczej "Przewozy Regionalne" sp. z o. o. z dnia 10.03.2010r. w sprawie zatwierdzenia Regulaminu organizacyjnego i schematu organizacyjnego
- Decyzja Nr 2/2010 Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. z dnia 21.04.2010r. w sprawie zmiany struktury komórek organizacyjnych Centrali "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. – powołanie wydziałów i samodzielnych stanowisk w:
 - Biurze Zarządzania Płynnością;
 - Biurze Infrastruktury, Logistyki i Zaopatrzenia;
 - Biurze Eksploatacji i Utrzymania Taboru;
 - Biurze Marketingu i Sprzedaży;
 - Biurze Informatyki.
- Decyzja Nr 4/2010 Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego "Przewozy Regionalne" sp. z o. o. z dnia 18.05.2010r. w sprawie zmiany struktury komórek organizacyjnych Centrali "Przewozy Regionalne" sp. z o.o.
 - likwidacja Samodzielnego Stanowiska ds. kosztów w Biurze Rachunkowości i Finansów ;
 - całościowa zmiana organizacji Biura Windykacji Należności Przewozowych, tj. likwidacja wydziałów i samodzielnych stanowisk oraz powołanie w to miejsce innych wydziałów i samodzielnych stanowisk.
- Decyzja Nr 8/2010 Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego "Przewozy Regionalne" sp. z o. o. z dnia 16.09.2010r. w sprawie zmiany struktury komórek organizacyjnych Centrali "Przewozy Regionalne" sp. z o.o.
 - likwidacja Wydziału Rozliczeń i Kontroli Kas w Biurze Rozliczeń i Kontroli Dochodów,
 - likwidacja Wydziału Zatrudnienia i Płac oraz powołanie w Samodzielnego Wieloosobowego Stanowiska ds. Zatrudnienia Płac w Biurze Spraw Pracowniczych,
 - likwidacja Wydziału Nieruchomości oraz Wydziału Inwestycji i Remontów, oraz powołanie Wydziału Infrastruktury w Biurze Infrastruktury, Logistyki i Zaopatrzenia.

3 Zatrudnienie

3.1. Stan zatrudnienia

W Spółce wg stanu na dzień 31.12.2010r. zatrudnionych było 13 721 osób. W porównaniu do 2009r. zatrudnienie zmniejszyło się o 1 461 osób.

Przeciętne zatrudnienie w etatach wyniosło w 2010r. – 14 195, co oznacza:

- niższe wykonanie od ujętego w planie na 2010r. o 147 etatów (plan 14 342 etaty)
- spadek w porównaniu do wykonania w 2009r. o 1 645 etatów.

Tabela 2. Przeciętne zatrudnienie i stan zatrudnienia w latach 2009 – 2010

Rok	Przeciętne zatrudnienie (etaty)			Stan zatrudnienia w dniu 31 grudnia (osoby)		
	Ogółem	w tym stanowiska:		Ogółem	w tym stanowiska:	
		nierobotnicze	robotnicze		nierobotnicze	robotnicze
2009	15 840	2 068	13 772	15 182	1 965	13 217
2010	14 195	1 812	12 383	13 721	1 750	11 971

3.2. Struktura zatrudnienia w latach 2009 – 2010

Poniższe tabele przedstawiają strukturę zatrudnienia wg wykształcenia, wieku, stażu oraz grup zawodowych pracowników w latach 2009 – 2010 wg stanu na dzień 31 grudnia.

Tabela 3. Struktura zatrudnienia wg posiadanego wykształcenia

Wykształcenie	2009	Udział (%)	2010	Udział (%)	2010 - 2009
Wyższe, w tym:	956	6,3 %	932	6,8%	- 24
Techniczne	310	2,0 %	271	2,0%	- 39
Ekonomiczne	205	1,4 %	194	1,4%	- 11
Prawnicze	37	0,2 %	28	0,2%	- 9
Pozostałe nietechniczne	404	2,7 %	439	3,2%	35
Średnie, w tym:	7251	47,8 %	6422	46,8%	- 829
Techniczne	4186	27,6 %	3735	27,2%	- 451
Ekonomiczne	503	3,3 %	505	3,7%	2
Pozostałe nietechniczne	1376	9,1 %	1028	7,5%	- 348
Ogólne	1186	7,8 %	1154	8,4%	- 32
Zawodowe	5942	39,1 %	5533	40,3%	- 409
Podstawowe	1033	6,8 %	834	6,1%	- 199
Ogółem	15 182	100,0 %	13 721	100,0%	- 1 461

W strukturze zatrudnienia wg wykształcenia, najliczniejszą grupę w 2010r. stanowili pracownicy z wykształceniem średnim i zawodowym – 87,1% wszystkich zatrudnionych.

Pracownicy posiadający wykształcenie wyższe – 932 osoby, stanowili 6,8% zatrudnionych ogółem.

Tabela 4. Struktura zatrudnienia wg wieku

Wiek	2009	Udział (%)	2010	Udział (%)	2010 - 2009
do 25 lat	181	1,2 %	145	1,1%	- 36
26 - 30 lat	301	2,0 %	264	1,9%	- 37
31 - 35 lat	773	5,1 %	636	4,6%	- 137
36 - 40 lat	1 767	11,6 %	1 384	10,1%	- 383
41 - 45 lat	3 019	19,9 %	2 631	19,2%	- 388
46 - 50 lat	4 160	27,4 %	3 717	27,1%	- 443
51 - 55 lat	3 721	24,5 %	3 636	26,5%	- 85
powyżej 55 lat	1 260	8,3 %	1 308	9,5%	48
Ogółem	15 182	100,0 %	13 721	100,0%	- 1 461

W strukturze zatrudnienia pracownicy w przedziale wiekowym 41 – 55 lat w 2010r. stanowili 72,8 % wszystkich zatrudnionych.

Tabela 5. Struktura zatrudnienia wg stażu pracy na PKP

Staż pracy	2009	Udział (%)	2010	Udział (%)	2010 - 2009
do 1 roku	72	0,5 %	63	0,5%	- 9
1 - 5 lat	631	4,2 %	589	4,3%	- 42
6 - 10 lat	282	1,9 %	236	1,7%	- 46
11 - 15 lat	692	4,6 %	564	4,1%	- 128
16 - 20 lat	827	5,4 %	666	4,8%	- 161
21 - 25 lat	2 829	18,6 %	2 069	15,1%	- 760
26 - 30 lat	4 728	31,1 %	4 086	29,8%	- 642
od 31 lat i powyżej	5 121	33,7 %	5 448	39,7%	327
Ogółem	15 182	100,0 %	13 721	100,0%	- 1 461

Z analizy struktury stażowej zatrudnienia wynika, że najliczniejszą grupę pracowników w 2010r. stanowiły osoby ze stażem 21 lat i więcej - 84,6 % ogółu zatrudnionych. Struktura wieku i stażu pracowników jest niekorzystna i potwierdza proces starzenia się kadry.

Tabela 6. Struktura zatrudnienia wg grup zawodowych wg stanu na dzień 31 grudnia

Działalności według aplikacji P - K		2009		2010		2010- 2009
		osoby	udział (%)	osoby	udział (%)	
Grupa 0	Nadzór, obsługa adm. i technologiczna	1 965	12,9 %	1 750	12,6%	- 215
Grupa 1	Realizacja przewozów, w tym m.in.:	6 258	41,2 %	5 540	40,4%	- 718
	- drużyny konduktorskie	3 032	20,0 %	3 021	22,0%	- 11
	- odprawa drużyn konduktorskich	419	2,8 %	420	3,1%	1
	- kasjerzy: biletowi	1 806	11,9 %	1 388	10,1%	- 418
	- informatorzy	488	3,2 %	267	1,9%	- 221
Grupa 3	Eksploatacja i utrzymanie taboru, w tym:	6 178	40,8 %	5 715	41,7%	- 463
	- drużyny trakcyjne	3 059	20,1 %	2 920	21,3%	- 139
	- pracownicy związani z naprawą i utrzymaniem taboru (tabor trakcyjny i wagony)	3 119	20,5 %	2 795	20,4%	- 324
Grupa 5	Obsługa techniczna	355	2,3 %	354	2,6%	- 1
Grupa 6	Pozostałe obsługi	426	2,8 %	362	2,7%	- 64
Razem (grupa 0 do 6)		15 182	100 %	13 721	100%	- 1 461

Zmiany w zatrudnieniu, które wpłynęły na strukturę zatrudnienia Spółki, w tym:

- zmniejszenie o 215 pracowników zatrudnienia w grupie pracowników nadzoru, obsługi administracyjnej i technologicznej (stanowiska nierobotnicze) – zmiana była następstwem m.in. zwalniania pracowników oraz odstąpienia od kwalifikowania do zespołu stanowisk nierobotniczych stanowisk związanych z realizacją procesu technologicznego (dyspozytorzy ezł i wagonów, drużyn konduktorskich, drużyn trakcyjnych, drużyn pociągowych, zakładowy).
- działalność podstawowa:
 - zmniejszenie o 718 pracowników zatrudnionych w grupie „realizacja przewozów”, w tym w zespole kasjerów biletowych i informatorów– zmniejszenie o 639 pracowników
 - zmniejszenie o 463 pracowników w grupie „eksploatacja i utrzymanie taboru”

W 2010r. pracownicy zatrudnieni przy realizacji przewozów – Grupa 1 oraz pracownicy zespołu eksploatacji i utrzymaniu taboru – Grupa 3 stanowili 82,1% wszystkich zatrudnionych.

Spadek zatrudnienia o 1 461 osób w odniesieniu do stanu na 31.12.2009r. był wynikiem m.in. trwających w Spółce działań restrukturyzacyjnych zmierzających do uzyskania optymalnej struktury i wielkości zatrudnienia w odniesieniu do aktualnej pracy przewozowej.

3.3. Przedsięwzięcia z zakresu zmiany zatrudnienia i jego struktury

W 2010r. dominował problem dostosowania struktury zatrudnienia do realizowanych zadań oraz właściwej obsługi klienta. Nacisk został położony przede wszystkim na zapewnienie odpowiedniego zatrudnienia na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem przewozów (drużyny trakcyjne, drużyny konduktorskie) oraz optymalizację zatrudnienia na stanowiskach związanych z obsługą klienta (kasy biletowe).

Podstawowe znaczenie, dla dostosowania poziomu i struktury zatrudnienia do realizowanej oferty przewozowej oraz realizacji nałożonych zadań, miały podpisane Porozumienia pomiędzy Zarządem Spółki a organizacjami związkowymi działającymi w Spółce w sprawie wdrożenia programu monitorowanych odejść z pracy (dwa porozumienia: z 7 stycznia i 10 czerwca). Zrealizowano dwa etapy.

- w pierwszym etapie – z planowanych 700 pracowników skorzystało 793 pracowników.
- w drugim etapie – planowano zwolnić 202 pracowników, odeszło 86 pracowników. Pozostali pracownicy z planowanych do zwolnienia realizują zadania na rzecz innych podmiotów zewnętrznych (głównie PKP Intercity) i ich zatrudnienie jest finansowane w oparciu o zawarte umowy na świadczone usługi pozaprzewozowe.

Ogółem z programu dobrowolnych odejść skorzystało 879 pracowników, z następujących zespołów:

- eksploatacja i utrzymanie taboru – 225 pracowników,
- kasjerzy – 279 pracowników,
- informatorzy – 90 pracowników,
- dyżurni ruchu – 21 pracowników,
- drużyny konduktorskie – 34 pracowników,
- stanowiska nierobotnicze – 77 pracowników,
- drużyny trakcyjne (emerytury pomostowe) – 56 pracowników,
- pozostałe stanowiska – 97 pracowników.

Program monitorowanych odejść pozwolił na zwolnienia pracowników z zespołów i stanowisk, w których występowała nadwyżka zatrudnienia, w tym m. in. z zespołu eksploatacji i utrzymania taboru, kasjerów, informatorów, stanowisk nierobotniczych.

Tabela 7. Zmiana liczby zatrudnionych w PR w latach 2009 – 2010 (osoby)

Wyszczególnienie	31.12.2009r.	31.12.2010r.	2010 - 2009
Zatrudnienie na koniec okresu	15 182	13 721	- 1 461
Zmiana stanu zatrudnienia w stosunku do końca okresu poprzedniego	-1 267	-1461	194
Odejścia ogółem, w tym m.in.:	1 822	2 074	252
zwolnienia z przyczyn nie dotyczących pracownika		933	904
emerytury	360	507	147
renty	59	50	- 9
inne	1327	1527	200

Wyszczególnienie	31.12.2009r.	31.12.2010r.	2010 - 2009
Przyjęcia i powroty ogółem, w tym m.in.:	555	613	58
przyjęcia z zewnątrz, w tym:	259	176	- 83
z innych spółek Grupy PKP	135	34	- 101

Stan zatrudnienia w podziale na jednostki organizacyjne i miejsca zatrudnienia w latach 2009 – 2010 przedstawia poniższa tabela.

Tabela 8. Stan zatrudnienia w jednostkach organizacyjnych Spółki (osoby)

Centrala / Zakład Przewozów Regionalnych	2009	Udział %	2010	Udział %	2010 - 2009
Centrala Spółki	579	3,8 %	489	3,6 %	- 90
Podlaski w Białymstoku	409	2,7 %	332	2,4 %	- 77
Kujawsko-Pomorski w Bydgoszczy	825	5,4 %	760	5,5 %	- 65
Pomorski w Gdyni	933	6,1 %	805	5,9 %	- 128
Śląski w Katowicach	2 514	16,6 %	2171	15,9 %	- 343
Świętokrzyski w Kielcach	464	3,1 %	330	2,4 %	- 134
Małopolski w Krakowie	1 399	9,2 %	1330	9,7 %	- 69
Lubelski w Lublinie	707	4,7 %	607	4,4 %	- 100
Łódzki w Łodzi	1 039	6,8 %	993	7,2 %	- 46
Warmińsko-Mazurski w Olsztynie	756	5,1 %	687	5,0 %	- 69
Opolski w Opolu	734	4,8 %	682	5,0 %	- 52
Wielkopolski w Poznaniu	1 571	10,3 %	1549	11,3 %	- 22
Podkarpacki w Rzeszowie	627	4,1 %	527	3,8 %	- 100
Zachodniopomorski w Szczecinie	955	6,3 %	929	6,8 %	- 26
Dolnośląski we Wrocławiu	1 151	7,6 %	1048	7,6 %	- 103
Lubuski w Zielonej Górze	519	3,4 %	482	3,5 %	- 37
Ogółem Spółka	15 182	100,0 %	13 721	100,0 %	- 1 461

3.4. System wynagrodzeń

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

W 2010r. zasady zatrudniania i wynagradzania były określone w:

1. Pozazakładowym Układzie Zbiorowym Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Pracodawców Zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych,
2. Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy dla Pracowników „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o.,
3. Uchwale nr 408/2006 Zarządu „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o. z dnia 13 grudnia 2006r. w sprawie zasad wynagradzania kierowników komórek organizacyjnych i jednostek wykonawczych w „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o.,
4. Porozumieniu w sprawie zmiany obowiązujących zasad premiowania pracowników „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o. za odprawę osób i rzeczy w pociągach zawarte w dniu 16 czerwca 2009r.,
5. Zakładowych regulaminach premiowania.

Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy, regulujący m.in. zasady wynagradzania pracowników Spółki „Przewozy Regionalne” wszedł w życie w dniu 1 grudnia 2004r.

Przedmiotowe zasady określone zostały w Rozdziale IV ZUZP – Zasady wynagradzania pracowników i inne świadczenia oraz w załącznikach Nr 1 – 3, 5 – 12, 15 i 16. Ogólne

zasady premiowania zostały określone w załączniku Nr 4 do ZUZP. Zasady wynagradzania kierowników komórek organizacyjnych i jednostek wykonawczych w Spółce określone zostały w Uchwale Nr 408/2006 Zarządu Spółki z dnia 13 grudnia 2006r.

Z uwagi na to, że obowiązujący Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy dla Pracowników „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o. nie odzwierciedla oczekiwań właściciela, pracodawcy, związków zawodowych i nie jest dostosowany do aktualnej sytuacji na rynku pracy – w 2010r. podjęto działania zmierzające do wdrożenia zmian w zasadach wynagradzania i zatrudniania pracowników Spółki.

W tym celu podjęto w 2010r. następujące działania:

1. Podjęto Uchwałę Nr 182/2010 z dnia 25 maja 2010r. w sprawie działań mających na celu wprowadzenie nowych zasad wynagradzania i zatrudniania pracowników Spółki.
2. Dokonano z dniem 30 czerwca 2010r. wypowiedzenia ZUZP – ze skutkiem na 31 grudnia 2010r.
3. Wystąpiono do organizacji związkowych z inicjatywą zawarcia nowego ZUZP.
4. Podjęto Uchwałę Nr 210/2010 z dnia 15 czerwca 2010 o rezygnacji z członkostwa w Związku Pracodawców Kolejowych oraz złożono deklarację wystąpienia z ZPK – ze skutkiem na koniec 2010r.
5. Przesłano do pracowników informację o dokonaniu wypowiedzenia ZUZP.
6. Złożono do Państwowej Inspekcji Pracy wnioski o wpisanie do rejestru układów zbiorowych pracy informacji o wypowiedzeniu ZUZP.
7. Rozpoczęto rokowania nad zawarciem nowego Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy.

3.4.1. Średnia płaca

W 2010r. średnia płaca w osobowym funduszu wynagrodzeń wyniosła ogółem 3 287,94 zł, w tym 3 173,54 zł stanowiła średnia płaca bez kosztów zachęt i odszkodowań za utracony okres wypowiedzenia (realizacja Porozumienia dot. wdrożenia programu monitorowanych odejść z pracy). Wzrost średniej płacy w stosunku do roku ubiegłego wynosił 215,44 zł, w tym koszt zachęt i odszkodowań stanowił 114,40 zł (wzrost średniej płacy bez uwzględnienia zachęt i odszkodowań - 101,04 zł).

Wzrost średniej płacy wynikał przede wszystkim z:

- wzrostu minimalnego wynagrodzenia w 2010r. o 3,21% (w 2009r. – 1 276,00 zł, w 2010r. - 1 317,00 zł) oraz wzrostu elementów wynagrodzeń od niego zależnych - 4,81 zł w średniej płacy,
- niższego o 1 645 etatów zatrudnienia w porównaniu do wykonania w 2009r., co wpłynęło na strukturę średniej płacy, tj. wzrost średniej płacy w stałych składnikach wynagrodzeń wynikający z przeliczenia przez niższe zatrudnienie (wykonanie zatrudnienia w 2009r. - 15 840 etaty, 2010r. – 14 195 etaty).
- większej ilości wypracowanych godzin nadliczbowych w 2010r. w porównaniu do roku ubiegłego o 11 250 godzin średniomiesięcznie.
- realizacji Porozumienia dot. wdrożenia programu monitorowanych odejść z pracy (koszt zachęt i odszkodowań za utracony okres wypowiedzenia) .

W 2010 roku nie przeprowadzono żadnej akcji podwyżek wynagrodzeń dla pracowników.

Wykonanie średniej płacy w Spółce w latach 2009 i 2010 dla poszczególnych stanowisk przedstawiono w tabeli poniżej.



Tabela 9. Średnia płaca w Spółce

Wyszczególnienie	2009 (zł)	2010(*) (zł)	Różnica 2010-2009 (zł)
Ogółem średnia płaca w Spółce, w tym m.in. w zespołach:	3 072,50	3 173,54	101,04
drużyny konduktorskie	3 113,05	3 059,37	-53,68
kasjerzy biletowi	2 304,12	2 364,27	60,15
zespół utrzymania i naprawy wagonów	2 596,78	2 662,41	65,63
zespół utrzymania i naprawy taboru trakcyjnego	2 521,42	2 581,58	60,16
drużyny manewrowe	2 553,76	2 563,76	10,00
dyżurni ruchu	2 709,07	2 752,03	42,96
nastawniczy i zwrotniczy	2 373,36	2 287,29	-86,07
drużyny trakcyjne	4 057,61	4 220,05	162,44

(*) – średnia płaca w 2010r. bez kosztów zachęt i odszkodowań za utracony okres wypowiedzenia

3.5. Świadczenia na rzecz pracowników

3.5.1. Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych

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

Tabela 10. Planowane środki i wydatki w ZFŚS (w tys. zł).

1.	Planowane środki ZFŚS Spółki na 2010 r. w tym: - przełane środki finansowe z tytułu odpisu ZFŚS Spółki naliczonego na 2010 r. (po korekcie odpisu ZFŚS Spółki za rok 2009) - realizacja odpisu ZFŚS w 2010 r.	32 364,5 17 905,5 100%
2.	Wydatki z ZFŚS Spółki w 2010 r. w tym: - pracownicy i członkowie ich rodzin - emeryci i renciści oraz członkowie ich rodzin	30 363,8 29 717,0 646,8

Na różnicę pomiędzy kwotą 32 364,5 tys. zł, a kwotą 17 905,5 tys. zł składają się niewykorzystane środki finansowe z 2009r. i wpływy z tytułu wpłat za udzielone pożyczki mieszkaniowe w okresach poprzednich.

W poniższej tabeli zostały przedstawione rodzaje świadczeń w ramach ZFŚS.

Tabela 11. 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”)	7 492,2	8 341	3 777
2.	Wypoczynek dzieci i młodzieży	1 233,3	-	1 174
3.	Zapomogi	1 652,6	1 837	6
4.	Bony, paczki dla dzieci, świadczenie pieniężne	6 419,5	13 835	2 158
5.	Działalność turystyczna, kulturalno-oświatowa i sportowo-rekreacyjna	2 816,6	10 658	8 943
6.	Pożyczki na cele mieszkaniowe	9 702,6	1 969	-
7.	Inne (w tym rozliczenie Porozumień z PM i CARGO)	400,2	-	-
Ogółem		29 717,0	-	-



3.5.2. Szkolenia

W ramach działalności szkoleniowej w 2010r. zrealizowano 41 990 przeszkoleń pracowników, tj. o 10 030 więcej w porównaniu do roku poprzedniego. W 2010 roku średnio na jednego zatrudnionego przypadają 3 szkolenia, natomiast w 2009r. 2 szkolenia. Plan kosztów szkoleń na 2010r. wynosił 2 375 tys. zł, z których wykorzystano 71,32%, tj. 1 693,8 tys. zł, co przedstawiono poniżej w tabeli:

Wyszczególnienie	2010 wykonanie (tys. zł)	2010 plan (tys. zł)	stopień wykonania %	odchylenia bezwzględne (tys. zł)
Centrala Spółki	265,0	449,5	58,95	184,5
Rezerwa	58,7	144,0	40,8	85,3
Zakłady PR	1 370,1	1 781,5	76,9	411,4
Ogółem	1 693,8	2 375,0	71,3	681,2

Na poziom wykonania planu kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego przyjętego na 2010 rok wpłynęły m.in. następujące czynniki:

- sytuacja ekonomiczna Spółki, Centrala i jednostki wykonawcze realizowały jedynie najbardziej potrzebne szkolenia. Jednostki wykonawcze przeprowadzały przede wszystkim szkolenia obligatoryjne, w znacznym stopniu systemem wewnątrzzakładowym,
- realizacja programu „dobrowolnych odejść - zmniejszenie stanu zatrudnienia w Spółce,
- wstrzymanie nowych decyzji w sprawie refundacji kosztów nauki,

Środki finansowe na szkolenia zostały przeznaczone m.in. na następujące cele:

- 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,
- finansowanie kursów języków obcych w ramach projektu szkoleniowego „Doskonalenie wizerunku Spółki Przewozy Regionalne poprzez rozwój kompetencji kadr”.

Ww. projekt wdrożono z dniem 1.12.2009r. i kontynuowano przez 2010 rok (z wyjątkiem lipca i sierpnia). Projekt ten jest współfinansowany, ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki, Działanie 2.1 „Rozwój kadr nowoczesnej gospodarki”. Realizuje go dla naszej Spółki „CS Szkolenie i Doradztwo” sp. z o.o. W ramach projektu zostanie przeszkolonych 312 osób (w tym 282 osoby na kursach j. obcych i 30 osób na szkoleniu z zakresu zarządzania wiekiem). Program szkolenia językowego zostanie zrealizowany do końca września 2011 roku.

W szkoleniach z zarządzania wiekiem wzięła udział kadra zarządzająca z Centrali Spółki i jednostek wykonawczych.

Koszty szkoleń pracowników i liczbę przeszkoleń przedstawiono w tabeli poniżej.

III. Działalność marketingowa

1 Charakterystyka realizowanych przewozów

Przedmiotem działalności Spółki jest krajowy regionalny i o zasięgu międzywojewódzkim oraz międzynarodowy transgraniczny kolejowy przewóz osób i rzeczy 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. Ponadto Spółka uruchamia pociągi komercyjne wg stałego rozkładu jazdy (pociągi interREGIO i REGIOekspres), pociągi dodatkowe (np. na festiwale muzyczne) oraz pociągi na specjalne zamówienie.

Na rynku pasażerskich przewozów kolejowych działa obecnie 9 przewoźników. Ich charakterystyka została przedstawiona w poniższej tabeli.

Tabela 13. Charakterystyka rynku pasażerskich przewozów kolejowych

Nazwa przewoźnika	Rodzaj ruchu	Zasięg terytorialny	Kategorie uruchamianych pociągów
"Przewozy Regionalne" spółka z o.o.	aglomeracyjny, regionalny, międzywojewódzki, międzynarodowy	ogólnopolski, międzynarodowy	REGIO, interREGIO, REGIOekspres
"PKP Intercity" spółka z o.o.	międzywojewódzki, międzynarodowy	ogólnopolski, międzynarodowy	TLK, EIC, EC
"PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście" sp. z o.o.	aglomeracyjny, regionalny	województwo pomorskie	osobowe
"Szybka Kolej Miejska w Warszawie" sp. z o.o.	aglomeracyjny regionalny,	aglomeracja warszawska	osobowe, SPRINTER
"Koleje Mazowieckie - KM" spółka z o.o.	aglomeracyjny, regionalny	województwo mazowieckie	osobowe
"PKP Cargo" S.A.	regionalny, międzywojewódzki	ogólnopolski	specjalne
"Warszawska Kolej Dojazdowa spółka z o.o "	aglomeracyjny, regionalny	aglomeracja warszawska	osobowe
"ARRIVA RP" S.A.	regionalny	województwo kujawsko-pomorskie, pomorskie	osobowe
"Koleje Dolnośląskie" S.A.	regionalny	województwo dolnośląskie	osobowe

Analizując rynek pod względem rodzaju ruchu Spółka konkuruje bezpośrednio na rynku przewozów międzywojewódzkich, a także pośrednio na rynku regionalnym i aglomeracyjnym (biorąc udział w przetargach na obsługę linii).

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

Rok 2010 był kolejnym z rzędu, w którym zmniejszyła się wielkość rynku transportu pasażerskiego ogółem. Głównym powodem była wzrastająca nieprzerwanie od wielu lat liczba zarejestrowanych samochodów osobowych.

Dane dotyczące wielkości przewozów w latach 2000-2009 prezentuje poniższa tabela.

Tabela 14. Przewozy pasażerów w latach 2000 - 2009

Przewozy pasażerów w komunikacji krajowej	2000 (tys.)	2005 (tys.)	2008 (tys.)	2009 (tys.)
Ogółem, w tym:	1 318 082	1 044 772	963 517	899 954
Transport kolejowy	360 687	258 110	291 892	282 729
Transport samochodowy zbiorowy	954 515	782 025	666 162	612 875
Transport lotniczy	2 880	4 637	5 463	4 350

Dane na podstawie: Mały Rocznik Statystyczny 2010.

Tabela 12. Koszty szkoleń w latach 2009 - 2010

Wyszczególnienie	2009		2010	
	Liczba przeszkoleń	Koszty (tys. zł)	Liczba przeszkoleń	Koszty (tys. zł)
Wykonanie w tym:	31 960	1 115,5	41 990	1 533,5
- szkolenia zlecone na zewnątrz	1 420	603,3	2 503	875,8
- szkolenia wewnątrzzakładowe	30 373	361,7	39 320	511,2
- dofinansowanie nauki	167	150,5	167	146,5

W ramach szkoleń zleconych na zewnątrz pracownicy brali udział w:

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

W ramach szkoleń wewnątrzzakładowych pracownicy brali udział w:

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

3.6. Spory zbiorowe

Na szczeblu Spółki:

W 2010r. w fazie mediacji pozostają rokowania w ramach sporu zbiorowego wszczętego z inicjatywy Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych w dniu 10 grudnia 2007r., w sprawie wdrożenia z dniem 01.10.2007r. podwyżki płac dla wszystkich pracowników związanych z organizacją, prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu pociągów w wysokości 50% średniego wynagrodzenia zasadniczego w danym zespole pracowniczym.

Na wniosek Spółki, spór zbiorowy z Konfederacją Kolejowych Związków Zawodowych, prowadzony był przez Związek Pracodawców Kolejowych.

W dniu 14 lipca 2010r. odbyło się ostatnie spotkanie mediacyjne. KKZZ uwzględniła podwyżkę wynagrodzeń wdrożoną od 1 lutego 2008r., żądając jednocześnie wdrożenia podwyżki w wysokości 280 zł w uposażeniu zasadniczym na każdego zatrudnionego w Spółce, w terminie od 1 sierpnia 2010 r.

Na szczeblu jednostek wykonawczych Spółki:

Dolnośląski Zakład Przewozów Regionalnych we Wrocławiu prowadzi spór zbiorowy wszczęty w dniu 24.11.2009r. z inicjatywy 9 zakładowych organizacji związkowych działających na terenie Zakładu w zakresie realizacji następujących postulatów:

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

Rozmowy trwają, ostatnie spotkanie odbyło się w dniu 09.03.2011r.



2 Analiza SWOT

Przeprowadzona Analiza SWOT określa pozycję Spółki na rynku usług transportowych poprzez sprecyzowanie mocnych i słabych stron, a także szans i zagrożeń w porównaniu do innych przewoźników.

Tabela 15. Analiza SWOT

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> - przewóz masowy osób - największy udział Spółki w rynku pasażerskich przewozów kolejowych - dojazd do centrów aglomeracji bez 'korków' - wygoda podróżowania - niska wypadkowość - niska szkodliwość dla środowiska w porównaniu do innych środków transportu - doświadczona kadra Spółki z pozytywnym potencjałem ogólnopolska, powszechnie dostępna informacja o rozkładzie jazdy - ogólnopolska sieć dystrybucji - techniczne możliwości uruchamiania i eksploatacji pociągów osobowych w całym kraju - największa w Polsce liczba przewiezionych pasażerów wśród przedsiębiorstw transportowych 	<ul style="list-style-type: none"> - wyeksploatowany, stary tabor - niekonkurencyjny w stosunku do przewoźników drogowych czas przejazdu (pociągi regionalne) - niedostateczna identyfikacja pracowników z celami Spółki - późne ogłoszenie i podanie do publicznej wiadomości wprowadzanego rozkładu jazdy pociągów - zadłużenie wobec dostawców usług - terminy podpisywania umów na świadczenie usług między Spółką a organizatorami przewozów - niedostateczny przepływ informacji w Spółce, oraz między innymi przewoźnikami kolejowymi i zarządcami infrastruktury - niedoskonały system szkolenia pracowników
SZANSE	ZAGROZENIA
<ul style="list-style-type: none"> - mobilność ludności - zatłoczenie dróg kołowych - grupa Klientów otwarta na innowacje - nowe, wygodne kanały sprzedaży - poprawa jakości obsługi pasażera - modernizacja taboru i zakup nowego - uproszczenie oferty taryfowej z punktu widzenia Klienta - informacja bardziej dostępna dla Klienta - 'Vademecum Podróżnego' na www Spółki (możliwość wydruku) oraz w wersji papierowej - integracja usług z innymi przewoźnikami (np. autobusowymi) - możliwość wypracowania przez Spółkę 'rozsądnego zysku' - wsparcie unijne - długofalowe szkolenie kadr Spółki - wprowadzenie systemu motywacyjnego dla pracowników Spółki - opracowanie strategii komunikacji wewnętrznej Spółki - kształtowanie rozpoznawalnego i pozytywnego wizerunku Spółki (również przez rozszerzenie działalności PR-owskiej) - rosnąca świadomość proekologiczna społeczeństwa 	<ul style="list-style-type: none"> - zły stan infrastruktury (tory, dworce, itd.) - wydłużenie czasu przejazdu pociągów (infrastruktura i tabor) - niedostateczna przepustowość węzłów w aglomeracjach - brak strategii samorządów wobec struktury transportu w ich regionach - tworzenie się nowych (samorządowych) spółek przewozów kolejowych finansowanych z funduszy publicznych - łatwość uzyskania koncesji i prowadzenia działalności w zakresie przewozu osób dla przewoźników kołowych - brak spójności przepisów dotyczących ruchu kołowego i szynowego powodujący trudności w integracji ich wspólnej oferty - wzrost cen dostawców usług - nierówne traktowanie przewoźników na rynku przez dostawców usług - zła sytuacja społeczno-gospodarcza w kraju

Analiza SWOT wskazuje, iż w celu osiągnięcia sukcesu rynkowego nie można zapominać o zidentyfikowanych słabościach i w przyszłości dążyć do rozszerzenia gamy produktów oraz zwiększenia nakładów na promocje. Należy również ciągle monitorować płynące z rynku zagrożenia, aby przeciwdziałać poczynaniom konkurentów poprzez podejmowanie następujących działań:

- pozyskiwanie środków finansowych na zwiększenie zakresu realizowanych inwestycji dotyczących zakupu nowego oraz modernizacji użytkowanego taboru, w celu poprawy bezpieczeństwa i komfortu podróżowania,
- utrzymanie dotychczasowych klientów i pozyskanie nowych w celu utrzymania dominującej pozycji na rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce, poprzez

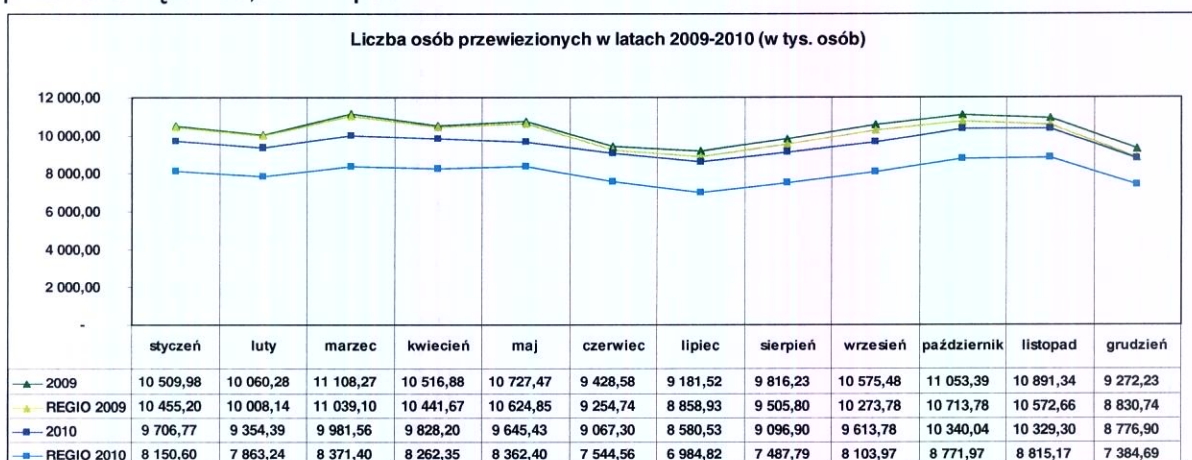


między innymi modyfikację lub tworzenie nowych ofert taryfowych i współpracę z innymi przewoźnikami (np. w dużych aglomeracjach),

- zminimalizowanie skutków utraty podróży w związku z prowadzeniem działalności przewozowej przez innych przewoźników, zarówno kolejowych jak i drogowych,
- zminimalizowanie skutków utraty podróży z powodu prowadzonych na szeroką skalę robót torowych związanych z modernizacją linii kolejowych,
- wykorzystanie przewagi nad innymi środkami transportu w tworzeniu wizerunku firmy przyjaznej środowisku.

3 Wielkości przewozowe

W ciągu 2010 roku, będąc największym przewoźnikiem na rynku kolejowych pasażerskich przewozów kolejowych, Spółka przewiozła 114,32 mln pasażerów, wykonując przy tym pracę przewozową 6 460,36 mln paskm.

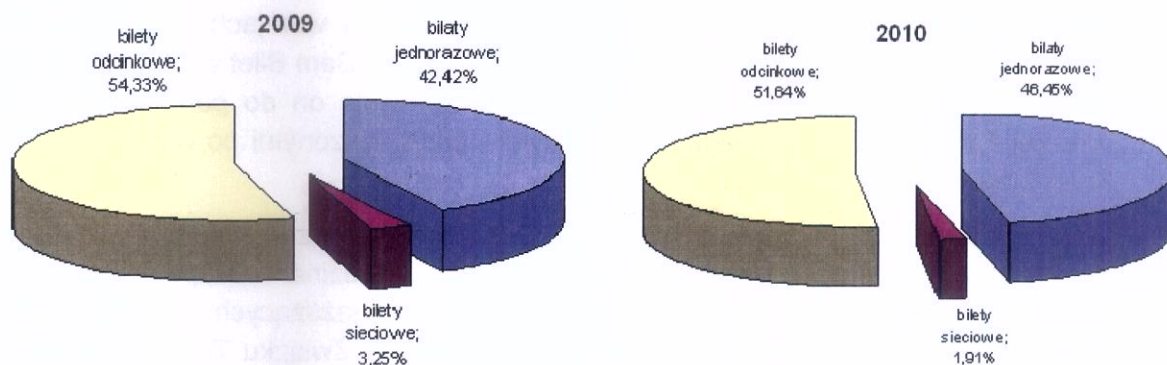


Mimo iż liczba przewiezionych pasażerów była mniejsza niż w roku ubiegłym o 8,8 mln zł, to wzrosła praca przewozowa o 795,9 mln zł. Związane to było z uruchomieniem większej liczby pociągów interREGIO w roku 2010 niż w 2009.

Spadek przewozów spowodowany był przez spowolnienie gospodarcze, które nie ominęło i tego segmentu rynku, bezpośrednio zaś do najpoważniejszych przyczyn zaliczamy wzrost bezrobocia o 1,2 pkt. proc. w porównaniu do 2009r. (z 10,86% na 12,06% w I-III kwartale).

Dodatkowo znacznie zmieniła się struktura przejazdów: z 43,03% do 46,45% wzrost udział biletów jednorazowych w ogólnej liczbie przejazdów, spadł udział biletów sieciowych z 3,31% do 1,91% a odcinkowych z 53,66% do 51,64%. Spadek ten spowodowany był zmianą metodologii wyliczania ceny biletów okresowych z ulgą 99% i co za tym idzie znacznym wzrostem cen tego produktu.





4 Oferta taryfowa

Od 13 grudnia 2009r., tj. od obowiązywania rozkładu jazdy 2009/2010, zastąpiono starą, pochodzącą z czasów PKP, Taryfę na przewóz osób, rzeczy i zwierząt nowym dokumentem – Taryfą przewozową PR (TPR).

W efekcie powstał uproszczony system taryfowy uwzględniający nowe kategorie pociągów, premijujący osoby często podróżujące i zawierający bardzo atrakcyjne promocje dla wszystkich pasażerów uzgodnione przez przewoźników regionalnych. Kolejne zmiany były związane z dostosowaniem oferty do realiów współczesnego rynku i do aktualnych potrzeb pasażerów. Nowa taryfa przewiduje inne niż wcześniej strefy odległości. Z pociągów regionalnych zniknęła klasa 1 z powodu znikomego zainteresowania podróżnych. Podróżni mogą teraz wybierać między pociągami REGIO (dawnymi osobowymi), interREGIO i REGIOekspresami.

Zwiększył się zasięg obowiązywania popularnych promocji Przewozów Regionalnych. Bilety turystyczne, REGIOkarnety i bilety sieciowe są teraz honorowane na trasach obsługiwanych przez Arriva RP i Koleje Dolnośląskie. To duże ułatwienie dla pasażerów korzystających jednocześnie z usług kilku regionalnych przewoźników. Dzięki zawiązanemu przez nich porozumieniu we wszystkich kasach PR można kupić jeden bilet pozwalający podróżować pociągami REGIO oraz pociągami Arriva RP docierającymi do malowniczych zakątków Kujaw, np. do Borów Tucholskich, Pojezierza Brodnickiego i Grudziądza, czy szynobusami KD jeżdżącymi np. do Trzebnicy, Dzierżoniowa, Świdnicy i Nowej Rudy.

Zupełną nowością adresowaną do stałych klientów była REGIOkarta. Docelowo ma to być karta spersonalizowana, będąca jednocześnie nośnikiem biletów, programu lojalnościowego RAZEM, a przede wszystkim indywidualnych uprawnień do tańszych przejazdów. Każdemu, niezależnie czy kupuje bilet normalny czy ulgowy, pozwala zaoszczędzić ok. 30% ceny biletów jednorazowych i ok. 15% ceny biletów odcinkowych miesięcznych. Na inaugurację wydana została limitowana seria tańszych REGIOkart i promocję tę planuje się powtarzać w przyszłości. REGIOkarta od początku była honorowana przez innych regionalnych przewoźników: Arriva RP i Koleje Dolnośląskie, dzięki czemu klient otrzymał produkt atrakcyjny nie tylko cenowo, ale i pod kątem integracji sieci kolejowej.

W ciągu roku oferta taryfowa obowiązująca w pociągach interREGIO była sukcesywnie rozszerzana i rozbudowywana. Na przejazdy IR można było kupować bilety okresowe i abonamentowe (ich nowa nazwa: REGIOpiątka). Bilety odcinkowe, które pozostały w ofercie, mogą być wystawiane na większe odległości – do 200 kilometrów (przedtem tylko



do 100 km). Z interREGIO mogą korzystać posiadacze Biletu turystycznego i REGIOkarnetu. W tym celu, chcąc dostosować ofertę do indywidualnych potrzeb pasażerów, wprowadzono do sprzedaży Bilet turystyczny i REGIOkarnet w dwóch wersjach: wyłącznie na pociągi regionalne oraz na wszystkie pociągi PR, Arriva RP i KD. Sam Bilet turystyczny doczekał się wersji „międzynarodowej” z dopiskiem „+ CD”. Uprawnia on do poruszania się nie tylko po całej Polsce, ale też pociągami osobowymi i przyspieszonymi po wybranych 62 trasach Kolei Czeskich (České Dráhy).

Wraz z inauguracją połączenia Wrocław - Drezno wprowadzono ofertę Drezno - Wrocław Regio Specjal, która w trzech wariantach (Singiel, Rodzina i Grupa) uwzględnia różne oczekiwania klienta. Nowością był bilet grupowy dla jeżdżących z Gorzowa do stolicy Niemiec. Bilety kupione w ramach tzw. taryfy „stykowej” Związku Transportowego Berlin – Brandenburgia (VBB) ważne były nie tylko na kolej, ale też na komunikację miejską w wybranych niemieckich miastach. Pozwala ona na dojazd ze Szczecina, Gorzowa i Kostrzyna m.in. do Berlina, Poczdamu, Bernau, Eberswalde, Angermünde i Stausberga. W wymienionych miastach oferta VBB uprawniała również do skorzystania z komunikacji miejskiej. np. w Berlinie obejmowała kolej miejską (S Bahn), metro (U-Bahn), tramwaje, autobusy i promy, co sprawiło, że kupując jeden bilet mieliśmy zapewnione kompleksowe usługi transportowe w czasie całej wycieczki.

Na reaktywowanym odcinku z Tych Miasta do Katowic wraz z popularnymi szwajcarskimi FLIRT-ami pojawiła się Taryfa pomarańczowa. Pasażer otrzymywał jeden wspólny bilet na pociąg, autobus i trolejbus, dzięki czemu podróż stała się tańsza i mniej kłopotliwa.

Staniały również bilety na pociągi regionalne kursujące między Bydgoszczą a Toruniem – jednorazowe oraz aglomeracyjne BiT City z uprawnieniami na komunikację miejską. Nowa oferta cenowa miała na celu zachęcić podróżnych jeżdżących między tymi miastami do wybierania pociągów.

Inną ciekawą propozycją była sezonowa (w weekendy od końca kwietnia do końca września) promocja Kolej na rower. Miłośnicy „dwóch kółek” chcąc dotrzeć do miejscowości pięknych krajobrazowo, a przy tym trudno dostępnych, często korzystali z połączeń oferowanych przez PR. Z myślą o nich została przygotowana oferta pozwalająca na zabranie roweru za symboliczną złotówkę.

Po przejęciu przez PKP Intercity połączeń międzywojewódzkich ze strony pasażerów korzystających z pociągów różnych przewoźników pojawiła się potrzeba uzupełnienia oferty taryfowej. Stąd pomysł na weekendowy Bilet PLUS umożliwiający posiadaczom biletów PKP IC wielokrotne podróże pociągami REGIO.

Najbardziej dynamicznie rozwijała się promocja Połączenie w dobrej cenie. W ciągu roku lista tras regionalnych objętych tą ofertą była powiększana kilkakrotnie – z 79 w styczniu do 146 w grudniu.

Pasażerom pociągów docierających do krakowskiego lotniska Balice, przy okazji rozwijania nowoczesnych technik sprzedaży biletów, umożliwione zostało uzyskanie korzystniejszej ceny, jeśli zdecydują się na kupno biletu w automatach. Różnicując stawki Spółka promowała korzystanie z alternatywnych form dystrybucji biletów. W automaty biletowe zostały wyposażone oba autobusy szynowe kursujące na tej trasie. Urządzenia do automatycznej sprzedaży biletów znalazły się również na krakowskim dworcu głównym i w hali portu lotniczego Balice.

Główne grupy ofert taryfowych przedstawia poniższa tabela.

Tabela 16. Oferta taryfowa Spółki

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

5 Zmiany cen biletów

Zmiana nr 1 TPR od 1 maja 2010 r. – zmiana cen wspólnego biletu miesięcznego PR i SKM (spowodowana podwyżką cen biletów w SKM) – średnio ceny wspólnego biletu wzrosły o 1,91%

Zmiana nr 2 TPR od 1 września 2010 r. – zmiana cen biletów w aglomeracji krakowskiej – bilety czasowe – podwyżka średnio o 11,06 %, bilety strefowe miesięczne – podwyżka średnio o 6,78%.

Zmiana nr 3 TPR od 1 października 2010 r. – zmiana cen biletów jednorazowych w pociągach interREGIO i REGIOekspres – podwyżka średnio o 8,52%.

IV. Sytuacja ekonomiczno – finansowa

Plan finansowy Spółki na 2010r. uwzględniał trzy warianty: wariant optymistyczny, realny i pesymistyczny. Warianty te zakładały uzyskanie wyniku finansowego w następującej wysokości:

- wariant pesymistyczny (-)149 mln zł,
- wariant realny (-)115 mln zł,
- wariant optymistyczny (-) 9 mln zł.

W sprawozdaniu dokonano porównania do wariantu optymistycznego, który zakładał zwiększenie przychodów przewozowych, przychodów ze sprzedaży zbędnego taboru oraz zwiększenie dofinansowania od samorządów województw.

1 Rachunek wyników

Spółka „Przewozy Regionalne” zanotowała w 2010r. stratę w wysokości 169 550,5 tys. zł. Wynik finansowy w porównaniu do zaplanowanego był niższy o 160 611,1 tys. zł, natomiast w porównaniu do wykonania 2009r. wyższy o 126 767,9 tys. zł.

Główne pozycje rachunku zysków i strat za 2010r. w porównaniu do planu oraz wykonania 2009r., przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 17. Skrócony rachunek zysków i strat w latach 2010 - 2009.

Wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	plan 2010 (tys. zł)	stopień wykonania (2/3)	odchylenia bezwzględne (tys. zł)	2009 (tys. zł)	dynamika (2/6) %	odchylenia bezwzględne (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	777 250,8	927 526,5	83,8%	-150 275,7	745 908,9	104,2%	31 341,9
Koszty działalności operacyjnej	1 805 762,5	1 836 146,7	98,3%	-30 384,2	1 759 436,2	102,6%	46 326,3
Wynik ze sprzedaży	-1 028 511,7	-908 620,2	113,2%	-119 891,5	-1 013 527,3	101,5%	-14 984,4
Pozostałe przychody operacyjne	971 933,8	987 580,6	98,4%	-15 646,8	806 366,3	120,5%	165 567,5
Pozostałe koszty operacyjne	62 102,9	58 511,9	106,1%	3 591,0	59 183,3	104,9%	2 919,6
Wynik na działalności operacyjnej	-118 680,8	20 448,5	-580,4%	-139 129,3	-266 344,3	44,6%	147 663,5
Przychody finansowe	3 504,0	2 312,0	151,6%	1 192,0	10 282,0	34,1%	-6 778,0
Koszty finansowe	54 373,7	31 699,9	171,5%	22 673,8	40 256,1	135,1%	14 117,6
Wynik na działalności gospodarczej	-169 550,5	-8 939,4	1896,7%	-160 611,1	-296 318,4	57,2%	126 767,9
Wynik brutto (netto)	-169 550,5	-8 939,4	1 896,7%	-160 611,1	-296 318,4	57,2%	126 767,9

Na ukształtowanie się w 2010r. wyniku finansowego na poziomie niższym w porównaniu do planu, wpływ miało przede wszystkim uzyskanie niższych o 136 599,9 tys. zł przychodów ze sprzedaży biletów.

1.1. Przychody z działalności gospodarczej

W 2010r. Spółka uzyskała przychody z działalności gospodarczej w wysokości 1 752 688,6 tys. zł. Były one niższe w porównaniu do planu o 164 730,5 tys. zł oraz wyższe o 190 131,4 tys. zł w porównaniu do wykonania 2009r.

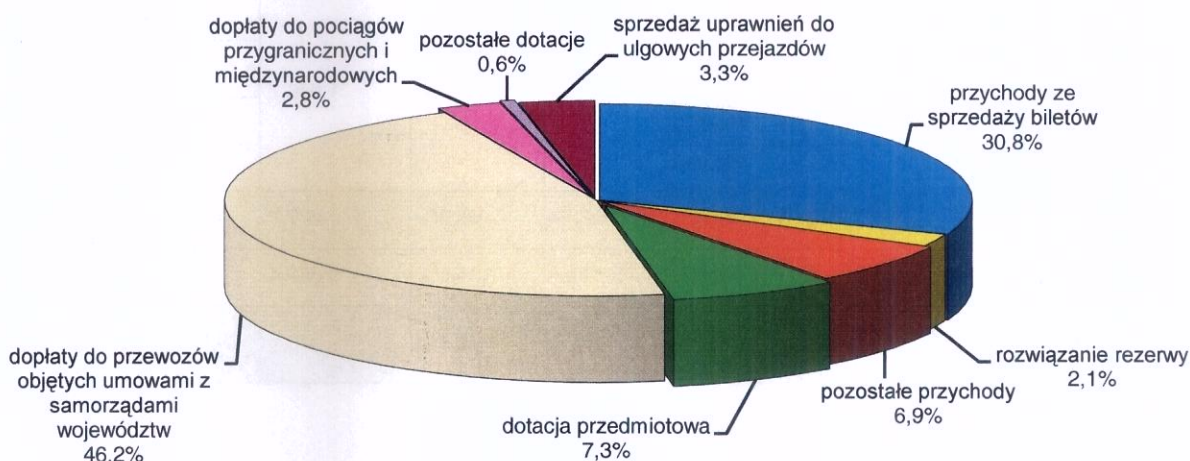
Przychody z działalności gospodarczej w porównaniu do planu i wykonania 2009r. przedstawiono w tabeli poniżej i na wykresie.



Tabela 18. Przychody z działalności gospodarczej

Wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	plan 2010 (tys. zł)	stopień wykonania (2/3)	odchylenia bezwzględne (tys. zł)	2009 (tys. zł)	dynamika (2/6) %	odchylenia bezwzględne (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	777 250,8	927 526,5	83,8%	-150 275,7	745 908,9	104,2%	31 341,9
Pozostałe przychody operacyjne	971 933,8	987 580,6	98,0%	-19 966,1	806 366,3	120,0%	165 567,5
Przychody finansowe	3 504,0	2 312,0	151,6%	1 192,0	10 282,0	34,1%	-6 778,0
Przychody działalności gospodarczej	1 752 688,6	1 917 419,1	91,4%	-164 730,5	1 562 557,2	111,9%	190 131,4

Wykres 1. Przychody z działalności gospodarczej za 2010r.



1.1.1. Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi

W 2010r. przychody z działalności operacyjnej Spółki wyniosły 777 250,8 tys. zł, były niższe od wielkości zaplanowanych o 150 275,7 tys. zł (tj. 16,2 %). Na poziom odchylenia wpływ miało głównie niezrealizowanie planu przychodów w zakresie sprzedaży biletów. W porównaniu do wykonania roku poprzedniego przychody ze sprzedaży były wyższe o 31 341,9 tys. zł, tj. o 4,2%.

Poziom przychodów ze sprzedaży usług i zrównanych z nimi przedstawiono w poniższej tabeli i wykresach.

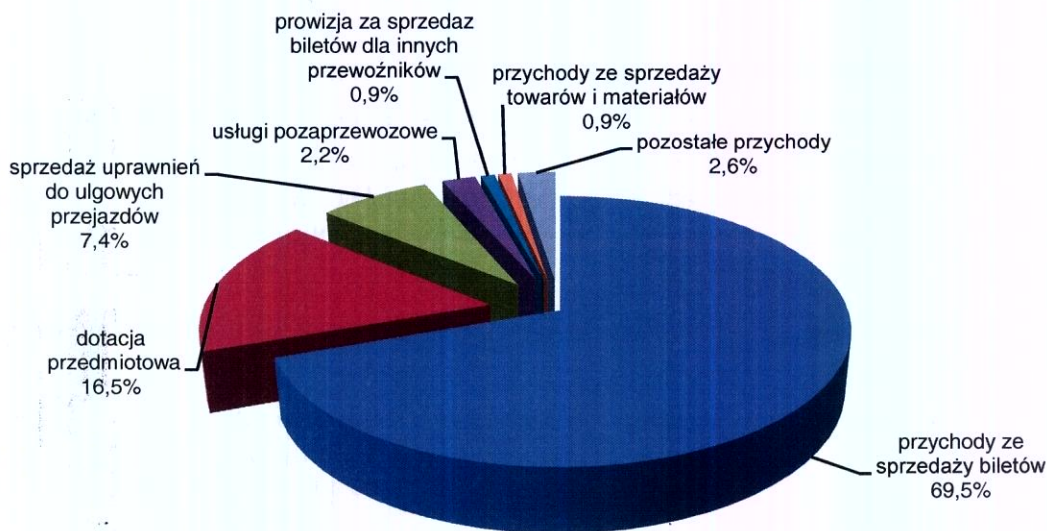
Tabela 19. Przychody ze sprzedaży usług i zrównane z nimi w latach 2009 – 2010

wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	plan 2010 (tys. zł)	stopień wykonania (2/3)	odchylenia bezwzględne kol. 2-3 (tys. zł)	2009 (tys. zł)	dynamika (2/6) %	odchylenia bezwzględne kol. 2-6 (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Przychody netto ze sprzedaży produktów, w tym:	769 604,6	922 995,0	83,4%	-153 390,4	741 058,7	103,9%	28 545,9
przychody ze sprzedaży biletów	540 266,0	676 865,9	79,8%	-136 599,9	467 810,0	115,5%	72 456,0
dotacja przedmiotowa	128 363,3	150 086,1	85,5%	-21 722,8	113 880,9	112,7%	14 482,4
prowisja za sprzedaż biletów dla innych przewoźników	7 238,6	6 000,0	120,6%	1 238,6	27 077,5	26,7%	-19 838,9
sprzedaż uprawnień do ulgowych przejazdów	57 789,5	67 167,6	86,0%	-9 378,1	53 461,7	108,1%	4 327,8

Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki "Przewozy Regionalne" za 2010r.

wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	plan 2010 (tys. zł)	stopień wykonania (2/3)	odchylenia bezwzględne kol. 2-3 (tys. zł)	2009 (tys. zł)	dynamika (2/6) %	odchylenia bezwzględne kol. 2-6 (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
przychody z pociągów nadzwyczajnych	1 819,5	0,0	-	1 819,5	2 616,7	69,5%	-797,2
usługi świadczone przez rewidentów, manewrowych, dyżurnych ruchu, zwrotniczych, nastawniczych	17 364,8	10 436,4	166,4%	6 928,4	36 054,9	48,2%	-18 690,1
wynajem taboru	2 852,0	495,0	576,2%	2 357,0	21 423,4	13,3%	-18 571,4
naprawy taboru	866,8	1 471,6	58,9%	-604,8	5 183,6	16,7%	-4 316,8
informowanie podróżnych o odjazdach i przyjazdach pociągów innych spółek przewozowych	2 368,3	1 443,3	164,1%	925,0	180,9	1309,4%	2 187,4
świadczenie usług windykacyjnych	1 067,3	9 029,1	118,2%	1 646,7	2 485,6	42,9%	-1 418,3
opłaty za czynności związane z wykupem uprawnień	528,3				1 268,5	41,7%	-740,2
świadczenia graniczne	2 432,1				3 641,0	66,8%	-1 208,9
pozostałe przychody	6 648,1				5 974,2	111,3%	673,9
Koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby	644,1	921,8	69,9%	-277,7	933,5	69,0%	-289,4
Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów	7 002,1	3 609,7	194,0%	3 392,4	3 916,7	178,8%	3 085,4
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	777 250,8	927 526,5	83,8%	-150 275,7	745 908,9	104,2%	31 341,9

Wykres 2. Struktura przychodów z działalności operacyjnej w 2010r.



1.1.1.1. Sprzedaż biletów

Jednym z podstawowych źródeł przychodów Spółki były przychody ze sprzedaży biletów, które w 2010r. wyniosły 540 266,0 tys. zł. Były one wyższe w porównaniu do wykonania 2009 roku o 72 456,0 tys. zł. Do zwiększenia przychodów przyczynił się głównie rozwój oferty w zakresie pociągów interREGIO. W rozkładzie jazdy 2009/2010 Spółka uruchomiła 86 poc. IR całorocznych i 6 sezonowych (w porównaniu w r.j.p 2008/2009 – 60 poc IR

całorocznych i 4 poc. sezonowe). Uruchomienie większej liczby pociągów przyczyniło się do zwiększenia przewozów pasażerów w dłuższych relacjach, co wpłynęło na wzrost średniej odległości przewozu o 10,5 km (2010 – 56,5 km, 2009 – 46 km). W porównaniu do wielkości zaplanowanych były one niższe o 136 599,9 tys. zł, co spowodowane było niższą od zaplanowanej o 28 244,5 tys. liczbą przewiezionych pasażerów.

Szczegóły przedstawiono tabeli poniżej.

Tabela 20. Przychody ze sprzedaży biletów

wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	2009 (tys. zł)	dynamika (2/3) %	odchylenia bezwzględne (tys. zł)
1	2	3	4	5
Sprzedaż biletów na pociągi REGIO	423 778,2	425 146,4	99,7%	-1 368,2
bilety jednorazowe	307 193,6	308 530,3	99,6%	-1 336,7
taryfa normalna	188 918,7	191 419,7	98,7%	-2 501,0
ulga ustawowa	108 200,4	107 310,8	100,8%	889,6
ulga na podstawie odrębnie zawartych umów	10 074,5	9 799,8	102,8%	274,7
bilety okresowe imienne - odcinkowe	114 926,4	115 543,8	99,5%	-617,4
taryfa normalna	76 013,2	76 723,7	99,1%	-710,5
ulga ustawowa	31 269,7	30 454,0	102,7%	815,7
ulga na podstawie odrębnie zawartych umów	7 643,5	8 366,1	91,4%	-722,6
bilety sieciowe	1 658,2	1 072,3	154,6%	585,9
REGIO KARNET (cena zryczałtowana) w 3 dowolnie wybranych dniach do 2 m-cy od chwili wydania	477,2	384,0	124,3%	93,2
bilet turystyczny	1 181,0	688,3	171,6%	492,7
Sprzedaż biletów na pociągi interREGIO i REGIO ekspres	101 186,2	29 966,0	337,7%	71 220,2
bilety jednorazowe	95 779,1	29 830,9	321,1%	65 948,2
taryfa normalna	62 553,4	19 712,4	317,3%	42 841,0
ulga ustawowa	30 783,7	9 505,7	323,8%	21 278,0
ulga na podstawie odrębnie zawartych umów	2 442,0	612,8	398,5%	1 829,2
bilety okresowe imienne - odcinkowe	5 407,1	135,1	4002,3%	5 272,0
taryfa normalna	951,2	106,5	893,1%	844,7
ulga ustawowa	423,2	13,0	3255,4%	410,2
ulga na podstawie odrębnie zawartych umów	4 032,7	15,6	25850,6%	4 017,1
Sprzedaż biletów na pociągi dodatkowe - bilety jednorazowe	1 046,1	1 168,9	89,5%	-122,8
Bilety wspólne dla pociągów REGIO, interREGIO i REGIOekspres - bilety sieciowe	436,7	0,0	0,0%	436,7
Bilety wspólne na pociągi uruchamiane przez różnych przewoźników (udział należny PR) - bilety sieciowe	2 885,0	542,6	531,7%	2 342,4
Bilety w komunikacji przygranicznej i międzynarodowej	7 327,8	6 764,7	108,3%	563,1
komunikacja przygraniczna poza granicami kraju	1 481,7	1 397,9	106,0%	83,8
komunikacja przygraniczna na odcinku krajowym (oferta sąsiedzi)	1 182,1	283,3	417,3%	898,8
komunikacja międzynarodowa-udział ze sprzedaży biletów w kraju	1 142,6	1 437,3	79,5%	-294,7
komunikacja międzynarodowa-udział ze sprzedaży biletów przez obce zarządy	3 521,4	3 646,2	96,6%	-124,8
Sprzedaż pozostałych biletów	3 606,0	4 221,4	85,4%	-615,4
bagaż pod opieką podróżnego	842,3	883,9	95,3%	-41,6
przesyłki	6,9	12,3	56,1%	-5,4
opłaty dodatkowe	2 756,8	3 325,2	82,9%	-568,4
Razem przychody z biletów	540 266,0	467 810,0	115,5%	72 456,0

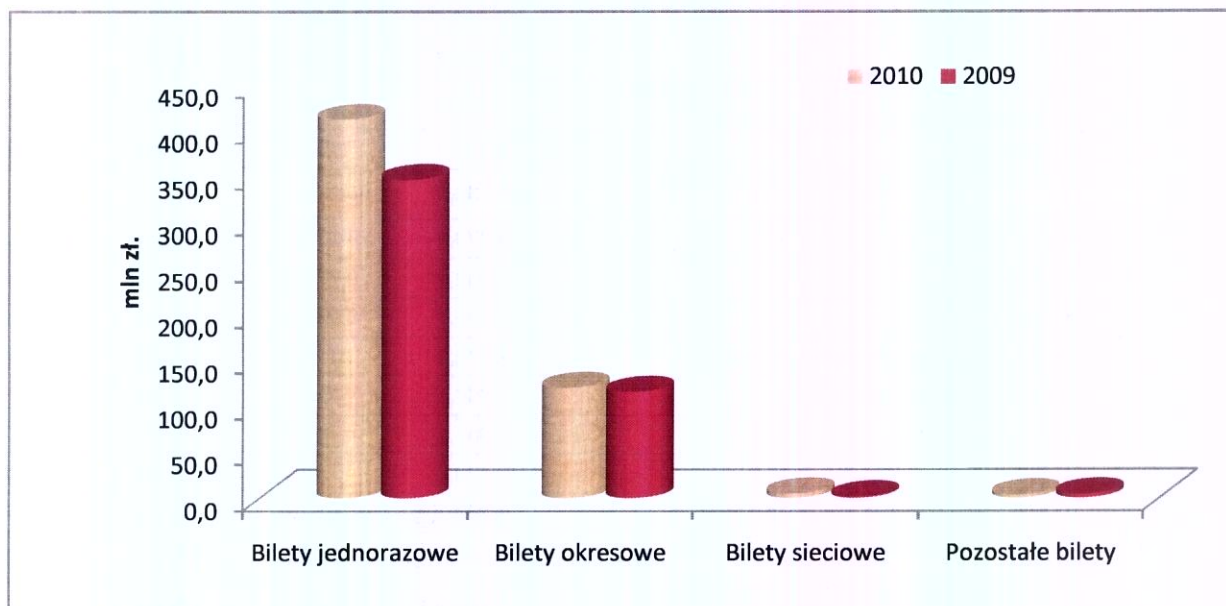


W zakresie struktury sprzedaży biletów, w 2010r. wzrósł udział przychodów ze sprzedaży biletów jednorazowych w ogólnej sumie przychodów z biletów z 74% do 76,1% oraz udział biletów sieciowych z 0,3% do 0,9%, natomiast spadł udział przychodów z biletów okresowych z 24,7% do 22,3%, co przedstawia poniższa tabela i wykres.

Tabela 21. Struktura i dynamika zmian przychodów z biletów

wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	udział (%)	2009 (tys. zł)	udział (%)	dynamika (kol.2/4) (%)	odchylenia bezwzględne (kol. 2-4) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7
Bilety jednorazowe	411 346,3	76,1%	346 294,8	74,0%	118,8%	65 051,5
Bilety okresowe	120 333,4	22,3%	115 678,9	24,7%	104,0%	4 654,5
Bilety sieciowe	4 980,0	0,9%	1 614,9	0,3%	308,4%	3 365,1
Pozostałe bilety (opłaty dodatkowe, bagaż pod opieką podróżnego, przesyłki)	3 606,3	0,7%	4 221,4	0,9%	85,4%	-615,1
Ogółem	540 266,0	100,0%	467 810,0	100,0%	115,5%	72 456,0

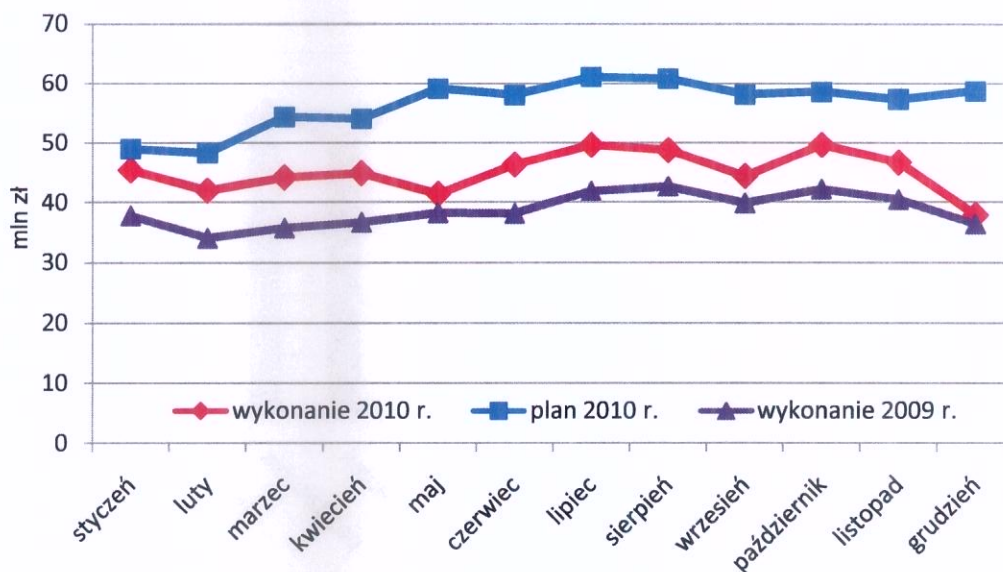
Wykres 3. Struktura i dynamika zmian przychodów z biletów



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



Wykres 4. Przychody ze sprzedaży biletów w latach 2009 – 2010



Bilety jednorazowe

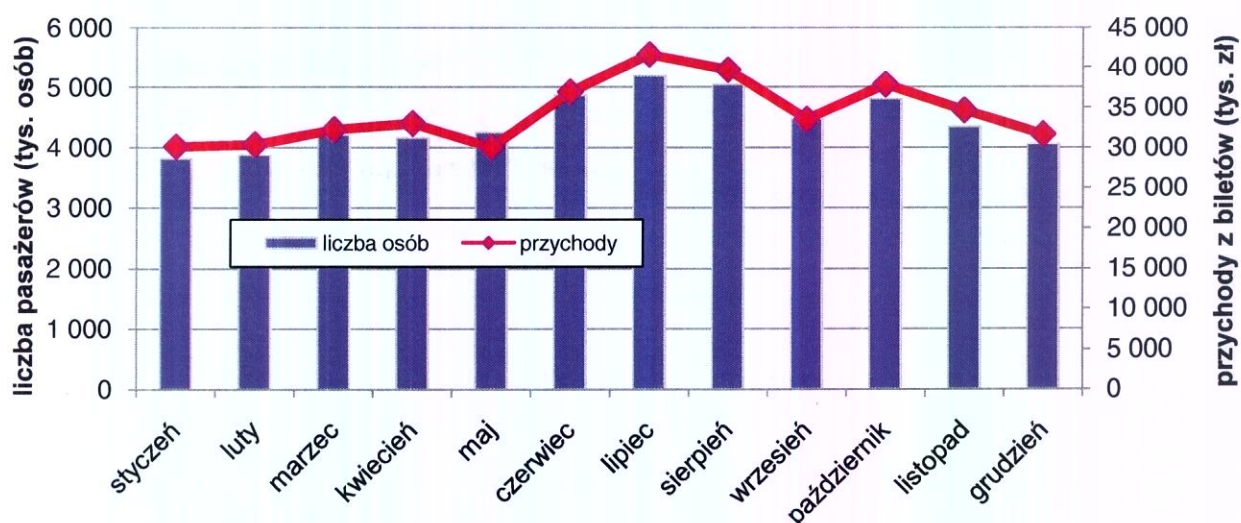
Przychody z biletów jednorazowych w 2010r. wyniosły 411 346,3 tys. zł. W porównaniu do 2009r. były wyższe o 21,1%, tj. o 71 533,0 tys. zł. Największy udział w przychodach z biletów jednorazowych w 2010r., tak jak i w 2009r. stanowiły bilety wg taryfy normalnej. Struktura biletów jednorazowych w komunikacji krajowej w latach 2009–2010 została przedstawiona w tabeli poniżej.

Tabela 22. Bilety jednorazowe

wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	udział %	2009 (tys. zł)	udział %	odchylenia bezwzględne (kol. 2-4) (tys. zł)	dynamika (kol.2/4) %
1	2	3	4	5	6	7
Bilety jednorazowe, w tym:	411 346,3	100,0%	339 813,3	100,0%	71 533,0	121,1%
wg taryfy normalnej	251 923,7	61,2%	211 858,3	62,4%	40 065,4	118,9%
wg ulgi ustawowej	139 578,6	33,9%	117 537,0	34,6%	22 041,6	118,8%
wg ulg handlowych na podstawie odrębnie zawartych umów	12 516,5	3,0%	10 418,0	3,1%	2 098,5	120,1%
bilety w komunikacji przygranicznej i międzynarodowej	7 327,5	1,8%	6 481,5	1,9%	846,0	113,1%

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

Wykres 5. Przychody z biletów jednorazowych w komunikacji krajowej w 2010r.



Bilety okresowe

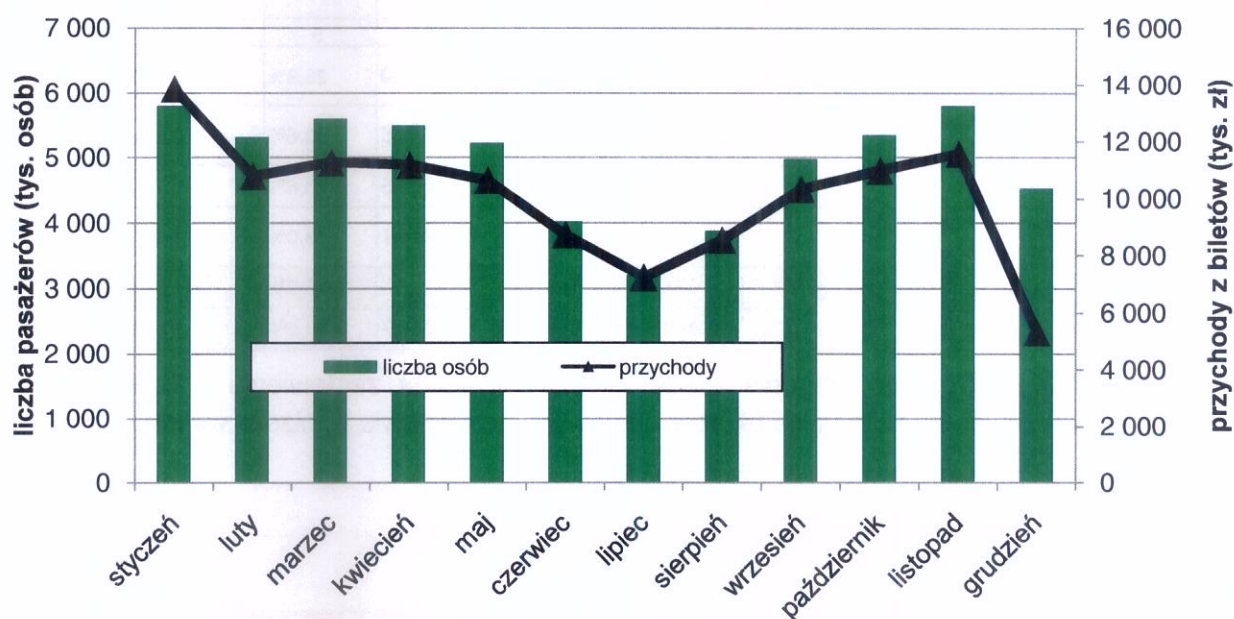
Przychody z biletów okresowych w 2010r. wyniosły 120 333,4 tys. zł. W porównaniu do 2009r. były wyższe o 4%, tj. o 4 654,5 tys. zł. Szczegóły przedstawiono poniżej.

Tabela 23. Bilety okresowe

wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	udział %	2009 (tys. zł)	udział %	odchylenia bezwzględne (kol. 2-4) (tys. zł)	dynamika (kol.2/4) %
1	2	3	4	5	6	7
Bilety miesięczne, w tym:	108 897,7	90,5%	102 788,7	88,9%	6 109,0	105,9%
wg taryfy normalnej	66 434,6	55,2%	65 634,4	56,7%	800,2	101,2%
wg ulgi ustawowej	31 692,8	26,3%	30 467,0	26,3%	1 225,8	104,0%
wg ulg handlowych na podstawie odrębnie zawartych umów	10 770,3	9,0%	6 687,3	5,8%	4 083,0	161,1%
Bilety kwartalne, w tym:	3 604,2	3,0%	4 300,4	3,7%	-696,2	83,8%
wg taryfy normalnej	3 188,5	2,6%	3 069,4	2,7%	119,1	103,9%
wg ulg handlowych na podstawie odrębnie zawartych umów w	415,7	0,3%	1 231,0	1,1%	-815,3	33,8%
Bilety tygodniowe, w tym:	4 438,8	3,7%	3 315,8	2,9%	1 123,0	133,9%
wg taryfy normalnej	4 259,1	3,5%	3 220,2	2,8%	1 038,9	132,3%
wg ulg handlowych na podstawie odrębnie zawartych umów	179,7	0,1%	95,6	0,1%	84,1	188,0%
Bilety dwutygodniowe, w tym:	0,0	0,0%	2 193,4	1,9%	-2 193,4	0,0%
wg taryfy normalnej	0,0	0,0%	2 089,5	1,8%	-2 089,5	0,0%
wg ulg handlowych na podstawie odrębnie zawartych umów	0,0	0,0%	103,9	0,1%	-103,9	0,0%
Bilety abonamentowe, w tym:	3 392,7	2,8%	3 080,6	2,7%	312,1	110,1%
wg taryfy normalnej	3 082,2	2,6%	2 816,7	2,4%	265,5	109,4%
wg ulg handlowych na podstawie odrębnie zawartych umów	310,4	0,3%	263,9	0,2%	46,5	117,6%
Razem	120 333,4	100,0%	115 678,9	100,0%	4 654,5	104,0%

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

Wykres 6. Przychody z biletów okresowych w 2010r.



Bilety sieciowe

Przychody z biletów sieciowych w 2010r. wyniosły 4 980,0 tys. zł i wzrosły w porównaniu do 2009r. o 208,4%, tj. o 3 365,3 tys. zł. Szczegóły przedstawiono poniżej.

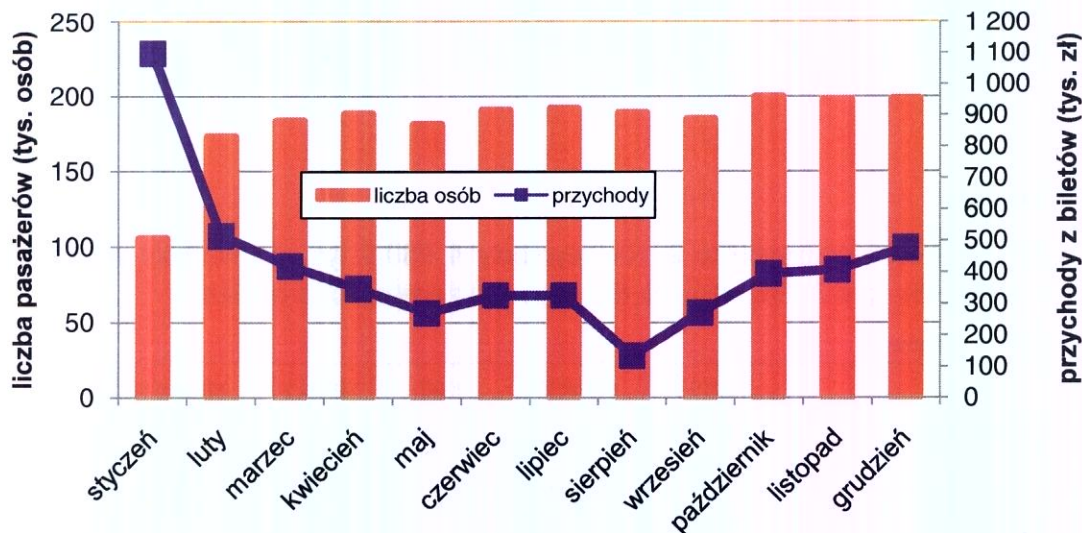
Tabela 24. Bilety sieciowe

wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	udział %	2009 (tys. zł)	udział %	odchylenia bezwzględne (kol. 2-4) (tys. zł)	dynamika (kol.2/4) %
1	2	3	4	5	6	7
Bilety tygodniowe	23,6	0,5%	21,4	1,3%	2,2	110,1%
wg taryfy normalnej	20,9	0,4%	18,6	1,2%	2,3	112,5%
wg ulg handlowych zawartych na podstawie odrębnych umów	2,6	0,1%	2,8	0,1%	-0,2	93,9%
Bilety miesięczne	109,5	2,2%	211,2	13,1%	-101,7	51,9%
wg taryfy normalnej	88,2	1,8%	186,7	11,6%	-98,5	47,3%
wg ulg handlowych zawartych na podstawie odrębnych umów	21,3	0,4%	24,5	1,5%	-3,2	86,9%
Bilety kwartalne	0,0	0,0%	26,5	1,6%	-26,5	0,0%
wg taryfy normalnej	0,0	0,0%	22,5	1,4%	-22,5	0,0%
wg ulg handlowych zawartych na podstawie odrębnych umów	0,0	0,0%	4,0	0,2%	-4,0	0,0%
Bilety półroczne	20,9	0,4%	5,7	0,4%	15,2	366,5%
wg taryfy normalnej	19,9	0,4%	5,7	0,4%	14,2	348,3%
wg ulg handlowych zawartych na podstawie odrębnych umów	1,0	0,0%	-	0,0%	1,0	-
Bilety roczne	31,9	0,6%	9,1	0,6%	22,8	350,1%
wg taryfy normalnej	28,3	0,6%	8,5	0,5%	19,8	332,4%
wg ulg handlowych zawartych na podstawie odrębnych umów	3,6	0,1%	0,6	0,0%	3,0	601,4%
Bilety turystyczne	1 431,9	28,8%	414,3	25,7%	1 017,6	345,6%

wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	udział %	2009 (tys. zł)	udział %	odchylenia bezwzględne (kol. 2-4) (tys. zł)	dynamika (kol.2/4) %
1	2	3	4	5	6	7
Regio karnet na pociągi REGIO(cena zryczałtowana)	477,2	9,6%	384,0	23,8%	93,2	124,3%
Bilety sieciowe ważne na wszystkie pociągi (udział należny PR)	2 885,0	57,9%	542,5	33,6%	2 342,5	531,8%
wg taryfy normalnej	286,1	5,7%	332,5	20,6%	-46,4	86,0%
ulg handlowych zawartych na podstawie odrębnych umów	1 647,2	33,1%	210,1	13,0%	1 437,1	784,0%
Regio karnet na wszystkie pociągi	951,7	19,1%	-	0,0%	951,7	-
Razem	4 980,0	100,0%	1 614,7	100,0%	3 365,3	308,4%

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

Wykres 7. Przychody z biletów sieciowych w 2009r.



1.1.1.2. Sprzedaż uprawnień przejazdowych

Przychody ze sprzedaży uprawnień do ulgowych przejazdów wyniosły 57 789,5 tys. zł. Były niższe w stosunku do zaplanowanych o 9 378,1 tys. zł, natomiast wyższe od wykonania w 2009r. o 4 327,8 tys. zł.

Na wartość uzyskanych przychodów składały się następujące pozycje:

REGIO karta senior	1 243,1 tys. zł
sfera budżetowa	5 962,7 tys. zł
dla „dużych klientów”	344,9 tys. zł
jednostki zaplecza technicznego kolei	397,9 tys. zł
pracodawcy zrzeszenie w ZPK	36 110,3 tys. zł
emeryci, renciści	13 539,3 tys. zł
posłowie i senatorowie	10,2 tys. zł
REGIOkarta	181,1 tys. zł

Spółka w 2010r. podobnie jak w 2009r. prowadziła sprzedaż uprawnień do ulgowych przejazdów dla pracodawców zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych w imieniu wszystkich przewoźników.



Cena jednego Uprawnienia na 2010 rok, niezależnie od terminu jego wykupu, wynosiła odpowiednio:

- 1) dla pracowników i uprawnionych członków ich rodzin
 - a) w klasie dowolnej – 666,00 zł brutto; (622,43 zł netto)
 - b) w klasie drugiej – 545,00 zł brutto; (509,35 zł netto)
- 2) dla emerytów, rencistów i uprawnionych członków ich rodzin
 - a) w klasie dowolnej – 339,00 zł brutto; (316,82 zł netto)
 - b) w klasie drugiej – 242,00 zł brutto; (226,17 zł netto)

W porównaniu do 2009r. cena wykupu uprawnienia do ulgowych przejazdów wzrosła o ok. 10%. W 2010r. zwiększeniu uległ udział Spółki PR w przychodach ze sprzedaży uprawnień z poziomu 39,56% w 2009r. do poziomu 48,8%. Zmniejszyła się natomiast liczba osób wykupujących uprawnienia o ok. 55,6 tys. osób. Główną przyczyną spadku liczby wykupionych uprawnień był utrzymujący się od 2003 roku spadek liczby osób uprawnionych do ich wykupu. Co roku zmniejsza się liczba osób uprawnionych do ulgi 99% oraz spada liczba osób, które nabyły wcześniej uprawnienia do ulgi 80%, a nowo przyjmowani pracownicy nie mają prawa nabywania uprawnień przejazdowych dla członków rodzin.

1.1.1.3. Dotacja przedmiotowa

Dotacja przedmiotowa, stanowiąca zwrot utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg ustawowych, w 2010r. wyniosła 128 363,3 tys. zł, była wyższa w porównaniu do roku poprzedniego o 12,7%, tj. o 14 482,4 tys. zł, co związane było z przewiezieniem o 1 785,6 tys. więcej pasażerów z ulgą ustawową. W odniesieniu do planu dotacja była niższa o 14,5%, tj. o 21 722,8 tys. zł.

Podstawę obliczenia należnej dotacji w latach 2009 – 2010 stanowiła wartość utraconych wpływów taryfowych z tytułu stosowania ulg przejazdowych, przy zrealizowanej, udokumentowanej i zaewidencjonowanej sprzedaży biletów:

- 1) jednorazowych z ulgą 37 %, 49 %, 78 %, 95 % i 100 %,
- 2) miesięcznych imiennych z ulgą 37 %, 49 %, 78 % i 93%,

skorygowanej o zwroty biletów niewykorzystanych i anulowanych.

Kształtowanie się wysokości dotacji do biletów z ulgą ustawową w latach 2009 – 2010 w zestawieniu z liczbą przewiezionych pasażerów z ulgą ustawową, przedstawiono w poniższej tabeli i na wykresach.

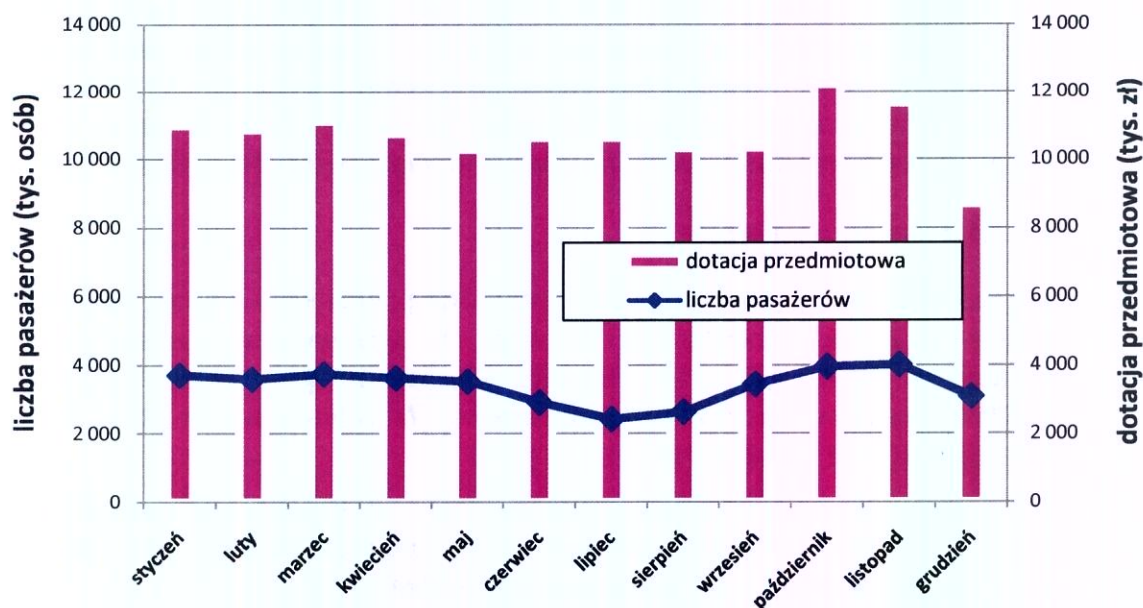
Tabela 25. Dotacja przedmiotowa

wyszczególnienie	dotacja przedmiotowa 2010 (tys. zł)	dotacja przedmiotowa 2009 (tys. zł)	odchylenia bezwzględne (kol.2-3) (tys. zł)	liczba pasażerów przewiezionych z ulgą w 2010 (tys. osób)	liczba pasażerów przewiezionych z ulgą w 2009 (tys. osób)	odchylenia bezwzględne (kol.5-6) (tys. osób)
1	2	3	4	5	6	7
Bilety jednorazowe	98 051,7	84 614,8	13 436,9	21 570,0	20 047,1	1 522,8
ulga 37%	80 293,9	67 489,5	12 804,4	19 391,6	17 778,7	1 612,9
ulga 49%	3 375,7	2 835,6	540,1	672,4	626,8	45,6
ulga 78%	4 275,8	5 658,5	-1 382,7	469,4	676,9	-207,5
ulga 95%	3 751,8	3 274,6	477,2	356,7	341,4	15,2
ulga 100%	6 354,4	5 356,6	997,8	679,9	623,3	56,7



wyszczególnienie	dotacja przedmiotowa 2010 (tys. zł)	dotacja przedmiotowa 2009 (tys. zł)	odchylenia bezwzględne (kol.2-3) (tys. zł)	liczba pasażerów przewiezionych z ulgą w 2010 (tys. osób)	liczba pasażerów przewiezionych z ulgą w 2009 (tys. osób)	odchylenia bezwzględne (kol.5-6) (tys. osób)
1	2	3	4	5	6	7
Bilety miesięczne imienne	30 311,6	29 266,1	1 045,5	19 139,5	18 876,8	262,8
ulga 37%	1 100,6	995,7	104,9	855,2	824,4	30,8
ulga 49%	28 683,5	27 760,0	923,5	18 074,3	17 844,1	230,1
ulga 78%	527,5	510,4	17,1	210,0	208,2	1,9
Ogółem	128 363,3	113 880,9	14 482,4	40 709,5	38 923,9	1 785,6

Wykres 8. Dotacja przedmiotowa i przewozy pasażerów z ulgą ustawową w 2010r.



1.1.2. Przychody pozostałej działalności operacyjnej

Przychody pozostałej działalności operacyjnej w 2010r. wyniosły 971 933,8 tys. zł, były niższe w porównaniu do planowanych o 15 646,8 tys. zł, tj. o 1,6% natomiast wyższe od wykonania w 2009r. o 165 567,4 tys. zł, tj. o 20,5%. Największy udział - ok. 83,2% w tej pozycji stanowią dopłaty do przewozów od samorządów województw.

Tabela 26. Przychody pozostałej działalności operacyjnej

wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	plan 2010 (tys. zł)	stopień wykonania (2/3) %	odchylenia bezwzględne (2-3) (tys. zł)	2009 (tys. zł)	dynamika (2/6) %	odchylenia bezwzględne (2-6) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych	41 225,0	35 000,0	117,8%	6 225,0	84,2	48960,8%	41 140,8
dopłaty do przewozów od samorządów	809 745,1	840 147,0	96,4%	-30 401,9	673 893,3	120,2%	135 851,8
dopłaty do pociągów przygranicznych i międzynarodowych	49 128,4	50 000,0	98,3%	-871,6	48 762,1	100,8%	366,3
pozostałe dotacje	10 927,9	10 927,9	100,0%	0,0	11 216,9	97,4%	-289,0
otrzymane kary umowne i odszkodowania	10 498,3	1 725,9	608,3%	8 772,4	11 849,5	88,6%	-1 351,2
przychód z tytułu sprzedaży usług refakturowanych	5 967,3	4 234,9	140,9%	1 732,4	18 931,3	31,5%	-12 964,0



wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	plan 2010 (tys. zł)	stopień wykonania (2/3) %	odchylenia bezwzględne (2-3) (tys. zł)	2009 (tys. zł)	dynamika (2/6) %	odchylenia bezwzględne (2-6) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
rozwiązanie rezerwy na świadczenia pracownicze	36 105,3	37 088,1	97,4%	-982,8	33 472,8	107,9%	2 632,5
rozwiązanie odpisów aktualizujących	1 183,9	8 456,8	45,5%	-4 611,4	1 669,2	70,9%	-485,3
ulga" na złe długi"- korekta VAT w związku z uregulowaniem faktur	2 838,9				0,0	-	2 838,9
zwrot zasądzonych kosztów postępowania sądowego	468,3				619,3	75,6%	-151,0
inne przychody operacyjne	3 845,4				5 867,8	65,5%	-2 022,4
Przychody pozostałej działalności operacyjnej	971 933,8	987 580,6	98,4%	-15 646,8	806 366,4	120,5%	165 567,4

1.1.2.1. Dofinansowanie przewozów przez samorzady województw

Dofinansowanie samorządów województw do kolejowych przewozów pasażerskich w 2010r. wyniosło 809 745,1 tys. zł oraz było niższe w porównaniu do zaplanowanego o 30 401,9 tys. zł. i stanowiło 46,2% przychodów Spółki.

W porównaniu do wykonania 2009r. dofinansowanie samorządów było wyższe o 135 851,8 tys. zł.

Tabela 27. Dofinansowanie przewozów przez samorzady województw w latach 2009-2010

województwo	2010 tys. zł	plan 2010 tys. zł	stopień wyk. planu kol. 2/3 %	odchylenia bezwzględne kol. 2-3 tys. zł	2009 tys. zł	dynamika kol. 2/6	różnica kol. 2-6
1	2	3	4	5	6	7	8
Podlaskie	21 042,6	21 175,0	99,4%	-132,4	15 663,3	134,3%	5 379,3
Kujawsko – Pomorskie	34 046,0	53 064,1	64,2%	-19 018,1	33 541,6	101,5%	504,4
Pomorskie	43 695,4	43 500,0	100,4%	195,4	49 022,5	89,1%	-5 327,1
Śląskie	110 463,3	125 125,3	88,3%	-14 662,0	99 999,4	110,5%	10 463,9
Świętokrzyskie	23 589,4	24 060,0	98,0%	-470,6	15 066,2	156,6%	8 523,2
Małopolskie	69 000,0	69 000,0	100,0%	0,0	61 643,6	111,9%	7 356,4
Lubelskie	43 630,0	45 440,1	96,0%	-1 810,1	32 266,7	135,2%	11 363,3
Łódzkie	52 646,5	55 447,4	94,9%	-2 800,9	39 829,1	132,2%	12 817,4
Warmińsko-Mazurskie	43 807,7	43 360,0	101,0%	447,7	35 164,4	124,6%	8 643,3
Opolskie	38 069,6	37 146,7	102,5%	922,9	31 138,0	122,3%	6 931,6
Wielkopolskie	106 921,8	103 005,1	103,8%	3 916,7	80 455,6	132,9%	26 466,2
Podkarpackie	37 997,5	38 000,0	100,0%	-2,5	36 910,0	102,9%	1 087,5
Zachodniopomorskie	69 559,3	68 772,0	101,1%	787,3	48 741,4	142,7%	20 817,9
Dolnośląskie	83 650,8	82 051,5	101,9%	1 599,3	70 160,0	119,2%	13 490,8
Lubuskie	31 625,2	31 000,0	102,0%	625,2	24 291,7	130,2%	7 333,5
OGÓŁEM	809 745,1	840 147,0	96,4%	-30 401,9	673 893,3	120,2%	135 851,8

Plan Spółki na 2010r., przygotowany w okresie negocjacji umów z samorządami województw, zakładał pełne dofinansowanie deficytu z przewozów. Odchylenia od planu wynikają głównie z różnicy ostatecznie wynegocjowanej z samorządem oferty przewozowej i dofinansowania w porównaniu do ujętego w planie Spółki projektu.

Dofinansowanie samorządów uwzględnia również w niektórych województwach dopłaty przeznaczone na naprawy taboru, finansowane z Funduszu Kolejowego.

Poniższa tabela przedstawia dofinansowanie samorządów w 2010r. z uwzględnieniem środków z Funduszu Kolejowego przeznaczonych na naprawy taboru.



Tabela 28. Dofinansowanie przewozów przez samorządy województw w roku 2010 uwzględniające środki z FK

województwo	dofinansowanie przewozów	dotacja z Funduszu Kolejowego	razem dofinansowanie w 2010r.
1	2	3	4
Podlaskie	17 566,5	3 476,0	21 042,6
Kujawsko – Pomorskie	34 046,0	0,0	34 046,0
Pomorskie	43 695,4	0,0	43 695,4
Śląskie	110 463,3	0,0	110 463,3
Świętokrzyskie	23 589,4	0,0	23 589,4
Małopolskie	69 000,0	0,0	69 000,0
Lubelskie	37 380,0	6 250,0	43 630,0
Łódzkie	49 587,1	3 059,4	52 646,5
Warmińsko-Mazurskie	38 356,4	5 451,3	43 807,7
Opolskie	37 600,9	468,7	38 069,6
Wielkopolskie	103 921,8	3 000,0	106 921,8
Podkarpackie	37 997,5	0,0	37 997,5
Zachodniopomorski	69 559,4	0,0	69 559,4
Dolnośląskie	80 000,0	3 650,8	83 650,8
Lubuskie	31 625,1	0,0	31 625,1
OGÓŁEM	784 388,8	25 356,3	809 745,1

Województwo Podlaskie

W województwie przewozy wykonywane są na podstawie umów rocznych ujmujących przewozy w 3 pakiety: A, B2 i C. Umowy zawierane były w trakcie obowiązywania rozkładu jazdy.

Umowy na rozkład jazdy 2009/2010, tj. od 13.12.2009r. do 11.12.2010r. zakładały łączne dofinansowanie samorządu w wysokości 21 197,0 tys. zł, w tym środki z Funduszu Kolejowego na naprawy taboru – 3 675,4 tys. zł. Dofinansowanie otrzymane – 21 105,5 tys. zł uwzględnia zwrot środków w wysokości 91,4 z tytułu niewykonanej pracy eksploatacyjnej oraz kar za nienależyte wykonanie umowy.

Plan Spółki na 2010r. uwzględniał dofinansowanie za okres 12.12.2010-31.12.2010r., które objęte jest umowami rocznymi zawieranymi na okres rozkładu jazdy 2010/2011. Do chwili sporządzenia sprawozdania nie została zawarta umowa na pakiet C, co powoduje dodatkową różnicę dofinansowania w porównaniu do planowanego.

Województwo Kujawsko-Pomorskie

Przewozy w Województwie wykonywane były na podstawie umów ramowych zawartych na okres obowiązywania 3 kolejnych rocznych rozkładów jazdy, tj od 9 grudnia 2007r. oraz zawieranych umów rocznych. Plan Spółki na 2010r. zakładał pełne dofinansowanie deficytu z przewozów, co wymagało renegocjacji warunków umowy na rozkład jazdy 2009/2010. W wyniku braku wspólnego stanowiska pomiędzy Spółką a Samorządem Województwa, Spółka zawarła umowę roczną na rozkład jazdy 2009/2010, tj. od 13.12.2009r. do 11.12.2010r. jedynie na przewozy realizowane na odcinku Bydgoszcz – Unieście – Chełmża, natomiast na pakiety „BiT CITY” oraz „Trakcję elektryczną” zawarte zostały umowy na okres od 13 grudnia 2009 do 31 stycznia 2010r. Od lutego usługi świadczone były na podstawie odpowiednich porozumień. Obecnie Spółka złożyła pozew do Sądu zmierzający dla uzyskania od Samorządu środków finansowych w wysokości pokrywającej deficyt z przewozów w województwie.

Województwo Pomorskie

Spółka wykonywała przewozy w Województwie na podstawie umów rocznych na rozkład jazdy 2009/2010. Przewozy realizowane przez Spółkę ujęte zostały w zadaniach 1, 2, 3, 6, 8, 10 oraz reaktywowane przewozy na odcinku Somonino – Kartuzy. Rozbieżności wykonania w porównaniu do planu wynikają z zawartych aneksów do umów z tytułu zmniejszenia lub zwiększenia pracy eksploatacyjnej.

Województwo Śląskie

Plan Spółki na 2010r. zakładał pełne dofinansowanie deficytu z przewozów w Województwie. Przewozy realizowane były na podstawie umowy rocznej zawartej z Samorządem Województwa na okres od 01.01.2010r. do 31.12.2010r. Ujęta w umowie kwota dofinansowania wynosiła 110 463,3 tys. zł lecz dopuszczała zwiększenie dofinansowania po przedstawieniu i zaakceptowaniu ostatecznego rozliczenia. Spółka złożyła do Samorządu rozliczenie za przewozy wykonywane w 2010r. Oczekiwane łączne dofinansowanie – 138,8 mln zł.

Województwo Świętokrzyskie

Dnia 12 maja 2010r. podpisana została umowa na świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania regionalnych i międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa świętokrzyskiego w okresie od 13.05.2010r. do 11.12.2010r.

Rozbieżności wykonania dofinansowania w porównaniu do zaplanowanego wynikają z niewykonanej planowanej pracy eksploatacyjnej na skutek odwołania pociągów.

Województwo Małopolskie

Umowa o świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania regionalnych i międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze województwa małopolskiego zawarta została na okres od 13.12.2009r. do 11.12.2010r. Wpłaty dokonane były zgodnie z umową i planem.

Województwo Lubelskie

Umowa o świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów osób na obszarze województwa lubelskiego w okresie od 01.01.2010r. do 31.12.2010r. zawarta została 12.04.2010r. Dofinansowanie zgodnie z umową – 43 630,0 tys. zł, tj. mniej o 1,8 tys. zł od wartości ujętej w planie.

Województwo Łódzkie

Umowa o świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania regionalnych i międzywojewódzkich kolejowych przewozów osób na obszarze województwa Łódzkiego w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2009/2010, tj. od 13.12.2009r. do 11.12.2010r. zawarta została 04.03.2010r. Dofinansowanie zgodnie z umową – 55 397,8 tys. zł (w tym dotacja do przewozów – 49 147,8 tys. zł oraz środki z Funduszu Kolejowego 3 137,0 tys. zł i 3 113,0 tys. zł).

Rozbieżności w porównaniu do planu wynikają z faktu, że UM nie przekazał zagwarantowanych umową środków na działalność naprawczą taboru w wysokości 3 113,0 tys. zł. Dofinansowanie pomniejszone zostało również o 144,0 tys. zł za połączenia niezrealizowane w całości lub części.

Województwo Warmińsko-Mazurskie

Umowa roczna o wykonywanie regionalnych i międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w ramach świadczenia usług publicznych na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego została zawarta 06.05.2010r. i obejmowała wykonywanie przewozów w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2009/2010, tj. od 01.01.2010r. do 11.12.2010r. i prognozę od 12.12.2010 do 21.12.2010r. Dofinansowanie planowane na okres objęty umową – 43 360,0 tys. zł (w tym środki przeznaczone na naprawy 5 500,0 tys. zł).

Wyższe od zaplanowanego wykonanie dofinansowania uzasadnione jest zapisami umowy, zgodnie z którymi organizator przekazał dodatkowe środki jako należność z tytułu niższych od zaplanowanych przychodów.

Województwo Opolskie

Umowa roczna o świadczenie usług publicznych w okresie od 13.12.2009r. do 11.12.2010r. zawarta została 06.05.2010r. Dofinansowanie zgodnie z umową – 37 146,7 tys. zł.

Rozbieżności wykonania w porównaniu do planu, wynikają z ujęcia w wykonaniu wartości wynikających z rozliczenia roku obrotowego.

Województwo Wielkopolskie

W województwie obowiązywały 2 umowy na wykonywanie przewozów kolejowych w ramach służby publicznej – w zakresie przewozów regionalnych oraz międzywojewódzkich – zawarte na rozkład jazdy 2009/2010, tj. od 13.12.2009 do 11.12.2010r. Ponadto zawarte zostały 2 umowy dotyczące dofinansowania napraw taboru z Funduszu Kolejowego w łącznej wysokości 3 000,0 tys. zł. Razem kwota dofinansowania wynikająca z zawartych umów z Województwem Wielkopolskim, uwzględniająca wprowadzone aneksy wyniosła 103 000,0 tys. zł. Wpłacona kwota dotacji – 102 763,0 tys. zł. Rozbieżność wynika z naliczonych kar oraz umniejszenia dofinansowania za listopad i grudzień 2009r.

Województwo Podkarpackie

W 2010r. zawarte zostały 3 umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich:

- na okres 01.01.2010-31.03.2010 – dofinansowanie: 8 750,0 tys. zł
- na okres 01.04.2010-30.06.2010 – dofinansowanie: 9 750,0 tys. zł
- na okres 01.07.2010-31.12.2010 – dofinansowanie: 19 497,5 tys. zł (w ramach umowy ramowej zawartej na okres od 01.07.2010r. do 31.12.2012r.)

Łączne dofinansowanie wg umów – 37 997,5 tys. zł. Wpłaty dokonywane były zgodnie z umowami.

Województwo Zachodniopomorskie

Umowa roczna o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich województwa zachodniopomorskiego zawarta została na okres od 13.12.2009r. do 11.12.2010r. Dofinansowanie zgodnie z umową – 68 772,2 tys. zł. Wpłacona kwota dofinansowania – 68 702 tys. zł. Rozbieżność wynika z wpłaty zaliczki za grudzień w niepełnej kwocie. Według umowy, zatrzymana kwota wpłacona będzie po ostatecznym rozliczeniu umowy.

Województwo Dolnośląskie

Umowa w sprawie dotowania i wykonywania usług publicznych w zakresie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w województwie dolnośląskim w terminie od 01.01.2010r. do 31.12.2010r. podpisana została 20.07.2010r. Dofinansowanie zgodnie z umową – 83 650,0 tys. zł., w tym 3 650,8 tys. zł z Funduszu Kolejowego z przeznaczeniem



na naprawy taboru. Dofinansowanie ujęte w umowie było wyższe o 1 599,3 tys. zł od ujętego w planie Spółki. Wpłaty dokonywane były zgodnie z wartościami ujętymi w umowie.

Województwo Lubuskie

Umowa roczna o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 13.12.2009r. do 11.12.2010r. zawarta została 30.04.2010r. Dofinansowanie zgodnie z umową oraz planem Spółki – 31 000,0 tys. zł. Plan Spółki na 2010r. nie uwzględniał dofinansowania za okres 12.12.2010-31.12.2010r., co spowodowało różnicę w porównania do wykonania.

Wysokość środków na organizowanie i dofinansowanie kolejowych przewozów pasażerskich objętych umowami z samorządami województw oraz stopień pokrycia deficytu wynikającego z realizacji umów przedstawia poniższa tabela

Tabela 29. Dofinansowanie i stopień pokrycia deficytu przewozów objętych umowami z samorządami województw w latach 2009-2010

województwo	2009		2010	
	dofinansowanie	stopień pokrycia deficytu	dofinansowanie	stopień pokrycia deficytu
Podlaskie	15 663,3	74,1%	21 042,6	87,7%
Kujawsko – Pomorskie*	33 541,6	60,1%	34 046,0	74,5%
Pomorskie	49 022,5	60,4%	43 695,4	62,8%
Śląskie**	99 999,4	77,4%	110 463,3	79,6%
Świętokrzyskie	15 066,2	67,6%	23 589,4	98,4%
Małopolskie	61 643,6	76,5%	69 000,0	85,6%
Lubelskie	32 266,7	69,2%	43 630,0	86,2%
Łódzkie	39 829,1	55,8%	52 646,5	90,1%
Warmińsko-Mazurskie	35 164,4	87,2%	43 807,7	91,3%
Opolskie	31 138,0	62,2%	38 069,6	84,8%
Wielkopolskie	80 455,6	61,7%	106 921,8	100,0%
Podkarpackie	36 910,0	78,7%	37 997,5	99,1%
Zachodniopomorskie	48 741,4	55,2%	69 559,3	96,6%
Dolnośląskie	70 160,0	69,6%	83 650,8	96,7%
Lubuskie	24 291,7	70,4%	31 625,2	98,8%
Razem	673 893,3	67,4%	809 745,1	88,0%

* w kwietniu 2011r. Spółka złożyła w Sądzie pozew w sprawie odzyskania środków za realizację umowy zgodnie z wielkościami wynikającymi z wykonania

**ujęta w tabeli kwota dla woj. śląskiego nie uwzględnia dofinansowania w wys. ok. 29 mln zł wynikającego z ostatecznego rozliczenia wykonania umowy za 2010r.

Uzyskane w 2010r. dofinansowanie od samorządów w wysokości 809,7 mln zł było wyższe o prawie 136 mln zł. Uzyskanie takiego poziomu dofinansowania pozwoliło na zwiększenie pokrycia kosztów przychodami, generowanymi na zawieranych z samorządami umowach o świadczenie kolejowych przewozów objętych obowiązkiem służby publicznej z 67,4% do 88,0%.

1.1.3. Dofinansowanie przewozów przez Ministerstwo Infrastruktury

W dniu 07 maja 2010r. z Ministrem Infrastruktury została podpisana umowa o organizowanie, wykonywanie i dotowanie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, w ramach usług publicznych na okres od 01.01.2010r. do dnia 31.12.2010r. Spółka w 2010r. uzyskała Rekompensatę w wysokości 49 128,4 tys. zł. Kwota dofinansowania była niższa w porównaniu do wielkości planowanych o 871,6 tys. zł.

1.1.4. Przychody z działalności finansowej

W 2010r. przychody z działalności finansowej wyniosły 3 504,0 tys. zł. Były niższe o 6 778,0 tys. zł, tj. o 65,9% w porównaniu do przychodów poniesionych w roku poprzednim. W porównaniu do planu były wyższe o 1 192,0 tys. zł. Najwyższy udział w przychodach finansowych stanowią odsetki – 62,2% przychodów finansowych.

Zestawienie przychodów w porównaniu do planu i wykonania w 2009r. przedstawia tabeli poniżej.

Tabela 30. Przychody z działalności finansowej

wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	plan 2010 (tys. zł)	stopień wykonania (kol.2/3) %	odchylenia bezwzględne (kol.2-3) (tys. zł)	2009 (tys. zł)	dynamika (kol. 2/6) %	różnica (kol. 2-6) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
odsetki	2 178,7	82,0	2657,0%	2 096,7	8 084,8	26,9%	-5 906,1
umorzony odsetki	1 191,0	2 230,0	54,9%	-904,7	551,9	215,8	639,1
odpisy aktualizujące należności odsetkowe	95,0				132,8	71,5%	-37,8
wycena pożyczki	0,0				1 298,5	0,0%	-1 298,5
pozostałe	39,3				214,0	18,4%	-174,7
Przychody z działalności finansowej	3 504,0	2 312,0	151,6%	1 192,0	10 282,0	34,1%	-6 778,0

1.2. Koszty działalności gospodarczej

Koszty działalności gospodarczej Spółki za 2010r. wyniosły 1 922 239,1 tys. zł i były niższe w stosunku do planu o 4 119,4 tys. zł i wyższe do wykonania 2009r. o 63 363,5 tys. zł.

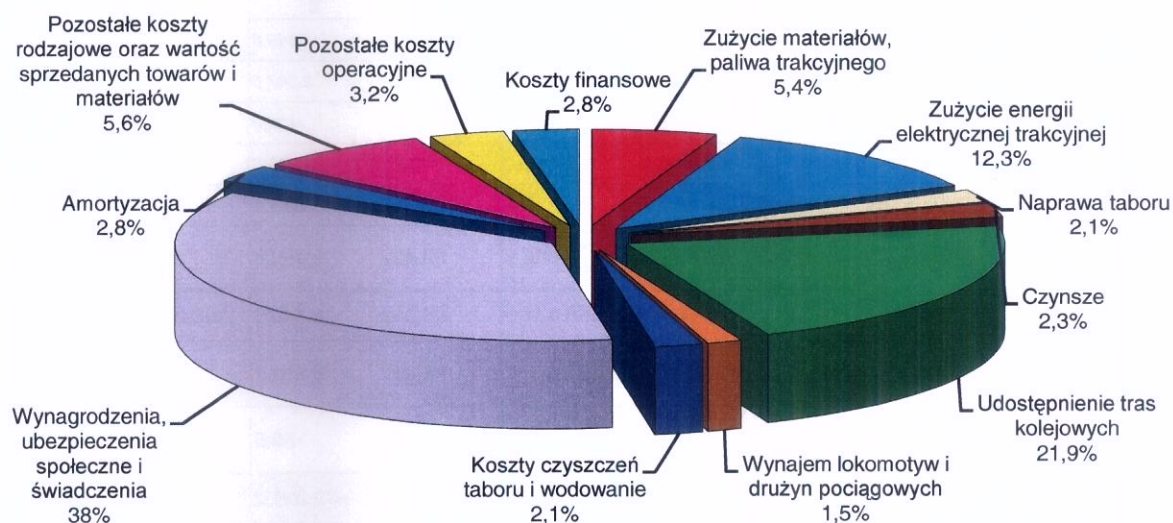
Koszty działalności gospodarczej poniesione przez Spółkę w latach 2009 - 2010 zostały przedstawione w tabeli poniżej.

Tabela 31. Koszty działalności gospodarczej

wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	plan 2010 (tys. zł)	stopień wykonania (2/3) %	odchylenia bezwzględne (kol.2-3) (tys. zł)	2009 (tys. zł)	dynamika (2/6) %	różnica (kol. 2-6) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Koszty działalności operacyjnej	1 805 762,5	1 836 146,7	98,3%	-30 384,2	1 759 436,2	102,6%	46 326,3
Pozostałe koszty operacyjne	62 102,9	58 511,9	106,1%	3 591,0	59 183,3	104,9%	2 919,6
Koszty finansowe	54 373,7	31 699,9	171,5%	22 673,8	40 256,1	135,1%	14 117,6
Koszty działalności gospodarczej	1 922 239,1	1 926 358,5	99,8%	-4 119,4	1 858 875,6	103,4%	63 363,5



Wykres 9. Struktura kosztów działalności gospodarczej w 2010r.



1.2.1. Koszty działalności operacyjnej

Koszty działalności operacyjnej w 2010r. wyniosły 1 805 762,5 tys. zł. Były niższe w porównaniu do planu o 30 384,2 tys. zł natomiast wyższe od wykonania w 2009r. o 46 326,3 tys. zł.

W ramach kosztów działalności operacyjnej najwyższe pozycje stanowią: koszty zatrudnienia, energia i paliwo trakcyjne oraz usługi obce, wśród których największy udział stanowią koszty udostępnienia linii. Koszty działalności operacyjnej wraz z wyszczególnieniem zakupionych usług przedstawia tabela poniżej.

Tabela 32. Koszty działalności operacyjnej

lp.	wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	plan 2010 (tys. zł)	stopień wykonania (kol. 3/4) %	odchylenia bezwzględne (kol.3-4) (tys. zł)	2009 (tys. zł)	dynamika (kol. 3/7) %	odchylenia bezwzględne (kol. 3 - 7) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Amortyzacja	53 564,1	52 546,6	101,9%	1 017,5	48 081,3	111,4%	5 482,8
2.	Zużycie paliwa trakcyjnego	55 925,7	52 623,8	106,3%	3 301,9	56 950,4	98,2%	-1 024,7
3.	Zużycie materiałów	46 977,9	50 587,8	92,9%	-3 609,9	53 652,6	87,6%	-6 674,7
4.	Zużycie energii elektrycznej trakcyjnej	236 797,7	237 644,4	99,6%	-846,7	215 658,7	109,8%	21 139,0
5.	Zużycie pozostałej energii i materiałów	21 220,8	22 783,3	93,1%	-1 562,5	20 745,1	102,3%	475,7
6.	Usługi obce	646 535,5	659 670,7	98,0%	-13 135,2	595 050,1	108,7%	51 485,4
6.1.	Udostępnienie tras kolejowych	420 843,2	414 685,6	101,5%	6 157,6	347 789,4	121,0%	73 053,8
6.2.	Wynajem lokomotyw i drużyn pociągowych	28 303,6	27 954,1	101,3%	349,5	29 091,9	97,3%	-788,3
6.3.	Usługi remontowe, w tym:	49 665,6	63 360,0	78,4%	-13 694,4	64 413,3	77,1%	-14 747,7
6.3.1	naprawa taboru	39 640,0	51 739,4	76,6%	-12 099,4	54 317,0	73,0%	-14 677,0
6.4.	Koszty czyszczeń taboru i wodowanie	39 559,6	42 360,4	93,4%	-2 800,8	42 227,3	93,7%	-2 667,7
6.5.	Czynsze	44 118,8	51 264,9	86,1%	-7 146,1	47 739,2	92,4%	-3 620,4
6.6.	Prowizja za sprzedaż biletów przez podmioty zewnętrzne	9 667,1	11 405,1	84,8%	-1 738,0	12 740,0	75,9%	-3 072,9
6.7.	Usługi telekomunikacyjne	14 563,1	13 729,5	106,1%	833,6	14 855,6	98,0%	-292,5



lp.	wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	plan 2010 (tys. zł)	stopień wykonania (kol. 3/4) %	odchylenia bezwzględne (kol.3-4) (tys. zł)	2009 (tys. zł)	dynamika (kol. 3/7) %	odchylenia bezwzględne (kol. 3 - 7) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
6.8.	Usługi informatyczne	7 448,2	8 298,0	89,8%	-849,8	8 388,3	88,8%	-940,1
6.9.	Usługi transportowe	8 038,6	4 791,0	167,8%	3 247,6	7 104,6	113,1%	934,0
6.10.	Diagnostyka medyczna	2 095,9	2 495,9	84,0%	-400,0	2 197,7	95,4%	-101,8
6.11.	Pozostałe usługi	22 231,8	19 326,2	115,0%	2 905,6	18 502,8	120,2%	3 729,0
7.	Podatki i opłaty	18 662,7	17 139,3	108,9%	1 523,4	17 937,7	104,0%	725,0
8.	Wynagrodzenia	570 132,3	573 585,1	99,4%	-3 452,8	586 162,7	97,3%	-16 030,4
9.	Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	129 384,7	136 131,0	95,0%	-6 746,3	138 018,9	93,7%	-8 634,2
10.	Pozostałe koszty rodzajowe	24 762,1	31 576,2	78,4%	-6 814,1	25 001,0	99,0%	-238,9
11.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	1 799,0	1 858,5	96,8%	-59,5	2 177,7	82,6%	-378,7
12.	Koszty działalności operacyjnej	1 805 762,5	1 836 146,7	98,3%	-30 384,2	1 759 436,2	102,6%	46 326,3

„Amortyzacja” – koszty wyniosły 53 564,1 tys. zł. Były wyższe o 1,9%, tj. 1 017,5 tys. zł od wielkości zaplanowanych i o 11,4%, tj. 5 482,8 tys. zł od wykonania 2009r.

Odpisy amortyzacyjne naliczane są w Spółce metodą liniową. Zgodnie z przypisaniem do grup Klasyfikacji Środków Trwałych, na wartość odpisów składają się następujące pozycje:

- wartości niematerialne i prawne – 381,3 tys. zł,
- prawo wieczystego użytkowania gruntów – 1 776,7 tys. zł,
- budynki i budowle oraz obiekty inżynierii lądowej – 2 948,6 tys. zł,
- urządzenia techniczne – 7 810,9 tys. zł,
- środki transportu – 40 151,8 tys. zł,
- inne środki trwałe – 494,8 tys. zł.

Koszty amortyzacji zaplanowane zostały na podstawie stawek amortyzacyjnych i wartości środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych ujętych w ewidencji Spółki, z uwzględnieniem amortyzacji wynikającej z planu inwestycyjnego na 2010r.

Wzrost wartości amortyzacji powyżej planu jak i w porównaniu do wykonania w 2009r. uwarunkowany był przejściem aportem od PKP SA gruntów i nieruchomości. Naliczona od września 2010r. amortyzacja od majątku przejętego aportem wyniosła 3 661,7 tys. zł, z czego 63,8% stanowiła amortyzacja od budynków, budowli i obiektów inżynierii lądowej, a 33,4% amortyzacja gruntów.

„Zużycie paliwa trakcyjnego” – koszty wyniosły 55 925,7 tys. zł. Były wyższe o 6,3%, tj. 3 301,9 tys. zł od wielkości zaplanowanych, natomiast niższe o 1,8%, tj. 1 024,7 tys. zł od wykonania w 2009r.

Paliwo trakcyjne wykorzystuje się jako źródło energii do autobusów szynowych i lokomotyw spalinowych. W 2010r. paliwo zużyte przez autobusy szynowe stanowiło 69,4% kosztów, a przez lokomotywy spalinowe – 30,6%.

Wzrost kosztów w porównaniu do planu spowodowany był wzrostem ceny paliwa trakcyjnego średnio o 0,29 zł/kg. Średni koszt zakupu paliwa w Spółce wyniósł 4,13 zł/kg, a planowany koszt to 3,84 zł/kg. Zużyto 13 135,4 tys. kg, a zaplanowano – 13 722,1 tys. kg.



Szczegółowe dane uwzględnieniem dotyczące zużycia paliwa do autobusów szynowych i lokomotyw spalinowych w porównaniu do wykonania w roku ubiegłym przedstawiają tabele poniżej.

Zużycie oleju napędowego do autobusów szynowych

wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	2009 (tys. zł)	różnica (kol. 2 - 3) (tys. zł)	dynamika (kol.2/3) %
1	2	3	4	5
paliwo trakcyjne (tys. zł)	39 506,0	29 965,4	9 540,6	131,8%
praca eksploatacyjna (tys. pockm)	11 613,6	10 499,7	1 113,9	110,6%
zużycie (tys. kg)	9 065,2	7 492,9	1 572,3	121,0%
Wskaźniki				
kg/pockm	0,78	0,71	0,07	109,4%
zł/pockm	3,40	2,85	0,55	119,2%
zł/kg	4,36	4,00	0,36	109,0%

Zużycie oleju napędowego do lokomotyw spalinowych

wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	2009 (tys. zł)	różnica (kol. 2 - 3) (tys. zł)	dynamika (kol.2/3) %
1	2	3	4	5
paliwo trakcyjne (tys. zł)	16 419,7	26 985,0	-10 565,3	60,8%
praca eksploatacyjna (tys. pockm)	1 730,5	2 990,8	-1 260,3	57,9%
zużycie (tys. kg)	4 070,2	7 077,4	-3 007,2	57,5%
Wskaźniki				
kg/pockm	2,35	2,37	-0,01	99,4%
zł/pockm	9,49	9,02	0,47	105,2%
zł/kg	4,03	3,81	0,22	105,8%

W porównaniu do wykonania w 2009r. nastąpił wzrost pracy eksploatacyjnej wykonywanej autobusami szynowymi, spadła natomiast praca eksploatacyjna wykonana lokomotywami spalinowymi. Średnie ceny zakupu paliwa wzrosły o 5,8 - 9,0 p. proc.

„Zużycie materiałów” – koszty wyniosły 46 977,9 tys. zł. Były niższe o 7,1%, tj. 3 609,9 tys. zł w porównaniu do planu oraz o 12,4%, tj. 6 674,7 tys. zł. w porównaniu do wykonania w 2009r.

Niższe koszty były uwarunkowane wykonaniem mniejszej liczby napraw taboru, co przełożyło się na niższe zużycie materiałów o 4 336,9 tys. zł w porównaniu do planu oraz o 4 456,9 tys. zł w porównaniu do ubiegłego roku. Ponadto ze względu na wprowadzone oszczędności ograniczono zakres remontów systemem gospodarczym pozostałych składników majątku i nieruchomości.

„Zużycie energii elektrycznej trakcyjnej” - koszty wyniosły 236 797,7 tys. zł i były niższe o 0,4%, tj. 846,7 tys. zł od planu na 2010r. W porównaniu do wykonania w 2009r. były wyższe o 9,8%, tj. 21 139 tys. zł.

Przyczyną rozbieżności w porównaniu do planu było wykonanie niższej pracy eksploatacyjnej o 28 363,4 tys. brttkm, z powodu ograniczenia kursowania pociągów interREGIO w maju 2010r. Planowana cena za zużytą energię była zgodna z zawartą umową na 2010r. i wynosiła 273,84 zł/MWh.

W 2010r. trakcją elektryczną wykonano pracę eksploatacyjną wyższą o 9,2%, tj. 805 273,5 tys. bruttotonokm w porównaniu do poprzedniego roku co było bezpośrednią przyczyną wzrostu kosztów.

„Zużycie pozostałej energii i materiałów” – koszty wyniosły 21 220,8 tys. zł. Były niższe o 6,9%, tj. 1 562,5 tys. zł od planu na 2010r., natomiast wyższe o 2,3%, tj. 475,7 tys. zł od wykonania 2009r.

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

wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	plan 2010 (tys. zł)	odchylenia bezwzględne (kol.2 - 3) (tys. zł)	2009 (tys. zł)	różnica (kol. 2 - 5) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6
nietrakcyjne paliwo płynne	4 078,2	4 059,5	18,7	3 897,9	180,3
paliwo stałe	703,6	758,3	-54,7	644,5	59,1
energia nietrakcyjna	9 727,9	10 617,4	-889,5	9 700,5	27,4
energia ciepła	4 386,2	4 827,2	-441,0	4 501,0	-114,8
zimna i ciepła woda, gaz oraz ścieki	2 324,9	2 520,9	-196,0	2 001,2	323,7
Razem	21 220,8	22 783,3	-1 562,5	20 745,1	475,7

„Udostępnianie tras kolejowych” – koszty wyniosły 420 843,2 tys. zł. Były wyższe o 1,5%, tj. 6 157,6 tys. zł od wielkości zaplanowanych oraz o 21%, tj. 73 053,8 tys. zł od wykonania w 2009r.

Na koszty udostępnienia linii składają się następujące pozycje:

- opłata podstawowa – 392 156,2 tys. zł,
- dostęp do peronów – 15 566,1 tys. zł,
- opłata rezerwacyjna za zamówione i niewykorzystane trasy pociągów – 3 140,7 tys. zł,
- opłata za przygotowanie i przydzielenie trasy poza RRJ – 2 145,8 tys. zł,
- dodatkowa opłata za przejazdy zrealizowane w ramach IRJ – 2 698,2 tys. zł,
- opłata za korzystanie z torów postojowych – 3 363,4 tys. zł,
- pozostałe (dostęp do linii 250, urządzeń zaopatrzenia w paliwo, dostęp do torów postojowych, opłata za dostęp i korzystanie z torów do formowania składów pociągów) – 1 772,8 tys. zł.

W większości pozycji koszty naliczane są w odniesieniu do wykonanej pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pockm. W 2010r. została wykonana praca eksploatacyjna na poziomie 74 205,9 tys. pockm.

Plan nie uwzględniał kosztów poniesionych z tytułu opłaty rezerwacyjnej za zamówione i niewykorzystane trasy pociągów, opłaty za przydzielenie trasy poza RRJ oraz dodatkowej opłaty za przejazdy zrealizowane w ramach IRJ, co jest przyczyną rozbieżności.

W porównaniu do wykonania w 2009r. wykonana została wyższa o 6 528,6 tys. pockm, praca przewozowa.

„Wynajem lokomotyw i drużyn pociągowych” – koszty wyniosły 28 303,6 tys. zł. Były wyższe o 1,3%, tj. 349,5 tys. zł od wielkości zaplanowanych, natomiast niższe o 2,7%, tj. o 788,3 tys. zł od wykonania w 2009r.

W 2010r. Spółka wynajmowała do pracy pociągowej:

- lokomotywy elektryczne z drużyną trakcyjną i bez drużyny do pracy pociągowej od:



- PKP CARGO i PKP Intercity – 21 474,7 tys. zł
- Railpool i MRCE Dispolok – 1 800,1 tys. zł
- lokomotywy parowe od PKP CARGO – 3 812,3 tys. zł

Pozostałe koszty w wysokości 1 216,5 tys. zł dotyczyły wynajmu lokomotyw spalinowych do pracy pozapociągowej.

„Naprawa taboru” – koszty wyniosły 39 640 tys. zł. Były niższe o 23,4%, tj. o 12 099,4 tys. zł od wielkości zaplanowanych oraz o 27%, tj. o 14 677 tys. zł od wykonania w 2009r.

Szczegółowe zestawienie kosztów napraw taboru przedstawia tabela poniżej.

wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	plan 2010 (tys. zł)	odchylenia bezwzględne (kol.2 - 3) (tys. zł)	2009 (tys. zł)	różnica (kol. 2 - 5) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6
naprawa ezt	23 768,3	33 390,9	-9 622,6	20 501,10	3 267,2
naprawa asz	13 964,9	13 734,8	230,1	14 254,00	-289,1
naprawa wagonów	590,1	398,8	191,3	11 700,30	-11 110,2
naprawa lokomotyw spalinowych	1 214,3	4 214,9	-3 000,6	7 511,50	-6 297,2
naprawa lokomotyw elektrycznych	102,4	0,0	102,4	350,1	-247,7
Razem	39 640,0	51 739,4	-12 099,4	54 317,0	-14 677,0

Rozbieżności w porównaniu do planu wynikają głównie z mniejszej liczby napraw EZT. Powodem było przedłużenie się procedury przetargowej przy wyborze wykonawcy napraw.

Z zaplanowanych 68 napraw rewizyjnych EZT wykonano 24, w tym: 21 szt. EN57 (plan: 57 szt.) i 3 szt. ED72 (plan: 2.szt). Ponadto w Spółce „Remtrak” wykonano 5 napraw rewizyjnych jako „spady” z roku 2009r. Nie wykonano natomiast żadnej naprawy EN71 (plan: 9 szt.).

„Koszty czyszczeń i wodowanie” – koszty wyniosły 39 559,6 tys. zł. Były niższe o 6,6%, tj. o 2 800,8 tys. zł od wielkości zaplanowanych oraz o 6,3%, tj. o 2 667,7 tys. zł od wykonania w 2009r.

W 2010r. liczba poszczególnych rodzajów czyszczeń była niższa w porównaniu do zaplanowanej, co ilustruje poniższa tabela.

czyszczenie taboru	okresowe i okresowe niepełne			codzienne, codzienne niepełne, codzienne zewnętrzne lokomotyw			pobieżne		
	wyk.	plan	różnica (kol.2-3)	wyk.	plan	różnica (kol.5-6)	wyk.	plan	różnica (kol.8-9)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
wagony	2583	3187	-604	53 331	56 994	-3 663	43 380	49 760	-6 380
EZT i autobusy szynowe	8138	10532	-2 394	168 975	199 232	-30 257	281 390	313 680	-32 290
lokomotywy	1199	1580	-381	1761	7716	-5 955	0	0	0
Razem	11 920	15 299	-3 379	224 067	263 942	-39 875	324 770	363 440	-38 670

Na niższą liczbę wykonanych czyszczeń wpływ miały następujące czynniki:

- niesprzyjające warunki atmosferyczne występujące w okresie zimowym, co skutkowało wykonywaniem czyszczeń o niepełnym zakresie, w większości przypadków bez wodowania,
- zmiany obiegów,



- wprowadzane na sieci PKP zmiany w rozkładach jazdy (m.in. prowadzone roboty torowe, ograniczenia w kursowaniu pociągów). Skrócone przebiegi składów pociągów (przejścia na stacjach zwrotnych), wymuszały zmianę rodzaju czyszczenia z codziennego na pobieżne lub rezygnację z czyszczenia w przypadku krótkiego czasu postoju,
- zawieszenie przez PLK S.A. w maju 2010r. kursowania większości pociągów interREGIO,
- wprowadzanie zastępczej komunikacji autobusowej w koniecznych przypadkach,
- awaryjność taboru wymuszająca zamianę taboru w obiegach (np. zamiana eżt lub autobusów szynowych na wagony),
- ograniczenie lub zawieszenie kursowania pociągów na terenach objętych powodzią,
- zwiększony zakres kontroli, który spowodował, że z tytułu nienależytego wykonania usługi nie dokonano zapłaty w wysokości ok. 385 tys. zł,

Liczbę poszczególnych rodzajów czyszczeń w porównaniu do wykonania roku ubiegłego przedstawia poniższa tabela.

czyszczenie taboru	okresowe i okresowe niepełne			codzienne, codzienne niepełne, codzienne zewnętrzne lokomotyw			pobieżne		
	2010	2009	różnica (kol.2-3)	2010	2009	różnica (kol.5-6)	2010	2009	różnica (kol.8-9)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
wagony	2583	3 804	-1 221	53 331	60 578	-7 247	43 380	50 517	-7 137
EZT i autobusy szynowe	8138	9 090	-952	168 975	168 879	96	281 390	323 172	-41 782
lokomotywy	1199	1325	-126	1761	2274	-513	0	0	0
Razem	11 920	14 219	-2 299	224 067	231 731	-7 664	324 770	373 689	-48 919

W porównaniu do roku ubiegłego wykonana została mniejsza liczba czyszczeń, przede wszystkim pobieżnych, ale również okresowych i codziennych.

„Czynsze” – koszty wyniosły 44 118,8 tys. zł. Były niższe o 13,9%, tj. 7 146,1 tys. zł od wielkości zaplanowanych oraz o 7,6%, tj. o 3 620,4 tys. zł od wykonania w 2009r. Na koszty składały się pozycje wyszczególnione w tabeli poniżej:

lp.	wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	plan 2010 (tys. zł)	odchylenia bezwzględne (kol.3 - 4) (tys. zł)	2009 (tys. zł)	różnica (kol. 3 - 6) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7
1.	Koszty rozliczane za pośrednictwem Centrali	29 965,0	37 734,1	-7 769,1	45 457,1	-15 492,1
1.1.	Najem powierzchni i pomieszczeń	9 777,8	13 892,9	-4 115,1	15 616,3	-5 838,5
1.2.	Dzierżawa nieruchomości	9 041,5	11 530,8	-2 489,3	18 414,6	-9 373,1
1.3.	Udostępnienie powierzchni ogólnodostępnych	11 145,6	12 310,4	-1 164,8	11 426,2	-280,6
2.	Dzierżawa taboru	10 782,3	11 422,3	-640,0	9 378,0	1 404,3
2.1.	PR Bydgoszcz	63,5	141,4	-77,9	35,1	28,4
2.2.	PR Gdynia	570,5	498,0	72,5	383,3	187,2
2.3.	PR Katowice	2 332,1	3 304,2	-972,1	3 189,4	-857,3
2.4.	PR Kielce	10,0	0,0	10,0	0,0	10,0
2.5.	PR Poznań	1 313,9	1 229,2	84,7	975,9	338,0
2.6.	PR Szczecin	1 922,5	487,0	1 435,5	0,0	1 922,5
2.7.	PR Wrocław	4 569,8	5 762,5	-1 192,7	4 794,3	-224,5
3.	Pozostałe koszty, w tym wynikające z umów zawartych przez Zakłady	3 371,5	2 108,5	1 263,0	-7 095,9	10 467,4
4.	Razem	44 118,8	51 264,9	-7 146,1	47 739,2	-3 620,4



Około 70% kosztów czynszów stanowiły opłaty wynikające z zawartych z PKP SA umów na najem pomieszczeń i powierzchni ogólnodostępnych na dworcach oraz dzierżawę pomieszczeń, nieruchomości, maszyn i urządzeń.

W lutym i marcu 2010r. doszło do rozwiązania ww umów. Po upływie miesięcznego okresu wypowiedzenia, do Spółki wpłynęły faktury z naliczeniem kosztów zwiększonych 10-krotnie, których Spółka nie przyjęła. W związku z tym Spółka dnia 10 września 2010r. zawarła Ugodę z PKP SA, zgodnie z którą naliczono czynsz do m-ca sierpnia 2010r. wg „dotychczasowych zasad”. Od września 2010r. ponownie PKP SA zaczęła naliczać koszty 10-krotnie wyższe i Spółka do chwili obecnej faktur nie przyjmuje. W księgach rachunkowych Spółki koszty te zostały ujęte poprzez utworzenie rezerwy w wysokości 5 334,1 tys. zł.

Pozostałe koszty pozycji dotyczą dzierżawy taboru od Samorządów Województw. Koszty te były wyższe w porównaniu do wykonania w 2009r. o 1 404,3 tys. zł oraz nieznacznie niższe od wielkości zaplanowanych (-640 tys. zł). Przyczyną rozbieżności w porównaniu do wykonania w ubiegłym roku była przeprowadzona dla poprawy kondycji finansowej Spółki sprzedaż Samorządom Województw 39 elektrycznych zespołów trakcyjnych, które następnie są użytkowane przez Spółkę na podstawie umów dzierżawy. W porównaniu do 2009r zwiększyła się także liczba dzierżawionych autobusów szynowych o 19 szt.

„Prowizja za sprzedaż biletów przez podmioty zewnętrzne” – koszty wyniosły 9 667,1 tys. zł. Były niższe o 15,2%, tj. o 1 738 tys. zł od wielkości zaplanowanych oraz o 24,1%, tj. o 3 072,9 tys. zł od wykonania w 2009r. Przyczyną rozbieżności było zmniejszenie liczby kas agencyjnych o 22 sztuki (stan na 31.12.2009r. – 256; stan na 31.12.2010r. – 234).

„Usługi telekomunikacyjne” – koszty wyniosły 14 563,1 tys. zł. Były wyższe o 6,1%, tj. o 833,6 tys. zł od wielkości zaplanowanych natomiast niższe o 2%, tj. o 292,5 tys. zł od wykonania w 2009r.

Powodem przekroczenia planu było przesunięcie podpisania i wdrożenia umów na usługi telefoniczne oraz telekomunikacyjne zw. z prowadzeniem ruchu kolejowego i z obsługą podróży świadczone przez Spółkę TK Telekom. W okresie od 1.04.2010r. do 31.12.2010r. TK Telekom świadczyła usługi bezumownie i nie obowiązywały żadne upusty, a koszt abonamentu jednego telefonu wynosił 90 zł i wzrósł o 25,6 zł netto miesięcznie w porównaniu do I kwartału 2010r.

Spółka w dniu 8 marca 2010r. podpisała Aneks Nr 4 do Umowy Współpracy zawartej z Polkomtel S.A. na usługi telefoniczne, zgodnie z którym Spółka otrzymała telefony stacjonarne typu jablotron w sieci komórkowej dla których koszt abonamentu wyniósł 23 zł netto. Proces wymiany telefonów trwał od marca do sierpnia 2010r.

Wymiana telefonów kolejowych na telefony stacjonarne komórkowe przyczyniła się do obniżenia kosztów w porównaniu do wykonania w roku 2009 o 292,5 tys. zł.

„Usługi informatyczne” – koszty wyniosły 7 448,2 tys. zł i były niższe w porównaniu do planu o 10,2%, tj. o 849,8 tys. zł oraz o 11,2%, tj. o 940,1 tys. zł w porównaniu do wykonania w 2009r.

Najwyższy udział w kosztach usług informatycznych stanowiła eksploatacja systemów dotyczących ruchu pociągów – 29,2%. Około 20,8% wyniosły koszty utrzymania systemów sprzedaży biletów (rrPOS, KASA KONDUKTORSKA, KURS 90, TT/F, Terminale Mobilne). Pozostałe koszty to m.in. dostęp do sieci komputerowej (10,1%) utrzymanie systemów:



gospodarki materiałowej (5,1%), ewidencja i rozliczanie czasu pracy (5,6%), windykacja należności (3,2%).

„Usługi transportowe” – koszty wyniosły 8 038,6 tys. zł i były wyższe o 67,8%, tj. o 3 247,6 tys. zł od wielkości zaplanowanych oraz o 13,1%, tj. o 934 tys. zł od wykonania w 2009r.

Okolo 83,1% kosztów, tj. 6 682,9 tys. zł stanowiły koszty komunikacji zastępczej, które wzrosły w stosunku do analogicznego okresu ubiegłego roku o 898,1 tys. zł.

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

„Pozostałe usługi” – koszty wyniosły 22 231,8 tys. zł. Były wyższe o 15%, tj. o 2 905,6 tys. zł od wielkości zaplanowanych oraz o 20,2%, tj. o 3 729 tys. zł od wykonania w 2009r.

Na usługi obce ujęte w tej pozycji składają się m.in.:

- | | |
|--|--------------------|
| – rozliczenia w komunikacji międzynarodowej | – 5 587 tys. zł, |
| – sprzątnięcie, utrzymanie porządku, wywóz nieczystości, usługi kominiarskie | – 1 534,3 tys. zł, |
| – usługi biurowe i doradcze | – 1 883,9 tys. zł, |
| – obsługa eksploatacyjna taboru | – 2 455,7 tys. zł, |
| – informacja audio – wizualna: megafony, pragotrony | – 1 736,5 tys. zł, |
| – usługi bankowe | – 945,3 tys. zł, |
| – konwojowanie wartości pieniężnych | – 1 031,3 tys. zł, |
| – ochrona podróżnych i mienia Spółki | – 702,7 tys. zł. |

Zarówno w porównaniu do wielkości zaplanowanych jak i wykonania w ubiegłym roku zasadniczą przyczyną rozbieżności, były wyższe koszty dotyczące rozliczeń z obcymi Zarządami w komunikacji międzynarodowej (plan 3 760 tys. zł - różnica 1 827 tys. zł; wykonanie 2009r. 1 680,2 tys. zł – różnica 3 906,8 tys. zł). Ponadto na wyższe koszty względem planu wpłynęły wyższe koszty usług biurowych i doradczych o 944,4 tys. zł.

„Podatki i opłaty” (bez PFRON) – koszty wyniosły 5 904,5 tys. zł. Były wyższe w porównaniu do planu o 34,9%, tj. o 1 529,1 tys. zł oraz o 36,8%, tj. o 1 589 tys. zł w porównaniu do wykonania w 2009r.

Na koszt pozycji składają się następujące elementy:

- | | |
|---|-------------------|
| – podatek na Transportowy Dozór Techniczny, opłaty skarbowe, podatek VAT należny z tyt. wydatków na cele reprezentacji i reklamy, wydawanie pełnomocnictw i in. | – 2 326,7 tys. zł |
| – podatek PCC związany z otrzymanym aportem | – 1 393,0 tys. zł |
| – podatek od nieruchomości | – 1 408,8 tys. zł |
| – opłaty za wieczyste użytkowanie gruntów | – 301,8 tys. zł |
| – opłaty za korzystanie ze środowiska naturalnego | – 395,8 tys. zł |
| – podatek VAT z tytułu nieodpłatnego świadczenia usług i wydania towaru | – 78,4 tys. zł |

W planie nie ujęto opłat za wieczyste użytkowanie gruntów. Ponadto zaplanowano niższy o 1 034,1 tys. zł podatek od nieruchomości z uwagi na nieuwzględnienie w pełnej wysokości podatków od nieruchomości przejętych aportem od PKP S.A.

„Koszty pracownicze” – koszty wyniosły 731 218,5 tys. zł. Były niższe o 1,5%, tj. 11 019,4 tys. zł od wielkości planowanych oraz o 3,5%, tj. o 26 325,1 tys. zł od wykonania w 2009r.

Na koszty pracy składają się następujące pozycje:

wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	plan 2010 (tys. zł)	odchylenia bezwzględne (kol.2 - 3) (tys. zł)	2009 (tys. zł)	różnica (kol. 2 - 5) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6
Wynagrodzenie wynikające ze stosunku pracy	518 636,0	524 157,5	-5 521,5	564 060,3	-45 424,3
Składki na ubezpieczenie społeczne, fundusz pracy, odpis na ZFŚS	113 434,5	115 892,0	-2 457,5	118 774,2	-5 339,7
Nagrody jubileuszowe, odprawy emerytalno – rentowe, ekwiwalent, za urlop, odszkodowania, odprawy wynikające z ustawy	51 496,3	49 427,6	2 068,7	22 102,4	29 393,9
Świadczenia wynikające z przepisów bhp, szkolenia	15 950,2	20 239,0	-4 288,8	19 244,7	-3 294,5
Podróże służbowe	18 943,3	19 757,9	-814,6	19 739,8	-796,5
Wpłaty na PFRON	12 758,2	12 763,9	-5,7	13 622,2	-864,0
Razem	731 218,5	742 237,9	-11 019,4	757 543,6	-26 325,1

Rozbieżność pomiędzy planem a wykonaniem wynika przede wszystkim z niższego od zaplanowanego o 147 etatów średniego zatrudnienia w 2010r. co spowodowało obniżenie kosztów wynagrodzeń o 3 452,8 tys. zł oraz składek na ubezpieczenie społeczne i in. o 6 746,3 tys. zł.

Poziom kosztów w porównaniu do wielkości zaplanowanych byłby inny, gdyby nie:

- wznowienie programu monitorowanych odejść - koszt zachęt i odszkodowań za utracony okres wypowiedzenia przekroczył planowaną wielkość wydatków o 632,8 tys. zł,
- wypłata pracownikom odchodzącym na niezaplanowane emerytury pomostowe i zwalnianym z przyczyn nie dotyczących pracowników odpraw emerytalno- rentowych, ekwiwalentów za niewykorzystany urlop – przekroczenie o 750,7 tys. zł,
- rozwiązanie z pracownikami stosunków pracy z przyczyn nie dotyczących pracowników w oparciu o ustawę z dnia 13.03.2003r. o szczególnych zasadach - przekroczenie o 551 tys. zł.

Główną przyczyną niższych kosztów w porównaniu do wykonania w 2009r. było zmniejszenie zatrudnienia o 1 645 etatów, co obniżyło koszty wynagrodzeń o 16 030,4 tys. zł i składek na ubezpieczenie społeczne i in. o 8 634,2 tys. zł.

„Pozostałe koszty rodzajowe” (bez kosztów podróży służbowych) – koszty wyniosły 5 818,8 tys. zł. Były niższe o 50,8%, tj. o 5 999,5 tys. zł od wielkości zaplanowanych natomiast wyższe o 10,6%, tj. o 557,6 tys. zł w porównaniu do wykonania w 2009r.

Koszty dotyczą m. in.:

- ubezpieczeń rzeczowych i majątkowych – 2 186,5 tys. zł,
- promocji i reklamy – 1 390,0 tys. zł.

Jedną z przyczyn rozbieżności było zaplanowanie w tej grupie kosztów badań marketingowych w wysokości 1 100 tys. zł. W rzeczywistości badania wykonane zostały systemem zleconym i powiększyły wartość usług obcych.

„Wartość sprzedanych towarów i materiałów” – koszty wyniosły 1 799 tys. zł. Były niższe o 3,2%, tj. o 59,5 tys. zł w porównaniu do planu oraz o 17,4%, tj. o 378,7 tys. zł w porównaniu do wykonania w 2009r.



1.2.2. Koszty pozostałej działalności operacyjnej

Koszty pozostałej działalności operacyjnej w 2010r. wyniosły 62 102,9 tys. zł. Były wyższe w porównaniu do planu o 3 591 tys. zł oraz w porównaniu do wykonania 2009r. o 2 919,6 tys. zł.

Na koszty pozostałej działalności operacyjnej składają się m.in.:

– kary, opłaty, grzywny, odszkodowania	–	4 349,4 tys. zł,
– koszty sądowe związane z dochodzeniem roszczeń	–	1 397,6 tys. zł,
– odpisy z tytułu aktualizacji wartości niefinansowych aktywów	–	7 478,8 tys. zł,
– koszty wypłaconych rent cywilnych i wyrównawczych	–	1 398,4 tys. zł,
– wartość nabytych usług podlegających odsprzedaży poprzez refakturowanie	–	5 952,6 tys. zł,
– „Ulga za złe długi” – korekta VAT w związku z brakiem uregulowania faktur	–	5 468,1 tys. zł
– utworzone rezerwy	–	33 443,9 tys. zł,
w tym:		
o na nagrody jubileuszowe	–	17 604 tys. zł,
o odprawy emerytalne i rentowe	–	210,7 tys. zł,
o urlopy wypoczynkowe	–	15 629,3 tys. zł.

1.2.3. Koszty finansowe

Koszty finansowe w 2010r. wyniosły 54 373,7 tys. zł. Były wyższe w porównaniu do planu o 22 673,8 tys. zł oraz w porównaniu do wykonania w 2009r. o 14 117,6 tys. zł. Odsetki od pożyczek i zobowiązań stanowią 96% kosztów finansowych.

Wyszczególnienie kosztów finansowych i porównanie z planem i wykonaniem 2009r. przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 33. Koszty finansowe

wyszczególnienie	2010 (tys. zł)	plan 2010 (tys. zł)	stopień wykonania (kol. 2/3) %	odchylenia bezwzględne (kol.2 - 3) (tys. zł)	2009 (tys. zł)	dynamika (kol. 2/6) %	różnica (kol. 2 - 6) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
I. Odsetki od pożyczek od PKP SA	300,0	0,0	-	300,0	7 629,1	3,9%	-7 329,1
II. Odsetki od zobowiązań z tytułu dostaw i usług, w tym od:	51 878,9	31 083,3	166,9%	20 795,6	32 062,3	161,8%	19 816,6
PKP PLK	32 509,7	30 000,0	108,4	2 509,7	5 631,6	577,3%	26 878,1
PKP SA	4 693,1	1 083,3	1 788,0%	18 285,9	4 261,1	110,1%	432,0
PKP INTERCITY	1 703,8				12 785,6	13,3%	-11 081,8
PKP ENERGETYKA	8 386,6				5 582,1	150,2%	2 804,5
pozostałe	4 585,7				3 801,9	120,6%	783,8
III. Odsetki z tytułu nieterminowych wpłat zobowiązań wobec budżetu	1 275,5	131,0	973,7%	1 144,5	170,8	746,8%	1 104,7
IV. Pozostałe koszty finansowe	919,3	485,7	189,3%	433,6	393,9	233,4%	525,4
Razem	54 373,7	31 699,9	171,5%	22 673,8	40 256,1	135,1%	14 117,6

2 Wskaźniki oceny działalności Spółki

W wyniku poprawy sytuacji finansowej Spółki uległy polepszeniu wskaźniki ekonomiczno – finansowe, a zwłaszcza efektywności i kosztów pracy. Wskaźniki oceny działalności Spółki w latach 2009 - 2010 zostały przedstawione w poniższej tabeli.



Tabela 34. Wskaźniki oceny działalności Spółki

Lp.	Nazwa wskaźnika	Sposób obliczania	2010	2009
Wskaźniki rentowności				
1.	wskaźnik rentowności netto sprzedaży	Wynik netto x 100 / przychody ze sprzedaży	-21,8	-39,7
	wskaźnik rentowności netto sprzedaży (wg metodologii GUS)	Wynik ze sprzedaży x100/ przychody ze sprzedaży	-132,3	- 135,9
	wskaźnik rentowności obrotu netto	Wynik netto x100 / przychody ogółem	-9,7	- 19,0
	wskaźnik rentowności majątku ogółem	Wynik netto x 100 / aktywa ogółem	-18,7	- 43,7
	wskaźnik rentowności netto	Wynik działalności netto x 100/ koszty	-8,8	- 15,9
	wskaźnik poziomu kosztów	Koszty ogółem/ przychody ogółem	1,1	1,2
	Wskaźniki wykorzystania majątku i zaangażowania kapitału			
2.	wskaźnik rotacji aktywów obrotowych	Przychody ze sprzedaży / przeciętny stan aktywów obrotowych	3,3	2,4
	wskaźnik produktywności majątku	Przychody ze sprzedaży / aktywa ogółem	0,9	1,1
	wskaźnik obrotu zapasów (w dniach)	Zapasy (przeciętny stan) x 365 / koszty działalności operacyjnej	4	5
	wskaźnik cyklu inkasa należności (w dniach)	Należności z tytułu dostaw i usług (przeciętny stan) x 365 / przychody ze sprzedaży	24	50
	pokrycia majątku kapitałem własnym	Kapitał własny x 100 / aktywa ogółem	-26	- 50,1
	Wskaźniki wykorzystania majątku i zaangażowania kapitału			
3.	wskaźnik ogólnego zadłużenia	Kapitał obcy x 100 / aktywa ogółem	126,4	150,1
	cykl spłaty zobowiązań krótkoterminowych (w dniach)	Zobowiązania krótkoterminowe (przeciętny stan) x 365 / przychody ze sprzedaży	333	458
	cykl spłaty zobowiązań z tytułu dostaw i usług (w dniach)	Zobowiązania z tyt. dostaw i usług (przeciętny stan) x 365 / przychody ze sprzedaży	271	320
Wskaźniki płynności finansowej				
4.	płynność finansowa I stopnia (gotówkowa)	środki pieniężne i inne aktywa pieniężne / zobowiązania krótkoterminowe	0,0	0,1
	płynność finansowa II stopnia (szybka)	Inwestycje krótkoterminowe + należności krótkoterminowe / zobowiązania krótkoterminowe	0,2	0,3
	płynność finansowa III stopnia (bieżąca)	Aktywa obrotowe / zobowiązania krótkoterminowe	0,3	0,4
Wskaźniki efektywności i kosztów pracy				
5.	przychody ze sprzedaży na 1 zatrudnionego (w tys. zł/zatr.)	Przychody ze sprzedaży / przeciętne zatrudnienie	54,8	47,1
	koszty pracy na 1 zatrudnionego (w tys. zł/zatr.)	Koszty pracy / przeciętne zatrudnienie	49,3	45,7



3 Bilans

Wartość sumy bilansowej na dzień 31.12.2010r. wyniosła 908 070,1 tys. zł i wzrosła w porównaniu do stanu na dzień 31.12.2009r. o 229 436,0 tys. zł, tj. o 33,8%.

Zestawienie aktywów i pasywów przedstawia tabela poniżej.

Tabela 35. Aktywa i pasywa na dzień 31.12.2009 i 31.12.2010 r.

wyszczególnienie	31.12.2010 (tys. zł)	udział %	31.12.2009 (tys. zł)	udział %	różnica 2010-2009 (tys. zł)	dynamika 2010/2009 %
Aktywa trwałe	680 448,2	74,9%	431 337,8	63,6%	249 110,4	157,8%
Wartości niematerialne i prawne	528,9	0,1%	330,9	0,0%	198,0	159,8%
Rzeczowe aktywa trwałe	660 657,2	72,8%	411 175,9	60,6%	249 481,3	160,7%
Inwestycje długoterminowe	25,0	0,0%	25,0	0,0%	0,0	100,0%
Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	19 237,1	2,1%	19 806,0	2,9%	-568,9	97,1%
Aktywa obrotowe	227 621,9	25,1%	247 296,3	36,4%	-19 674,4	92,0%
Zapasy	22 578,4	2,5%	18 759,1	2,8%	3 819,3	120,4%
Należności krótkoterminowe	154 191,2	17,0%	165 363,5	24,4%	-11 172,3	93,2%
Inwestycje krótkoterminowe	32 759,2	3,6%	56 106,3	8,3%	-23 347,1	58,4%
Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	18 093,1	2,0%	7 067,4	1,0%	11 025,7	256,0%
Aktywa razem	908 070,1	100,00%	678 634,1	100,0%	229 436,0	133,8%
Kapitał własny	-239 684,4	-26,4%	-340 198,6	-50,1%	100 514,2	70,5%
Kapitał zakładowy	1 540 606,0	169,7%	1 270 542,0	187,2%	270 064,0	121,3%
Kapitał zapasowy	2 037 057,1	224,3%	2 037 056,3	300,2%	0,8	100,0%
Zysk (strata) z lat ubiegłych	-3 647 797,0	-401,7%	-3 351 478,5	-493,9%	-296 318,5	108,8%
Zysk (strata) netto	-169 550,5	-18,7%	-296 318,4	-43,7%	126 767,9	57,2%
Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	1 147 754,5	126,4%	1 018 832,7	150,1%	128 921,8	112,7%
Rezerwy na zobowiązania	223 268,4	24,6%	196 600,1	29,0%	26 668,3	113,6%
Zobowiązania długoterminowe	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	-
Zobowiązania krótkoterminowe	769 503,0	84,7%	648 652,7	95,6%	120 850,3	118,6%
Rozliczenia międzyokresowe	154 983,1	17,1%	174 579,9	25,7%	-19 596,8	88,8%
Pasywa razem	908 070,1	100,0%	678 634,1	100,0%	229 436,0	133,8%

3.1. Aktywa

Na przestrzeni roku wartość księgowa majątku Spółki wzrosła o 229 436,0 tys. zł, tj. o 33,8%, w tym wartość majątku trwałego o 57,8%. Wartość majątku obrotowego spadła o 8%.

Największy udział w aktywach stanowiły rzeczowe aktywa trwałe – 72,8%, w tym: środki transportu – 34,8%, budynki, lokale i obiekty inż. lądowej i wodnej – 23,5%.

Drugą istotną pozycję aktywów Spółki stanowiły należności krótkoterminowe - 17,0%.



Na wzrost aktywów przyczyniło się wniesienie aportem do Spółki przez PKP SA nieruchomości i gruntów (zwiększenie powierzchni będących w użytkowaniu wieczystym o 841 347 m² do wysokości 881 048 m²), urządzeń technicznych, maszyn i innych środków o łącznej wartości ok. 270 mln zł. Do momentu przekazania przez PKP SA majątku, Spółka z niego korzystała na podstawie umów najmu i dzierżawy zawieranych z PKP S.A..

Zwiększył się także stan zapasów, w związku z zakupem w grudniu 2010r. ślizgaczy z nakładkami węglowymi dla odbieraków prądu (pantografów) typu AKP-4E oraz 5ZL zabudowanych na elektrycznych zespołach trakcyjnych.

Kolejną pozycją, gdzie odnotowano wzrost były krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe. Największy wzrost został odnotowany w pozycji związanej z wykupem uprawnień do ulgowych przejazdów (+7 650,5 tys. zł). Spółka w rozliczeniach międzyokresowych biernych uwzględniła opłaty prolongacyjne w wysokości 1 672 tys. zł. (pozycja ta wynika z zawartej umowy z ZUS). Ponadto, ujęto w rozliczeniach fakturę dotyczącą stycznia 2011r., wystawioną i otrzymaną w grudniu 2009r., za wynajem lokomotyw od CARGO w wysokości 2 251,5 tys. zł.

Wzrost wartości majątku trwałego nastąpił również w pozycji „Wartości niematerialne i prawne” o 59,8%, a dotyczył głównie ustanowienia tzw. służebności przejazdu i przechodu. Jednak pozycja ta ma nikły udział w majątku łącznym Spółki.

3.1.1. **Rzeczowe aktywa trwałe**

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

Środki transportu

Środki transportu obejmują:

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

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

W celu zapewnienia standardów jakościowych i bezpieczeństwa, użytkowany przez Spółkę tabor w miarę posiadanych środków jest modernizowany. W 2010r. na modernizację taboru wydatkowano 24 481,2 tys. zł, w tym na eoz – 14 204,2 tys. zł, wagony - 9 064,6 tys. zł i autobusy szynowe – 1 212,45 tys. zł.



W ujęciu ilościowym kolejowy tabor szynowy został przedstawiony w tabeli poniżej.

Tabela 36. Tabor w latach 2009 - 2010

wyszczególnienie	stan na 31.12.2010r. (szt.)	stan na 31.12.2009r. (szt.)	różnica (kol.2-kol.3)
1	2	3	4
Tabor Spółki			
Wagony osobowe (czynne), w tym:	653	851	-198
z miejscami do siedzenia, 1 klasy	162	184	-22
z miejscami do siedzenia, 2 klasy	288	391	-103
z miejscami do siedzenia, piętrowe zespolone	39	96	-57
z miejscami do siedzenia, piętrowe pojedyncze	144	147	-3
barowe zmodernizowane 113 A „Reko”	3	13	-10
bagażowe i bagażowo – przedziałowe	2	5	-3
pozostałe, w tym osobowe specjalne	15	15	0
Elektryczne zespoły trakcyjne, w tym:	828	867	-39
trzyczłonowe serii EN57	769	808	-39
czterocłonowe serii EN71	36	36	0
czterocłonowe serii ED72 i ED73	22	22	0
trójczłonowy serii EN61 ("pociąg papieski")	1	1	0
Lokomotywy spalinowe serii SP32, SU42, SM42, SU45 i SM04	135	136	-1
Spalinowe autobusy szynowe serii SN81, SA101, SA102, SA104	11	12	-1
Tabor używany			
Elektryczny zespół trakcyjny trzyczłonowy serii EN57	39	0	39
Elektryczny zespół trakcyjny trójczłonowy serii ED59	1	1	0
Elektryczny zespół trakcyjny czterocłonowy serii EN75	4	4	0
Elektryczne autobusy szynowe serii EN81	8	8	0
Spalinowe autobusy szynowe	113	94	19

Z analizy danych przedstawionych w powyższej tabeli wynika, że w 2010r. w porównaniu do stanu na dzień 31.12.2009r. zmniejszył się ilostan inwentarzowy taboru Spółki o 198 wagonów, 39 szt., 1 lokomotywę spalinową i 1 autobus szynowy.

Zmniejszenie liczby wagonów podyktowane było całkowitym eksploatacyjnym ich zużyciem i nieopłacalnością odtworzenia. Większość wagonów została już skasowana, pozostałe oczekują na złomowanie. W 2010r. oddano na złom 146 wagonów, przychody z tego tytułu wyniosły 2 379,6 tys. zł. Pozostałe skasowane wagony oczekują na dokonanie wyboru oferty w postępowaniu przeprowadzanym w trybie pisemnego konkursu ofertowego, przeprowadzanego na podstawie regulaminu sprzedaży złomu stalowego i metali kolorowych opracowanego przez Spółkę PR.

Liczba elektrycznych zespołów trakcyjnych zmniejszyła się o 39 szt., co było uwarunkowane następującymi działaniami:

- sprzedażą 29 elektrycznych trzyczłonowych zespołów trakcyjnych serii EN57 do PESA Bydgoszcz za kwotę 27 871,0 tys. zł netto. Końcowym odbiorcą sprzedanych szt były Urzędy Marszałkowskie: Wielkopolski, Łódzki, Podlaski i Opolski
- sprzedażą 10 elektrycznych trzyczłonowych zespołów trakcyjnych serii EN57 do Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego za kwotę 13 473 tys. zł netto.

Sprzedane przez Spółkę elektryczne zespoły trakcyjne są obecnie użytkowane przez Spółkę na podstawie umów dzierżawy zawartych z samorządami

Zmniejszył się także o 1 szt. ilośc lokomotyw spalinowych w porównaniu do 2009r. Sprzedano 2 lokomotywy spalinowe serii SM42 do PKP Energetyki (przychód z tej sprzedaży wyniósł 1 929,2 tys. zł), i zakupiono lokomotywę spalinową serii SM04 (57,4 tys. zł). Lokomotywa ta jest wykorzystywana do prac manewrowych na terenie działalności zakładu zachodniopomorskiego.

Ponadto, Spółka w 2010r. korzystała z pojazdów użyczonych bądź dzierżawionych od samorządów województw oraz dodatkowo wynajmowała lokomotywy elektryczne od podmiotów zewnętrznych, głównie od PKP CARGO i PKP Intercity.

Nieruchomości – grunty, budynki, budowle, obiekty inż. lądowej i wodnej

Wartość księgowa nieruchomości, tj. gruntów, budynków, budowli, obiektów inżynierii lądowej i wodnej na dzień 31.12.2010r. wyniosła 294 618,7 tys. zł. Była ona wyższa o 266 560,8 tys. zł w porównaniu do stanu na dzień 31.12.2009r.

Na wartość nieruchomości znacząco wpłynął otrzymany w sierpniu 2010r. od PKP SA aport.

Powstała w 2001r. w oparciu o przepisy ustawy z dnia 8 września 2000r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" Spółka „Przewozy Regionalne” sp. z o.o., zgodnie z art. 17 ust. 1 powołanej ustawy, powinna była zostać wyposażona w majątek niezbędny do prowadzenia przez nią działalności.

Przez okres prawie dziesięciu lat zobowiązanie to nie było zrealizowane, a Spółka korzystała z niezbędnych do jej działalności nieruchomości, na zasadach odpłatnych, dzierżawiąc lub wynajmując grunty i budynki.

Dopiero w 2010 roku, staraniem Zarządu Spółki dokonano znaczącego podniesienia kapitału własnego Spółki, któremu towarzyszyło przekazanie należnego Spółce majątku trwałego.

Dzięki podejmowanym działaniom Zarządu Spółki, także w trakcie prac legislacyjnych, wartość majątku, jaką PKP SA zostało zobowiązane do przekazania Przewozom Regionalnym sp. z o.o. w 2010r. na mocy nowelizacji ustawy z dnia 20 maja 2010r. o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym oraz ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe i jaka w następstwie podejmowanych działań została wniesiona, osiągnęła 270 milionów złotych.

Przekazane aportem obiekty to grunty, zaplecza techniczne, pomieszczenia administracyjne w trzynastu województwach. Wśród nich, dwa największe kompleksy to: hale naprawcze i zaplecza techniczne w Idzikowicach (województwo łódzkie) o wartości 20 mln złotych oraz we Wrocławiu o wartości 28 milionów złotych. Szczegóły dotyczące przedmiotowego aportu przedstawiono w tabeli poniżej

Tabela 37. Nieruchomości wniesione aportem w sierpniu 2010r.

lp.	lokalizacja	funkcja	wartość aportowa (tys. zł)	Wartość księgowa aportu na 31.12.2010r.
1	2	3	4	5
1	Toruń ul. Kluczyki 17/21	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	22 483 476,00	22 515 633,96
2	Chojnice ul. Tucholska 6a	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	10 086 025,00	9 974 471,22
3	Bielsko Biała ul. Trakcyjna 2	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	5 752 300,00	5 674 562,69
4	Częstochowa ul. 1-go Maja 3/5	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	15 539 918,00	15 327 150,54
5	Częstochowa ul. Mochnackiego 2/20	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	12 958 217,00	12 895 157,95

Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki "Przewozy Regionalne" za 2010r.

lp.	lokalizacja	funkcja	wartość aportowa (tys. zł)	Wartość księgowa aportu na 31.12.2010r.
1	2	3	4	5
6	Katowice ul. Raciborska 58	Budynek biurowy oraz zaplecze techniczne utrzymania taboru	19 057 120,00	18 898 024,57
7	Racibórz ul. Lekarska 1	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	3 152 516,00	3 106 845,82
8	Sucha Beskidzka ul. Przemysłowa 1	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	633 400,00	618 643,26
9	Łuków ul. Wójtostwo 61	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	12 941 000,00	12 767 179,05
10	Opoczno Kruszewiec 104 (Idzikowice)	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	20 469 320,00	20 228 357,73
11	Łława ul. Wojska Polskiego 35	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	14 491 747,00	16 715 549,19
12	Olsztyn Plac Konstytucji 3-go Maja 2a	Budynek biurowy	9 376 000,00	9 286 827,01
13	Olsztyn ul. M. Zientary Malewskiej 28A	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	7 739 465,00	7 630 940,99
14	Kędzierzyn Koźle ul. Karola Miarki 30	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	7 735 000,00	7 654 533,49
15	Gniezno ul. Mokra 15	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	2 610 000,00	2 564 620,19
16	Leszno ul. Kilińskiego 2	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	2 359 210,00	2 325 767,42
17	Ostrów Wlkp. ul. Dworcowa 1	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	1 419 876,00	1 398 197,23
18	Przeworsk ul. Za Parowozownią 1	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	7 797 050,00	7 705 506,06
19	Rzeszów ul. Obszar Kolei 1	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	16 535 640,00	16 486 870,96
20	Kołobrzeg ul. Kołłątaja 2	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	6 143 390,00	6 050 297,02
21	Szczecin Wzgórze Hetmańskie ul. Białowieska 1	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	10 325 584,00	10 127 404,08
22	Wrocław Nadodrże Pl. Staszica 50	Budynek dworca	18 501 100,00	18 274 906,19
23	Wrocław ul. Paczkowska 26	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	28 280 945,00	27 859 425,02
24	Rzepin ul. Towarowa 1	Zaplecze techniczne utrzymania taboru	4 070 448,00	4 004 866,72
25	Zielona Góra ul. Ułańska 4	Budynek biurowy	3 220 572,00	3 200 840,03
26	Poznań ul. Kolejowa 5	Budynek biurowy	6 385 345,00	6 403 185,95
Razem			270 064 664,00	269 695 764,34

3.1.2. Należności krótkoterminowe

Na dzień 31.12.2010r. Spółka posiadała 154 191,2 tys. zł należności krótkoterminowych netto, które obejmowały:

- | | |
|--|--------------------|
| 1) należności z tytułu dostaw i usług | – 35 104,4 tys. zł |
| 2) należności z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń | – 75 785,5 tys. zł |
| z tego: | |
| • rozrachunki z tytułu VAT | – 48 661,0 tys. zł |
| • rozrachunki samorządami z tytułu należnej dotacji | – 16 686,0 tys. zł |
| • rozrachunki samorządami z innych tytułów | – 10 438,5 tys. zł |
| 3) pozostałe | – 43 301,3 tys. zł |
| z tego: | |
| • rozliczenie podatku VAT naliczonego w przyszłych miesiącach | – 14 514,6 tys. zł |
| • rozrachunki i roszczenia dział. rachunkowo wyodrębnionych | – 16 289,5 tys. zł |
| • rozrachunki z tyt. sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych | – 7 175,5 tys. zł |



- wadia – 3 983,8 tys. zł
- pozostałe – 1 337,9 tys. zł

W należnościach krótkoterminowych największy udział stanowiły należności z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń, osiągając na 31.12. 2010r. poziom 49,2%.

Najwięksi dłużnicy Spółki na dzień 31.12.2010r.:

- PKP Intercity S.A. – 19 467,0 tys. zł
- PKP PLK S.A. – 4 768,4 tys. zł
- PKP Cargo S.A. – 3 109,1 tys. zł
- PKP S.A. – 1 785,7 tys. zł
- PKP Energetyka S.A. – 821,0 tys. zł
- Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o. – 225,1 tys. zł
- PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. – 175,2 tys. zł

3.2. Pasywa

Po stronie pasywów bilansu wzrósł kapitał zakładowy o 270 064,0 tys. zł w związku z wniesionym aportem przez PKP SA, co z kolei wpłynęło na wzrost kapitałów własnych o 100 514,2 tys. zł. Kapitały własne ukształtowały się na poziomie (-) 239 684,4 tys. zł i uwzględniają zmniejszenia z tytułu pokrycia straty za lata ubiegłe i rok 2010.

Wzrosły także rezerwy na zobowiązania i zobowiązania krótkoterminowe o 128 921,8 tys. zł. W zobowiązaniach krótkoterminowych wzrosły głównie zobowiązania z tytułu dostaw i usług, przede wszystkim w stosunku do PKP PLK.

Wartość rozliczeń międzyokresowych zmniejszyła się o 19 596,8 tys. zł i na dzień 31.12.2009r. wyniosła 154 983,1 tys. zł.

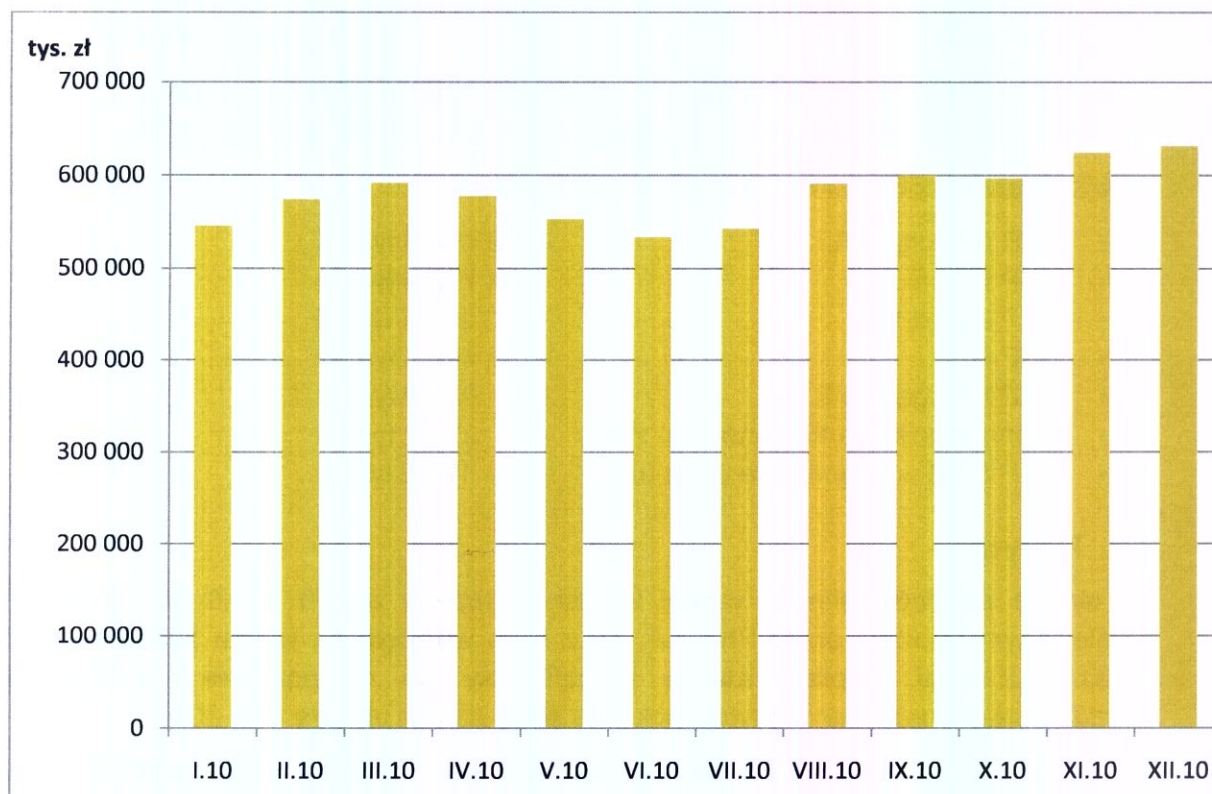
3.2.1. Zobowiązania krótkoterminowe

Na dzień 31.12.2010r. zobowiązania krótkoterminowe wyniosły 769 503,0 tys. zł, Na zobowiązania krótkoterminowe składały się następujące pozycje:

- 1 z tytułu dostaw i usług – 630 429,6 tys. zł
- 2 z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń – 69 827,6 tys. zł
- z tego:
 - a. rozrachunki z ZUS – 56 684,1 tys. zł
 - b. rozrachunki z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych – 8 099,0 tys. zł
 - c. rozrachunki z tytułu dotacji przedmiotowej – 4 543,0 tys. zł
 - d. pozostałe rozrachunki z budżetem – 501,5 tys. zł
- 3 z tytułu wynagrodzeń – 31 220,6 tys. zł
- 4 inne – 18 302,5 tys. zł
- 5 fundusze specjalne – 19 722,7 tys. zł

Wpływ na poziom zobowiązań miały głównie zobowiązania krótkoterminowe z tytułu dostaw i usług, które stanowiły 81,9% ogółu zobowiązań krótkoterminowych. Kształtowanie się tej grupy zobowiązań w 2010r. przedstawia poniższy wykres.

Wykres 10. Zobowiązania z tytułu dostaw i usług w 2010r.



Najwięksi wierzyciele Spółki wg stanu na dzień 31.12.2010r.:

- PKP PLK S.A.	-	441 189,4 tys. zł
- PKP S.A.	-	52 252,3 tys. zł
- PKP Intercity S.A.	-	41 811,4 tys. zł
- PKP Energetyka S.A.	-	17 706,3 tys. zł
- TK Telekom.	-	4 252,2 tys. zł
- PKP Informatyka	-	1 568,8 tys. zł
- PKP SKM Trójmieście	-	901,9 tys. zł

V. Inwestycje

Spółka w 2010r. poniosła nakłady na inwestycje w wysokości 41 322,7 tys. zł. Nakłady były niższe od zaplanowanych o 148 740,2 tys. zł (plan - 190 062,9 tys. zł).

Tabela 38. Wykonanie nakładów inwestycyjnych w 2010r.

wyszczególnienie	2010 [tys. zł]
I. Inwestycje realizowane w ramach projektów UE	0
II. Pozostałe inwestycje	36 925,4
1. modernizacja taboru, w tym:	24 463,5
eżt	14 186,5
wagony	9 064,5
autobusy szynowe	1 212,5
2. pozostałe nakłady, w tym:	12 461,9
budownictwo inwestycyjne	2 437,3
zakup środków trwałych	8 024,6
zakup środków transportu	102,8
modernizacja środków trwałych bez taboru	172,4
zakup wartości niematerialnych i prawnych	956,5
zakup środków trwałych niskiej wartości	768,3
III. Zakup adapterów i ślizgów z nakładkami węglowymi do wszystkich eżt, które będą montowane na eżt w roku 2011	4 397,32, w tym: 1 084,9 (wykonano w 2010r.) 3 312,4 (do realizacji w 2011r.)
RAZEM	41 322,7

W 2010r. wykonanie zadań inwestycyjnych obejmowało:

- | | | |
|--|---|------------------|
| 1 modernizację taboru | – | 24 463,5 tys. zł |
| w tym: | | |
| a. 1 autobus szynowy | – | 1 212,5 tys. zł |
| modernizacja zrealizowana w ramach nakładów finansowych Świętokrzyskiego Urzędu Marszałkowskiego | | |
| b. 6 wagonów | – | 9 064,5 tys. zł |
| w tym 196,5 tys. zł w ramach nakładów finansowych Śląskiego Urzędu Marszałkowskiego | | |
| c. zakup adapterów i ślizgów z nakładkami węglowymi do wszystkich eżt, które będą montowane na eżt w roku 2011 | – | 4 397,32 tys. zł |
| d. 79 eżt | – | 14 186,5 tys. zł |
| w tym: | | |
| • 2 eżt modernizacja zrealizowana w ramach nakładów finansowych Świętokrzyskiego i Śląskiego Urzędu Marszałkowskiego | – | 11 825,6 tys. zł |
| 2 pozostałe nakłady | – | 12 461,9 tys. zł |
| w tym: | | |
| a. budownictwo inwestycyjne | – | 2 437,3 tys. zł |
| w tym: | | |
| • adaptacja budynku przy ul. Wileńskiej 14 | – | 1 066,92 tys. zł |



• modernizacja dachu hali napraw ezt Sekcji Utrzymania Taboru Trakcyjnego w Iławie	–	1 335,3 tys. zł
• opracowanie projektu i budowa zespołu kas biletowych w stacji Kraków Główny	–	6,7 tys. zł
• modernizacja pomieszczeń warsztatowych w budynku Warsztat schronisko Gr. I Wrocław Główny	–	28,4 tys. zł
b. zakup środków trwałych	–	8 024,6 tys. zł
w tym:		
• zakup terminali mobilnych (PBI)	–	7 205,0 tys. zł
• macierz dyskowa (PBI)	–	72,7 tys. zł
• urządzenia GSMR (Zielona Góra)	–	49,0 tys. zł
• tokarka (Gdynia)	–	100,0 tys. zł
• zapadnia trakcyjna (Gdynia)	–	80,0 tys. zł
• kontener warsztatowy (Poznań)	–	71,0 tys. zł
• wiertarka kolumnowa (Poznań)	–	38,6 tys. zł
• sprężarka śrubowa (Poznań)	–	38,3 tys. zł
c. zakup środków transportu	–	102,8 tys. zł
• lokomotywa manewrowa (Szczecin)	–	57,4 tys. zł
• wózek widłowy (Szczecin)	–	45,4 tys. zł
d. modernizacja środków trwałych bez taboru	–	172,4 tys. zł
• modernizacja monitoringu wizyjnego na terenie Toruń Kluczyki (Bydgoszcz)	–	80,4 tys. zł
• zaplecze socjalne przy hali napraw taboru (Rzeszów)	–	54,8 tys. zł
• sieć strukturalna (Rzeszów)	–	37,2 tys. zł
e. zakup środków trwałych niskiej wartości	–	768,2 tys. zł
w tym:		
• lokalizatory Satech	–	630,1 tys. zł
f. zakup wartości niematerialnych i prawnych	–	956,5 tys. zł
w tym:		
• Służebności	–	559,2 tys. zł
3 Zakup adapterów i ślizgów z nakładkami węglowymi do montowane na ezt w roku 2011	–	wszystkich ezt, które będą 4 397,3 tys. zł

W ramach nakładów inwestycyjnych nie wykonano m. in.:

– zakupu nowych EZT (środki POiIŚ)	–	131 800,8 tys. zł,
– zakupu i montażu bram wjazdowych w hali napraw nr II i III na terenie Sekcji Utrzymania Taboru Trakcyjnego w Toruniu Kluczykach (Bydgoszcz)	–	200,0 tys. zł,
– połączenia torów nr 348,349 z torem 277,276 w Sekcji Utrzymania Taboru Trakcyjnego w Toruniu Kluczykach (Bydgoszcz)	–	714,0 tys. zł,
– połączenia kanału i toru nr 321 i 321a wraz z jego elektryfikacją w Sekcji Utrzymania Taboru Trakcyjnego Toruń Kluczyki (Bydgoszcz)	–	500,0 tys. zł,
– zakupu suwmiarek elektronicznych do pomiaru profili zestawów kołowych (PBU)	–	252,0 tys. zł,
– zakupu stacjonarnych urządzeń czyszczących (PBU)	–	320,0 tys. zł,
– zakupu alkomatów (PBU)	–	124,0 tys. zł.

Źródła finansowania inwestycji w 2010r.:

– 28 088,12 tys. zł	– finansowane ze środków obrotowych Spółki,
– 13 234,6 tys. zł	– środki samorządu śląskiego i świętokrzyskiego



VI. Czynniki ryzyka

Ze względu na ujemny poziom kapitałów i niekorzystną sytuację finansową, w 2010r. Spółka nie zawierała transakcji, z których wynika ryzyko finansowe. Spółka nie posiada bankowych umów kredytowych.

VII. Realizacja programu naprawczego

W 2010r. Spółka realizowała zadania zawarte w Programie naprawczym i restrukturyzacyjnym z planem finansowym Spółki na 2010 rok i z prognozą na lata 2011-2012, które przyczyniły się do poprawy sytuacji Spółki i efektywniejszego wykorzystania zasobów ludzkich i majątkowych.

Szczegóły dotyczące realizacji działań przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 39 Realizacja działań w 2010 r.

Planowane działania	Termin realizacji	Realizacja
I. Działania handlowo-marketingowe:		
1) realizacja oferty interREGIO: <ul style="list-style-type: none"> • uzupełnienie ruchu aglomeracyjnego i regionalnego, • zwiększenie efektywności wykorzystania zasobów, • jeden bilet na całą podróż (REGIO i interREGIO). 	rozkład jazdy 2009/2010	W rozkładzie jazdy 2009/2010 Spółka uruchamiała 86 poc. IR całorocznych i 6 sezonowych (w porównaniu w r.j.p 2008/2009 – 60 poc IR całorocznych i 4 poc. sezonowe). Wraz z wdrożeniem rozkładu jazdy pociągów 2009/2010 ustabilizowana została oferta, a nowymi połączeniami były pociągi uruchomione w miejsce pociągów odwołanych przez spółkę PKP Intercity, to jest: na odcinku Poznań-Kraków (przez Ostrów Wlkp.) oraz pociągi z Wrocławia do Bielska-Białej i Warszawy. Ponadto rozszerzono ofertę przewozową na ciągach o największym potencjale rynkowym, tj. Warszawa - Poznań - Szczecin i Rzeszów - Kraków - Warszawa. Kształt tej oferty do dnia 31. sierpnia 2010r. nie zmieniał się poza drobnymi korektami, jak skrócenie kursowania dwóch par pociągów z Przemyśla do Rzeszowa. W 2010r. wprowadzono możliwość zakupu jednego biletu na całą podróż (REGIO i interREGIO). Od 1 września dokonano racjonalizacji oferty przewozowej InterREGIO poprzez likwidację najmniej popularnych połączeń oraz wprowadzenie ograniczeń w terminach kursowania niektórych pozostałych pociągów. Wdrożenie zmian spowodowało zmniejszenie pracy eksploatacyjnej o około 12 %.
2) uszczelnianie przychodów: <ul style="list-style-type: none"> • wdrożenie mobilnej sprzedaży biletów, pozwalającej na szybką sprzedaż, łatwe dokonywanie analizy danych, kontrolę ilości sprzedanych biletów, wystawianie pokwitowań za przejazd bez biletu, kontrolę czasu pracy konduktorów, możliwość prowadzenia statystyk podróźnych, możliwość raportowania stanu taboru, • rozszerzenie sieci dystrybucji o sprzedaż z automatów, 	marzec 2010 2010	Zakończono wyposażanie drużyn konduktorskich w terminale mobilne (1 500 szt.) Do końca grudnia 2010 roku uruchomiono 47 automatów biletowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> - 4 – Małopolski PR - 4 - Zachodniopomorski PR - 9 - Dolnośląski PR - 15 - Śląski PR - 8- Wielkopolski PR - 3 – Kujawsko- Pomorski PR - 2- Opolski PR - 2- Łódzki PR



Planowane działania	Termin realizacji	Realizacja
3) uruchomienie Internetowego Biura Obsługi Klienta posiadającego: <ul style="list-style-type: none"> pełną bazę informacji o dostępnych usługach na stacjach kolejowych, możliwość zakupu biletu na przejazd pociągiem za pośrednictwem nowej strony, aktualną informację o bieżących utrudnieniach w ruchu. 	2010	czerwiec 2010: - wdrożono internetową obsługę przejazdów w pociągach specjalnych (np. Woodstock). - wdrożono internetową sprzedaż biletów na pociągi InterRegio i REGIOekspres. W 2010r. zrealizowano I etap (ISSB), tj. wdrożona została możliwość sprzedaży przez Internet biletów jednorazowych na pociągi interREGIO w bezpośrednich relacjach. Ponadto, za pomocą ISSB prowadzona jest sprzedaż biletów na pociągi dodatkowe. Trwają prace nad rozszerzeniem funkcjonalności (zwiększenie liczby ofert dostępnych przez Internet). sierpień 2010: - fakultatywna rezerwacja miejsc w pociągach REGIOekspres W zakresie informacji o bieżących utrudnieniach w ruchu, dotychczas przygotowane zostało oprogramowanie informatyczne.
4) Zmiana wzorów druków i biletów	2010	<u>Zrealizowano</u> . Do sprzedaży wprowadzono nowe druki, zgodne z nowym systemem identyfikacji wizualnej Spółki. Pozwoliło to na usprawnienie sprzedaży.
5) Wycofanie kas fiskalnych typu TT/F	2010 -2011	<u>W trakcie realizacji</u> . Z eksploatowanych lub utrzymywanych w rezerwie 600 kas typu TT/F do chwili obecnej wycofano 400 urządzeń.
6) Zmiana struktury rozliczania drużyn konduktorskich poprzez wprowadzenie zunifikowanego systemu rozliczeń	2010-2011	<u>W trakcie realizacji</u> . Obecnie przygotowane są aplikacje, które będą umożliwiały transmisje danych dotyczących sprzedaży do centralnego systemu rozliczeń. Aplikacje te są w fazie testów.
7) Nowoczesne kanały odpraw grup	2010	<u>Zrealizowano</u> . Od połowy kwietnia funkcjonuje nowy system przejazdów grupowych. Zgodnie z założeniem uproszczono formalności związane z zamówieniem przejazdu grupowego, a także znacznie skrócono czas złożenia takiego wniosku. Nowy system odprawy przejazdów grupowych spotkał się z dużym zainteresowaniem podróżnych. Duża popularność przyczyniła się również do zwiększenia przychodów, jak i do poprawy wizerunku Spółki.
8) Unifikacja płatności kartami płatniczymi	2010	<u>W trakcie realizacji</u> . Zarząd Spółki podjął Uchwałę o wszczęciu postępowania przetargowego w wyniku którego wyłoniono wykonawcę. Umowa została podpisana.
9) Wprowadzenie na rynek nowego produktu - pociąg REGIOekspres	2010	Uruchomienie 2 par pociągów RE od 1 czerwca 2010r. w relacji: Warszawa – Szczecin – Warszawa Warszawa – Rzeszów – Warszawa
10) REGIOkarta Nowy produkt, który uprawnia do ulgowych przejazdów (ulga na bilety jednorazowe – ok. 30%, na bilety miesięczne – ok. 15%)	2010	Sprzedano 1848 kart
11) Wprowadzenie od 1.06.10r. zintegrowanego biletu KZK GOP - PR	2010	Zrealizowano.
12) Zmiana umundurowania pracowników Spółki	2010-2011	Rozstrzygnięto konkurs na wzór nowego umundurowania. Obecnie rozpoczęto procedurę zakupu nowych mundurów
II. Działania techniczno-eksploatacyjne:		



Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki "Przewozy Regionalne" za 2010r.

Planowane działania	Termin realizacji	Realizacja
<p>1) aportowanie do Spółki majątku, w tym punktów zapleczy technicznych</p>	<p>2010</p>	<p>Zgodnie z Uchwałą nr 3 powołanego w dniu 20.07.2010r. Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Spółki kapitał zakładowy spółki został podwyższony z kwoty 1 270 542 tys. zł. do kwoty 1 540 606 tys. zł, to jest o kwotę 270 064 tys. zł, poprzez ustanowienie nowych 270 064 udziałów o wartości nominalnej 1 000 zł. każdy (Akt notarialny Repertorium A nr 10253/2010). Nowo utworzone udziały w podwyższonym kapitale zakładowym Spółki zostały zaoferowane do objęcia na rzecz nowego wspólnika – Spółki „Polskie Koleje Państwowe” S. A. z siedzibą w Warszawie w zamian za wkład niepieniężny w postaci praw użytkowania wieczystego gruntu, własności budynków, budowli i innych urządzeń oraz praw opisanych w § 1 Aktu notarialnego Repertorium A nr 10909/2010 z dnia 02.08.2010 r.</p> <p>Z uwagi na nieuregulowaną sytuację własnościową, część gruntów i nieruchomości użytkowanych przez Spółkę nie została jeszcze wniesiona aportem.</p> <p>Zgodnie z Art. 39a ust 1 Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” z dnia 08.09.2000 r PKP S.A. w 2010 r. zobowiązana jest do wniesienia na rzecz naszej spółki aportu o wartości 300 mln zł. W związku z przejętym już aportem nieruchomości (Akt notarialny Repertorium A 10909/2010 z dnia 02.08.2010 r.) o wartości 270 064 664, 00 zł, pozostał do wniesienia w 2010r majątek o wartości 29 935 336,00 zł.</p> <p>Dnia 30 listopada 2010r. Spółka została poinformowana pisemnie przez PKP S.A., że nie zdąży wykonać procedury wniesienia do Przewozów Regionalnych sp. z o.o. ustalonych wcześniej nieruchomości.</p> <p>W związku z powyższym Spółka w celu pełnej realizacji uchwały nr 256/2008 Rady Ministrów z 2 grudnia 2008r. i postanowień art. 39a ust 1w/w Ustawy, wystąpiła do Ministra Infrastruktury i Komisji Infrastruktury Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z pismem informującym, iż zachodzi pilna potrzeba dokonania nowelizacji przepisów prawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” z dnia 08.09.2000 r., a także ustawy z dnia 16 grudnia 2005r. o Funduszu Kolejowym w taki sposób aby realizacja celu mogła być kontynuowana także w 2011r.</p>
<p>2) koncentracja działalności w dużych zapleczach technicznych (Łuków, Kędzierzyn Koźle, Toruń Kluczyki, Sucha Beskidzka, Chojnice),</p> <ul style="list-style-type: none"> • rezygnacja ze zbędnej infrastruktury utrzymaniowej (Hrubieszów, Słupsk, Zagórz, Łódź Janów, Krzyż, Czeremcha), • wydzielenie księgowo Idzikowic 	<p>2010 - 2011</p>	<ul style="list-style-type: none"> • zaprzestano działalności związanej z utrzymaniem i naprawą taboru w zapleczach: Hrubieszów, Zagórz i Łódź Janów. • z dniem 31 lipca 2010r. zlikwidowano Sekcję Napraw Taboru w Słupsku • trwają analizy wykonywanej pracy utrzymaniowej w zapleczu Krzyż i Czeremcha. • dotychczas w ramach nowych Zasad rachunkowości wprowadzono odrębne pozycje do ewidencji kosztów wyodrębnionych punktów napraw taboru, w tym Idzikowic. <p>Ponadto:</p> <p>PR GDYNIA</p> <ul style="list-style-type: none"> • PRST Chojnice realizuje, poza bieżącym utrzymaniem taboru, naprawy rewizyjne lokomotyw spalinowych i autobusów szynowych oraz 2 wagonów osobowych. <p>PR POZNAŃ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zakład PR wykonuje przeglądy okresowe i naprawy bieżące swoich ezt w zapleczach: PRST Toruń Kluczyki i PRST Kołobrzeg oraz przeglądy duże w PRST Łuków. <p>PR OPOLE i PR WROCŁAW</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. przejścia 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.

Planowane działania	Termin realizacji	Realizacja
3) zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych: <ul style="list-style-type: none"> • optymalizacja punktów obrządzania i przeglądu taboru (posterunki rewizji technicznej), • optymalizacja obiegów i ilości taboru, • postój taboru na większych stacjach z niezbędną infrastrukturą 	praca ciągła	Na zmniejszenie kosztów eksploatacji wpływ miała oszczędność paliwa poprzez zastosowanie zamiast ciężkich lok. spalin. lekkich autobusów szynowych. Spółka systematycznie prowadzi działania w zakresie optymalizacji obiegów taboru kolejowego, napraw i modernizacji, które skutkują sukcesywnym zwiększeniem efektywności jego wykorzystania.
4) zainstalowanie na taborze GPS pozwalających na: <ul style="list-style-type: none"> • poglądowe wskazywanie bieżącego położenia pociągów, • sporządzanie historii ruchu pojazdów trakcyjnych (pociągów) za dowolny okres, • sprawdzanie chwilowej prędkości pociągu i zliczanie kilometrów, • planowanie obiegów taboru i monitorowanie realizacji planu, • nadzór nad opóźnieniami pociągów, • wspomaganie podejmowania decyzji przez dyspozytorów taborowych, • integracja z systemem SEPE, 	2010 - 2011	Zainstalowano 738 szt. GPS w tym: 704 szt. na ezt i 34 szt. na autobusach.
5) realizacja napraw i modernizacji taboru ze środków obrotowych Spółki	2010-2012	<p>W 2010r. systemem zleconym wykonano następujące rodzaje napraw:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. naprawy główne – zgodnie z planem wykonano 2 szt. ED72; w Mińsku Maz. oraz nie wykonano 3 NG lokomotyw przejętych z CARGO z uwagi na brak środków oraz zmniejszenie zapotrzebowania na te lokomotywy., 2. naprawy rewizyjne –3 szt. ED 72 z zaplanowanych 2 szt. i 21 szt. (EN57 NEWAG Nowy Sącz i ZNLE Gliwice) z zaplanowanych 57 szt. Nie wykonano żadnej naprawy EN71, a zaplanowano 9 szt. Powód tak niskiego wykonania napraw – to zbyt późne rozstrzygnięcie przetargów na naprawy. Ponadto w „Remtraku” wykonano 5 NR jako spady z roku 2009. <p>Oprócz napraw taboru wykonanych systemem zleconym wykonano również naprawy systemem gospodarczym. Z zaplanowanej w PRST Idzikowicach liczby napraw rewizyjnych EZT z modernizacją w ilości 60 szt., wykonano 56 szt. Jednocześnie systemem gospodarczym wykonano naprawy w PRST Chojnice - 8 szt. autobusów szynowych. Były to autobusy szynowe własności Spółki jak i Urzędów Marszałkowskich.</p> <p>Poza naprawami ezt i asz wykonano także naprawy rewizyjne bez modernizacji wagonów. Liczba wykonanych napraw to 29 szt. z zaplanowanych 20 szt.</p>
6) sprzedaż taboru	2010	<ul style="list-style-type: none"> • 29 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57. firmie Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz SA Holding. • 10 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57 Pomorskiemu Urzędowi Marszałkowskiego. • 2 lokomotywy spalinowe SM 42 PKP Energetyce
7) wykorzystanie funduszy z POIiŚ obejmujące: <ul style="list-style-type: none"> • fazę przygotowawczą • przygotowanie studium wykonalności, • opracowanie i zgłoszenie wniosku o dofinansowanie projektu • fazę realizacji projektu • ogłoszenie przetargu 	2010-2011 2011-2014	Podpisano umowę na przygotowanie studium wykonalności, które w chwili obecnej jest korygowane, zgodnie z zakresem ustalonym z poszczególnymi samorządami województw. Poza tym w IV 2011r. przekazano do CUPT dokumentację przetargową celem wstępnej weryfikacji.
8) remont punktów zapleczy technicznych	2010-2012	<p>Wykonanie remontów na majątku użytkowanym i przejętym przez Spółkę w 2010r.:</p> <p>System zlecony korekta - uchwała nr 262/2010 z dnia 27 lipca 2010r. – wykonanie za 12-miesięcy na poziomie 5 278,83 tys. zł</p> <p>System gospodarczy - korekta - uchwała nr 293/2010 z dnia 18.08.2010r.- wykonanie za 12-miesięcy na poziomie 709,53 tys. zł</p> <p>W związku z zaistniałą sytuacją finansową Spółki w I półroczu została wstrzymana realizacja zadań remontowych ujętych w Planach remontów na 2010r. systemem zleconym i gospodarczym. Obecnie realizowane są zadania niezbędne dla zachowania ciągłości pracy w Spółce zgodnie z przyjętymi w/w Uchwałami.</p>

LA

Planowane działania	Termin realizacji	Realizacja
III. Strategia ekonomiczno-finansowa:		
1) wdrożenie nowoczesnego systemu finansowo-księgowego klasy ERP: <ul style="list-style-type: none"> • opracowanie koncepcji biznesowej 	2010-2011	W wyniku przeprowadzonego przetargu, w dniu 7 września 2010r. została podpisana umowa pomiędzy PR a spółką Abille sp. z o.o. na opracowanie koncepcji biznesowej, która będzie podstawą do dalszych prac związanych z zakupem i wdrożeniem nowego systemu. Koncepcja biznesowa została opracowana i przekazana w dniu 4.03.2011r.
<ul style="list-style-type: none"> • uruchomienie systemu 	do końca 2011	
2) reorganizacja służb ekonomicznych, księgowych oraz w finansowych w Spółce: <ul style="list-style-type: none"> • wzmocnienie kompetencji Dyrektorów Zakładów w zakresie analiz ekonomicznych i budżetowych, • stworzenie w Zakładach silnych służb planistyczno-analitycznych, • wdrożenie nowoczesnych technik i narzędzi controllingowych będących bazą dla systemu motywacyjnego • reorganizacji służb finansowo-księgowych (utworzenie centrum finansowo-księgowego), 	2010 2011-2012 2011-2012	<ul style="list-style-type: none"> • Zakłady opracowały swoje budżety na 2011r., obecnie trwają prace nad budżetami na kolejne lata • Zakłady PR przygotowują analizy wykonania budżetów i wprowadzają działania mające na celu ograniczenie kosztów i podwyższenie przychodów • dyrektorom zakładów zostały udzielone pełnomocnictwa w zakresie kontaktów z organami samorządów województw i administracji publicznej • jednym z modułów nowego systemu finansowo-księgowego ERP będzie moduł controllingu i planowania. W ramach koncepcji biznesowej ERP została również przygotowana analiza w zakresie reorganizacji służb finansowo-księgowych Spółki.
3) znalezienie źródeł pokrycia długu <ul style="list-style-type: none"> • odzyskanie zaległych środków finansowych od Skarbu Państwa • rozważenie próby znalezienia inwestora, który uczestniczyłby w restrukturyzacji finansowej Spółki lub zbadanie możliwości uzyskania przez Spółkę pomocy restrukturyzacyjnej notyfikowanej w Komisji Europejskiej 		<p>1) wierzytelności za okres od 01.05.2004r. do 08.02.2006r. w wysokości 355 mln zł:</p> <ul style="list-style-type: none"> • w dniu 09.04.2010r. Spółka wystąpiła do MI z wezwaniem do zapłaty ww. kwoty • w dniu 12.07.2010r. w sądzie złożono wniosek o zażewanie do próby ugodowej w sprawie zapłaty wierzytelności <p>2) wierzytelności za okres od 09.02.2006r. do 31.12.2008r. w wysokości 323 mln zł:</p> <ul style="list-style-type: none"> • w dniu 23.12.2009r. Spółka wystąpiła do MI z wezwaniem do zapłaty ww. kwoty • w dniu 18.02.2010r. w sądzie złożono wniosek o zażewanie do próby ugodowej w sprawie zapłaty wierzytelności • w dniu 16.08.2010r. Spółka złożyła w Sądzie pozew o zapłatę wraz z wnioskiem o zwolnienie od kosztów sądowych (w dniu 28 września 2010r. Spółka uzyskała informację o zwolnieniu z kosztów sądowych, I rozprawa odbyła się w lutym br.) <p>Spółka rozpoczęła prace związane z przeprowadzeniem transakcji leasingu zwrotnego taboru. Projekt został pozytywnie przyjęty przez udziałowców (ZW) Spółki.</p>
4) Wdrożenie nowych Zasad rachunkowości Spółki, obejmujących zasady rozliczeń wewnętrznych pomiędzy jednostkami Spółki <ul style="list-style-type: none"> • opracowanie zasad rozliczeń wewnętrznych w zakresie kosztów i przychodów • opracowanie analityki kosztowej oraz przychodowej umożliwiającej realizację rozliczeń wewnętrznych • implementacja i wdrożenie powyższego w księgach finansowych Spółki • przeprowadzenie szkolenia pracowników Spółki 	2010	<p>W dniu 08.09.2010r. RN zatwierdziła Zasady Rachunkowości obejmujące zasady rozliczeń wewnętrznych.</p> <p>W chwili obecnej trwają prace analityczne i kontrolne w zakresie poprawności stosowania opracowanych wytycznych w ramach nowych Zasad Rachunkowości</p> <p>Ponadto, do chwili obecnej odbyło się kilka szkoleń pracowników Spółki w zakresie stosowania zasad księgowania oraz stosowania rozliczeń zgodnych z Zasadami rachunkowości. Szkolenia takie będą organizowane nadal w zależności od potrzeb.</p> <p>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 działalność wykonywaną w ramach świadczenia usług publicznych oraz pozostałą (komercyjną).</p>



Planowane działania	Termin realizacji	Realizacja
IV. Działania w zakresie restrukturyzacji zatrudnienia		
1) program dobrowolnych odejść		<ul style="list-style-type: none"> w dniu 07.01.2010r. zawarto porozumienie pomiędzy Zarządem a organizacjami związkowymi działającymi w Spółce w sprawie realizacji dobrowolnych odejść – odejście 793 pracowników (planowanych 700) w dniu 10.06.2010r. zawarto kolejne porozumienie z organizacjami związkowymi w sprawie realizacji dobrowolnych odejść – skorzystało 86 osób
2) osiągnięcie właściwej struktury zatrudnienia: <ul style="list-style-type: none"> uzupełnienie zatrudnienia do niezbędnych wielkości na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem przewozów w przypadkach jego obniżenia, dostosowanie potrzeb zatrudnienia na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem do planowanej optymalizacji obiegów pociągów, dostosowanie zatrudnienia na stanowiskach pracy związanych z obsługą klienta (np. kasjer) do działań planowanych przez Spółkę oraz oczekiwań rynku. 		<ul style="list-style-type: none"> W 2010 roku przyjęto do pracy 158 osób. Przyjęcia zasadniczo następowały do zespołów pracowniczych związanych z realizacją oferty przewozowej w celu uzupełnienia braku zatrudnienia, w tym 74 osoby na stanowisko maszynisty pojazdu trakcyjnego, 13 osób do zespołu eksploatacji i utrzymania taboru, 43 osoby do zespołu drużyn konduktorskich. Zapotrzebowanie roczne ustalono na poziomie 8 973 etatów, przy stanie zatrudnienia w dniu 31.12.2010r. – 8 736 etatów, nadal występuje brak 237 etatów. Realizacja naboru pracowników następowała do zespołów nie objętych Programem monitorowanych odejść. W 2010 roku wyrażono zgodę na przyjęcie do pracy 234 osób (w tym m.in. w PR: Poznań 107 osoby, Szczecin – 38 osób, Wrocław – 24 osoby, Łódź – 20 osób). Wobec wdrożonego w 2010r. procesu automatyzacji kas, którego kontynuację planuje się w br., nie zakładano naboru do zespołu kas i informacji. Zapotrzebowanie roczne kasjerów i informatorów na 2011r. ustalono na poziomie 1 650 etatów. Stan zatrudnienia w dniu 01.01.2011r. – 1 639 etatów, był mniejszy od zapotrzebowania o 11 etatów. Przewiduje się, że automatyzacja kas będzie skutkowała do końca 2011r. stopniowym zmniejszaniem stanu zatrudnienia w zespole kasjerów.
3) Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy (ZUZP)		<ul style="list-style-type: none"> Z dniem 30 czerwca 2010r. Spółka dokonała wypowiedzenia Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o. <ul style="list-style-type: none"> Wystąpiono do partnerów społecznych z inicjatywą zawarcia nowego ZUZP, Rokowania bezpośrednie zaczęły się w możliwie najszybszym terminie i prowadzone są od dnia 20 sierpnia 2010r., Deklarację o przystąpieniu do rokowań nad nowym ZUZP zgłosiło 17 organizacji związkowych, w tym 10 reprezentatywnych, Odbyło się 9 spotkań przedstawicieli Zarządu „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z przedstawicielami organizacji związkowych działających w Spółce w ramach rokowań nad nowym Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy dla pracowników „Przewozy Regionalne” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, W dniu 20.12.2010 zostało zawarte Porozumienie o stosowaniu postanowień aktualnie obowiązującego ZUZP do czasu zawarcia nowego Układu, nie dłużej niż do 31 lipca 2011 r.



VIII. Ważne wydarzenia

Styczeń 2010r.

- zawarcie porozumienia pomiędzy Zarządem i organizacjami związkowymi działającymi w Spółce w sprawie realizacji dobrowolnych odejść,

Luty 2010r.

- zatwierdzenie Programu naprawczego i restrukturyzacyjnego z planem finansowym Spółki,
- wyrażenie zgody ZW na zaciągnięcie zobowiązania na leasing operacyjny z opcją zakupu do 10 sztuk lokomotyw elektrycznych,
- wybór projektu na nowe umundurowanie dla drużyn konduktorskich,
- zawarcie porozumienia z PKP Energetyka w sprawie spłaty zadłużenia,

Marzec 2010r.

- zmiana umowy Spółki (zmiana sposobu reprezentacji, zmiana PKD),
- zakończono wyposażanie drużyn konduktorskich w terminale mobilne,
- zmiana Regulaminu Organizacyjnego Spółki,
- ustanowienie na nieruchomościach Spółki hipotekę łączną kaucyjną na rzecz spółki PKP PLK SA,

Kwiecień 2010r.

- uruchomienie pociągu specjalnego do Krakowa dla Instytutu Pamięci Narodowej osiągając dodatkowy dochód w wysokości 42 075 zł,

Maj 2010r.

- wyrażenie zgody przez Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników na kontynuowanie działalności Spółki,
- rezygnacja Pana Tomasza Moraczewskiego z pełnienia funkcji Prezesa Zarządu,
- zawarcie porozumienia z PKP Energetyka w sprawie spłaty zadłużenia,
- uruchomienie Punktu Zdalnej Obsługi Klienta (infolinia dla przejazdów grupowych),
- rozpoczęcie instalowania automatów biletowych,

Czerwiec 2010r.

- zawarcie porozumienia pomiędzy Zarządem i organizacjami związkowymi działającymi w Spółce w sprawie realizacji dobrowolnych odejść (II etap),
- zatwierdzenie sprawozdania finansowego Spółki i sprawozdania Zarządu z działalności Spółki za rok 2009,
- zatwierdzenie Programu naprawczego i restrukturyzacyjnego z planem finansowym Spółki na 2010r. oraz na lata 2011-2012
- reaktywacja połączenia kolejowego Gdynia – Kartuzy – Gdynia (zawieszenie linii w 2003r.)
- wypowiedzenie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o. i wystąpienie do partnerów społecznych z inicjatywą zawarcia nowego ZUZP,
- wdrożono internetową sprzedaż biletów na pociągi InterRegio i REGIOekspres,
- uruchomienie pociągów musicREGIO na Open'er Festival do Gdyni i z powrotem,

- uruchomienie 2 par pociągów RE relacji Warszawa – Szczecin – Warszawa i Warszawa – Rzeszów – Warszawa,

Lipiec 2010r. –

- podjęcie uchwały w sprawie podwyższenia kapitału zakładowego, wyłączenia prawa pierwszeństwa do objęcia nowych udziałów, zmiany umowy Spółki oraz zgody na ustanowienie ograniczonych praw rzeczowych,
- powołanie Pani Małgorzaty Kuczewskiej Łaska na stanowisko Prezesa Zarządu,
- uruchomienie po 65 latach połączenia kolejowego ze Szklarskiej Poręby do Czech (Koronovo),
- podpisanie umowy z Podkarpackim Urzędem Marszałkowskim na okres trzyletni, tj. do końca 2012 r. na dofinansowanie połączeń pociągów,
- złożenie w Sądzie wniosku o zawezwanie do próby ugodowej w sprawie zapłaty przez Skarb Państwa kwoty w wysokości 355 mln zł za niepełne sfinansowanie przewozów międzywojewódzkich w okresie od 01.05.2004r. do 08.02.2006r.
- spłata ostatniej transzy zadłużenia wobec PKP IC tytułu sprzedaży biletów w kasach PR na pociągi PKP IC,
- uruchomienie pociągów musicREGIO na Woodstock,

Sierpień 2010r.

- zawarcie Umowy w sprawie przeniesienia praw do nieruchomości tytułem wkładu niepieniężnego wnoszonego do Spółki przez PKP S.A.,
- ustanowienie Prokury dla pani Elżbiety Grudzień, Dyrektora Pionu Finansowego,
- zakończenie procesu wyposażania pociągów w nadajniki GPS,
- wdrożenie na śląskich dworcach nowego kanału dystrybucji biletów (automaty biletowe),
- uzyskanie pozytywnych opinii od zewnętrznych ekspertów w zakresie zgodności Zasad rachunkowości z wymogami przepisów krajowych i unijnych o posiadaniu oddzielnej rachunkowości,
- zawarcie umowy z Zakładem Ubezpieczeń Społecznych o rozłożeniu na raty należności z tytułu składek (ubezpieczenia społeczne, Fundusz Pracy, Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych, Fundusz Emerytur Pomostowych),
- złożenie w Sądzie pozwu o zapłatę przez Skarb Państwa kwoty w wysokości 323 mln zł za niepełne sfinansowanie przewozów międzywojewódzkich w okresie 09.02.2006 – 31.12.2008r.,

Wrzesień 2010r.

- rejestracja podwyższenia kapitału zakładowego Spółki do wysokości 1.540.606.000,00 zł wraz ze zmianą Umowy Spółki oraz wpisaniem nowego współnika „Polskie Koleje Państwowe” Spółka Akcyjna,
- Umowa zbycia przez PKP S.A. na rzecz Skarbu Państwa reprezentowanego przez Ministra Infrastruktury 270.064 udziałów spółki "Przewozy Regionalne" sp. z o.o.,
- zawiadomienie od Ministra Infrastruktury, iż należące do Skarbu Państwa udziały w kapitale zakładowym "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. zostały objęte przez samorządy województw, na podstawie art. 39a ust. 3 Ustawy z dnia 8 września 2000r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji pp. „Polskie Koleje Państwowe”,
- zatwierdzenie przez RN zmian w Zasadach Rachunkowości Spółki, obejmujących zasady rozliczeń wewnętrznych.
- zawarcie Ugody dotyczącej spłaty zadłużenia wobec PKP S.A.,



- wykreślenie wspólnika Polskie Koleje Państwowe S.A. i wpisanie nowego wspólnika - Skarb Państwa,
- wykreślenie wspólnika - Skarb Państwa i zarejestrowanie nowej listy wspólników (samorządy województw z liczbą udziałów określoną przez Ministra Infrastruktury w zawiadomieniach z dnia 07.09.2010r.),
- zawarcie umowy ze spółką Abille sp. z o.o. na opracowanie koncepcji biznesowej, która będzie podstawą do dalszych prac związanych z zakupem i wdrożeniem SAP,
- w ramach Dni Transportu wystawiono na dworcu Warszawa Zachodnia wagon REGIOekspres,

Październik 2010r.

- zgoda ZW na zawarcie Umowy na leasing zwrotny z opcją wykupu 684 szt. będących własnością Spółki w okresie 10 lat od dnia podpisania umowy,
- sprzedaż 27 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN57 firmie Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz SA Holding,
- odrzucenie przez posłów ustawy umożliwiającej upadłość kolejowych spółek,
- nawiązanie współpracy z firmą City-nav, oferującą usługę w zakresie informacji o rozkładzie jazdy internetowej w wyszukiwarce www.jakdojade.pl (na początek, rozkład jazdy Przewozów Regionalnych został włączony do wyszukiwarki połączeń na obszarze Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej),
- udział w targach turystycznych TOUR SALON w Poznaniu,
- otrzymanie pozytywnej decyzji z PFRON w sprawie spłaty zadłużenia,

Listopad 2010r.

- zmiany struktury organizacyjnej w Śląskim Zakładzie Przewozów Regionalnych w Katowicach,
- ogłoszenie przetargu nieograniczonego na wykonanie napraw rewizyjnych z modernizacją 188 elektrycznych zespołów trakcyjnych,
- Uchwała Zarządu w sprawie zgody na uruchomienie w rozkładzie jazdy 2010/2011 pociągów interRegio.
- likwidacja 188 kas TT/F w punktach odprawy własnych i agencyjnych.
- wdrożenie do eksploatacji nowej funkcjonalności „Wpłata utargu” w kasach biletowych typu rrPOS, która umożliwi drużynom konduktorskim przekazanie utargów z terminali mobilnych do kasy biletowej

Grudzień 2010r.

- sprzedaż dwóch lokomotyw spalinowych do PKP Energetyka,
- sprzedaż 10 sztuk trójczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego,
- zatwierdzenie zmian w Zasadach Rachunkowości Spółki przez RN,
- wdrożenie w Spółce Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem,
- podpisanie umów z PKP Intercity S.A., PKP SKM Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, Arriva RP Sp. z o.o., Koleje Dolnośląskie S.A., Koleje Mazowieckie – KM o wzajemnym świadczeniu usług przewozowych,
- rozpoczęcie współpracy z firmami CallPay i SIBS w celu wdrożenia projektu sprzedaży biletów w telefonach komórkowych oraz w bankomatach,



IX. Przewidywane kierunki działań

W 2011r. Spółka będzie dalej kontynuować działania związane z dalszą poprawą i optymalizacją realizowanej oferty przewozowej, pozwalającą jak najlepiej wykorzystać posiadane zasoby ludzkie i majątkowe. Z drugiej strony, Spółka chcąc utrzymać wiodącą pozycję na rynku transportowym prowadzi będzie działania, które pozwolą zatrzymać dotychczasowych klientów i pozyskać nowych. Pociągi interREGIO będą uruchamiane tylko w zakresie najbardziej opłacalnych relacji.

1 Zmiany w majątku Spółki

W 2010r. PKP S.A. nie zdążyła wykonać procedury wniesienia aportem do Przewozów Regionalnych sp. z o.o. wszystkich ustalonych wcześniej nieruchomości, co umożliwiła nowelizacja ustawy o Funduszu Kolejowym oraz ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje. W związku z tym pozostała jej część – aport o wartości 30 mln zł, zostanie przekazany w 2011 r. Aport ten stanowić będzie wkład niepieniężny i w całości podwyższy on kapitał zakładowy Spółki.

Nieruchomości, które zostały wytypowane do wniesienia aportem Spółki:

- Białystok, hala byłej wagonowni WGW, budynek biurowo-socjalny oraz tory i rozjazdy,
- Białystok, grupa I tory nr 10, 12, 14 i rozjazdy nr 187, 188,
- Toruń Kluczyki, budynek socjalny, budynek administracyjny A i B oraz tory i rozjazdy,
- Tczew, budynek akumulatorowni, tory, oświetlenie torów,
- Chojnice, hala napraw oraz budynek biurowy,
- Gdynia, budynek byłej noclegowni
- Skarżysko Kamienna, zaplecze techniczne- budynek drużyn konduktorskich, budynki utrzymania napraw wagonów,
- Kraków Płaszów, zaplecze techniczne,
- Tarnów, zaplecze techniczne do obrządzania EZT, tory, sieć: trakcyjna, oświetleniowa oraz instalacji podziemnych,
- Lublin, budynek bagażowni,
- Chełm Wschodni, obiekty punktu rewizji technicznej,
- Opole, budynek warsztatowo-garażowy, budynek rewidentów,
- Opole, budynek administracyjny,
- Leszno II, hala WGW i grupa torów odstawczych,
- Wrocław ul. Pułaskiego 50a, budynek dawnego schroniska manewrowego,
- Oświęcim, zaplecze techniczne do obrządzania EZT („Japan”), sieć: trakcyjna, oświetleniowa oraz instalacji podziemnych,
- Łódź Kaliska, budynek biurowy,
- Szczecin ul. Czarneckiego 9.

Ostateczna lista aportowa oraz wartość aportowa nieruchomości będzie znana po sporządzeniu wycen przez rzeczoznawców majątkowych. Realizacja czynności aportowych nastąpi prawdopodobnie w 2011r. jednak niezbędna będzie nowelizacja zapisów ustawowych w tym zakresie.

Ponadto w 2011r. planuje się pozyskanie środków finansowych na współfinansowanie (wkład własny) zakupu ok.60 sztuk składów pociągowych w ramach Programu POIiŚ, do obsługi połączeń międzyregionalnych na obszarze co najmniej dwóch województw, w relacjach realizowanych obecnie pociągami REGIO w ramach umów z samorządami województw.

Koszt całkowity projektu to ok. 1 612 mln zł, w tym wydatki kwalifikowane 1 321 mln zł. Maksymalny poziom dofinansowania ze środków UE wynosi do 50% wydatków kwalifikowanych. Wkład beneficjenta zostanie pokryty ze środków zewnętrznych, planowanych do pozyskania w ramach emisji obligacji.

Do realizacji powyższego niezbędne jest przede wszystkim zawarcie Porozumienia Województw i podpisanie ze Spółką umowy o świadczenie usług publicznych.

Planowany okres realizacji projektu 2011-2014.

2 Działania dotyczące finansowania działalności Spółki

Na 2011 r. przyjęto, że jednym z dodatkowych źródeł finansowania działalności Spółki będzie leasing zwrotny. Spółka odsprzeda część swojego taboru, a następnie będzie z niego korzystała na podstawie umowy leasingu.

Założono, że transakcja leasingu zostanie przeprowadzona w drugiej połowie 2011r., wobec tego przyjęto:

- przychód ze sprzedaży taboru – 500 mln zł,
- wartość księgowa taboru – 180 mln zł,
- koszty z tytułu leasingu do poniesienia w 2011r. (opłata wstępna i raty leasingowe) – 80 mln zł.

Następnym źródłem będzie odzyskanie środków finansowych od Skarbu Państwa-Ministerstwa Infrastruktury z tytułu realizacji przewozów międzywojewódzkich w latach 2004-2008 podzielonych na dwa okresy:

- od 09.02.2006r. do 31.12.2008r. – pierwsza rozprawa w sądzie okręgowym w lutym 2011r. – 323 mln zł,
- od 01.05.2004r. do 08.02.2006r. – 355 mln (w związku z brakiem chęci ze strony Skarbu Państwa w zakresie zawarcia ugody, Spółka planuje złożyć pozew do sądu).

Pozyskane z powyższych źródeł środki finansowe zostaną przeznaczone na:

- spłatę zaległych zobowiązań z tytułu świadczonych usług przewozowych,
- podwyższenie standardu usług przewozowych świadczonych w ramach umów o świadczenie usług publicznych.

Dodatkowo planuje się pozyskanie Inwestora, który uczestniczyłby w restrukturyzacji finansowej Spółki.

3 Działania w zakresie zatrudnienia

W 2011r. kontynuowane będą prace nad Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy (ZUZP), umożliwiającym jego wejście w życie od dnia 01.08.2011 – w stosunku do nowozatrudnionych.

ZUZP dla pracowników „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o. został wypowiedziany przez Spółkę w dniu 30 czerwca 2010r. Wystąpiono do partnerów społecznych z inicjatywą zawarcia ZUZP. Rokowania bezpośrednio zaczęły się w możliwie najszybszym terminie i prowadzone są od dnia 20 sierpnia 2010r. Deklarację o przystąpieniu do rokowań nad nowym ZUZP zgłosiło 17 organizacji związkowych, w tym 10 reprezentatywnych. Odkonano 9 spotkań przedstawicieli Zarządu „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z przedstawicielami organizacji związkowych działających w Spółce w ramach rokowań nad nowym ZUZP dla pracowników „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. W dniu 20.12.2010r. zostało zawarte



Porozumienie o stosowaniu postanowień aktualnie obowiązującego ZUZP do czasu zawarcia nowego Układu, nie dłużej niż do 31 lipca 2011r.

W przypadku braku zgody stron, co do treści nowego układu – w dalszym ciągu będzie rozważane ewentualne wdrażanie regulaminów wynagradzania.

W sposób ciągły będą kontynuowane prace dotyczące dostosowania poziomu zatrudnienia i jego struktury do:

- potrzeb zatrudnienia na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem do planowanej optymalizacji obiegów pociągów,
- potrzeb zatrudnienia na stanowiskach pracy związanych z obsługą klienta (np. kasjer) do działań planowanych przez Spółkę oraz oczekiwań rynku.

4 Przewidywana sytuacja finansowa

W 2011r. Spółka będzie kontynuować działania mające na celu poprawę wyników działalności poprzez zwiększenie skuteczności i efektywności zarządzania Spółką. Kontynuacja działań optymalizacji oferty Spółki w zakresie przewozów o charakterze służby publicznej, aktywne działania marketingowe, zacieśnianie współpracy z samorządami i dbałość o efektywne wykorzystanie majątku Spółki, spowodują uzyskanie w 2011r. wyniku Spółki na poziomie wyższym niż w 2010r.

Szczegółowe prognozy finansowe wraz z opisem działań mających na celu uzyskanie jak najkorzystniejszego wyniku finansowego w 2011r. zostały opracowane w formie Planu finansowego na 2011r. Plan ten, w dniu 09.02.2011r. został pozytywnie zaopiniowany przez Radę Nadzorczą Spółki i rekomendowany Zgromadzeniu Wspólników. Wynik przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 40. Wynik finansowy planowany na 2011r.

wyszczególnienie	plan 2011 (mln zł)	plan 2011 (bez realizacji leasingu) (mln zł)
Przychody	2 408,4	1 908,4
Koszty	2 175,8	1 944,5
Wynik finansowy netto	232,6	-36,1

W części inwestycyjnej planu na 2011r. zaplanowano nakłady ze środków obrotowych Spółki w wysokości 100,0 mln zł, z czego inwestycje związane z naprawami i modernizacją taboru - 63,6 mln zł. Ujęta w planie wysokość inwestycji taborowych nie pokrywa zapotrzebowania Spółki, dlatego Spółka zakłada dodatkowe inwestycje taborowe w wysokości 442,0 mln zł, ich realizacja uzależniona jest jednak od pozyskania dodatkowego źródła finansowania. W przypadku realizacji dodatkowych nakładów, łączna wartość inwestycji na tabor wyniosłaby 505,6 mln zł.

W 2011r. Spółka będzie kontynuować likwidację zbędnego taboru (technicznie zużytego), maksymalizować wykorzystanie elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz zwiększy liczbę użytkowanych autobusów szynowych, będących głównie własnością samorządów województw.

Suma aktywów na dzień 31.12.2011r. wyniesie 1 010 911,5 tys. zł. W strukturze aktywów przeważać będą aktywa trwałe, na które składają się głównie środki transportu (eż, lokomotywy i wagony) oraz budynki, budowle. Aktywa obrotowe stanowiąc będą 22,6% aktywów ogółem, w tym należności krótkoterminowe 14,4%.

W 2011r. suma pasywów Przewozów Regionalnych wyniesie 1 010 911,5 tys. zł. Realizacja zaplanowanych działań spowoduje, że na koniec 2011r. Spółka osiągnie dodatnią wartość kapitałów własnych (52,3 mln zł). Natomiast zobowiązania i rezerwy na zobowiązania wyniosą 958,6 mln zł (spadek o 131,0 mln zł).

Planowany na 2011r. stan aktywów i pasywów przedstawia poniższa tabela:

Tabela 41. Majątek i źródła finansowania majątku – plan na 2011r.(z uwzględnieniem leasingu.)

Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2011 (tys. zł)	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2011 (tys. zł)
A. Aktywa trwałe	832 653,3	A. Kapitał własny	52 327,4
Wartości niematerialne i prawne	528,9	Kapitał podstawowy	1 570 541,3
Rzeczowe aktywa trwałe	812 293,4	Kapitał zapasowy	0,0
Inwestycje długoterminowe	528,9	Zysk (strata) z lat ubiegłych)	-1 750 851,5
Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	19 806,0	Zysk (strata) netto	232 637,6
B. Aktywa obrotowe	198 561,9	B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	958 584,1
Zapasy	22 384,9	Rezerwy na zobowiązania	166 198,1
Należności krótkoterminowe	126 284,1	Zobowiązania długoterminowe	264 000,0
Krótkoterminowe aktywa finansowe	32 747,9	Zobowiązania krótkoterminowe i fundusze specjalne	373 670,9
Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	17 145,0	Rozliczenia międzyokresowe	154 715,1
C. Suma aktywów	1 010 911,5	C. Suma pasywów	1 010 911,5

PREZES ZARZĄDU
DYREKTOR GENERALNY

1)
Małgorzata Kuczevska-Laska

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor ds. Techniczno-Exploatacyjnych

2)
Robert Nowakowski

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor ds. Przemysłowych

3)
Danuta Bodzek

Warszawa, 10.05.2011r.
(miejscowość, data sporządzenia)

DYREKTOR BIURA

.....
Danuta Mojsa

(podpis osoby sporządzającej)

100

100

100

100

100

100

100