



Przewozy Regionalne

**SPRAWOZDANIE ZARZĄDU
Z DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI**

za 2009 rok



Spis treści

Spis tabel	4
Spis wykresów	4
Spis rysunków	5
I. Wstęp	6
II. Dane wstępne – prezentacja jednostki.....	6
1. Podstawowe dane o jednostce	6
1.1. Przedmiot działalności	6
1.2. Struktura własnościowa Spółki.....	7
1.3. Skład Zarządu Spółki.....	8
1.4. Skład Rady Nadzorczej.....	9
1.5. Powiązania kapitałowe Spółki z innymi podmiotami.....	11
2. Struktura organizacyjna	11
2.1. Schemat organizacyjny Spółki	11
2.2. Zmiany struktury organizacyjnej w ciągu roku obrotowego w poszczególnych obszarach działalności.....	15
3. Zatrudnienie.....	16
3.1. Zatrudnienie przeciętne i stan zatrudnienia w podziale na stanowiska nierobotnicze oraz robotnicze	16
3.2. Struktura zatrudnienia w latach 2008 – 2009	16
3.3. Przedsięwzięcia z zakresu zmiany zatrudnienia i jego struktury.....	19
3.4. System wynagrodzeń	21
3.4.1. Wskaźniki przyrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia	21
3.4.2. Średnia płaca.....	22
3.5. Świadczenia na rzecz pracowników.....	23
3.5.1. Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych.....	23
3.5.2. Szkolenia	24
3.6. Spory zbiorowe	25
III. Działalność marketingowa	27
1. Charakterystyka realizowanych przewozów.....	27
2. Analiza SWOT	28
3. Wielkości przewozowe.....	29
4. Analiza klientów	31
IV. Sytuacja ekonomiczno – finansowa	33
1. Wynik finansowy	33
2. Przychody z działalności gospodarczej.....	33
2.1. Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi.....	34
2.1.1. Sprzedaż biletów	36
2.1.2. Sprzedaż uprawnień przejazdowych.....	41
2.1.3. Dotacja przedmiotowa	42
2.2. Przychody pozostałej działalności operacyjnej.....	43
2.2.1. Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych pociągami regionalnymi ..	44
2.2.2. Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych pociągami międzynarodowymi i przygranicznymi.....	46
2.2.3. Dotacja z Ministerstwa Infrastruktury na modernizację taboru.....	46
3. Koszty działalności gospodarczej	46
3.1. Koszty działalności operacyjnej	47
3.2. Koszty pozostałej działalności operacyjnej.....	55
3.3. Koszty finansowe.....	55
4. Wskaźniki oceny działalności Spółki	55

5.	Stan majątkowy i sytuacja finansowa.....	57
5.1.	Bilans.....	57
5.2.	Rzeczowe aktywa trwałe.....	58
5.3.	Należności krótkoterminowe.....	60
5.4.	Zobowiązania krótkoterminowe.....	61
V.	Inwestycje.....	62
VI.	Czynniki ryzyka.....	63
VII.	Ważne wydarzenia.....	63
VIII.	Przewidywane kierunki rozwoju.....	65
1.	Działania restrukturyzacyjne.....	65
1.1.	Restrukturyzacja marketingowa.....	65
1.2.	Restrukturyzacja techniczno - eksploatacyjna.....	65
1.3.	Restrukturyzacja finansowa.....	66
1.4.	Restrukturyzacja zatrudnienia.....	67
2.	Przewidywana sytuacja finansowa.....	68

Spis tabel

Tabela 1. Udziały województw w kapitale zakładowym Spółki.....	7
Tabela 2. Przeciętne zatrudnienie i stan zatrudnienia w latach 2008 – 2009	16
Tabela 3. Struktura zatrudnienia wg posiadanego wykształcenia	16
Tabela 4. Struktura zatrudnienia wg wieku	17
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 2008 – 2009 (osoby).....	20
Tabela 8. Stan zatrudnienia w jednostkach organizacyjnych Spółki (osoby).....	20
Tabela 9. Wskaźniki przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w latach 2008 – 2009	21
Tabela 10. Średnia płaca w Spółce	23
Tabela 11. Planowane środki i wydatki w ZFŚS (w tys. zł).	23
Tabela 12. Rodzaje świadczeń z Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych.....	23
Tabela 13. Koszty szkoleń w latach 2008 - 2009.....	25
Tabela 14. Analiza SWOT	28
Tabela 15. Wielkości przewozowe w latach 2008 - 2009.....	29
Tabela 16. Porównanie wyników badań z roku 2008 i 2009	32
Tabela 17. Skrócony rachunek zysków i strat w latach 2008 - 2009.....	33
Tabela 18. Przychody z działalności gospodarczej.....	33
Tabela 19. Przychody ze sprzedaży usług i zrównane z nimi w latach 2008 – 2009.....	34
Tabela 20. Przychody ze sprzedaży biletów.....	36
Tabela 21. Parametry przewozowe i stawki jednostkowe w latach 2008-2009	36
Tabela 22. Bilety jednorazowe	38
Tabela 23. Bilety okresowe	39
Tabela 24. Bilety sieciowe.....	40
Tabela 25. Liczba sprzedanych przez PR uprawnień przejazdowych.....	41
Tabela 26. Dotacja przedmiotowa	42
Tabela 27. Przychody pozostałej działalności operacyjnej.....	43
Tabela 28. Dofinansowanie przewozów przez samorządy województw w latach 2008-2009 przy zastosowaniu rozliczenia kosztów wg jednolitych stawek bez uwzględnienia rozliczeń wewnętrznych pomiędzy jednostkami Spółki	45
Tabela 29. Przychody z działalności finansowej.....	46
Tabela 30. Koszty działalności gospodarczej	47
Tabela 31. Koszty działalności operacyjnej	48
Tabela 32. Koszty finansowe.....	55
Tabela 33. Wskaźniki oceny działalności Spółki.....	56
Tabela 34. Aktywa i pasywa na dzień 31.12.2008 i 31.12.2009 r.....	57
Tabela 35. Tabor w latach 2008 - 2009	59
Tabela 36. Wynik finansowy planowany na 2010r.....	68
Tabela 37. Majątek i źródła finansowania majątku – plan na 2010r.....	69

Spis wykresów

Wykres 1. Udział Spółki w rynku kolejowych przewozów pasażerskich	27
Wykres 2. Wielkości przewozowe w latach 2008 - 2009.....	30
Wykres 3. Udział poszczególnych województw w przewozach pasażerów pociągami osobowymi.....	31
Wykres 4. Struktura podróżnych w pociągach osobowych w 2009 r.....	31
Wykres 5. Poziom zadowolenia respondentów w pociągach osobowych	32

Wykres 6. Przychody z działalności gospodarczej w 2009 r.	34
Wykres 7. Struktura przychodów z działalności operacyjnej w 2009r.	35
Wykres 8. Przychody z działalności operacyjnej w 2008r.	36
Wykres 9. Przychody ze sprzedaży biletów w komunikacji krajowej w latach 2008-2009	37
Wykres 10. Przychody z biletów jednorazowych w komunikacji krajowej w 2009r. (tys. zł) ..	38
Wykres 11. Przychody z biletów okresowych w 2009r. (tys. zł)	39
Wykres 12. Przychody z biletów sieciowych w 2009r. (tys. zł)	41
Wykres 13. Dotacja przedmiotowa i przewozy pasażerów z ulga ustawową w 2009r.	43
Wykres 14. Struktura kosztów działalności gospodarczej w 2009r.	47
Wykres 15. Należności z tytułu dostaw i usług w 2009r. (tys. zł).....	60
Wykres 16. Zobowiązania z tytułu dostaw i usług w 2009r. (tys. zł).....	61

Spis rysunków

Rysunek 1. Schemat organizacyjny Spółki.....	14
--	----

I. Wstęp

Spółka „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. (dalej: PR, Przewozy Regionalne lub Spółka) od grudnia 2008r. należy do samorządów województw. Jest największym przewoźnikiem kolejowym w Polsce. Dziennie uruchamia ok. 3 tys. pociągów i przewozi 340 tys. pasażerów.

Do 2008r., Spółka PR była jedną ze spółek Grupy PKP. Przekazanie jej samorządom z dniem 22 grudnia 2008r. nastąpiło 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).

Spółka posiada 15 zakładów lokalnych (oprócz województwa mazowieckiego), których zasięg terytorialny pokrywa się z granicami poszczególnych województw.

Przewozy Regionalne uruchamiają pociągi REGIO obsługujące połączenia lokalne, a od marca 2009r. również pociągi interREGIO. Z dniem 01 grudnia 2008r. ze Spółki wyłączono Oddział Przewozy Międzywojewódzkie, realizujący przewozy międzywojewódzkie i przekazano do PKP Intercity SA (ok. 33% pracy eksploatacyjnej)

II. Dane wstępne – prezentacja jednostki

1. Podstawowe dane o jednostce

1.1. Przedmiot działalności

Przewozy Regionalne to spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Działa na podstawie Kodeksu Spółek Handlowych oraz innych właściwych przepisów na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i poza jej granicami. Została utworzona na czas nieograniczony.

Zgodnie z Umową Spółki przedmiotem działalności Spółki jest:

1. krajowy regionalny i o zasięgu międzywojewódzkim oraz międzynarodowy przygraniczny i dalekobieżny kolejowy przewóz osób i rzeczy oraz świadczenie usług związanych z przewozem, w tym:
 - a) transport kolejowy (PKD-60.10.Z),
 - b) transport pasażerski miejski (PKD-60.21.A),
 - c) transport pasażerski międzymiastowy (PKD-60.21.B),
 - d) transport pasażerski rozkładowy (PKD-60.21.C),
 - e) transport lądowy pasażerski pozostały (60.23.Z),
 - f) placówki gastronomiczne pozostałe (PKD-55.30.B),
 - g) sprzedaż detaliczna żywności, napojów i wyrobów tytoniowych pozostała, w sklepach wyspecjalizowanych, gdzie indziej nie sklasyfikowana (PKD-52.27.B),
 - h) działalność wspomagająca transport lądowy pozostała (PKD-63.21.Z),
 - i) przeladunek towarów w pozostałych punktach przeladunkowych (PKD-63.11.C),
 - j) magazynowanie i przechowywanie towarów w pozostałych składowiskach (PKD-63.12.C),
 - k) działalność kurierska (PKD-64.12.A),
 - l) działalność pocztowa (PKD-64.12.B).
2. działalność związana z turystyką, w tym:
 - a) działalność organizatorów podróży (PKD 63.30.A),
 - b) działalność pośredników turystycznych (PKD 63.30.B),
 - c) działalność turystyczna pozostała (PKD 63.30.D),

- d) działalność pozostałych agencji transportowych (PKD-63.40. C).
- 3. działalność związana z organizacją targów i wystaw (PKD-74.87.A),
- 4. działalność usługowa w zakresie taboru kolejowego:
 - a) wynajem pozostałych środków transportu lądowego (PKD- 71.21.Z),
 - b) obsługa i naprawa pojazdów mechanicznych (PKD-50.20.A),
 - c) badania i analizy techniczne (PKD-74. 30. Z),
 - d) działalność usługowa w zakresie naprawy, konserwacji i remontów lokomotyw kolejowych i tramwajowych oraz taboru kolejowego i tramwajowego (PKD-35.20.B),
 - e) sprzątanie i czyszczenie obiektów (PKD- 74.70.Z),
 - f) prace badawczo - rozwojowe w dziedzinie nauk technicznych (PKD- 73.10. G),
 - g) działalność w zakresie projektowania budowlanego, urbanistycznego, technologicznego (PKD 74. 20. A).
- 5. działalność teleinformatyczna:
 - a) przetwarzanie danych (PKD-72.30.Z),
 - b) działalność związana z bazami danych (PKD-72.40.Z),
 - c) działalność związana z informatyką pozostała (PKD-72.60.Z).
- 6. inna działalność obejmująca:
 - a) kształcenie ustawiczne dorosłych i pozostałe formy kształcenia, gdzie indziej niesklasyfikowane (PKD-80.42.B),
 - b) reklama (PKD-74.40.Z),
 - c) badanie rynku i opinii publicznej (PKD 74.13.Z),
 - d) wydawanie czasopism i wydawnictw periodycznych (PKD-22.13.Z),
 - e) działalność wydawnicza pozostała (PKD-22.15.Z),
 - f) pośrednictwo finansowe pozostałe (PKD 65.2.),
 - g) działalność komercyjna pozostała, gdzie indziej niesklasyfikowana (PKD 74.87.B),
 - h) działalność rachunkowo - księgową (PKD 74.12.Z).

1.2. Struktura własnościowa Spółki

Kapitał zakładowy Spółki wg stanu na dzień 31.12.2009r. wyniósł 1 270 542 tys. zł i dzielił się na 1 270 542 równych i niepodzielnych udziałów o wartości nominalnej 1 000,00 zł każdy. Udziały Spółki PR w całości zgodnie z art. 33u ust. 1 pkt 1 *ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji...*, objęły samorzady województw.

Liczba udziałów samorządów województw w kapitale zakładowym Spółki została określona w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2008r. (Dz. U nr 218, poz. 1393) i przedstawiona w tabeli poniżej.

Tabela 1. Udziały województw w kapitale zakładowym Spółki

Województwo	Liczba udziałów	Udział %	Wartość udziałów (w tys. zł)
Dolnośląskie	92 750	7,3%	92 750,0
Kujawsko - Pomorskie	73 691	5,8%	73 691,0
Lubelskie	69 880	5,5%	69 880,0
Lubuskie	45 739	3,6%	45 739,0
Łódzkie	72 421	5,7%	72 421,0
Małopolskie	81 315	6,4%	81 315,0
Mazowieckie	171 523	13,5%	171 523,0

Województwo	Liczba udziałów	Udział %	Wartość udziałów (w tys. zł)
Opolskie	43 198	3,4%	43 198,0
Podkarpackie	62 257	4,9%	62 257,0
Podlaskie	48 281	3,8%	48 281,0
Pomorskie	90 208	7,1%	90 208,0
Śląskie	116 890	9,2%	116 890,0
Świętokrzyskie	38 116	3,0%	38 116,0
Warmińsko - Mazurskie	67 339	5,3%	67 339,0
Wielkopolskie	123 243	9,7%	123 243,0
Zachodniopomorskie	73 691	5,8%	73 691,0
Razem	1 270 542	100,0%	1 270 542,0

1.3. Skład Zarządu Spółki

Na dzień 01.01.2009r. w skład Zarządu wchodził:

Jan Tereszczuk – Prezes Zarządu, Dyrektor Generalny,
 Szymon Ruta – Członek Zarządu, Dyrektor Finansowy,
 Krzysztof Kołodziejcki – Członek Zarządu, Dyrektor ds. Techniczno- Eksploatacyjnych,
 Robert Nowakowski – Członek Zarządu, Dyrektor Handlowy.

Zmiany w składzie Zarządu:

- Złożenie w dniu 9 stycznia 2009r. przez Krzysztofa Kołodziejckiego oświadczenia o rezygnacji z pełnienia funkcji Członka Zarządu – Dyrektora ds. Techniczno-Eksploatacyjnych.
- Uchwałą Nr 19/III/2009 Rady Nadzorczej z dnia 4 marca 2009r. – odwołano Roberta Nowakowskiego ze stanowiska Członka Zarządu Dyrektora Handlowego.
- Uchwałą Nr 20/III/2009 Rady Nadzorczej z dnia 4 marca 2009r. – powołano Roberta Nowakowskiego na stanowisko Członka Zarządu Dyrektora ds. Techniczno – Eksploatacyjnych.
- Uchwałą Nr 21/III/2009 Rady Nadzorczej z dnia 4 marca 2009r. – powołano Tomasza Moraczewskiego na stanowisko Członka Zarządu Dyrektora Handlowego.
- Uchwałą Nr 27/III/2009 Rady Nadzorczej z dnia 7 kwietnia 2009r. – powołano Danutę Bodzek na stanowisko Członka Zarządu Dyrektora ds. Pracowniczych.
- Uchwałą Nr 29/III/2009 Rady Nadzorczej z dnia 7 kwietnia 2009r. – odwołano Jana Tereszczuka ze stanowiska Członka Zarządu Dyrektora Generalnego.
- Uchwałą Nr 30/III/2009 Rady Nadzorczej z dnia 7 kwietnia 2009r. – delegowano Jerzego Krigera do czasowego wykonywania czynności Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego (do czasu wyboru kandydata na powyższe stanowisko, nie dłużej niż na trzy miesiące).
- Uchwałą Nr 67/III/2009 Rady Nadzorczej z dnia 3 czerwca 2009r. – cofnięto Jerzemu Krigerowi oddelegowanie do wykonywania czynności Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego.

- Uchwałą Nr 68/III/2009 Rady Nadzorczej z dnia 3 czerwca 2009r. – odwołano Tomasza Moraczewskiego ze stanowiska Członka Zarządu Dyrektora Handlowego i powołano na stanowisko Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego.
- Złożenie w dniu 24 czerwca 2009r. przez Szymona Rutę oświadczenia o rezygnacji z pełnienia funkcji Członka Zarządu – Dyrektora Finansowego.
- Uchwałą Nr 21/IV/2009 Rady Nadzorczej z dnia 5 sierpnia 2009r. – powołano Małgorzatę Kuczewską Łaskę na stanowisko Członka Zarządu Dyrektora Finansowego.

Na dzień 31.12.2009r. w skład Zarządu wchodził:

Tomasz Moraczewski – Prezes Zarządu, Dyrektor Generalny,
Małgorzata Kuczewska - Łaska – Członek Zarządu, Dyrektor Finansowy,
Danuta Bodzek – Członek Zarządu, Dyrektor ds. Pracowniczych,
Robert Nowakowski – Członek Zarządu, Dyrektor ds. Techniczno- Eksploatacyjnych,

Zarząd kierował całokształtem działalności Spółki, prowadził politykę i bieżące sprawy Spółki z wyjątkiem spraw zastrzeżonych do kompetencji innych organów Spółki oraz reprezentował 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.

1.4. Skład Rady Nadzorczej

Skład Rady Nadzorczej na dzień 01.01.2009r:

Maria Wasiak - Przewodnicząca Rady Nadzorczej
Bożena Czubak - Członek Rady Nadzorczej
Tadeusz Gajewski - Członek Rady Nadzorczej
Tomasz Matera - Członek Rady Nadzorczej
Włodzimierz Sztern - Członek Rady Nadzorczej
Zdzisław Wasaźnik - Członek Rady Nadzorczej

W dniu 15 stycznia 2009r. Maria Wasiak złożyła oświadczenie o rezygnacji z funkcji Przewodniczącej Rady Nadzorczej z dniem 20.01.2009r. i Uchwałą Nr 1 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 20.01.2009r. została odwołana.

W dniu 19 stycznia 2009r. Bożena Czubak złożyła oświadczenie o rezygnacji z funkcji Członka Rady Nadzorczej. z dniem 20.01.2009r. i Uchwałą Nr 3 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 20.01.2009r. została odwołana.

W dniu 14 stycznia 2009r. Tadeusz Gajewski złożył oświadczenie o rezygnacji z funkcji Członka Rady Nadzorczej z dniem 20.01.2009r. i Uchwałą Nr 2 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 20.01.2009r. został odwołany.

W dniu 19 stycznia 2009r. Zdzisława Wasaźnik złożyła oświadczenie o rezygnacji z funkcji Członka Rady Nadzorczej z dniem 20.01.2009r. i Uchwałą Nr 4 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 20.01.2009r. została odwołana.

Uchwałą Nr 6 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 20.01.2009r. – powołano do składu RN - Jerzego Krigera jako Przewodniczącego RN.

Uchwałą Nr 7 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 20.01.2009r. – powołano do składu RN - Jana Śmietanko jako Członka RN.

Uchwałą Nr 8 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 20.01.2009r. – powołano do składu RN - Irenę Cebulę jako Członka RN.

Uchwałą Nr 9 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 20.01.2009r. – powołano do składu RN - Krzysztofa Dzierwę jako Członka RN

Uchwałą Nr 10 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 20.01.2009r. – powołano do składu RN - Zbigniewa Czajora jako Członka RN

W okresie oddelegowania Jerzego Krigera do czasowego wykonywania czynności Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego, obowiązki Przewodniczącego RN przejął Krzysztof Dzierwa - upoważnienie z dnia 7 kwietnia 2009r.

W dniu 23 czerwca 2009r. upłynęła III kadencja RN i w dniu tym Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników powołano skład IV kadencji RN, tj.

- Uchwałą Nr 9 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 23.06.2009r. – powołano do IV kadencji RN – Irenę Cebulę.
- Uchwałą Nr 10 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 23.06.2009r. – powołano do IV kadencji RN – Zbigniewa Czajora.
- Uchwałą Nr 11 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 23.06.2009r. – powołano do IV kadencji RN – Jacka Dmowskiego.
- Uchwałą Nr 12 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 23.06.2009r. – powołano do IV kadencji RN – Wojciecha Drożdża.
- Uchwałą Nr 13 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 23.06.2009r. – powołano do IV kadencji RN – Krzysztofa Dzierwę i Uchwałą Nr 24 ZW został wyznaczony na przewodniczącego Rady Nadzorczej,
- Uchwałą Nr 14 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 23.06.2009r. – powołano do IV kadencji RN – Jacka Guzika.
- Uchwałą Nr 15 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 23.06.2009r. – powołano do IV kadencji RN – Jerzego Krigera.
- Uchwałą Nr 16 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 23.06.2009r. – powołano do IV kadencji RN – Norberta Radka.
- Uchwałą Nr 17 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 23.06.2009r. – powołano do IV kadencji RN – Witolda Stępnia.
- Uchwałą Nr 18 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 23.06.2009r. – powołano do IV kadencji RN – Grzegorza Szymańskiego.
- Uchwałą Nr 19 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 23.06.2009r. – powołano do IV kadencji RN – Jana Śmietanko.
- Uchwałą Nr 20 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 23.06.2009r. – powołano do IV kadencji RN – Wojciecha Świnder.
- Uchwałą Nr 21 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 23.06.2009r. – powołano do IV kadencji RN – Piotra Bernaciaka.
- Uchwałą Nr 22 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 23.06.2009r. – powołano do IV kadencji RN – Tomasza Materę.

- Uchwałą Nr 23 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 23.06.2009r. – powołano do IV kadencji RN – Włodzimierza Szterna.

Uchwałą Nr 4 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 9 listopada 2009r. powołano do składu RN – Katarzynę Zajkowską

Uchwałą Nr 5 Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników z dnia 9 listopada 2009r. powołano do składu RN – Stefana Muchę

Skład Rady Nadzorczej na dzień 31.12.2009r:

Krzysztof Dzierwa – Przewodniczący Rady Nadzorczej

Piotr Bernaciak – Członek Rady Nadzorczej

Irena Cebula – Członek Rady Nadzorczej

Zbigniew Czajor – Członek Rady Nadzorczej

Jacek Dmowski – Członek Rady Nadzorczej

Wojciech Drożdż – Członek Rady Nadzorczej

Jacek Guzik – Członek Rady Nadzorczej

Jerzy Kriger – Członek Rady Nadzorczej

Tomasz Matera – Członek Rady Nadzorczej

Stefan Mucha – Członek Rady Nadzorczej

Norbert Radek – Członek Rady Nadzorczej

Witold Stępień – Członek Rady Nadzorczej

Włodzimierz Sztern – Członek Rady Nadzorczej

Grzegorz Szymański – Członek Rady Nadzorczej

Jan Śmietanko – Członek Rady Nadzorczej

Wojciech Świnder – Członek Rady Nadzorczej

Katarzyna Zajkowska – Członek Rady Nadzorczej

Rada Nadzorcza odbywała posiedzenia w miarę potrzeb, nie rzadziej niż raz na miesiąc. Rada Nadzorcza wykonywała czynności nadzorcze łącznie oraz delegowała na okres od 7 kwietnia 2009r. do 3 czerwca 2009r. Przewodniczącego do czasowego wykonywania czynności Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego. Rada Nadzorcza sprawowała stały nadzór nad działalnością Spółki. Wszelkie postanowienia Rady Nadzorczej zapadały w formie uchwał.

1.5. Powiązania kapitałowe Spółki z innymi podmiotami

Na dzień 31 grudnia 2009r. 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,
- ZUT REMTRAK Sp. z o.o.– 1000 udziałów o łącznej wartości 953 tys. zł, co stanowi 22% kapitału zakładowego tej spółki.

2. Struktura organizacyjna

2.1. Schemat organizacyjny Spółki

Strukturę organizacyjną Spółki określa Regulamin Organizacyjny Spółki przyjęty Uchwałą Zarządu nr 311/2008 z 2 września 2008r.

Organami Spółki są:

1. Zarząd Spółki, składający się z jednej do pięciu osób używających tytułów Prezesa i Członków Zarządu, powoływanych przez Radę Nadzorczą na kadencję trwającą trzy lata obrotowe, ustalaną odrębnie dla każdego z nich.
2. Rada Nadzorcza (RN), składająca się od 1 kwietnia 2009r. z trzech do dziewiętnastu Członków powoływanych przez Zgromadzenie Wspólników (ZW) na wspólną kadencję trwającą trzy lata obrotowe.
3. Zgromadzenie Wspólników, zwoływane przez Zarząd Spółki, podejmujące uchwały jedynie w sprawach objętych porządkiem obrad ustalonym przez Zarząd, chyba że cały kapitał zakładowy jest reprezentowany na zgromadzeniu, a nikt z obecnych nie zgłosił sprzeciwu.

W strukturze organizacyjnej PR wyróżnia się Centralę oraz jednostki wykonawcze (15 zakładów) realizujące zadania w poszczególnych obszarach działalności przewozowej Spółki.

Centrala Spółki

Centrala Spółki Przewozy Regionalne składała się z 25 komórek organizacyjnych, którymi kierują dyrektorzy lub kierujący samodzielnymi stanowiskami pracy. Funkcjonalne biura Centrali Spółki zlokalizowane są w Warszawie i częściowo w Poznaniu, Olsztynie oraz Gnieźnie.

Zakłady Przewozów Regionalnych

Spółka podzielona jest na 15 Zakładów Przewozów Regionalnych (dalej: 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” (dalej: KM).

W Spółce w 2009r. funkcjonowały następujące jednostki wykonawcze:

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.

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:

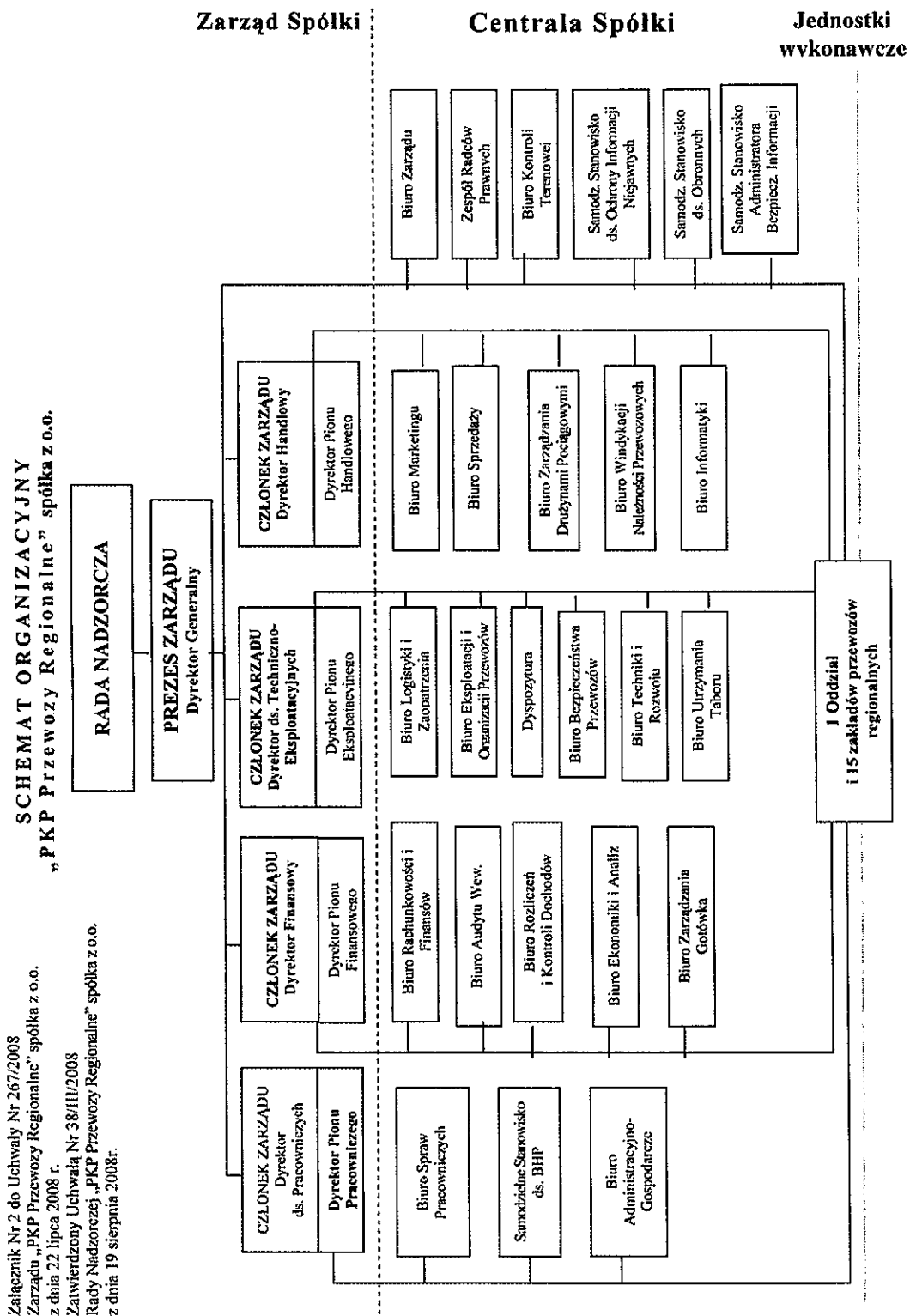
- 1) zarządzania ruchomym majątkiem Spółki,
- 2) nabywania, zbywania, sprzedaży i zamiany majątku ruchomego oraz praw majątkowych, z wyłączeniem praw autorskich, licencji i znaków towarowych,
- 3) zawierania umów w ramach przyznanych kompetencji finansowych,
- 4) odbioru należności przypadających Spółce 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) udzielania pełnomocnictw procesowych w sprawach związanych z działalnością danej jednostki,
- 8) dokonywania wszelkich innych czynności, które dla realizacji udzielonego pełnomocnictwa okażą się niezbędne.

Wyżej wymienione czynności mogą być wykonywane 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 zfsś.

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.

Rysunek 1. Schemat organizacyjny Spółki



2.2. Zmiany struktury organizacyjnej w ciągu roku obrotowego w poszczególnych obszarach działalności

W 2009r. dokonano następujących zmian organizacyjnych w Spółce.

1. Decyzją Nr 4/2009 z dnia 16 lutego 2009r. Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego – zlikwidowano w Dyspozyturze Ekspozytury w Warszawie, Krakowie, Katowicach, Gdańsku i Poznaniu.
2. Decyzją Nr 5/2009 z dnia 5/2009r. z dnia 17 lutego 2009r. Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego – zlikwidowano w Biurze Marketingu Wydział Planowania, Obsługi Połączeń Międzywojewódzkich i Międzynarodowych.
3. Decyzją Nr 6/2009 z dnia 18 lutego 2009r. Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego – powołano w Biurze Bezpieczeństwa Przewozów wydziały: Wydział Analiz i Doskonalenia Systemu, Wydział Audytu Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem oraz Samodzielne Stanowisko ds. Kontroli Bezpieczeństwa Przewozów.
4. Decyzją Nr 18/2009 z dnia 29 lipca 2009r. Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego – zlikwidowano w Biurze Sprzedaży wydziały: Wydział Obsługi Podróżnych, Wydział Organizacji Sprzedaży, Wydział Systemów Sprzedaży i powołano w Biurze Marketingu Wydział Rozwoju Sieci Dystrybucji.
5. Decyzją Nr 22/2009 z dnia 18 listopada 2009r. Prezesa Zarządu Dyrektora Generalnego wprowadzono następujące zmiany w strukturze komórek organizacyjnych Centrali Spółki:
 - a) w Biurze Marketingu zlikwidowano Wydział Promocji i Reklamy, a powołano Wydział Kontroli Jakości Obsługi podróжного oraz Promocji i Reklamy,
 - b) w Biurze Zarządzania Drużynami Pociągowymi zlikwidowano:
 - Wydział Kreowania i Realizacji Usług Przewozowych,
 - Wydział Organizacji Pracy Drużyn Konduktorskich,
 - Wydział Organizacji Pracy Drużyn Trakcyjnych,
 - Samodzielne Stanowisko Starszego Kontrolera I, II, III,
 - c) w Biurze Sprzedaży zlikwidowano:
 - Wydział Kontroli w Pociągach,
 - Wydział Autoryzacji Dokumentów Przejazdowych,
 - d) W Biurze Administracyjno – Gospodarczym zlikwidowano samodzielne Stanowisko ds. Dysponowania Flotą Samochodową,
 - e) W Biurze Eksploatacji i Utrzymania Taboru powołano Wydział Organizacji Drużyn Pociągowych,
 - f) w Biurze Kontroli i Rozliczeń Dochodów powołano Wydział Autoryzacji Dokumentów Przejazdowych,
 - g) w Biurze Zarządu zmieniono nazwę stanowiska pracy: z samodzielnego Wieloosobowego Stanowiska ds. Współpracy Międzynarodowej na Samodzielne jednoosobowe Stanowisko ds. Współpracy Międzynarodowej.

3. Zatrudnienie

3.1. Zatrudnienie przeciętne i stan zatrudnienia w podziale na stanowiska nierobotnicze oraz robotnicze

W Spółce na 31.12.2009r. było zatrudnionych 15 182 osoby i w stosunku do 2008r. zmniejszyło się o 1 267 osób. Przeciętne zatrudnienie wyrażone w etatach wyniosło w 2009r. – 15 840 i zmniejszyło się w porównaniu do planu o 304 etaty (plan 16 144 etaty), a do wykonania 2008r. o 1 123 etaty.

Zestawienie przeciętnego zatrudnienia w etatach i osobach w latach 2008 – 2009. przedstawia poniższa tabela.

Tabela 2. Przeciętne zatrudnienie i stan zatrudnienia w latach 2008 – 2009

Rok	Przeciętne zatrudnienie (etaty)			Stan zatrudnienia w dniu 31 grudnia (osoby)		
	Ogółem	w tym stanowiska:		Ogółem	w tym stanowiska:	
		nierobotnicze	robotnicze		nierobotnicze	robotnicze
2008	16 963	2 253	14 710	16 449	2 249	14 200
2009	15 840	2 068	13 772	15 182	1 965	13 217

3.2. Struktura zatrudnienia w latach 2008 – 2009

Poniższe tabele przedstawiają strukturę zatrudnienia wg wykształcenia, wieku, stażu oraz grup zawodowych pracowników w latach 2008 – 2009 wg stanu na dzień 31 grudnia.

Tabela 3. Struktura zatrudnienia wg posiadanego wykształcenia

Wykształcenie	2008	Udział (%)	2009	Udział (%)
Wyższe, w tym:	986	6,0 %	956	6,3 %
Techniczne	314	1,9 %	310	2,0 %
Ekonomiczne	201	1,2 %	205	1,4 %
Prawnicze	39	0,2 %	37	0,2 %
Pozostałe nietechniczne	432	2,6 %	404	2,7 %
Średnie, w tym:	7 593	46,2 %	7251	47,8 %
Techniczne	4 066	24,7 %	4186	27,6 %
Ekonomiczne	570	3,5 %	503	3,3 %
Pozostałe nietechniczne	1 523	9,3 %	1376	9,1 %
Ogólne	1 434	8,7 %	1186	7,8 %
Zawodowe	6 767	41,1 %	5942	39,1 %
Podstawowe	1 103	6,7 %	1033	6,8 %
Ogółem	16 449	100,0 %	15 182	100,0 %

W strukturze zatrudnienia wg wykształcenia, najliczniejszą grupę w 2009r. stanowili pracownicy z wykształceniem średnim i zawodowym – 86,9% wszystkich zatrudnionych. Pracownicy posiadający wykształcenie wyższe w liczbie – 956, stanowili 6,3% zatrudnionych ogółem.

Tabela 4. Struktura zatrudnienia wg wieku

Wiek	2008	Udział (%)	2009	Udział (%)
do 25 lat	257	1,6 %	181	1,2 %
26 - 30 lat	365	2,2 %	301	2,0 %
31 - 35 lat	916	5,6 %	773	5,1 %
36 - 40 lat	2 302	14,0 %	1 767	11,6 %
41 - 45 lat	3 478	21,1 %	3 019	19,9 %
46 - 50 lat	4 456	27,1 %	4 160	27,4 %
51 - 55 lat	3 572	21,7 %	3 721	24,5 %
powyżej 55 lat	1 103	6,7 %	1 260	8,3 %
Ogółem	16 449	100,0 %	15 182	100,0 %

W strukturze zatrudnienia pracownicy w przedziale wiekowym 41 – 55 lat w 2009r. stanowili 71,8 % wszystkich zatrudnionych.

Tabela 5. Struktura zatrudnienia wg stażu pracy na PKP

Staż pracy	2008	Udział (%)	2009	Udział (%)
do 1 roku	373	2,3%	72	0,5 %
1 - 5 lat	446	2,7%	631	4,2 %
6 - 10 lat	299	1,8%	282	1,9 %
11 - 15 lat	838	5,1%	692	4,6 %
16 - 20 lat	1 013	6,2%	827	5,4 %
21 - 25 lat	3 659	22,2%	2829	18,6 %
26 - 30 lat	4 805	29,2%	4728	31,1 %
od 31 lat i powyżej	5 016	30,5%	5121	33,7 %
Ogółem	16 449	100,0%	15 182	100,0 %

Z analizy struktury stażowej zatrudnienia wynika, że najliczniejszą grupę pracowników w 2009r. stanowiły osoby ze stażem 21 lat i więcej, stanowiąc 83,4 % 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		2008		2009	
		osoby	udział (%)	osoby	udział (%)
Grupa 0	Nadzór, obsługa adm. i technologiczna	2 249	13,6 %	1 965	12,9 %
Grupa 1	Realizacja przewozów, w tym m.in.:	7 022	42,7 %	6 258	41,2 %
	- drużyny konduktorskie	3 119	18,9 %	3 032	20,0 %
	- odprawa drużyn konduktorskich	142	1,0 %	419	2,8 %
	- kasjerzy: biletowi	2 304	14,0 %	1 806	11,9 %
	- informatorzy	658	4,0 %	488	3,2 %

Działalności według aplikacji P - K		2008		2009	
		osoby	udział (%)	osoby	udział (%)
Grupa 3	Eksplatacja i utrzymanie taboru, w tym:	6 430	39,1 %	6 178	40,8 %
	- drużyny trakcyjne	3 104	18,9 %	3 059	20,1 %
	- pracownicy związani z naprawą i utrzymaniem taboru (tabor trakcyjny i wagony)	3 326	20,2 %	3 118	20,5 %
Grupa 5	Obsługa techniczna	325	2,0 %	355	2,3 %
Grupa 6	Pozostałe obsługi	423	2,6 %	426	2,8 %
Razem (grupa 0 do 6)		16 449	100%	15182	100 %

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

1. Nadzór, obsługa administracyjna i technologiczna (stanowiska nierobotnicze) – stan w dniu 31.12.2009r. – 1 965 pracowników, zmniejszenie o 284 pracowników.

Zmiany były następstwem m.in.:

- decyzji Zarządu Spółki z dnia 16.04.2009r. o kwalifikowaniu stanowisk dyspozytorskich: dyspozytora w dyspozyturze zakładu pracy, dyspozytora ds.: ezł, wagonów, dyspozytora drużyn trakcyjnych i pociągowych zgodnie z charakterem ich pracy do stanowisk robotniczych (działalność w P-K, odprawa drużyn konduktorskich),
- Uchwały Zarządu Spółki Nr 298 z dnia 08.09.2010r. o przekazaniu w trybie art. 23¹ K.p. z Centrali Spółki do zakładów pracy 27 pracowników (24 pracowników PBD, 3 pracowników PBW) – kontrolerów oraz ich przekwalifikowaniu w oparciu o realizowane zadania do stanowisk robotniczych.

2. Działalność podstawowa, w tym:

- działalność „realizacja przewozów” – stan w dniu 31.12.2009r. – 6 258 pracowników, ogółem zmniejszenie o 764 pracowników. W tym w zespole: odprawa drużyn konduktorskich zwiększenie o 277 pracowników, w zespole kasjerów biletowych i informatorów – stan w dniu 31.12.2009r. - 2294 pracowników, zmniejszenie o 668 pracowników. Zmiany były następstwem m.in. realizacji „Porozumień” zawartych pomiędzy Spółką a:
 - a) PKP Intercity S.A. i przekazania łącznie 418 kasjerów i informatorów (w tym z dniem 01.01.2009r. 278 pracowników, w okresie III kwartału u.br. pozostałych 140 pracowników),
 - b) PKP PLK S.A. i przekazanie w okresie III kwartału u.br. 105 dyżurnych ruchu.
- działalność „eksploatacja i utrzymanie taboru” – stan w dniu 31.12.2009r. - 6 178 pracowników, zmniejszenie o 252 pracowników, w tym 22 pracowników zostało zwolnionych z przyczyn ich niedotyczących, następujących w wyniku decyzji Zarządu Spółki o zaprzestaniu z dniem 01.09.2009r. działalności naprawczej taboru w Sekcji Utrzymania Taboru w Hrubieszowie.

W 2009r. pracownicy zatrudnieni przy realizacji przewozów – Grupa 1 oraz pracownicy zespołu eksploatacji i utrzymaniu taboru – Grupa 3 stanowili 82% wszystkich zatrudnionych.

3.3. Przedsięwzięcia z zakresu zmiany zatrudnienia i jego struktury

Spółka rozpoczęła działalność operacyjną od 1 października 2001r. ze stanem zatrudnienia – 22 827 pracowników. W latach 2001 – 2009 zatrudnienie w Spółce systematycznie spadało. Stan zatrudnienia na koniec każdego roku był niższy, niż w roku poprzedzającym.

Dokonane w 2008r. i na przełomie 2009r. zmiany w zakresie prowadzonej działalności Spółki, spowodowały konieczność dostosowania struktury stanowisk pracy do realizowanych nowych zadań i uzyskania optymalnej struktury i wielkości zatrudnienia.

Do odwołania wstrzymano przyjęcia do pracy nowych pracowników oraz realizując ustalenia Zarządu Spółki z dnia 06.01.2009r. zobowiązano zakłady pracy do przeprowadzenia przeglądu stanowisk i posterunków pracy oraz dokonania analizy efektywności ich funkcjonowania.

W wyniku przeglądu zakłady realizowały działania m.in. w kierunku:

1. ograniczenia czasu pracy kas biletowych i dostosowanie go do obsługi klienta w godzinach szczytu przewozowego i potoku podróżnych,
2. ograniczenia liczby funkcjonujących punktów informacji,
3. ograniczenia czasu pracy posterunków: drużyn manewrowych, rewizji technicznej i obsad w zmianie do wielkości wynikających z rozkładu jazdy pociągów,
4. likwidacji posterunków dyżurnego ruchu,
5. przekazania posterunków i pracowników do Spółek (PKP Intercity S.A., PKP PLK S.A.) na rzecz, których świadczona była praca.

Przeгляд uwidoczniał skalę problemu. Na wielu stanowiskach, przede wszystkim: w kasach biletowych, punktach informacji, posterunkach rewizji technicznej taboru, posterunkach manewrowych, stwierdzono wykonywanie ponad 50% pracy na rzecz innych Spółek (głównie PKP Intercity S.A., PKP PLK S.A.).

Rozpoczęte w styczniu działania były kontynuowane w kolejnych miesiącach w celu szczegółowego zbadania obciążenia pracą posterunków na rzecz innych Spółek, wyliczenia kosztów świadczonych usług i ustalenia zasad rekompensowania w umowach o wzajemnym świadczeniu usług.

Centrale Spółek oraz ich zakłady pracy negocjowały zasady rozliczania za świadczoną pracę, możliwość przekazania posterunków lub posterunków wraz z pracownikami w lokalizacjach, gdzie wykonywana jest praca na rzecz innych spółek.

Spadek zatrudnienia w 2009r. zasadniczo uzyskany został w wyniku m.in. realizacji zawartych „Porozumień” i odejść z przyczyn naturalnych: emerytury, renty. Przyjęcia do pracy realizowane były wyłącznie w drodze wyjątku, na stanowiska związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego (m.in. drużyny trakcyjne).

Zmiany liczby zatrudnionych w Spółce Przewozy Regionalne w ostatnich latach ilustruje poniższa tabela.

Tabela 7. Zmiana liczby zatrudnionych w PR w latach 2008 – 2009 (osoby)

Wyszczególnienie	31.12.2008r.	31.12.2009r.
Zatrudnienie na koniec okresu	16 449	15 182
Zmiana stanu zatrudnienia w stosunku do końca okresu poprzedniego	-22	-1267
Odejścia ogółem, w tym m.in.:	4519	1822
- zwolnienia z przyczyn nie dotyczących pracownika	2	29
- emerytury	257	360
- renty	56	59
- inne (w tym przekazanie OPM – 3439 w 2008r.)	3511	1327
Przyjęcia i powroty ogółem, w tym m.in.:	4497	555
przyjęcia z zewnątrz, w tym:	4246	259
- z innych spółek Grupy PKP (w tym w trybie art. 23' Kp. – 3569 pracowników PKP Cargo S.A. do 31.12.2008r. oraz 38 pracowników do dnia 31.01.2009r.)	3632	135

Stan zatrudnienia w podziale na jednostki organizacyjne i miejsca zatrudnienia w latach 2008 – 2009 przedstawia poniższa tabela.

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

Centrala / Zakład Przewozów Regionalnych	2008	Udział %	2009	Udział %
Centrala Spółki	641	3,9 %	579	3,8 %
Podlaski w Białymstoku	444	2,7 %	409	2,7 %
Kujawsko-Pomorski w Bydgoszczy	904	5,5 %	825	5,4 %
Pomorski w Gdyni	996	6,1 %	933	6,1 %
Śląski w Katowicach	2699	16,4 %	2 514	16,6 %
Świętokrzyski w Kielcach	501	3,0 %	464	3,1 %
Małopolski w Krakowie	1 528	9,3 %	1 399	9,2 %
Lubelski w Lublinie	779	4,7 %	707	4,7 %
Łódzki w Łodzi	1 219	7,4 %	1 039	6,8 %
Warmińsko-Mazurski w Olsztynie	809	4,9 %	756	5,1 %
Opolski w Opolu	763	4,6 %	734	4,8 %
Wielkopolski w Poznaniu	1 696	10,3 %	1 571	10,3 %
Podkarpacki w Rzeszowie	695	4,2 %	627	4,1 %
Zachodniopomorski w Szczecinie	1 057	6,4 %	955	6,3 %
Dolnośląski we Wrocławiu	1 190	7,2 %	1 151	7,6 %
Lubuski w Zielonej Górze	528	3,2 %	519	3,4 %
Ogółem Spółka	16 449	100,0 %	15 182	100,0 %

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.

Zasady zatrudniania i wynagradzania określone są w:

- Ponadzakładowym Układzie Zbiorowym Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Pracodawców Zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych,
- Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy dla Pracowników „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o.,
- 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.,
- 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.
- Zakładowych regulaminach premiowania.

Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy, regulujący m.in. zasady wynagradzania pracowników Spółki PKP 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.

Szczegółowe zasady premiowania określają regulaminy premiowania ustalone przez poszczególnych pracodawców (zakłady) i zakładowe organizacje związkowe działające u tych pracodawców. W odniesieniu do pracowników drużyn konduktorskich i zespołów kontrolno – rewizyjnych stosuje się zasady premiowania określone w Zakładowych Regulaminach premiowania pracowników Spółki za odprawę osób i rzeczy w pociągach.

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

3.4.1. Wskaźniki przyrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia

Kształtowanie się wskaźników przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w latach 2008 i 2009 przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 9. Wskaźniki przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w latach 2008 – 2009

Wyszczególnienie	2008	2009
1 PMWBO - bez wypłat z zysku (zł)	2.825,9	3.072,5
2 WPPMW (%)		
a) ustalony w drodze porozumienia lub zarządzenia	9,9%	9,1%
b) rzeczywiście osiągnięty	19,8%	8,7%
3 ZATRUDNIENIE		
a) pracujący w osobach - stan w ostatnim dniu miesiąca	16 449	15 182
b) przeciętna liczba zatrudnionych	16 963	15 840
Poz.1 – PMWBO (przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto ogółem obliczone zgodnie z aktualnie obowiązującą metodologią GUS)		
Poz.2 - WPPMW (wskaźnik przyrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia)		

Wskaźnik przyrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w Spółce na 2009r. określony został w Uchwale Nr 104/2009 Zarządu „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o. z dnia 29.04.2009r. w sprawie przyjęcia Planu działalności gospodarczej „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o. na 2009r. na poziomie 9,14%. Realizacja wskaźnika wyniosła 8,73 % i była niższa od planowanego o 0,41%.

Nadmienić należy, że wykonanie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w Spółce w 2009r. - (3.072,50 zł) stanowiło **92,55%** przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku (3.319,88 zł). Natomiast w 2008r stanowiło ono 89,03% i było niższe o 3,52%. Wzrost był przede wszystkim konsekwencją przejścia pracowników w trybie art. 23¹ K.p. z PKP Cargo S.A. o wysokim poziomie wynagrodzeń.

3.4.2. Średnia płaca

W 2009r. średnia płaca w osobowym funduszu wynagrodzeń wyniosła **3.072,50 zł** i wzrosła o **246,63 zł** w stosunku do wykonania 2008r.

Wzrost średniej płacy wynikał przede wszystkim z:

- wdrożonego w Spółce od 01.02.2008r. Porozumienia płacowego podpisanego przez Związek Pracodawców Kolejowych i centrale związkowe, w sprawie podwyżek wynagrodzeń ogółem o około 368,40 zł (tj.220 zł wynagrodzenie zasadnicze + pochodne). Realizacja w 2008r. ww. Porozumienia, zaskutkowała w styczniu 2009r. średniomiesięcznym wzrostem średniej płacy w Spółce o około 30,70 zł.
- zmian organizacyjnych dokonanych w Spółce, szczególnie w IV kwartale 2008r., tj. przyjęcie około 3600 pracowników z PKP CARGO S.A., w tym 3100 pracowników do drużyn trakcyjnych o znacznie wyższej średniej płacy (o około 1.400 zł) od średniej płacy w Spółce. Przełożyło się to na wzrost potrzeb średniej płacy w 2009r. o około 176,00 zł (tj. faktyczny wzrost średniej płacy w 2009r. około 232,00 zł – 56,00 zł skutek przyjęcia drużyn trakcyjnych od 01.10.2008r. - IV kw.2008r.).
- wzrostu minimalnego wynagrodzenia w 2009r. o 13,32% (1 126,00 zł w 2008r., a 1 276,00 zł w 2009r.) i wzrostu elementów wynagrodzeń od niego zależnych, około 17,90 zł.
- niższego o 1.123 etaty zatrudnienia w stosunku do wykonania 2008r. co wpłynęło na strukturę średniej płac tj. wzrost średniej płacy w stałych składnikach wynagrodzeń wynikający z przeliczenia przez niższe zatrudnienie (wykonanie zatrudnienia w 2008r. -16. 963 etaty, 2009r. - 15.840 etaty).

W 2009 roku nie przeprowadzono żadnej akcji podwyżek wynagrodzeń dla pracowników.

Wykonanie średniej płacy w Spółce w latach 2008 i 2009 dla poszczególnych stanowisk przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 10. Średnia płaca w Spółce

Wyszczególnienie	2008 (zł)	2009 (zł)	Dynamika
Ogółem średnia płaca w Spółce, w tym m.in. w zespołach:	2.825,87	3.072,50	246,63
stanowiska nierobotnicze	3.553,51	3.576,82	23,31
drużyny konduktorskie	2.969,47	3.113,05	143,58
kasjerzy biletowi	2.335,71	2.304,12	-31,59
zespół utrzymania i naprawy wagonów	2.549,85	2.596,78	46,93
zespół utrzymania i naprawy taboru trakcyjnego	2.453,01	2.521,42	68,41
drużyny manewrowe	2.430,16	2.553,76	123,60
dyżurni ruchu	2.689,69	2.709,07	19,38
nastawniczy i zwrotniczy	2.311,62	2.373,36	61,74
drużyny trakcyjne	4.227,28	4.057,61	-169,67

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

1.	Planowane środki ZFŚS Spółki na 2009 r. w tym: - przelane środki finansowe z tytułu odpisu ZFŚS Spółki naliczonego na 2009 r. (po korekcie odpisu ZFŚS Spółki za rok 2008) - realizacja odpisu ZFŚS w 2009 r.	33 790,9 18 318,3 100%
2.	Wydatki z ZFŚS Spółki w 2009 r. w tym: - pracownicy i członkowie ich rodzin - emeryci i renciści oraz członkowie ich rodzin	31 564,2 30 907,6 656,6

Na różnicę pomiędzy kwotą 33 790,9 tys. zł, a kwotą 18 318,3 tys. zł składają się niewykorzystane środki finansowe z 2008r. i wpływy z tytułu wpłat za udzielone pożyczki mieszkaniowe w okresach poprzednich.

W poniższej tabeli zostały przedstawione rodzaje świadczeń w ramach ZFŚS.

Tabela 12. Rodzaje świadczeń z Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych.

Lp.	Rodzaj świadczeń socjalnych	Wydatkowane środki z ZFŚS (tys. zł)	Liczba pracowników korzystających ze świadczeń	Liczba członków rodzin korzystających ze świadczeń
1.	Wczasy (w tym „Grusza”)	6 589,6	8 627	3 829
2.	Wypoczynek dzieci i młodzieży	1 709,2	-	1 917
3.	Zapomogi	971,0	864	3
4.	Bony, paczki dla dzieci, świadczenie pieniężne	6 757,9	16 727	3 274
5.	Działalność turystyczna, kulturalno-oświatowa i sportowo-rekreacyjna	3 009,0	10 294	7 611
6.	Pożyczki na cele mieszkaniowe	10 801,1	2 439	-
7.	Inne (w tym rozliczenie Porozumień z PM*) i CARGO)	1 069,8	1 079	583
Ogółem		30 907,6	-	-

3.5.2. Szkolenia

W ramach działalności szkoleniowej w 2009r. zrealizowana liczba przeszkolonych pracowników wyniosła 31 960, tj. o 3 954 mniej w porównaniu do roku poprzedniego (średnio dwa szkolenia na jednego zatrudnionego zarówno w 2008r., jak i w 2009r.).

Plan kosztów szkoleń na 2009r. wynosił 2 375 tys. zł, z których wykorzystano 47%, tj. 1 115,5 tys. zł, co przedstawiono poniżej w tabeli:

Wyszczególnienie	2009 (tys. zł)	Plan na 2009 (tys. zł)	Stopień wykonania %	Odchylenia bezwzględne (tys. zł)
Centrala Spółki	182,6	460,0	39,7%	-277,4
Rezerwa	60,2	445,0	13,5%	-384,8
Zakłady PR	872,7	1 470,0	59,4%	-597,3
Ogółem	1 115,5	2 375,0	47,0%	-1 259,5

Na poziom wykonania przyjętego na 2009 rok planu kształcenia, szkolenia i doskonalenia zawodowego wpłynęły m.in. następujące czynniki:

- trudna sytuacja ekonomiczna Spółki, w związku z tym Centrala i jednostki wykonawcze realizowały wyłącznie niezbędne szkolenia. Jednostki wykonawcze przeprowadzały przede wszystkim szkolenia obligatoryjne, w znacznym stopniu systemem wewnątrzzakładowym,
- nie wydawano nowych decyzji w sprawie refundacji kosztów nauki dla pracowników zakładów,
- zmiana terminu rozpoczęcia kursów językowych realizowanych w ramach projektu szkoleniowego dofinansowywanego z Europejskiego Funduszu Społecznego z października na grudzień 2009r., co spowodowało przesunięcie na 2010r. wydatków związanych z realizacją kursów.

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,
- szkolenia bhp,
- szkolenia związane z poszerzaniem wiedzy i umiejętności potrzebnych do realizacji zadań służbowych oraz nabyciem kwalifikacji koniecznych do obsługi urządzeń technicznych.

Z dniem 01.12.2009r. rozpoczęto realizację projektu szkoleniowego „Doskonalenie wizerunku Spółki Przewozy Regionalne poprzez rozwój kompetencji kadr”.

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 planuje się przeszkolenie 326 osób.

Od 01.12.2009r. - 296 osób uczestniczy w kursach języka angielskiego i niemieckiego. Kursy są skierowane głównie do pracowników mających bezpośredni kontakt z podróżnymi. Program szkolenia językowego zostanie zrealizowany do końca września 2011 roku.

Ponadto w 2009r. pracownicy Spółki brali udział w studiach podyplomowych dofinansowanych przez Związek Pracodawców Kolejowych. Z udzielonego wsparcia finansowego przez ZPK skorzystało 12 pracowników Spółki (głównie kadra kierownicza), były to następujące specjalności:

- Podyplomowe Studia Menedżerskie (MBA),
- Europejski Model Zarządzania,
- Akademia Menedżera Personalnego,
- Zarządzanie Projektami wg Metodyki Prince 2,
- Profesjonalne Studium Doskonalenia Umiejętności Menedżerskich.

Koszty szkoleń pracowników i liczbę przeszkolonych pracowników przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 13. Koszty szkoleń w latach 2008 - 2009

Wyszczególnienie	2008		2009	
	Liczba przeszkolonych	Koszty (tys. zł)	Liczba przeszkolonych	Koszty (tys. zł)
Wykonanie w tym:	35 914	1 811,4	31 960	1 115,5
- szkolenia zlecone na zewnątrz	1 880	1 181,7	1420	603,3
- szkolenia wewnątrzzakładowe	33 872	435,3	30 373	361,7
- dofinansowanie nauki	162	194,4	167	150,5

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,
- szkoleniach z zakresu udzielania pierwszej pomocy.

W ramach szkoleń wewnątrzzakładowych pracownicy brali udział w :

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

3.6. Spory zbiorowe

W 2009r. w jednostkach wykonawczych oraz Centrali Spółki prowadzone były spory zbiorowe :

1. Z inicjatywy Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych od dnia 10 grudnia 2007r. Spółka prowadziła negocjacje w ramach dialogu społecznego 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.

Od dnia 31.01.2008r. prowadzony dialog przekształcił się w rokowania w ramach sporu zbiorowego, zgodnie z art. 8 ustawy z dnia 23 maja 1991r. o rozwiązywaniu sporów zbiorowych (Dz. U z 1991r. Nr 55, poz. 236 ze zm.).

Na wniosek Spółki, spór zbiorowy z Konfederacją Kolejowych Związków Zawodowych, prowadzi obecnie Związek Pracodawców Kolejowych

Rozmowy w ramach sporu zbiorowego znajdują się w fazie mediacji i nie są aktualnie przez ZPK kontynuowane.

2. W październiku 2009r. w 8 zakładach przewozów regionalnych, zakładowe organizacje związkowe działające na terenie: PR Białystok, Kielce, Lublin, Łódź, Olsztyn, Poznań, Rzeszów oraz Wrocław skierowały do pracodawców pisemne protesty.

Postulaty zgłoszone przez stronę związkową dotyczyły m.in.:

- niezwłocznego zawarcia paktu gwarancji pracowniczych,
- zapewnienia ciągłości wypłat dla pracowników,
- przestrzegania praw i wolności związkowych,
- respektowania wcześniej zawartych porozumień,
- wycofania bezprawnego rozwiązywania umów,
- lub innych roszczeń dotyczących specyfiki danego zakładu pracy.

Rozmowy prowadzone były w formule dialogu społecznego. W PR Łódź, Olsztyn, Rzeszów i Wrocław dialog społeczny przekształcił się w spór zbiorowy.

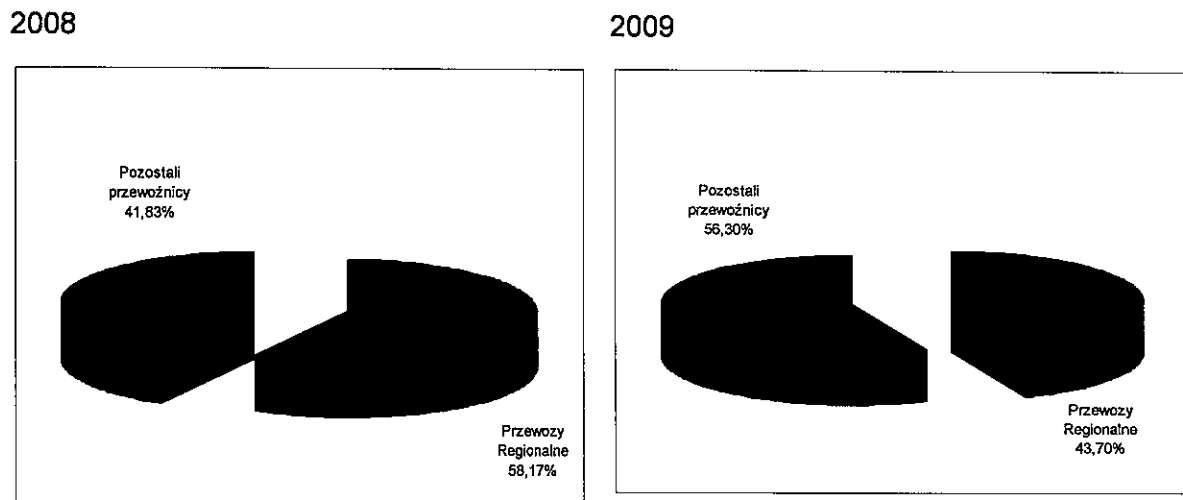
W PR Rzeszów spór zbiorowy zakończył się porozumieniem stron, natomiast w pozostałych zakładach pracy trwa.

III. Działalność marketingowa

1. Charakterystyka realizowanych przewozów

Spółka PR, pomimo znacznego zmniejszenia zakresu przewozów od 01.12.2008r., tj. po przekazaniu OPM do PKP IC, nadal jest największym przewoźnikiem na rynku pasażerskich przewozów kolejowych w kraju – Spółka przewozi obecnie ok. 337 tys. osób w dobie, co daje 43,7% udziału w rynku kolejowych przewozów pasażerskich.

Wykres 1. Udział Spółki w rynku kolejowych przewozów pasażerskich



Spółka stale podejmuje działania, których celem jest zwiększenie swojej konkurencyjności na rynku przewozów pasażerskich poprzez wykorzystanie jednego z głównych instrumentów strategii marketingowej, jakim jest cena. Skutecznym działaniem Spółki w walce z konkurencją drogową było wprowadzenie tanich połączeń interREGIO, które zachęciły osoby sporadycznie korzystające z usług kolei do częstszego podróżowania pociągami. Na początku połączenia te realizowane były w piątki i niedziele. Wkrótce jednak zwiększono liczbę połączeń oraz rozszerzono ofertę na pozostałe dni tygodnia. Pociągi tej kategorii cieszą się dużą popularnością wśród młodych ludzi, dla których wygoda podróżowania nie jest najważniejsza, a przystępna cena powoduje, że w pociągach tych odnotowujemy wysoką frekwencję.

Spółka kontynuuje kierunki działań, zainicjowane w 2008 roku, polegające na wprowadzaniu biletów zintegrowanych, pozwalających podróżnym korzystać na ich podstawie z różnych środków transportu zbiorowego (np. pociąg + komunikacja miejska). Podobnie jest z ofertą „Połączenie w dobrej cenie”.

O skuteczności podejmowanych przez Spółkę działań marketingowych świadczą rosnące z roku na rok przewozy na podstawie wybranych ofert, takich jak np. przejazdy rodzinne, senior, Regio Kartet, Ty i raz, dwa, trzy.

Zagrożeniem dla kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich stał się stale powiększający udział indywidualnej komunikacji samochodowej i trwa to już od kilku lat. Rozwojowi tych przewozów sprzyjają plany poprawy nawierzchni dróg kołowych i budowy autostrad. Te czynniki wskazują na dalsze zwiększanie się udziału transportu drogowego na rynku przewozów pasażerskich. Bezpośrednim zagrożeniem jest także, zbiorowy

transport samochodowy (PKS, prywatni przewoźnicy autobusowi, prywatni przewoźnicy busowi).

Przewoźnicy autobusowi zyskują przewagę konkurencyjną pod względem czasowej elastyczności dostosowania oferty do potrzeb klientów co można pokazać na przykładzie relacji Nysa – Opole:

Nysa - Opole	Przewozy Regionalne	PKS
czas przejazdu	74 min	60 min
cena	11,00 zł	11,10 zł

Intensywność konkurencji w tym sektorze – związana jest głównie z obszarem cen oraz liczby połączeń. Spółka Przewozy Regionalne dąży do poprawienia swojej pozycji rynkowej co prowadzi, do wzrostu konkurencji w tym segmencie. Stanowi to jednocześnie zagrożenie dla Spółki, jak i szansę na osiągnięcie przewagi konkurencyjnej.

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 stosunku do innych przewoźników.

Tabela 14. Analiza SWOT

<p>MOCNE STRONY</p> <ul style="list-style-type: none"> ♦ realizowanie przewozów masowych ♦ stosunkowo niskie ceny, ♦ szeroki wachlarz ofert specjalnych ♦ elastyczne dostosowywanie ofert do rynku lokalnego ♦ konkurencyjny czas przejazdu ♦ dojazd do centrów aglomeracji ♦ wysoka punktualność ♦ mała wrażliwość na warunki atmosferyczne ♦ wygoda podróżowania ♦ stosunkowo niska szkodliwość oddziaływania na środowisko ♦ prężna kadra kierownicza ♦ doświadczona kadra pracownicza ♦ posiadany potencjał ♦ wypróbowane, sprawdzone kanały dystrybucji 	<p>SŁABE STRONY</p> <ul style="list-style-type: none"> ♦ wyeksploatowany tabor, niedostosowany do potrzeb rynku ♦ niedostateczny stan infrastruktury kolejowej (również dworców i przystanków) ♦ niedostateczna przepustowość węzłów w aglomeracjach ♦ niski poziom bezpieczeństwa osobistego podróżnych ♦ ograniczone możliwości finansowe ♦ brak kapitału własnego na inwestycje kapitałowe ♦ słabo rozpoznawalna marka
<p>SZANSE</p> <ul style="list-style-type: none"> ♦ wzrost mobilności ludności ♦ zatłoczenie dróg kołowych ♦ możliwość pozyskania zewnętrznych środków finansowych ♦ ciągłe rozbudowywanie ofert ♦ program lojalnościowy ♦ nowe kanały dystrybucji ♦ duży potencjał rynku ♦ rosnąca świadomość marki produktu dzięki intensywnej kampanii reklamowej ♦ wysoka skłonność do innowacji w segmencie docelowym 	<p>ZAGROŻENIA</p> <ul style="list-style-type: none"> ♦ wzrost liczby samochodów prywatnych ♦ dalszy spadek prędkości technicznej na niektórych liniach kolejowych powodujący wydłużanie czasu przejazdu ♦ wzrost cen dostawców usług ♦ wzrost bezrobocia ♦ pojawienie się na rynku nowych przewoźników zachęcających niskimi cenami, wzrastającą liczbą połączeń i wysokim standardem taboru ♦ spadek zamożności społeczeństwa

Analiza SWOT wskazuje, iż w celu osiągnięcia sukcesu rynkowego nie można jednak 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:

- pozyskanie środków finansowych na zwiększenie zakresu realizowanych inwestycji dotyczących zakupu nowego oraz modernizacji użytkowanego taboru, aby poprawa stanu technicznego środków transportu, a tym samym komfortu podróżowania była odczuwalna dla klientów,
- 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) oraz zmianę wizerunku Spółki,
- 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

Spółka „Przewozy Regionalne” w 2009r. przewiozła 123 141,6 tys. pasażerów na średnią odległość przewozu 46 km, wykonując pracę przewozową na poziomie 5 664 487,4 tys. paskm. Szczegółowe wielkości przewozowe latach 2008 - 2009r. zostały ujęte w tabeli i na wykresie poniżej.

Tabela 15. Wielkości przewozowe w latach 2008 - 2009.

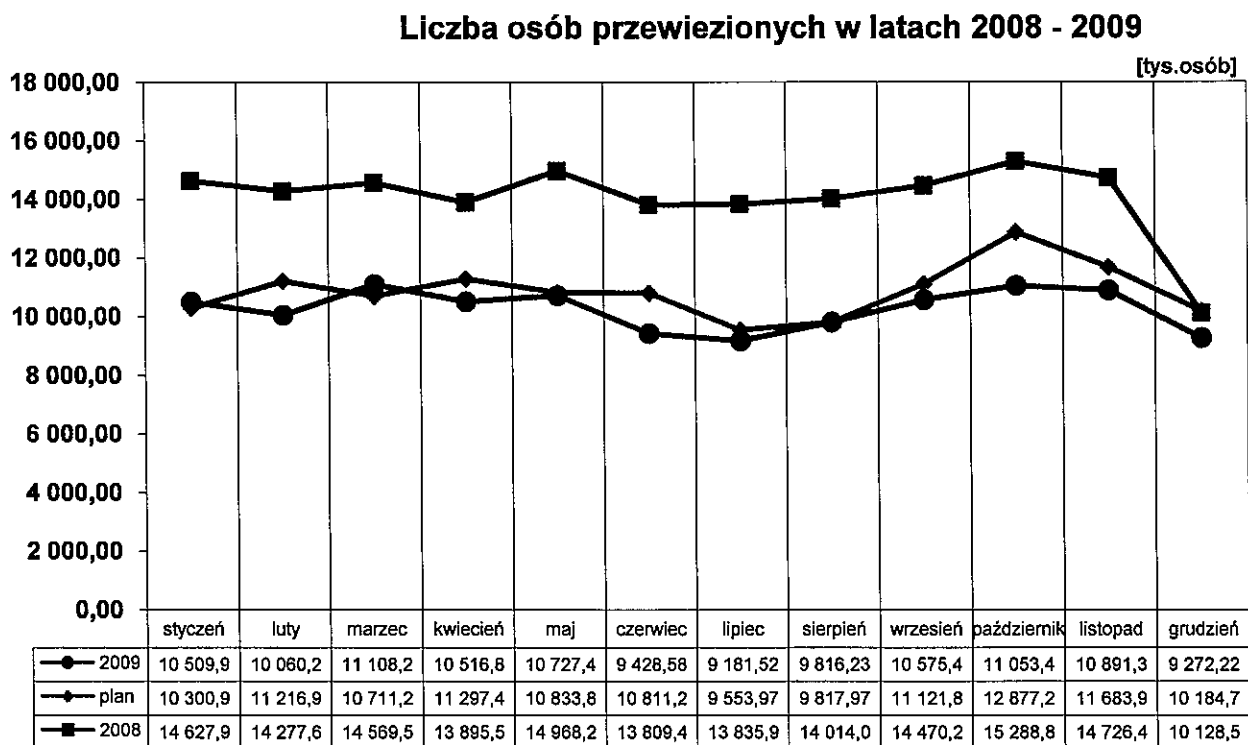
Wyszczególnienie	2009	Plan 2009	2008	Dynamika 2/4
1	2	3	4	5
Liczba pasażerów w ruchu krajowym [tys. osób]	123 141,6	130 411,6	168 612,3	73,0%
- pociągi osobowe	120 579,4	129 836,3	126 197,7	95,5%
- pociągi pospieszne	2 562,3	575,3	42 414,6	6,0%
Liczba pasażerów w ruchu międzynarodowym [tys. osób]	467,9	195,6	1 124,8	41,6%
Praca przewozowa w ruchu krajowym [tys. paskm]	5 664 487,4	5 781 510,7	12 498 930,0	45,3%
- pociągi osobowe	5 318 497,3	5 769 816,7	5 469 278,4	97,2%
- pociągi pospieszne	345 990,1	11 694,0	7 029 651,6	4,9%
Praca przewozowa w ruchu międzynarodowym [tys. paskm]	40 710,1	17 215,4	302 062,0	13,5%

Wyszczególnienie	2009	Plan 2009	2008	Dynamika 2/4
1	2	3	4	5
Średnia odległość przejazdu w ruchu krajowym [km]	46,0	44,3	74,1	62,1%
- pociągi osobowe	44,1	44,4	43,3	101,8%
- pociągi pociągów pospiesznych	135,0	20,3	165,7	81,5%
Praca eksploatacyjna [tys. pockm]	67 677,3	66 433,2	99 444,4	68,1%
- pociągi osobowe	62 837,6	65 176,1	65 167,8	96,4%
- pociągi pociągów pospiesznych	3 806,8	632,5	32 298,6	11,8%
- pociągi służbowe	851,4	532,2	1 365,40	62,4%
- lokomotywy luzem	181,5	92,4	612,6	29,6%

Z przedstawionych powyżej danych wynika, że liczba przewiezionych pasażerów w stosunku do roku poprzedniego spadła o 27%, w tym pociągami osobowymi o 4,5% i pociągami pospiesznymi o 94%.

Spadek liczby przewiezionych pasażerów pociągami pospiesznymi związany był z podziałem Spółki od 1 grudnia 2008r. i przekazaniem pociągów pospiesznych do PKP IC. Powyższa przyczyna wpłynęła także na spadek pracy przewozowej (paskm) w ruchu krajowym o 54,7% oraz spadek pracy eksploatacyjnej (pockm) o 31,9%.

Wykres 2. Wielkości przewozowe w latach 2008 - 2009

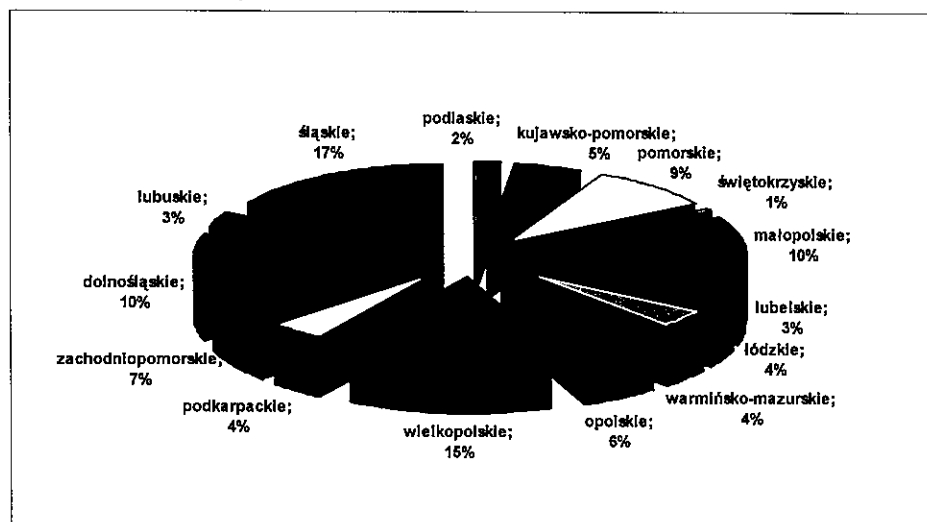


4. Analiza klientów

Zakres geograficzny działalności Spółki PR obejmuje przewozy regionalne na liniach kolejowych całego kraju (w województwie mazowieckim przewozy realizowane pociągami interREGIO). Największymi skupiskami ludności na obszarze działania PR, a zarazem miejscami generującymi największe potoki pasażerów są:

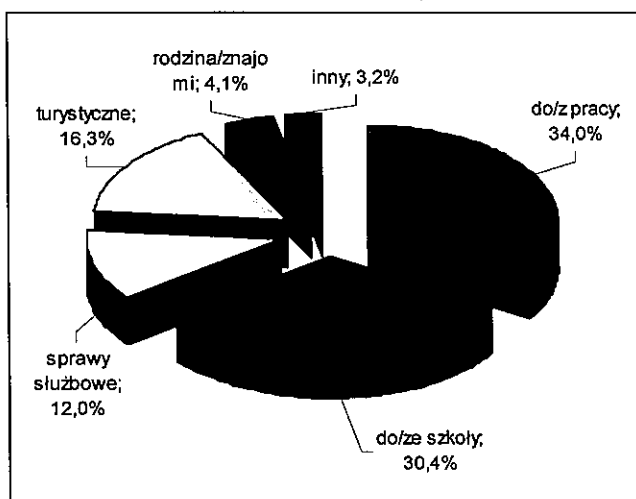
- Górnośląski Okręg Przemysłowy;
- aglomeracja Poznańska,
- aglomeracja Wrocławska
- Trójmiasto,
- aglomeracja Krakowska.

Wykres 3. Udział poszczególnych województw w przewozach pasażerów pociągami osobowymi

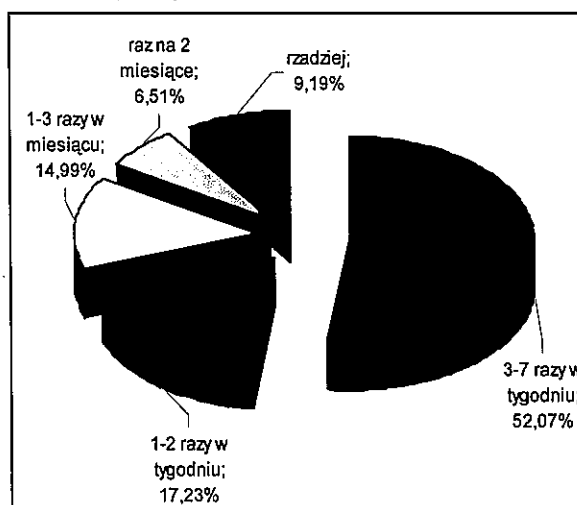


Najliczniejszą grupę klientów Spółki stanowią osoby dojeżdżające do pracy lub szkoły – łącznie stanowią ponad 64% podróżnych. Kolejną ważną grupą podróżnych są osoby korzystające z pociągów w celach turystycznych, stanowią one ponad 16% podróżnych.

Wykres 4. Struktura podróżnych w pociągach osobowych w 2009 r. wg celu podróży



wg częstotliwości podróżowania



Dominującą grupą wiekową podróżnych są ludzie młodzi w wieku do 25 roku życia, stanowią oni ponad 40% wszystkich podróżnych. Łącznie podróżni w wieku produkcyjnym stanowią ponad 93% naszych klientów. Około 52% z nich odbywa podróż pociągami osobowymi częściej niż 3 razy w tygodniu i jest to spójne oczywiście z najliczniej występującym celem podróży – dojazd do pracy/szkoły.

Kolejne badania ankietowe przeprowadzone w maju 2009r. wśród podróżnych pociągów osobowych na temat ich opinii o jakości usług świadczonych przez Spółkę dowodzą, że poziom zadowolenia klientów jest z roku na rok wyższy. Wyniki badań ankietowych przedstawiono na poniższym wykresie oraz tabeli.

Wykres 5. Poziom zadowolenia respondentów w pociągach osobowych

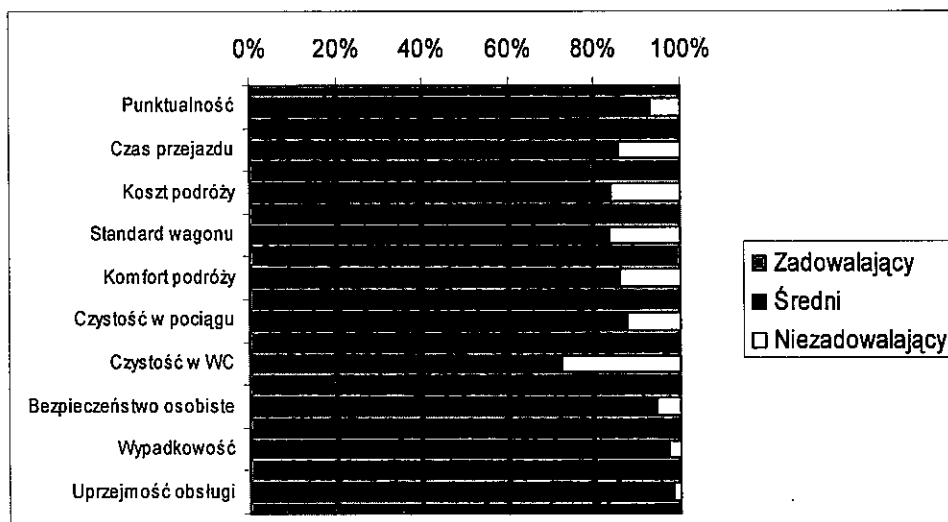


Tabela 16. Porównanie wyników badań z roku 2008 i 2009

Badane cechy skala ocen [1-5]	okresy badań		
	2008	2009	Różnica %
Punktualność	3,61	3,88	0,27
Czas przejazdu	3,33	3,55	0,22
Koszt podróży	3,24	3,41	0,17
Standard wagonu	3,30	3,35	0,05
Komfort podróży	3,34	3,41	0,07
Czystość w pociągu	3,49	3,54	0,05
Czystość w WC	3,00	3,07	0,07
Bezpieczeństwo osobiste	3,75	3,86	0,11
Wypadkowość	4,09	4,19	0,10
Uprzejmość obsługi	4,29	4,38	0,09

IV. Sytuacja ekonomiczno – finansowa

1. Wynik finansowy

Spółka „Przewozy Regionalne” zanotowała w 2009r. stratę w wysokości 296 318,4 tys. zł. Wynik finansowy w stosunku do planu był niższy o 24 899,4 tys. zł, a do wykonania 2008r. – 158 183 tys. zł. Dane finansowe w wielu pozycjach nie mogą być porównywane z 2008r. z uwagi na przekazanie z dniem 1 grudnia 2008r. pociągów pospiesznych do spółki PKP Intercity.

Główne pozycje rachunku zysków i strat za 2009r. w porównaniu do planu i wykonania 2008r., przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 17. Skrócony rachunek zysków i strat w latach 2008 - 2009.

Wyszczególnienie	2009 (tys. zł)	Budżet 2009* (tys. zł)	Stopień wykonania (2/3)	Odchylenia bezwzględne (tys. zł)	2008* (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	745 908,9	796 415,5	93,7%	-50 506,6	1 499 328,3	49,7%	-753 419,4
Koszty działalności operacyjnej	1 759 436,2	1 798 219,2	97,8%	-38 783,0	2 519 111,2	69,8%	-759 675,0
Wynik ze sprzedaży	-1 013 527,3	-1 001 803,7	101,2%	-11 723,6	-1 019 782,9	99,4%	6 255,6
Pozostałe przychody operacyjne	806 366,3	792 075,2	101,8%	14 291,1	1 024 099,1	78,7%	-217 732,8
Pozostałe koszty operacyjne	59 183,3	54 658,1	108,3%	4 525,2	112 387,7	52,7%	-53 204,4
Wynik na działalności operacyjnej	-266 344,3	-264 386,6	99,9%	1 957,7	-108 071,5	244,3%	-155 965,3
Przychody finansowe	10 282,0	2 457,0	418,5%	7 825,0	13 221,2	77,8%	-2 939,2
Koszty finansowe	40 256,1	9 489,4	424,2%	30 766,7	43 285,1	93,0%	-3 029,0
Wynik finansowy	-296 318,4	-271 419,0	109,2%	-24 899,4	-138 135,4	214,5%	-158 183,0

*) wielkości doprowadzone do porównalności z 2009r.

Na ukształtowanie się w 2009r. wyniku finansowego na powyższym poziomie wpływ miało przede wszystkim uzyskanie niższych o 21 238,5 tys. zł przychodów ze sprzedaży biletów w porównaniu do planu.

2. Przychody z działalności gospodarczej

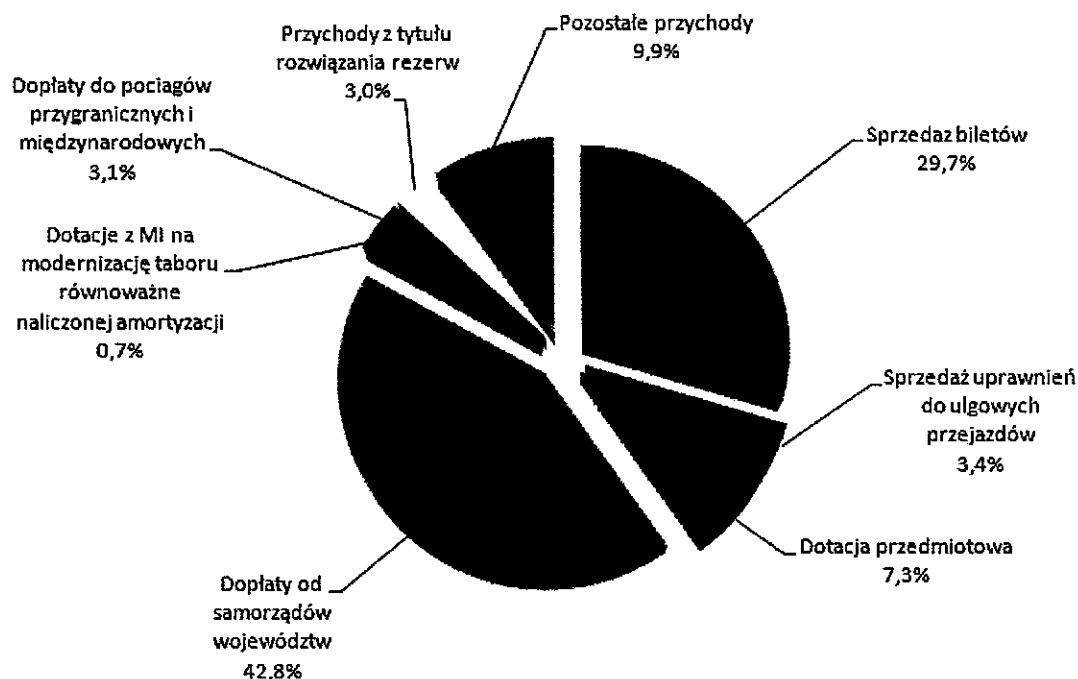
W 2009r. Spółka uzyskała przychody z działalności gospodarczej w wysokości 1 562 557,2 tys. zł. Były one niższe w stosunku do planu o 28 390,5 tys. zł oraz o 974 091,4 tys. zł w stosunku do wykonania 2008r.

Przychody z działalności gospodarczej w porównaniu do planu i wykonania 2008r. przedstawiono w tabeli poniżej i na wykresie.

Tabela 18. Przychody z działalności gospodarczej

Wyszczególnienie	2009 (tys. zł)	Budżet 2009* (tvs. zł)	Stopień wykonania (2/3)	Odchylenia bezwzględne (tvs. zł)	2008* (tys. zł)	Dynamika (2/6) %	Odchylenia bezwzględne (tvs. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	745 908,9	796 415,5	93,7%	-50 506,6	1 499 328,3	49,7%	-753 419,4
Pozostałe przychody operacyjne	806 366,3	792 075,2	101,8%	14 291,1	1 024 099,1	78,7%	-217 732,8
Przychody finansowe	10 282,0	2 457,0	418,5%	7 825,0	13 221,2	77,8%	-2 939,2
Przychody działalności gospodarczej	1 562 557,2	1 590 947,7	98,2%	-28 390,5	2 536 648,6	61,6%	-974 091,4

Wykres 6. Przychody z działalności gospodarczej w 2009 r.



2.1. Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi

W 2009r. przychody z działalności operacyjnej Spółki wyniosły 745 908,9 tys. zł i były niższe od wielkości zaplanowanych o 50 506,6 tys. zł (tj. 6,3 %). Na poziom odchylenia największy wpływ miało niezrealizowanie planu przychodów w zakresie: sprzedaży biletów (- 21 238,5 tys. zł), dotacji przedmiotowej (- 14 119,1 tys. zł) oraz sprzedaży uprawnień do przejazdów ulgowych (- 5 593,9 tys. zł).

W porównaniu do wykonania roku poprzedniego przychody ze sprzedaży były niższe o 753 419,4 tys. zł (tj. o 50,3%).

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 2008 – 2009.

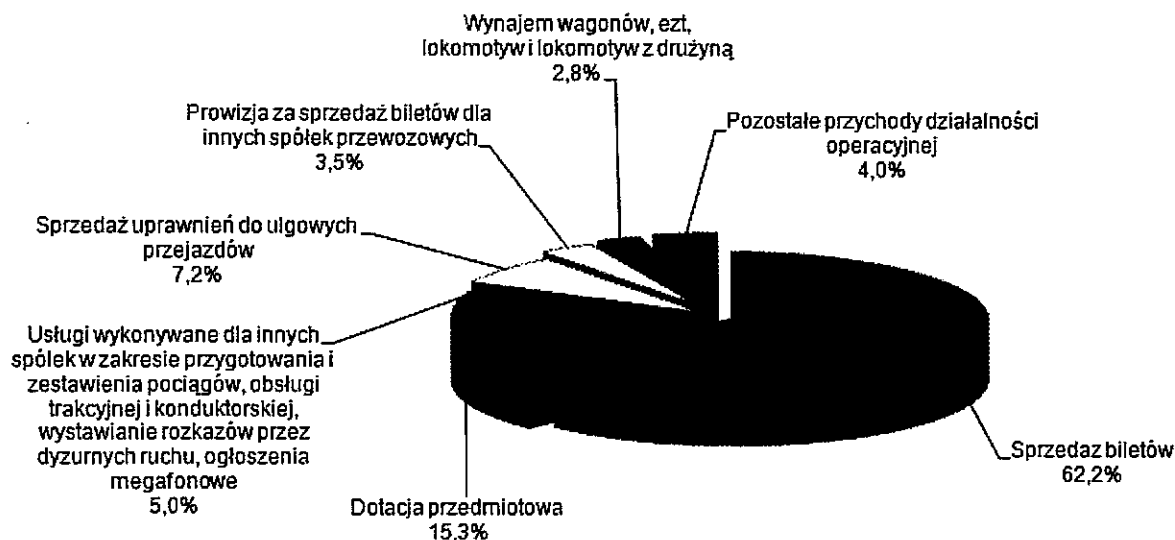
Wyszczególnienie	2009 (tys. zł)	Budżet 2009* (tys. zł)	Stopień wykonania (2/3) (%)	Odchylenia bezwzględne (2-3) (tys. zł)	2008* (tys. zł)	Dynamika (2/6) (%)	Odchylenia bezwzględne (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Sprzedaz biletów	463 588,5	484 827,0	95,6%	-21 238,5	1 048 458,3	44,2%	-584 869,8
Dotacja przedmiotowa	113 880,9	128 000,0	89,0%	-14 119,1	233 904,7	48,7%	-120 023,8
Sprzedaz uprawnień do ulgowych przejazdów	53 461,7	59 055,6	90,5%	-5 593,9	113 305,8	47,2%	-59 844,1
Przesyłki, opłaty dodatkowe, bagaż pod opieką podróżnego	4 221,4	3 253,3	129,8%	968,1	13 935,2	30,3%	-9 713,8
Prowizja za sprzedaż biletów dla innych spółek przewozowych	27 077,5	31 183,6	86,8%	-4 106,1	13 378,5	202,4%	13 699,0
Uruchamianie pociągów nadzwyczajnych, służbowych, włączanie wagonów do pociągów Spółki PR	3 678,2	3 488,0	105,5%	190,2	12 620,1	29,1%	-8 941,9
Świadczenia graniczne	3 641,0	0,0	-	3 641,0	2 573,6	141,5%	1 067,4

Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki „Przewozy Regionalne” za 2009r.

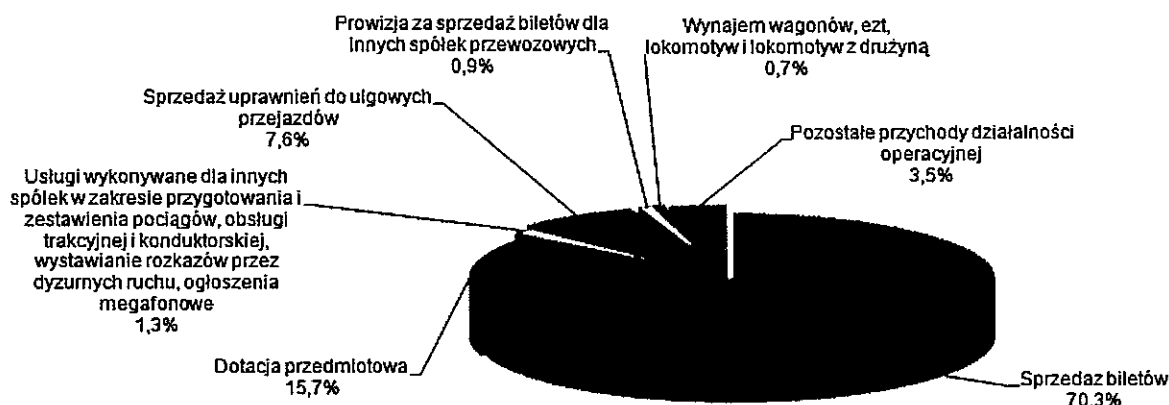
Wyszczególnienie	2009 (tys. zł)	Budżet 2009* (tys. zł)	Stopień wykonania (2/3) (%)	Odchylenia bezwzględne (2-3) (tys. zł)	2008* (tys. zł)	Dynamika (2/6) (%)	Odchylenia bezwzględne (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Opłata związana z wykupem uprawnień	1 268,5	642,7	197,4%	625,8	1 575,1	80,5%	-306,6
Wynajem wagonów, ezł, lokomotyw i lokomotyw z drużyną	21 423,4	21 576,7	99,3%	-153,3	9 765,5	219,4%	11 657,9
Usługi wykonywane dla innych spółek w zakresie przygotowania i zestawienia pociągów, obsługi trakcyjnej i konduktorskiej, wystawianie rozkazów przez dyżurnych ruchu, ogłoszenia megafonowe	36 951,6	33 780,5	109,4%	3 171,1	19 605,3	188,5%	17 346,3
Naprawy taboru innych spółek	5 183,6	13 009,5	39,8%	-7 825,9	6 922,8	74,9%	-1 739,2
Świadczenie usług windykacyjnych	2 485,6	2 616,9	95,0%	-131,3	2 573,6	96,6%	-88,0
Przychody netto ze sprzedaży towarów i materiałów oraz koszt wytworzenia produktów na własne potrzeby	5 323,7	11 224,7	47,4%	-5 901,0	8 335,1	63,9%	-3 011,4
Pozostałe przychody działalności operacyjnej (np. dzierżawa kas fiskalnych, wynajem pomieszczeń)	3 723,2	3 757,0	99,1%	-33,8	12 374,7	30,1%	-8 651,5
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	745 908,9	796 415,5	93,7%	-50 506,6	1 499 328,3	49,7%	-753 419,4

*wielkości doprowadzone do porównywalności z 2009r.

Wykres 7. Struktura przychodów z działalności operacyjnej w 2009r.



Wykres 8. Przychody z działalności operacyjnej w 2008r.



2.1.1. Sprzedaż biletów

Podstawowym źródłem przychodów Spółki w 2009r. były przychody ze sprzedaży biletów, które wyniosły 463 588,5 tys. zł. Szczegóły przedstawiono tabeli poniżej.

Tabela 20. Przychody ze sprzedaży biletów

Wyszczególnienie	2009 (tys. zł)	Udział (%)	2008 (tys. zł)	Udział (%)	Odchylenia bezwzględne (kol. 2-4) (tys. zł)	Dynamika (kol.2/4) (%)
1	2	3	4	5	6	7
Przychody ze sprzedaży biletów w komunikacji krajowej, w tym:	457 107,1	98,6%	1 017 379,2	97,0%	-560 272,1	44,9%
Bilety jednorazowe	339 813,3	74,3%	859 230,4	84,5%	-519 417,1	39,5%
Bilety okresowe	115 678,9	25,3%	144 620,3	14,2%	-28 941,4	80,0%
Bilety sieciowe	1 614,9	0,4%	13 528,5	1,3%	-11 913,6	11,9%
Przychody ze sprzedaży biletów w komunikacji międzynarodowej	6 481,4	1,4%	31 079,1	3,0%	-24 597,7	20,9%
Razem	463 588,5	100,0%	1 048 458,3	100,0%	-584 869,8	44,2%

Przychody ze sprzedaży biletów stanowiły 29,7% przychodów Spółki i 62% przychodów ze sprzedaży.

W stosunku do wielkości planowanych były niższe o 21 238,5 tys. zł, tj. 4,4%. Wysokość planowanych na 2009r. przychodów ze sprzedaży biletów oszacowana została na podstawie uzyskanych w 2008r. wskaźników przychodów jednostkowych oraz planowanej na 2009r. liczby przewiezionych podróżnych i pracy przewozowej.

Zestawienie wielkości przyjętych do planu i wynikających z wykonania przedstawia poniższa tabela.

Tabela 21. Parametry przewozowe i stawki jednostkowe w latach 2008-2009

Wyszczególnienie	2009	Budżet 2009	2008	Zmiana kol.2/3	Zmiana kol.2/4
1	2	3	4	5	6
Parametry przewozowe					
liczba pasażerów (tys. pasaż.)	123 141,6	130 411,6	168 612,3	94,4%	73,0%
praca przewozowa (tys. paskm)	5 664 487,4	5 781 510,7	12 498 930,0	98,0%	45,3%
średnia odległość przejazdu (km)	46,0	44,3	75,8	103,8%	60,7%
praca eksploatacyjna (pockm)	66 644,4	65 808,6	97 466,4	101,3%	68,4%

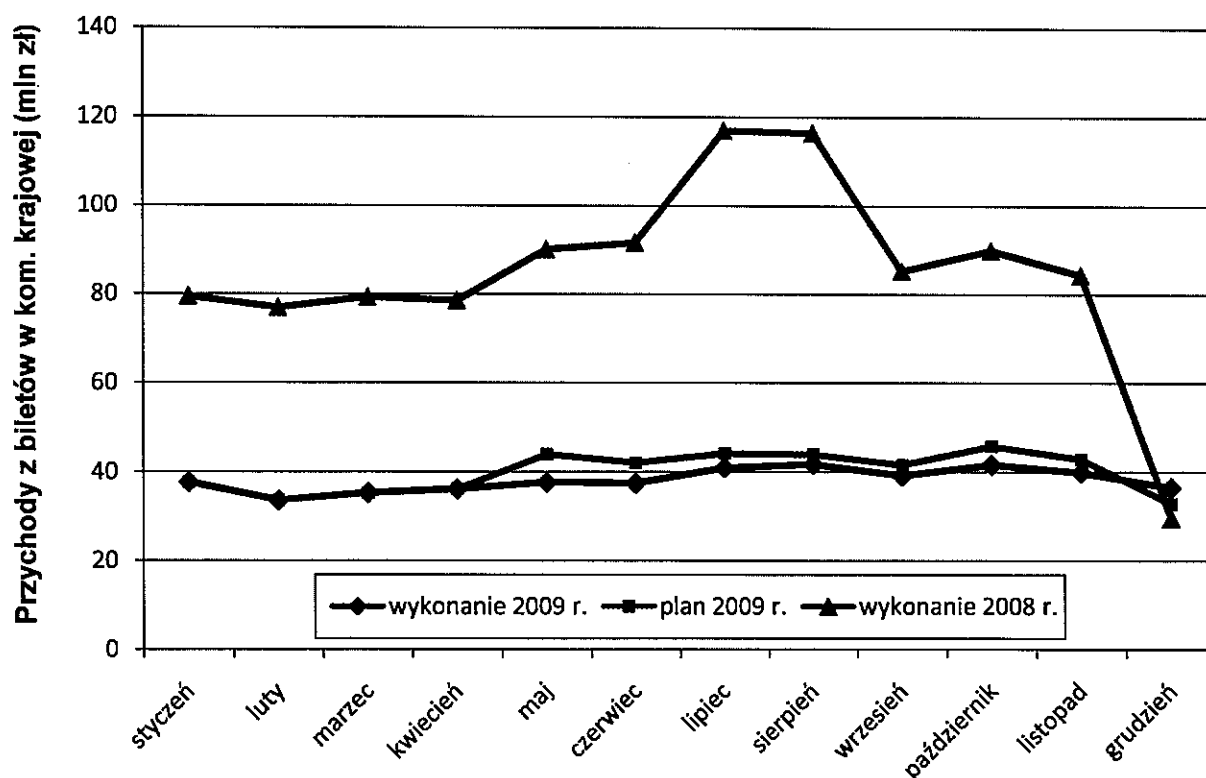
Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki „Przewozy Regionalne” za 2009r.

Wyszczególnienie	2009	Budżet 2009	2008	Zmiana kol.2/3	Zmiana kol.2/4
1	2	3	4	5	6
Przychody z biletów w komunikacji krajowej					
Przychody z biletów w komunikacji krajowej (tys. zł)	457 107,1	479 171,0	1 017 379,2	95,4%	44,9%
Wskaźniki					
zł/pasażera	3,71	3,67	6,03	101,0%	61,6%
zł/paskm	0,0807	0,0829	0,0814	97,4%	99,1%
zł/pockm	6,88	7,28	10,44	94,2%	65,7%

Dane powyższe wskazują, że decydujący wpływ na osiągnięcie niższych przychodów od planowanych miało przewiezenie o 5,6% pasażerów mniej niż planowano.

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

Wykres 9. Przychody ze sprzedaży biletów w komunikacji krajowej w latach 2008-2009



Bilety jednorazowe

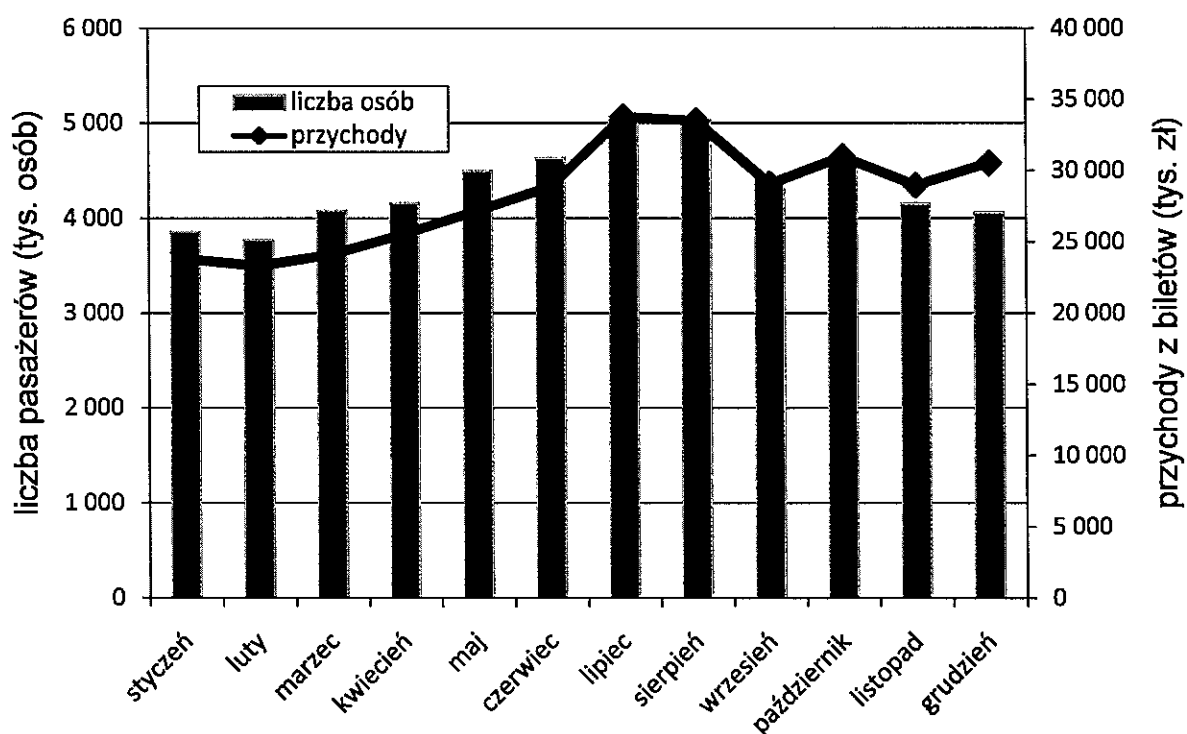
Przychody z biletów jednorazowych w 2009r. wyniosły 339 813,3 tys. zł. W porównaniu do 2008r. były niższe o 60,5%, tj. o 519 417,1 tys. zł, co związane było z przekazaniem pociągów pospiesznych do PKP Intercity. Największy udział w biletach jednorazowych w 2009r., jak i w 2008r. stanowiły bilety wg taryfy normalnej. Struktura biletów jednorazowych w komunikacji krajowej w latach 2008–2009 została przedstawiona w tabeli poniżej.

Tabela 22. Bilety jednorazowe

Wyszczególnienie	2009 (tys. zł)	Udział %	2008 (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:	339 813,3	100,0%	859 230,4	100,0%	-519 417,1	39,5%
wg taryfy normalnej	211 858,3	62,3%	575 665,0	67,0%	-363 806,7	36,8%
wg ulgi ustawowej	117 537,0	34,6%	254 026,4	29,6%	-136 489,4	46,3%
wg ulg handlowych na podstawie odrębnie zawartych umów	10 418,0	3,1%	29 539,0	3,4%	-19 121,0	35,3%

Kształtowanie się przychodów z biletów jednorazowych w komunikacji krajowej, w zestawieniu z liczbą pasażerów przewiezionych za biletami jednorazowymi przedstawiono na poniższym wykresie.

Wykres 10. Przychody z biletów jednorazowych w komunikacji krajowej w 2009r. (tys. zł)



Bilety okresowe

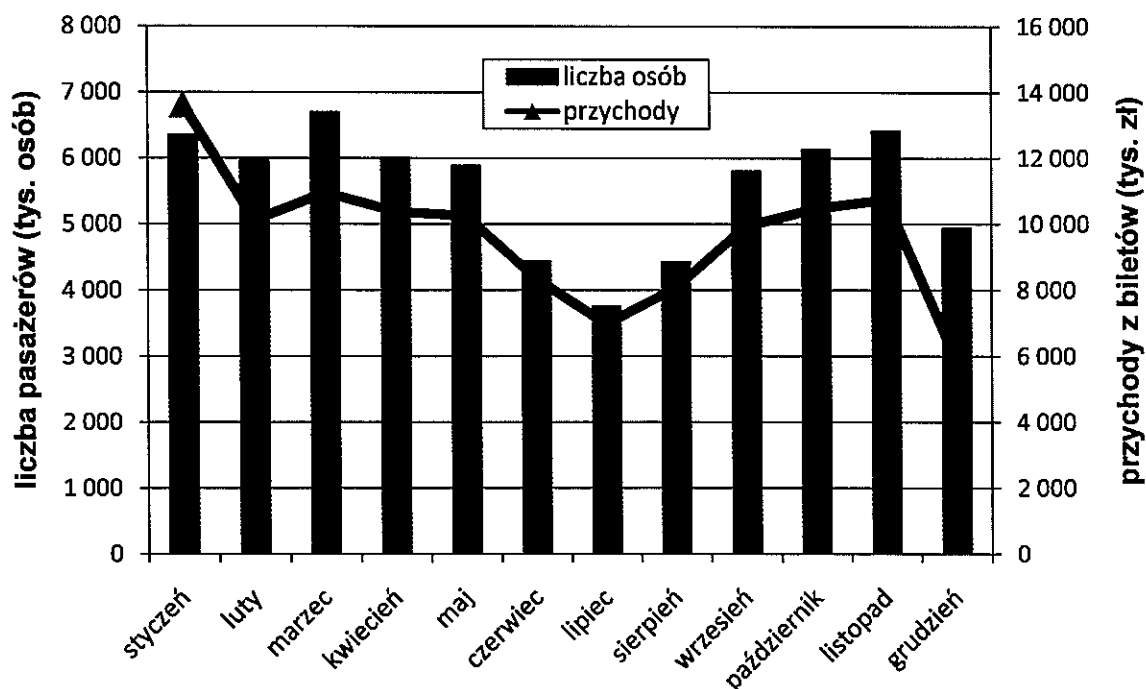
Przychody z biletów okresowych w 2009r. wyniosły 115 678,9 tys. zł. W porównaniu do 2008r. były niższe o 20%, tj. o 28 941,4 tys. zł. Szczegóły przedstawiono poniżej.

Tabela 23. Bilety okresowe

Wyszczególnienie	2009 (tys. zł)	Udział %	2008 (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:	102 788,7	88,9%	126 558,8	87,5%	-23 770,1	81,2%
wg taryfy normalnej	65 634,4	56,7%	81 052,8	56,0%	-15 418,4	81,0%
wg ulgi ustawowej	30 467,0	26,3%	35 611,0	24,6%	-5 144,0	85,6%
wg ulg handlowych na podstawie odrębnie zawartych	6 687,3	5,8%	9 895,0	6,8%	-3 207,7	67,6%
Bilety kwartalne, w tym:	4 300,4	3,7%	7 871,4	5,4%	-3 571,0	54,6%
wg taryfy normalnej	3 069,4	2,7%	5 524,5	3,8%	-2 455,1	55,6%
wg ulg handlowych na podstawie odrębnie zawartych	1 231,0	1,1%	2 346,9	1,6%	-1 115,9	52,5%
Bilety tygodniowe, w tym:	3 315,8	2,9%	3 807,7	2,6%	-491,9	87,1%
wg taryfy normalnej	3 220,2	2,8%	3 689,8	2,5%	-469,6	87,3%
wg ulg handlowych na podstawie odrębnie zawartych	95,6	0,1%	117,9	0,1%	-22,3	81,1%
Bilety dwutygodniowe, w tym:	2 193,4	1,9%	2 633,5	1,8%	-440,1	83,3%
wg taryfy normalnej	2 089,5	1,8%	2 494,9	1,7%	-405,4	83,8%
wg ulg handlowych na podstawie odrębnie zawartych	103,9	0,1%	138,6	0,1%	-34,7	75,0%
Bilety abonamentowe, w tym:	3 080,6	2,7%	3 748,9	2,6%	-668,3	82,2%
wg taryfy normalnej	2 816,7	2,4%	3 300,4	2,3%	-483,7	85,3%
wg ulg handlowych na podstawie odrębnie zawartych	263,9	0,2%	448,5	0,3%	-184,6	58,8%
Razem:	115 678,9	100,0%	144 620,3	100,0%	-28 941,4	80,0%

Kształtowanie się przychodów z biletów okresowych, w zestawieniu z liczbą pasażerów przewiezionych za biletami okresowymi przedstawiono na poniższym wykresie.

Wykres 11. Przychody z biletów okresowych w 2009r. (tys. zł)



Bilety sieciowe

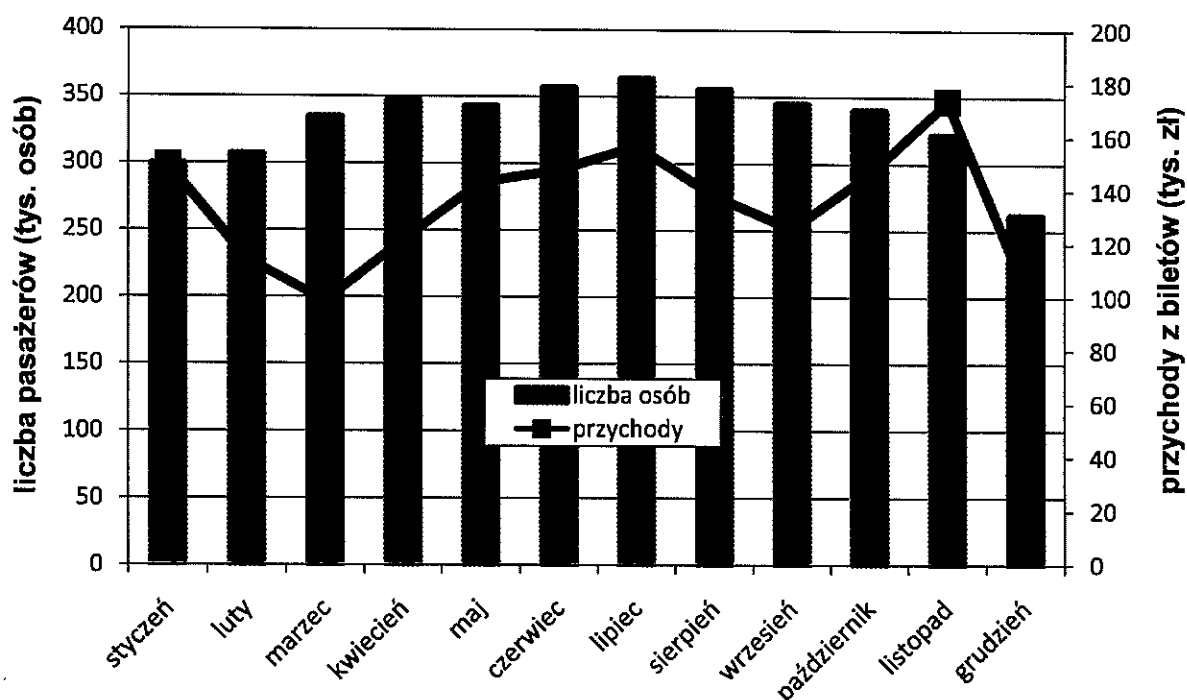
Przychody z biletów sieciowych w 2009r. wyniosły 1 614,9 tys. zł i spadły w stosunku do 2008r. o 88,1%, tj. o 11 913,6 tys. zł. Największy spadek zanotowano w pozycji „bilety turystyczne” – o 9 733,2 tys. zł. Szczegóły przedstawiono poniżej.

Tabela 24. Bilety sieciowe

Wyszczególnienie	2009 (tys. zł)	Udział %	2008 (tys. zł)	Udział %	Odchylenia bezwzględne (kol. 2-4) (tys. zł)	Dynamika (kol.2/4) %
1	2	3	4	5	6	7
Bilety tygodniowe	21,4	1,3%	316,0	2,3%	-294,6	6,8%
wg taryfy normalnej	18,6	1,2%	279,2	2,1%	-260,6	6,7%
wg ulg handlowych zawartych na podstawie odrębnych umów	2,8	0,2%	36,8	0,3%	-34,0	7,7%
Bilety miesięczne	211,2	13,1%	59,4	0,4%	151,8	355,6%
wg taryfy normalnej	186,7	11,6%	49,7	0,4%	137,0	375,7%
wg ulg handlowych zawartych na podstawie odrębnych umów	24,5	1,5%	9,8	0,1%	14,7	250,1%
Bilety kwartalne	26,5	1,6%	149,3	1,1%	-122,8	17,7%
wg taryfy normalnej	22,5	1,4%	144,1	1,1%	-121,6	15,6%
wg ulg handlowych zawartych na podstawie odrębnych umów	4,0	0,2%	5,2	0,0%	-1,2	76,7%
Bilety półroczne	5,7	0,4%	110,2	0,8%	-104,5	5,2%
wg taryfy normalnej	5,7	0,4%	107,7	0,8%	-102,0	5,3%
wg ulg handlowych zawartych na podstawie odrębnych umów	0,0	0,0%	2,5	0,0%	-2,5	0,0%
Bilety roczne	9,1	0,6%	19,7	0,1%	-10,6	46,2%
wg taryfy normalnej	8,5	0,5%	19,7	0,1%	-11,2	43,2%
wg ulg handlowych zawartych na podstawie odrębnych umów	0,6	0,0%	0,0	0,0%	0,6	-
Bilety turystyczne	414,3	25,7%	10 147,5	75,0%	-9 733,2	4,1%
Regio karnet (cena zryczałtowana)	384,0	23,8%	1 493,7	11,0%	-1 109,7	25,7%
Bilety sieciowe ważne na wszystkie pociągi (udział należny PR)	542,5	33,6%	1 232,6	9,1%	-690,1	44,0%
wg taryfy normalnej	332,5	20,6%	784,0	5,8%	-451,5	42,4%
ulg handlowych zawartych na podstawie odrębnych umów	210,1	13,0%	448,0	3,3%	-237,9	46,9%
Razem	1 614,9	100,0%	13 528,5	100,0%	-11 913,6	11,9%

Kształtowanie się przychodów z biletów sieciowych, w zestawieniu z liczbą pasażerów przewiezionych za biletami sieciowymi przedstawiono na poniższym wykresie.

Wykres 12. Przychody z biletów sieciowych w 2009r. (tys. zł)



2.1.2. Sprzedaż uprawnień przejazdowych

Przychody ze sprzedaży uprawnień do ulgowych przejazdów wyniosły 53 461,7 tys. zł, w tym od pracodawców zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych 45 329,5 tys. zł. Były niższe w stosunku do planu o 5 593,9 tys. zł oraz wykonania 2008r. – 59 844,1 tys. zł.

Bezpośredni wpływ na wysokość przychodu z tytułu sprzedaży uprawnień uzyskanego w 2009r. miało zmniejszenie udziału Spółki związane z przekazaniem OPM do PKP Intercity. Dodatkowo zmniejszyła się również liczba osób wykupujących uprawnienia.

Spółka w imieniu wszystkich przewoźników prowadziła sprzedaż uprawnień do ulgowych przejazdów dla pracodawców zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych. Liczbę sprzedanych przez Spółkę uprawnień przejazdowych w latach 2008-2009 przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 25. Liczba sprzedanych przez PR uprawnień przejazdowych

Uprawnienia przejazdowe do ulgowych przejazdów	2009	2008	Odchylenia bezwzględne	Dynamika 2009/2008 [%]
liczba wykupionych uprawnień (sztuk), w tym:	311 321	344 030	-32 709	90,49%
pracodawcy zrzeszeni w ZPK (pracownicy, emeryci, renciści oraz członkowie ich rodzin)	194 886	208 412	-13 526	93,51%
emeryci, renciści byłego Przedsiębiorstwa Kolejowego PKP i członkowie rodzin*	116 435	135 618	-19 183	85,86%
udział dla PR w przychodach ze sprzedaży	39,56	81,78% (I-XI) 31,19 % (XII)		

W 2009r. ceny wykupu uprawnień dla pracodawców zrzeszonych w ZPK oraz emerytów i rencistów byłego Przedsiębiorstwa Kolejowego wzrosły o 10% w stosunku do roku poprzedniego i kształtowały się na poziomie:

1. klasa dowolna
 - pracownicy i członkowie rodzin – 605 zł
 - emeryci i renciści – 308 zł
2. klasa 2
 - pracownicy i członkowie rodzin – 495 zł
 - emeryci i renciści – 220 zł

2.1.3. Dotacja przedmiotowa

Dotacja przedmiotowa, stanowiąca zwrot utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg ustawowych, w 2009r. wyniosła 113 880,9 tys. zł i była niższa w stosunku do roku poprzedniego o 51,3%, tj. o 120 023,8 tys. zł i planu o 11%, tj. 14 119,1 tys. zł.

Spadek w stosunku do 2008 roku został spowodowany zmniejszeniem o 9 883,2 tys. liczby przewiezionych pasażerów przez Spółkę z ulgą ustawową, na co bezpośredni wpływ miało przekazanie z dniem 1 grudnia 2008r. przewozów międzywojewódzkich do PKP IC.

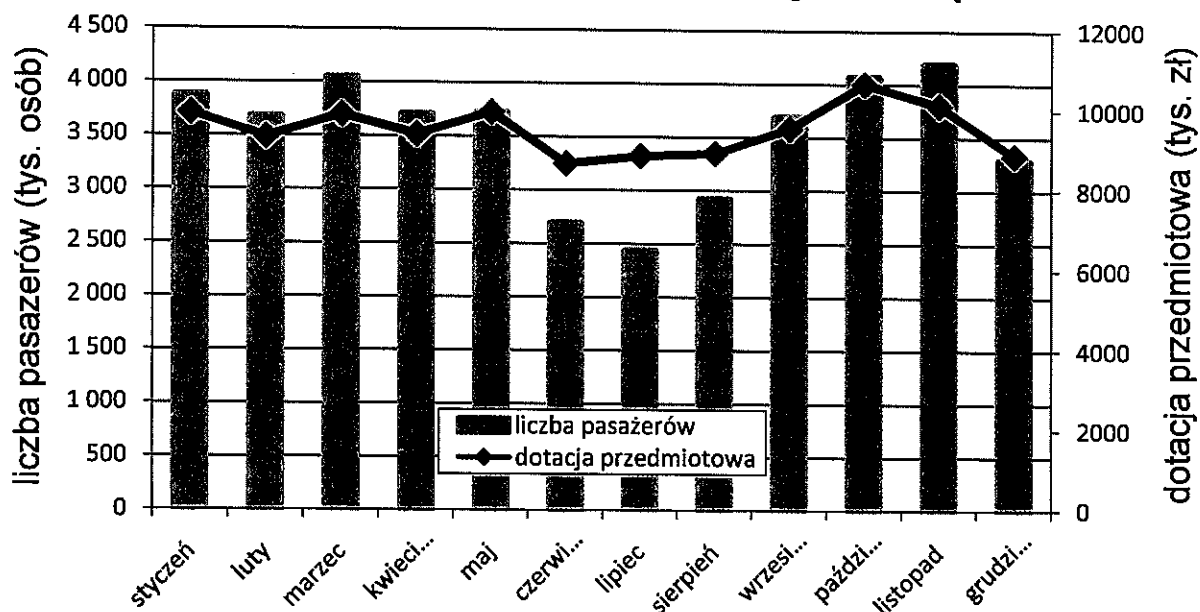
Dynamikę i strukturę dotacji przedmiotowej w latach 2008-2009 przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 26. Dotacja przedmiotowa

Lp.	Rodzaj przejazdów wg uprawnień wynikających z ustawy zrealizowanych na podstawie biletów	2009 (tys. zł)	2008 (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (tys. zł)	Dynamika %
1.	Bilety jednorazowe	84 614,8	199 816,7	-115 201,9	42,3%
1.1.	ulga 37%	67 489,5	142 752,4	-75 262,9	47,3%
1.2.	ulga 49%	2 835,6	2 902,2	-66,6	97,7%
1.3.	ulga 78%	5 658,5	32 122,0	-26 463,5	17,6%
1.4.	ulga 95%	3 274,6	8 537,9	-5 263,3	38,4%
1.5.	ulga 100%	5 356,6	13 502,2	-8 145,6	39,7%
2.	Bilety miesięczne imienne	29 266,1	34 088,0	-4 821,9	85,9%
2.1.	ulga 37%	995,7	1 032,2	-36,5	96,5%
2.2.	ulga 49%	27 760,0	32 464,3	-4 704,3	85,5%
2.3.	ulga 78%	510,4	591,5	-81,1	86,3%
Łącznie		113 880,9	233 904,7	-120 023,8	49,7%

Kształtowanie się dopłat do biletów ulgowych otrzymanych z budżetu państwa, w związku z ustawowymi uprawnieniami do ulgowych przejazdów w komunikacji krajowej, w zestawieniu z liczbą przewiezionych pasażerów z ulgą ustawową, przedstawiono na poniższym wykresie.

Wykres 13. Dotacja przedmiotowa i przewozy pasażerów z ulga ustawową w 2009r.



2.2. Przychody pozostałej działalności operacyjnej

Przychody pozostałej działalności operacyjnej za 2009r. wyniosły 806 366,3 tys. zł i były wyższe w stosunku do wielkości planowanych o 14 291,1 tys. zł, tj. 1,8% oraz niższe od wykonania 2008r. o 217 732,8 tys. zł, tj. 21,3%. Największy udział ok. 82% stanowią dopłaty do przewozów od samorządów województw.

Tabela 27. Przychody pozostałej działalności operacyjnej

Wyszczególnienie	2009 (tys. zł)	Budżet* (tys. zł)	Stopień wykonania (2/3) %	Odchylenia bezwzględne (2-3) (tys. zł)	2008* (tys. zł)	Dynamika (2/6) %	Odchylenia bezwzględne (2-6) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Dopłaty do przewozów od samorządów	673 893,3	642 217,0	104,9%	31 676,3	559 079,4	120,5%	114 813,9
Dopłaty do pociągów przygranicznych i międzynarodowych	48 762,1	48 878,5	99,8%	-116,4	78 983,9	61,7%	-30 221,8
Dopłaty do przewozów międzywojewódzkich	0,0	0,0	-	-	131 016,1	0,0%	-131 016,1
Dotacje na modernizację taboru	11 216,9	10 797,1	103,9%	419,8	31 183,8	36,0%	-19 966,9
Zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych	84,2	32 405,8	0,3%	-32 321,6	120 070,3	0,1%	-119 986,1
Przychody z tytułu naliczonych kar umownych i odszkodowań	11 849,5	7 271,4	163,0%	4 578,1	13 747,3	86,2%	-1 897,8
Przychody z tytułu sprzedaży usług refakturowanych	18 931,3	10 699,1	176,9%	8 232,2	13 951,4	135,7%	4 979,9
Odpisy z tytułu aktualizacji wartości należności	1 666,6	1 478,9	112,7%	187,7	27 994,5	6,0%	-26 327,9
Przychody z tytułu rozwiązania rezerw	33 472,8	34 636,7	96,6%	-1 163,9	44 499,5	75,2%	-11 026,7
Pozostałe przychody**	6 489,6	3 690,7	175,8%	2 798,9	3 572,9	181,6%	2 916,7
Przychody pozostałej działalności operacyjnej	806 366,3	792 075,2	101,8%	14 291,1	1 024 099,1	78,7%	-217 732,8

*) dane doprowadzone do porównywalności z 2009r.

***)w 2009r. w pozostałych przychodach znaczną część stanowi VAT z tytułu sprzedaży uprawnień przejazdowych z lat ubiegłych.

2.2.1. Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych pociągami regionalnymi

Rekompensaty do regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w 2009r. wyniosły 673 893,3 tys. zł i były wyższe w stosunku do planu o 31 676,3 tys. zł. W stosunku do wykonania 2008r. rekompensaty do przewozów regionalnych były wyższe o 114 813,9 tys. zł. Stanowiły 42,7% przychodów Spółki.

Rozbieżności pomiędzy wielkościami planowanymi, a dokonanymi wpłatami wystąpiły w następujących województwach:

- Podlaskie – planowana kwota dofinansowania na 2009 rok była wielkością szacunkową z uwagi na podpisanie 20 kwietnia 2010r. umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie regionalnych przewozów osób od 13 grudnia 2009r. Zgodnie z zawartymi umowami dofinansowanie powinno wynieść 15 667,4 tys. zł, a otrzymano kwotę 15 663,3 tys. zł. Niższe dofinansowanie było wynikiem wykonania niższej pracy eksploatacyjnej, w porównaniu do wielkości ujętych w umowach, z uwagi na zmiany w rozkładzie jazdy.
- Kujawsko-Pomorskie – w planie przyjęto kwotę dofinansowania za wykonywanie przewozów od 13 grudnia 2009. na poziomie 1 600,0 tys. zł, a zgodnie z podpisaną umową na rozkład jazdy 2009/2010 kwota dofinansowania wyniosła 1 703,6 tys. zł. Całkowita kwota dofinansowania została ustalona na poziomie 33 600,3 tys. zł i wynikała z umowy ramowej zawartej w 2007r. Podstawą do naliczenia rekompensaty była wykonana praca eksploatacyjna (pockm). W porównaniu do wielkości ujętych w umowach, została wykonana niższa praca eksploatacyjna związku z wprowadzonymi korektami do rozkładu jazdy, co z kolei wpłynęło na zmniejszenie kwoty dofinansowania.
- Pomorskie – zgodnie z umowami wielkość dofinansowania wyniosła 49 022,5 tys. zł, na co złożyły się następujące pozycje:
 1. dofinansowanie przewozów w okresie 1.01. do 12.12.2009 – 44 500 tys. zł,
 2. dofinansowanie przewozów od 13 grudnia 2009r. – 2 118,5 tys. zł,
 3. aneks nr 1 do umowy, pokrywający koszty uruchomienia pociągu „Papieskiego” – 346,7 tys. zł,
 4. aneks nr 2 do umowy, pokrywający koszty uruchomienia pociągu z okazji Dnia Dziecka – 23,3 tys. zł,
 5. aneks nr 5 do umowy, dotyczący napraw taboru z Funduszu Kolejowego – 2 034 tys. zł.

Plan nie obejmował kwot wniesionych aneksami do umowy, które były zawierane po uzyskaniu przez UM dodatkowych środków finansowych oraz szacunkowo określono wielkość dofinansowania do przewozów wykonywanych od 13 grudnia 2009r.

- Małopolskie - zwiększenie dofinansowania o 12 500 tys. zł na mocy podpisanego aneksu nr 3 z dnia 10 listopada 2009 roku do umowy na 2009r.
- Lubelskie – zgodnie z zawartą umową dofinansowanie było zależne od wykonanej pracy eksploatacyjnej (pockm), ale nie mogło być wyższe niż 32 368 tys. zł. Praca eksploatacyjna (pockm) została wykonana w wysokości 2 317 309,71 pockm. Dofinansowanie do 1 pockm wyniosło 13,93 zł/pockm, co pozwoliło na otrzymanie dotacji w wysokości 32 280,1 tys. zł. Została wpłacona kwota w wysokości 32 266,7 tys. zł, a pozostała w wysokości 13,4 tys. zł zostanie przekazana przez UM po złożeniu przez Zakład rozliczenia rocznego. Do planu przyjęto maksymalną kwotę dofinansowania, tj. 32 368 tys. zł.

- Łódzkie – w planie przyjęto kwotę dofinansowania za wykonywanie przewozów od 13 grudnia 2009. na poziomie 2 000,0 tys. zł, a zgodnie z podpisaną umową na rozkład jazdy 2009/2010 kwota dofinansowania wyniosła 2 565,4 tys. zł.
- Warmińsko – Mazurskie – kwota 528,9 tys. zł dotyczyła realizacji umowy zawartej na 2008r., a została wpłacona przez UM w kwietniu 2009r.
- Opolskie – zaplanowana kwota dofinansowania obejmowała tylko ofertę przewozową za okres od 1.01.2009 do 12.12.2009. Otrzymane dofinansowanie uwzględniało dopłatę do przewozów realizowanych od 13 grudnia 2009r, zgodnie z podpisaną umową.
- Wielkopolskie – wielkość dofinansowania została pomniejszona o 775,3 tys. zł w związku ze zmniejszeniem zestawień składów pociągów w III i IV kwartale 2008r. i w 2009r.
- Podkarpackie – zaplanowana kwota dofinansowania na 2009r. była wielkością szacunkową. Dofinansowanie w wysokości 36 910 tys. zł było zgodne z zawartymi umowami.
- Zachodniopomorskie – planowana kwota dofinansowania na 2009 rok była wielkością szacunkową z uwagi na trwające negocjacje. Otrzymane rekompensaty są zgodne z podpisanymi umowami.
- Dolnośląskie - zwiększenie dofinansowania w porównaniu do planu o 12 500 tys. zł na mocy podpisanego aneksu nr 2 z dnia 22 grudnia 2009 roku do umowy wieloletniej nr DU-Z/ZP.081-119-07.
- Lubuskie - zaplanowana kwota dofinansowania obejmowała tylko ofertę przewozową za okres od 1. 01.2009 do 12.12.2009. Otrzymane dofinansowanie uwzględniło dopłatę do przewozów realizowanych od 13 grudnia 2009r, zgodnie z podpisaną umową.

Wysokość środków na organizowanie i dofinansowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich oraz stopień pokrycia deficytu wynikającego z realizacji umów zawartych z samorządami województw za analizowany okres sprawozdawczy przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 28. Dofinansowanie przewozów przez samorządy województw w latach 2008-2009 przy zastosowaniu rozliczenia kosztów wg jednolitych stawek bez uwzględnienia rozliczeń wewnętrznych pomiędzy jednostkami Spółki

wyszczególnienie	2008		2009	
	dofinansowanie tys. zł	stopień pokrycia deficytu	dofinansowanie tys. zł	stopień pokrycia deficytu
Podlaski	13 344,8	81,2%	15 663,3	73,1%
Kujawsko – Pomorski	31 078,8	80,1%	33 541,6	59,0%
Pomorski	42 826,8	76,3%	49 022,5	59,9%
Śląski	82 731,9	79,9%	99 999,4	77,4%
Świętokrzyski	12 750,0	72,4%	15 066,2	67,6%
Małopolski	43 086,1	82,7%	61 643,6	76,5%
Lubelski	28 987,0	81,1%	32 266,7	69,8%
Łódzki	38 987,5	78,5%	39 829,1	56,0%
Warmińsko-Mazurski	24 159,6	73,1%	35 164,4	68,9%
Opolski	23 589,5	73,1%	31 138,0	62,1%
Wielkopolski	74 108,0	85,9%	80 455,6	61,7%
Podkarpacki	33 000,0	86,3%	36 910,0	78,7%
Zachodniopomorski	40 630,5	69,4%	48 741,4	55,2%
Dolnośląski	49 623,3	72,8%	70 160,0	69,3%
Lubuski	20 175,7	80,0%	24 291,7	70,2%
OGÓŁEM	559 079,4	78,5%	673 893,3	66,6%

Powyższa tabela ilustruje spadek efektywności Spółki spowodowany działaniami restrukturyzacyjnymi przeprowadzonymi przez poprzedniego właściciela. Spadek ten nie został finansowo zrównoważony, pomimo znacznie wyższych dopłat ze strony poszczególnych samorządów.

2.2.2. Rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych pociągami międzynarodowymi i przygranicznymi

W dniu 11 maja 2009r. z Ministrem Infrastruktury została podpisana umowa na organizowanie, wykonywanie i dotowanie przygranicznych i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w ramach usług publicznych. W 2009r. Spółka uzyskała rekompensatę w wysokości 48 762,1 tys. zł, która była niższa w stosunku do wielkości planowanych o 116,4 tys. zł.

2.2.3. Dotacja z Ministerstwa Infrastruktury na modernizację taboru

W 2009r. ww. przychody wyniosły 11 216,9 tys. zł i były niższe od wykonania roku poprzedniego o 19 966,9 tys. zł, tj. o 64%. W porównaniu z planem przychody były wyższe o 419,8 tys. zł.

Wysokość dotacji równoważna była naliczonej amortyzacji od:

1. przeprowadzonych modernizacji eoz i wagonów w ramach SPOT 99,
2. wyposażenia biur w sprzęt informatyczny w ramach SPOT 174,
3. przeprowadzonych modernizacji wagonów ze środków celowych z MI.

2.3. Przychody z działalności finansowej

W 2009r. przychody z działalności finansowej wyniosły 10 282 tys. zł i spadły o 2 939,2 tys. zł, tj. o 22,2% w porównaniu do przychodów poniesionych w roku poprzednim. W porównaniu do planu były wyższe o 7 825 tys. zł. Najwyższy udział stanowią odsetki – 84% przychodów finansowych.

Zestawienie różnic pomiędzy planem i wykonaniem 2009r. przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 29. Przychody z działalności finansowej

Wyszczególnienie	2009 (tys. zł)	Budżet na 2009 (tys. zł)	Stożeń wykonania (kol.3/4) %	Odchyl. bezwzgl. (kol.3 - 4) (tys. zł)	2008 (tys. zł)	Dynamika (kol. 3/7) %	Odchyl. bezwzgl. (kol. 3 - 7) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Odsetki od należności	6 971,4	77,1	9042,0%	6 894,3	4 317,9	161,5%	2 653,5
Pozostałe odsetki	1 665,3	2 370,8	70,2%	-705,5	6 426,2	25,9%	-4 760,9
Odpisy aktualizujące	1 431,3	0,0	-	1 431,3	1 200,5	119,2%	230,8
Dodatnie różnice kursowe	110,9	0,0	-	110,9	61,9	179,2%	49,0
Przychody ze zbycia inwestycji	0,0	0,0	-	0,0	1 193,0	0,0%	-1 193,0
Pozostałe przychody finansowe	103,1	9,1	1133,0%	94,0	21,7	475,1%	81,4
Przychody z działalności finansowej	10 282,0	2 457,0	418,5%	7 825,0	13 221,2	77,8%	-2 939,2

3. Koszty działalności gospodarczej

Koszty działalności gospodarczej Spółki za 2009r. wyniosły 1 858 875,6 tys. zł i były niższe w stosunku do planu o 3 491,1 tys. zł i do wykonania 2008r. o 815 908,4 tys. zł. Poziom kosztów w 2009r. wynika bezpośrednio z przekazania do PKP IC z dniem 01.12.2008r. Oddziału Przewozów Międzywojewódzkich (OPM).

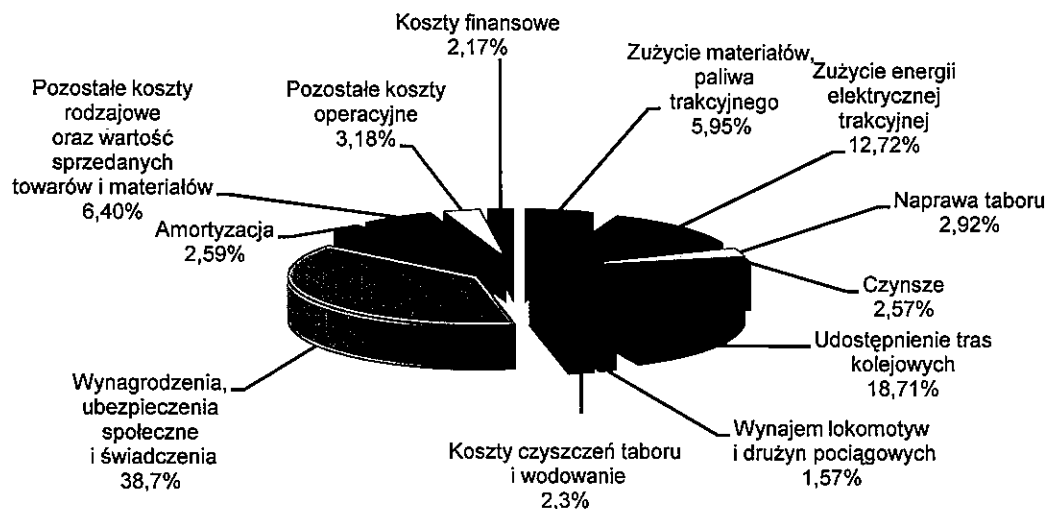
Koszty działalności gospodarczej poniesione przez Spółkę w latach 2008 - 2008 zostały przedstawione w tabeli poniżej.

Tabela 30. Koszty działalności gospodarczej

Wyszczególnienie	2009 (tys. zł)	Budżet (tys. zł)	Stopecień wykonania (2/3) %	Odchylenia bezwzględne (tys. zł)	2008* (tys. zł)	Dynamika (2/6) %	Odchylenia bezwzględne (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Koszty działalności operacyjnej	1 759 436,2	1 798 219,2	97,8%	-38 783,0	2 519 111,2	69,8%	-759 675,0
Pozostałe koszty operacyjne	59 183,3	54 658,1	108,3%	4 525,2	112 387,7	52,7%	-53 204,4
Koszty finansowe	40 256,1	9 489,4	424,2%	30 766,7	43 285,1	93,0%	-3 029,0
Koszty działalności gospodarczej	1 858 875,6	1 862 366,7	99,8%	-3 491,1	2 674 784,0	69,5%	-815 908,4

*) dane doprowadzone do porównywalności z 2009r.

Wykres 14. Struktura kosztów działalności gospodarczej w 2009r.



3.1. Koszty działalności operacyjnej

Koszty działalności operacyjnej za 2009r. wyniosły 1 759 436,2 tys. zł i były niższe w stosunku do planu o 38 783 tys. zł i wykonania 2008r. o 759 675 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 przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 31. Koszty działalności operacyjnej

Lp.	Wyszczególnienie	2009 (tys. zł)	Budżet (tys. zł)	Stopień wykonania (kol. 3/4) %	Odchylenia bezwzględne (kol.3-4) (tys. zł)	2008 (tys. zł)	Dynamika (kol. 2/6) %	Odchylenia bezwzględne (kol. 3 - 7) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Amortyzacja	48 081,3	48 887,3	98,4%	-806,0	105 657,7	45,5%	-57 576,4
2.	Zużycie paliwa trakcyjnego	56 950,4	67 628,0	84,2%	-10 677,6	49 265,6	115,6%	7 684,8
3.	Zużycie materiałów	53 652,6	64 555,5	83,1%	-10 902,9	71 737,0	74,8%	-18 084,4
4.	Zużycie energii elektrycznej trakcyjnej	215 658,7	212 889,0	101,3%	2 769,7	336 150,5	64,2%	-120 491,8
5.	Zużycie pozostałej energii i materiałów,	20 745,1	20 492,3	101,2%	252,8	24 872,2	83,4%	-4 127,1
6.	Usługi obce	595 050,1	596 064,1	99,8%	-1 014,0	1 170 172,6	50,9%	-575 122,5
6.1.	Udostępnienie tras kolejowych	347 789,4	333 117,7	104,4%	14 671,7	554 200,3	62,8%	-206 410,9
6.2.	Wynajem lokomotyw i drużyn pociagowych	29 091,9	21 558,6	134,9%	7 533,3	275 346,6	10,6%	-246 254,7
6.3.	Naprawa taboru	54 317,0	67 993,0	79,9%	-13 676,0	125 545,6	43,3%	-71 228,6
6.4.	Naprawa i konserwacja urządzeń, sprzętu komputerowego	10 096,4	12 496,5	80,8%	-2 400,1	13 675,7	73,8%	-3 579,3
6.5.	Koszty czyszczeń taboru i wodowanie	42 227,3	53 173,8	79,4%	-10 946,5	58 736,7	71,9%	-16 509,4
6.6.	Czynsze	47 739,2	49 762,8	95,9%	-2 023,6	53 878,2	88,6%	-6 139,0
6.7.	Prowizja za sprzedaż biletów przez podmioty zewnętrzne	12 740,0	14 863,1	85,7%	-2 123,1	21 573,9	59,1%	-8 833,9
6.8.	Usługi telekomunikacyjne	14 855,6	8 260,8	179,8%	6 594,8	17 819,3	83,4%	-2 963,7
6.9.	Usługi informatyczne	8 388,3	7 670,9	109,4%	717,4	8 499,9	98,7%	-111,6
6.10.	Usługi transportowe	7 104,6	2 331,4	304,7%	4 773,2	7 346,4	96,7%	-241,8
6.11.	Pozostałe usługi	20 700,4	24 835,6	83,3%	-4 135,2	33 550,0	61,7%	-12 849,6
7.	Podatki i opłaty	17 937,7	18 255,7	98,3%	-318,0	18 780,5	95,5%	-842,8
8.	Wynagrodzenia	586 162,7	600 070,9	97,7%	-13 908,2	576 826,8	101,6%	9 335,9
9.	Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia	138 018,9	141 005,5	97,9%	-2 986,6	136 798,8	100,9%	1 220,1
10.	Pozostałe koszty rodzajowe	25 001,0	26 326,1	95,0%	-1 325,1	25 255,0	99,0%	-254,0
11.	Wartość sprzedanych towarów i materiałów	2 177,7	2 044,8	106,5%	132,9	3 594,5	60,6%	-1 416,8
12.	Koszty działalności operacyjnej	1 759 436,2	1 798 219,2	97,8%	-38 783,0	2 519 111,2	69,8%	-759 675,0

„Amortyzacja” – koszty wyniosły 48 081,3 tys. zł i były niższe o 1,6%, tj. 806 tys. zł od wielkości planowanych i o 54,5%, tj. 57 576,4 tys. zł od wykonania 2008r. Odpisy amortyzacyjne zostały naliczone od środków trwałych, których wielkości zestawiono w tabeli poniżej.

Wyszczególnienie	2009 (tys. zł)	Plan na 2009r. (tys. zł)	Stopień wykonania %	Odchylenia bezwzględne (tys. zł)
Środki transportu	41 016,8	40 905,6	100,3%	111,2
Budynki, obiekty inżynierii lądowej	576,1	580,0	99,3%	-3,9
Grunty	552,1	552,1	100,0%	0,0
Urządzenia, maszyny, przyrządy	5 395,6	6 511,6	82,9%	-1 116,0
Wartości niematerialne i prawne	540,7	336,0	160,9%	204,7
Ogółem	48 081,3	48 887,3	98,4%	-806,0

Różnica w wykonaniu planu amortyzacji wynika głównie z założenia w planie wyższej o 1 116 tys. zł amortyzacji na urządzenia, maszyny, przyrządy.

„Zużycie paliwa trakcyjnego” – koszty wyniosły 56 950,4 tys. zł i były niższe o 15,8%, tj. 10 677,6 tys. zł od wielkości planowanych i wyższe o 15,6% tj. 7 684,8 tys. zł od wykonania 2008r.

Szczegółowe dane z uwzględnieniem paliwa do autobusów szynowych i lokomotyw spalinowych przedstawiono w tabelach poniżej.

Zużycie oleju napędowego do autobusów szynowych

Wyszczególnienie	Wykonanie 2009 (tys. zł)	Plan 2009 (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (kol.2 - 3) (tys. zł)	Stopień wykonania (kol.2/kol.3) %
1	2	3	4	5
Paliwo trakcyjne (tys. zł)	29 965,4	28 535,6	28 535,6	1 429,8
Praca eksploatacyjna (tys. pockm)	10 499,7	11 943,4	11 943,4	-1 443,7
Zużycie (tys. kg)	7 492,9	7 224,2	7 224,2	268,7
Wskaźniki				
kg/pockm	0,71	0,60	0,60	0,11
zł/pockm	2,85	2,39	2,39	0,46
zł/kg	4,00	3,95	3,95	0,05

Zużycie oleju napędowego do lokomotyw spalinowych

Wyszczególnienie	Wykonanie 2009 (tys. zł)	Plan 2009 (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (kol.2 - 3) (tys. zł)	Stopień wykonania (kol.2/kol.3) %
1	2	3	4	5
Paliwo trakcyjne (tys. zł)	26 985,0	39 092,4	-12 107,4	69,0%
Praca eksploatacyjna (tys. pockm)	2 990,8	2 750,0	240,8	108,8%
Zużycie (tys. kg)	7 077,4	9 896,8	-2 819,4	71,5%
Wskaźniki				
kg/pockm	2,37	3,60	-1,23	65,8%
zł/pockm	9,02	14,22	-5,19	63,4%
zł/kg	3,81	3,95	-0,14	96,5%

Przyczyny rozbieżności w stosunku do wielkości planowanych były następujące:

- przyjęcie do planu wskaźnika zużycia paliwa (kg/pockm) dla lokomotyw spalinowych o 52,1% wyższego od wykonania 2009r.,
- wykonanie niższej pracy przewozowej przez autobusy szynowe o 1 443,4 tys. pockm.

„Zużycie materiałów” – koszty wyniosły 53 652,6 tys. zł i były niższe o 16,9%, tj. 10 902,9 tys. zł w stosunku do planu oraz o 25,2%, tj. 18 084,4 tys. zł. do wykonania 2008r.

Szczegółowe dane w zakresie zużycia materiałów przedstawiono w tabeli poniżej.

Wyszczególnienie	Wykonanie 2009 (tys. zł)	Plan 2009 (tys. zł)	Stopień wykonania %	Odchylenia bezwzględne (kol.2 - 3) (tys. zł)
1	2	3	4	5
Naprawa i eksploatacja taboru	41 892,5	49 764,4	84,2%	-7 871,9
Materiały do kas (druki biletowe)	1 589,3	1 935,6	82,1%	-346,3
Pozostałe (służbowe rozkłady jazdy, części zamienne do maszyn i urządzeń, materiały biurowe i in.)	10 170,8	12 855,5	79,1%	-2 684,7
RAZEM	53 652,6	64 555,5	83,1%	-10 902,9

Główną przyczyną rozbieżności w stosunku do wielkości planowanych było wykonanie mniejszej liczby i zakresu napraw okresowych dla EZT i wagonów, co przełożyło się na mniejsze zużycie materiałów o 7,9 mln zł. Ponadto ze względu na wprowadzone oszczędności ograniczono pozostałe wydatki, w tym na materiały biurowe oraz prenumeratę gazet i czasopism specjalistycznych.

„Zużycie energii elektrycznej trakcyjnej” - koszty wyniosły 215 658,7 tys. zł i były wyższe o 1,3%, tj. 2 769,7 tys. zł od planu na 2009r. oraz niższe o 35,8%, tj. 120 491,8 tys. zł od wykonania 2008r. W 2009r. zużyto 458 848,314 MWh, a zaplanowano – 448 306,381 MWh, (różnica 10 541,93 MWh), co było bezpośrednią przyczyną rozbieżności pomiędzy planem i wykonaniem. Planowana cena za zużyta energię była zgodna z zawartą umową na 2009r. i wynosiła 273,84 zł/MWh.

„Zużycie pozostałej energii i materiałów” – koszty wyniosły 20 745,1 tys. zł i były wyższe o 1,2%, tj. 252,8 tys. zł od planu na 2009r. oraz niższe o 16,6%, tj. 4 127,1 tys. zł od wykonania 2008r. W szczególności koszty dotyczyły:

- zużycia energii elektrycznej wraz z opłatami (stała, zmienna przesyłową i abonamentowa) – 9 700,5 tys. zł,
- zużycia energii cieplnej na ogrzewanie budynków, lokali – 4 501,0 tys. zł,
- zużycia paliwa płynnego do urządzeń maszyn, ogrzewania taboru i pomieszczeń – 3 897,9 tys. zł.

„Udostępnianie tras kolejowych” – koszty wyniosły 347 789,4 tys. zł i były wyższe o 4,4%, tj. 14 671,7 tys. zł od wielkości planowanych oraz niższe o 37,2%, tj. 206 410,9 tys. zł od wykonania 2008r.

W 2009r. została wykonana praca eksploatacyjna na poziomie 67 677,3 tys. pockm, która była wyższa w stosunku do planu o 1 244,1 tys. pockm, w tym w pociągach regionalnych wzrosła o 835,7 tys. pockm. Wykonanie wyższej pracy przewozowej spowodowało zwiększenie kosztów w stosunku do planu.

Ponadto zmiany rozkładu jazdy w ciągu roku wpłynęły na poniesienie dodatkowych kosztów związanych m.in.:

- z opłatami rezerwacyjnymi oraz kosztami za przygotowanie i przydzielenie tras pociągów poza RRJ w wysokości 2 764 tys. zł,
- z opłatami za przejazdy pociągów zrealizowanych w ramach IRJ w wysokości 1 846 tys. zł.

„Wynajem lokomotyw i drużyn pociagowych” – koszty wyniosły 29 091,9 tys. zł i były wyższe o 34,9%, tj. 7 533,3 tys. zł od wielkości planowanych oraz niższe o 89,4%, tj. 246 254,7 tys. zł od wykonania 2008r.

W stosunku do wielkości planowanych Spółka poniosła wyższe koszty o 4 531,2 tys. zł związane z wynajmem od PKP CARGO lokomotyw i lokomotyw z drużyną, w tym do pracy pociągowej o 3 587,6 tys. zł, a do pracy pozapociągowej o 943,6 tys. zł.

Wpływ na powyższą sytuację miało wykonanie wyższej pracy przewozowej o 218,2 tys. pockm (praca wykonana przez lokomotywy elektryczne bez drużyny wzrosła o 341,5 tys. pockm) oraz wzrost stawek jednostkowych. Koszty zostały zaplanowane w oparciu o stawki jednostkowe IV kwartału 2008r. Jednak zgodnie z zawartymi umowami na 2009r. stawki były wyższe, w tym:

- lokomotyw elektrycznych z drużyną o 32,1%,
- lokomotyw elektrycznych bez drużyny o 60,5%,
- lokomotyw spalinowych z drużyną o 16,0%,
- lokomotyw elektrycznych bez drużyny o 7,9%.

Ponadto w 2009r. zostały zaksięgowane koszty 2008r. w zakresie obsługi trakcyjnej wykonanej lokomotywami PKP IC w wysokości 2 470,4 tys. zł, które nie były uwzględnione w planie, a dotyczyły:

- ruchu regionalnego – (-1 116,9) tys. zł,
- ruchu międzywojewódzkiego – 3 666,6 tys. zł,
- pociągów służbowych – (-39,2) tys. zł,
- lokomotyw luzem – 29,3 tys. zł,
- lokomotyw dla pracy pozapociągowej – (-69,3) tys. zł.

„Naprawa taboru” – koszty wyniosły 54 317 tys. zł i były niższe o 20,1%, tj. 13 676 tys. zł od wielkości planowanych i o 56,7%, tj. 71 228,6 tys. zł wykonania 2008r.

Szczegółowe zestawienie kosztów napraw taboru przedstawiono w tabeli poniżej.

Naprawa taboru	2009 (tys. zł)	Plan 2009 (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (kol.2 - 3) (tys. zł)	Stopień wykonania (kol. 2/kol.3) %
1	2	3	4	5
EZT	20 501,1	28 311,1	-7 810,0	72%
ASZ	14 254,0	2 316,8	11 937,2	615%
Wagony	11 700,3	21 024,6	-9 324,3	56%
Lokomotywy elektryczne	350,1	0,0	350,1	-
Lokomotywy spalinowe	7 511,5	16 340,5	-8 829,0	46%
Razem	54 317,0	67 993,0	-13 676,0	80%

Wagony

Koszty napraw wagonów wyniosły 11 700,3 tys. zł i były niższe od wielkości planowanych o 9 324,3 tys. zł. Wpływ miało błędne zaplanowanie kosztów w tej pozycji na wykonanie napraw taboru dla PKP IC w wysokości 9 118,6 tys. zł (PKP IC wycofała ofertę z przetargu).

W 2009r. zostały wykonane naprawy rewizyjne przez:

- PESA Bydgoszcz w liczbie 45 wagonów bdhpumn za 9 219,1 tys. zł (plan 11 245,9 tys. zł),
- Remtrak sp. z o.o. w liczbie 6 wagonów kl. II za 646,1 tys. zł (plan 660 tys. zł).

Oprócz napraw rewizyjnych zostały wykonane naprawy bieżące przez PKP CARGO w wysokości 138,3 tys. zł i przez PKP IC – 295,1 tys. zł, których nie zaplanowano.

Elektryczne zespoły trakcyjne (EZT)

Koszty napraw ezT wyniosły 20 501,1 tys. zł i były niższe od wielkości planowanych o 7 810 tys. zł, na co wpływ miały niższe koszty napraw rewizyjnych o 2 292,8 tys. zł oraz prac dodatkowych o 4 907,8 tys. zł.

W 2009r. wykonano naprawy rewizyjne przez:

- Remtrak sp. z o.o. w liczbie 25 EN57 za 5 207,2 tys. zł (plan 7 500 tys. zł),
- ZNTK „Mińsk Mazowiecki” w liczbie 7 EN71 i 5 ED72 za 4 800 tys. zł.

Ponadto zostały wykonane prace dodatkowe (naprawa tapicerki, przewijanie silników, itp.) w EN57 przez ZNTK w Ildzikowicach za 9 344,7 tys. zł (plan 14 252,5tys. zł) oraz naprawy bieżące przez PKP CARGO – 1 149,2 tys. zł (plan 1 758,6 tys. zł).

Autobusy szynowe (ASZ)

Koszty napraw autobusów wyniosły 14 254 tys. zł i były wyższe od planu o 11 937,2 tys. zł. W planie koszty zostały niedoszacowane. Ilostan autobusów w porównaniu do stanu na 31.12.2008r. zwiększył się o 9 sztuk.

Lokomotywy spalinowe

Koszty napraw lokomotyw spalinowych wyniosły 7 511,5 tys. zł, w tym naprawy bieżące taboru - 4 342,2 tys. zł, a naprawy rewizyjne - 3 169,3 tys. zł. W stosunku do planu były niższe o 8 829 tys. zł, z tego naprawy bieżące o 7 728,6 tys. zł, a naprawy rewizyjne o 1 100,4 tys. zł.

„Naprawa pozostałych środków trwałych własnych i dzierżawionych” – koszty wyniosły 10 096,4 tys. zł i były niższe o 19,2%, tj. 2 400,1 tys. zł od wielkości planowanych i o 26,2%, tj. 3 579,3 tys. zł od wykonania 2008r. Przyczyną rozbieżności było przeszacowanie w planie kosztów związanych z naprawą nawierzchni torowych i utrzymaniem zapleczy.

„Koszty czyszczeń i wodowanie” – koszty wyniosły 42 227,3 tys. zł i były niższe o 20,6%, tj. 10 946,5 tys. zł od wielkości planowanych i o 28,1%, tj. 16 509,4 tys. zł od wykonania 2008r. Plan na 2009r. został opracowany na podstawie „dodatku C i D” do rozkładu jazdy i zakładał maksymalną liczbę czyszczeń taboru wykorzystywanego w dobie. W 2009r. liczba czyszczeń była niższa w stosunku do planu, w każdym rodzaju, co ilustruje poniższa tabela.

Czyszczenie taboru	Okresowe i okresowe niepełne			Codzienne i codzienne niepełne, codzienne zewnętrzne lokomotyw			Pobieżne		
	2009	Plan 2009	Odchylenia bezwzględne (kol.2-3)	2009	Plan 2009	Odchylenia bezwzględne (kol.5-6)	2009	Plan 2009	Odchylenia bezwzględne (kol.8-9)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Wagony	3 804	6 743	-2 939	60 578	80 989	-20 411	50 517	74 492	-23 975
EZT i autobusy szynowe	9 090	10 464	-1 374	168 879	194 008	-25 129	323 172	367 995	-44 823
Lokomotywy	1325	1628	-303	2274	10 916	-8 642	0	0	0
Razem	14 219	18 835	-4 616	231 731	285 913	-54 182	373 689	442 487	-68 798

Na niższą liczbę wykonanych czyszczeń wpływ miały następujące czynniki:

- korekty rozkładu jazdy,
- zmiany w obiegach spowodowana m.in.. skróceniem czasu postoju na niektórych stacjach,

- wycofanie z eksploatacji ezł, autobusów czy wagonów w oczekiwaniu skierowania ich do napraw okresowych.

W planie założono także, wodowanie składów każdorazowo, a w rzeczywistości gdy zapełnienie zbiorników było wystarczające, usługi tej nie wykonywano.

„Czynsze” – koszty wyniosły 47 739,2 tys. zł i były niższe o 4,1%, tj. 2 023,6 tys. zł od wielkości planowanych i o 11,4%, tj. 6 139 tys. zł od wykonania 2008r. Na koszty składały się m.in. pozycje wyszczególnione w tabeli poniżej:

dzierżawa gruntów	2 115,5 tys. zł
dzierżawa i najem budynków, lokali	24 250,7 tys. zł
najem pomieszczeń kasowych	2 945,7 tys. zł
dzierżawa nawierzchni torowej	3 427,2 tys. zł
dzierżawa autobusów	9 378,0 tys. zł
dzierżawa urządzeń warsztatowych	2 496,1 tys. zł
udostępnienie powierzchni ogólnodostępnych na dworcach	5 164,6 tys. zł

Przyczyną rozbieżności było założenie wyższego planu w pozycji udostępnienie powierzchni ogólnodostępnych na dworcach.

„Prowizja za sprzedaż biletów przez podmioty zewnętrzne” – koszty wyniosły 12 740 tys. zł i były niższe o 14,3%, tj. 2 123,1 tys. zł od wielkości planowanych i o 40,9% tj. 8 833,9 tys. zł wykonania 2008r. Przyczyną rozbieżności było zmniejszenie liczby kas agencyjnych o 93 sztuki (stan na 1.01.2009r. – 330; stan na 31.12.2009r. – 237).

„Usługi telekomunikacyjne” – koszty wyniosły 14 855,6 tys. zł i były wyższe o 79,8%, tj. 6 594,8 tys. zł od wielkości planowanych oraz niższe o 16,6%, tj. 2 963,7 tys. zł od wykonania 2008r.

Powodem przekroczenia planu były następujące przyczyny:

- przesunięcie podpisania i wdrożenia Aneksu Nr 2 do Umowy, z lutego 2009r. na maj 2009r., w którym zostały dokonane zmiany w stosunku do obowiązujących postanowień w zakresie ceny za usługi telefoniczne, w ten sposób, że opłaty za eksploatację telefonów od czerwca 2009r. uległy obniżeniu o ok. 40%,
- planowano podpisanie Aneksu Nr 3 dotyczącego wdrożenia nowego sposobu rozliczeń kosztów za informację wizualną, sieć rozgłoszeniową i sieć sygnalizacji czasu ze spółką „Telekomunikacja Kolejowa” sp. z o.o. w styczniu 2009r., a negocjacje zakończono i podpisano Aneks do umowy w dniu 8 grudnia 2009r., z terminem obowiązywania od 1 czerwca 2009r.

„Usługi informatyczne” – koszty wyniosły 8 388,3 tys. zł i były wyższe w stosunku do planu o 9,4%, tj. 717,4 tys. zł oraz niższe o 1,3%, tj. 111,6 tys. zł do wykonania 2008r.

Powyższe koszty wynikają z obsługi systemów informatycznych, dostępu do sieci i transmisji danych. Przykładowo obsługa systemu KURS 90 (rezerwacja biletów) stanowiła 19% ww. kosztów, a obsługa systemów: KWR (Konstrukcja wykresu ruchu), HAFAS (rozkład jazdy), ZAMPAS (zamówienie trasy pociągów), WYKAZ (konstrukcja wykresu ruchu), Grafiki i Dyspozytor – 24%.

„Usługi transportowe” – koszty wyniosły 7 104,6 tys. zł i były wyższe o 204,7%, tj. 4 773,2 tys. zł od wielkości planowanych oraz niższe o 3,3%, tj. 241,8 tys. zł do wykonania 2008r. Największy udział (86,1%) stanowiły koszty komunikacji zastępczej. Rozbieżności pomiędzy wykonaniem i planem związane były z uruchomieniem komunikacji zastępczej w miesiącach luty – grudzień 2009r., co nie było przewidziane w planie.

„Pozostałe usługi” – koszty wyniosły 20 700,4 tys. zł i były niższe o 16,7%, tj. 4 135,2 tys. zł od wielkości planowanych i o 38,3%, tj. 12 849,6 tys. zł od wykonania 2008r. Do kosztów zaliczamy wykonanie m.in. takich usług jak:

- sprzątanie, utrzymanie porządku, wywóz nieczystości, usługi kominiarskie – 2 580,8 tys. zł,
- diagnostyka medyczna – 2 197,7 tys. zł,
- rozliczenia w komunikacji międzynarodowej – 1 914,5 tys. zł,
- usługi biurowe i doradcze – 1 883,9 tys. zł,
- obsługa eksploatacyjna taboru – 1 874,2 tys. zł,
- informacja audio – wizualna: megafony, pragotrony – 1 736,5 tys. zł,
- usługi związane z windykacją należności – 1 617,1 tys. zł,
- usługi bankowe – 1 211,7 tys. zł,
- konwojowanie wartości pieniężnych – 1 056,2 tys. zł,
- ochrona podróży i mienia Spółki – 771,0 tys. zł.

„Podatki i opłaty” – koszty wyniosły 17 937,7 tys. zł i były niższe w stosunku do planu o 1,7%, tj. 318 tys. zł i o 4,5%, tj. 842,8 tys. zł do wykonania 2008r. Największy udział (76%) stanowiły wpłaty na PFRON, które wyniosły 13 622,2 tys. zł.

„Wynagrodzenia i świadczenia” – koszty wyniosły 724 181,6 tys. zł i były niższe o 2,3%, tj. 16 894,8 tys. zł od wielkości planowanych oraz wyższe o 1,5%, tj. 10 556 tys. zł od wykonania 2008r. Przyczyną było niższe zatrudnienie w stosunku do wielkości ujętych w planie o 304 etaty, niższa realizacja godzin nadliczbowych o 8,5 tys. średniomiesięcznie oraz zmiany przepisów kodeksu pracy w zakresie wypłat świadczeń chorobowych dla osób powyżej 50 roku życia, co oznaczało dla pracodawcy, że od 1 lutego 2009r. wypłacał pracownikom powyżej 50 lat, wynagrodzenie za okres choroby przez 14 dni w roku, a nie przez 33 dni.

W szczególności koszty obejmowały:

Wynagrodzenia pracowników	564 060, 3 tys. zł,
Składki z tytułu ubezpieczeń społecznych i funduszu pracy	100 101,5 tys. zł,
Odpis podstawowy i zwiększenia na ZFŚS	18 672,7 tys. zł,
Posiłki profilaktyczne i regeneracyjne	2 014,3 tys. zł,
Koszty wykupu świadczeń przejazdowych dla pracowników	10 270,2 tys. zł,
Pozostałe świadczenia wynikające z przepisów bhp	6 006,1 tys. zł,
Koszty szkoleń pracowników	953,9 tys. zł,
Nagrody jubileuszowe i odprawy emerytalne i rentowe	20 135,6 tys. zł,
Pozostałe wynagrodzenia	1 966,8 tys. zł.

„Pozostałe koszty rodzajowe” – koszty wyniosły 25 001 tys. zł i były niższe o 5%, tj. 1 325,1 tys. zł od wielkości planowanych i o 1%, tj. 254 tys. zł w stosunku do wykonania 2008r. Największy udział (73,5%) stanowiły koszty podróży służbowych. W stosunku do planu koszty były niższe w pozycjach: reklama i promocja o 643,9 tys. zł, badania marketingowe - 376 tys. zł oraz podróże służbowe - 504,2 tys. zł.

„Wartość sprzedanych towarów i materiałów” – koszty wyniosły 2 177,7 tys. zł i były wyższe o 6,5%, tj. 132,9 tys. zł w stosunku do planu i niższe o 39,4%, tj. 1 416,8 tys. zł od wykonania 2008r. Koszty dotyczyły głównie złomowania wagonów.

3.2. Koszty pozostałej działalności operacyjnej

Koszty pozostałej działalności operacyjnej za 2009r. wyniosły 59 183,3 tys. zł i były wyższe w stosunku do planu o 4 525,2 tys. zł oraz niższe do wykonania 2008r. o 53 204,4 tys. zł.

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

- kary umowne – 1 456,9 tys. zł,
- koszty sądowe związane z dochodzeniem roszczeń – 1 732,6 tys. zł,
- ☉ odpisy z tytułu aktualizacji wartości niefinansowych aktywów – 5 726,2 tys. zł,
- ☉ odpisy z tytułu aktualizacji należności – 1 072,1 tys. zł,
- koszty wypłaconych rent cywilnych i wyrównawczych – 1 116,8 tys. zł,
- wartość nabytych usług podlegających odsprzedaży poprzez refakturowanie - 18 360,8 tys. zł,
- ☉ utworzone rezerwy - 39 681,0 tys. zł, w tym:
 - na nagrody jubileuszowe 2 259,0 tys. zł,
 - odprawy emerytalne i rentowe 10 055,9 tys. zł,
 - urlopy wypoczynkowe 13 191,2 tys. zł.

3.3. Koszty finansowe

Koszty finansowe za 2009r. wyniosły 40 256,1 tys. zł i były wyższe w stosunku do planu o 30 766,7 tys. zł oraz niższe do wykonania 2008r. o 3 029 tys. zł. Odsetki od pożyczek i zobowiązań stanowią 99,2% kosztów finansowych.

Wyszczególnienie kosztów finansowych i porównanie z planem i wykonaniem 2008r. przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 32. Koszty finansowe

Wyszczególnienie	2009 (tys. zł)	Plan 2009 (tys. zł)	Stopień wykonania (kol. 2/3) %	Odchylenia bezwzględne (kol.2 - 3) (tys. zł)	2008 (tys. zł)	Dynamika (kol. 2/6) %	Odchylenia bezwzględne (kol. 2 - 6) (tys. zł)
1	2	3	4	5	6	7	8
Odsetki od pożyczek od PKP SA	7 629,1	7 651,7	99,7%	-22,6	20 241,4	37,7%	-12 612,3
Odsetki od zobowiązań z tytułu dostaw i usług, w tym od:	32 062,3	1 837,7	1744,7%	30 224,6	20 723,6	154,7%	11 338,7
PKP SA	4 261,1	-	-	-	2 400,2	177,5%	1 860,9
PKP PLK SA	5 631,6	-	-	-	15 299,5	36,8%	-9 667,9
PKP Intercity SA	12 785,6	-	-	-	-	-	-
PKP Energetyka SA	5 582,1	-	-	-	702,5	794,6%	4 879,6
III. Pozostałe koszty finansowe	564,7	0,0	-	564,7	2 320,1	24,3%	-1 755,5
Razem	40 256,1	9 489,4	424,2%	30 766,7	43 285,1	93,0%	-3 029,0

4. Wskaźniki oceny działalności Spółki

W wyniku pogorszenia sytuacji finansowej Spółki, w związku ze znacznym zmniejszeniem zakresu działalności Spółki, w efekcie przeniesienia OPM do PKP IC, uległy znacznemu pogorszeniu wskaźniki ekonomiczno – finansowe, tj. rentowność, udział kosztów w przychodach oraz przychody ze sprzedaży na 1 zatrudnionego. Wskaźniki oceny działalności Spółki w latach 2008 - 2009 zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 33. Wskaźniki oceny działalności Spółki

Lp.	Nazwa wskaźnika	Sposób obliczania	2009	2008
Wskaźniki rentowności				
1.	wskaźnik rentowności netto sprzedaży	Wynik netto x 100 / przychody ze sprzedaży	-39,7	- 9,2
	wskaźnik rentowności netto sprzedaży (wg metodologii GUS)	Wynik ze sprzedaży x100/ przychody ze sprzedaży	- 135,9	- 68,0
	wskaźnik rentowności obrotu netto	Wynik netto x100 / przychody ogółem	- 19,0	- 5,4
	wskaźnik rentowności majątku ogółem	Wynik netto x 100 / aktywa ogółem	- 43,7	- 16,6
	wskaźnik rentowności netto	Wynik działalności netto x 100/ koszty	- 15,9	- 5,2
	wskaźnik poziomu kosztów	Koszty ogółem/ przychody ogółem	1,2	1,1
	Wskaźniki wykorzystania majątku i zaangażowania kapitału			
2.	wskaźnik rotacji aktywów obrotowych	Przychody ze sprzedaży / przeciętny stan aktywów obrotowych	2,4	3,5
	wskaźnik produktywności majątku	Przychody ze sprzedaży / aktywa ogółem	1,1	1,8
	wskaźnik obrotu zapasów (w dniach)	Zapasy (przeciętny stan) x 365 / koszty działalności operacyjnej	5	3
	wskaźnik cyklu inkasa należności (w dniach)	Należności z tytułu dostaw i usług (przeciętny stan) x 365 / przychody ze sprzedaży	50	36
	pokrycia majątku kapitałem własnym	Kapitał własny x 100 / aktywa ogółem	- 50,1	- 98,9
Wskaźniki wykorzystania majątku i zaangażowania kapitału				
3.	wskaźnik ogólnego zadłużenia	Kapitał obcy x 100 / aktywa ogółem	150,1	198,9
	cykl spłaty zobowiązań krótkoterminowych (w dniach)	Zobowiązania krótkoterminowe (przeciętny stan) x 365 / przychody ze sprzedaży	458	436
	cykl spłaty zobowiązań z tytułu dostaw i usług (w dniach)	Zobowiązania z tyt. dostaw i usług (przeciętny stan) x 365 / przychody ze sprzedaży	320	352
Wskaźniki płynności finansowej				
4.	płynność finansowa I stopnia (gotówkowa)	środki pieniężne i inne aktywa pieniężne / zobowiązania krótkoterminowe	0,1	0,0
	płynność finansowa II stopnia (szybka)	Inwestycje krótkoterminowe + należności krótkoterminowe / zobowiązania krótkoterminowe	0,3	0,3
	płynność finansowa III stopnia (bieżąca)	Aktywa obrotowe / zobowiązania krótkoterminowe	0,4	0,3
Wskaźniki efektywności i kosztów pracy				
5.	przychody ze sprzedaży na 1 zatrudnionego (w tys. zł/zatr.)	Przychody ze sprzedaży / przeciętne zatrudnienie	47,1	88,4
	koszty pracy na 1 zatrudnionego (w tys. zł/zatr.)	Koszty pracy / przeciętne zatrudnienie	45,7	42,1

5. Stan majątkowy i sytuacja finansowa

5.1. Bilans

Wartość sumy bilansowej na dzień 31.12.2009r. wyniosła 678 634,1 tys. zł. W porównaniu do 2008r. oznacza to spadek o 151 109,4 tys. zł, tj. o 18,2%.

Zestawienie aktywów i pasywów przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 34. Aktywa i pasywa na dzień 31.12.2008 i 31.12.2009 r.

Wyszczególnienie	31.12.2009 (tys. zł)	Udział %	31.12.2008 (tys. zł)	Udział %	Odchylenia bezwzględne 2009 - 2008 (tys. zł)	Dynamika 2009/2008 %
Aktywa trwałe	431 337,8	63,6%	461 070,4	55,6%	-29 732,6	93,6%
Wartości niematerialne i prawne	330,9	0,0%	679,5	0,1%	-348,6	48,7%
Rzeczowe aktywa trwałe	411 175,9	60,6%	441 282,4	53,2%	-30 106,5	93,2%
Inwestycje długoterminowe	25,0	0,0%	25,0	0,0%	0,0	100,0%
Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	19 806,0	2,9%	19 083,5	2,3%	722,5	103,8%
Aktywa obrotowe	247 296,3	36,4%	368 673,1	44,4%	-121 376,8	67,1%
Zapasy	18 759,1	2,8%	25 316,6	3,1%	-6 557,5	74,1%
Należności krótkoterminowe	165 363,5	24,4%	264 752,4	31,9%	-99 388,9	62,5%
Inwestycje krótkoterminowe	56 106,3	8,3%	59 908,6	7,2%	-3 802,3	93,7%
Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	7 067,4	1,0%	18 695,5	2,3%	-11 628,1	37,8%
Aktywa łącznie	678 634,1	100,0%	829 743,5	100,0%	-151 109,4	81,8%
Kapitał własny	-340 198,6	-50,1%	-820 880,1	-98,9%	480 681,5	41,4%
Kapitał zakładowy	1 270 542,0	187,2%	1 270 542,0	153,1%	0,0	100,0%
Kapitał zapasowy	2 037 056,4	300,2%	1 398 191,8	168,5%	638 864,6	145,7%
Zysk (strata) z lat ubiegłych	-3 351 478,5	-493,9%	-3 351 478,5	-403,9%	0,0	100,0%
Zysk (strata) netto	-296 318,4	-43,7%	-138 135,4	-16,6%	-158 183,0	214,5%
Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	1 018 832,7	150,1%	1 650 623,6	198,9%	-631 790,9	61,7%
Rezerwy na zobowiązania	193 993,4	28,6%	194 544,4	23,4%	-551,0	99,7%
Zobowiązania długoterminowe	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	#DZIEL/01
Zobowiązania krótkoterminowe	650 259,4	95,8%	1 222 395,8	147,3%	-572 136,4	53,2%
Rozliczenia międzyokresowe	174 579,9	25,7%	233 683,4	28,2%	-59 103,5	74,7%
Pasywa łącznie	678 634,1	100,0%	829 743,5	100,0%	-151 109,4	81,8%

Aktywa

Na spadek aktywów Spółki największy wpływ miał spadek należności krótkoterminowych o 99 388,9 tys. zł, w tym należności z tytułu dostaw i usług o 71 833,2 tys. zł oraz należności z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń o 18 848,8 tys. zł (rozrachunki z tytułu podatku VAT zmniejszyły się o 26 390,0 tys. zł).

Kolejną pozycją bilansową, która odnotowała spadek w ujęciu wartościowym były rzeczowe aktywa trwałe. Spadek wyniósł 29 732,6 tys. zł i wynikał głównie z odpisów umorzeniowych taboru oraz złomowania wagonów wchodzących w skład majątku zbędnego.

Spadek odnotowano także w pozycji rozliczenia międzyokresowe o 10 905,6 tys. zł w związku ze zmianą księgowania sprzedaży uprawnień dla pracowników PR i członków ich rodzin w części opłacanej przez Spółkę.

Zmniejszył się także stan zapasów o 6 557,5 tys. zł, w związku z mniejszymi zakupami materiałów, co znajduje odbicie w niższej wartości zapasów materiałów składających się na zapas bieżący i rezerwę obiegową (silniki trakcyjne, zestawy kołowe, przetwornice, amortyzatory, pantografy i in.).

Pasywa

Po stronie pasywów bilansu spadły głównie zobowiązania krótkoterminowe o 572 136,4 tys. zł. Spadek był efektem otrzymania rekompensaty z MI w wysokości 777 mln zł z tytułu wykonywania przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych w okresie od dnia 1 października 2001r. do dnia 30 kwietnia 2004r., zgodnie z Ustawą z dnia 25 kwietnia 2008 roku o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.

Wartość rozliczeń międzyokresowych zmniejszyła się o 59 103,5 tys. zł i na dzień 31.12.2009r. wyniosła 174 579,9 tys. zł. Na spadek głównie wpłynęła zmiana sposobu księgowania świadczeń przejazdowych dla pracowników Spółki i członków ich rodzin oraz fakt, że Spółka od 2010r. za sprzedaż uprawnień do ulgowych przejazdów, od pracodawców zrzeszonych w ZPK oraz emerytów i rencistów byłego Przedsiębiorstwa Kolejowego, otrzymuje tylko należną jej część, a nie jak było w poprzednich latach, 100% wartości sprzedanych uprawnień, którą następnie przekazywała, zgodnie z ustalonymi udziałami, innym spółkom przewozowym.

Kapitały własne wzrosły z kwoty (-820 880,1) tys. zł na do poziomu (-340 198,6) tys. zł. Wzrost o 480 681,5 tys. zł był efektem otrzymania rekompensaty z MI w wysokości 777 mln zł, która została ujęta w kapitale zapasowym Spółki. Jednocześnie, prezentowany poziom kapitału zapasowego uwzględnia zmniejszenie o kwotę 138 135,4 tys. zł z tytułu pokrycia straty za 2008r.

5.2. Rzeczowe aktywa trwałe

Rzeczowe aktywa trwałe to środki trwałe, które są utrzymywane w celu świadczenia usług lub w celu oddania do używania innym podmiotom na podstawie umowy najmu oraz którym towarzyszy oczekiwanie, iż będą wykorzystywane przez okres dłuższy niż jeden rok.

Koszty poniesione w terminie późniejszym ujmuje się w wartości bilansowej składnika aktywów lub wykazuje jako odrębny składnik aktywów tylko wówczas gdy prawdopodobne jest, że Spółka uzyska w przyszłości korzyści ekonomiczne związane z tym z składnikiem aktywów, a cenę nabycia danej pozycji można zmierzyć w sposób wiarygodny.

Wydatki na naprawę i konserwację odnoszone są do rachunku zysków i strat okresu obrotowego w którym zostały poniesione.

Dominującą pozycję w Spółce, ze względu na charakter prowadzonej działalności, stanowią środki transportu, które wg stanu na dzień 31.12.2009r. wyniosły 84% wartości rzeczowych aktywów trwałych. Majątek Spółki, w bardzo znikomej części, obejmuje nieruchomości. W większości są one dzierżawione od PKP SA.

W ujęciu ilościowym środki transportu – tabor, zostały przedstawione w tabeli poniżej.

Tabela 35. Tabor w latach 2008 - 2009

Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2009r. (szt.)	Stan na 31.12.2008r. (szt.)
Wagony osobowe (czynne), w tym:	851	1076
z miejscami do siedzenia, 1 klasy	184	193
z miejscami do siedzenia, 2 klasy	391	512
z miejscami do siedzenia, piętrowe zespolone	96	148
z miejscami do siedzenia, piętrowe pojedyncze	147	177
barowe zmodernizowane 113 A „Reko”	13	21
bagażowe i bagażowo – przedziałowe	5	9
pozostałe, w tym osobowe specjalne	15	16
Elektryczne zespoły trakcyjne, w tym:	867	869
trzyczłonowe serii EN57	808	810
czteroczonowe serii EN71	36	36
czteroczonowe serii ED72 i ED73	22	22
trójczłonowy serii EN61 (“pociąg papieski”)	1	1
Lokomotywy spalinowe serii SP32, SU42, SM42, SU45 i SM04	136	136
Spalinowe autobusy szynowe serii SN81, SA101, SA102, SA104	12	12
Tabor dzierżawiony/użyczony		
Elektryczny zespół trakcyjny serii ED59	1	1
Elektryczne autobusy szynowe serii EN81	8	8
Spalinowe autobusy szynowe	94	85
Elektryczne zespoły trakcyjne serii EN75	4	4

Posiadany tabor w większości charakteryzuje się niskim standardem jakościowym, jak również 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 przez samorządy województw, charakteryzują się lepszymi parametrami technicznymi i eksploatacyjnymi.

W 2009r. decyzją Zarządu Spółki wycofano z eksploatacji 225 wagonów osobowych i 2 ezt. Przyczyną podjęcia takiej decyzji było całkowite eksploatacyjne zużycie i nieopłacalność odtworzenia. W porównaniu do stanu na 31.12.2008r. zwiększyła się o 9 liczba autobusów dzierżawionych od samorządów województw.

5.3. Należności krótkoterminowe

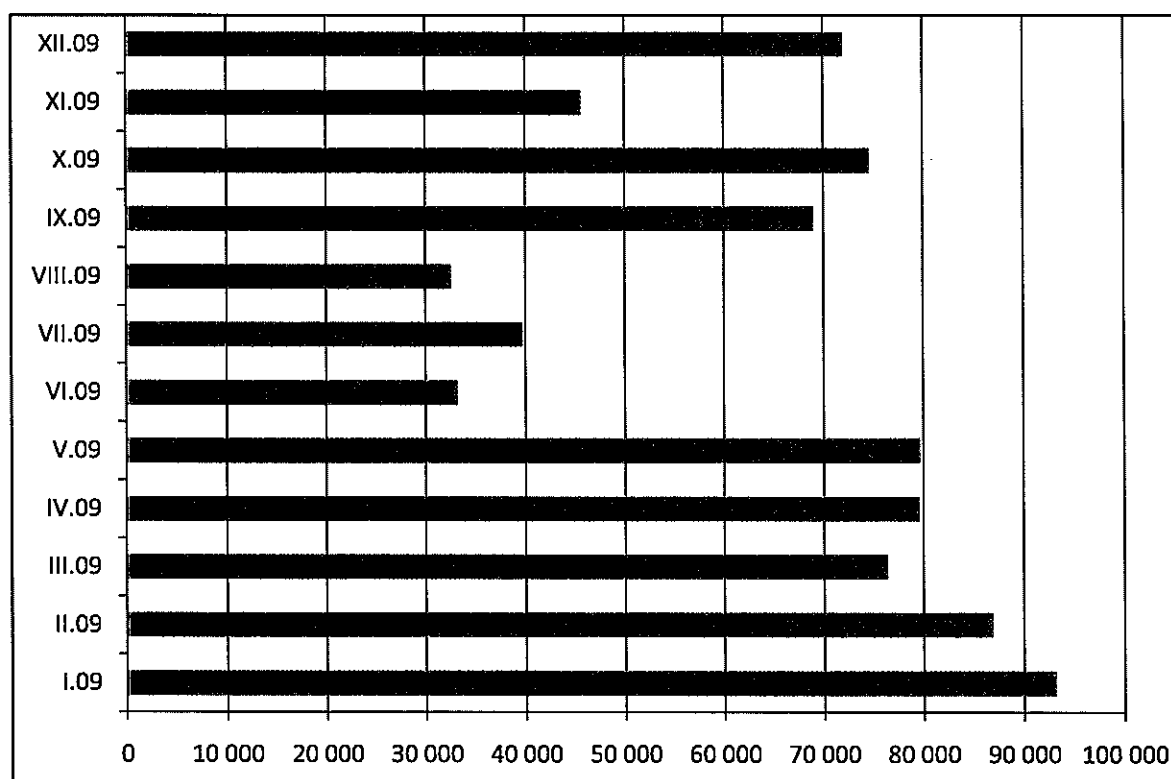
Na dzień 31.12.2009r. Spółka posiadała 165 363,5 tys. zł należności krótkoterminowych netto, które obejmowały:

1. należności z tytułu dostaw i usług – 67 033,0 tys. zł,
2. należności z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń – 64 235,8 tys. zł,
z tego:
 - rozrachunki z tytułu VAT - 44 148,4 tys. zł,
 - rozrachunki z tytułu należnej dotacji - 11 726,6 tys. zł,
 - rozrachunki z budżetem - 7 961,7 tys. zł,
3. pozostałe – 34 094,7 tys. zł,
z tego:
 - rozliczenie podatku VAT naliczonego – 11 806,7 tys. zł,
 - rozrachunki i roszczenia dział. rachunkowo wyodrębnionych – 18 457,5 tys. zł.

W należnościach krótkoterminowych największy udział stanowiły należności z tytułu dostaw i usług, osiągając na 31.12. 2009r. poziom 40,5%.

Kształtowanie się należności z tytułu dostaw i usług w 2009r. przedstawiono na poniższym wykresie.

Wykres 15. Należności z tytułu dostaw i usług w 2009r. (tys. zł).



Najwięksi dłużnicy Spółki na dzień 31.12.2009r.:

- PKP Intercity S.A.	- 35 023,4 tys. zł
- PKP S.A.	- 12 828,4 tys. zł
- PKP Cargo S.A.	- 6 479,6 tys. zł
- PKP PLK S.A.	- 5 937,7 tys. zł
- PKP Energetyka S.A.	- 1 636,4 tys. zł

5.4. Zobowiązania krótkoterminowe

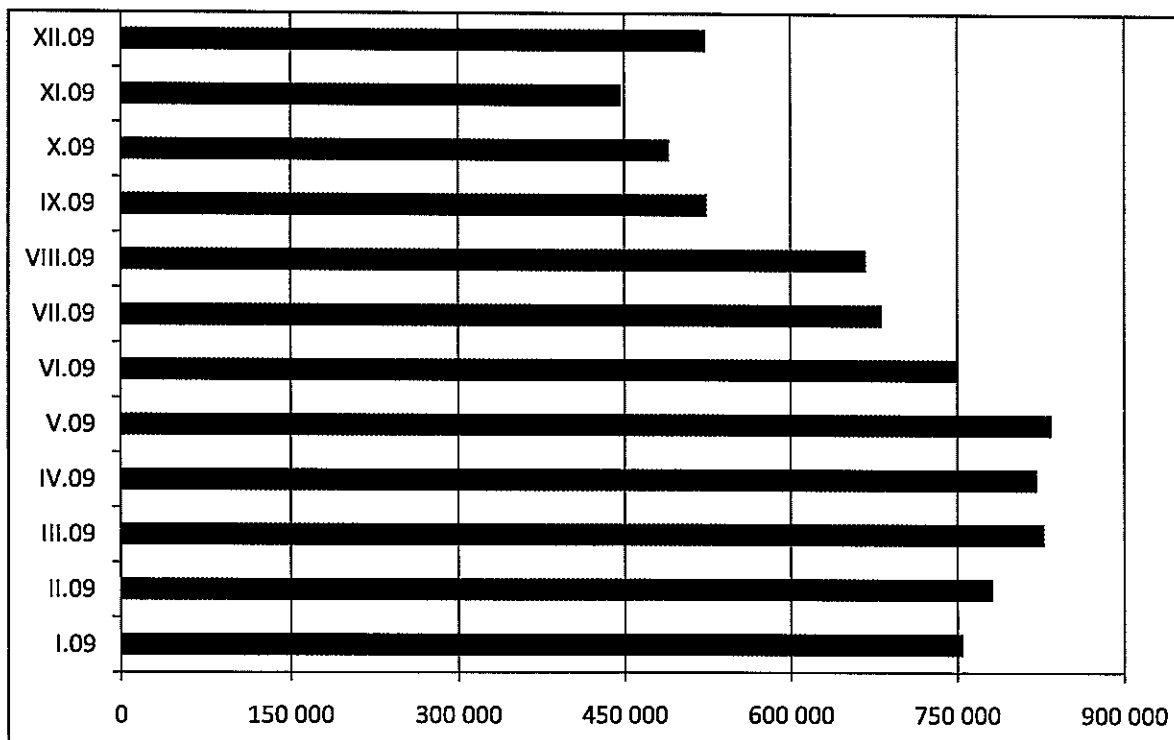
Na dzień 31.12.2009r. zobowiązania krótkoterminowe wyniosły 650 259,4 tys. zł, na które składały się następujące zobowiązania: 44 885 102,70

1	z tytułu dostaw i usług	523 817,9 tys. zł
2	z tytułu podatków, dotacji, ceł, ubezpieczeń	44 885,1 tys. zł
	z tego:	
	• rozrachunki z budżetem	10 657,4 tys. zł
	• rozrachunki z ZUS	34 227,7 tys. zł
3	z tytułu wynagrodzeń	33 169,3 tys. zł
4	kredyty i pożyczki	7 629,1 tys. zł
5	inne	18 827,8 tys. zł
	z tego:	
	• rozliczenie podatku VAT należnego	3 484,6 tys. zł
	• zakup niefinansowych aktywów trwałych	5 170,7 tys. zł
6	fundusze specjalne	21 930,2 tys. zł

Wpływ na poziom zobowiązań miały głównie zobowiązania krótkoterminowe z tytułu dostaw i usług, które stanowiły 80,6% ogółu zobowiązań krótkoterminowych.

Kształtowanie się tej grupy zobowiązań w 2009 r. przedstawia poniższy wykres.

Wykres 16. Zobowiązania z tytułu dostaw i usług w 2009r. (tys. zł).



Najwięksi wierzyciele Spółki:

-	PKP PLK S.A.	-	189 683,7 tys. zł
-	PKP Intercity S.A.	-	116 369,1 tys. zł
-	PKP Energetyka S.A.	-	83 638,7 tys. zł
-	PKP S.A.	-	59 452,7 tys. zł
-	Telekomunikacja Kolejowa sp. z o.o.	-	7 925,6 tys. zł
-	PKP Cargo S.A.	-	4 457,3 tys. zł

V. Inwestycje

W 2009 roku poniesiono nakłady w wysokości 20 154,5 tys. zł, które były niższe w stosunku do planowanych wielkości o 913,5 tys. zł. Planowane a nie zrealizowane w 2009r. zadania przeniesiono do wykonania na 2010r.

W 2009r. zrealizowano następujące zadania:

1. zmodernizowano tabor – 3 646,1 tys. zł, w tym:
 - 87 ezt – 810,2 tys. zł,
 - autobusy szynowe – 414,3 tys. zł,
 - lokomotywy – 2 424,6 tys. zł,
2. poniesiono nakłady na budownictwo inwestycyjne – 5 180,8 tys. zł, w tym:
 - wykonano dokumentację techniczną związaną z posadowieniem kontenerowego zbiornika do magazynowania oleju napędowego dla autobusów szynowych na st. Białystok, ul. Grunwaldzka – 52,6 tys. zł,
 - zakupiono tokarnię do obróbki zestawów kołowych typ UBB/112/2/N (Bydgoszcz) – 31,4 tys. zł,
 - zelektryfikowano linię kolejową na terenie Sekcji Utrzymania Taboru Trakcyjnego Toruń Kluczyki (Bydgoszcz) – 978,4 tys. zł,
 - naprawiono dach hali napraw ezt w Iławie (Olsztyn) – 760,6 tys. zł,
 - przeprowadzono adaptację budynku przy ul. Wileńskiej 14 (PBT) – 3 198,3 tys. zł,
 - posadowiono i zamontowano tokarkę do obróbki zestawów kołowych typu UBB/112/2/N – 159,5 tys. zł,
3. zakupiono sprzęt informatyczny – 3 627,4 tys. zł, w tym:
 - terminale mobilne – 3 603,5 tys. zł,
 - drukarkę termotransferową ZEBRA – 3,7 tys. zł,
 - drukarkę retransferową i drukarkę do kart – 18,1 tys. zł,
 - D-LINK DFL-800 FIREWALL – 2,1 tys. zł,
3. zmodernizowano tokarkę podtorową UGB-150 na stacji Sucha Beskidzka (Kraków) – 915,0 tys. zł,
4. przeprowadzono modernizację zestawu komputerowego dla systemu GRAFIK i GRAFIK-DYSPOZYTOR (PBI) – 16,8 tys. zł,
5. przeprowadzono modernizację zestawu komputerowego dla systemu obsługi terminali kasowych stacji Tarnów – 2,5 tys. zł,
6. zmodernizowano serwer (PBI) – 3,6 tys. zł,
7. przeprowadzono modernizację alkomatu Alco-Sensor IV – 4,1 tys. zł,
8. przeprowadzono modernizację sieci C.O. w budynku hali napraw taboru na stacji Przeworsk – 9,3 tys. zł,
9. zakupiono środki trwałe za 289,8 tys. zł (podnośnik KUTRUFFA 4x15T rok prod. 1970 (Gdynia) – 35,0 tys. zł, zakup urządzeń od PKP CARGO (Gdynia) – 195,3 tys. zł, zakup automatów biletowych wraz z oprogramowaniem (PDP3) – 59,5 tys. zł),
10. zakupiono środki trwałe niskiej wartości za 1 209,5 tys. zł (radiotelefony (PBT) – 1 157,4 tys. zł, induktorowy miernik rezystancji izolacji IMI-413B (Gdynia) – 3,9 tys. zł, zakup urządzeń od PKP CARGO (Gdynia) – 27,8 tys. zł, suwmiarka do pomiaru grubości obręczy zestawów kołowych (Katowice) – 6 tys. zł, klimatyzatory (Kraków) – 5,5 tys. zł, fantom BSL (Lublin) – 3,3 tys. zł, induktorowy miernik pomiaru rezystancji izolacji IMI-413Z (Rzeszów) – 1,6 tys. zł, destylator elektryczny DE-5/M (Szczecin) – 2,5 tys. zł, zakup agregatu pianowego (Zielona Góra) – 1,45 tys. zł, ekspertyza techniczna Budynku "B" Toruń-Kluczyki (PBT) – 21,8 tys. zł).

Źródła finansowania zadań inwestycyjnych

Źródła finansowania zadań inwestycyjnych realizowanych przez Spółkę „Przewozy Regionalne” w 2009r. pochodziły:

- a) ze środków obrotowych Spółki w wysokości 20 101,6 tys. zł,
- b) ze środków Samorządu Województwa Podlaskiego w wysokości 49,6 tys. zł na zakup zbiornika do magazynowania oleju napędowego do autobusów szynowych na stacji Białystok,
- c) ze środków uzyskanych od PZU w ramach Funduszu Prewencyjnego na zakup fantoma.

VI. Czynniki ryzyka

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

VII. Ważne wydarzenia

Styczeń 2009r. – powołanie Przewodniczącego oraz Członków Rady Nadzorczej III kadencji, zwiększenie liczebności Członków Rady Nadzorczej.

Luty 2009r. – zmiana siedziby Spółki na: 03-414 Warszawa, ul. Wileńska 14a

Marzec 2009r. – rozpoczęcie przez firmę BDO Numerica S.A. audytu Spółki, w zakresie wydzielonych zagadnień finansowych, prawnych, operacyjnych, podatkowych. Prace zostały zakończone 26.05.2009r.

Kwiecień 2009r. – otrzymanie kolejnej transzy dotacji z Ministerstwa Infrastruktury w wysokości 220,0 mln zł (realizacja zapisów ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji,...).

Maj 2009r.

- otrzymanie kolejnej transzy dotacji z Ministerstwa Infrastruktury w wysokości 150,0 mln zł (realizacja zapisów ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji,...),
- zatwierdzenie planu rzeczowo – finansowego Spółki na rok 2009 przez Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników.

Czerwiec 2009r.

- otrzymanie kolejnej transzy dotacji z Ministerstwa Infrastruktury w wysokości 75,0 mln zł (realizacja zapisów ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji,...),
- zatwierdzenie przez Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników sprawozdań za 2008 rok: finansowego, Zarządu Spółki oraz sprawozdania z działalności Rady Nadzorczej.

Lipiec 2009r. – otrzymanie kolejnej transzy dotacji z Ministerstwa Infrastruktury w wysokości 75,0 mln zł (realizacja zapisów ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji,...).

Wrzesień 2009r. – otrzymanie kolejnej transzy dotacji z Ministerstwa Infrastruktury w wysokości 150,0 mln zł (realizacja zapisów ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji,...).

Październik 2009r. – otrzymanie ostatniej transzy dotacji z Ministerstwa Infrastruktury w wysokości 107,0 mln zł (realizacja zapisów ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji,...),

Listopad 2009r.

- zakończenie realizacji Ugody restrukturyzacyjnej, w ramach której dokonano spłaty zadłużenia w wysokości 2 207,5 mln zł (z czego 2 160,0 mln zł z dotacji budżetu Państwa i 47,5 mln zł ze środków obrotowych Spółki),
- zatwierdzenie przez Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników, systemu identyfikacji wizualnej Spółki wraz ze zmianą Umowy Spółki.
- wyrażenie zgody przez Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników na podwyższenie kapitału zakładowego, wyłączenie prawa pierwszeństwa do objęcia nowych udziałów, zmiany Umowy Spółki oraz zgody na ustanowienie ograniczonych praw rzeczowych.

Grudzień 2009r.

- wyrażenia zgody na zbycie udziałów przez PKP S.A na rzecz Skarbu Państwa.
- nowa nazwa i logo Spółki – „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.

VIII. Przewidywane kierunki rozwoju

1. Działania restrukturyzacyjne

1.1. Restrukturyzacja marketingowa

W 2010r. 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 prowadzić będzie działania, które pozwolą zatrzymać dotychczasowych klientów i pozyskać nowych. W tym celu Spółka stara się prowadzić ekspansywne działania marketingowe w zakresie polityki taryfowej i przewozowej. Zakłada się kontynuowanie restrukturyzacji produktowej, której najważniejszymi elementami są:

- budowa regionalnych produktów transportowych opartych na zintegrowanych systemach pasażerskiego transportu zbiorowego (bliższa współpraca z samorządami województw umożliwiającą tworzenie ofert regionalnych i lokalnych oraz większe ich zróżnicowanie w zależności od potrzeb i specyfiki regionów),
- modelowanie i rozwój sieci przyspieszonych pociągów międzyaglomeracyjnych (od 100 do 300 km) na bazie marki interREGIO,
- usystematyzowanie klasyfikacji połączeń przyspieszonych regionalnych z wykorzystaniem marki interREGIO i wygaszaniem mało znanych, lokalnych produktów,
- łączenie relacji pociągów osobowych i interREGIO (np. Warszawa – Katowice i Katowice – Racibórz) – objęcie ich umowami zawieranymi z samorządami województw,
- ujednoczenie taryfy osobowej i interREGIO,
- wprowadzanie nowych i modyfikacja istniejących ofert taryfowych np. REGIOEKSPRES

Uwzględniając powyższe, w 2010r. zakłada się zwiększenie pracy eksploatacyjnej do poziomu około 76 mln pockm (wzrost o ok. 14% w porównaniu do 2009r.), wynikające z rozszerzenia obecnie realizowanej oferty o nowe połączenia realizowane w ofercie interREGIO, jak również rozszerzenie pozostałej oferty (praca eksploatacyjna pociągów interREGIO – wzrost o 212%, pociągów regionalnych – o 4,9%, pociągów międzynarodowych – o 7,8%).

1.2. Restrukturyzacja techniczno - eksploatacyjna

Zakłada się, że do końca 2010r., w wyniku realizacji zapisów ustawy o komercjalizacji, ... Spółka otrzyma z PKP SA aport majątku, który stanowią nieruchomości oraz punkty naprawy taboru. Aport ten stanowić będzie wkład niepieniężny i w całości podwyższy on kapitał zakładowy Spółki. W dniu 29.03.2010r., Spółka skierowała pismo do Ministerstwa Infrastruktury z prośbą o udostępnienie listy nieruchomości stanowiących zaplecze techniczno-eksploatacyjne niezbędne do realizacji statutowych działań przewozowych Spółki. Pozwoli ona na weryfikację poszczególnych lokalizacji pod kątem najkorzystniejszego zabezpieczenia interesów Spółki.

Poza tym, w najbliższych latach Spółka planuje zakup nowego taboru kolejowego (66 szt.), wykorzystując środki pomocowe Unii Europejskiej (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko). Spółka posiada opracowane Studium Wykonalności,

dotyczące rodzaju pojazdów i wymagań technicznych. Głównym problemem jest sprawa wkładu własnego, jaki musi być zabezpieczony, aby można było skorzystać ze środków pomocowych Unii Europejskiej. Do chwili obecnej Departament Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury nie przekazał swojego stanowiska odnośnie relacji, jakie Spółka mogłaby obsługiwać zakupionym taborom w ramach Projektu POIiŚ.

Planuje się także kontynuowanie instalowania na taborze Spółki GPS, które pozwolą na bieżąco wskazywać położenie pociągów, zliczać kilometry, sporządzać historię ruchu pojazdów trakcyjnych za dowolny okres oraz sprawować nadzór nad opóźnieniami pociągów i nad, ogólnie rozumianą, gospodarką taborową.

Nieodłącznym działaniem w zakresie restrukturyzacji techniczno-eksploatacyjnej będą działania związane ze zmniejszeniem kosztów eksploatacyjnych, m.in. poprzez:

- koncentrację działalności w dużych zapleczeniach technicznych,
- optymalizację punktów obrządzania i przeglądu taboru (posterunki rewizji technicznej),
- optymalizację obiegów i ilości taboru,
- postój taboru na większych stacjach z niezbędną infrastrukturą,
- optymalizację kosztów zużycia paliw i materiałów.

1.3. Restrukturyzacja finansowa

W 2010 roku rozpoczęta została procedura przetargowa na opracowanie koncepcji biznesowej oraz zakup systemu finansowo-księgowego klasy ERP. Przewiduje się, że wdrożenie systemu nastąpi w 2011 roku.

Obecnie wykorzystywane w Spółce oprogramowanie finansowo-księgowe FK jest przestarzałym systemem stworzonym w środowisku DOS przez PKP w latach 80-tych poprzedniego wieku i nie jest w stanie sprostać obecnym wymaganiom właścicieli i kadry zarządzającej. Roczny koszt użytkowania systemu wynosi około 146 tys. zł netto. Program FK nie jest oprogramowaniem sieciowym, w związku z tym Centrala Spółki nie ma dostępu do zapisów księgowych Zakładów PR, co znacznie wydłuża proces sporządzania i analizowania wszystkich informacji finansowych. Wiele informacji dla celów zarządczych oraz sprawozdawczych sporządzane jest w sposób ręczny, z dokumentów źródłowych.

Ponadto, planuje się utworzenie w Spółce Centrum Usług Księgowych, które będzie miało wpływ na organizację Spółki. Głównym celem utworzenia takiego Centrum w Spółce jest podniesienie efektywności pracy służb księgowych poprzez lepsze wykorzystanie czasu pracy i bardziej systematyczne księgowanie. Efekty tych zmian będą miały zarówno wymiar ekonomiczny, jak i pozafinansowy. Stworzenie Centrum uprości procedury księgowe i przyspieszy cały proces, eliminując wiele operacji papierowych. W ten sposób firma w czasie rzeczywistym będzie znać swoje operacje, a od momentu wdrożenia system ten będzie przynosił mierzalne oszczędności.

Utworzenie Centrum Usług Księgowych w Spółce PR da możliwość obniżenia kosztów ewidencji i możliwość podzielenia pracy między innymi działami i pracownikami, którzy posiadają różne kwalifikacje. Ta zasada jest korzystniejsza od formy rozproszonej, obecnie funkcjonującej w Spółce, ponieważ można będzie prościej kontrolować pracowników i w każdej chwili kontrolować przebieg operacji gospodarczych. Utworzenie Centrum Usług Księgowych spowoduje konsolidację zasobów oraz lepsze wykorzystanie technologii, a jednocześnie kadrze zarządzającej jednostkami/Zakładami pozwoli skupić się na analizie sporządzonej informacji finansowej i realizacji zadań strategicznych.

Centrum jako „centrum wsparcia” będzie pełnić rolę aktywnej i efektywnej pomocy w procesie podejmowania decyzji biznesowych.

Niezbędne jest również:

- wzmocnienie kompetencji Dyrektorów Zakładów w zakresie analiz ekonomicznych i budżetowych oraz stworzenie w Zakładach silnych służb planistyczno-analitycznych, mające na celu zwiększenie samodzielności Zakładów Spółki,
- wdrożenie nowoczesnych technik i narzędzi controllingowych będących bazą dla systemu motywacyjnego,
- kontynuowanie prac związanych z wdrażaniem w Spółce system rozliczeń wewnętrznych pomiędzy jednostkami Spółki pozwalającym na zwiększenie kompetencji operacyjnej Zakładów, wprowadzenie odpowiedzialności za wynik finansowy Zakładu, odejście od stawek ogólno-sieciowych oraz zwiększenie transparentności przychodów i kosztów,
- kontynuowanie prac związanych z opracowaniem systemu informatycznego służącego do budżetowania.

Kolejnym, bardzo istotnym elementem restrukturyzacji finansowej, są działania podjęte przez Spółkę w zakresie odzyskania zaległych środków finansowych od Ministerstwa Infrastruktury:

- wniosek o zawezwanie do próby ugodowej z Ministerstwem Infrastruktury dotyczący okresu od 01.05.2004r. do 08.02.2006r. – 355 mln zł bez odsetek (w przygotowaniu),
- wniosek o zawezwanie do próby ugodowej z Ministerstwem Infrastruktury dotyczący okresu od 09.02.2006r. do 31.12.2008r. złożony w Sądzie Rejonowym – 323 mln zł bez odsetek (termin rozprawy – 31.05.2010r.).

Z uwagi na sytuację finansową Spółki, rozważa się podjęcie działań w celu znalezienia inwestora w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, który uczestniczyłby w restrukturyzacji finansowej Spółki oraz zbadania możliwości uzyskania przez Spółkę pomocy restrukturyzacyjnej notyfikowanej w Komisji Europejskiej.

Alternatywą powyższych założeń, w przypadku nie znalezienia inwestora i nieodzyskania środków finansowych z MI, jest ogłoszenie przez Spółkę upadłości. Upadłość Spółki PR będzie mogła być powiązana z wydzieleniem nowej spółki zajmującej się działalnością bieżącą, nie obciążonej starymi długami. W takim przypadku nowa spółka będzie elementem masy upadłościowej.

1.4. Restrukturyzacja zatrudnienia

W 2010r., w celu dostosowania zatrudnienia i jego struktury do realizowanych zadań przeprowadzono Program monitorowanych dobrowolnych odejść. Realizacja tego Programu to efekt „Porozumienia” zawartego w dniu 07.01.2010r. pomiędzy Zarządem Spółki a Organizacjami Związkowymi działającymi w Spółce.

W okresie od stycznia do 31 marca 2010r. z powyższego Programu skorzystało 793 osoby. Cel programu dobrowolnych odejść został osiągnięty i struktura zatrudnienia, w chwili obecnej jest optymalna

W zależności od wielkości realizowanej oferty, poziom zatrudnienia w kolejnych okresach, będzie musiał uwzględniać dostosowanie poziomu zatrudnienia:

- do niezbędnej liczby pracowników na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem przewozów w przypadkach jego obniżenia,

- na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem do planowanej optymalizacji obiegów pociągów,
- na stanowiskach pracy związanych z obsługą klienta do oczekiwań rynku oraz działań prowadzonych przez Spółkę.

Czynniki mogące mieć wpływ na obecnie planowany poziom zatrudnienia, to:

- obniżenie bądź zwiększenie oferty przewozowej przez organizatorów przewozów,
- zmniejszenie zadań dotychczas realizowanych przez Spółkę na rzecz innych przewoźników,
- obniżenie bądź zwiększenie oferty obejmującej pociągi interREGIO.

2. Przewidywana sytuacja finansowa

W 2010r. 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 2010r. wyniku Spółki na poziomie wyższym niż w 2009r.

Na 2010r. przewiduje się trzy scenariusze wyniku finansowego, uzależnione głównie od poziomu uzyskanych przychodów przewozowych, dofinansowania organizatorów przewozów. Prognozy finansowe wraz z opisem planów restrukturyzacyjnych i działań mających na celu uzyskanie jak najkorzystniejszego wyniku finansowego zostały opracowane w formie Programu naprawczego i restrukturyzacyjnego z planem finansowym Spółki na 2010r. z prognozą na lata 2011-2012. Program ten, w dniu 07.05.2010r. został pozytywnie zaopiniowany przez Radę Nadzorczą Spółki i rekomendowany Zgromadzeniu Wspólników.

Porównanie powyższych scenariuszy finansowych na 2010r. przedstawia tabela poniżej.

Tabela 36. Wynik finansowy planowany na 2010r.

wyszczególnienie	Plan 2010 (min zł)		
	scenariusz realny	scenariusz optymistyczny	scenariusz pesymistyczny
Przychody	1 811,3	1 917,4	1 777,0
Koszty	1 926,4	1 926,4	1 926,4
Wynik finansowy netto	-115,0	-8,9	-149,3

W 2010r., w ramach planu inwestycyjnego, Spółka zrealizuje: 2 naprawy główne (ED 72 w ZNTK Mińsk Mazowiecki) i 80 napraw rewizyjnych z modernizacją (9 szt. EN 57 i 2 szt. – ED 72 w ZNTK Mińsk Mazowiecki oraz 69 szt. EN 57 w Newag Nowy Sącz). Ponadto planuje się naprawę nawierzchni torowych, obiektów inżynierskich w zaplecach.

Ponadto, w 2010r. Spółka będzie kontynuować likwidację zbędnego taboru (technicznie zużytego), maksymalizować wykorzystanie elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz zwiększy liczbę użytkowanych autobusów szynowych, będących głównie własnością samorządów województw.

Uwzględniając realizację powyżej przedstawionego scenariusza realnego, suma aktywów Spółki na dzień 31.12.2010r. wyniesie 810 064,5 tys. zł. W strukturze aktywów przeważać

będą aktywa trwałe, na które składają się przede wszystkim środki transportu (ezt, lokomotywy i wagony). Aktywa obrotowe stanowią 28,4% aktywów ogółem, w tym należności krótkoterminowe 19,4%.

W 2010r. suma pasywów Przewozów Regionalnych wyniesie 810 064,5 tys. zł. W wyniku skumulowanych strat z poprzednich okresów, kapitał własny Spółki ma wartość ujemną. Działalność Spółki finansowana jest kapitałami obcymi, przede wszystkim w formie krótkoterminowych zobowiązań z tytułu dostaw i usług.

Planowany na 2010r. stan aktywów i pasywów wg scenariusza realnego przedstawia poniższa tabela:

Tabela 37. Majątek i źródła finansowania majątku – plan na 2010r.

Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2010 (tys. zł)	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2010 (tys. zł)
A. Aktywa trwałe	580 104,2	A. Kapitał własny	-295 558,4
Wartości niematerialne i prawne	330,9	Kapitał podstawowy	1 428 029,0
Rzeczowe aktywa trwałe	574 936,9	Kapitał zapasowy	
Inwestycje długoterminowe	25,0	Zysk (strata) z lat ubiegłych	-1 608 560,1
Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	4 811,4	Zysk (strata) netto	-115 027,3
B. Aktywa obrotowe	229 960,3	B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	1 105 622,9
Zapasy	16 882,1	Rezerwy na zobowiązania	177 523,7
Należności krótkoterminowe	157 383,3	Zobowiązania długoterminowe	
Krótkoterminowe aktywa finansowe	48 634,9	Zobowiązania krótkoterminowe i fundusze specjalne	763 108,5
Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	7 060,0	Rozliczenia międzyokresowe	164 990,7
C. Suma aktywów	810 064,5	C. Suma pasywów	810 064,5

CZŁONEK ZARZĄDU
DYREKTOR FINANSOWY
1)
Malgorzata Kuczewska Łaska

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor ds. Pracowniczych
2)
Danuta Bodzek

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor ds. Techniczno-eksploatacyjnych
3)
Robert Nowakowski

Warszawa, 25.06.2010r.
(miejsowość, data sporządzenia)

1947
1948
1949
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025

1947
1948
1949
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025

Author's name

1947
1948
1949
1950
1951
1952
1953
1954
1955
1956
1957
1958
1959
1960
1961
1962
1963
1964
1965
1966
1967
1968
1969
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976
1977
1978
1979
1980
1981
1982
1983
1984
1985
1986
1987
1988
1989
1990
1991
1992
1993
1994
1995
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025