



Przewozy Regionalne

**Sprawozdanie Zarządu z działalności
spółki Przewozy Regionalne
w roku obrotowym 2014**

Warszawa, kwiecień 2015 r.

Spis treści

1.	INFORMACJE O SPÓŁCE	5
2.	STRUKTURA WŁASNOŚCIOWA SPÓŁKI.....	5
3.	POWIĄZANIA KAPITAŁOWE SPÓŁKI Z INNYMI PODMIOTAMI	6
4.	ORGANY SPÓŁKI	6
4.1.	ZGROMADZENIE WSPÓLNIKÓW.....	6
4.2.	RADA NADZORCZA.....	7
4.3.	ZARZĄD SPÓŁKI.....	8
5.	STRUKTURA ORGANIZACYJNA	9
6.	CHARAKTERYSTYKA DZIAŁALNOŚCI PRZEWOZOWEJ SPÓŁKI.....	10
6.1.	RYNEK KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W POLSCE	10
6.2.	OFERTA PRZEWOZOWA.....	11
6.3.	WIELKOŚCI PRZEWOZOWE.....	11
7.	INWESTYCJE.....	12
8.	SYTUACJA EKONOMICZNO-FINANSOWA.....	12
8.1.	RACHUNEK ZYSKÓW I STRAT	12
8.2.	AKTYWA.....	14
8.3.	PASYWA	14
8.4.	WSKAŹNIKI OCENY DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI.....	15
9.	ZATRUDNIENIE	17
9.1.	STAN ZATRUDNIENIA	17
9.2.	STRUKTURA ZATRUDNIENIA W LATACH 2013-2014	18
9.3.	ZMIANY W STANIE ZATRUDNIENIA	19
9.4.	SZKOLENIA PRACOWNIKÓW	19
10.	CZYNNIKI RYZYKA.....	20
11.	WAŻNE WYDARZENIA.....	21
12.	PRZEWIDYWANA SYTUACJA FINANSOWA	22
13.	PROCES RESTRUKTURYZACJI SPÓŁKI.....	22

Sprawozdanie Zarządu z działalności spółki Przewozy Regionalne
w roku obrotowym 2014.

1. Informacje o spółce

Przewozy Regionalne powstały w wyniku reorganizacji kolei państwowych na podstawie ustawy z 8.09.2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” i rozpoczęły działalność 1 października 2001 r. jako jedna ze spółek Grupy PKP. Przewozy Regionalne są największym pasażerskim przewoźnikiem kolejowym w Polsce. Każdego dnia z usług spółki korzysta średnie 230 tys. pasażerów. Zdecydowaną większość usług świadczonych przez spółkę to działalność o charakterze misji publicznej. Zadania przewozowe wykonywane są w oparciu o umowy PSC (public service contracts) zawierane z samorządami wojewódzkimi.

Spółkę wpisano do Krajowego Rejestru Sądowego – Rejestru Przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy XIX Wydział Gospodarczy (obecnie: XIII Wydział Gospodarczy) pod numerem 0000031521. Otrzymała numer rejestracji statystycznej Regon 017319719 oraz NIP 526-25-57-278. Prowadzi działalność na podstawie przepisów Kodeksu spółek handlowych oraz innych właściwych przepisów obowiązujących w kraju oraz w krajach należących do Unii Europejskiej.

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

Siedziba spółki mieści się w Warszawie przy ul. Wileńskiej 14A, 03-414 Warszawa.

Przedmiotem działalności podstawowej spółki jest krajowy regionalny oraz międzynarodowy przygraniczny kolejowy przewóz osób i rzeczy, który zapewnia podróżnym codzienne dojazdy do pracy i szkół, do centrów handlowych, administracyjnych i in.

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

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

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

2. Struktura własnościowa spółki

Właścicielami spółki są samorzady wszystkich województw. Obecnie kapitał zakładowy dzieli się na 1 540 606 równych i niepodzielnych udziałów o wartości nominalnej 1 000,00 zł każdy. Udziały poszczególnych województw przedstawia poniższa tabela.

Województwo	Liczba udziałów	Udział %	Wartość udziałów (w tys. zł)
dolnośląskie	112 465	7,3%	112 465,0
kujawsko-pomorskie	89 355	5,8%	89 355,0
lubelskie	84 733	5,5%	84 733,0
lubuskie	55 461	3,6%	55 461,0
łódzkie	87 815	5,7%	87 815,0

*Sprawozdanie Zarządu z działalności spółki Przewozy Regionalne
w roku obrotowym 2014.*

Województwo	Liczba udziałów	Udział %	Wartość udziałów (w tys. zł)
małopolskie	98 599	6,4%	98 599,0
mazowieckie	207 982	13,5%	207 982,0
opolskie	52 380	3,4%	52 380,0
podkarpackie	75 490	4,9%	75 490,0
podlaskie	58 543	3,8%	58 543,0
pomorskie	109 383	7,1%	109 383,0
śląskie	141 736	9,2%	141 736,0
świętokrzyskie	46 218	3,0%	46 218,0
warmińsko-mazurskie	81 652	5,3%	81 652,0
wielkopolskie	149 439	9,7%	149 439,0
zachodniopomorskie	89 355	5,8%	89 355,0
Razem	1 540 606	100,0%	1 540 606,0

3. Powiązania kapitałowe spółki z innymi podmiotami

25 sierpnia 2014 r. podpisana została umowa sprzedaży udziałów w spółce KOW media&marketing sp. z o.o. Od tego czasu spółka nie posiada żadnych powiązań kapitałowych z innymi podmiotami.

4. Organy spółki

Organami spółki są:

- Zgromadzenie Wspólników,
- Rada Nadzorcza,
- Zarząd.

4.1. Zgromadzenie Wspólników

Zgromadzenie Wspólników zwołuje Zarząd. Obraduje ono jako zwyczajne lub nadzwyczajne. Zwyczajne Zgromadzenie Wspólników powinno się odbyć się w terminie 6 miesięcy po upływie roku obrotowego. Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników Zarząd zwołuje z własnej inicjatywy lub na pisemny wniosek Rady Nadzorczej albo Wspólnika czy Wspólników reprezentujących co najmniej 10% kapitału zakładowego.

Uchwały Wspólników zapadają na Zgromadzeniu Wspólników bezwzględną większością głosów oddanych, z wyjątkiem uchwał, w stosunku do których Kodeks spółek handlowych przewiduje surowsze wymagania. Zgromadzenie Wspólników może podejmować uchwały bez względu na liczbę reprezentowanych na nim udziałów. Na każdy udział przypada jeden głos. Na wniosek Zarządu spółki uchwały mogą być podjęte bez odbycia Zgromadzenia Wspólników, jeżeli wszyscy Wspólnicy wyrażą pisemną zgodę na ich treść albo na głosowanie pisemne. W 2014 r. odbyło się jedno Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników – 28 kwietnia 2014 r. Podjęto na nim 4 uchwały.

Zwyczajne Zgromadzenie spółki odbyło się 26 czerwca 2014 r. Podjęto na nim 36 uchwał. Ponadto w 2014 r. Wspólnicy podjęli dwie uchwały w trybie pisemnym (17 listopada 2014 r. oraz 20 października 2014 r.)

4.2. Rada Nadzorcza

Rada Nadzorcza wykonuje czynności nadzorcze (łącznie) i sprawuje stały nadzór nad działalnością spółki. Składa się z trzech do dziewiętnastu członków, w tym przewodniczącego. Członków Rady Nadzorczej powołuje i odwołuje Zgromadzenie Wspólników. Posiedzenia Rady Nadzorczej odbywają się w miarę potrzeb, nie rzadziej niż raz na miesiąc. Kadencja Rady Nadzorczej trwa trzy lata obrotowe. Wszelkie postanowienia Rady Nadzorczej zapadają w formie uchwał. Rada Nadzorcza podejmuje uchwały, jeżeli na posiedzeniu jest obecna co najmniej połowa jej członków, a wszyscy jej członkowie zostali zaproszeni. Uchwały Rady Nadzorczej mogą być podjęte także bez odbycia posiedzenia, w drodze pisemnego głosowania lub przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość, gdy wszyscy członkowie Rady zostali powiadomieni o treści projektu uchwały.

W ciągu roku 2014 Rada Nadzorcza odbyła dwanaście posiedzeń. Ponadto przewodniczący Rady Nadzorczej zarządził trzy głosowania pisemne. W 2014 r. podjęto łącznie 91 uchwał. Rada Nadzorcza w 2014 r. dokonała oceny Sprawozdania Zarządu z działalności spółki i Sprawozdania finansowego za rok 2013, czym wypełniła obowiązek wynikający z art. 219 § 3 ksh.

2014 rok był trzecim rokiem działalności Rady Nadzorczej V kadencji.

Członkowie Rady Nadzorczej w 2014 r. – (V kadencja)

Skład Rady Nadzorczej na 31 grudnia 2014 r.

- | | |
|-------------------------|---|
| 1. Wojciech Świnder | - przewodniczący Rady Nadzorczej |
| 2. Teresa Woźniak | - zastępca przewodniczącego Rady Nadzorczej |
| 3. Stefan Mucha | - sekretarz Rady Nadzorczej |
| 4. Zbigniew Czajor | - członek Rady Nadzorczej |
| 5. Jacek Dmowski | - członek Rady Nadzorczej |
| 6. Krzysztof Dzierwa | - członek Rady Nadzorczej |
| 7. Wiesława Franus | - członek Rady Nadzorczej |
| 8. Urszula Jeziorna | - członek Rady Nadzorczej |
| 9. Zofia Kochan | - członek Rady Nadzorczej |
| 10. Mirosław Maniecki | - członek Rady Nadzorczej |
| 11. Tomasz Matera | - członek Rady Nadzorczej |
| 12. Bartłomiej Pachis | - członek Rady Nadzorczej |
| 13. Norbert Radek | - członek Rady Nadzorczej |
| 14. Jarosław Sromala | - członek Rady Nadzorczej |
| 15. Grzegorz Szymański | - członek Rady Nadzorczej |
| 16. Jan Śmietanko | - członek Rady Nadzorczej |
| 17. Ewa Wiszniewska | - członek Rady Nadzorczej |
| 18. Katarzyna Zajkowska | - członek Rady Nadzorczej |

Zmiany w składzie Rady Nadzorczej w ciągu 2014 roku.

26 czerwca 2014 r. na mocy uchwały nr 36 Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników odwołana została Irena Cebula. Rada Nadzorcza uchwałą nr 78/V/2014 z 5 listopada 2014 r. dokonała wyboru Stefana Muchy na stanowisko sekretarza Rady Nadzorczej.

4.3. Zarząd spółki

Zarząd spółki prowadzi sprawy spółki i reprezentuje ją na zewnątrz. Uprawniony jest do podejmowania wszelkich decyzji wymaganych dla prawidłowej działalności gospodarczej spółki, nie będących w kompetencjach Rady Nadzorczej lub Zgromadzenia Wspólników. Zarząd składa się z jednej do pięciu osób używających tytułów: prezesa i członków zarządu. Do składania oświadczeń woli i podpisywania w imieniu spółki wymagane jest współdziałanie prezesa i członka zarządu lub dwóch członków zarządu albo prezesa zarządu łącznie z prokurentem albo jednego członka zarządu łącznie z prokurentem. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu (przy obecności co najmniej połowy składu Zarządu). Zarząd może również podejmować uchwały bez odbycia posiedzenia w trybie głosowania pisemnego lub przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość. W 2014 roku odbyły się 63 posiedzenia Zarządu. Łącznie w ciągu roku 2014 Zarząd podjął 407 uchwał.

Skład Zarządu Spółki na 31 grudnia 2014 r.

- | | |
|------------------------|--|
| 1. Tomasz Pasikowski | prezes zarządu – dyrektor generalny
od 5.02.2014 r. |
| 2. Wojciech Kroskowski | członek zarządu – dyrektor finansowy
od 5.02.2014 r. |
| 3. Dariusz Liszewski | członek zarządu – dyrektor ds. techniczno-
eksploatacyjnych
od 31.03.2014 r. |

Zmiany w składzie Zarządu w lutym 2014 r.

- | | |
|----------------------|---|
| 1. Ryszard Kuć | prezes zarządu – dyrektor generalny
od 1.01.2014 r. do 5.02.2014 r. |
| 2. Elżbieta Grudzień | członek zarządu – dyrektor finansowy
od 1.01.2014 r. do 5.02.2014 r. |
| 3. Paweł Stefański | członek zarządu – dyrektor ds. techniczno-
eksploatacyjnych
od 1.01.2014 r. do 5.02.2014 r. |

5. Struktura organizacyjna

Strukturę organizacyjną spółki określa jej Regulamin organizacyjny. Przewozy Regionalne prowadzą działalność w oparciu o Centralę oraz jednostki wykonawcze, tj. 14 Oddziałów i Zakład Napraw Taboru z siedzibą w Kruszewcu. Realizują one zadania w poszczególnych obszarach działalności przewozowej spółki.

Centrala spółki

Komórkami organizacyjnymi Centrali kierują dyrektorzy oraz pracownicy kierujący samodzielnymi stanowiskami pracy.

Jednostki wykonawcze

1 stycznia 2014 roku dotychczasowe jednostki wykonawcze (Zakłady Przewozów Regionalnych) zostały przekształcone w oddziały spółki.

Ponadto 1 stycznia 2014 r. utworzony został Zakład Napraw Taboru z siedzibą w Kruszewcu, na bazie składników majątkowych wydzielonych z Łódzkiego Zakładu Przewozów Regionalnych.

W 2014 r. w spółce były wyodrębnione następujące jednostki wykonawcze:

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

Zmiany struktury organizacyjnej w ciągu roku obrotowego

W 2014 r. miały miejsce następujące zmiany Regulaminu organizacyjnego spółki:

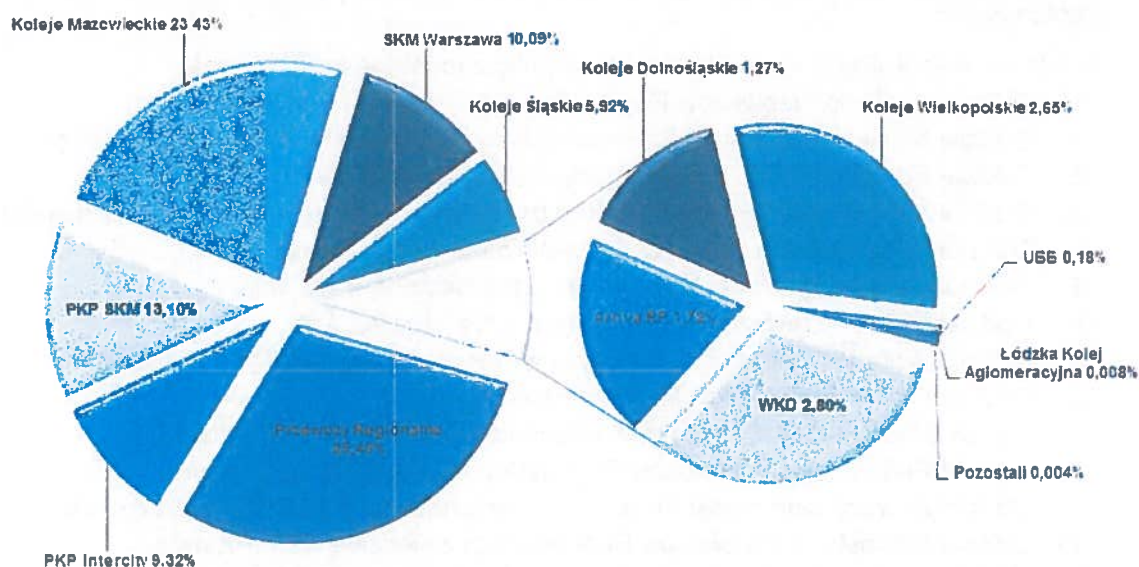
- przekazanie prezesowi zarządu – dyrektorowi generalnemu wykonywania zadań w zakresie polityki zatrudnieniowej spółki poprzez sprawowanie nadzoru nad zadaniami Biura Spraw Pracowniczych, powierzonych dotychczas członkowi zarządu – dyrektorowi ds. strategii,
- przekazanie z Biura Infrastruktury, Logistyki i Zaopatrzenia do Biura Utrzymania Taboru zadań dotyczących opracowania założeń rzeczowych do planu rzeczowo-finansowego spółki w zakresie taboru wagonowego oraz planowania środków finansowych na zakupy, naprawy bieżące i okresowe oraz modernizacje taboru,
- połączenie Biura Audytu Wewnętrznego i Biura Kontroli,
- powierzenie dyrektorowi finansowemu sprawowania kontroli nad sprawami Biura Rozliczeń i Kontroli Dochodów.

6. Charakterystyka działalności przewozowej spółki

6.1. Rynek kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce

Na rynku kolejowych przewozów pasażerskich w 2014 roku działało 13 przewoźników. Procentowy udział w rynku wszystkich pasażerskich przewoźników kolejowych został przedstawiony na poniższym wykresie. Analizując rynek pod względem rodzaju ruchu, można stwierdzić, że spółka konkuruje na rynku przewozów wojewódzkich, oraz aglomeracyjnych (przystępując do przetargów na obsługę poszczególnych linii) oraz przewozów międzywojewódzkich.

Udział przewoźników wg liczby przewiezionych pasażerów w 2014 r.



W ostatnich latach w Polsce pasażerski transport kolejowy traci udziały w rynku przewozów pasażerskich na rzecz transportu samochodowego. W 2013 r. liczna zarejestrowanych aut wzrosła o 8%. W tym samym okresie liczba przewożonych pasażerów transportem kolejowym spadła o 6%. W porównaniu do 2013 r. udział spółki w rynku kolejowym wg liczby przewiezionych pasażerów zmniejszył się o 2%.

Istotny wpływ na liczbę pasażerów korzystających z transportu kolejowego ma obecnie prowadzona modernizacja wielu linii kolejowych, co powoduje w krótkim okresie znaczne utrudnienia w ruchu i w konsekwencji prowadzi do spadku konkurencyjności transportu kolejowego względem innych gałęzi transportu, szczególnie komunikacji autobusowej. Na ten negatywny w skutkach dla Przewozów Regionalnych trend ma także wpływ oddawana w ostatnim czasie znaczna liczba nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych oraz duży nacisk na ich dalszy rozwój w kolejnych latach.

6.2. Oferta przewozowa

Spółka jest największym w Polsce pasażerskim przewoźnikiem kolejowym pod względem liczby przewiezionych pasażerów. Nieustannie dąży do doskonalenia oferty przewozowej zgodnie z potrzebami pasażerów w taki sposób, aby był on atrakcyjny dla jak największej grupy podróżnych.

W 2014 r., jak i w roku poprzednim, spółka wykonywała przewozy na obszarze całego kraju pociągami regionalnymi, interREGIO oraz międzynarodowymi.

Głównym obszarem działalności spółki są przewozy regionalne o charakterze użyteczności publicznej, czyli zapewnienie pasażerom dojazdów do pracy, szkół, na uczelnie oraz do lokalnych centrów administracyjnych i usługowych. Wykonywanie przewozów realizowane było na podstawie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu publicznego, zawartych z samorządami województw, jako organem administracji publicznej.

W 2014 r. kontynuowano przewozy komercyjne pociągami interREGIO (IR), które łączyły ze sobą zarówno największe aglomeracje, jak i mniejsze miejscowości. Docierały również do wielu miejsc letniego i zimowego wypoczynku.

Ponadto wykonywano przewozy międzynarodowe, w ramach usług publicznych, na podstawie umowy zawartej z Ministrem Infrastruktury i Rozwoju.

6.3. Wielkości przewozowe

W 2014 roku z usług spółki skorzystało 79,3 mln pasażerów. Praca przewozowa ukształtowała się na poziomie 4 822,4 mln paskm. W porównaniu z 2013 r. przewieziono o 5,5 mln pasażerów mniej, co wpłynęło na wykonanie niższej pracy przewozowej o 311,3 mln paskm. Znaczący wpływ na spadek liczby przewożonych pasażerów było powierzenie przez organizatorów obsługi części tras innym przewoźnikom regionalnym, głównie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i Kolejom Dolnośląskim.

Wyszczególnienie	2014	2013	Zmiana bezwzględna (2 - 3)
1	2	3	4
Liczba pasażerów (tys. osób)	79 331,7	84 879,2	-5 547,5
Praca przewozowa (tys. paskm)	4 822 444,6	5 133 761,1	-311 316,5
Średnie odległość przewozu (km)	60,8	60,4	0,4

7. Inwestycje

W 2014 r. spółka poniosła wydatki na inwestycje w wysokości 31 366,0 tys. zł. Nakłady były wyższe w porównaniu z 2013 r. o 6 803,5 tys. zł. Szczegóły przedstawiono w tabeli poniżej.

Lp	Wyszczególnienie	2013 (tys. zł)	2014 (tys. zł)	Odchylenia bezwzględne (3-4) (tys. zł)
1	2	3	4	5
1.	Budownictwo inwestycyjne	1 155,5	1 211,1	55,6
2.	Modernizacja taboru	16 222,3	15 106,9	-1 115,4
3.	Zakup taboru	0,0	83,0	83,0
4.	Pozostałe inwestycje z tego:	7 184,7	14 965,0	7 780,3
4.1.	Zakup maszyn i urządzeń	3 159,5	11 560,3	8 400,8
4.2.	Modernizacja maszyn i urządzeń	62,5	5,0	-57,5
4.3.	Inne zakupy środki trwałe i WNIP	3 679,5	3 262,7	-416,8
4.4.	Dokumentacja przyszłościowa	283,2	137,0	-146,2
5.	RAZEM	24 562,5	31 366,0	6 803,5

8. Sytuacja ekonomiczno-finansowa

8.1. Rachunek zysków i strat

W oku 2014 spółka wypracowała najlepszy wynik finansowy w swojej historii, który wyniósł minus 5,46 mln zł. Strata spółki, w porównaniu z rokiem 2013, zmniejszyła się dziesięciokrotnie. Przewozy Regionalne pokonały trwającą od lat stagnację m.in. dzięki opracowaniu i wdrożeniu planu działań wewnętrznych w obszarze racjonalizacji kosztowej. Gdyby nie konieczność obsługi historycznego długu, spółka osiągnęłaby zysk operacyjny na poziomie 10 mln zł.

Wyszczególnienie	2014 (tys. zł)	2013 (tys. zł)	Zmiana bezwzględna (kol 2 - 3) (tys. zł)	Dynamika (kol. 4/3) %
1	2	3	4	5
Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	658 297,1	717 739,2	-59 442,1	-8,3%
Koszty działalności operacyjnej	1 461 404,6	1 560 138,4	-98 733,8	-6,3%
Wynik ze sprzedaży	-803 107,5	-842 399,2	39 291,7	-4,7%
Pozostałe przychody operacyjne	854 377,9	819 147,1	35 230,8	4,3%
Pozostałe koszty operacyjne	41 282,4	7 831,0	33 451,4	427,2%
Wynik na działalności operacyjnej	9 988,0	-31 083,1	41 071,1	-132,1%
Przychody finansowe	4 046,9	8 772,9	-4 726,0	-53,9%
Koszty finansowe	19 502,9	31 697,9	-12 195,0	-38,5%
Wynik brutto (netto)	-5 468,0	-54 008,1	48 540,1	-89,9%

**2014 rok spółka zakończyła ze stratą 5,46 mln zł, czyli
10-krotnie niższą niż w 2013 r.**

Czynniki kształtujące wynik finansowy:

Wynik ze sprzedaży (-803,1 mln zł) – strata niższa w porównaniu z 2013 r. o 39,3 mln zł.

Przychody ze sprzedaży w 2014 r. wyniosły 658,3 mln zł i były niższe o 8% w porównaniu z wynikiem z 2013 r. Główną przyczyną spadku przychodów było zmniejszenie pracy przewozowej.

W 2014 r. największy udział w przychodach ze sprzedaży stanowiły bilety (62%) oraz dotacja przedmiotowa (18%). Kolejne pozycje to: wynajem/dzierżawa i naprawa taboru (6%), sprzedaż uprawnień do ulgowych przejazdów (6%).

**Koszty działalności operacyjnej w 2014 r. wyniosły 1 461,4 mln zł i były
o 6% niższe niż 2013 r.**

Znaczne obniżenie kosztów działalności spółki wynikało z renegotjacji umów z firmami zewnętrznymi, m.in. w zakresie świadczonych usług telefonii komórkowej czy ubezpieczeń OC. Podjęto decyzje o zmianie organizacji procesu zakupowego, centralizacji zakupów i wprowadzeniu kategorii zakupowych centralnie zarządzanych w skali Spółki. Działania Zarządu podjęte w 2014 r. w obszarze zakupów i zawierania nowych kontraktów skutkują w zdecydowanej większości uzyskaniem warunków cenowych korzystniejszych od dotychczasowych kontraktów lub cen wynikających z badania rynku.

Inne Działania zmierzające do ograniczania kosztów prowadzenia działalności przewozowej oraz dostosowania posiadanego potencjału do realizowanych zadań polegały na:

- dalszej optymalizacji zatrudnienia,
- wykonywaniu napraw taboru głównie we własnych punktach naprawczych, ograniczając zlecenie ich na zewnątrz.

W 2014 r. największy udział w kosztach działalności operacyjnej stanowiły wynagrodzenia i świadczenia pracownicze (39%), koszty związane z dostępem do infrastruktury (20%) oraz energia i paliwo trakcyjne (15%).

**W 2014 r. wynik na działalności operacyjnej wyniósł 10 mln zł i był
lepszy od wyniku z 2013 r. o 41 mln zł.**

Na lepszy wynik w porównaniu z 2013 r. wpływ miały:

- niższe koszty dostępu do linii o **47 mln zł** (praca eksploatacyjna niższa o 2,7 mln pockm),
- niższe koszty wynagrodzeń i świadczeń pracowniczych o **31 mln zł**,
- wyższe przychody z tytułu wynajmu i napraw taboru o **19 mln zł**,
- wyższe dopłaty do przewozów objętych umowami z samorządami wojewódzkimi i MliR o **13 mln zł**,

Czynnikiem zmniejszającym ten wynik były niższe przychody z tytułu sprzedaży biletów o 65 mln zł w porównaniu do roku ubiegłego.

Sprawozdanie Zarządu z działalności spółki Przewozy Regionalne
w roku obrotowym 2014.

Wynik na działalności finansowej (-)15,5 mln zł – strata niższa w porównaniu z 2013 r. o 7,5 mln zł. Podstawową przyczyną straty na działalności finansowej były odsetki (17,9 mln zł) naliczone od nieterminowo spłacanych zobowiązań wobec kontrahentów spółki, w tym PKP PLK.

8.2. Aktywa

Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2014 (tys. zł)	Udział (%)	Stan na 31.12.2013 (tys. zł)	Udział (%)	Zmiana bezwzględna (kol. 2-4) (tys. zł)	Dynamika (kol. 6/4) %
1	2	3	4	5	6	7
Aktywa trwałe	604 579,5	75,3%	619 645,8	75,5%	-15 066,3	-2,4%
Wartości niematerialne i prawne	1 114,8	0,1%	2 066,8	0,3%	-952,0	-46,1%
Rzeczowe aktywa trwałe	585 352,1	72,9%	598 848,1	73,0%	-13 496,0	-2,3%
Inwestycje długoterminowe	0,0	0,0%	25,0	0,0%	-25,0	-100,0%
Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	18 112,6	2,3%	18 705,9	2,3%	-593,3	-3,2%
Aktywa obrotowe	198 418,2	24,7%	200 606,2	24,5%	-2 188,0	-1,1%
Zapasy	32 789,1	4,1%	30 791,0	3,8%	1 998,1	6,5%
Należności krótkoterminowe	128 940,3	16,1%	139 143,5	17,0%	-10 203,2	-7,3%
Inwestycje krótkoterminowe	19 201,0	2,4%	20 462,6	2,5%	-1 261,6	-6,2%
Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	17 487,8	2,2%	10 209,1	1,2%	7 278,7	71,3%
AKTYWA razem	802 997,7	100,0%	820 252,0	100,0%	-17 254,3	-2,1%

Suma bilansowa spółki 31 grudnia 2014 r. wyniosła 803,0 mln zł (spadek o 2,1% w porównaniu do roku ubiegłego). Obniżenie sumy bilansowej do roku poprzedniego było spowodowane spadkiem rzeczowych aktywów trwałych o 13,5 mln zł oraz należności krótkoterminowych o 10,2 mln zł częściowo kompensowanym wzrostem krótkoterminowych rozliczeń międzyokresowych o 7,3 mln zł.

8.3. Pasywa

Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2014 (tys. zł)	Udział (%)	Stan na 31.12.2013 (tys. zł)	Udział (%)	Zmiana bezwzględna (kol. 2-4) (tys. zł)	Dynamika (kol. 6/4) %
1	2	3	4	5	6	7
Kapitał własny	-396 203,9	-49,3%	-390 735,9	-47,6%	-5 468,0	1,4%
Kapitał zakładowy	1 540 606,0	191,9%	1 540 606,0	187,8%	0,0	0,0%
Kapitał zapasowy	2 037 057,1	253,7%	2 037 057,1	248,3%	0,0	0,0%
Zysk (strata) z lat ubiegłych	-3 968 399,0	-494,2%	-3 914 390,9	-477,2%	-54 008,1	1,4%
Zysk (strata) netto	-5 468,0	-0,7%	-54 008,1	-6,6%	48 540,1	-89,9%

**Sprawozdanie Zarządu z działalności spółki Przewozy Regionalne
w roku obrotowym 2014.**

Wyszczególnienie	Stan na 31.12.2014 (tys. zł)	Udział (%)	Stan na 31.12.2013 (tys. zł)	Udział (%)	Zmiana bezwzględna (kol. 2-4) (tys. zł)	Dynamika (kol. 6/4) %
Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	1 199 201,6	149,3%	1 210 987,9	147,6%	-11 786,3	-1,0%
Rezerwy na zobowiązania	202 995,9	25,3%	188 966,1	23,0%	14 029,8	7,4%
Zobowiązania długoterminowe	33 911,7	4,2%	11 520,0	1,4%	22 391,7	194,4%
Zobowiązania krótkoterminowe	850 331,3	105,9%	886 443,6	108,1%	-36 112,3	-4,1%
Rozliczenia międzyokresowe	111 962,7	13,9%	124 058,2	15,1%	-12 095,5	-9,7%
Pasywa razem	802 997,7	100,0%	820 252,0	100,0%	-17 254,3	-2,1%

Kapitał własny spółki 31 grudnia 2014 roku wyniósł (-) 396,2 mln zł. Uwzględnia zmniejszenia z tytułu pokrycia straty za lata ubiegłe i rok bieżący. W porównaniu do 2013 r. wartość kapitałów spadła o 1,4% z uwagi na ujemny wynik finansowy. Ujemną wartość kapitału własnego częściowo rekompensuje kapitał zapasowy uwzględniający środki, które spółka otrzymała z budżetu państwa w latach poprzednich z tytułu rekompensaty strat poniesionych w związku z wykonywaniem przewozów pasażerskich w ramach świadczenia usług publicznych w okresie od 1.10.2001 r. do 30.04.2004 r.

Wartość zobowiązań i rezerw na zobowiązania (kapitały obce) ukształtowały się na poziomie 1 199,2 mln zł (spadek o 1,0% w porównaniu do 2013 r.). Udział zobowiązań w pasywach ogółem zwiększył się w okresie objętym sprawozdaniem o 1,7 p. proc. Głównym czynnikiem obniżenia się tej wartości był spadek zobowiązań krótkoterminowych o 36 mln zł w stosunku do roku 2013.

8.4. Wskaźniki oceny działalności spółki

Płynność finansowa

Wyniki analizy płynności finansowej przedstawia poniższa tabela:

Nazwa wskaźnika	Sposób obliczania	2014	2013
płynność finansowa I stopnia (gotówkowa)	środki pieniężne i inne aktywa pieniężne / zobowiązania krótkoterminowe	0,023	0,023
płynność finansowa II stopnia (szybka)	Inwestycje krótkoterminowe + należności krótkoterminowe / zobowiązania krótkoterminowe	0,174	0,180
płynność finansowa III stopnia (bieżąca)	Aktywa obrotowe / zobowiązania krótkoterminowe	0,233	0,226

Na koniec 2014 roku wskaźnik płynności bieżącej ukształtował się na poziomie 0,233 i poprawił się w porównaniu z 2013 r. Wskazuje on, że spółka nie ma wystarczających aktywów bieżących, aby pokryć zobowiązania krótkoterminowe. Wskaźnik płynności gotówkowej pozostał na tym samym poziomie, a wskaźnik płynności szybkiej obniżył się nieznacznie i ukształtował się na poziomie 0,174, co potwierdza trudności spółki w zakresie terminowego realizowania swoich zobowiązań.

Sprawozdanie Zarządu z działalności spółki Przewozy Regionalne
w roku obrotowym 2014.

Rentowność

W zakresie rentowności spółka znacząco poprawiła wskaźniki w stosunku do roku ubiegłego:

Nazwa wskaźnika	Sposób obliczania	2014	2013
wskaźnik rentowności ze sprzedaży	Wynik ze sprzedaży / przychody ze sprzedaży+ dofinansowanie do przewozów	-0,51%	-4,00%
wskaźnik rentowności netto	Wynik netto / przychody ze sprzedaży	-0,8%	-7,5%
wskaźnik rentowności majątku ogółem	Wynik netto / aktywa ogółem	-0,7%	-6,6%

Z uwagi na specyfikę działalności firmy (podstawowa działalność spółki jest objęta dofinansowaniem ze środków publicznych ujmowanym w pozostałych przychodach operacyjnych), wskaźniki rentowności ze sprzedaży przyjmują wartości ujemne.

W 2014 r. wskaźnik rentowności spółki ukształtował się na poziomie (-) 0,51% i – w porównaniu do 2013 r. – poprawił się o 3,5 p. proc.

Pozostałe wskaźniki: wskaźnik rentowności netto oraz wskaźnik rentowności majątku ogółem, wzrosły odpowiednio o 6,7 p. proc. i 5,9 p. proc. w porównaniu do 2013 r. Jest to efektem poprawy wyniku finansowego spółki za 2014 r.

Efektywność

Efektywność działania to umiejętność sprawnego wykorzystania posiadanych zasobów w istniejących uwarunkowaniach zewnętrznych.

Wskaźniki efektywności przedstawiono poniżej:

Nazwa wskaźnika	Sposób obliczania	2014	2013
wskaźnik produktywności majątku	przychody ze sprzedaży + dofinansowanie do przewozów / aktywa ogółem	1,81	1,83
wskaźnik rotacji należności (w dniach)	należności z tytułu dostaw i usług (przeciętny stan) x 365 / przychody ze sprzedaży+ dofinansowanie do przewozów	8	7
cykl spłaty zobowiązań krótkoterminowych (w dniach)	zobowiązania krótkoterminowe (przeciętny stan) x 365 / przychody ze sprzedaży+ dofinansowanie do przewozów	213	216

Na koniec 2014 roku zdolność spółki do generowania przychodów ze sprzedaży mierzona obrotowością jej aktywów ukształtowała się na nieco niższym poziomie niż w 2013 roku. Wartość wskaźnika rotacji majątku wyniosła w badanym okresie 1,81 co oznacza, że jedna złotówka majątku spółki generowała przychody ze sprzedaży na poziomie 1,81 zł.

Średni okres oczekiwania na zapłatę należności w badanym okresie w odniesieniu do okresu poprzedniego wydłużył się o 1 dzień. W 2014 roku wskaźnik oczekiwania na zapłatę wynosił 8 dni, natomiast w 2013 roku 7 dni.

W 2014 roku spółka nieznacznie skróciła okres regulowania swoich zobowiązań. W okresie objętym sprawozdaniem spółka regulowała swoje zobowiązania co ok. 213 dni w porównaniu do ok. 216 dni w 2013 roku.

Zadłużenie

Wskaźniki zadłużenia charakteryzują poziom finansowania działalności przez źródła zewnętrzne.

Nazwa wskaźnika	Sposób obliczania	2014	2013
wskaźnik ogólnego zadłużenia	Kapitał obcy / aktywa ogółem	149,3%	147,6%

W okresie objętym sprawozdaniem wartość wskaźnika ogólnego zadłużenia wzrosła i ukształtowała się na poziomie 149,3%, co oznacza, że zobowiązania ogółem stanowiły ok. 149,3% aktywów ogółem. W badanym okresie wskaźnik ukształtował się powyżej wartości optymalnej, co świadczy o nadmiernym uzależnieniu spółki od zewnętrznych źródeł finansowania.

W porównaniu ze stanem na koniec 2013 r. wartość wskaźnika zwiększyła się o 1,7 p. proc., co oznacza zwiększenie finansowania działalności kapitałem obcym, głównie zobowiązaniami krótkoterminowymi.

9. Zatrudnienie

9.1. Stan zatrudnienia

31.12.2014 r. w spółce zatrudnionych było 9 017 osób i w porównaniu do stanu z 31.12.2013 r. zatrudnienie zmniejszyło się o 654 osoby.

Przeciętne zatrudnienie w etatach w 2014 r. wyniosło 9 273. W porównaniu z 2013 r. był ono niższe o 861 etatów.

Rok	Przeciętne zatrudnienie (etaty)			Stan zatrudnienia w dniu 31 grudnia (osoby)		
	Ogółem	w tym stanowiska:		Ogółem	w tym stanowiska:	
		nierobotnicze	robotnicze		nierobotnicze	robotnicze
2013	10 134	1 341	8 793	9 671	1 279	8 392
2014	9 273	1 277	7 996	9 017	1 243	7 774

Przyczyny zmniejszenia zatrudnienia:

- prowadzenie działań naprawczych i restrukturyzacyjnych zmierzających do uzyskania optymalnej struktury i wielkości zatrudnienia w odniesieniu do aktualnych zadań przewozowych, m.in. poprzez zwolnienia grupowe w Oddziale Kujawsko-Pomorskim czy uruchomienie Programu Dobrowolnych Odejść (PDO) w Oddziale Małopolskim,
- naturalne odejścia (emerytura, renta),
- zwalnianie się pracowników i zatrudnianie w nowo utworzonych bądź już istniejących spółkach przewozowych,
- postępująca informatyzacja pracy.

9.2. Struktura zatrudnienia w latach 2013-2014

1. Struktura zatrudnienia wg wykształcenia pracowników w latach 2013- 2014.

Wykształcenie	31 12 2013.	Udział (%)	31 12 2014.	Udział (%)	2014 - 2013
Wyższe, w tym:	889	9,2	928	10,3	39
Techniczne	206	2,1	208	2,3	2
Ekonomiczne	187	1,9	198	2,2	11
Prawnicze	23	0,3	22	0,2	-1
Pozostałe nietechniczne	473	4,9	500	5,5	27
Średnie, w tym:	4 888	50,5	4 703	52,2	-185
Techniczne	1 894	19,6	1 853	20,6	-41
Ekonomiczne	155	1,6	136	1,5	-19
Pozostałe nietechniczne	1 763	18,2	1 629	18,1	-134
Ogólne	1 076	11,1	1 085	12,0	9
Zawodowe	3 467	35,9	3 035	33,6	-432
Podstawowe	427	4,4	351	3,9	-76
Ogółem	9 671	100	9 017	100,0	-654

W 2014 r. najliczniejszą grupę stanowili pracownicy z wykształceniem średnim i zawodowym – 85,8% wszystkich zatrudnionych. Około 10,3% zatrudnionych posiadało wykształcenie wyższe.

2. Struktura zatrudnienia wg wieku pracowników w latach 2013-2014.

Wiek	2013	Udział (%)	2014	Udział (%)	2014 - 2013
do 25 lat	133	1,4	196	2,2	63
26 - 30 lat	240	2,5	268	3,0	28
31 - 35 lat	290	3,0	305	3,4	15
36 - 40 lat	581	6,0	531	5,9	-50
41 - 45 lat	1 445	14,9	1 157	12,8	-288
46 - 50 lat	2 338	24,2	2 051	22,7	-287
51 - 55 lat	2 986	30,9	2 797	31,0	-189
powyżej 55 lat	1 658	17,1	1 712	19,0	54
Ogółem	9 671	100	9 017	100	-654

W 2014 roku w strukturze zatrudnienia najliczniejszą grupę stanowili pracownicy w przedziale wiekowym 41-55 lat, co stanowiło 66,5% wszystkich zatrudnionych.

3. Struktura zatrudnienia wg stażu pracowników w latach 2013-2014.

Staż pracy	2013	Udział (%)	2014	Udział (%)	2014 - 2013
do 1 roku	71	0,7	273	3,0	202
1 - 5 lat	533	5,5	399	4,4	-134
6 - 10 lat	255	2,6	387	4,3	132
11 - 15 lat	224	2,3	206	2,2	-18
16 - 20 lat	455	4,7	392	4,3	-63
21 - 25 lat	635	6,6	503	5,5	-132
26 - 30 lat	2 290	23,7	1796	19,9	-494
od 31 lat i powyżej	5 208	53,9	5088	56,4	-120
Ogółem	9 671	100	9 017	100	-654

W 2014 r. najliczniejszą grupę pracowników stanowiły osoby ze stażem 21-letnim i większym – 81,8 % ogółu zatrudnionych, co jest niekorzystne z uwagi na proces starzenia się kadr.

9.3. Zmiany w stanie zatrudnienia

W 2014 r. kontynuowano działania związane z dostosowaniem struktury i wielkości zatrudnienia do realizowanych zadań oraz właściwej obsługi klienta. Nacisk został położony przede wszystkim na:

1. maksymalne zatrudnienie na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem przewozów, szczególnie w drużynach trakcyjnych – przyjęto do pracy 163 osoby,
2. zwiększenie zatrudnienia w zespole utrzymania taboru – przyjęto do pracy 165 osób, w tym najwięcej w Wielkopolskim Oddziale w związku z rozbudową zaplecza naprawczego w Lesznie oraz w Oddziale Kujawsko-Pomorskim – rozwój zaplecza naprawczego Toruń Kluczyki,
3. optymalne zatrudnienie na stanowiskach związanych z obsługą klienta (kasy biletowe, informacja), zatrudnienie w zespole kasjerów zmniejszyło się o 123 osoby, a w zespole informatorów o 87 osób.

W 2014 r. do spółki przyjęto z zewnątrz 455 pracowników.

Zmiany w stanie zatrudnienia (przyjęcia i zwolnienia pracowników) w latach 2013-2014 przedstawiono w tabeli poniżej:

Wyszczególnienie	31.12.2013r. (osoby)	31.12.2014r. (osoby)	2014 – 2013 (osoby)
Zatrudnienie na koniec okresu	9 671	9 017	-654
Zmiana stanu zatrudnienia w stosunku do końca okresu poprzedniego	-2 107	-654	1 453
Odejścia ogółem, w tym m.in.:	5 351	1 668	-3 683
wypowiedzenie przez zakład pracy	1 314	251	-1 063
porozumienie stron	186	267	81
Emerytury	521	497	-24
Renty	38	37	-1
inne zwolnienia poza Spółkę	141	150	9
Przyjęcia i powroty ogółem, w tym m.in.:	3 244	1014	-2 230
przyjęcia z zewnątrz	175	455	280

Do 31.12.2014 r. odnotowano 1 668 odejść pracowników. Zwolnieniami z przyczyn niedotyczących pracownika objęto 381 osób. Najwięcej odejść nastąpiło w wyniku porozumienia stron (267), wypowiedzeń umów o pracę przez zakład pracy (251) i emerytur (497).

9.4. Szkolenia pracowników

Działania szkoleniowe w 2014 roku koncentrowały się na podnoszeniu kwalifikacji, przygotowaniu do egzaminów kwalifikacyjnych, w tym na licencję bądź świadectwo maszynisty.

Główne obszary, w których pracownicy podnosili kwalifikacje to:

- zarządzanie ryzykiem,

- audyt i kontrola wewnętrzna,
- zamówienia publiczne,
- obsługa, konserwacja i naprawy taboru oraz infrastruktury,
- podatki,
- kierowanie zespołem pracowniczym,
- prowadzenie księgowości.

Liczbę przeszkoleń przedstawiono w tabeli poniżej.

Wyszczególnienie	Liczba przeszkoleń	
	2014	2013
Ogółem	32 177	23 350
Szkolenia zlecone na zewnątrz	1 631	1 110
Szkolenia wewnątrzzakładowe	30 546	22 240

10. Czynniki ryzyka

1. Ryzyko konkurencji.

Brak stabilności planów odnowy infrastruktury torowej i dworcowej znacznie utrudnia zaplanowanie oferty przewozowej, która byłaby konkurencyjna w odniesieniu do przewoźników samochodowych.

Ponadto inwestycje kolejowe są prowadzone wolniej i z większymi problemami niż drogowe, trasy nie powstają też w nowych miejscach, lecz wymagają zamknięcia lub ograniczenia ruchu na użytkowanej linii na czas inwestycji.

Wyłączenie linii z eksploatacji i częste zmiany rozkładów powodują wydłużenie czasu przejazdu, co wpływa na utratę przez kolej konkurencyjności.

2. Ryzyko wymiany lub zakupu taboru.

Spółka dysponuje taborem, którego średnia wieku wynosi 36 lat. Powrót pasażerów jak i zwiększenie liczby przewożonych osób nie nastąpi, jeżeli nie zaoferuje im się usługi przewozowej na atrakcyjnym w porównaniu do innych środków transportu poziomie. Dlatego też konieczny jest program zakupu nowego taboru lub modernizacji taboru będącego własnością spółki. W wyniku realizacji tych działań zwiększyłby się komfort podróżowania.

Zakładamy, że wypracowana na przyszłość strategia umożliwi spółce efektywne pozyskanie środków unijnych na finansowanie odnowy taboru w nadchodzących latach.

3. Ryzyko płynności finansowej

Ryzyko utraty płynności finansowej jest to ryzyko wystąpienia braku możliwości spłaty przez spółkę zobowiązań finansowych w momencie ich wymagalności.

Działania mające na celu ograniczenie przedmiotowego ryzyka obejmują właściwe zarządzanie płynnością finansową i realizowane są poprzez poprawną ocenę poziomu

zasobów środków pieniężnych w oparciu o plany przepływów środków pieniężnych w różnych horyzontach czasowych.

Spółka prowadziła i prowadzi rozmowy z partnerami handlowymi zmierzające do ustalenia przewidywalnych przepływów w krótkoterminowej perspektywie z docelowym rozwiązaniem problemu poprzez realizację Planu Restrukturyzacyjnego.

11. Ważne wydarzenia

Styczeń 2014 r.

- Utworzenie 14 samodzielnych Oddziałów spółki na bazie Zakładów Przewozów Regionalnych.
- Wydzielenie w strukturze organizacyjnej spółki i przyjęcie biznesplanu działalności Zakładu Napraw Taboru w Kruszewcu.

Luty 2014 r.

- Odwołanie 5 lutego 2014 r. Ryszarda Kucia ze stanowiska prezesa zarządu – dyrektora generalnego, Elżbiety Grudzień ze stanowiska członka zarządu – dyrektora finansowego oraz Pawła Stefańskiego ze stanowiska członka zarządu – dyrektora ds. techniczno-eksploatacyjnych.
- Powołanie 5 lutego 2014 r. Tomasza Pasikowskiego na stanowisko prezesa zarządu – dyrektora generalnego oraz Wojciecha Kroskowskiego na stanowisko członka zarządu – dyrektora finansowego.

Marzec 2014 r.

- Powołanie Dariusza Liszewskiego na stanowisko członka zarządu – dyrektora ds. techniczno-eksploatacyjnych.

Kwiecień 2014 r.

- Podpisanie przez marszałków wszystkich województw oraz przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz spółki listu intencyjnego w sprawie współpracy na rzecz przyszłości Przewozów Regionalnych.
- Zawarcie ugody sądowej z Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego w zakresie istniejącego między nimi stosunku prawnego.

Czerwiec 2014 r.

- Przyjęcie przez ZZW Sprawozdania finansowego spółki, Sprawozdania Zarządu z działalności Spółki oraz Sprawozdania z działalności Rady Nadzorczej za 2013 r.
- Udzielenie przez ZZW absolutorium poszczególnym członkom Zarządu spółki oraz członkom Rady Nadzorczej.
- Powzięcie przez ZZW uchwały w sprawie wyrażenia woli dalszego istnienia spółki.

Sierpień 2014 r.

- Sprzedaż udziałów posiadanych przez PR w spółce KOW Media & Marketing.

Październik 2014 r.

- Przygotowanie przez Zarząd propozycji strategicznych decyzji dotyczących dalszego funkcjonowania spółki.

Grudzień 2014 r.

- Podpisanie umowy z PESA i ZNTK Mińsk Mazowiecki na modernizację 21 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych.

Luty 2015 r.

- Podpisanie Porozumienia w sprawie restrukturyzacji Przewozów Regionalnych.

12. Przewidywana sytuacja finansowa

W 2015 roku spółka będzie prowadziła zintensyfikowane działania zmierzające do poprawy wyniku finansowego. Zgodnie z przyjętymi założeniami już na koniec 2015 roku Przewozy Regionalne osiągną pozytywny wynik finansowy, a dzięki rozpoczęciu procesu restrukturyzacji spółka w kolejnych latach osiągnie trwałą rentowność, zachowując pozycję istotnego podmiotu na rynku pasażerskich przewoźników kolejowych realizujących usługi publiczne.

13. Proces restrukturyzacji spółki

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju powierzyło powołanemu w lutym 2014 roku Zarządowi spółki przygotowanie planu restrukturyzacji spółki. W kwietniu 2014 roku MliR powołał Komitet Sterujący do spraw przekształcenia i restrukturyzacji działalności przedsiębiorcy Przewozy Regionalne sp. z o.o. W skład Komitetu wchodzi przedstawiciele: Ministerstwa, Województw Wielkopolskiego i Świętokrzyskiego, Agencji Rozwoju Przemysłu oraz Przewozów Regionalnych. Funkcję lidera projektu restrukturyzacji powierzono członkowi zarządu spółki, Wojciechowi Kroskowskiemu.

W maju wybrany został strategiczny doradca, którego zadaniem było wsparcie procesu restrukturyzacji poprzez wskazanie najlepszego scenariusza przekształcenia spółki, uzupełnionego dodatkowo o analizę całego rynku przewozów regionalnych w Polsce. W wyniku przeprowadzonych prac przez PR oraz jej doradców wypracowano opcje restrukturyzacji, z których zarekomendowano jedną jako optymalną, tj. utrzymanie ogólnopolskiego charakteru działalności spółki oraz pojawienie się większościowego inwestora reprezentującego Skarb Państwa, Agencji Rozwoju Przemysłu, który umożliwi oddłużenie Przewozów Regionalnych poprzez ich dokapitalizowanie. Na przełomie trzeciego i czwartego kwartału 2014 r. przystąpiono do realizacji zaakceptowanego przez wszystkie strony scenariusza restrukturyzacji.

Sprawozdanie Zarządu z działalności spółki Przewozy Regionalne
w roku obrotowym 2014.

W wyniku powyższych działań, 26 lutego 2015 r. zostało podpisane porozumienie w sprawie restrukturyzacji Przewozów Regionalnych przez podsekretarza stanu w MliR, prezesa zarządu Przewozów Regionalnych i marszałków województw: mazowieckiego, śląskiego, kujawsko-pomorskiego, lubelskiego, świętokrzyskiego, opolskiego, pomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, podlaskiego, podkarpackiego i małopolskiego.

Porozumienie zakłada, że partner strategiczny – Agencja Rozwoju Przemysłu – wniesie do spółki środki finansowe w wysokości ok. 750 mln zł.

Strategicznym celem procesu restrukturyzacji jest uzyskanie przez spółkę trwałej rentowności, szczególnie z uwzględnieniem działalności w zakresie świadczenia usług publicznych, przy założeniu że umowy na świadczenie usług przewozowych w poszczególnych województwach (PSC) będą zawierane na okres co najmniej pięciu lat.

PREZES ZARZĄDU
DYREKTOR GENERALNY

1) *Tomasz Pasikowski*

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor ds. Techniczno-Exploatacyjnych

3) *Dariusz Lisowski*

2) *Wojciech Kroskowski*

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Finansowy

Warszawa, 23.04.2015r.
(miejsowość, data sporządzenia)

..... *Edyta Szapient*

(podpis osoby sporządzającej)

