


Warszawa, 19 listopada 2003r.

**Marszałek
Województwa Mazowieckiego**

NL.III.- 5434-29/03

DATA WPLYWU: 24. 11. 2003
RECYPIENT: 2118
KOMPA: 

**Pan
Stanisław KOGUT
Przewodniczący Rady Sekcji Krajowej
Kolejarzy NSZZ „Solidarność”**

Szanowny Panie Przewodniczący,

Bardzo dziękuję Panu Przewodniczącemu za przekazane przy piśmie z dnia 13 listopada 2003 roku (SKK. 171/03) sugestie i uwagi dotyczące projektu tzw. regionalizacji kolejowych przewozów pasażerskich. Zostaną one szczegółowo rozpatrzone w czasie prac Zespołu, który zamierzam powołać do wypracowania koncepcji i opiniowania kierowanych do Samorządu Województwa propozycji związanych z restrukturyzacją Spółki PKP Przewozy Regionalne.

Koncepcja funkcjonowania regionalnych przewozów pasażerskich przedłożona Samorządom Województw przez Ministerstwo Infrastruktury jest koncepcją wstępną wymagającą szeregu uszczegółowień i dyskusji. Nie jest z pewnością koncepcją możliwą do zaakceptowania w tej wersji.

Pragnę zauważyć, iż w sprawie projektu przekazania województwom prowadzenia regionalnych przewozów kolejowych swoje stanowisko wyraził Konwent Marszałków Województw RP w dniu 7 listopada 2003r. Stwierdził między innymi, iż bez stabilnych źródeł finansowania regionalnych przewozów pasażerskich, bez stabilnych i możliwych do przewidzenia finansowych skutków umów zawartych z działającymi w strukturze PKP SA podmiotami gospodarczymi zaistnieć może niebezpieczeństwo zadłużenia samorządów i tym samym uzyskania efektu odwrotnego od zamierzonego, którym powinna być poprawa jakości obsługi podróżnych.

Rzeczywiście, analizując realizację dochodów budżetowych w ostatnich 5-ciu latach, można stwierdzić, że dochody z tytułu udziału w CIT są źródłem niestabilnym i wrażliwym na sytuację gospodarczą kraju.

Oparcie finansów województwa na tym źródle będzie dla samorządów województw niebezpieczne, bowiem nieść będzie ze sobą ryzyko niewykonania zadań zaplanowanych na dany rok budżetowy. Konieczna jest dywersyfikacja

ryzyka i oparcia finansów na drugim źródle dochodów, zapewniającym większą ich stabilność.

Idealnym źródłem z tego punktu widzenia byłby udział samorządów województw w podatkach pośrednich (VAT, akcyza) lub udział w podatku PIT, którego wykonanie w ciągu ostatnich 5-ciu lat jest co prawda z reguły niższe od szacunków Ministra Finansów ale nie podlega zbyt dużym wahaniom rocznym.

Podejmując merytoryczną dyskusję dotyczącą problematyki regionalizacji kolejowych przewozów pasażerskich oczekuję od Ministerstwa Infrastruktury, PKP S.A. oraz PKP Przewozy Regionalne szeregu szczegółowych informacji, które pozwolą na rzeczywistą ocenę możliwości zaangażowania się Samorządu Województwa Mazowieckiego w realizację kolejowych przewozów regionalnych. Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i PKP S.A oraz PKP Przewozy Regionalne zapewnił przekazanie wszelkich niezbędnych informacji a także bezpośredni udział w pracach nad tą problematyką upoważnionych przedstawicieli tych jednostek.

2 *Adam Struzik*
Marszałek Województwa
Adam Struzik
Adam Struzik



CZŁONEK ZARZĄDU
WOJEWÓDZTWA
ŚLĄSKIEGO
Wiesław Maras

Katowice, 31 listopada 2003 r.

KI.H. 54-12/16 2003

Pan
Stanisław Kogut
Przewodniczący Rady
Sekcji Krajowej Kolejarzy
NSZZ „Solidarność”
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

DATA WPLYWU 26.11.2003
ORYGINAŁ 259
KOPIA
PODRIS [Signature]

Odpowiadając na pismo SKK-171/03 z dnia 13 listopada 2003 r. w sprawie finansowania przewozów regionalnych uprzejmie informuję, iż w oparciu o ustawę o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, w wersji nie podpisanej przez Prezydenta RP a więc nie obowiązującej, przeprowadzono szacunek dochodów Samorządu Województwa Śląskiego, z którego wynika, że dotowanie przewozów regionalnych w Województwie Śląskim w roku 2004 będzie możliwe w kwocie zbliżonej do roku 2003.

Niemniej zwracam uwagę, że budżet województwa uchwała Sejmik Województwa, co prawdopodobnie nie nastąpi wcześniej niż za miesiąc.

Ponadto informuję, że nie są nam znane żadne uregulowania prawne ani mechanizmy, które skutkowałyby otrzymaniem przez Samorząd Województwa Śląskiego innych środków na finansowanie przewozów regionalnych niż wynikające z ww ustawy zwiększone udziały z podatku PIT i CIT.


[Signature]
CZŁONEK ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA
Wiesław Maras



WICEMARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

MDG/8653/DG-D 543/314/A/03

Wrocław, dnia 18.11.2003

DATA WPEŁNIENIA 21.11.2003
ORYGINAL 249
KOPIA
PODPIS 

Pan
Stanisław Kogut
Przewodniczący Rady
Sekcji Krajowej Kolejarzy
NSZZ „Solidarność”

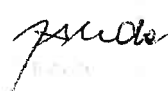
Szanowny Panie Przewodniczący:

W nawiązaniu do pisma Pana Przewodniczącego nr SKK-171/03 z dnia 13.11.2003r. dotyczącego projektu finansowania przewozów regionalnych w ramach dochodów własnych samorządów, uprzejmie informuję, iż w związku z trwającymi pracami nad ustawą o dochodach jednostek samorządu terytorialnego brak jest w chwili obecnej informacji o przychodach województw w roku 2004.

Nowe rozwiązania w tym zakresie powinny zapewniać stabilne mechanizmy finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich z uwzględnieniem kryteriów podziału środków pomiędzy poszczególne województwa oraz źródeł finansowania zakupu autobusów szynowych.

Zaprezentowana przez „PKP Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. koncepcja Regionalizacji Kolejowych Przewozów Pasażerskich znajduje się w początkowym stadium realizacji i może stanowić wstęp do dyskusji nt. sposobu organizowania i finansowania regionalnego transportu kolejowego.

Z poważaniem

Wicemarszałek
Województwa Dolnośląskiego


Marszałek

10-575 Olsztyn, Al. M. J. Piłsudskiego 7/9

Województwa Warmińsko-Mazurskiego

tel. 523-26-07, 523-25-16, fax. 523-27-28

IG-I-K-543/20/03

Olsztyn, 20.11.2003 r.

DATA WPŁYW *26.11.2003*
ORYGINAŁ *251*
KOPIA
PODPIS *[Signature]*

**Sekcja Krajowa Kolejarzy
NSZZ Solidarność
Warszawa**

W odpowiedzi na pismo znak: SKK - 171/03 z dnia 13 listopada 2003 r. w sprawie funkcjonowania kolejowych przewozów pasażerskich w 2004 r. informuję, że po dokonaniu symulacji przychodów własnych dofinansowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich w województwie warmińsko-mazurskim powinno kształtować się na poziomie roku 2003. Jednakże z uwagi na to, że podstawowa część dochodów własnych z podatku CIT uzależniona jest od ogólnej sytuacji gospodarczej państwa, na którą samorząd nie ma wpływu, przewidywana wielkość środków finansowych może ulec zmianie.

MARSZAŁEK
Województwa Warmińsko-Mazurskiego

[Signature]
Andrzej Ryński



MARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA
ŚWIĘTOKRZYSKIEGO

Franciszek Wołodźko

INF.5436/ /2003

Kielce 2003-11-21

DATA WPŁYWU 21.11.2003 Pan
ORYGINAŁ 216 Stanisław Kogut
KOPIA Przewodniczący Rady Krajowej
PODPIS [Signature] Kolejarzy NSZZ „Solidarność”

Dotyczy pisma SKK – 171/03

Dziękuję za przesłaną korespondencję oraz za zainteresowanie się problematyką przewozów regionalnych. Wasze wątpliwości i zaniepokojenie w dużej części popieramy.

Ponieważ nasi przedstawiciele uczestniczą w pracach „zespołu roboczego” przy Ministrze Infrastruktury tak, więc o wspomnianym przez Państwa zaniechaniu z naszej strony nie może być mowy.

Samorząd Województwa Świętokrzyskiego przeprowadził symulację części dochodowej planowanego na 2004 rok budżetu, w tym również związaną z przewozami regionalnymi.

Ponieważ brak jest jeszcze ustawy budżetowej oraz ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego tak, więc wyniki tej symulacji traktować należy jako orientacyjne.

Z naszej symulacji wynika, iż nie ma podstaw do założenia zwiększonych przychodów na przewozy regionalne w roku 2004.

Z poważaniem

Z up. MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA

Tadeusz Józwiak
członek Zarządu



MARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO

ANDRZEJ BOCHEŃSKI

DG.I.5431- 40/03

DATA WPŁYWU 21.11.2003
ORYGINAŁ 243
KOPIA
PODPIS [Signature]

Zielona Góra, 2003-11-19

Sekcja Krajowa
Kolejarzy NSZZ Solidarność
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

Odpowiadając na pismo z dnia 13 listopada 2003 r. , znak: SKK 171/03 uprzejmie informuję, co następuje:

Przeprowadzona symulacja przewidywanych na 2004 rok dochodów własnych województwa z tytułu udziału w podatku CIT i PIT , przy uwzględnieniu obniżki stóp procentowych dla CIT z 27 % do 19 % oraz dochodów utraconych , które wchodziły do budżetu w postaci dotacji likwidowanych od 2004 roku wykazała, że województwo lubuskie ostatecznie straci na tej operacji 4.789 tys. zł.

W tej sytuacji nie będzie możliwe przekazanie z budżetu województwa środków większych niż w 2003 roku na organizowanie i dotowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich przewidzianych w rozkładzie jazdy na 2003/ 2004 rok.

Na rok 2004 na dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych samorząd województwa lubuskiego będzie mógł przeznaczyć maksymalnie z własnych środków ogółem kwotę 14.559 tys. zł , z tego 2.200 tys. zł na zakupienie drugiego autobusu szynowego , który zgodnie z zawartą umową zostanie wykonany do 30 lipca 2004 roku . Ostateczna kwota dotacji , którą samorząd województwa będzie mógł przekazać na dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych zostanie określona przez sejmik województwa lubuskiego , w grudniu br.

Wg szacunków Lubuskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Zielonej Górze środki , którymi będzie dysponował samorząd województwa pozwolą na dofinansowanie kursowania 80 pociągów regionalnych, w tym 8 kursów wykonywanych autobusem szynowym , który realizuje przewozy od 1 września 2003 r. na linii nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp. zawieszony w listopadzie 2002 r.

[Signature]



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO

Kraków, 20.11.2003r.

Nasz znak: GI.II.5432-143-2\03

**Szanowny Pan
Stanisław Kogut
Przewodniczący Rady
Sekcji Krajowej Kolejarzy
NSZZ „Solidarność”**

Szanowny Panie Przewodniczący,

W odpowiedzi na pismo nr SKK 171/03 z dnia 13 listopada br. dotyczące przygotowywanego projektu finansowania regionalnych przewozów kolejowych uprzejmie informuję, że Województwo Małopolskie z uwagą analizuje rozważane warianty restrukturyzacji organizacyjnej „PKP Przewozy Regionalne” Sp. z o.o.

Przedstawiane propozycje zmian w sposobie organizowania regionalnych przewozów pasażerskich oraz przekazania odpowiedzialności za organizowanie i finansowanie przewozów samorządom województw wymagają opracowania rzetelnego biznes planu przedsięwzięcia. Kontrowersyjny sposób finansowania przewozów oparty o wpływ z podatku CIT uzależnia wartość dotacji od wielkości uzyskanych przychodów. Ponadto Województwa nie dysponują możliwością weryfikacji wysokości kosztów wykazywanych przez „PKP Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. i osiąganych wskaźników rentowności.

Powyższe argumenty zdecydowały o negatywnej opinii Konwentu Marszałków RP do przedstawionego projektu. Przejęcie odpowiedzialności za organizację przewozów kolejowych musi być poprzedzone wyposażeniem samorządów w skuteczne narzędzia kreowania regionalnej polityki transportowej. Ostateczna wysokość dotacji przedmiotowej do przewozów kolejowych na terenie województwa małopolskiego w roku 2004 zostanie określona po wypracowaniu jasnych zasad ich finansowania.

Otrzymują:
1. Adresat
2. a/a.

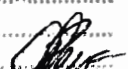
[Signature]
DYREKTOR
Departamentu Gospodarki i Infrastruktury
[Signature]
mgr inż. Paweł Jastrzębski

**URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO****Członek Zarządu Województwa Lubelskiego**

20-074 Lublin, ul. Spokojna 4,
tel. (0-81) 74 24 275, fax (0-81) 532 27 35
e-mail: kancelaria.zarzadu@lubelskie.pl

Lublin, dnia 26 listopada 2003 r.

IT.WB.5435/73/03

DATA WPŁYWI: 26.11.2003
ORYGINAL 205
KOPIA
PODPIS 

Pan
Stanisław Kogut
Przewodniczący Rady
Sekcji Krajowej Kolejarzy
NSZZ „Solidarność”
ul. Targowa 74

03-734 Warszawa

W nawiązaniu do pisma SKK-171/03 z dnia 13 listopada 2003 r. w sprawie regionalizacji kolejowych przewozów pasażerskich, w województwie lubelskim dokonano wstępnej analizy możliwości finansowania z dochodów własnych samorządu województwa zadania pt. organizowanie i dotowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich.

Rządowy program dalszej restrukturyzacji oraz prywatyzacji spółek Grupy PKP do 2006 roku z dnia 14.11.2003 r. określa środki na finansowanie przewozów regionalnych w 2004 r. z uwzględnieniem dotacji samorządowej w wysokości 538 mln zł.

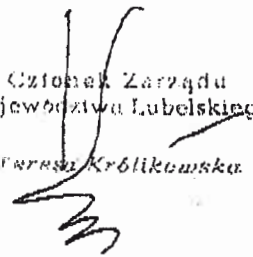
Przy podziale kwoty 538 mln zł. wskaźnikiem udziału województw w dotacji wg zasad określonych rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 5 grudnia 2000 r. (Dz.U. Nr 107, poz. 1130) środki finansowe na organizowanie i dotowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich w województwie lubelskim osiągnęłyby kwotę 25,8 mln zł.

W świetle art. 6 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego przewidywane wpływy z podatku dochodowego od osób fizycznych i z podatku dochodowego od osób prawnych (po uwzględnieniu obniżenia podatku dochodowego od osób prawnych z 27% do 19%) umożliwią wygospodarowanie na kolejowe przewozy regionalne około 14,5 mln zł, tj. kwoty odpowiadającej wielkości dotacji z podziału 300 mln zł określonych w ustawach budżetowych na lata 2001-2003.

Analiza powyższych wielkości wskazuje, że wdrożenie określonych metod finansowania zdecydowanie pogłębi dysproporcje między regionami o różnych poziomach rozwoju gospodarczego. Najsłabsze regiony, do których należy województwo lubelskie będą pozbawione szans zmniejszenia już występujących różnic na obszarze kraju.

Członek Zarządu
Województwa Lubelskiego

Weresa Królikowska



KONCEPCJE FUNKCJONOWANIA KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH, UWZGLĘDNIAJĄCE ZMIENIONY SPOSÓB FINANSOWANIA PRZEWOZÓW REGIONALNYCH

Wstęp

W związku z:

- rządowym „Programem dalszej restrukturyzacji oraz prywatyzacji spółek Grupy PKP do 2006 r.” oraz
- ustaleniami przyjętymi na spotkaniu związków zawodowych z reprezentantami Rządu RP, Zarządem PKP S.A. i przedstawicielami pracodawców kolejowych w dniach 11/12 listopada 2003 r.,

powołany został Zespół ds. opracowania koncepcji funkcjonowania kolejowych przewozów pasażerskich, uwzględniających zmieniony sposób finansowania przewozów regionalnych.

Zadaniem Zespołu było opracowanie projektów alternatywnych rozwiązań organizacyjnych przewozów regionalnych, w stosunku do aktualnie funkcjonujących i przekazanie ich do dalszych analiz.

Przygotowanie alternatywnych koncepcji funkcjonowania przeprowadzone zostało przy przyjęciu następujących generalnych założeń:

- posiadania przez Samorzady Wojewódzkie kompetencji do organizowania i dotowania przewozów regionalnych, zgodnie art. 40 ustawy o transporcie kolejowym,
- zobowiązania do stosowania z chwilą wejścia Polski do Unii Europejskiej Rozporządzenia Rady EWG nr 1191/69/EWG z dn. 29.06.1969 r., dotyczącego m.in. możliwości uzyskania rekompensaty przez przewoźników wykonujących deficytowe przewozy pasażerskie w ramach służby publicznej,
- wejścia w życie ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego,
- możliwości nieodpłatnego przekazywania lokalnych linii kolejowych przez PKP S.A. samorządom,
- przekazania podmiotom wykonującym przewozy regionalne majątku niezbędnego do prowadzenia działalności,

- przekazania taboru służącego obsłudze przewozów międzywojewódzkich do spółki PKP Intercity spółka z o.o.,
- konieczności prowadzenia dalszej restrukturyzacji Spółki „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o. - dalej zwaną PR.

Ponadto przyjęto założenie, że współpraca w zakresie realizacji przewozów regionalnych, niezależnie od wdrożonego modelu, będzie dotyczyć wszystkich 16 województw.

W wyniku odbytych spotkań i dyskusji w dniach 19 – 21 listopada 2003 r., uwzględniając uwarunkowania wynikające z funkcjonowania polskiego systemu kolejowych przewozów pasażerskich oraz doświadczenia zagranicznych zarządów kolei, Zespół opracował poniższe koncepcje. Prace Zespołu prowadzone były z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury oraz Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Samorządów na Rzecz Kolei Lokalnych z siedzibą w Bydgoszczy.

Rozpatrywane warianty

W a r i a n t I - polega na utworzeniu przez PR i poszczególne samorzady wojewódzkie spółek prawa handlowego o roboczej nazwie Regionalny Operator Kolejowy, zwany dalej ROK. Zakłada się, że samorząd posiadać będzie znaczący udział w kapitale zakładowym ROK.

ROK, jako przewoźnik organizuje i wykonuje przewozy pasażerskie na terenie województwa, pełniąc następujące funkcje:

- przygotowanie oferty (opracowanie założeń do rozkładu jazdy),
- zawarcie wszystkich niezbędnych umów umożliwiających właściwą realizację pasażerskich przewozów regionalnych na terenie województwa i w połączeniu z sąsiednimi.

Spółka PR, nie będąca już przewoźnikiem, świadczyłaby na rzecz ROK następujące usługi:

- udostępnianie taboru na zasadach określonych w odrębnej umowie – w I etapie,
- utrzymanie taboru i przygotowywanie pociągu do drogi,
- agencyjnej sprzedaży biletów.

W początkowym okresie przewiduje się, że w ROK zatrudnieni zostaliby pracownicy odpowiedzialni za marketing, organizacje przewozów oraz drużyny konduktorskie.

W PR pozostałyby:

- tabor udostępniany ROK na zasadach określonych w odrębnej umowie,
- zaplecze utrzymania i napraw wraz z pracownikami,
- drużyny manewrowe, rewidenci i inni pracownicy związani z przygotowaniem pociągu,
- sieć dystrybucji biletów wraz z pracownikami.

W następnym etapie zakłada się wniesienie przez PR taboru do ROK. Niezależnie przewiduje się wyposażenie tej spółki w inny niezbędny tabor, w tym lokomotywy, co będzie wiązało się z koniecznością zatrudnienia maszynistów.

Spowoduje to konieczność odpowiednich działań przez samorząd, w celu zachowania znaczącego udziału w kapitale zakładowym Spółki ROK. Aportem wnoszonym przez samorzady mogą być np. lokalne linie kolejowe wraz z przyległą infrastrukturą, przejęte wcześniej nieodpłatnie od PKP S.A. Wyposażony w tabor i niektóre lokalne linie kolejowe ROK będzie mógł docelowo pełnić funkcję przewoźnika i zarządcy infrastruktury.

Koncepcja przewiduje, że ROK finansowany będzie przychodami ze środków samorządów województw – około 46%, Budżetu Centralnego (dotacje do ulg ustawowych) - około 9%, przychodów ze sprzedaży biletów – około 40% i innych – około 5%.

W związku z realizacją tej koncepcji, konieczna będzie dalsza głęboka restrukturyzacja i sanacja Spółki PR, polegająca m.in. na:

- konwersji na udziały zobowiązań Spółki PR wobec PKP S.A. i innych podmiotów,
- wyposażeniu Spółki PR w niezbędny majątek ruchomy i nieruchomości, (przede wszystkim w pojazdy trakcyjne i zaplecze taborowe),
- wniesieniu na podwyższenie kapitału zakładowego Spółki PR skapitalizowanego czynszu za okres do wniesienia nieruchomości, o których mowa powyżej (1 – 2 lata),
- dostosowaniu kosztów do nowej struktury przychodów.

W a r i a n t II - polega na utworzeniu regionalnego związku komunikacyjnego (dalej RZK) – np. w formie spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, z większościowym udziałem samorządu wojewódzkiego i samorządów lokalnych niższego szczebla.

Spółka ta wykonywałaby zadania o charakterze organizatora i koordynatora na regionalnym rynku transportu pasażerskiego; nie byłaby natomiast przewoźnikiem.

Spółka zawierałaby w imieniu i na rzecz samorządu wojewódzkiego umowy o świadczenie regionalnych przewozów pasażerskich.

Zadaniem Spółki byłyby:

- badanie potrzeb transportowych i przygotowywanie wieloletniej strategii transportowej dla województwa, w ramach polityki transportowej państwa,
- opracowanie spójnego projektu obsługi ruchu pasażerskiego na obszarze województwa,
- kontraktowanie usług przewozowych w województwie ze środków przyznawanych przez samorzady,
- monitorowanie realizacji zleconych usług przewozowych,
- koordynowanie i akceptowanie rozkładów jazdy,
- koordynowanie polityki taryfowej,
- integrowanie różnych gałęzi transportu,
- akceptowanie pozwoleń na wykonywanie przewozów pasażerskich przez przewoźników drogowych.

Koncepcja ta przewiduje, że RZK - spółka o stosunkowo niskim kapitale i zatrudnieniu, wykonywać będzie w imieniu samorządu wojewódzkiego funkcje organizatora przewozów, na zasadach określonych w odrębnej umowie.

W sytuacji niewystarczających środków na pokrycie potrzeb regionalnych przewozów pasażerskich, koncepcja ta pozwala na optymalizację układu transportowego w regionie, nie ograniczając się tylko do sfery przewozów kolejowych.

Wariant ten został opracowany w oparciu o rozwiązania funkcjonujące w niektórych państwach Unii Europejskiej.

Dodatkowym czynnikiem wzmacniającym koordynację regionalnych przewozów pasażerskich mogłaby być obligatoryjna przynależność do regionalnego samorządu gospodarczego, zrzeszającego przewoźników z różnych gałęzi transportu. Statut samorządu gospodarczego regionalnych przewoźników mógłby m.in. przewidywać rozstrzygnięcie, w trybie arbitrażu, sporów zaistniałych pomiędzy jego członkami.

Proponowana koncepcja eliminuje sytuację, w której samorząd jest jednocześnie zlecającym, realizującym i kontrolującym przewozy. Możliwe jest również powoływanie przez samorząd samodzielnie podmiotów wykonujących kolejowe przewozy na rynku regionalnym, które to podmioty po wyposażeniu w lokalne linie kolejowe, przejęte wcześniej nieodpłatnie przez Samorząd od PKP S.A., mogłyby także pełnić funkcje zarządcy infrastruktury.

Model powinien pozwolić m. in. na obniżkę kosztów – wskutek korzyści skali, osiąganych zamówieniami dużego podmiotu (np. upusty cenowe w dostępie do infrastruktury, za naprawy taboru itp.) oraz zwiększoną efektywność wykorzystania majątku i ludzi (nie zamykanie się obsługi w obrębie pojedynczych regionów).

W związku z realizacją tej koncepcji, konieczna będzie głęboka restrukturyzacja i sanacja Spółki PR, polegająca m.in. na:

- konwersji na udziały zobowiązań Spółki PR wobec PKP S.A. i innych podmiotów,
- wyposażeniu Spółki PR w niezbędny majątek ruchomy i nieruchomości, (przede wszystkim w pojazdy trakcyjne i zaplecze taborowe),
- wniesieniu na podwyższenie kapitału zakładowego Spółki PR skapitalizowanego czynszu za okres do wniesienia nieruchomości, o których mowa powyżej (1 – 2 lata),
- dostosowaniu kosztów do nowej struktury przychodów.

Konieczne byłoby dostosowanie wewnętrznej struktury spółki PR do struktury utworzonych przez samorządy podmiotów zamawiających usługi przewozowe, w tym ewentualny podział PR (RZK mogą obejmować jedno lub kilka województw).

W a r i a n t III - polega na podziale Spółki PR w taki sposób aby wydzielone zostało 16 spółek ze Spółki PR, których obszar działalności pokrywa się odpowiednio z obszarem województw, przy czym w Spółce „matce” pozostaje całość zobowiązań.

Spośród 4 możliwych sposobów realizacji tej koncepcji określonych w art. 529 Kodeksu spółek handlowych wydaje się, że najbardziej właściwym jest podział Spółki PR przez wydzielenie, który umożliwia nie obciążanie wydzielanych podmiotów zobowiązaniami spółki dzielonej, aczkolwiek są one odpowiedzialne solidarnie za te zobowiązania.

W szczególności koncepcja ta polegać może na przeniesieniu 16 zorganizowanych części przedsiębiorstwa Spółki PR (aktywa bez zobowiązań), tj. jej zakładów do 16 spółek z ograniczoną odpowiedzialnością tworzonych na bazie majątku tych zakładów. PKP S.A. objęłaby udziały w nowoutworzonych spółkach, w zamian za wydzielony z PR i wniesiony do tych spółek majątek. Natomiast kapitał zakładowy Spółki PR, obniżony by został odpowiednio do wartości tego majątku.

Po tej operacji, na majątek Spółki PR składałyby się głównie należności i wyposażenie jej Centrali, co nie wystarczy na zaspokojenie wierzycieli. Dlatego też niezbędne wydaje się przejęcie zobowiązań (za zgodą wierzycieli) przez PKP S.A. i likwidacja spółki PR.

Wydzielone z PR spółki mogłyby być odpowiednimi podmiotami do współdziałania z samorządami wojewódzkimi.

Możliwe byłoby również wejście kapitałowe samorządów wojewódzkich do tych 16 Regionalnych Spółek Przewozowych, a także ich ewentualna prywatyzacja.

Przychody PKP S.A. z prywatyzacji wydzielonych spółek będą mogły być w tym przypadku przeznaczone na pokrycie części zobowiązań przejętych od spółki PR.

Nowopowstałe, odrębne i oddłużone podmioty, mogą mieć większe możliwości do zaistnienia na regionalnych rynkach przewozów pasażerskich, finansowanych na zmienionych zasadach.

Spółka PR zarządza aktualnie przewozami regionalnymi na obszarze całego kraju. Po jej podziale funkcje zarządcze skupione będą bezpośrednio w wydzielonych spółkach. Niezbędna będzie jednak koordynacja tej działalności, przez PKP S.A. jako

właściciel udziałów w tych spółkach, do której to koordynacji wydaje się niezbędne zatrudnienie części pracowników Centrali likwidowanej spółki PR.

Jedną procedurą wydzielenia majątku z PR, można objąć także tabor służący do przewozów między wojewódzkich, w celu wniesienia tego taboru do spółki PKP Intercity spółka z o.o.

W przypadku przyjęcia innych rozwiązań restrukturyzacji PR, procedurę wydzielenia można zastosować wyłącznie do ww. taboru.

W omawianym wariantcie spółki wydzielone z PR wyposażone byłyby bezpośrednio przez PKP S.A. w niezbędny majątek ruchomy i nieruchomości (przede wszystkim w pojazdy trakcyjne i zaplecze taborowe) a PKP S.A. objęłaby w zamian udziały w tych spółkach.

Przy ewentualnym wyborze tego wariantu należy jednak zwrócić uwagę na stosunkowo długi czas jego realizacji wynikający z konieczności profesjonalnego wcześniejszego przygotowania, albowiem zgodnie z zasadami określonymi w Ksh, do podziału Spółek wymagane jest m.in.:

- sporządzenie planu podziału,
- zgłoszenie tego planu do Sądu rejestrowego oraz poddanie go badaniu przez biegłych sądowych i rewidentów,
- dokonanie ogłoszeń o podziale.

Liczyć się także należy z możliwością zgłaszania roszczeń przez wierzycieli, a także z brakiem pozytywnych opinii biegłych – co może nie zakończyć się osiągnięciem zamierzonego skutku (albo znacznie odsunąć termin jego osiągnięcia).

Realizacja tego wariantu będzie miała jednak szanse powodzenia, w przypadku udzielenia gwarancji spłaty wierzytelności przez PKP S.A i/lub Skarb Państwa.

Podsumowanie

Według opinii Zespołu, nie jest możliwe pełne wdrożenie, np. z początkiem 2004 r. proponowanych koncepcji. Jest także mało prawdopodobne, że wprowadzony zostanie jednolity model, obowiązujący we wszystkich 16 województwach. Samorzady mogą niezależnie wybierać różne warianty spośród zaprezentowanych, jak również wypracować nowe lub zmodyfikowane rozwiązania w zależności od własnych priorytetów polityki transportowej. Nie oznacza to, że PKP S.A. nie może rekomendować swoich rozwiązań, w tym opracowanych przez Zespół. Wymagałoby to jednak poddanie ich pełnej analizie, co umożliwiłoby przedstawienie drugiej stronie wad i zalet oraz konsekwencji (w tym społecznych) wprowadzenia poszczególnych wariantów.

Koniecznym byłoby także – w każdym z wariantów – rozstrzygnięcie dalszego losu wszystkich przewozów międzywojewódzkich, szczególnie dla tych połączeń, których przekazanie do „PKP Intercity” spółka z o.o. byłoby niecelowe.

W ocenie Zespołu realnym terminem wejścia w życie nowej koncepcji funkcjonowania przewozów regionalnych jest koniec 2004 r., tj. wtedy gdy zaczną obowiązywać nowy rozkład jazdy pociągów 2004/2005.

Z tego powodu, wobec wejścia w życie ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, niezbędne jest przystąpienie przez Spółkę PR do szczegółowych uzgodnień z przedstawicielami poszczególnych samorządów wojewódzkich i samorządów lokalnych niższego szczebla, mających na celu opracowanie kompleksowej oferty przewozowej. W tym celu, proponuje się zainicjowanie powołania w każdym z 16 województw Sztabu koordynacyjnego (Zespołu, Grupy Roboczej), w skład którego weszliby przedstawiciele samorządów, PR i innych przewoźników działających na obszarze województwa, którego zadaniem będzie sprawne wdrożenie z końcem 2004 r. nowej koncepcji funkcjonowania przewozów regionalnych, uwzględniającej zmieniony sposób finansowania przewozów pasażerskich. Do zadań tych można zaliczyć w szczególności:

- określenie przez samorząd województwa sieci, na której będą wykonywane przewozy (podział zadań pomiędzy transport kolejowy i autobusowy),
- określenie docelowej oferty przewozowej (poziomy dostępności, częstotliwość obsługi),

- określenie zapotrzebowania na poszczególne zasoby, w tym szczególnie personel, tabor,
- zdefiniowanie struktury organizacyjnej dopasowanej do lokalnych potrzeb,
- określenie niezbędnych inwestycji w infrastrukturę linii regionalnych (warunek efektywności wykonywania przewozów na tych liniach).

Zarząd PR, przedstawiałby raz na miesiąc raport z postępu tych prac Zarządowi PKP S.A. Niezbędne jest również wsparcie tych działań przez organa administracji rządowej. Zadanie to mogłoby pełnić Ministerstwo Infrastruktury, które raz na kwartał organizowałoby odprawę (spotkania robocze) z Marszałkami Samorządów Wojewódzkich, na której dokonywano by oceny stanu realizacji prac oraz analizowano ewentualne zagrożenia związane z szybkim wdrożeniem tego projektu. Niezależnie od powyższych uwarunkowań należy podkreślić, że wdrożenie nowej koncepcji przewozów regionalnych może spowodować wiele konsekwencji, które mogą mieć wpływ na funkcjonowanie innych spółek Grupy PKP. Wiązać się to może np. z koniecznością zmiany dotychczasowego systemu sprzedaży biletów.

W szczególności, w przypadku „przeniesienia” pociągów międzywojewódzkich i pośpiesznych ze spółki PR do „PKP Intercity” spółka z o.o. konieczne byłoby przekazanie od PR do Intercity kas biletowych – pomieszczeń i terminali KURS 90. W przeciwnym wypadku może to mieć negatywny wpływ na kondycję finansową „PKP Intercity” sp. z o.o. i w konsekwencji obniżyć jej wartość, w przypadku planowej jej prywatyzacji.

Dlatego konieczne jest prowadzenie równoległe dalszych prac analitycznych mających na celu zidentyfikowanie wszystkich ewentualnych zagrożeń dla Grupy PKP, wynikających z realizacji nowej koncepcji przewozów regionalnych. Prace te powinny również uwzględniać projekt wydzielenia ze spółki PR 16, lub mniej (np. 8 lub 6) podmiotów, których obszar działalności pokrywać się będzie z obszarem jednego lub więcej województw.

Ich wyeliminowanie bądź maksymalne ograniczenie negatywnych skutków powinno ułatwić realizację rządowego „Programu dalszej restrukturyzacji oraz prywatyzacji spółek Grupy PKP do 2006 r.”