



SPOŁECZNY  
RZECZNIK  
NIEZMOTORYZOWANYCH

CENTRUM  
ZRÓWNOWAŻONEGO  
TRANSPORTU

# Raport

nr 1/2006

Czy PKP Przewozy Regionalne  
wyłudzają dotacje  
do przewozów regionalnych?

*Stanisław Biega, Wojciech Szymalski, Krzysztof Rytel*

WARSZAWA, STYCZEŃ 2006



## Spis treści

### **Wstęp**

Wprowadzenie/streszczenie .....	5
Źródła danych .....	6
Podstawowe dane o przewozach regionalnych w Polsce .....	7
Podstawowe dane ekonomiczne PKP PR.....	8

### **Brak przejrzystości finansów**

Brak porównywalnych danych .....	11
Nieudostępnianie danych przez PKP samorządom .....	12
PodRap – czyli uchwalanie kosztów i brak wydzielonej księgowości .....	12

### **Zawyżone dotacje**

Wielkość dotacji do przewozów .....	15
Przychody PKP PR w podziale regionalnym.....	16
Zaniżane przychody z pociągów .....	19
Ukrywane przychody.....	22
Zawyżanie kosztów.....	23
Koszty w podziale regionalnym .....	25
Koszty dla poszczególnych pociągów.....	27
Brak motywacji do poprawy wyniku .....	30

### **Podsumowanie**

Wnioski.....	33
--------------	----

<b>Źródła .....</b>	<b>35</b>
---------------------	-----------

<b>Załączniki .....</b>	<b>37</b>
-------------------------	-----------



Niniejszy raport powstał w ramach projektu Społeczny Rzecznik Niezmotoryzowanych finansowanego przez Fundusz Inicjatyw Obywatelskich oraz Fundację im. Stefana Batorego, a także w ramach projektu Centrum Zrównoważonego Transportu finansowanego z programu Phare.

## ***Wprowadzenie/streszczenie***

Niniejszy raport został wykonany przez Centrum Zrównoważonego Transportu i biuro Społecznego Rzecznika Niezmotoryzowanych z powodu permanentnie napiętej sytuacji finansowania regionalnych przewozów kolejowych w Polsce. Przypomnijmy kilka wydarzeń:

- 11 listopada 2004 roku w województwie świętokrzyskim zawieszono do końca rozkładu jazdy wszystkie pociągi na trasie Skarżysko-Kamienna - Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz, a także Sitkówka-Nowiny - Busko-Zdrój (relacja Kielce-Busko) oraz wybrane pociągi na innych liniach [1]. Przyczyną zamknięcia było nieprzyznanie przez samorząd dodatkowych pieniędzy na kursowanie pociągów w bieżącym rozkładzie jazdy, których kolejarze zażądali w połowie roku, pomimo wcześniej podpisanej umowy. Zamknięcie linii, zwłaszcza Skarżysko-Kamienna - Ostrowiec Św. było działaniem przemyślanym, dotyczyło linii swoim zasięgiem obejmującej największej liczby mieszkańców i specjalnie było dotkliwe dla pasażerów. Linię tą zresztą uruchomiono od początku nowego rozkładu jazdy 2004/5, mimo iż urząd marszałkowski nie przyznał dodatkowych pieniędzy dla PKP PR.
- W maju 2005 roku kursowanie 90 z 153 pociągów w województwie podkarpackim zostało zawieszonych, gdyż PKP PR zażądało od urzędu marszałkowskiego dodatkowych 15 mln złotych na ich kursowanie [1]. Przy czym, co znamienne, zagrożone były zwłaszcza pociągi dowożące ludzi do pracy, np. poranny pociąg od strony Przemyśla do Rzeszowa. Umowa z województwem została podpisana kilka dni po zawieszeniu pociągów, ale jednak wcześniej niż w kilku innych województwach. PKP nie otrzymało w wyniku tej umowy więcej pieniędzy, niż było zaplanowane w budżecie województwa, a jedynie przyspieszyło jej podpisanie. W efekcie wstrzymania przewozów nastąpił znaczny spadek przewozów, szacowany nawet do 1000 osób dziennie, gdyż odważona została rzetelność przewoźnika, który wstrzymał przewozy niezgodnie z przepisami prawa przewozowego (brak terminu 7 dni wyprzedzenia przed zawieszeniem kursów). Z powodu zawieszenia pociągów perturbacje dla pasażerów były znaczne, np. przewoźnik nie poinformował o komunikacji zastępczej uruchomionej przez samorząd. Takie postępowanie dodatkowo zniechęciło wielu pasażerów na stałe.
- W rozkładzie jazdy na lata 2005/6 PKP Przewozy Regionalne bez uzgodnień w organizatorami przewozów oznaczyło literą G – kursuje do odwołania, 1162 pociągi, czyli blisko 1/3 wszystkich pociągów regionalnych [1]. W ten sposób rozpoczęła się bitwa PKP Przewozy Regionalne o dwukrotnie większą dotację do przewozów niż w roku 2005. Podobną taktykę obrał przewoźnik w 2003 roku, nazywając to przewrotnie „programem napraw-czym” i oznaczając jako kursujące do odwołania 1050 pociągów. W 2003 roku ostatecznie zawieszono tylko 113 kursów (10,8% zaplanowanych do zawieszenia i 0,65% pracy przewozowej), a 182 pociągom skrócono relację lub ograniczono terminy kursowania [7].

Od wielu lat mamy do czynienia z sytuacją w której główny podmiot wykonujący przewozy regionalne - PKP Przewozy Regionalne spółka z o.o. (dalej PKP PR) nie otrzymuje dofinansowania swojej działalności

przewozowej, stanowiącej tzw. służbę publiczną w stopniu pokrywającym deficyt z tej działalności. Powoduje to narastanie strat i kumulowanie zadłużenia oraz obciąża inne spółki grupy PKP, świadczące usługi dla PKP PR - przede wszystkim PKP Polskie Linie Kolejowe SA, PKP Cargo, PKP Energetyka i inne, które nie tylko kredytuują PKP PR, ale często także umarzają niezapłacone zobowiązania PKP PR. Z drugiej strony praktycznie żaden z szesnastu samorządów wojewódzkich dotujących działalność PKP PR nie jest w stanie stwierdzić, że posiada pełną informację finansową o dotowanej działalności, posiada na nią wpływ i dokładnie wie na co idą przekazywane pieniądze. Jednocześnie brak gospodarności i właściwego zarządzania przez przedsiębiorstwo widzi gołym okiem każdy jego pasażer.

W raporcie przeanalizowano wszystkie dane zabrane z różnorodnych źródeł, w tym pochodzących od samego przewoźnika. W wyniku podjętej analizy autorzy dochodzą do następującej konkluzji:

**Obecna praktyka związana z dotowaniem regionalnych przewozów kolejowych jest nie do zaakceptowania z następujących powodów:**

- **Finanse PKP PR nie są przejrzyste.**
- **Wysokości żądanych, a nawet rozliczanych dotacji nie są należycie udokumentowane, a wszystko wskazuje na to, że są mocno zawyżone.**
- **Przedsiębiorstwo uzależniło się od dotacji, a całą strategią jego zarządu jest oparta na maksymalizacji pozyskiwanych dotacji, a więc na osiąganiu jak najgorszego wyniku z działalności operacyjnej.**

Brak odpowiednich uprawnień oraz dostępu do dokumentacji księgowej nie pozwala autorom definitywnie przesądzić o istniejących nieprawidłowościach, jednak zebrali oni wystarczająco dużo materiałów

pozwalających podejrzewać ich występowanie i dlatego powinny one być zbadane przez odpowiednie instytucje, np. Najwyższą Izbę Kontroli.

## **Źródła danych**

Analizę dotyczącą każdej z tych oparto na dostępnych materiałach PKP Przewozy Regionalne rozpowszechnianych podczas szeregu konferencji poświęconych problemowi przewozów regionalnych np. w Jachrance (I 2005), Soczewce (III 2005), Katowicach (IX 2005). Także na podstawie informacji rzecznika prasowego PKP Przewozy Regionalne w tym z konferencji prasowych spółki, np. z XI 2005 w sprawie ogłoszenia nowego rozkładu jazdy 2005/6. Wiele z tych materiałów pochodziło ze strony internetowej PKP PR, która została zmieniona w styczniu 2006 roku w sposób uniemożliwiający dalszy dostęp do archiwów, zawierających wykorzystywane przez nas materiały. Inne wykorzystane materiały to np. raport roczny Grupy PKP za 2003 rok, raport roczny PKP Przewozy Regionalne za 2004 rok. Wiele informacji pozyskano także bezpośrednio od Urzędów Marszałkowskich oraz jeśli to było możliwe od samego przewoźnika.

Podczas wstępnej prezentacji wyników raportu w dniu 26 stycznia 2006 roku, pełnomocnik zarządu PKP PR – p. Genowefa Ładniak oświadczyła, że gdyby CZT zwróciło się do PKP PR o stosowne dane mogące zweryfikować wyniki raportu, na pewno by je otrzymało. Tak się jednak składa, że tego samego dnia otrzymaliśmy z Centrali Przewozów Regionalnych pismo odmawiające nam dostępu do danych dotyczących przychodów. Brak dostępu przewoźnik tłumaczy tajemnicą przedsiębiorcy. Wspomniane pismo załączamy do raportu.

Dużo informacji pozyskano także z doniesień prasowych. W szczególności źródłem informacji była strona aktualności kolejowych miesięcznika Rynek Kolejowy oraz opracowywany przez PKP PLK S.A. serwis prasowy.

W 2005 roku Centrum Zrównoważonego Transportu prowadziło Biuro Koordynacji Komunikacji Kolejowej w Województwie Opolskim, które zgromadziło znaczny materiał nt. funkcjonowania i rozliczeń PKP Przewozy Regionalne z Urzędami Marszałkowskimi. Często wykorzystywano działalność biura w Opolu do zobrazowania niektórych działań PKP PR na przykładach.

Przytoczony powyżej materiał w toku opracowywania raportu był wykorzystywany także do obliczeń wskaźników i wartości mogących pokazać w innym świetle działalność PKP Przewozy Regionalne, niż przedstawiają to same władze spółki.

### ***Podstawowe informacje o przewozach regionalnych w Polsce***

Regionalne przewozy kolejowe są w większości krajów rozwiniętych dotowane (z wyjątkiem np. Japonii, gdzie przynoszą spore dochody). Prawo wspólnotowe stworzyło pojęcie tzw. służby publicznej, to znaczy takiej, której celem jest zapewnienie usług publicznych dla społeczeństwa na odpowiednim poziomie. W przypadku przewozów kolejowych rozporządzenie Rady nr 1191/69 określa podstawy prawne dotowania przewozów mających charakter służby publicznej. Odpowiednie władze publiczne zawierają z przewoźnikiem umowę, na podstawie której prowadzi on nierentowne przewozy służby publicznej, a deficyt wynikający z prowadzenia tych przewozów, albo prowadzenia ich w określonym wymiarze (np. częstotliwości, niepopularnych pór dnia, ustalonej ze względów społecznych ceny) pokrywa zamawiający [2].

Należy zaznaczyć, że nie wszystkie przewozy regionalne mają charakter służby publicznej. Część z nich jest rentowna i nie są one przedmiotem umów między PKP PR i dotującymi, np. pociągi na trasie Warszawa-Lódź.

W Polsce przewozy regionalne są głównym segmentem przewozów kolejowych, a PKP PR dominującym podmiotem (do

niedawna jedynym) w tym segmencie. W 2004 roku PKP PR miało 82% udział w przewozach kolejowych w kraju pod względem przewiezionych pasażerów. W 2005 roku na skutek wydzielenia Kolei Mazowieckich oraz dalszego ograniczenia przewozów ten udział zmniejszył się do 64% (w obu wypadkach dane za drugi kwartał). [3] Dlatego też sytuacja PKP PR determinuje cały stan kolei w Polsce.

Jest to tym bardziej znaczące, że większość kosztów firmy stanowią zobowiązania wobec innych firm kolejowych z grupy PKP. Zwłaszcza chodzi tu o PKP Polskie Linie Kolejowe - odpowiadające za utrzymanie i prowadzenie ruchu na liniach kolejowych, PKP Cargo, wynajmujące lokomotywy oraz maszynistów (także do pociągów elektrycznych będących własnością PKP PR), PKP Energetyka, dostarczająca prąd, i inne np. Telekomunikacja Kolejowa.

W Polsce przewozy regionalne do 2000 roku nie były dotowane bezpośrednio z budżetu państwa, ani przez samorządy. Od 2001 roku na mocy ustawy o transporcie kolejowym są dotowane ze środków Urzędów Marszałkowskich poszczególnych województw [4]. Przy czym do roku 2005 były to środki w wysokości określonej przez ministra ds. gospodarki na podstawie dochodów państwa pochodzących z podatku CIT. Od 2005 roku są to środki własne samorządów wojewódzkich, które uzyskały zwiększony udział w dochodach z podatku CIT i częściowo PIT. Według szacunków przeprowadzonych na potrzeby ustawy o restrukturyzacji i komercjalizacji Polskich Kolei Państwowych z 2000 roku w latach 2003-2005 roczna kwota dotacji do przewozów regionalnych dla całego kraju powinna wynosić rocznie ok. 800 mln złotych. Pierwotnie około 10% tej kwoty miało być przeznaczane na zakup taboru kolejowego [5]. **Naszym zdaniem działalność PKP Przewozy Regionalne jest nakierowana na wykazanie takich właśnie strat z wykonywania przewozów, a nie na prowadzenie efektywnie wykonywanej usługi w służbie publicznej.**

PKP Przewozy Regionalne prowadzi działalność przewozową w trzech obszarach:

- Przewozów regionalnych
- Przewozów międzywojewódzkich
- Przewozów międzynarodowych

W tym raporcie zajmujemy się głównie przewozami regionalnymi, ponieważ odnośnie tej działalności nagromadziło się wokół PKP najwięcej niejasności. Ponadto właśnie w tym segmencie działalności zaangażowane są w największym stopniu środki publiczne, głównie samorządowe.

## **Podstawowe dane ekonomiczne PKP PR**

Na początek przedstawiamy zestawienie wyników finansowych oraz niektórych wskaźników wykonywanej działalności przewozowej PKP Przewozy Regionalne w poszczególnych latach 2002-2005.

	2002	2003	2004	2005
Liczba pracowników	21862	20591	19549	17200
Liczba pasażerów wg PKP PR w mln	250,37	232,20	221,27	164,20
Praca przewozowa w mln pockm	144,12	132,50	122,90	97,14
Przychody ogółem bez dotacji w mln zł	1881,71	1789,75	1725,80	1523,23
Koszty ogółem w mln zł	3401,55	3448,70	3201,80	2769,50
Dotacja do podmiotowa do przewozów w mln zł	256,78	246,31	420,28	384,15
Strata spółki bez dotacji	1519,84	1658,95	1476,00	1246,27
Zmiana liczby pracowników (%) [rok do roku]		-5,81%	-5,06%	-12,02%
Zmiana liczby pasażerów (%) [rok do roku]		-7,26%	-4,71%	-25,79%
Zmiana pracy przewozowej (%) [rok do roku]		-8,06%	-7,25%	-20,96%
Zmiana przychodów (%) [rok do roku]		-4,89%	-3,57%	-11,74%
Zmiana kosztów ogółem (%) [rok do roku]		1,39%	-7,16%	-13,50%
Zmiana kosztów na pockm (%) [rok do roku]		10,28%	0,09%	9,44%
Przychody z pockm w zł	13,06	13,51	14,04	15,68
Koszty na pockm w zł	23,60	26,03	26,05	28,51
Przychód z pasażera w zł	7,52	7,71	7,80	9,28
Koszt na pasażera w zł	13,59	14,85	14,47	16,87
Praca przewozowa na pracownika w pockm	6592,26	6434,85	6286,77	5647,67
Liczba pasażerów na pracownika	11450	11280	11320	9550

### **Źródła:**

- Dane za rok 2002 – Prezentacja Waldemara Fabirkiewicza [6] z marca 2003 umieszczona na stronie rzeczownika PKP PR – na podstawie pierwszej wersji bilansu PKP PR za 2002 rok oraz obliczenia własne.
- Dane za rok 2003 – Raport roczny PKP S.A. 2003 [7] i obliczenia własne na podstawie raportu.
- Dane za rok 2004 – Raport roczny PKP PR 2004 [8] i obliczenia własne na podstawie raportu.
- Dane za rok 2005 (szacunkowe) – z konferencji prasowej zarządu PKP PR z 15 listopada 2005 [9] oraz obliczenia własne na podstawie tych danych.

Jakie podstawowe wnioski nasuwają się po przedstawieniu zestawienia?

1. Przychody spółki PKP Przewozy Regionalne stale maleją w tempie ok. 4% rocznie (w roku 2005 spadek 11% wynika z wyłączenia PKP Przewozy Regionalne z

działalności w zakresie przewozów regionalnych w województwie mazowieckim). Poprawa wyniku finansowego spółki (zmniejszanie strat) często anonsovane podczas konferencji prasowych i wystąpień publicznych wynika jedynie ze wzrostu dotacji przewozowej,

zarówno do ulg ustawowych, jak i przewozów. Oznacza to, że PKP PR co roku oferuje coraz gorsze i mniej popularne usługi, co zresztą obrazuje stale malejąca liczba pasażerów. **Pasażerowie coraz częściej wybierają usługi PKP tylko wtedy, kiedy naprawdę muszą!**

2. Koszty spółki PKP PR maleją tylko w kategoriach bezwzględnych. Wynika to z redukcji pracy przewozowej liczonej w pockm (redukcji liczby pociągów, skrócenia relacji, ograniczeń terminów kursowania). Natomiast w przeliczeniu na pociągokilometr oraz na pasażera koszty spółki PKP PR stale rosną - o wartości znacznie wyższe od inflacji - ok. 8-10% rocznie. Warto zwrócić uwagę w szczególności na fakt, że spadek kosztów spółki ogółem jest stale mniejszy, niż spadek pracy przewozowej. W 2003 roku nastąpił wręcz wzrost kosztów spółki, przy ponad 8% spadku pracy przewozowej w kraju. Obrazuje to, że nie następuje restrukturyzacja spółki zwłaszcza w zakresie ograniczania kosztów jej działalności, w tym kosztów stałych. **Spółka jest coraz mniej efektywna. Obecnie na jednego pracownika spółki przypada jedynie 9550 pasażerów, podczas gdy na innych kolejach jest to znacznie powyżej 15000-20000 osób (DB Regio – 38000 osób) [10]. W DB Regio w 2004 roku przypadało 1,19 pracownika na jeden pociąg, podczas gdy w PKP PR aż 5,48 pracownika, a pamiętajmy, że najczęściej maszyniści, kasjerzy i sprzątaczkę nie są pracownikami tej spółki.**

3. PKP Przewozy Regionalne ograniczając przewozy wykazują od lat podobną stratę na działalności operacyjnej ok. 1,4-1,7 mld zł. Poprawa wyniku finansowego spółki nie wynika z poprawy przychodów spółki, czy obniżenia kosztów w wyniku zwiększenia efektywności spółki, ale tylko ze zwiększenia kwot dotacji przekazywanych od samorządów i z budżetu państwa.

Najbardziej miarodajnym wskaźnikiem kosztów przewozów jest koszt jednego pociągokilometra. To właśnie tym wskaźnikiem posługują się np. zarządy komunikacji miejskiej wylaniając w przetargach firmy obsługujące poszczególne linie autobusowe czy tramwajowe. PKP PR w nie podaje samorządom kosztu jednego pockm, mimo iż optuje za modelem dofinansowania przewoźników do pockm właśnie. W 2005 roku PKP PR pochwaliło się, że w sektorze przewozów regionalnych średnia dopłata do pockm spadła w spółce z 12,41 zł/pockm do 11,45 zł/pockm. Porównując jednak ten wskaźnik do Czech, gdzie dotacje w przeliczeniu na pockm są niższe niż w Polsce, zauważymy różnice. Koleje Czeskie w przetargach oferuje cenę za dopłatą 2,5zł/pockm. Np. na linii Pardubice- Liberec, gdzie przewoźnika wyłoniono na podstawie przetargu i prowadzi on na trasie 161 km 14 pociągów w pełnej relacji i 4 w skróconej. Prywatni przewoźnicy czescy są drożsi, ale nawet wtedy prowadzą przewozy za dopłatą ok. 5zł/pockm.



### **Brak porównywalnych danych**

W trakcie prowadzenia badań, autorzy zorientowali się, że PKP PR, a przed ich powstaniem PKP co roku wprowadzają jakieś istotne zmiany, w efekcie których dane z poszczególnych lat nigdy nie są całkowicie porównywalne.

W 2005 roku taką zmianą było wydzielenie Kolei Mazowieckich - spółki PKP PR (49%) i samorządu Mazowsza (51%) do obsługi tego regionu. Inną zmianą było wprowadzenie w IV kwartale 2004 roku *PocRap* (skrót od raport pociągu), który zmienił system rozliczania umów z samorządami w ciągu 2004 roku i całkowicie przewartościował szacunki z umów w 2005 r.

**Naszym zdaniem od 1989 roku na kolei nie zaszła żadna istotniejsza restrukturyzacja, a wszelkie zmiany mają z jednej strony charakter działań pozorowanych, a z drugiej mają uniemożliwić jakiegokolwiek porównania i rozeznanie się w działaniach zarządów firmy przez osoby z zewnątrz.**

Co roku zmieniają się kategorie w tabelach rozliczenia kosztów poszczególnych pociągów. W woj. opolskim w 2005 roku tabela obejmuje 47 pozycji dla każdego pociągu oddzielnie. W 2004 roku było to 15 pozycji w jednej tabeli. W 2003 roku były natomiast dwie tabele, z których jedna posiadała 11 pozycji, a druga 14 pozycji.

PKP PR także co roku zmienia sposób rozliczania się z wykorzystania środków na przewozy regionalne wobec samorządów. Zmiany dotyczą nie tylko graficznego przedstawienia rozliczenia, ale także jednostkowych pozycji kosztowych i przychodowych.

Nieporównywalność kosztów PKP PR w kolejnych latach można zilustrować na przykładzie kosztów pracy konduktorów. W 2002 roku PKP PR podawał w tabeli rozliczenia koszt pracy pojedynczego konduktora. Ponieważ ta kategoria dawała samorządom możliwość łatwego ograniczania kosztów przewozów poprzez wymagania

dotyczące liczby konduktorów w pociągu, to w 2004 roku przewoźnik zaczął wykazywać ten koszt jako ryczałt za całą drużynę konduktorską. Ale to jeszcze było za mało, bo od 2005 roku koszt konduktorów jest już w ogólnej kategorii "koszty handlowe".

Skutkiem tego przewoźnik nauczony postawą finansujących przewozy pozbawił samorządy wpływu na kształtowanie jednej ze składowych kosztów i de facto ją podwyższył. Podając na przykładzie woj. opolskiego w pierwszym koszt konduktora w pociągu wynosił ok. 1,3 zł/pocmk. Teraz koszt obsługi handlowej wynosi nawet 8zł/pocmk (średnio na Opolszczyźnie 2,64 zł.pocmk). Jest tak w sytuacji, gdy na linii brakuje wielu czynnych kas (zaledwie 30 na ok. 115 punktów odprawy osób), a w pociągu, w którym trzy lata temu jechało dwóch konduktorów, jedzie obecnie jeden. W województwie opolskim taka sytuacja dotyczy praktycznie wszystkich pociągów na dwie jednostki woźnych w szczyście po 300-400 osób, gdzie obecnie jest pojedyncza obsada konduktora.

Koszty handlowe to prawdopodobnie najbardziej obszerna, a jednocześnie niezbadana kategoria kosztów w PKP PR. Ich wielkość, jak utrzymuje PKP PR, zależy wprost proporcjonalnie od liczby pasażerów w pociągu. Jednakże w nawet w pociągach o podobnej frekwencji te koszty mogą się wahać od 0,54 zł do 13,38 zł. **Tak duża rozpiętość budzi podejrzenia. Można domniemywać, że w tej kategorii kryje się najwięcej możliwości do wykazywania fikcyjnych kosztów. Zwłaszcza, że ograniczając działalność handlową (np. likwidacja kas – w woj. mazowieckim PKP PR nie prowadzi kas na liniach, na których prowadzi jeszcze przewozy) PKP PR wykazuje koszty coraz wyższe.**

W 2006r. przewoźnik ponownie chce zmienić sposób rozliczania się z dotacji. W efekcie wobec otrzymywania nieporównywalnego materiału, kontrola wykorzystania środków przez samorządy z konieczności ma charakter wybiórczy i szcątkowy. Raport ten ma na celu dokonanie próby takich porównań w sposób spójny i jednolity. Jednocześnie podany powyżej fakt, sprawia, że sporządzenie tego raportu było szczególnie trudnym zadaniem.

### **Nieudostępnianie danych przez PKP PR**

PKP PR nie ujawnia dotującym je podmiotom praktycznie żadnych szczegółowych danych finansowych na temat prowadzonej działalności. Na przykład we wrześniu 2005 roku samorząd opolski wystąpił o przedstawienie materiałów dotyczących kosztów i przychodów ponoszonych w woj. opolskim i nie uzyskał ich do końca roku. Oficjalnie przewoźnik nie odpowiedział na monity w tej sprawie. W dniu 6 stycznia 2006 pełnomocnik zarządu p. Genowefa Ładniak powiedziała przedstawicielowi CZT, że zarząd odmówił przedstawienia dokumentów o które wnioskował samorząd m.in. poleceń księgowania ze sprzedaży biletów i ich pochodnych z woj. opolskiego. W efekcie za 2004 i 2005 r. samorząd nie otrzymał oficjalnie żadnych danych, które by pozwoliły zweryfikować (potwierdzić) dane przedstawione przez przewoźnika. [11]. Podobnie stało się w Województwie Wielkopolskim podczas negocjacji umowy, gdzie samorząd jest zainteresowany powołaniem spółki samorządowej z PKP PR. Mimo to wystąpienie samorządu o udostępnienie jednostkowych danych o szczegółowych przychodach i kosztach nie doczekało się realizacji przewoźnika.

A chodzi tutaj o takie dokumenty jak polecenia księgowania, które pozwalają ustalić organizatorowi przewozów rzeczywisty poziom przychodów z przewozów regionalnych w województwie i zweryfikować dane przewoźnika podane ogółem. Przykład

tego „tajnego” dokumentu podajemy w załączeniu do raportu.

### **PocRap - czyli uchwalanie kosztów i brak wydzielonej księgowości**

Spółka nie ukrywa faktu, że deficyt na każde województwo szacuje na podstawie kosztów, które są wyliczane na podstawie uchwały zarządu spółki. **Tak więc wykazywany przez przewoźnika deficyt przewozów to jest deficyt który sobie sama spółka uchwała, przyjmując obliczone wg uchwały koszty i przychody.** Pod koniec 2004 roku PKP Przewozy Regionalne zakupiło i wdrożyło do obsługi program księgowy do rozliczeń w przewozach regionalnych – *PocRap* [8]. Program księgowy zastosowany przez PKP Przewozy Regionalne nie posługuje się w obliczeniach rzeczywistymi kosztami poniesionymi przez spółkę w ramach zakładów przewozów regionalnych, ale operuje wskaźnikami wyliczonymi na podstawie historycznego wykonania np. w 2005 r. na podstawie wykonania za 2003 r., w 2006 r., za 2004r. Wskaźniki te są różne dla przychodów i kosztów różnych przewozów prowadzonych przez PKP Przewozy Regionalne. Program *PocRap* przelicza przychody ogółem i koszty ogółem PKP PR na poszczególne rodzaje przewozów według tych wskaźników, a następnie rozdziela pomiędzy zakłady PKP PR według kolejnych wskaźników.

Kontrowersyjny jest sposób ustalania wskaźników podziału kosztów dla programu *PocRap*. Mianowicie są one ustalone uchwałą zarządu PKP Przewozy Regionalne. Co więcej za pomocą uchwały zarządu ustalone są także koszty prowadzenia pociągów w poszczególnym roku, które wykorzystuje ten program księgowy. Przy czym uchwała ta przekształca koszty poniesione w roku poprzednim przez PKP Przewozy Regionalne w koszty poniesione w roku następnym. Oznacza to między innymi, że na następny rok przenoszone są koszty, np. odpraw zwolnionych pracowników w roku poprzedzającym, które nie muszą wystąpić w

roku następnym. Nie jest też w takim razie uwzględniane zmniejszenie kosztów jakie przynosi wprowadzenie zakupionych przez samorząd w danym roku szynobusów. W podobny sposób do rozliczenia, de facto jako marża PKP Przewozy Regionalne, mogą wchodzić inne koszty nadzwyczajne poniesione przez PKP w latach poprzednich. Spółka nawet pozwala sobie uchwalić wysokość inflacji, które to wielkości są wyższe niż oficjalne wskaźniki GUS, czy prognozy rządowe.

**Uchwalanie kosztów spółki przez jej zarząd jest także związane ze swoistym negatywnym mechanizmem motywacyjnym dla zarządu. Koszty zarządu, a więc m.in. wynagrodzenia, koszty działalności zarządu, pełnomocników i centrali spółki w Warszawie ustalono bowiem, jako 2,75% od pozostałych kosztów wykonywania przewozów. Taka konstrukcja doskonale motywuje zarząd do generowania coraz wyższych kosztów!!!**

W efekcie w 2005 r. obok pięciu osób z zarządu, pojawiło się 4-ch pełnomocników zarządu, którzy mają podobne do zarządu kompetencje (zawierają umowy) i wynagrodzenia. W efekcie spółkę w województwach reprezentują osoby nieorientowane w specyfice poszczególnych województw, co utrudnia tylko proces porozumiewania się z samorządami. Oczywiście nowy szczebel decyzyjny nie zmniejszył personelu dyrekcji w zakładach PKP PR, które wcześniej negocjowały umowy z samorządami.

Przy podziale przychodów i kosztów między przewozy regionalne i międzywojewódzkie stosuje się różne wskaźniki dla przychodów i kosztów! **Przychody dla ruchu regionalnego to według PocRapu ok. 70% przychodów całej spółki, (według szacunków własnych w zależności województwa udział ten wynosić może od 50 do 80%, np. w Opolskiem nie mniej niż 72,5% przychodów).** Koszty według PocRap mają wskaźnik wyższy. Oznacza to, że deficyt przewozów regionalnych jest zawyżany. Część

deficytu powstałego na przewozach międzywojewódzkich jest wykazywana jako deficyt powstały na przewozach regionalnych i przedstawiana samorządom do sfinansowania.

**Konstrukcja programu księgującego, oparta na wskaźnikach, a nie na rejestracji rzeczywistych zdarzeń gospodarczych oznacza, że PKP PR nie prowadzi wydzielonej księgowości dla różnych rodzajów prowadzonej działalności (ruch międzywojewódzki, ruch regionalny, w tym ruch regionalny w poszczególnych województwach, w tym przewozy w ramach służby publicznej objęte umowami) w rozumieniu ustawy o rachunkowości. Brak prowadzenia oddzielonej księgowości jest w najwyższym stopniu nieprzejrzysty, nie pozwala na prawidłowe określenie wyników poszczególnych segmentów działalności współfinansowanych z różnych źródeł, uniemożliwia rzetelne rozliczenie dotacji i jest niezgodny z art. 41 ust. 5 pkt. 1 ustawy o transporcie kolejowym z dnia 23 marca 2003 roku z późn. zmianami oraz art. 1, ust 5a rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 z 16 czerwca 1969 roku (notabene tego samego, na które powołuje się PKP PR w prezentacji z 15 listopada 2005 dowodząc, że samorzady powinny wyrównać wszystkie straty spółki z tytułu wykonywania przewozów). Rozliczenie dotacji do poszczególnego połączenia nie jest oparte na rzeczywistym wyniku danego pociągu (realnie poniesiony koszt i osiągnięty przychód), ale wynikiem obliczonych wskaźników uwzględniających przeliczone uśrednione historyczne wyniki spółki. Nie budzi zatem wówczas zdziwienia fakt, że zarządowi spółki tak ciężko jest kontrolować koszty. Taka konstrukcja uniemożliwia przez swoją „urawmitówkę” kosztów i przychodów uzyskanie wiedzy o bardziej i mniej efektywnych segmentach rynku, nie pozwala racjonalizować kosztów przez promowanie tych zakładów spółki, które np. obniżają swoje koszty w danej części działalności np. utrzymania taboru, jego wykorzystania, kosztów zakupu paliwa itp.**



Na zdjęciu dworzec kolejowy w Katowicach, w którym nie ma od lat zorganizowanej poczekalni dla pasażerów, nie mówiąc o ławce dla pasażerów w holu. Koszty poczekalni są obecnie rozliczane w kontrowersyjnie wysokich kosztach handlowych. Czy przy tak wysokich oczekiwanych dotacjach do przewozów można oczekiwać tak niskiej ich jakości? Brak poczekalni dotyka wielu stacji w Polsce.

## ZAWYŻONE DOTACJE

### **Wielkość dotacji do przewozów**

Przez cały 2005 rok zarząd spółki domagał się na 2006 rok 800 mln złotych dotacji na podstawie szacunków z ustawy o restrukturyzacji PKP [1]. Tymczasem szacunki z 2000 roku obejmowały działalność w zakresie przewozów regionalnych całej PKP. Część przewozów regionalnych uwzględnianych w 2000r. prowadzi SKM w Trójmieście i WKD. Na Mazowszu Przewozy Regionalne od 2005 r. nie wykonują już usług służby publicznej w Województwie Mazowieckim, przynajmniej o takie dofinansowanie nie występują. Działa tam spółka z 51% procentowym udziałem samorządu województwa i 49% udziałem PKP PR – Koleje Mazowieckie. Dotacja do przewozów dla tej spółki wynosiła w 2005 roku 80 mln złotych, a na rok 2006 zaplanowano 130 mln złotych. Sumaryczne roszczenia PKP Przewozy Regionalne wobec innych województw powinny zatem zmaleć przynajmniej o ww. kwoty, co nie miało miejsca, gdyż jeszcze na konferencji prasowej 15 listopada 2005 roku zarząd PKP PR podkreślał, że domaga się w skali całego kraju 800 mln zł dotacji [1]. Tymczasem 14 grudnia w kolejnym wystąpieniu zarządu dla PAP nagle skorygowano tę kwotę do 600 mln złotych [1]. Jednakże suma kwot dotacji o jakie PKP PR wystąpiło do poszczególnych województw nadal wynosiła ok. 800 mln złotych. CZT potwierdziło te dane we wszystkich urzędach marszałkowskich na dzień 3.01.2006. Dane dotyczące wymaganych przez PKP PR dotacji zestawiono w tabeli:

Dolnośląskie	78 000 000,00 zł	
Kujawsko-Pomorskie	70 300 000,00 zł	Deficyt ok. 10 mln wyższy niż w 2005 roku
Lubelskie	36 618 000,00 zł	Województwo przyznało 24 mln zł, czyli 9 mln więcej niż w 2005 r.
Lubuskie	29 058 835,28 zł	Deficyt większy ok. 5 mln zł niż w 2005 roku
Łódzkie	49 900 000,00 zł	
Małopolskie	74 048 373,00 zł	Deficyt <b>dwukrotnie (!)</b> wyższy niż w 2005 roku
Podkarpackie	42 000 000,00 zł	Doszło do porozumienia z PKP PR na kwotę 27 mln zł - o 9,5 mln wyższą, niż w 2005 roku
Podlaskie	27 000 000,00 zł	Województwo Podlaskie zdecydowało się na zmniejszenie liczby pociągów, aby deficyt wyniósł 20-21 mln zł
Pomorskie	68 000 000,00 zł	Cześć oczekiwanej dotacji dla konsorcjum PKP PR-SKM. SKM oczekuje 14 mln zł dotacji na 2006 rok
Opolskie	35 369 000,00 zł	
Śląskie	107 292 000,00 zł	Deficyt ok. 12 mln wyższy niż w 2005 roku
Świętokrzyskie	10 152 000,00 zł	Według podpisanej już umowy na przewozy w 2006 roku
Warmińsko-Mazurskie	40 000 000,00 zł	
Wielkopolskie	83 000 000,00 zł	
Zachodniopomorskie	37 000 000,00 zł	Deficyt ok. 5 mln zł wyższy niż w 2005 roku. W efekcie podpisano umowę na kwotę 29,5 mln złotych – jak podano 91% deficytu [1]. Oznaczałoby to, że ostatecznie przewoźnik obniżył deficyt do ok. 32 mln zł, choć liczba pociągów ma pozostać taka sama.
Mazowieckie	0,00 zł	PKP PR nie zwróciło się do Urzędu Marszałkowskiego o dotację do przewozów, mimo groźby zawieszenia kursów na niektórych liniach od 31 marca 2006

**Suma 787 738 208,28 zł**

Jak wynika z tabeli, PKP Przewozy Regionalne ubiega się w sumie o 788 mln złotych dotacji od 15 województw. Jest to pierwszy przypadek, aby zarząd jakiegokolwiek spółki tak dalece mijał się z

prawdą wobec faktycznego postępowania spółki.

Ciekawe jest zachowanie PKP PR względem województwa mazowieckiego, wobec którego PKP PR także powinno

wysunąć roszczenia odnośnie dotacji do przewozów, gdyż zapowiedziało, że zawiesi od 31 marca 2006 wszystkie połączenia przekraczające granicę województwa mazowieckiego, tj. na odcinkach Siemiatycze-Siedlce, Kutno-Płock, Czyżew-Malkinia. Tymczasem ku naszemu zaskoczeniu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego dowiedzieliśmy się, że PKP PR nie zgłosiło wniosku o dotację. Według naszych rozmówców Koleje Mazowieckie i PKP Przewozy Regionalne mają dokonać własnych rozliczeń z otrzymanych dotacji na podstawie tego, iż Koleje Mazowieckie wykonują część pracy przewozowej poza Mazowszem, np. w województwie łódzkim,

podobnie jak Łódzki Zakład PR na terenie Mazowsza. Jednakże niewystąpienie PKP Przewozy Regionalne o dotację na Mazowszu może oznaczać, że spółka przedkłada straty generowane w województwie mazowieckim do zapłaty województwom sąsiednim

W 2000 roku do 800 mln zł dotacji [5] miało pokryć deficyt przewozów kolejowych w kraju przy pracy przewozowej 149 mln pockm (łącznie z przewozami międzywojewódzkimi). W 2006 roku 800 mln zł dofinansowania ma pokryć deficyt przewozów samych tylko przewozów regionalnych PKP PR realizujących ok. 67 mln pockm [9].

## Przychody PKP PR w podziale regionalnym

Podział przychodów pomiędzy poszczególne województwa, jaki został wykazany w raporcie rocznym PKP Przewozy Regionalne za 2004 rok pokazano w tabeli. Podział ten zestawiono z prognozą przychodów na rozkład jazdy 2005/6 z konferencji w Soczewce z marca 2005 roku. Obliczono różnice względem wyniku z 2004 roku.

PKP PR w mln zł	Przychody 2004	Prognoza przychodów 2005 z początku roku	Różnice (względem 2004 roku)
Dolnośląskie	60,89	43,71	-28,22%
Kujawsko-Pomorskie	32,33	32,00	-1,01%
Lubelskie	29,99	42,60	42,06%
Lubuskie	16,79	20,40	21,46%
Łódzkie	49,74	46,08	-7,36%
Małopolskie	56,84	84,05	47,87%
Podkarpackie	35,16	19,12	-45,61%
Podlaskie	15,94	33,97	113,12%
Pomorskie	35,49	51,57	45,30%
Opolskie	28,71	27,01	-5,91%
Śląskie	100,16	71,99	-28,13%
Świętokrzyskie	12,44	15,50	24,61%
Warmińsko-Mazurskie	42,30	39,10	-7,58%
Wielkopolskie	98,62	94,82	-3,85%
Zachodniopomorskie	44,64	33,82	-24,24%
Mazowieckie	148,14	181,52	18,39%
<b>Razem PKP PR</b>	<b>808,18</b>	<b>655,73</b>	<b>-23,25%</b>

Źródła:

- Przychody z 2004 roku – obliczenia na podstawie deficytu przewozów oraz pokrycia kosztów przychodami podanego w raporcie rocznym PKP PR za 2004 rok [8].
- Prognoza przychodów na 2005 rok – prezentacja z konferencji nt. przewozów regionalnych w Soczewce w marcu 2005 [12].
- Różnice – obliczenia własne

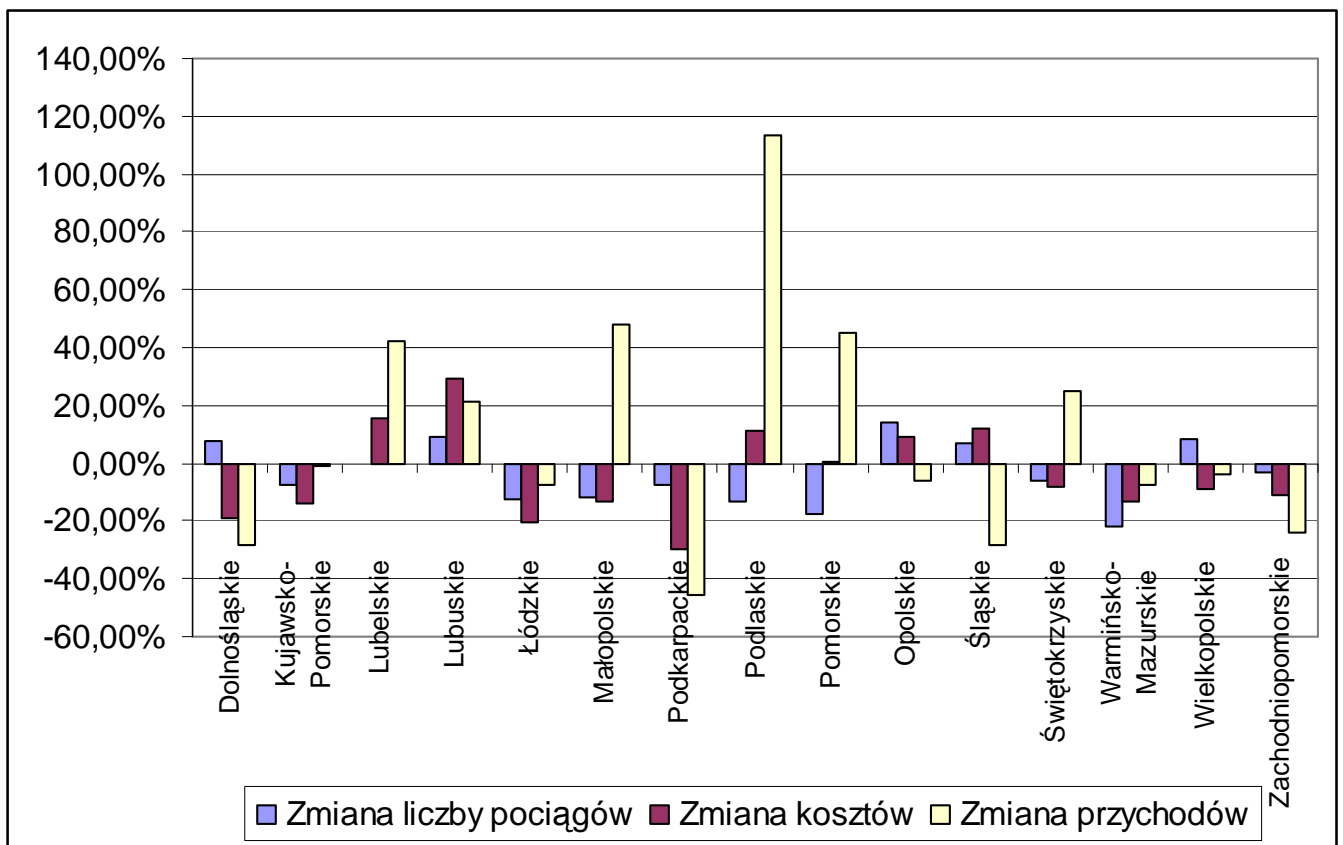
Największy prognozowany skok przychodów w 2005 roku względem 2004 roku miał nastąpić w województwie podlaskim, gdzie przychody miały wzrosnąć ponad dwukrotnie (113%!). Tymczasem liczba uruchamianych pociągów w tym województwie miała zmaleć o 13 szt. (de facto jedynie poprzez połączenie relacji dotychczasowych pociągów). W Małopolskiem, Lubelskiem i Pomorskiem przychody miały wzrosnąć aż o ponad 40%. W Małopolskiem z 56 do 84 mln zł, a Pomorskiem z 35,5 do 51,5 mln złotych, w Lubelskiem z 30 do 42,6 mln zł. Tak znaczny wzrost przychodów miał nastąpić przy znacznie ograniczonej ofercie w rozkładzie jazdy względem poprzedniego roku. W efekcie PKP Przewozy Regionalne w województwie małopolskim pod koniec roku 2005 prognozuje przychody już na poziomie 77 mln złotych, czyli z korektą o minus 9% w stosunku do prognozy z początku roku, ale i tak wyższej o 20 mln względem 2004 r. (sic!). Ale na 2006 rok prognozowane przychody przez PKP Przewozy Regionalne są niższe już o 26 mln zł od tych z 2005 roku i mają wynieść 51 mln złotych, czyli porównywalnie i niżej od tych z 2004 roku [13]. **Jak widać na PKP przychody zmieniają się jak chcą, bez żadnego logicznego uzasadnienia, wbrew powszechnej praktyce w UE w zakresie komunikacji publicznej, że wzrost przychodów jest pochodną rozszerzenia oferty, cyklicznego rozkładu jazdy i wdrożenia systemowych rozwiązań marketingowych.**

Największy spadek przychodów był natomiast prognozowany w województwie podkarpackim, bo aż o 45%. W Dolnośląskiem i Śląskiem spadek ten miał być bliski 28%. W Zachodniopomorskiem około 24% procent spadku przychodów. Co najciekawsze liczba pociągów właśnie w województwie śląskim wzrosła o 34. W tym województwie znacznemu spadkowi przychodów miał towarzyszyć znaczny wzrost

kosztów. Co ciekawe, jest to jedno z województw, które w 2004 r. miało szereg pociągów osobowych międzywojewódzkich jak Katowice-Kielce (przez trzy województwa - śląskie, małopolskie, świętokrzyskie), czy Gliwice-Wrocław, Częstochowa-Wrocław, Racibórz-Wrocław (przez trzy województwa - śląskie, opolskie, dolnośląskie), które w 2005 r. zostały zamienione na regionalne. A zatem spadek przychodów był związany z rozszerzeniem bazy przychodów pociągów regionalnych o szereg wysoko frekwencyjnych pociągów.

Warto dodać, że różnice przychodów o więcej niż +10, czy -10% nie są normalne w poprawnie zarządzanych przedsiębiorstwach przewozowych, które operują na stałym rynku. W 2005 r. według danych UIC tylko koleje w Wielkiej Brytanii zanotowały wzrost przychodów o ponad 20%, co było związane jednak z czynnikami zewnętrznymi i długofalową polityką transportową oraz efektem synergii przewoźników kolejowych. Rozwój kolei pasażerskiej w Wlk. Brytanii wiąże się z restrykcyjną względem samochodów polityką wjazdu do miast (np. Londyn), programem modernizacji linii kolejowych i zakupów taboru, po rozdrobnieniu przewoźników procesem ich łączenia, znacznego wzrostu ilości uruchamianych pociągów.

Na następnej stronie przedstawiamy tabelę z wykresem, który pokazuje skalę niezgodności prognozy przychodów i kosztów PKP PR z konferencji w Soczewce z planowaną skalą ograniczenia ilości uruchamianych pociągów w poszczególnych województwach. Oprócz Dolnego Śląska wzrostowi ilości uruchamianych pociągów, towarzyszył wzrost pracy przewozowej w ruchu regionalnym w Lubuskim, Opolskiem, Śląskiem, Wielkopolskiem, wynikający głównie z likwidacji pociągów osobowych międzywojewódzkich.



Jak można zauważyć, tylko w 6 na 15 województw prognozy PKP Przewozy Regionalne są zbieżne z zaplanowanym rozkładem jazdy, tzn. jednocześnie maleje (rośnie) liczba pociągów, koszty i przychody spółki w województwie. Największe niezgodności występują w województwie podlaskim, dolnośląskim, lubelskim, pomorskim i wielkopolskim, gdzie liczba pociągów ma wskaźnik przeciwny wobec wskaźników kosztów i przychodów. Z kolei porównując prognozy kosztów i przychodów względem siebie stwierdzimy, że np. w województwie śląskim miał nastąpić znaczny skok kosztów, przy jeszcze większym obniżeniu się przychodów. W województwie małopolskim i świętokrzyskim mieliśmy według prognoz PKP PR zupełnie odwrotną sytuację – bardzo znaczny spadek kosztów i wzrost przychodów w bardzo dużym stopniu.

Takie niewytłumaczalne wahania możemy pokazać na podstawie udostępnionych danych z województw: kujawsko-pomorskiego,

zachodniopomorskiego, małopolskiego, lubuskiego i opolskiego.

W Małopolsce wspomniany wcześniej prognozowany wzrost przychodów oraz spadek kosztów PKP Przewozy Regionalne przy spadku liczby pociągów o 10% w ciągu jednego roku okazał się oderwany do realiów. Prognoza przychodów PKP PR w tym województwie na 2005 rok jest niższa o 9%, niż ta z konferencji w Soczewce i wynosi jedynie 77 mln złotych. Jest to kwota i tak wyższa od przychodu z roku poprzedniego. Z kolei na rok 2006 PKP Przewozy Regionalne prognozuje już przychody mniejsze nawet od tych z 2004 roku, na poziomie 51 mln złotych, mimo iż w województwie nastąpi nieznaczny wzrost pracy przewozowej [13].

W województwie zachodniopomorskim optymistyczne prognozy PKP Przewozy Regionalne przekonały Urząd Marszałkowski do podpisania umowy z kwotą przychodów w skali roku na poziomie 39 mln złotych. Tymczasem w połowę roku PKP Przewozy Regionalne prognozowały przychody w całym roku na jedynie 35 mln [14].

Z kolei dane PKP Przewozy Regionalne w województwie Kujawsko-Pomorskim, pokazują, że względem ustaleń dotyczących umowy z Urzędem Marszałkowskim dokonanych w Jachrance przychody spadły z poziomu 34,5 mln złotych do 31,3 mln złotych [15]. Jak zobaczymy w kolejnym rozdziale jeszcze większe wahania dotyczyły strony kosztowej w tym województwie.

Także posiadane dane województwa opolskiego pokazują, że prognozowane przychody z roku 2005 będą niższe (25 mln zł), niż w roku 2004 (28,71 mln zł) i prognozowane na początku roku (27,01 mln zł). Tymczasem w województwie opolskim w ciągu roku uruchomiono dwie linie kolejowe po uprzednim pięcioletnim zamknięciu, a w poprzednich latach w województwie notowano wzrost zarówno przychodów o ok. 3-5% rocznie, jak i liczby pasażerów. Warto dodać, że uzyskane nieoficjalną drogą dane z raportów księgowania z województwa z 2004 r. pokazują, że przychody w 2004 r. były znacznie wyższe niż z danych oficjalnych (28,71 mln zł).

Podobnie w województwie lubuskim prognozowane przychody za rok 2005 są niższe o ok. 2 mln złotych, niż PKP PR planowało na początku roku [16]. A właśnie w 2005 roku pojawiły się nowe szynobusy, dzięki którym uruchamiano w początku roku nowe kursy na liniach spalinowych, np. z Zielonej Góry do Żagania, z Żar do Forst.

Z dużym prawdopodobieństwem w każdym województwie przychody na rok 2005 wykazane przez przewoźnika będą niższe, niż wynikało to z umów podpisanych z samorządami. Ponadto zarysowana na podstawie danych z trzech województw tendencja spadkowa w wykazywaniu przychodów względem podpisanych umów znajduje swoje potwierdzenie także w prognozach przychodów na rok 2006. Z pozyskanych danych z Małopolski i Lubuskiego wynika, że przychody mają być tam niższe od tych z 2006 roku jeszcze o odpowiednio 1 mln zł i 25 mln złotych [13,16].

Dysponując takim materiałem porównawczym jesteśmy w stanie stwierdzić

że spółka nie potrafi /nie chce zapanować nad swoimi finansami i podawane dane są nieprawidłowe, a być może nawet całkiem przypadkowe.

## **Zaniżane przychody z pociągów**

Na przykładzie województwa Opolskiego pokażemy jak PKP PR najprawdopodobniej bez skrupowania zaniżają przychody z przewozów regionalnych w tym w województwie.

W 2005 roku Biuro Koordynacji Komunikacji Kolejowej w Opolu prowadziło przez cały rok badania przychodów z poszczególnych pociągów. Podajemy przykładowe wyniki z tych badań, aby pokazać w pełnym świetle jak duże mogą być różnice pomiędzy przychodami podawanymi przez PKP PR, a rzeczywiście uzyskiwanymi przez przewoźnika z poszczególnych pociągów.

Należy podkreślić, że obliczenia przychodów z poszczególnych pociągów dostępne w województwie opolskim to jedyne alternatywne dane o przychodach przewoźnika wobec danych PKP Przewozy Regionalne. Tylko w tym województwie Biuro koordynacji komunikacji kolejowej – jako niezależna instytucja prowadzi okresowe badania frekwencji i struktury biletów w poszczególnych pociągach, wspólnie z konduktorami PKP. Na podstawie badań struktury biletów możliwe jest wyliczenie przychodów z danego pociągu, przy czym błąd statystyczny nie przekracza 2%.

Warto powiedzieć kilka słów na wstępie na temat różnic pomiędzy badaniami prowadzonymi w celu wyliczenia przychodów przez PKP Przewozy Regionalne oraz Biuro Koordynacji Komunikacji Kolejowej.

Jak wykonywane są na gruncie badania PKP PR i gdzie popełniany jest błąd, który utrudnia dochodzenie do poprawnego metodologicznie wyniku. W tym względzie występuje aż pięć czynników deformujących rzeczywisty wynik :

1. Badania wykonują jako dodatkowy obowiązek konduktorzy, którzy nie są w stanie poświęcić całego czasu w pociągu na wykonanie badania, a jest to konieczne, aby

np. po każdej, zwłaszcza dużej stacji, zweryfikować liczbę pasażerów w pociągu. W szczególności w bardzo zatłoczonych pociągach konduktorowi większość czasu pochłania sprawdzanie biletów (oraz wypisywanie biletów z braku czynnych kas na trasie), a nie pomiar. Wynik badania frekwencji konduktor podaje "na oko", gdy musi swoje obowiązki dzielić między sprawdzanie biletów, odprawianie pociągu ze stacji, mierzenie frekwencji i spisywanie przychodów z biletów pasażerów. Takie przypadki najczęściej zdarzają się w pociągach o wysokiej frekwencji, co skutkuje najczęściej znacznym niedoszacowaniem liczby pasażerów i spisaniem z biletu niewielkiej tylko części pasażerów. .

2. Badania wykonują pracownicy spółki otrzymujący zniżkę na przejazdy pociągami własnego pracodawcy. Są oni zainteresowani w tym, aby przy okazji zmiany rozkładu jazdy w rozkładzie pozostawały pociągi, którymi najczęściej poruszają się do pracy czy w innych celach, są zatem skłonni do zawyżania wyników w takich pociągach, jeśli frekwencja jest niska. Tutaj warto w szczególności przytoczyć różnice pomiędzy wynikami frekwencji, które uzyskał Instytut Rozwoju i Promocji Kolei na dwóch liniach kolejowych Siemiatycze-Siedlce oraz Szepietowo-Malkinia. Badania wykazały, że frekwencja w pociągach jest odwrotna względem danych PKP. Na linii do Malkinii wykazywana przez PKP frekwencja była wyższa, niż w badaniach IRiPK, a na linii do Siedlec niższa w badaniach PKP, niż IRiPK. Potwierdzeniem wyniku IRiPK były liczne publikacje prasowe, opisujące tłok w nowym szynobusie, który rozpoczął kursowanie na linii Siedlce-Czeremcha w sierpniu 2005 roku.
3. W badaniach struktury biletów wychodzi się z założenia, że należy spisać wszystkie bilety od wszystkich pasażerów podróżujących pociągiem. Tymczasem nie jest to fizycznie możliwe, zwłaszcza jeśli

badanie przeprowadza jedna osoba. Jeśli konduktor nie spíše wszystkich osób, to PKP PR prawdopodobnie nie szacuje kosztów z całego pociągu na podstawie frekwencji, ale podaje uzyskany wynik, który nie jest zgodny ze stanem faktycznym.

4. Konduktorzy nie wpisują wpływów uzyskanych z wypisania biletu, przejazdu psa lub roweru, z biletu kredytowego. Pozycje te nie są po prostu w trakcie badania notowane. W 2005 r. przychód z biletu kolejjarza lub emeryta kolejowego niezależnie od wartości był zapisywany jako przychód 0,05 zł (5 groszy!).
5. Konduktor po badaniu oblicza z wypisanych formularzy uzyskane przychody. W przypadku biletów kolejowych, rodzin kolejarskich i na ulgi handlowe 50% (seniora, wykupione przez zakłady pracy i instytucje) nie dopisuje żadnego przychodu z wykupu tych świadczeń, które wynoszą w skali spółki prawie 10%. Przecież nawet nie może ich znać. A mimo, że przychody te są wykazywane w raporcie rocznym przewoźnika, nie są uwzględniane na poziomie wyliczania przychodów i rentowności z poszczególnych pociągów.

Badania prowadzone przez przewoźnika, są wykonywane w sposób powodujący spore błędy, w szczególności zaniżający szacunki przychodów z poszczególnych pociągów. Można też postawić pytanie, czy konduktor, który wie, że po godzinach pracy będzie musiał obliczać formularze z biletami, jest zainteresowany, by spisać jak najwięcej (czyli wszystkie) bilety. Im więcej ich spíše w trakcie badania, tym więcej czasu spędzi potem na obliczaniu wyników z badania. Dla wielu uczciwych pracowników PKP PR nie jest to problem, ale dla innych mniej zmotywowanych, jest to czynnik, który wpływa na mniej efektywne wykonywanie badań. W efekcie w zależności do czynnika ludzkiego, wynika osiągnięty w trakcie badania pociągu może różnić się diametralnie.

Uzyskany ich wynik jest zatem **nieporównywalny** i niewiarygodny. A przecież na tej podstawie podejmuje się decyzje dotyczące kształtu kolejnej oferty, czy oceny już funkcjonującej.

Powyższych wad nie wykazuje metodologia prowadzenia i obliczania badań wdrożona przez Biuro Koordynacji w Opolu. Badań dokonują specjalnie przeszkolone osoby, które w pociągu mają za zadanie prowadzić badania. Osoby te nie wpisują potem spisanych biletów do komputera. Ich wynagrodzenie jest liczone tylko od przeprowadzonych badań. Ankieterzy nie są w żaden sposób związani z przewoźnikiem, który wykonuje przewozy i nie mają interesu w utrzymaniu jakiegoś konkretnego połączenia (zwykle pochodzą z sąsiednich województw, niż obszar badań). Ponadto badania są wykonywane wspólnie z konduktorami PKP, co utrudnia ich fałszowanie oraz powoduje, że przewoźnik nie ma podstaw, by kwestionować ich wyniki. Konduktorzy PKP podpisują się na formularzach z badania, co stanowi warunek opłacenia ankietera. Badania struktury biletów są wykonywane na jak największej próbie pasażerów, która jest potem uogólniana dla obliczonej przez ankietera frekwencji w pociągu całego pociągu. Ankieter zatem wykonuje równoległe dwa badania – frekwencji i struktury biletowej. Przyjmuje się, że spisana próba badawcza jest reprezentatywna dla wszystkich pasażerów. Jest to możliwe gdyż liczba spisanych pasażerów zwykle wynosi ok. 70%. Próba jest na tyle duża, że błąd w obliczeniach jest na granicy 2%.

Badania w województwie opolskim były prowadzone w ciągu całego okresu obowiązywania rozkładu jazdy 2004/5, a ściślej od marca do grudnia 2005, w każdym z kwartałów, aby wyniki uwzględniały przekrój przewozów w okresie nauki szkolnej, wakacji, okresów niższych i wyższych przewozów.

Podstawowym wnioskiem z badań biura jest znaczne zaniżenie przez PKP Przewozy Regionalne całkowitych przychodów. Dotyczy to większości pociągów

kursujących w województwie. Badania przychodów wykazały bowiem dla większości pociągów (ok. 75%) wyższe przychody, niż wykazane przez przewoźnika. Jako czynnik weryfikujący obliczenia dotyczące przychodów występuje tutaj badanie frekwencji w pociągu. Dlatego za potwierdzenie wyników obliczeń przychodów na podstawie struktury biletów należy uznać fakt, iż praktycznie w każdym przypadku wyższe dochody wykazały obliczenia przychodów dla pociągów o frekwencji niższej według badań Biura Koordynacji niż według badań PKP. Dla pociągów o frekwencji podobnej obliczenia przychodów dają według Biura Koordynacji kwoty wyższe, czasem znacznie, niż podane przez PKP PR. Wyniki przychodów niższe, niż podane przez PKP dały obliczenia wykonane głównie dla pociągów o frekwencji znacznie niższej, niż podana przez PKP PR. Przypominamy także, że badania te były prowadzone wspólnie z konduktorami PKP Przewozy Regionalne, a więc przewoźnik praktycznie nie ma podstaw do kwestionowania poprawności ich wykonania.

Biuro Koordynacji przebadalo praktycznie wszystkie pociągi kursujące w województwie. Już po obliczeniu przychodów z 162 pociągów (65%) ze wszystkich 248 kursujących w województwie, wyliczyło, **kwota przychodów otrzymana przez biuro okazała się wyższa od kwoty podanej w rozliczeniu przez PKP PR za II kwartał 2005 roku dla wszystkich 248 pociągów!!!** Dla niektórych pociągów różnice w przychodach wykazanych przez PKP PR oraz obliczonych przez BKKK są nawet ponad trzykrotne. W informacji prasowej z listopada 2005 roku wskazaliśmy niektóre pociągi z największymi odchyleniami względem przychodów wykazywanych przez PKP Przewozy Regionalne. Szacowane zaniżenie przychodów przez PKP Przewozy Regionalne ze 162 pociągów wynosi ponad 36% i są to kwoty ok. 6 mln złotych w skali całego województwa i roku. Gdyby przeliczyć je do skali kraju można niedoszacowanie przychodów ocenić na blisko 90 mln złotych.

Przytoczmy najbardziej rozbieżne przykłady:

- Dla pociągu 46277 z Kędzierzyna Koźła do Opola różnica pomiędzy przychodami kwartalnymi podanymi przez PKP PR a wyliczonymi przez Biuro Koordynacji jest trzykrotna. Przychody podane przez PKP PR to ok. 30 tys. zł, a Biuro oszacowało je na ok. 90 tys. zł. PKP Przewozy Regionalne według tego porównania nie wykazuje aż ok. 60 tys. złotych przychodu w skali kwartału.
- Dla pociągu nr 76220 z Poznania do Kluczborka na odcinku opolskim jeździ ok. 70 osób – według badań PKP 75, a Biura 77 osób. Tymczasem różnice w przychodach podanych przez PKP PR, a obliczonych przez Biuro są także trzykrotne. Tzn. PKP PR podało przychody kwartalne na poziomie 4900 zł, a Biuro obliczyło je na poziomie 14800 zł.
- Z kolei dla pociągu nr 115 z Namysłowa do Wrocławia przychody wyliczone przez Biuro są prawie trzykrotnie niższe, niż podało PKP PR. Biuro obliczyło przychody na jedynie 4800 złotych, a PKP podało przychody rzędu 12700 zł. Swoją rolę w tej różnicy odgrywa zapewne frekwencja, w badaniach PKP - 70 osób, w badaniach Biura - 42 osoby. Jednakże różnica przychodów jest zbyt duża, aby wynikała jedynie z różnic w zakresie frekwencji.
- Najbardziej zbliżone wyniki w zakresie frekwencji przy bardzo różnych wynikach przychodów dotyczą natomiast dwóch „pociągów” wykonywanych kolejową komunikacją autobusową. Są to kursy z Fosowskiego (4:29) do Tarnowskich Gór (5:30) i w relacji powrotnej (18:55 – 19:57). PKP podaje frekwencję w tych pociągach na poziomie 20 osób, Biuro – 19. Natomiast przychody różnią się w taki sposób, że PKP podaje je wyższe o ok. 2000zł dla KKA nr 1 i o ok. 600zł dla KKA nr 2.

## **Ukrywane przychody**

W przypadku przychodów przewoźnika podawanych organizatorom przewozów mamy podstawy stwierdzić, iż są zaniżane w wyniku nieuwzględnienia znaczących pozycji w obliczeniach dla każdego województwa. Najważniejsze niewyliczone pozycje to według naszej oceny przychody z:

- Wykupu ulg handlowych (50%) i pracowniczych (99%) na pociągi PKP PR dokonywane w PKP Intercity oraz centrali PKP Przewozy Regionalne. Przychody te nie są prawdopodobnie przeliczane i przypisywane do przychodów z przewozów regionalnych i być może w całości przypisywane do przychodów z przewozów międzywojewódzkich.
- Przejazdów bezbiletowych, tzw. biletów kredytowych wystawianych przez konduktorów w pociągu, dla których dodatkowo stosowana jest opłata manipulacyjna 6 zł za każdy bilet.
- Przejazdów łączonych na pociągi pospieszne oraz osobowe. W szczególności chodzi o przejazdy w pociągach osobowych na podstawie biletów okresowych wykupionych na pociągi pospieszne.
- Biletów sieciowych (z wyjątkiem turystycznych) i międzynarodowych, które prawdopodobnie także są przypisywane w całości do przychodów przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych.

Oszacowanie tych wartości dla województwa opolskiego daje rocznie nawet 3,3 mln złotych ukrytego przychodu, czyli ok. 10% całości osiągniętych przychodów na Opolszczyźnie [17]. Jak widać wyróżnione tutaj pozycje nie dają wielkości zbliżonej do 6 mln złotych, a więc są jeszcze inne pozycje, których nie jesteśmy w stanie określić, których PKP Przewozy Regionalne nie wykazuje w rozliczeniach wojewódzkich.

## Zawyżanie kosztów

Wykazanie błędów po stronie kosztowej przewoźnika, jest znacznie trudniejsze, niż po stronie przychodów. Nie można bowiem zbadać ich wartości za pomocą badań ankietowych. W tym przypadku bazuje się w największej mierze na materiałach samego przewoźnika, które bardzo trudno jest uzyskać, jeśli w ogóle jest to możliwe, gdyż takie informacje często są objęte tajemnicą handlową. Dlatego ta część raportu jest oparta o doświadczenia Biura koordynacji komunikacji kolejowej w Opolu, z wykorzystaniem i analizą dostępnych materiałów prasowych i publikacji samego przewoźnika.

Ogólne uwagi odnośnie kosztów PKP Przewozy Regionalne zawarliśmy we wnioskach dotyczących zbiorczej tabeli zamieszczonej w początkowej części raportu. Wynika z niej, że spółka funkcjonuje coraz mniej efektywnie a koszty działalności stale rosną.

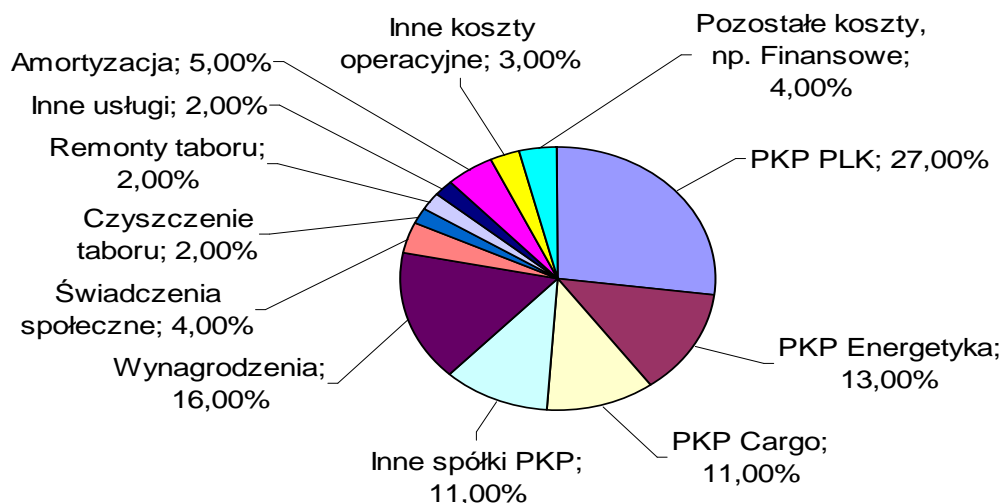
Bardzo duży udział kosztów w PKP PR to koszty ponoszone wobec innych spółek – ok. 62%. (→ zestawienie na następnej stronie). Pozostałe koszty to przede wszystkim

PKP PR pokazało, że zaniża samorządom rzeczywiste przychody w raporcie rocznym z 2004 roku. Według wyliczeń na podstawie bilansu przedstawionego w raporcie można stwierdzić, że przychody z przewozów regionalnych wyniosły 1 011 mln złotych [8, str. 14 i 26]. Jest to suma przychodów ze sprzedaży biletów (1221 mln zł), dotacji do ulg ustawowych (292 mln zł), sprzedaży uprawnień przejazdowych (103 mln zł), pozostałych (121 mln zł) oraz innych (61 mln zł) przychodów pomniejszona o przychody przewozów międzywojewódzkich (788 mln zł). Tymczasem tabela z danymi dotyczącymi dotacji w poszczególnych województwach i pokrycia kosztów przychodami pozwala obliczyć, że PKP PR żądało od województw dotacji z szacunków na podstawie zaniżonych przychodów wynoszących jedynie 808 mln złotych [8, str. 12-13].

wynagrodzenia i związane z nimi świadczenia społeczne, czyli blisko 20% pozostałych kosztów. Dla porównania w innej krajowej spółce przewozowej - PKP Intercity, koszty osobowe stanowią 9%. W zestawieniu tych danych z wyraźnym przerostem zatrudnienia w spółce, jest to także dowód bardziej socjalnej, niż ekonomicznej działalności PKP PR. Należy przy tym dodać, że faktyczne zatrudnienie na rzecz PKP Przewozy Regionalne jest jeszcze wyższe, niż w porównaniu do spółek przewozowych w innych krajach, gdyż w PKP PR nie są zatrudnieni np. maszyniści, których płace można szacować na 1/3 kosztów ponoszonych na rzecz PKP Cargo. Sprzątanie w pociągach spółki nie jest już wykonywane przez pracowników PKP PR, ale podwykonawców – wynajęte w tym celu mniejsze spółki – najczęściej byłych pracowników PKP. A koszty czyszczenia taboru to jest 2% kosztów, łącznie koszty pracowników to ok. 25% kosztów spółki PKP PR. [8] Podobnie jest z obsługą handlową - wiele, zwłaszcza mniejszych kas prowadzonych jest przez agentów - osoby prowadzące własną działalność gospodarczą, którzy oczywiście także nie są pracownikami PKP PR. Spółka w ograniczonym zakresie wykonuje naprawy okresowe, mimo dysponowania wieloma bazami taboru i kilku tysiącami pracowników do jego obsługi. Naprawy okresowe, rewizyjne zlecane są spółkom zewnętrznym.

Co bulwersujące, szczególnie rosną koszty zarządu PKP PR. W 2005 r. przerzucono niektóre składowe koszty wcześniej kwalifikowane jako koszty zarządu do kosztów ogólnozakładowych. Mimo to roczne koszty zarządu przypadające tylko na województwo opolskie mają w 2006 r. wynieść 2 249 tys. zł. Daje to koszt 0,69 zł/poekm w stosunku do 0,48 zł/poekm w II kwartale i 0,30 zł/poekm w I kwartale 2005 r. Oznacza to, że w ciągu roku koszty zarządu na to województwo wzrosły o ponad 1 mln zł czyli o 130%.

## Struktura kosztów ogółem w PKP PR w 2004 roku



Mimo, iż spółka wykazuje coraz większe straty, wygląda na to, że jej zarząd otrzymuje coraz większe apanaże. Mimo wzrostu znaczenia w dochodach spółki przychodów do samorządów, jedyną strukturą spółki, która jest rozbudowywana, jest centrala spółki przy Grójeckiej w Warszawie. W latach 90. podobna sytuacja miała miejsce w górnictwie, kiedy to zarządy likwidowanych kopalni otrzymywały wielomilionowe wynagrodzenia, podczas gdy firmy plajtowały, masowo zwalniano pracowników i programy naprawcze praktycznie nie były wprowadzane..

O każdej zmianie terminu kursowania lokalnego pociągu, decyduje uchwała zarządu. Wszystkie zamówienia na pociągi regionalne do PKP PLK, są przekazywane przez pracowników centrali w Warszawie. Rośnie liczba personelu tam, gdzie nie wypracowuje się dochodów, gdy to właśnie przychody z samorządów są najszybciej rosnącą pozycją przychodową spółki. A spółka mimo, że

szacuje, że przychody z dotacji samorządowych winny zapewnić jej nawet 50% przychodów (m.in. województwo śląskie, opolskie, dolnośląskie, podlaskie) do obsługi samorządów wyznacza zaledwie kilka osób z danego zakładu. W przypadku Opolszczyzny są to 6 osób na ponad 600 zatrudnionych, a więc poniżej 1%. Warto dodać, że w zakresie obowiązków tych pracowników obsługa urzędu to tylko część zadań, inne nie mają nic wspólnego z obsługą finansującego przewoźny.

Zatrudnienie w centrali tymczasem wynosi ok. 700 osób i jego wielkość nie ma żadnego wpływu na jakość relacji na linii przewoźnik-samorząd. A tymczasem brak kompetentnej kadry w zakładach do obsługi organizatora przewozów, jest jednym z podstawowych problemów dotyczących samorządów i wpływających na wynik finansowy przewoźnika.

## Koszty w podziale regionalnym

W tabeli przedstawiamy porównanie kosztów PKP Przewozy Regionalne faktycznych, poniesionych na wykonywanie przewozów w 2004 roku i pierwszej prognozy PKP PR odnośnie kosztów wykonywania przewozów w 2005 roku w poszczególnych województwach.

PKP PR w tys zł	Koszty 2004	Prognoza kosztów 2005 z początku roku	Różnice (względem 2004 roku)
Dolnośląskie	160243,70	129979,43	-18,89%
Kujawsko-Pomorskie	119281,07	102496,26	-14,07%
Lubelskie	76694,41	88342,63	15,19%
Lubuskie	42623,92	55047,94	29,15%
Łódzkie	129541,72	103377,31	-20,20%
Małopolskie	140347,39	122038,08	-13,05%
Podkarpackie	97950,85	68591,64	-29,97%
Podlaskie	58382,53	65097,68	11,50%
Pomorskie	115226,58	115658,28	0,37%
Opolskie	56516,46	61544,51	8,90%
Śląskie	175719,76	196725,62	11,95%
Świętokrzyskie	29614,65	27166,94	-8,27%
Warmińsko-Mazurskie	85115,50	74010,41	-13,05%
Wielkopolskie	196838,87	179336,86	-8,89%
Zachodniopomorskie	96415,64	85987,25	-10,82%
Mazowieckie	299881,02	289791,63	-3,48%
Razem bez Mazowsza	1580513,13	1475400,84	-7,12%
<b>Razem PKP PR</b>	<b>1880394,15</b>	<b>1475400,84</b>	<b>-27,45%</b>

Źródła:

- Koszty z 2004 roku – obliczenia na podstawie deficytu przewozów oraz pokrycia kosztów przychodami podanego w raporcie rocznym PKP PR za 2004 rok [8].
- Prognoza kosztów na 2005 rok – prezentacja z konferencji nt. przewozów regionalnych w Soczewce w marcu 2005 [12].
- Różnice – obliczenia własne

W zestawieniu tym bardzo niepokojący jest fakt, że w sposób zupełnie dowolny kształtują się zmiany kosztów dla poszczególnych województw. W skali całego kraju PKP wykazuje 7% spadek kosztów ogółem wykonywanej działalności (po uwzględnieniu wyodrębnienia Kolei Mazowieckich ze spółki). Tymczasem w niektórych województwach koszty pozostają praktycznie bez zmian, w innych z kolei ulegają znacznemu obniżeniu, np. w podkarpackim aż o 43%, w łódzkim o 20%, dolnośląskim 18%, a w jeszcze innych znacznemu podwyższeniu, np. w lubuskim o 29%, lubelskim 15%, podlaskim i śląskim po 11%. Trzeba podkreślić, że podobnie jak przychody, różnice w tych kosztach nie zależą od wahań, ani kosztów dostępu do infrastruktury czy zmian w liczbie obsługiwanych pociągów, zmian w

liczbie obsługiwanych autobusów szynowych etc.

Zmiana kosztów w dostępie do infrastruktury pomiędzy rokiem 2004 i 2006 była znikoma – praktycznie równa stopie inflacji i równa dla każdego województwa. Dlatego nie można mówić o wpływie tego czynnika na koszty prowadzenia pociągów w poszczególnych województwach.

Podobne wahania ulegały koszty energii trakcyjnej i maszynistów. Więcej w 2005 r. PKP Cargo obniżyło koszt obsługi maszynistów poniżej 1 zł/pocmk za wyjątkiem autobusów szynowych.

Podsumowując koszty PLK, Cargo i Energetyki wyniosły 51% w 2004 r. A mimo ich decydującego i jednakowego kosztu w skali spółki na poziomie zakładów koszty ulegały zaskakującym wahanom

Duże i nieuzasadnione wahania kosztów w poszczególnych województwach znajdują swoje potwierdzenie w danych podanych województwom odnośnie 2005 roku.

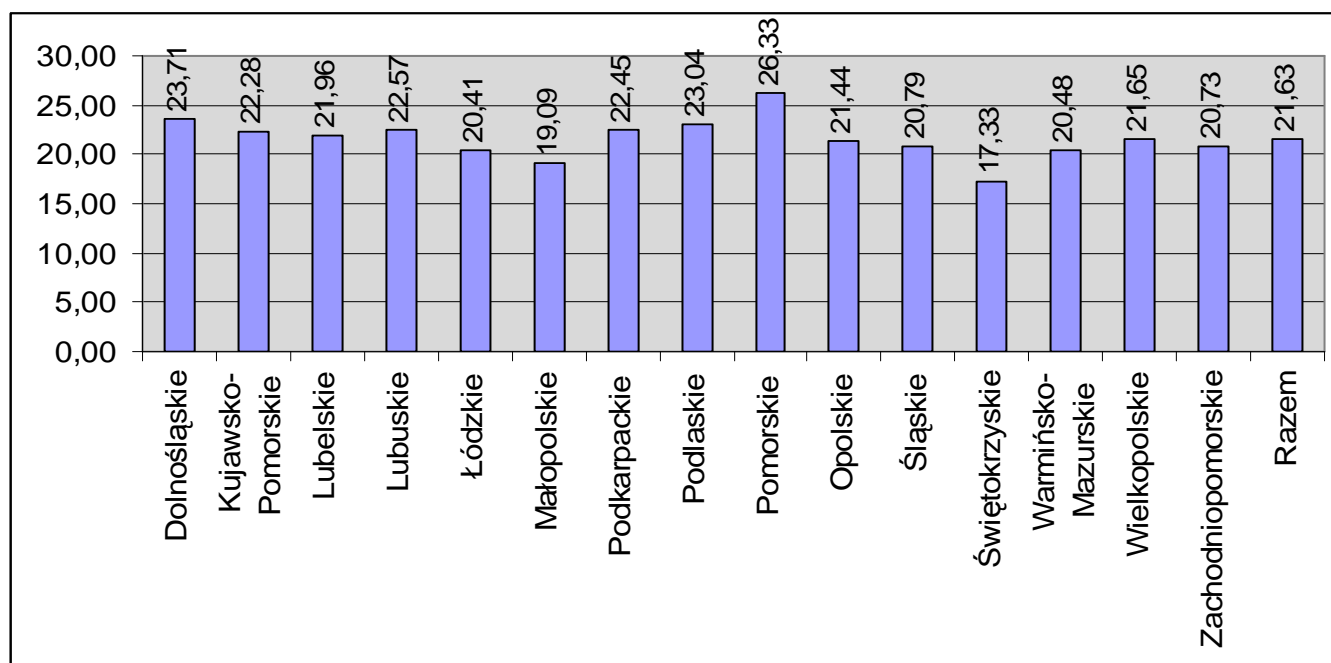
W Zachodniopomorskim umowę z PKP PR podpisano na kwotę kosztów 73,4 mln złotych, tymczasem w połowie roku PKP szacowało już koszty na poziomie 85 mln złotych. Podaliśmy już wcześniej, że jednocześnie wiązało się to z obniżką przychodów. Spowodowało to, że władze województwa odrzuciły półroczny raport PKP i zażądały wyjaśnień od PKP PR, których jednak nie znamy.

Zarówno w Lubuskim jak i w Małopolskim PKP PR proponuje województwom na 2006 rok koszty o 10% wyższe, niż w 2005 roku. Jest to być może uzasadnione, wszak spółka planuje podniesienie pracy przewozowej na terenie całego kraju, choć nierównomiernie we wszystkich województwach. W obu tych województwach samorzady ponoszą wysokie

koszty zakupu tanich w eksploatacji autobusów szynowych, które były wprowadzone do eksploatacji na przełomie roku 2005/6 Trzeba jednak wspomnieć, że jednocześnie PKP PR zapowiedział, że w 2006 roku średnia stawka za pockm powinna być niższa (20,43 zł), niż w 2005 roku (21,88 zł) o 6,6% [9].

Pokazany w części dotyczącej przychodów wykres zgodności zmiany kosztów i przychodów ze zmianą liczby uruchamianych pociągów także pokazuje, że takiej zgodności w PKP Przewozy Regionalne nie ma. Co ciekawe np. dla Podkarpacia w 2002 roku razem dla przewozów regionalnych i międzyregionalnych koszty wynosiły 88 mln złotych [6], tymczasem w roku 2004 tylko dla przewozów regionalnych koszty wynosiły aż 96 mln złotych.

Warto przyrzeć się także kosztom prowadzenia pociągów w poszczególnych województwach. Wyliczenia tych kosztów dla 2005 roku przedstawiamy na wykresie poniżej.



Jak widać odchylenie w kosztach prowadzenia pociągów od średniej stawki może sięgać nawet 20% zarówno w górę jak i w dół. Przy stosowaniu przez przewoźnika uśrednionej stawki PKP PLK S.A. za dostęp do infrastruktury różnice te powinny świadczyć o udziale różnych rodzajów taboru w pracy przewozowej w województwie: elektrycznych zespołów trakcyjnych jak i składów wagonowych, składów wagonowych spalinowych, autobusów szynowych. Zwykle znacznie ponad średnią kosztują spalinowe składy wagonowe (ok. +28-32,5%) oraz elektryczne (średnio +15%). W okolicach, ale poniżej średniej kształtują się koszty elektrycznych zespołów trakcyjnych (-6% dla 1 ezt, +17% dla 2 ezt), a znacznie poniżej średniej koszty autobusów szynowych (-21%).

Co ciekawe najtańsze pociągi miały według prognozy kursować w województwie świętokrzyskim. Tymczasem tam mamy do czynienia ze znacznym udziałem w pracy przewozowej elektrycznych składów wagonowych, także z wagonami piętrowymi, w tym m.in na głównej linii w województwie - Kielce-Radom oraz Skarżysko-Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski. Natomiast składy wagonowe spalinowe kursują ze Skarżyska-Kamiennej do Tomaszowa Mazowieckiego. Pozostałe pociągi prowadzone są ezt, a w województwie nie ma żadnego autobusu szynowego. Warto jednak wspomnieć, że w województwie świętokrzyskim nie ma wagonowni serwisującej i obsługującej elektryczne zespoły trakcyjne. Wszystkie pochodzą albo z województwa Śląskiego, Mazowieckiego. Nie ma także w województwie miejsca do obsługi lokomotyw elektrycznych. Czyżby zatem województwo zyskiwało wyraźnie na tym, że kursują po jego terenie składy elektryczne z innych województw? A zatem czy inne województwa dopłacają do tego, że w 2006 roku dotacja do przewozów w województwie Świętokrzyskim będzie wynosić tylko 10,1 mln złotych, czyli jedynie 1 mln zł więcej niż w 2005 roku bez wyraźnej zmiany pracy przewozowej? Jeśli uwzględnimy omówiony w poprzednich akapitach wzrost ogólnej kwoty kosztów na Górnym Śląsku o

11% i spadek w Świętokrzyskiem o ponad 8% oraz w Łódzkim o ponad 6% (likwidacja stacji obsługującej ezt w Idzikowicach), ta teza znajduje swoje potwierdzenie. Taka sytuacja może mieć miejsce także w przypadku innych województw. Podejrzewamy, że będzie tak w przypadku województwa Pomorskiego w 2005 roku, gdzie są eksploatowane ezt-y z Kujawsko-Pomorskiego, Warmińsko-Mazurskiego i Zachodniopomorskiego. Z kolei duża ilość taboru na utrzymaniu ZPTR w Bydgoszczy, zapewne wpłynie na wysoki deficyt przewozów w tym województwie, mimo zakupu 8 autobusów szynowych przez samorząd.

Województwo Świętokrzyskie pierwsze podpisało umowę z PKP PR na dofinansowanie przewozów w 2006 r. na 10 mln 152 tys. zł, czyli 100% deficytu. Mimo, że praca przewozowa spadła tam o 45% przez 6 lat (z 2,31 mln pockm do 1,28 mln pockm). PKP Pr chce, aby inne samorządy wzorem świętokrzyskiego także zapewniły 100% dotacji. Warto jednak zauważyć, że rząd w 2004 roku w ramach 538 mln zł dotacji na cały kraj szacował deficyt dla woj. świętokrzyskiego na 15 mln złotych. Nie dziwi zgoda samorządu na warunki umowy z niższym deficytem, gdy w innych województwach PKP PR żąda wyższych kwot od tzw. kwot hausnerowskich.

W 2006 r. tylko 3 samorządy planują wydać więcej na przewozy wykonywane przez PKP PR niż szacowało to w 2004 r. na podstawie danych PKP S.A. Ministerstwo Finansów. Są to Opolszczyzna, Wielkopolska i Górny Śląsk. Co ciekawe, w tych województwach, negocjacje z przewoźnikiem są wyjątkowo trudne, a liczba połączeń przewidzianych do zawieszenia długa.

### **Koszty dla poszczególnych pociągów**

Dla poszczególnych pociągów PKP Przewozy Regionalne także nie jest w stanie wykazać kosztów zgodnych z faktycznie poniesionymi. Według naszych analiz koszty dla poszczególnych pociągów są w rozliczeniach z samorządami zawyżane.

Co składa się w PKP Przewozy Regionalne na koszty prowadzenia pociągów? Generalnie są to podobne składowe, jak w przypadku całej spółki, nie mniej jednak w trochę innym ujęciu. Koszty te to:

- koszty obsługi trakcyjnej (maszyniści) – ok. 10% całości
- koszty zużycia energii (prąd lub paliwo) – od 5 do 16% całości
- koszty dostępu do infrastruktury – ok. 30% całości
- koszty eksploatacji taboru – od 15 do 30%
- koszty utrzymania taboru – ok. 10%
- koszty napraw – ok. 5%
- koszty działalności handlowej i administracji zakładu przewozów regionalnych (w tym kasy i konduktorzy) - ok. 20%
- koszty zarządu, jako 2,75% naliczane do sumy pozostałych kosztów **(w związku z tym wraz ze wzrostem pozostałych kosztów rosną koszty zarządu, co jest bardzo skutecznym systemem motywującym zarząd do wykazywania coraz większych kosztów w poszczególnych pozycjach, zamiast zwiększania efektywności spółki!!!)**. Jest to niespotykany w biznesie przypadek, bo normalnie wynagrodzenie zarządu zależy od przychodów lub zysków firmy.

Odnośnie kosztów wykazywanych w rozliczeniach wobec województw zaobserwowaliśmy podczas działań Biura Koordynacji w Opolu, że **koszty dla pociągów wyjeżdżających poza granice województw są wykazywane w każdym województwie, jako koszty dla całej relacji**, jednak bez objaśnienia, że tak właśnie jest. Przychody za to - już prawidłowo, były wykazywane w wielkościach uzyskiwanych tylko w województwie opolskim. W rezultacie przewoźnik fikcyjnie powiększył deficyt. Niewykluczone, że PKP PR jako jedną z metod zwiększania wykazywanego deficytu, przyjęło w całym kraju rozliczanie kosztów

takich pociągów podwójnie - w obu województwach.

Okazuje się, że na przełomie 2004 i 2005 roku (wraz z wprowadzeniem systemu *PocRap*) nastąpiła znaczna podwyżka stawek prowadzenia pociągów. W większości województw były one wyższe nawet do 20% (a nawet 30%) od dotychczasowych (przy 2,1% inflacji!).

Przykładowo dla województwa opolskiego koszty utrzymania, napraw i eksploatacji taboru w 2003 roku wynosiły 10,705 tys. zł łącznie dla ruchu regionalnego i pociągów pospiesznego. Dodajmy, że od końca 2004 roku do jesieni 2005 roku wprowadzono tanie w eksploatacji nowe autobusy szynowe, wykonujące obecnie 17% pracy eksploatacyjnej. Ponieważ najwięcej podrożało utrzymanie taboru (o ok. 2 mln zł) i jego naprawy (o 2,5 mln zł) można się domyślać, że PKP PR liczy koszty przewozów realizowanych taborem opolskim w innych województwach. Gdy w 2004 r. praca eksploatacyjna wykonywana przez elektryczne zespoły trakcyjne wyniosła na Opolszczyźnie ok. 2,2 mln pockm, zakład taboru podlegający ZPR Opole wykonał ponad 2,5 mln pockm. Koszty ZPR Opole w całości wykazywane są samorządowi opolskiemu.

Dziwi tak duży wzrost kosztów przy niewielkiej inflacji, braku podwyżek stawek dostępu do torów, braku podwyżek wynagrodzeń, a wręcz zmniejszaniu zatrudnienia. Przy wzroście kosztów w takiej skali w zasadzie należałoby zarzucić zarządowi firmy niegospodarność. Tyle, że trudno uwierzyć w tak duży wzrost kosztów. CZT podejrzewa w tym przypadku raczej „kreatywną księgowość”.

Po trzecie wszystko wskazuje na to, że stawki podawane przez PKP Przewozy Regionalne za dostęp do infrastruktury dla poszczególnych pociągów są wyższe niż by to wynikało z cennika PKP PLK S.A. Przewoźnik płaci na rzecz PKP PLK opłatę za dostęp do torów nie kalkulowaną według ceny ustalonej dla każdego odcinka linii zgodnie z cennikiem PKP PLK, ale według tzw. stawki

uśrednionej (dla całego kraju), która według i naszych informacji w 2003 i 2004 roku wynosiła ok. 5-5,5 zł. Stawka uśredniona ma naszym zdaniem charakter preferencyjny. Wysokość tej stawki w latach minionych według nieoficjalnych informacji uwzględniała rabat w wysokości 30% od cennika PKP PLK. W 2004 r. PKP PR uzyskało redukcję zobowiązań względem grupy PKP o 40%, które nigdy nie były wykazane w rozliczeniach przewoźnika.

Tymczasem w rozliczeniach z samorządem PKP PR nigdy nie podawało stawki niższej za dostęp do infrastruktury od składu tradycyjnego niż 5,50 zł

Dodatkowo PKP Przewozy Regionalne składa karty zamówień na pociągi dla taboru cięższego i bardziej pojemnego dla całego okresu obowiązywania rozkładu jazdy (w 2006 r. wyższe stawki według cennika PKP PLK). Tymczasem przez znaczną część roku wykorzystywane są w danym pociągu lżejsze i mniejsze składy, a jedynie kilka dni w roku zachodzi konieczność zwiększenia pojemności i masy pociągów, które to sytuacje można dokładnie ustalić przed złożeniem kart zamówień na pociągi. W efekcie za wykorzystanie trasy pociągu PKP Przewozy Regionalne wykazuje opłaty zgodnie z kartą zamówienia pociągu, czyli drożej, niż faktyczne koszty wykonywania usługi, przez większość roku lżejszym taborem.

W 2006 r. mimo oficjalnej zapowiedzi Ministerstwa Infrastruktury pod rządami premiera Belki, 15% obniżki stawek dostępu do infrastruktury, w cenniku PKP LK na 2006 r. zapisano stawkę 6,8 zł/pocmk dla pociągu regionalnego. Oznacza to wzrost stawek o ponad 10% zamiast ich obniżki. W tym wypadku pogorszy to tylko sytuację przewoźnika i przewozów regionalnych.

Z danych Biura Koordynacji Komunikacji Kolejowej możemy przytoczyć nieprawidłowości dotyczące rozliczeń z wykorzystania użytych przez samorząd na rzecz PKP PR szynobusów. PKP Przewozy Regionalne w II kwartale 2005 roku liczyło za każdy kilometr przewozów szynobusem na

Opolszczyźnie, aż 4,47 zł za jego eksploatację, przy koszcie paliwa ok. 1,2 zł za kilometr, które to paliwo jest decydującym czynnikiem w eksploatacji szynobusu. Naliczono także w koszty szynobusów (na gwarancji!) 0,27 złotych na pociągokilometr za serwis. A za dostęp do torów PKP PR policzyło niekiedy nawet 3,79 zł za km, podczas gdy cennik PLK podawał jedną stawkę 2,6 zł za pocmk. **Zatem według szacunków CZT tylko na szynobusach zawyżenie kosztów wyniosło ponad 3 zł /pocmk, czyli w skali roku ok. 1 mln złotych.**

Wiele z nieprawidłowości związanych z rozliczeniem szynobusów wynika z tego, że PKP nie podaje w rozliczeniu okresu, w którym szynobus jest zastępowany w danym kursie zwykłym taborem, np. w przypadku awarii, czy dnia spodziewanej nadzwyczajnie dużej frekwencji (np. święta, ferie). Nie są rozróżniane także w rozliczeniach różne rodzaje obsługiwanych szynobusów, inaczej niż jest to czynione np. w przypadku pojedynczych i podwójnych ezt. Tymczasem różnica w kosztach eksploatacji jednego szynobusu może być tak różna od eksploatacji innego, jak pomiędzy prowadzeniem ruchu jednym składem elektrycznym i dwoma. W przypadku elektrycznych zespołów trakcyjnych w PKP Przewozy Regionalne kilometr przejazdu jednym ezt jest o ok. 5 zł tańszy, niż dwoma ezt. **Zdaniem CZT samorzady wojewódzkie powinny się domagać rozliczenia kosztów prowadzenia pociągów dla każdego użytego szynobusu oddzielnie, według rzeczywistego wykonania tj. zużycia paliwa, kosztów opróżniania toalet, innych materiałów eksploatacyjnych itp.**

Prawdziwym kuriozum są koszty handlowe, czyli sprzedaży i kontroli biletów. Są one liczone od liczby pasażerów. **W efekcie im więcej pasażerów tym wyższy deficyt pociągu, czyli dokładnie odwrotnie niż w rzeczywistości.** Dla przykładu w Opolskiem prowadzonych jest zaledwie 30 kas czynnych, często czynnych jedynie przez 8 godzin dziennie. 82 stacje i przystanki osobowe nie posiadają kas w ogóle. Liczba kas ulegała

ograniczeniu w poszczególnych latach, co więcej PKP prowadzi w wielu punktach sprzedaż agencyjną biletów, nie prowadząc własnych kas. Widać, że koszty handlowe powinny ulegać ograniczeniu, jednakże na Opolszczyźnie wzrosły średnio z 1,30 zł/pocmk w 2004 r, do 2,94 zł wg stawki na 2006r. czyli prawie dwukrotnie!

## **Brak motywacji do poprawy wyniku**

*„Przewozy Regionalne wyczerpały proste metody ograniczania kosztów”* – poprzedni prezes PKP PR, Leszek Ruta, konferencja w Wąlczu 30 września 2005 roku, oraz liczne wypowiedzi prasowe.

Prezes Ruta nie widzi żadnych prostych sposobów obniżenia kosztów PKP PR., o czym szeroko informuje media. Być może dlatego, że jak napisaliśmy wyżej, koszty zarządu w firmie są tym większe im większe koszty całkowite firmy. Dziesiątki prostych sposobów poprawienia wyniku wskaże za to każdy konduktor, maszynista, a nawet zwykły pasażer PKP PR.

Skala złej organizacji zarówno przewozów jak i pracy PKP PR jest ogromna. Przytaczamy kilka przykładów, które obrazują ile straconych przychodów i niepotrzebnych kosztów generuje choćby obecny rozkład jazdy PKP PR. Na liniach lokalnych o mniejszych potokach (kilka kursów dziennie) bardzo często nie ma pociągu docierającego do dużego miasta na ósmą, a jeśli jest to nie ma pociągu powrotnego po czternastej (szkoły), czy piętnastej, szesnastej (zakłady pracy). Często jest za to pociąg zapewniający dojazdy w cyklu dwunastogodzinnym stosowanym na PKP. Na linii gdzie kursuje 5-6 par pociągów dziennie często okazuje się, że tylko 3-4 z nich kursują w godzinach w których mogą z nich skorzystać przeciętni pasażerowie. Pozostałe połączenia zazwyczaj wożą minimalną liczbę pasażerów... i kolejarzy z i do pracy. Są nawet linie na których rano nie ma w ogóle pociągu (np. Pisz - Olsztyn), lub pociąg jest rano o 4. i potem późnym popołudniem. Rozkład jazdy nie jest oferowany dla klienta, lecz ma za zadanie być zgodny z kolejowymi zasadami

obiegów. Przy dwóch parach połączeń jak na Dolnym Śląsku do Kudowy, z Wałbrzycha do Kłodzka, Jeleniej Góry do Lwówka .oznacza to ofertę dostępną z jednej pary kursów i drugiej realizowanej dla zamknięcia obiegu.

Nawet na liniach o przyzwoitej liczbie pociągów w ciągu doby, w godzinach przedpołudniowych (9-12) praktycznie nie ma pociągów. Właściwie można powiedzieć, że PKP PR o tej porze nie pracuje. Tymczasem z badań ruchu na drogach na kordonkach miast wynika, że liczba pojazdów jest obecnie znacznie większa w każdej godzinie międzyszczytu niż przed 7. rano. Potwierdzają to doświadczenia Biura koordynacji komunikacji kolejowej. Wynika z nich , że w tych godzinach pociągi są bardzo potrzebne i mają lepszą rentowność niż kursy dowożące ludzi do pracy przed 7. Coraz więcej pasażerów dojeżdża do pracy i szkoły na późniejsze godziny, coraz większy jest udział w przewozach publicznych podróży fakultatywnych (do rodziny, do urzędu, na zakupy). W dodatku w tych godzinach korzysta się w dużo większym stopniu z biletów jednorazowych - droższych na przejazd niż tanie bilety okresowe. Analizując ofertę w kraju, nie widać, aby przewoźnik zauważył zmianę zachowań komunikacyjnych, która nastąpiła w ostatnich 15 latach.

PKP PR nie stosuje rozkładów cyklicznych, stałoodstępowych - standardu na rozwijających się kolejach europejskich. W rozkładzie takim pociągi kursują wg powtarzalnego schematu w takcie zależnym od częstotliwości na poszczególnych liniach - np. co dwie godziny, co godzinę, pół, 15 minut. Dzięki temu pociągi odjeżdżają nie tylko równomiernie, ale także o stałych końcówkach minutowych i pasażer może łatwo zapamiętać rozkład. A warunkiem skorzystania z oferty jest wiedza o niej.

W Polsce PKP PR ma ofertę cykliczną tylko na linii Warszawa - Łódź, która... mimo że regionalna, nie jest objęta obowiązkiem służby publicznej. Ruch cykliczny wdrożony jest z odstępstwami w województwie opolskim. W innych województwach (Wielkopolska, Dolny Śląsk) stosowane jest

uporządkowanie oferty, któremu jednak do ruchu stałoodstepowego droga daleka.

Kolejną sprawą są skomunikowania. W dobrym rozkładzie cyklicznym w punktach węzłowych w tym samym momencie zjeżdżają się pociągi ze wszystkich kierunków i po krótkim postoju rozjeżdżają. Dzięki temu pasażer ma możliwość dokonania wygodnych przesiadek w wielu relacjach, co wydatnie powiększa ofertę.

Często na sieci PKP wobec znacznych opóźnień pociągów, skomunikowania nie są realizowane i są zrywane mimo pasażerów zgłaszających chęć takiego skomunikowania.

Rozkład jazdy - cykliczny ze skomunikowaniami, od pięciu lat projektuje i wdraża Biuro Koordynacji Komunikacji Kolejowej w Województwie Opolskim, działające na zlecenie urzędu marszałkowskiego. W ramach prac nad ofertą i badań zapelnienia pociągów przesunięto wiele pociągów z godzin wczesnorannych i wieczornych na szczytowe i międzyszczytowe. W okresie 2002 - 2005 w województwie opolskim liczba pasażerów wzrosła o ok. 10% (czyli blisko 1 mln pasażerów) - przy spadku w skali całego kraju tylko w latach 2002-2004 o 12%, a wpływy z pociągów o ok. 15%. Powyższe efekty uzyskano kosztem jedynie ok. 100 tys. złotych rocznie za usługi doradcze Biura.

Złą organizację rozkładu jazdy, które wręcz zniechęca pasażerów do podróży koleją, zmniejszając wydatnie wpływy PKP PR z tego tytułu przedstawiliśmy już raporcie nr 1/2004, kiedy analizowaliśmy linie zagrożone zawieszeniem przez PKP PR na Mazowszu. Od tej pory niewiele się zmieniło w skali kraju, przedstawione tendencje są nadal aktualne - poza samym Mazowszem, gdzie przewozy przejęła spółka Koleje Mazowieckie. Spółce tej udało się w 2005 r. przywrócić kilkanaście skasowanych przez PKP PR pociągów, przemałować większość składów, a kilka zmodernizować, zakupić personelowi nowe mundury, wymienić wszystkie kasy na fiskalne i mimo tak dużych inwestycji, osiągnąć już po

pierwszym półroczu zysk 50 tys. przy dotacji w skali roku ok. 82 mln zł (PKP PR żądało za 2004 r. od Mazowsza 138 mln zł dotacji). Planowane na 2006 rok zwiększenie dotacji do 130 mln zł wynika głównie ze zwiększenia o 41,6% kosztów dostępu do torów, wysokich opłat za dzierżawę taboru od PKP PR (ok. 40 mln zł rocznie) oraz uruchomienia 72 nowych pociągów. Koleje Mazowieckie wprowadziły na 2006 r. w dużej mierze rozkład cykliczny (odstępstwa do taktu zostały wprowadzone w dużej mierze z winy zarządcy infrastruktury) przy wykorzystaniu o 15 mniej składów elektrycznych pociągów niż w 2005 roku. Skok efektywności widoczny jest gołym okiem [18,19].

Inny przykład niegospodarności PKP to wykorzystanie autobusów szynowych. Każde zastąpienie dużego składu szynobusem to obniżenie o ponad 50% kosztów uruchomienia pociągu, do nawet 70% przy obiegach taboru przekraczających 600 km. Pojazdy te powinny jeździć bez przerwy cały dzień, zwłaszcza kiedy są jeszcze na gwarancji. Możliwe jest uzyskanie nawet ponad 900 km dziennego obiegu. Tymczasem w województwach takich jak Podlasie, Dolny Śląsk, Małopolska, Świętokrzyskie, nowy tabor wykonuje tylko ok. 200 km dziennie przebiegu. Dolnośląski szynobus na linii Jelenia Góra-Lwówek Śląski wykonuje wg rozkładu jazdy w 2006 roku dziennie zaledwie 132 km przebiegu - rano kurs 33 km do Lwówka i z powrotem i popołudniu jeszcze raz to samo [20] (obecnie zresztą ruch na linii jest wstrzymany, bo szynobus jest w naprawie - od pół roku!). Tymczasem inne linie wybiegające z Jeleniej Góry z ruchem pasażerskim nie generują wyższych potoków niż linia do Lwówka i szynobus mógłby obsłużyć także kursy na tych liniach. Europejski przewoźnik dla obniżenia kosztów i dla poprawy wizerunku poniósłby wysiłek, żeby w ciągu kilku dni naprawić autobus szynowy i go efektywnie wykorzystać, co przyniosłoby kilka tysięcy złotych oszczędności dziennie, rocznie ponad milion zł. Na Dolnym Śląsku przewoźnik tego nie robi, zwiększa, mimo kasowanych co roku pociągów i dostarczanych przez marszałka

kolejnych szynobusów, swoje roszczenia dotyczące dotacji.

Spośród lekkiego taboru PKP PR wykorzystuje pojazdy zakupione głównie przez urzędy marszałkowskie (ok. 60 szt.). PKP nie dokonywało takich zakupów od ponad 10 lat. Tabor kupiony na początku lat 90. zazwyczaj nie jest eksploatowany. Na Podlasiu dwa pojazdy kursują po ok. 150 km, ale tylko co drugi dzień (zamiennie). Stoją w warsztatach pojazdy Sn81 w Kędzierzynie Koźlu i Lublinie. Rzadko kiedy są eksploatowane szynobusy PKP PR w Małopolsce.

Linie lokalne w Polsce mają zachowane przewozy tylko dzięki temu, że samorzady zakupiły nowy i używany tabor. 56 lekkich

pojazdów szynowych eksploatowanych w październiku 2005 r. potrafi wykonywać 10-25% pracy przewozowej w danym województwie. W Zachodniopomorskiem 11 pojazdów wykonuje 25% pracy przewozowej w obecnym rozkładzie jazdy, w Opolskiem 3 pojazdy aż 17%, w Wielkopolsce 8 pojazdów 14%, w Lubuskim 4 pojazdy także ok. 15% pracy przewozowej. Udział ten będzie rósł z miesiąca na miesiąc – kolejne pojazdy szynowe są już zamówione przez samorzady.

PKP PR natomiast przedstawia od lat plany zakupu takich pojazdów... za pieniądze samorządów i budżetu państwa. Jak w bajce o sójce wyruszającej w podróż za morze.



Na zdjęciu tablica przyjazdów na dworzec w Katowicach dnia 24 stycznia 2006 roku. Prawie wszystkie pociągi notują spóźnienia z powodu obfitych opadów śniegu. Wg PKP to polskie koleje są drugie w Europie pod względem punktualności. Jednak pociąg spóźniony o 10 minut jest wg statystyk kolejowych punktualny, podczas gdy w kolejach innych krajów ten standard to 5 lub mniej minut.

### **Wnioski**

Z powyżej przedstawionego materiału autorzy wyciągają następujące wnioski:

**Obecna praktyka związana z dotowaniem regionalnych przewozów pasażerskich jest nie do zaakceptowania z następujących powodów:**

- **Finanse PKP PR nie są przejrzyste**
- **Wysokości żądanych, a nawet rozliczanych dotacji nie są należycie udokumentowane, a wszystko wskazuje na to, że są mocno zawyżone.**
- **Przedsiębiorstwo uzależniło się od dotacji, a cała strategia jego zarządu jest oparta na maksymalizacji pozyskiwanych dotacji, a więc na osiąganiu jak najgorszego wyniku z działalności operacyjnej.**

Co więcej, uważamy, że praktyka działania przedsiębiorstwa PKP Przewozy Regionalne w zakresie objętym dotacjami publicznymi powinna zostać pilnie skontrolowana, przez uprawnione instytucje, w szczególności przez Najwyższą Izbę Kontroli. Kontrola powinna być kompleksowa i objąć co najmniej kilka województw jednocześnie. Najbardziej rażące wydają się następujące kwestie:

- Najprawdopodobniej PKP PR niezgodnie z prawem nie prowadzą wydzielonej księgowości dla działalności w poszczególnych województwach. Zamiast tego koszty, przychody i deficyt uchwalają uchwałą zarządu. Ustalając deficyt w poszczególnych województwach obliczają koszty i przychody jako procent kosztów i przychodów

całkowitych firmy, ale wskaźnik dla kosztów jest wyższy niż dla przychodów, przez co wykazywane deficyty do pokrycia przez samorzady prawdopodobnie są zawyżone.

- Według zarządu, spółka na 2006 prognozuje ok. 600 mln zł strat i tyle domaga się dotacji. Jednakże suma żądanych dotacji z poszczególnych województw wynosi prawie 800 mln zł. Oznacza to, że firma żąda prawie 200 mln zł więcej dotacji niż wynosi jej prognozowany deficyt!
- Według przeprowadzonej przez samorząd kontroli przychodów z pociągów, PKP PR zaniżyło swoje przychody w 2005r. tylko w woj. opolskim o ok. 6 mln zł!
- Na początku 2004 r. stawki kosztów prowadzenia pociągów wzrosły wg PKP PR o 20-30% w zależności od regionu, przy inflacji poniżej 2%.
- Koszty handlowe wahają się niezależnie od jakości faktycznej obsługi handlowej pasażera. Prawdopodobnie ta kategoria kosztów, kryje najczęściej nieuzasadnionych kosztów i służy ich zawyżaniu.
- W PKP PR koszty zarządu (m.in. wynagrodzenia) są ustalane jako marża od wszystkich innych kosztów. Jest on więc zainteresowany jak najwyższymi kosztami.



## **Źródła:**

- [1] – [www.rynek-kolejowy.pl](http://www.rynek-kolejowy.pl)
- [2] - Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 z 16 czerwca 1969 roku
- [3] – Rynek Kolejowy 9/2005
- [4] – Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 23 marca 2003 roku z późn. zmianami
- [5] – Ustawa o restrukturyzacji i komercjalizacji PKP (Dz. U. Nr 84, poz. 948 z dnia 12 października 2000 r. z późn. zmianami)
- [6] – prezentacja Waldemara Fabirkiewicza umieszczona na stronie [www.pr.pkp.pl](http://www.pr.pkp.pl) w dziale informacje rzecznika z marca 2003
- [7] – Raport Roczny PKP S.A 2003
- [8] – Raport Roczny PKP Przewozy Regionalne 2004
- [9] – prezentacja z 15 listopada 2005 podczas konferencji prasowej w sprawie prezentacji nowego rozkładu jazdy 2005/6
- [10] – [www.bahn.de](http://www.bahn.de)
- [11] – Raport PAP nt. przewozów regionalnych – [www.samorząd.pap.pl](http://www.samorząd.pap.pl)
- [12] – prezentacja z konferencji nt. przewozów regionalnych w Soczewce w marcu 2005.
- [13] – według informacji Małopolskiego Urzędu Marszałkowskiego
- [14] - według informacji Zachodniopomorskiego Urzędu Marszałkowskiego
- [15] - według informacji Kujawsko-Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego
- [16] - według informacji Lubuskiego Urzędu Marszałkowskiego
- [17] – prezentacja Stanisława Biegi z Biura Koordynacji Komunikacji Kolejowej w Opolu ze spotkania samorządów nt. przewozów regionalnych w Tomaszowie Mazowieckim w październiku 2005
- [18] – materiały prasowe z konferencji prezentującej nowy rozkład jazdy Kolei Mazowieckich w listopadzie 2005
- [19] – [www.mazowieckie.com.pl](http://www.mazowieckie.com.pl)
- [20] – Sieciowy rozkład jazdy pociągów 2005/6



## Załączniki:

1. Wzór polecenia księgowania PKP PR w 2004 roku.

PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o. w Warszawie Biuro Rozliczeń i Kontroli Dochodów ul. Emilii Plater 1 10-959 Olsztyn PBD-2-322- /2004		PK nr _____		
<b>Polecenie księgowania</b>				
za _____		na dzień _____		
Nr aktu _____	Ilość załączników _____			
Opis: <b>Przychody z ruchu pasażerskiego uzyskane w kasach</b>				
OPOLSKI ZAKŁAD PRZEWOZÓW REGIONALNYCH w _____				
Symbol konta	Treść zapisu	Kwoty		Nr strony pozycji dziennika i podpis
		obciążyć	uznać	
701-00-21-10	Bilety odcinkowe m-czne-taryfa normalna		_____	
701-00-21-201	Bilety odcinkowe m-czne-ulga handlowa 80%		_____	
701-00-21-202	Bilety odcinkowe m-czne-ulga handlowa 99%		_____	
701-00-21-203	Bilety odcinkowe m-czne-ulga handlowa 50%		_____	
701-00-21-301	Bilety odcinkowe m-czne-ulga ustawowa 37%		_____	
701-00-21-302	Bilety odcinkowe m-czne-ulga ustawowa 49%		_____	
701-00-21-303	Bilety odcinkowe m-czne-ulga ustawowa 78%		_____	
701-00-22-10	Pozostałe bilety okresowe-taryfa normalna		_____	
701-00-22-201	Pozost.bilety okresowe-ulga handlowa 80%		_____	
701-00-22-202	Pozost.bilety okresowe-ulga handlowa 99%		_____	
701-00-22-203	Pozost.bilety okresowe-ulga handlowa 50%		_____	
701-00-23-10	Bilety sieciowe-taryfa normalna		_____	
701-00-23-201	Bilety sieciowe-ulga handlowa 99%		_____	
701-00-23-202	Bilety sieciowe-ulga handlowa 50%		_____	
701-00-24-10	Bilety jednorazowe-taryfa normalna		_____	
701-00-24-11	Pozostałe bilety jednorazowe		_____	
701-00-24-201	Bilety jednorazowe-ulga handlowa 80%		_____	
701-00-24-202	Bilety jednorazowe-ulga handlowa 99%		_____	
701-00-24-203	Bilety jednorazowe-ulga handlowa 50%		_____	
701-00-24-204	Bilety jednorazowe-ulga handlowa 33%		_____	
701-00-24-205	Bilety jednorazowe-ulga handlowa 15%		_____	
701-00-24-206	Bilety jednorazowe-pozostała ulga handlowa		_____	
701-00-24-301	Bilety jednorazowe-ulga ustawowa 37%		_____	
701-00-24-302	Bilety jednorazowe-ulga ustawowa 49%		_____	
701-00-24-303	Bilety jednorazowe-ulga ustawowa 78%		_____	
701-00-24-304	Bilety jednorazowe-ulga ustawowa 95%		_____	
701-00-25-10	Bagaż pod opieką podróżnego		_____	
701-00-25-20	Bagaż bez opieki podróżnego		_____	
701-00-26-10	Przesyłki konduktorskie		_____	
701-00-26-20	Przewóz prasy		_____	
701-00-26-30	Pozostałe przesyłki ekspresowe		_____	
701-00-26-40	Przesyłki wewnętrzne		_____	
701-00-27	Poczta		_____	

2. Pismo od PKP PR odmawiające udostępnienia danych dot. przychodów spółki.



**PRZEWOZY REGIONALNE** spółka z o.o.

**CENTRALA  
BIURO SPRZEDAŻY**

ul. Grójecka 17  
02-021 Warszawa  
tel.: (48-22) 474 45 77  
(48-22) 474 45 85  
fax: (48-22) 474 4 6 83

Warszawa, dnia 24 .01.2006 r.

Nr pisma:

PBS 2c - 075 - 09 /06

**Pan**

**Wojciech Szymalski**

Centrum Zrównoważonego Transportu

ul. Nowogrodzka 46 lok.6

00-695 Warszawa

W nawiązaniu do pisma z dnia 21.12.2005 r., dotyczącego udostępnienia danych dotyczących przychodów „PKP Przewozy Regionalne” sp. z o.o. , uprzejmie Pana informuję, że informacje takie stanowią tajemnicę przedsiębiorcy i nie mogą być przekazywane.

Informacje powszechnie dostępne o działalności firmy ujęte w raporcie rocznym „PKP Przewozy Regionalne” sp. z o.o., znajdują się na stronie internetowej [www.pkp.com.pl](http://www.pkp.com.pl) .

Proszę o skorzystanie z informacji zamieszczonych na ww. stronie.

*Z poważaniem*

**DYREKTOR BIURA**

*Marta Łaska-Padło*  
**Marta Łaska-Padło**



---

**SPOŁECZNY RZECZNIK NIEMOTORYZOWANYCH  
CENTRUM ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU  
jest projektem  
STOWARZYSZENIA ZIELONE MAZOWSZE**

---

**Wszelkie pytania dotyczące raportu należy kierować na adres:  
SPOŁECZNY RZECZNIK NIEMOTORYZOWANYCH  
CENTRUM ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU  
Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze”  
ul. Nowogrodzka 46 lok. 6  
00-695 Warszawa  
tel./fax.: (22) 6217777**

Niniejszy dokument został opublikowany dzięki pomocy finansowej Unii Europejskiej i budżetu państwa. Poglądy w nim wyrażone należą do Stowarzyszenia Zielone Mazowsze i nie odzwierciedlają w żadnym razie oficjalnego stanowiska Unii Europejskiej i Rzeczypospolitej Polskiej.

