

FORMULARZ WNIOSKU/INTERPELACJI*

Zgłoszony/a na sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego w dniu: 02.02.2015 roku
przez Radną/Radnego: Sebastiana Ciemnoczołowskiego
w sprawie: restrukturyzacji spółki Przewozy Regionalne.

Treść wniosku/interpelacji:

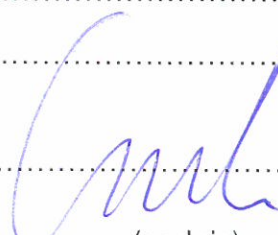
W newsletterze nr 20 z 30.01.2015 roku podano, że Województwo Lubuskie podpisało porozumienie w sprawie restrukturyzacji Przewozów Regionalnych, w ramach którego wskazano kierunki współpracy, z których najważniejsze to: wspólne dążenie do obniżenia kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej, wprowadzenie transportu zintegrowanego na nierentownych trasach oraz celowego monitoringu natężenia ruchu na wszystkich trasach, w celu wyeliminowania zbędnych kosztów. Skarb Państwa wniesie do spółki środki finansowe w wysokości około 750 mln zł, stając się tym samym jej większościowym udziałowcem. W tym celu zostaną kupione nowe pojazdy szynowe. Z raportu przygotowanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju wynika, że największym beneficjentem inwestycji kolejowych współfinansowanych z funduszy unijnych w latach 2014-2020 będzie właśnie woj. Lubuskie. W związku z tym proszę o odpowiedź na następujące pytania:

1. Na czym ma polegać wspólne dążenie do obniżenia kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej i do jakiego poziomu kosztów się dąży? Jakie stawki dostępu ponosi obecnie spółka i w stosunku do kogo?
2. Kiedy ma nastąpić wprowadzenie transportu zintegrowanego na nierentownych trasach i na czym ma ono polegać konkretnie?
3. Co rozumie się pod pojęciem celowego monitoringu natężenia ruchu na wszystkich trasach, w celu wyeliminowania zbędnych kosztów? O jakich zbędnych kosztach mówi informacja prasowa Województwa Lubuskiego? Ile taki monitoring będzie spółkę kosztował?
4. Skarb Państwa stanie się po restrukturyzacji większościowym udziałowcem. W ilu procentach?
5. Ile i jakie mają zostać kupione pojazdy szynowe. W jakim czasie? Jaki będzie koszt tych zakupów i ile z tych pojazdów i na jakie trasy trafi do Województwa Lubuskiego?
6. Czy przystąpienie do porozumienia zwiększy czy zmniejszy roczny poziom dofinansowania przewozów regionalnych przez Województwa Lubuskie?

7. Czy w efekcie tego porozumienia Województwo Lubuskie będzie zmuszone do podpisania pięcioletnich umów na świadczenie usług przewozowych, co oznaczałoby konieczność zapłaty przewoźnikowi za utrzymanie połączeń w regionie?
8. Jaki poziom zobowiązań finansowych będzie generować realizacja tego porozumienia dla naszego regionu w zakresie przejęcia pracowników, kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej czy paliw?
9. Czy w efekcie restrukturyzacji spółki ma dojść do jej prywatyzacji? Jeśli tak to czy w całości czy częściowo, np. poprzez wydzielenie spółek przewozowej i taborowej?
10. Jak został rozpatrzony wniosek polskiego rządu do Komisji Europejskiej o zgodę na udzielenie pomocy publicznej dla przewoźnika?
11. Jakie jest stanowisko Zarządu Województwa Lubuskiego w sprawie prywatyzacji? Czy zarząd jest za czy przeciw? Jak zarząd ustosunkuje się do pytania czy na torach potrzebna konkurencja? Czy dobrze żeby samorządy miały komfort i mogły ogłaszać przetargi na obsługę połączeń regionalnych, do których przystępowałyby po kilku przewoźników?

Propozycja załatwienia sprawy:
(wypełnić w przypadku wniosku)

.....
.....
.....
.....


.....
(podpis)

*zaznaczyć właściwe



DG.IV.0003.4.2015

Zielona Góra, 5 lutego 2015 r.

W P Ł Y N Ę Ł O
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Biuro Sejmiku

06-02-2015

Nr rej. 141 ilość zał.

Podpis

Pan

Sebastian Ciemnoczołowski
Radny Województwa Lubuskiego

Odpowiadając na Pana interpelację zgłoszoną podczas sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego w dniu 2 lutego 2015 r., w sprawie restrukturyzacji spółki Przewozy Regionalne uprzejmie informuję, że Porozumienie określa warunki i proces tego przedsięwzięcia lecz nie odnosi się bezpośrednio do indywidualnych uwarunkowań Województwa Lubuskiego.

Określone przez nas kierunki współpracy są wynikiem ustaleń pomiędzy Zarządem Województwa Lubuskiego a Zarządem Spółki Przewozy Regionalne, które negocjowaliśmy indywidualnie. Odpowiadając na poszczególne pytania informuję:

Ad. 1

Sieć linii kolejowych jest zarządzana przez państwową spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., która pobiera opłaty od przewoźników za dostęp do zarządzanej przez siebie infrastruktury. Łączny koszt udostępnienia linii w roku 2010 wynosił 9,5 mln zł, a w roku 2015 wyniesie 12,7 mln zł. Zgodnie z Porozumieniem, Minister właściwy do spraw transportu, w ramach swoich kompetencji, podejmie działania mające na celu ustabilizowanie wysokości stawek dostępu do infrastruktury, co najmniej na okres obowiązywania wieloletnich umów o świadczenie usług publicznych np. poprzez wprowadzenie wieloletniego cennika przez zarządcę infrastruktury kolejowej oraz aby stawki dostępu do infrastruktury mające zastosowanie do pracy eksploatacyjnej Spółki nie przekroczyły poziomów obowiązujących w rozkładzie jazdy 2014/2015.

Ad. 2

Kwestię integracji transportu drogowego i kolejowego ujęto w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich” stanowiącym załącznik do uchwały Nr LII/610/14 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 16 września 2014r. Obecnie trwa aktualizacja tego dokumentu pod kątem lepszego powiązania z transportem drogowym, który od roku 2017 będzie organizowany na nowych zasadach. Integracja transportu polegać ma między innymi na organizacji zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego umożliwiającego wykorzystywanie przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu oraz tworzeniu warunków do powstawania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, tj. miejsc umożliwiających dogodną zmianę środka transportu wyposażonych w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę.

Ad. 3

Pod pojęciem monitoringu natężenia ruchu rozumiemy badania frekwencji w pociągach w celu określenia potoków pasażerskich występujących na danych trasach. Umożliwia to ustalenie kursów o najmniejszym obłożeniu w celu dokonania korekt rozkładu jazdy. Przesunięcie godziny odjazdu na bardziej popularną, zwiększa frekwencję w pociągu, dzięki czemu wzrastają wpływy z biletów. W ten sposób zmniejszana jest strata przewoźnika i obniżane są koszty organizacji transportu. Badania frekwencji prowadzone są przez Spółkę w ramach zawartej umowy o świadczenie usług publicznych, bez ponoszenia dodatkowych kosztów.

Ad. 4

Podmiot restrukturyzujący obejmie (lub w inny sposób przejmie, o ile zostanie to uzgodnione między Stronami) nowo tworzone udziały w Spółce, za kwotę odpowiadającą środkom wypłacanym z budżetu państwa, które to udziały zapewnią mu ponad 50% udział w kapitale zakładowym.

Ad. 5

Województwo Lubuskie realizuje obecnie kontrakt, w ramach którego w kwietniu 2015 roku dostarczony zostanie do eksploatacji jeden fabrycznie nowy elektryczny zespół trakcyjny typu 31WE. W perspektywie do roku 2020 ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego, na zakup taboru kolejowego zaplanowano kwotę dofinansowania około 8,85 mln euro, co może skutkować zamówieniem przez Województwo Lubuskie 2 do 4 pojazdów. W przypadku pozyskania środków na ten cel z innych źródeł, ilość zamawianych pojazdów będzie większa. Na obecnym etapie nie możemy udzielić precyzyjnych informacji o planowanych kontraktach, przewidzianych terminach dostaw oraz trasach.

Ad. 6

Kwestia poziomu dofinansowania będzie uzależniona od indywidualnych negocjacji umów o świadczenie usług publicznych, w których kluczową kwestią będzie wielkość zamówionej przez Województwo Lubuskie pracy eksploatacyjnej. Wysokość rekompensaty będzie uzależniona od skutecznego zarządzania Spółką prowadzącego do racjonalizacji jej kosztów oraz świadczenia pasażerskich przewozów kolejowych o odpowiednio wysokiej jakości. Szczegółowe postanowienia gwarantujące Województwu racjonalizację kosztów Spółki, podniesienie jej efektywności oraz odpowiednie uprawnienia kontrolne dla Województw zostaną uzgodnione w wieloletnich umowach.

Ad. 7

W istocie koncepcja restrukturyzacji Spółki opiera się m.in. na kontraktach wieloletnich z województwami. Jest to zrozumiałe, zważywszy na konieczność zapewnienia stabilności tego procesu. Zwracamy uwagę, że Marszałek Województwa jest ustawowym organizatorem regionalnych przewozów pasażerskich, co stanowi realizację zadania własnego Samorządu Województwa w zakresie organizacji transportu publicznego. Konieczność zapłaty przewoźnikowi za wykonywanie usług publicznych jest czymś naturalnym i określane jest mianem rekompensaty. Pięcioletni okres należy traktować jako przejściowy, który przygotowuje samorządowego przewoźnika do większej liberalizacji rynku przewozów pasażerskich planowanej przez Parlament Europejski na lata 2019/2020.

Ad. 8

Z perspektywy samorządu województwa zawarcie porozumienia nie stanowi zobowiązania finansowego w rozumieniu przepisów prawa finansowego. Porozumienie określa docelowy model restrukturyzacji Spółki, ale także wprowadza warunki, które muszą być spełnione, aby ten proces rozpocząć i docelowo uruchomić środki publiczne niezbędne na jego realizację. Kwestia poziomu dofinansowania będzie uzależniona od indywidualnych negocjacji umów o świadczenie usług publicznych.

Ad.9

Wybrana opcja restrukturyzacji obejmuje przejściowe wprowadzenie inwestora strategicznego (w nadzorze ministra właściwego ds. Skarbu Państwa) na czas restrukturyzacji, zapewniającego środki na jej przeprowadzenie i modernizację Spółki. Planowane jest utrzymanie zakresu działalności Spółki z docelową jej prywatyzacją.

Ad.10

Wg Prezesa Spółki Przewozy Regionalne w maju br. zakończone zostaną prace nad planem restrukturyzacji Spółki, tak aby w lipcu dokument mógł trafić do Komisji Europejskiej wraz z wnioskiem o udzielenie pomocy publicznej.

Ad.11

Stanowisko Zarządu, popierające wybrany kierunek restrukturyzacji, wyrażono poprzez podpisane przedmiotowego porozumienia z Ministrem Infrastruktury i Rozwoju, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa. Mamy świadomość, że znaczącą poprawę w standardzie usług można uzyskać dzięki całkowitej liberalizacji kolejowych przewozów pasażerskich. Zwracamy przy tym uwagę, że możliwość ogłaszania przetargów na świadczenie usług w transporcie kolejowym Samorząd Wojewódzki ma od początku istnienia przepisów o zamówieniach publicznych. Wielokrotnie stosowaliśmy ten tryb zamówienia, który w warunkach funkcjonowania samorządu, opartego na ograniczonym budżecie, okazał się częstokroć nieskuteczny. Obecnie dla firm starających się o udział w tym rynku istotną barierą wejścia jest koszt zakupu taboru kolejowego, a w szczególności taboru elektrycznego. Tutaj przewagę mają Przewozy Regionalne, które dysponują taborami elektrycznymi, choć jest to w większości jeszcze przestarzały i niezmodernizowany sprzęt. Atutem małych prywatnych przewoźników mogą być obecnie niższe koszty zarządzania oraz wsparcie zachodnich koncernów. Podjęta w 2008 roku reforma polskiej kolei doprowadziła jednak do usamorządowienia jednego z największych narodowych przewoźników, co obarczyło Samorząd Województwa obowiązkiem nadzoru właścicielskiego w tej ogólnopolskiej spółce przewozowej. Na sprawę należy zatem patrzeć przez pryzmat odpowiedzialności właścicielskiej za Spółkę, w której Województwo Lubuskie ma 3,6% udziałów, a także aspekt społeczny związany z działalnością Lubuskiego Oddziału Spółki w Zielonej Górze oraz fakt historycznych zobowiązań Spółki wywodzącej się ze struktury PKP. W przypadku niepowodzenia restrukturyzacji, najgorszy scenariusz przewiduje upadłość Spółki, a wówczas może się okazać, że Województwo Lubuskie będzie uzależnione od podmiotów funkcjonujących w sąsiednich województwach, które nie muszą być tańsze od Spółki Przewozy Regionalne.


CZŁONEK ZARZĄDU
Alicja Makarska

Otrzymuje do wiadomości:

Biuro Sejmiku