

Warszawa, 10 października 2016 r.

**Komunikat FOR:
Wicepremier Morawiecki nie uratował Przewozów Regionalnych**

Przyszłość Przewozów Regionalnych zależy od przeprowadzenia procesu restrukturyzacji, który został zaplanowany i częściowo zrealizowany przez poprzedni Zarząd, a który został wstrzymany przez nowy Zarząd. **Zaniechanie restrukturyzacji i finansowanie przewoźnika ze środków Polskiego Funduszu Rozwoju będzie oznaczało dalsze utrzymywanie nierentownej spółki z pieniędzy podatników.**

3 października 2016 r. portal wPolityce.pl opublikował wywiad, w którym wicepremier Mateusz Morawiecki stwierdził: „[...] uratowaliśmy kolejowe Przewozy Regionalne od bankructwa. Bo nasi poprzednicy, tego największego przewoźnika pasażerów w Polsce, rozłożyli na łopatki. Utworzony przez nas Polski Fundusz Rozwoju zorganizował nowoczesny sposób wsparcia dla Przewozów Regionalnych, do których trafi 630 mln złotych na remont starszych wagonów i zakup nowych pociągów.”

- Program restrukturyzacji kapitałowej Przewozów Regionalnych, oddłużenie spółki oraz notyfikacja projektu w Komisji Europejskiej zostały przeprowadzone we wrześniu 2015 r.
- Przyszłość Przewozów Regionalnych zależy od restrukturyzacji operacyjnej i ograniczenia zatrudnienia, a nie od dotacji z Polskiego Funduszu Rozwoju.
- Rozpoczęty w zeszłym roku proces restrukturyzacji realizowany przez PR zaczął już przynosić pierwsze efekty, lecz bez dalszej redukcji zatrudnienia sytuacja firmy w najbliższej przyszłości ponownie się pogorszy.
- Nowy Zarząd Przewozów Regionalnych odstąpił od drugiego etapu restrukturyzacji – zatrzymany został proces ograniczenia zatrudnienia, co oznacza trwały brak rentowności przewoźnika.
- Zaniechanie dalszej restrukturyzacji może powodować ryzyko cofnięcia notyfikacji Komisji Europejskiej na udzielenie spółce Pomocy Publicznej, którą stanowił pierwszy etap restrukturyzacji, czyli oddłużenie. Informacja na temat Pomocy Publicznej została przedstawiona KE w lipcu 2015 r.
- Finansowanie Przewozów Regionalnych z Polskiego Funduszu Rozwoju oznacza obniżenie motywacji Zarządu do przeprowadzania restrukturyzacji i dalsze finansowanie nierentownej spółki z pieniędzy podatników.
- Przewozy Regionalne są największym kolejowym przewoźnikiem pasażerskim w Polsce. Tylko w 2015 roku spółka przewiozła 76,8 mln pasażerów, co stanowi 27,4% ogólnej liczby pasażerów.
- Rozmyta odpowiedzialność między poszczególnymi samorządami będącymi udziałowcami Przewozów Regionalnych utrudniało zarządzanie firmą i było źródłem utrzymujących się strat.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UTK.

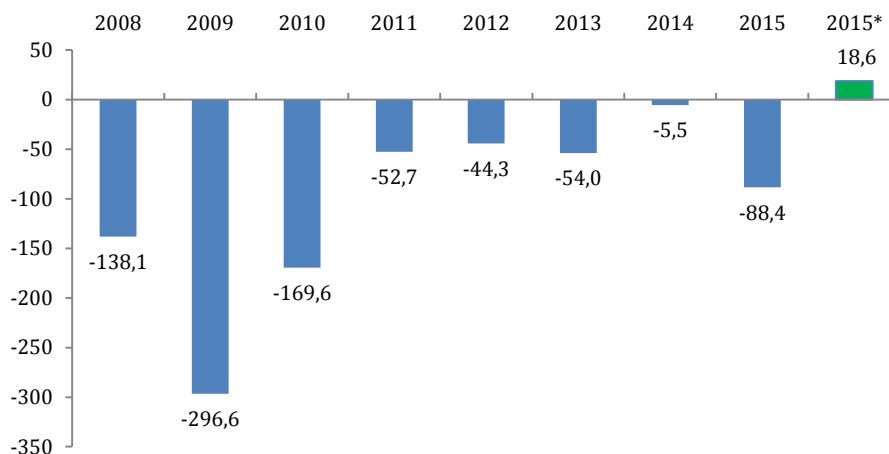
Firma powstała w 2001 roku na bazie Sektora Przewozów Pasażerskich PKP. W grudniu 2008 roku została wydzielona z Grupy PKP, a udziałowcami spółki zostały samorządy wszystkich województw, z nierównym udziałem w kapitale zakładowym, bez podmiotu mającego dominujący wpływ na działalność spółki. Największy udział w kapitale zakładowym posiadał Marszałek Województwa Mazowieckiego – 13,5%, a rada nadzorcza w 2014 roku składała się z 18 członków. Taka struktura organów negatywnie wpływa na proces zarządzania spółką powodując, że podjęcie nawet najprostszych decyzji mogło trwać nieproporcjonalnie długo.

Zdecydowana większość realizowanych przez spółkę zadań to działalność o charakterze usług publicznych, która jest świadczona na zamówienie urzędów marszałkowskich (organizatorów regionalnego transportu kolejowego) w oparciu o umowy zawierane na świadczenie usług publicznych (PSC).

Spółka od początku istnienia przynosi straty

Przy powstaniu spółka dysponowała kapitałami wysokości 1,13 mld zł. W pierwszym kwartale działalności (4Q'02) strata wyniosła -389,6 mln zł. Pomimo 256,8 mln zł dotacji spółka zakończyła rok obrotowy 2003 ze stratą -1,04 mld zł. Kapitał zakładowy został sprowadzony do poziomu -435,5 mln zł. Przewozy Regionalne zakończyły rok obrotowy 2013 ze stratą -54 mln zł. Kolejny rok był wyjątkowy pod względem rentowności. Na poziomie operacyjnym spółka przyniosła zysk na poziomie niemalże 10 mln zł i jedynie koszty obsługi długu sprowadziły wynik netto na poziom -5,47 mln zł, najlepszy wynik od 2007 roku. W 2015 r. koszty finansowe wyniosły jedynie 7,5 mln zł, co jest skutkiem restrukturyzacji kapitałowej przewoźnika. W sprawozdaniu finansowym za 2015 r. spółka deklaruje 153 mln zł „innych kosztów operacyjnych”, z czego ok. 107 mln zł stanowiła rezerwa na realizację Planu Dobrowolnych Odejść, będącego elementem procesu restrukturyzacji. Optymalizacja zatrudnienia ma przynieść spółce trwałe oszczędności operacyjne w wysokości ok. 200 mln zł rocznie. Zawiązanie rezerwy sprowadziło wynik finansowy przewoźnika za 2015 r. do poziomu -88,42 mln zł, lecz gdyby nie koszt PDO, spółka osiągnęłaby rentowność już w 2015 r. Regularne, ujemne wyniki finansowe sprowadziły kapitały własne spółki w 2014 roku do poziomu -396 mln zł, a dzięki procesowi restrukturyzacji kapitałowej oraz oddłużeniu spółki udało się podnieść wysokość kapitałów własnych na koniec 2015 r. do poziomu 287 mln zł.

Przewozy Regionalne - wyniki finansowe [mln zł]

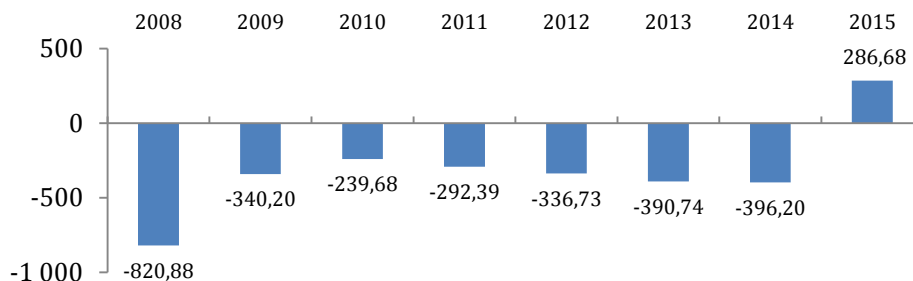


Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań finansowych Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

*Hipotetyczny wynik finansowy za 2015 r. bez uwzględnienia rezerwy na realizację PDO.

Na kapitały własne składają się: kapitał zakładowy, zapasowy oraz rezerwy. Ujemna wartość oznacza, że zadłużenie przekracza wartość księgową wszystkich aktywów podmiotu i w praktyce powoduje upadłość spółki. Przewozy Regionalne przed upadłością chroni ustawa o transporcie kolejowym, jednak poziom zadłużenia wykluczał możliwość finansowania niezbędnych działań restrukturyzacyjnych poprzez zaciąganie zadłużenia na zasadach komercyjnych w bankach.

Przewozy Regionalne - kapitały własne [mln zł]



Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań finansowych Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Plan restrukturyzacji opiera się na trzech filarach

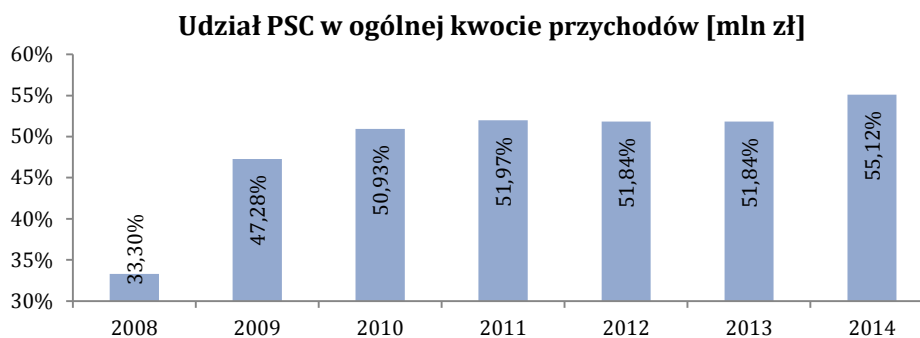
Wysokie koszty obsługi długu, ograniczenia wynikające z wysokości zadłużenia oraz wynikające z tego istotne trudności w zarządzaniu spółką było motywacją dla zarządu do jak najszybszego przeprowadzenia dogłębnego procesu restrukturyzacji. Proces w założeniu miał się opierać na trzech filarach: wprowadzenie do spółki podmiotu dominującego, oddłużenie oraz podpisanie długoterminowych umów PSC z organizatorami przewozów.

Do objęcia udziałów w Przewozach Regionalnych, a także zostania podmiotem dominującym wskazana została Agencja Rozwoju Przemysłu (ARP). Minister Infrastruktury i Rozwoju dokapitalizował ARP kwotą ponad 770 mln zł, dzięki którym agencja objęła 50% + 1 udział w podwyższonym kapitale zakładowym spółki.

Umowa PSC (public service contract) obliguje organizatora przewozów (w tym przypadku Marszałka) do refundacji kosztów działalności przewoźnika do uzgodnionej kwoty, wynikających z pracy eksploatacyjnej wykonanej na terenie województwa w określonym terminie. Z uwagi na fakt, że

regionalne kolejowe przewozy pasażerskie są z natury deficytowe, dopłata z budżetu województwa jest warunkiem koniecznym do obsługi połączeń przez przewoźnika.

Mając na uwadze fakt, że dopłaty do przewozów zazwyczaj stanowią istotną pozycję obciążającą budżet, marszałkowie twardo negocjują kwoty dopłat i niechętnie podpisują PSC. Dla przewoźnika natomiast wpływy z realizacji PSC mają bardzo istotne znaczenie. Udział przychodów z PSC w ogólnej liczbie przychodów ilustruje poniższy wykres.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań finansowych Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Z punktu widzenia Przewozów Regionalnych podpisanie umów PSC było kluczowe do przeprowadzenia procesu restrukturyzacji. Umowy pozwolą ustabilizować przychody w przyszłości co zmniejsza ryzyko podejmowania decyzji inwestycyjnych, takich jak zakup czy modernizacja taboru. Jest też atutem spółki w procesie ubiegania się o finansowanie zewnętrzne. Najważniejszym jednak aspektem w tej kwestii była zgodność z przepisami UE.

Pomoc publiczna

Środki na restrukturyzację Przewozów Regionalnych były udzielone w procedurze tzw. pomocy publicznej (dofinansowania podmiotu ze środków publicznych), która składa się z dwóch etapów: krajowego i europejskiego. O ile etap krajowy składa się z opinii i akceptacji procesu przez podmiot udzielający pomocy (w tym przypadku ARP) oraz opinii Prezesa UOKiK co do zgodności planowanej pomocy z regulacjami wewnętrznymi, o tyle etap europejski jest dużo bardziej skomplikowany. Projekt, razem ze szczegółowym planem restrukturyzacji musi być notyfikowany przez Komisję Europejską. KE najczęściej wszczyna postępowanie, podczas którego wyjaśniane są wszelkie wątpliwości. Istotnym argumentem przed KE jest dominująca pozycja Przewozów Regionalnych na krajowym rynku kolejowych przewozów osobowych. Spółka, pomimo regularnego zmniejszania udziałów w rynku, jest na tyle istotnym podmiotem w systemie transportowym kraju, że nie istnieje obecnie żaden podmiot, który w razie jej upadku mógłby przejąć jej obowiązki. Jednak najistotniejszym argumentem jest założenie przywrócenia rentowności podmiotu w przewidywalnym terminie. Gwarantowane przychody z umów PSC są tutaj kluczowe.

Pierwszy etap zakończony sukcesem

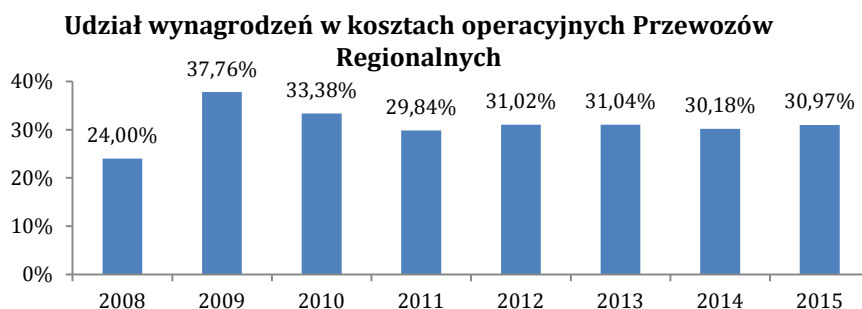
W lipcu 2015 roku wykonano pierwszy etap procesu restrukturyzacji. MliR dofinansował ARP, który objął większość udziałów w Przewozach Regionalnych, a uzyskanie przez spółkę środki posłużyły do spłaty zobowiązań finansowych. Spółka natomiast podpisała wieloletnie umowy PSC z większością województw, na terenie których świadczy usługi. Sprawa na pierwszy rzut oka błaha, ale przekonanie wszystkich zaangażowanych w proces podmiotów, w tym związków zawodowych, do jednokierunkowego działania wymagało od zarządu nie lada wysiłku. Pomogło także zaangażowanie

środków z Funduszu Kolejowego, który dofinansuje Marszałków kwotą 550 mln zł w ciągu najbliższych pięciu lat. Pierwszy etap zakończono sukcesem.

Dalsze działania restrukturyzacyjne kluczowe dla działalności spółki

Ale do wykonania pozostał etap kolejny, dużo mniej spektakularny a dużo ważniejszy z punktu widzenia realizacji zadań powierzonych spółce. Kwota pozostawiona na kontach Przewozów Regionalnych po spłacie zadłużenia ma posłużyć do przeprowadzenia procesu restrukturyzacji operacyjnej. Ponieważ spółka w nowym rozkładzie jazdy (RJ15/16) już ograniczyła połączenia na najmniej uczęszczanych przez pasażerów trasach i planuje kontynuować ten trend w przyszłości, konieczne jest dostosowanie zatrudnienia do nowych, ograniczonych potrzeb kadrowych spółki. Wynagrodzenia od początku istnienia spółki były bardzo istotnym elementem kosztów działalności, co ilustruje poniższy wykres. Udział wynagrodzeń w kosztach operacyjnych wyniósł w 2014 roku 30,18% i był najniższy od 4 lat. Jednak w obliczu ograniczania pracy eksploatacyjnej dalsza optymalizacja zatrudnienia jest nieunikniona, jeżeli spółka ma osiągnąć rentowność w przyszłości. Dla porównania, w 2014 roku koszt wynagrodzeń na pasażera wyniósł 5,71 zł i był najwyższy w historii. W tym samym roku przychody ze sprzedaży biletów wyniosły 6,64 zł na pasażera (bez PSC). Wynagrodzenia pochłonęły 86% przychodów ze sprzedaży. A pozostają jeszcze inne, równie istotne koszty jak utrzymanie taboru, dostęp do infrastruktury, energia trakcyjna, ubezpieczenia etc.

Do 30 czerwca 2016 r. chęć skorzystania z PDO zgłosiło 1300 pracowników, wobec zaplanowanych wcześniej 2000. Nowy Zarząd spółki powinien kontynuować proces optymalizacji struktury zatrudnienia, chcąc w przyszłości utrzymać rentowność przewoźnika. Odroczenie optymalizacji zatrudnienia w obliczu ograniczania pracy eksploatacyjnej powoduje konsumpcję środków przeznaczonych na restrukturyzację, co może uniemożliwić restrukturyzację w przyszłości.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań finansowych Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Przewidywane skutki zaniechania

Zaniechanie procesu optymalizacji zatrudnienia w spółce będzie miało dramatyczne skutki. W krótkim okresie spowoduje to brak rentowności. Środki zgromadzone na kontach wystarczą na pokrycie strat przez około 2 lata. Po tym okresie spółka znów zacznie się zadłużać. I tutaj zaczną się problemy. Zgodnie z notyfikowanym przez KE we wrześniu 2015 r. Planem Restrukturyzacji, począwszy od 2016 r. spółka jest zobowiązana corocznie raportować do KE wyniki finansowe, w celu wykazania osiągnięcia trwałej rentowności. Ponadto, Marszałkowie w Umowach PSC zobowiązują się pokrywać koszty do ściśle określonego poziomu. Poziom dofinansowania określony jest jako kwota dopłaty na 1 pociągokilometr, czyli kilometr trasy pociągu. Cięcia w rozkładzie jazdy spowodują ograniczenia w przychodach PSC. Jednak jeśli koszty pracownicze się nie zmniejszą, przynajmniej w porównywalnym stopniu, to średni koszt na pociągokilometr wzrośnie, eliminując tym samym szanse na osiągnięcie rentowności. To z kolei sprawia, że warunek konieczny akceptacji planu restrukturyzacji przez Komisję Europejską nie jest spełniony, co rodzi konsekwencje istotnych

trudności wraz z cofnięciem notyfikacji oraz obowiązkiem zwrotu kwoty pomocy publicznej w przyszłości. A to będzie koniec Przewozów Regionalnych.

Przed Zarządem Przewozów Regionalnych ambitne zadanie restrukturyzacji największego pasażerskiego przewoźnika kolejowego w Polsce, który po raz pierwszy od czasu założenia ma szansę na osiągnięcie trwałej rentowności. A rentowność Przewozów Regionalnych leży w interesie nas wszystkich. Im niższe będą koszty działalności spółki w relacji do przychodów, tym więcej pieniędzy zostanie w budżetach Marszałków na inne cele, jak choćby edukacja, służba zdrowia czy ścieżki rowerowe. Dlatego nowy zarząd spółki powinien jak najszybciej dopasować strukturę kosztów do pracy eksploatacyjnej oraz starać się zwiększyć przychody ze sprzedaży biletów poprzez przyciągnięcie większej liczby pasażerów. To można zrobić optymalizując czasy uruchamiania połączeń, czas przejazdu, podwyższając komfort poprzez zakup i modernizację taboru, wprowadzanie usług ułatwiających zakup biletu, programy lojalnościowe, etc.

Niestety nowy Zarząd nie kontynuuje procesu. Ostatnie informacje o częściowej realizacji Planu Dobrowolnych Odejść pochodzą z marca 2016 r., kiedy spółką zarządzał Tomasz Pasikowski, który skutecznie przeprowadził pierwszy etap restrukturyzacji, ratując przewoźnika przed bankructwem oraz rozpoczął drugi etap, czyli optymalizację operacyjną. Przerost zatrudnienia bardzo szybko zniweluje dotychczasowe efekty, a zaniechanie restrukturyzacji będzie polskiego podatnika kosztowało bardzo drogo.

Modernizacja i zakup taboru

Kolejny zaplanowanym krokiem restrukturyzacji przewoźnika jest modernizacja starego oraz zakup nowego taboru. Spółka posiada ponad 800 Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych (EZT), z czego ponad 700 stanowią składy EN57 oraz EN71, wyprodukowane w latach 1961 – 1993. Większość nowego taboru, który można spotkać na torach z logo Przewozów Regionalnych nie jest własnością przewoźnika, lecz Marszałka na którego terenie województwa spółka wykonuje przewozy. Ten nowy tabor przewoźnik dzierżawi od Marszałka.

Do niedawna spółka nie mogła sama nabywać taboru, ponieważ z uwagi na zadłużenie i ujemny poziom kapitałów własnych nie miała zdolności do zaciągania zadłużenia na zasadach rynkowych w bankach. Marszałkowie, chcąc zwiększyć komfort przewozów na terenie województwa, nabywali tabor dzięki pomocy środków UE i dzierżawili spółce, co nadal ma miejsce. Po przeprowadzeniu restrukturyzacji kapitałowej w lipcu 2015 r. spółka po raz kolejny ma możliwości zaciągania zadłużenia w celu modernizacji parku taborowego.

Pomysł wicepremiera Morawieckiego jest jedynie alternatywnym sposobem finansowania modernizacji taboru, jednak stwierdzenie, że to „uratuje Przewozy Regionalne” jest nadinterpretacją. Finansowanie poprzez Polski Fundusz Rozwoju dodatkowo zwiększy oddziaływanie państwa na spółkę, pozwalając zarządowi na zaniechanie restrukturyzacji operacyjnej. Bank, udzielając kredytu na cele inwestycyjne, wymagają od kredytobiorców zachowania odpowiedniego poziomu wskaźników finansowych, zmuszając do oszczędnego gospodarowania zasobami i podnoszenia efektywności. Nie ma informacji na temat tego, jak PFR będzie rozliczał beneficjentów z efektów wydatkowania środków.

Forum Obywatelskiego Rozwoju

FOR zostało założone w 2007 roku przez prof. Leszka Balcerowicza, aby skutecznie chronić wolność oraz promować prawdę i zdrowy rozsądek w dyskursie publicznym. Naszym celem jest zmiana świadomości Polaków oraz obowiązującego i planowanego prawa w kierunku wolnościowym.

FOR realizuje swoje cele poprzez organizację debat oraz publikację raportów i analiz podejmujących ważne tematy społeczno-gospodarcze, a w szczególności: stan finansów publicznych, sytuację na rynku pracy, wolność gospodarczą, wymiar sprawiedliwości i tworzenie prawa. Z inicjatywy FOR w centrum Warszawy i w Internecie został uruchomiony licznik długu publicznego, który zwraca uwagę na problem rosnącego zadłużenia państwa. Działania FOR to także projekty z zakresu edukacji ekonomicznej oraz udział w kampaniach na rzecz zwiększania frekwencji wyborczej.

Wspieraj nas!

Pomóż nam chronić wolność oraz promować prawdę i zdrowy rozsądek w dyskursie publicznym. Zdrowy rozsądek oraz wolnościowy punkt widzenia nie obronią się same. Potrzebują zaplanowanego, wytężonego i skutecznego wysiłku oraz Twojego wsparcia.

Jeśli jest Ci bliski porządek społeczny szanujący wolność i obawiasz się nierozsądnych decyzji polityków udających na Twój koszt Świętych Mikołajów, **wesprzyj finansowo nasze działania**. Każda darowizna jest dla nas ważna i potwierdza słuszność naszej pracy. Zachęcamy do regularnego wspierania FOR w postaci stałych przelewów.

Wyślij przelew na konto FOR (w PLN): 68 1090 1883 0000 0001 0689 0629

W sprawie darowizn, możesz się skontaktować:

Patrycja Satora, Dyrektor ds. rozwoju FOR

Tel. 500 494 173

<mailto:patrycja.satora@for.org.pl>

Już dziś pomóż nam chronić wolność - obdarz nas swoim wsparciem i zaufaniem.

Wyślij przelew na konto FOR (w PLN): 68 1090 1883 0000 0001 0689 0629

KONTAKT DO AUTORA



Wojciech Zając

Ekonomista FOR

e-mail: wojciech.zajac@for.org.pl