



KS-I.O.0003.17.2024  
DT-III.ZD-00351/24

**Pan  
Filip Żelazny  
Radny Sejmiku Województwa  
Wielkopolskiego**

**Szanowny Panie Radny,**

w odpowiedzi na interpelację Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 8 listopada 2024 r., zgłoszoną poza Sesją Sejmiku Województwa Wielkopolskiego, dotyczącą opracowania pt. *Publiczny Transport Zbiorony w Województwie Wielkopolskim*, wyjaśniam co następuje:

Zgodnie z art. 23 ust. 9 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa treść interpelacji i zapytań oraz udzielonych odpowiedzi podawana jest do publicznej wiadomości poprzez niezwłoczną publikację w Biuletynie Informacji Publicznej i na stronie internetowej samorządu województwa oraz w inny sposób zwyczajowo przyjęty.

Zakres informacji, o których przekazanie w ramach pytania 1 oraz 2 zwrócił się Pan Radny, w dużej mierze dotyczy danych uznawanych za tajemnicę przedsiębiorstwa. Nie ulega wątpliwości, że Operatorzy przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, świadczący usługi na rzecz Województwa Wielkopolskiego, tj. POLREGIO S.A. i Koleje Wielkopolskie sp. z o.o., dysponują majątkiem publicznym. Funkcjonują jednak także jako spółki prawa handlowego i na równi z innymi podmiotami korzystają z ochrony tajemnicy przedsiębiorstwa określonej w ustawie z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji.

Struktura kosztów składających się na koszty 1 pockm świadczonych przewozów, uwzględniająca podział na poszczególnych Operatorów i wyodrębniona dla kolejnych Okresów Rozliczeniowych, jak również szczegółowe wartości przychodów uzyskiwanych na poszczególnych liniach komunikacyjnych przez każdego z Operatorów, to informacje stanowiące wartość gospodarczą, które nie są powszechnie znane ani łatwo dostępne. Przewoźnicy rozporządzający tymi informacjami podjęli działania w celu utrzymania ich w poufności. Dotyczą one bowiem kluczowego

obszaru ich działalności i ujawnienie tych danych konkurentom świadczącym usługi na tym samym rynku mogłoby negatywnie wpłynąć na pozycje Spółek.

Mając na uwadze, że odpowiedź na interpelację publikowana jest w Biuletynie Informacji Publicznej, informacje w niej przekazane musiały zostać ograniczone co do formy i zakresu, ażeby chronione pozostały interesy aktualnych Operatorów, jak również ze względu na zobowiązania Województwa Wielkopolskiego wobec tych Spółek, które wynikają bezpośrednio z obowiązujących umów o świadczenie usług publicznych w zakresie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich.

Zważywszy na rzeczony okoliczności, w uzupełnieniu do opracowania pt. *Publiczny Transport Zbiorony w Województwie Wielkopolskim*, poniżej przedstawiam zgromadzone dane.

**AD1.** Biorąc pod uwagę powyższe średni koszt 1 pockm wg kategorii kosztów kształtował się następująco w latach 2021 – 2023

Koszty według działalności	Koszt 1 pockm (zł/pockm)		
	2021	2022	2023
<b>Łączny koszt</b>	<b>30,81</b>	<b>34,50</b>	<b>40,04</b>
Koszty dostępu do linii kolejowych i stacji pasażerskich	5,71	5,61	5,84
Koszty zużycia energii trakcyjnej <sup>1</sup>	6,37	6,61	10,75
Koszty paliwa trakcyjnego <sup>2</sup>	4,76	7,42	6,24
Koszty obsługi trakcyjnej <sup>3</sup>	3,64	4,12	4,61
Koszty obsługi konduktorskiej	3,04	3,43	4,14
Koszty działalności eksploatacyjnej <sup>4</sup>	1,51	1,58	1,81
Koszty pozyskania taboru i koszty utrzymania taboru	7,73	9,19	9,71
Koszty komunikacji zastępczej i podwykonawstwa bez trakcji parowej <sup>5</sup>	25,60	21,20	32,47
Koszty trakcji parowej <sup>6</sup>	53,41	80,90	103,17
Koszty handlowe	0,99	1,22	1,47
Koszty ogólnego zarządu i koszty ubezpieczenia OC działalności przewozowej	1,58	1,68	1,77
Pozostałe koszty operacyjne	0,18	0,18	0,33

<sup>1</sup> Średni koszt pockm przy uwzględnieniu pracy eksploatacyjnej w trakcji elektrycznej

<sup>2</sup> Średni koszt pockm przy uwzględnieniu pracy eksploatacyjnej w trakcji spalinowej

<sup>3</sup> Średni koszt pockm przy uwzględnieniu pracy eksploatacyjnej w trakcji spalinowej i elektrycznej

<sup>4</sup> Średni koszt pockm przy uwzględnieniu pracy eksploatacyjnej w trakcji spalinowej i elektrycznej

<sup>5</sup> Średni koszt pockm przy uwzględnieniu pracy eksploatacyjnej w ramach autobusowej komunikacji zastępczej

<sup>6</sup> Średni koszt pockm przy uwzględnieniu pracy eksploatacyjnej w trakcji parowej

Koszty według działalności	Koszt 1 pockm (zł/pockm)		
	2021	2022	2023
Koszty finansowe	0,10	0,27	0,29
Koszty napraw majątku finansowane przez ubezpieczyciela	0,13	0,12	0,06

**AD2.** W ramach prowadzonej działalności latach 2021 – 2023 przewoźnicy: Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. i POLREGIO S.A. osiągnęli przychody ze sprzedaży biletów zgodnie z danymi zawartymi w poniższej tabeli.

Przychody	2021	2022	2023
Przychody ze sprzedaży biletów (zł)	120 813 247,57	191 881 187,41	232 504 155,72

**AD3.** Zgodnie z umowami dzierżawy zawartymi ze spółką Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. oraz POLREGIO S.A. koszty wykonania napraw czwartego i piątego poziomu utrzymania (P4 i P5) pojazdów kolejowych będących własnością Województwa Wielkopolskiego ponosi województwo. Koszty czynności przeglądów w zakresie poziomów utrzymania P1-P3 obciążają przewoźników.

Koszty napraw (P4, P5) poszczególnych pojazdów szynowych w okresie: styczeń 2023 – wrzesień 2024 r. zostały przedstawione w kolumnie nr 7 w Tabeli nr 1. *Nakłady finansowe na naprawy taboru kolejowego w latach 2023 – 2024 (do 02.10.2024 r.)* w opracowaniu pt. „Publiczny Transport Zbiorowy w Województwie Wielkopolskim”. Oprócz pojazdów wymienionych w ww. dokumencie w październiku br. dokonano odbioru końcowego jeszcze jednego pojazdu, zgodnie z poniższym zestawieniem:

Typ pojazdu	Numer taborowy	Rodzaj naprawy/ dostawa	Data podpisania umowy	Wykonawca	Cena brutto	Data odbioru końcowego pojazdu
EN76	037	P4	07.03.2023	PESA Mińsk Mazowiecki S.A.	5 224 999,41 zł	28.10.2024

W Budżecie Województwa Wielkopolskiego na 2024 r. na naprawy rewizyjne i główne (P4 i P5) zabezpieczono środki w wysokości: 69 910 361,00 zł.

W Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Wielkopolskiego na 2024 rok i lata następne (WPF) zaplanowano następujące nakłady finansowe na realizację przedsięwzięcia: *Naprawy rewizyjne i główne oraz modernizacje pojazdów szynowych stanowiących własność Województwa Wielkopolskiego:*

Rok 2025: 93 399 740,00 zł

Rok 2026: 33 000 000,00 zł

Rok 2027: 33 000 000,00 zł

Rok 2028: 22 000 000,00 zł

Zgodnie z Dokumentacją Systemu Utrzymania taboru w latach 2026 – 2030 zachodzi konieczność przeprowadzenia czynności czwartego poziomu utrzymania (naprawy rewizyjnej) dla następującej liczby pojazdów: 48WE – 10 szt., EN57AKW – 7 szt., SA139 – 3 szt., SA105 – 2 szt., 48Web – 5 szt., EN57AL – 5 szt., SA108 – 1 szt. oraz piątego poziomu utrzymania (naprawy głównej) dla 6 pojazdów serii SA108 i 22 pojazdów serii EN76, stanowiących własność Województwa Wielkopolskiego. W związku z powyższym planowane jest zwiększenie nakładów finansowych na naprawy pojazdów w latach 2026-2030 do następujących kwot zgodnie z poniższym zestawieniem:

Rok 2026: 147 500 000,00 zł

Rok 2027: 169 000 000,00 zł

Rok 2028: 147 500 000,00 zł

Rok 2029: 90 000 000,00 zł

Rok 2030: 30 000 000,00 zł.

Kwoty zabezpieczone w WPF są kwotami szacunkowymi.

Powyższe zmiany w Wieloletniej Prognozie Finansowej planowane są do wprowadzenia na Sesji Sejmiku Województwa Wielkopolskiego w dniu 25 listopada 2024 r.

**Z poważaniem**

z up. Marszałka Województwa  
Wojciech Jankowiak  
Wicemarszałek

Otrzymują:

1. Kancelaria Sejmiku (2 egzemplarze)
2. Departament Organizacyjny i Kadr