

UCHWAŁA NR/2025
SEJMIKU WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

z dnia 2025 r.

w sprawie utworzenia Spółki pod firmą
Lubelskie Koleje spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Na podstawie art. 13 ust. 1, art. 18 pkt 19 lit. e ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2025 r. poz. 581 i 1535), art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz. U. z 2021 r. poz. 679) oraz art. 151 § 1 ustawy z dnia 15 września 2000 r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2024 r. poz. 18 i 96) – Sejmik Województwa Lubelskiego uchwala co następuje:

§ 1. Tworzy się jednoosobową spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością pod firmą Lubelskie Koleje spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, której działalność statutowa będzie obejmowała zadania związane z realizacją kolejowych przewozów pasażerskich, których organizatorem jest Województwo Lubelskie.

§ 2. 1. Początkowy kapitał zakładowy Spółki ustala się w wysokości 5 000 000,00 (słownie: pięć milionów) złotych.

2. Województwo Lubelskie jako jedyny wspólnik obejmie w Spółce pod firmą Lubelskie Koleje spółka z ograniczoną odpowiedzialnością 5.000 (słownie: pięć tysięcy) udziałów o wartości nominalnej 1 000,00 (słownie: jeden tysiąc) złotych każdy i łącznej wartości nominalnej 5 000 000,00 (słownie: pięć milionów) złotych w kapitale zakładowym oraz pokryje obejmowane udziały wkładem pieniężnym w wysokości 5 000 000,00 (słownie: pięć milionów) złotych.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Województwa Lubelskiego.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Uzasadnienie
do projektu Uchwały Sejmiku Województwa Lubelskiego
w sprawie utworzenia Spółki pod firmą
Lubelskie Koleje spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Województwo Lubelskie w najbliższym czasie stanie przed koniecznością wyboru przewoźnika, który będzie realizował usługę kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa po roku 2030. Z przeprowadzanych dotychczas analiz rynku kolejowych usług pasażerskich oraz bieżącej obserwacji wynika, że największy jak do tej pory przewoźnik regionalny POLREGIO S.A. (Spółka) sukcesywnie traci udziały w rynku krajowym na rzecz spółek samorządowych założonych w celu realizacji własnych zadań w zakresie regionalnych przewozów kolejowych. Wynikające w związku z tym problemy POLREGIO S.A., połączone z brakiem inwestycji taborowych stwarzają realne ryzyko zakłóceń w realizacji zadań zleconych przez województwa. Niepokojący jest fakt, że stopniowa utrata rynku dokonuje się w momencie wzrostu zamawianej pracy eksploatacyjnej przez samorządy województw nie posiadających własnych spółek samorządowych, co jest konsekwencją stagnacyjnego zarządzania Spółką oraz braku wizji jej dalszego rozwoju.

Jak wynika z analiz, wzrost zamawianej pracy eksploatacyjnej nie jest w stanie zniwelować utraty rynku przez spółkę POLREGIO S.A. na rzecz dynamicznie rozwijających się samorządowych spółek kolejowych, co oznacza, że w obecnej strukturze organizacyjnej i właścicielskiej nie posiada ona potencjału do podjęcia skutecznych działań mających na celu dostosowanie się do warunków rynkowych. W związku z tym, wszelkie próby zbliżenia się z ofertą do warunków konkurencyjnych wymaganych przez aktualnie obowiązujące przepisy prawa, zwiększają ryzyko przerzucania kosztów stałych (np. kosztów zarządu) na umowy wciąż obowiązujące, zawarte w trybie bezpośrednim, tj: finansującym deficyt zadania (Województwo Lubelskie). Jednocześnie brak możliwości wpływu WL na potencjał Spółki, jaki jest angażowany do realizacji umowy ogranicza możliwości kontroli kształtowania się kosztów mających wpływ na wysokość rekompensaty.

W celu weryfikacji dotychczasowych obserwacji i analiz sporządzanych przez WL oraz zbadania możliwości realizacji kolejowych przewozów pasażerskich w oparciu o własny podmiot (spółkę z o. o.) jak ma to już miejsce w innych województwach, Zarząd Województwa Lubelskiego w trybie zamówienia publicznego udzielił zamówienia na wykonanie pogłębionej analizy mającej na celu dostarczenie informacji pomocnych do podjęcia strategicznych decyzji w zakresie przyszłego sposobu realizacji regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich.

Przedmiotowy dokument został opracowany przez niezależny wyspecjalizowany podmiot zewnętrzny, a wnioski z przeprowadzonej analizy dają podstawę do formułowania właściwych rozwiązań w zakresie sposobu świadczenia przyszłych kolejowych usług pasażerskich. Opracowanie, oprócz analizy historycznej oraz diagnozy stanu istniejącego zawiera aktualne i prognozowane uwarunkowania ekonomiczno-finansowe, prawne, rynkowe w zakresie funkcjonowania wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich oraz przyszłe ryzyka, jakie będą związane z realizacją usług przewozowych i co najważniejsze wnioski i rekomendacje dla ZWL niezbędne do tworzenia nowej koncepcji przyszłych kolejowych usług pasażerskich na terenie województwa lubelskiego, w tym opartych na działalności przewozowej spółki z o.o. zależnej od Województwa Lubelskiego.

Zgodnie z wymogami określonymi w Opisie Przedmiotu Zamówienia analiza składa się z trzech części i obejmuje kompleksową diagnozę warunków rynkowych, operacyjnych i prawno-regulacyjnych związanych z uruchomieniem regionalnego przewoźnika kolejowego w województwie lubelskim oraz ścieżkę dojścia do pełnej operacyjności. W części rynkowej przedstawiono aktualny obraz krajowego segmentu przewozów regionalnych, z wyszczególnieniem pozycji POLREGIO S.A. W zakresie analizy przeprowadzono również analizę porównawczą przewoźnika względem pozostałych operatorów samorządowych – ze szczególnym odniesieniem do spółki Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o.o. jako podmiotu zidentyfikowanego, porównywalnego operacyjnie. Oceniono również zdolność POLREGIO S.A. do funkcjonowania w warunkach konkurencji, wskazując na potencjalnych rywali w przyszłych postępowaniach. Następnie przedstawiono analizę rynku kolejowego w województwie lubelskim wraz z prognozą popytu do 2030 r. oraz w horyzoncie 2030–2060 r. Dokonano również oceny stanu parku taborowego wraz z identyfikacją czynników mogących zaburzać realizację pracy eksploatacyjnej, z odniesieniem do przypadku województwa lubuskiego, które od wielu lat boryka się z problemami odwoływania znacznej ilości pociągów przez POLREGIO S.A. W części prawnej zaś omówiono aktualny stan prawny z uwzględnieniem w istotnych aspektach faktu obowiązywania aktualnej umowy o świadczenie usług publicznych w wojewódzkich przewozach kolejowych zawartej z POLREGIO S.A. Przedstawiono skutki IV Pakietu Kolejowego, w szczególności wymóg zawierania kolejnych umów w trybie konkurencyjnego przetargu oraz implikacje dla finansowania działalności (pomoc publiczna, test prywatnego inwestora) i obowiązki w zakresie zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do taboru (art. 5a w związku z art. 5 ust. 3 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70).

W związku z przedstawionymi analizami wskazano najkorzystniejszy wariant formy prawnej dla nowo utworzonego podmiotu zależnego od województwa. Opracowano harmonogram czynności związanych z utworzeniem i przygotowaniem podmiotu do osiągnięcia pełnej zdolności operacyjnej w zakresie realizacji kolejowych usług przewozów pasażerskich. W ramach przedstawionego harmonogramu opisano zapotrzebowanie na kluczowe zasoby – kapitał obrotowy i inwestycyjny, potencjał kadrowy oraz zaplecze techniczne, a także przedstawiono ryzyka potencjalnie wpływające na kształt harmonogramu, a także proponowany wstępny schemat organizacyjny przewoźnika. Przedstawiono również prognozy finansowe dla wybranej formy prawnej, obejmujące bilans, rachunek zysków i strat oraz rachunek przepływów finansowych. Prognozy te dotyczą okresu organizacji podmiotu, działalności operacyjnej do czasu osiągnięcia pełnej zdolności operacyjnej oraz pięciu lat po jej osiągnięciu.

Biorąc pod uwagę powyższe wnioski wynikające z analizy oraz dotychczasowe doświadczenie Województwa Lubelskiego jako Organizatora regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich oraz z punktu widzenia obserwatora rynku w ramach Instytucji Nadzorującej udziałowca POLREGIO S.A. należy wskazać, iż przedsięwzięcie polegające na utworzeniu własnej spółki w celu realizacji kolejowych usług pasażerskich na terenie Województwa Lubelskiego ma racjonalne uzasadnienie. Podstawową korzyścią wynikającą z takiego rozwiązania będą:

1. Kontrola kapitałowa nad przewoźnikiem;
2. Możliwość swobodnego kształtowania dokumentów i zasad korporacyjnych;

3. Możliwość zabezpieczenia obecności przewoźnika kolejowego w przetargach w przyszłości (w sytuacji braku zainteresowania lub możliwości ze strony innych przewoźników);
4. Wyższa zdolność kredytowa ze względu na spójną strukturę właścicielską i możliwość pozyskania kapitału zewnętrznego;
5. Swoboda kształtowania strategii biznesowej i planowanie zasobów;
6. Możliwość swobodnego kształtowania wewnętrznych procesów gospodarczych (wynagrodzeń, gospodarowania środkami trwałymi, zapasami);
7. Znajomość wszelkich kosztów związanych z realizacją usług przewozowych i możliwość szybkiej interwencji;
8. Łatwość dokonywania przekształceń wewnętrznych, dostosowywanych do zmiennych warunków otoczenia;
9. Możliwość zwiększenia rentowności przewozów ze względu na optymalizację taryfy przewozowej;
10. Możliwość optymalizacji kosztów realizacji przewozów;
11. Wzrost popytu na kolejowy transport pasażerski.

Szczególnego podkreślenia wymagają założenia co do przyszłego funkcjonowania spółki mianowicie te dotyczące wykorzystania modelu działalności tzw. *poolu* taborowego w okresie 2027-2030, który umożliwi stabilne finansowanie spółki w okresie przygotowawczym do pełnienia roli przewoźnika przez nowy podmiot, mianowicie: zakłada się, że w okresie do zakończenia obowiązywania obecnej umowy PSC województwa lubelskiego z POLREGIO S.A. spółka będzie funkcjonować w modelu tzw. *poolu* taborowego. *Pool* taborowy powstanie na skutek wniesienia taboru należącego do samorządu wojewódzkiego aportem do nowego podmiotu. Pojazdy będą następnie odpłatnie udostępniane POLREGIO na potrzeby realizacji przewozów do końca obowiązującej umowy. Strumień czynszów z najmu zapewni przewidywalne i stabilne finansowanie w okresie przejściowym, zapewniając organizacji możliwość rozwoju. Równolegle spółka będzie budować kluczowe kompetencje właścicielskie: zarządzanie cyklem życia aktywów, nadzór nad utrzymaniem oraz standaryzację procesów techniczno-operacyjnych. Na tej bazie powstanie komplet narzędzi i standardów, który umożliwi płynne przejście do fazy operacyjnej mającej na celu przygotowanie Spółki do złożenia oferty na realizację przewozów kolejowych po roku 2030 w trybie konkurencyjnym.

Zaproponowana koncepcja funkcjonowania Spółki zapewni jednocześnie dyscyplinę ekonomiczno-finansową, sprawność w zarządzaniu ryzykiem technicznym oraz przewidywalność przepływów pieniężnych, wzmacniając zdolność do przygotowania wysoce konkurencyjnej oferty przetargowej. W efekcie spółka przejdzie z roli właściciela-wynajmującego do roli właściciela-operatora w sposób planowy i kontrolowany, z zapleczem procesowym, sprawdzonymi mechanizmami współpracy z podmiotami utrzymaniowymi oraz większą gotowością organizacyjną do szybkiej mobilizacji po podpisaniu umowy PSC. Należy podkreślić, że model *poolu* taborowego jest skutecznie stosowany w Europie, w tym przez podmioty publiczne.

W ramach przeprowadzonych analiz przyjęto utworzenie spółki z zaangażowaniem kapitałowym województwa lubelskiego, w którym województwo objęłoby 100% udziałów w spółce. Wariant podstawowy daje możliwość pełnej swobody w kształtowaniu strategii biznesowej oraz wewnętrznych zasad korporacyjnych. Pełna kontrola nad spółką wyklucza również wszelkie konflikty interesów między poszczególnymi udziałowcami. Planowany kapitał

zakładowy Spółki Lubelskie Koleje sp. z o.o., tzw. założycielski wyniesie 5 mln zł – środki własne WL, jedyny właściciel WL (wysokość kapitału została oszacowana w oparciu o plan finansowy). Zakres działania Spółki – obszar województwa lubelskiego.