

BPS

Warszawa, dnia 25 marca 2009 r.



MINISTER INFRASTRUKTURY

TK-2ag- 0701 - 21/09

SECRETARIA
 Biura Prac Senackich
 wpłynęło dn. 27.03.09
 nr. 1954 podpis.....

Pan Bogdan Borusewicz
 Marszałek Senatu
 Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na oświadczenie Pana Senatora Władysława Ortyła, przesłane przy piśmie BPS/DSK-043-1350/09 z dnia 26 lutego 2009r., złożone podczas 27. posiedzenia Senatu RP w dniu 18 lutego 2009r. w sprawie sytuacji finansowej w spółce PKP Cargo S.A. oraz podjęcia przez Ministerstwo Infrastruktury działań na rzecz ratowania tej Spółki, uprzejmie informuję, co następuje.

Przyjęty budżet państwa na rok 2009 nie zawiera w części dotyczącej Ministerstwa Infrastruktury kwoty 220 mln zł, z przeznaczeniem na wypłatę odpraw zwalnianym pracownikom spółki PKP Cargo S.A. Chciałbym jednocześnie podkreślić, że Ministerstwo Infrastruktury nie lekceważy problemów spółki PKP Cargo S.A. i rozważane są różne, dopuszczalne prawem, formy pomocy Spółce. Jednocześnie pragnę przypomnieć, iż każda pomoc spółkom prawa handlowego pochodząca ze środków publicznych wymaga uzyskania stosownych zgód i akceptacji. W przypadku ubiegania się PKP Cargo S.A. o pomoc indywidualną na restrukturyzację, Spółka ta musi opracować plan restrukturyzacji.

Ponadto pragnę poinformować, iż sytuacja gospodarcza spółki PKP Cargo S.A. oraz jej otoczenia jest tematem obrad Komisji Infrastruktury Sejmu RP, Komisji Gospodarki Narodowej Senatu RP oraz Senackiego Zespołu Infrastruktury.

We wrześniu 2008 r. weszła w życie zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 sierpnia 2008r. zmieniająca rozporządzenie w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. Nr 157, poz.984) w zakresie opłat rezerwacyjnych. Zmiany w rozporządzeniu opracowano w sposób, który zapewnia mobilizację przewoźników do wcześniejszego powiadamiania zarządcy o zwolnieniu przyznanej zdolności przepustowej i jednocześnie nie obciąża ich tak dużym zwiększeniem kosztów z tytułu dostępu do infrastruktury kolejowej.

Mniejsze obciążenie opłatą rezerwacyjną przewoźników, którzy nie wykorzystują zamówionej i przyznanej im zdolności przepustowej, umożliwi pobieranie przez przewoźników niższych opłat od kontrahentów.

Ustawą z dnia 24 października 2008 r. wprowadzono zmiany do ustawy o transporcie kolejowym mające na celu zwiększenie konkurencyjności przewozów kolejowych.

W dniu 13 marca 2009r. weszło w życie nowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U Nr 35, poz.274). Opracowane w rozporządzeniu rozwiązania umożliwiają elastyczne dostosowywanie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej w zależności od sytuacji rynkowej uwzględniając równocześnie konkurencyjność transportu kolejowego.

Odnośnie przekazania przez PKP S.A. do spółki PKP Cargo S.A. majątku niezbędnego do prowadzenia działalności pragnę poinformować, iż 23 lutego 2009r. decyzją Prezesa Zarządu PKP S.A. zostały powołane zespoły robocze do wytypowania i przygotowania do stanu zdolności aportowej nieruchomości użytkowanych przez PKP Cargo S.A., stanowiących zaplecze techniczne do obsługi taboru oraz innych nieruchomości, niezbędnych do realizacji zadań statutowych tej spółki.

Działalność członków Zarządu PKP Cargo S.A. jest oceniana przez Radę Nadzorczą tej Spółki. Zgodnie ze Statutem PKP Cargo S.A. członków Zarządu powołuje obecnie Walne Zgromadzenie, którym jest spółka PKP S.A. Ponadto na zmiany jakie ostatnio zaszły w Zarządzie PKP Cargo S.A. wpływ może mieć polityka prowadzona przez właściciela tej spółki tj. PKP S.A.

Spółka PKP Cargo S.A. działając na otwartym rynku kolejowych przewozów towarowych musi liczyć się z działaniami konkurencji, w zakresie m.in. tworzenia grup kapitałowych bądź przejęcia poszczególnych firm przewozowych przez międzynarodowe firmy. Zakup przez niemiecki Deutsche Bahn (w skład którego wchodzi m.in. DB Schenker) pionu logistyki grupy przedsiębiorstw PCC potwierdza, iż polski rynek przewozów odgrywa ważną rolę przy rozwoju transeuropejskich tras kolejowych. Działania Zarządu PKP Cargo S.A. powinny być skierowane na restrukturyzację firmy w celu zwiększenia jej konkurencyjności.

Kwestia upadłości spółki PKP Cargo S.A. nie była do tej pory rozważana przez kierownictwo resortu infrastruktury. Spółka ta zgodnie ze „Strategią dla transportu kolejowego do roku 2013” jest przeznaczona do częściowej prywatyzacji. Proces prywatyzacji będzie poprzedzony restrukturyzacją Spółki.

Ewentualne zwolnienia pracowników PKP Cargo S.A., także w rejonie działania Podkarpackiego Zakładu PKP Cargo S.A., są wynikiem przygotowanego przez Spółkę programu naprawczego, który zakłada racjonalizację kosztów działalności. Obecnie w PKP Cargo S.A. oszacowywane są nadwyżki zatrudnienia w wymiarze całej Spółki i zostaną one zróżnicowane adekwatnie do warunków miejscowych dla każdego zakładu i konkretnych lokalizacji, w szczegółowych programach naprawczych opracowanych dla każdego z nich.

Z informacji uzyskanej od PKP Cargo S.A. wynika, iż na terenie regionu podkarpackiego pozyskanie masy towarowej do przewozu jest zdecydowanie trudniejsze niż w innych regionach kraju. Dodatkowym aspektem spadku ilości przewożonych towarów w regionie podkarpackim jest fakt, iż nastąpiła stagnacja w wymianie towarowej ze stroną ukraińską.

Spadek ilości pracy przewozowej w stosunku do możliwości wykonawczych Podkarpackiego Zakładu przyczynił się do podjęcia przez Zarząd PKP Cargo S.A. działań w zakresie racjonalizacji kosztów działalności jednostek organizacyjnych ww. Zakładu, w tym kosztów zatrudnienia.

Działania związane z przekwalifikowaniem zwalnianych pracowników nie znajdują się gestii Ministra Infrastruktury. W zakresie pomocy osobom jej potrzebującym ustawa o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy umożliwia m.in.: pośrednictwo pracy, poradnictwo zawodowe i informację zawodową, pomoc w aktywnym poszukiwaniu pracy i organizację szkoleń oraz finansowanie z Funduszu Pracy niektórych działań.

Zgodnie z ww. ustawą, inicjowanie i realizowanie przedsięwzięć mających na celu rozwiązanie lub złagodzenie problemów związanych z planowanymi zwolnieniami grup pracowników z przyczyn dotyczących zakładów pracy należy do zadań samorządu województwa w zakresie polityki rynku pracy.

Z informacji uzyskanej z Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej wynika, iż od 1 lutego 2009 r. weszły w życie przepisy nowelizujące ww. ustawę, które wprowadzają m.in.:

- znaczące zwiększenie zakresu aktywizacji zawodowej,
- preferencje dla kształcenia ustawicznego i inwestowania w kapitał ludzki,
- programy specjalne - pozwalające na dobór i aktywizację osób potrzebujących specyficznej pomocy w podjęciu pracy, bezpośrednio na poziomie lokalnym,
- modyfikację systemu wypłat zasiłków,
- wsparcie zatrudnienia i aktywizacji osób powyżej 50-roku życia.

Na podstawie znowelizowanej w 2008r. ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” dokonane zostało oddłużenie i usamorządowanie pasażerskich regionalnych przewozów kolejowych. Realizując przepisy ww. ustawy minister właściwy do spraw transportu w dniu 23 czerwca 2008 r. zawarł umowę ze spółką PKP Przewozy Regionalne określając szczegółowy harmonogram przekazywania w 2008 r. spółce dotacji tytułem rekompensaty za straty poniesione przez PKP Przewozy Regionalne w związku z wykonywaniem przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych. W 2008 r. przekazano spółce kwotę 1.383 mln zł. Przygotowany jest aneks do umowy dotyczący harmonogramu przekazywania spółce PKP Przewozy Regionalne środków z budżetu państwa w 2009 r. (w łącznej wysokości 777 mln zł).

W wyniku rozmów resortu infrastruktury z samorządami województw zostały wskazane i zagwarantowane źródła finansowania modernizacji starego i zakup nowego taboru w perspektywie do roku 2020. Przyjęte rozwiązania są korzystne dla samorządów województw i spółki PKP Przewozy Regionalne. Przez współfinansowanie olbrzymiego programu inwestycyjnego na unowocześnienie taboru służącego wykonywaniu przewozów regionalnych stworzono szansę dla rozwoju kolejowych przewozów pasażerskich w regionach.

Odnosnie zakwalifikowania linii kolejowej Dębica – Stalowa Wola – Rozwadow do linii o znaczeniu państwowym, wyjaśniam, iż Ministerstwo Infrastruktury w najbliższym czasie nie planuje nowelizacji aktualnie obowiązującego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 20 marca 2007 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. Nr 61, poz. 412). Państwowe znaczenie linii kolejowych lub odcinków tych linii ma znaczenie ze względu na zasady finansowania linii kolejowych, gdyż zgodnie z art. 38 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym z budżetu państwa są finansowane:

- inwestycje, remonty, eksploatacja i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym,
- koszty przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym.

Wysokość dotacji określonych na ten cel określa corocznie ustawa budżetowa.


Należy szczególnie podkreślić, że brak linii kolejowej w wykazie linii o znaczeniu państwowym oznacza jedynie, że zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, inwestycje na tych liniach nie będą finansowane z budżetu państwa, lecz ze środków własnych zarządu kolei oraz, że w przypadku fizycznej likwidacji linii znaczenia państwowego decyzję wydaje Rada Ministrów, natomiast w odniesieniu do linii pozostałych - likwidacja wymaga zgody ministra właściwego ds. transportu.

Fakt nadania linii kolejowej znaczenia państwowego nie oznacza także automatycznego przydziału środków publicznych na roboty modernizacyjno – utrzymaniowe na takiej linii. Wobec ograniczonych środków publicznych (budżet państwa, fundusze UE) przeznaczanych na infrastrukturę kolejową i niewystarczających środków własnych zarządcy tej infrastruktury w stosunku do istniejących potrzeb, nadanie linii znaczenia państwowego nie jest podstawowym kryterium decydującym o przeznaczeniu środków na remont czy modernizację danej linii kolejowej.

Dotacje budżetowe przeznaczane są przede wszystkim na wkład krajowy dla inwestycji realizowanych z funduszy UE oraz na kontynuację rozpoczętych już wieloletnich inwestycji na najbardziej obciążonych liniach kolejowych państwowego znaczenia położonych poza głównymi korytarzami transportowymi.

Łącznie długość linii kolejowych państwowego znaczenia ujętych w obowiązującym wykazie wynosi ok. 11,5 tys. km. W związku z tym, nie ma takich możliwości finansowych, aby w pełnym zakresie i w krótkim czasie przeprowadzać niezbędne naprawy i modernizację nawet na liniach kolejowych państwowego znaczenia ze środków publicznych.

Niemniej jednak w przyszłości, jeśli zajdzie uzasadniona np. nowym stanem prawnym, potrzeba dokonania w szerokim zakresie zmiany przedmiotowego wykazu, w toku prac nad nową jego wersją, w oparciu o kryteria kwalifikowania linii, jakie zostaną wówczas przyjęte, analizowana będzie cała sieć kolejowa. Jeśli wtedy linia kolejowa, o której mowa będzie spełniała ustalone kryteria zostanie zapewne zakwalifikowana do linii o państwowym znaczeniu.

Z poważaniem
Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Juliusz Engelhardt
Podsekretarz Stanu