



MINISTER INFRASTRUKTURY

TK-2p-0701-45/09

Warszawa, dnia 15 czerwca 2009 r.

SECRETARIAT
Urząd Marszałkowski
wpłynęło do: 17.06
nr: 4326
podpis: M. M...

GABINET MARSZAŁKA SENATU
wpłynęło dn.: 17.06.09
nr: 3443
podpis: B...

**Pan
Bogdan Borusewicz**

Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

ustosunkowując się do oświadczenia złożonego przez Senatora, Pana Tadeusza Skorupe, podczas 32 posiedzenia Senatu RP w dniu 7 maja 2009 r., w sprawie sytuacji w spółkach Grupy PKP, przesłanego przy piśmie BPS/DSK-043-1638/09 z dnia 13 maja br., uprzejmie informuję, co następuje.

Polityka Rządu w zakresie odnoszącym się do Grupy PKP i całego sektora kolejowego prowadzona jest, przede wszystkim, w oparciu o długofalowe działania zawarte w „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013” oraz „Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku”. Sukcesywne wdrażanie rozwiązań wynikających z ww. dokumentów pozwoli wyeliminować skutki wieloletnich zaniedbań w dziedzinie kolejnictwa. Prowadzone obecnie w spółkach Grupy PKP działania restrukturyzacyjne zmierzają do usunięcia problemów, które występowały i kumulowały się w różnych sferach działalności spółek od momentu ich powstania. Niestety, realizacja powyższych działań przypadła na okres nasilającego się ogólnoswiatowego kryzysu gospodarczego skutkującego, między innymi, znacznym spadkiem zapotrzebowania na usługi oferowane przez kolej. Ze względu na aktualną sytuację na rynku, spółki Grupy PKP podjęły szereg wielokierunkowych działań antykryzysowych. Kluczowym celem tych działań, dzięki właściwemu wykorzystaniu istniejących rezerw oraz wprowadzeniu optymalnych rozwiązań związanych z szeroko pojętą optymalizacją pracy, jest bieżąca poprawa wyników finansowych spółek, poprzez zdecydowane ograniczenie kosztów i wydatków we wszystkich obszarach ich działalności.

Najszerzy zakres zmian został wprowadzony w spółce PKP Cargo SA, która w związku z pogarszającą się sytuacją ekonomiczno-finansową na przestrzeni 2008 r. oraz zagrożeniem utraty bieżącej płynności finansowej rozpoczęła wdrażanie programu naprawczego, którego jednym z elementów jest restrukturyzacja zatrudnienia. Z uwagi na powyższe uwarunkowania, Zarząd PKP Cargo SA podjął decyzję o reorganizacji z dniem 1 stycznia 2009 r. struktury Spółki, polegającej na ograniczeniu liczby jednostek organizacyjnych z jednoczesnym przekazaniem im znacznie szerszych kompetencji. W miejsce dotychczasowych 42 Zakładów Spółki utworzono 16, które w nowych obszarach działania połączyły i uporządkowały funkcje handlowe, utrzymaniowe i eksploatacyjne. Podjęte dotychczas przez Zarząd PKP Cargo SA działania racjonalizujące koszty ujawniły

istotną nadwyżkę zatrudnienia we wszystkich grupach zawodowych w odniesieniu do wielkości wykonywanej pracy. Dlatego też, realnie oceniając sytuację w Spółce i jej otoczeniu rynkowym, nieuniknione było zaakceptowanie konieczności zmniejszenia potencjału pracowniczego, adekwatnie do wielkości realizowanych zadań. Jednocześnie podkreślić należy, że usamorządowienie przewozów regionalnych nie oddziałuje negatywnie na sytuację finansową spółki PKP Cargo SA ponieważ Spółka została odciążona z obowiązku świadczenia usług trakcyjnych na rzecz spółek pasażerskich poprzez alokację do nich majątku taborowego oraz pracowników.

W odniesieniu do poruszonej w oświadczeniu Pana Senatora Tadeusza Skorupy, kwestii umorzenia należnych spółce PKP Cargo SA środków w kwocie 230 mln zł, uprzejmie wyjaśniam, że przedmiotowe umorzenie nastąpiło w 2004 r. w wyniku zawarcia przez spółkę PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. z wierzycielami ugody restrukturyzacyjnej zobowiązań cywilnoprawnych a nie na mocy porozumienia Rządu z samorządami województw. Uprzejmie informuję, że spółka PKP Cargo SA złożyła wniosek o rekompensatę ww. kwoty, który obecnie jest przedmiotem analiz.

Ustosunkowując się do zagadnień związanych z gwarancjami pracowniczymi dla osób zatrudnionych w spółce PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. uprzejmie informuję, że w trakcie przeprowadzania reform w Grupie PKP stosowano zasady dialogu społecznego. Podkreślić należy, że w okresie poprzedzającym usamorządowienie spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. prowadzone były rozmowy ze Stroną samorządową dotyczące wskazania i zagwarantowania źródeł finansowania modernizacji starego i zakupu nowego taboru w perspektywie do 2020 r. W efekcie, w dniu 9 grudnia 2008 r. zawarte zostało pomiędzy Marszałkami województw a Ministrem Infrastruktury *Porozumienie*, w którym zagwarantowano Spółce źródła finansowania zakupu, modernizacji i napraw kolejowych pojazdów szynowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych w latach 2009 – 2020, jak również źródła pokrycia straty operacyjnej i innych kosztów oraz wkładu własnego Spółki do projektów inwestycyjnych realizowanych ze środków POIiŚ. W dniu 27 maja br. spółka PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. podpisała z Ponadzakładowymi Organizacjami Związkowymi działającymi w PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. *Porozumienie* gwarantujące, że do czasu podpisania Paktu Gwarancji Pracowniczych dla pracowników Spółki oraz zakończenia konsultacji z organizacjami związkowymi planu restrukturyzacji Spółki nie będą dokonywane zwolnienia pracowników. Natomiast Pakt Gwarancji Pracowniczych zostanie podpisany po przeprowadzeniu audytu w spółce PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o.

Ustosunkowując się do kwestii zapewnienia samorządom wojewódzkim środków finansowych na realizację zadań w związku z nałożonym na nie obowiązkiem finansowania przewozów regionalnych oraz zasad finansowania przewozów realizowanych przez spółkę PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o., uprzejmie informuję, że zgodnie z art. 40 ust 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), w brzmieniu obowiązującym od dnia 1 stycznia 2004 r., organizowanie i dotowanie regionalnych kolejowych przewozów osób wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych oraz nabywanie kolejowych pojazdów szynowych należy do

zadań własnych samorządów województw. Władze samorządowe, posiadając wiedzę o lokalnych uwarunkowaniach komunikacyjnych oraz znając potrzeby lokalnych społeczności, powinni je uwzględnić w umowach zawieranych z wybranymi przewoźnikami zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. U. Nr 95, poz. 953). Z powyższego wynika, że samorzady wojewódzkie decydują o kształcie rozkładu jazdy, zamawiają pociągi u przewoźników oraz pokrywają związane z tym koszty gdy połączenia są deficytowe. Zmiany jakie zaszły pod koniec roku 2008 w Grupie PKP były wynikiem wdrożenia rozwiązań przyjętych, między innymi, w „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013”, w której jednym z najistotniejszych obszarów działań wskazane było przeprowadzenie skutecznej restrukturyzacji Spółki. Warunkiem stworzenia właściwych podstaw działania kolejowych przewozów regionalnych było wyposażenie spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. w niezbędny majątek (lokomotywy, zaplecza utrzymaniowo-naprawcze) oraz jej oddłużenie i usamorzadowanie. Istotą usamorzadowania jest skupienie na szczeblu regionalnym wszystkich podstawowych funkcji związanych z realizacją zadań przewozowych, tj. organizatora, wykonawcy i dofinansowującego przewozy o charakterze publicznym. Wydzielenie ze spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. działalności związanej z prowadzeniem przewozów innych niż regionalne, dotowanych jako usługi publiczne z budżetu państwa, miało na celu zapewnienie wyraźnego, organizacyjnego i majątkowego oddzielenia finansowania zadań własnych samorządów wojewódzkich od zadań finansowanych bezpośrednio przez budżet państwa, a także zapewnienie przejrzystości finansowania tych zadań. Powyższe działanie było o tyle zasadne, że uporządkowało kwestie związane z finansowaniem tego rodzaju przewozów, jak również przewozów regionalnych.

W związku z poruszonym przez Pana Senatora Tadeusza Skorupę problemem zaprzestania kursowania pociągu międzywojewódzkiego „Giewont”, uprzejmie informuję, że dotacja budżetowa na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych w projekcie budżetu państwa na 2009 r., mimo podejmowanych przez Ministra Infrastruktury starań o jej zwiększenie, pozostała na poziomie roku 2007 i 2008, tj. zaplanowana została w kwocie 240 mln zł. W związku ze znaczącym wzrostem kosztów wykonywania przewozów wynikającym głównie ze wzrostu cen energii oraz usług zewnętrznych, nie było możliwości objęcia dofinansowaniem przez Ministra Infrastruktury takiej samej oferty przewozowej jak w latach ubiegłych. Mając na uwadze fakt, że kolejowe przewozy regionalne mogą być realizowane osobowymi pociągami międzywojewódzkimi, w celu umożliwienia samorządom województw realizacji powierzonych im zadań, do ustawy o transporcie kolejowym wprowadzono art. 40a. W związku z powyższym, w rozkładzie jazdy pociągów obowiązującym od dnia 14 grudnia 2008 r. zaplanowano wykorzystanie pełnej kwoty dotacji z budżetu państwa w sposób uwzględniający, przede wszystkim, potrzeby w zakresie przewozów międzywojewódzkich realizowanych pociągami pospiesznymi.

Z poważaniem
Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Tadeusz Jarnuziewicz
Sekretarz Stanu