



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(1213)

186. posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej
w dniu 18 listopada 2009 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Informacja na temat sytuacji w spółce PKP „Przewozy Regionalne”.

(Początek posiedzenia o godzinie 8 minut 20)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Jan Wyrowiński)

(Brak nagrania)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

...poinformują nas, zgodnie z porządkiem obrad, który, jak sądzę, panowie senatorowie akceptują...

(Głos z sali: Tak.)

...co się dzieje.

Jesteśmy karmieni, że tak powiem, jedynie wiedzą medialną na ten temat. Chcielibyśmy, jako Komisja Gospodarki Narodowej Senatu, dowiedzieć się z pierwszych ust o tym, jaka jest sytuacja spółki. Chcielibyśmy uzyskać informacje zarówno od tych, którzy w tej chwili rządzą spółką, jak i od tych, którzy są jej współwłaścicielami. Dzisiaj są oni, niestety, niedoreprezentowani, ale jest pan dyrektor Jerzy Kriger z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego. Jak sądzę, on będzie reprezentował wszystkie samorządy regionalne, które rok temu zostały wmanewrowane – zresztą zgodnie ze swoją wolą, co prawda wymuszoną – w przedsięwzięcie, które nazywa się PKP „Przewozy Regionalne”.

Może zaczniemy od głównego bohatera dramatu, czyli od spółki PKP „Przewozy Regionalne”. Bardzo bym prosił o informacje. A potem zabierze głos pan reprezentujący stronę samorządową.

Witam również pana Krzysztofa Celińskiego, prezesa PKP „Intercity”, konkurenta na torach, że tak powiem.

Bardzo proszę, jeżeli panowie senatorowie pozwolą, najpierw będzie informacja, a potem seria pytań. Czy tak?

Kto wystąpi w imieniu zarządu?

Dyrektor Finansowy Spółki PKP „Przewozy Regionalne”

Małgorzata Kuczevska-Łaska:

Małgorzata Kuczevska-Łaska, jestem dyrektorem finansowym spółki PKP „Przewozy Regionalne”.

Na początku chciałam państwa przeprosić za nieobecność pana prezesa Tomasza Moraczewskiego. Musieliśmy w dniu dzisiejszym podzielić się rolami, dlatego że praktycznie równocześnie spotykają się dwie komisje. My spotykamy się z państwem, a niedługo po tym rozpoczyna się posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury, na które...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

...zarząd spółki również dostał zaproszenie. Tak więc przepraszamy najmocniej. Z panem Tomkiem podzieliliśmy się na takiej zasadzie: kto wcześniej wstaje. O!

Proszę państwa, ja może na początku krótko opowiem o samym procesie usamorządowienia spółki, bo nie wiem, czy państwo... Widzę, że państwo orientujecie się, ale może pokrótce powiem.

Cały proces usamorządowienia, zgodnie ze strategią rządową, składał się z kilku etapów – z oddłużenia spółki, z przekazania pociągów międzywojewódzkich do PKP „Intercity”, następnie przeniesienia majątku i usamorządowienia.

Oddłużenie polegało na przyznaniu spółce rekompensaty na spłatę zobowiązań powstałych na skutek braku dotacji do przewozów międzywojewódzkich w latach 2001–2004. Ta rekompensata, w wysokości 2 miliardów 160 milionów zł, została przeznaczona dla spółki i zapisana w budżecie. Była ona wypłacana do końca, do ostatniego miesiąca. Ostatnia rata wpłynęła do spółki na przełomie października i listopada. Rekompensata została wykorzystana zgodnie z zapisami ustawy oraz umowy zawartej pomiędzy spółką a Ministerstwem Infrastruktury. Niestety, z naszych wyliczeń wynika, że pomimo tak dużej kwoty przeznaczonej na rekompensatę i pomimo tego, że summa summarum zamiar był taki, aby cała ta kwota w pełni oddłużyła spółkę, po skorygowaniu zobowiązań o należne rekompensaty i o należności pozostające do zapłaty dla spółki, w momencie przekazywania spółki samorządom, czyli na koniec 2008 r., zobowiązania spółki kształtowały się na poziomie 360 milionów zł. Kwota ta uwzględnia zarówno zobowiązania wobec kontrahentów, jak i przyszłe zobowiązania wobec pracowników spółki.

Może powiem, jaki wpływ na działalność spółki miało przekazanie pociągów. Na skutek tego odpadła 1/3 działalności i 1/3 przychodów spółki. Do dnia przekazania pociągów, które miało miejsce 30 listopada 2008 r., spółka uruchomiła dwa tysiące sześćset osiemdziesiąt pociągów osobowych i czterysta czterdzieści trzy pociągi pociągów pospiesznych. Wszystkie pociągi pospiesznych zostały przekazane do spółki PKP IC. Spółka straciła więc czterysta czterdzieści trzy pociągi, co wydaje się jeszcze niedużą liczbą. Strata ta miała jednak niesamowity wpływ na przychody spółki, jako że te czterysta czterdzieści trzy pociągi generowały około 900 milionów zł przychodów. Te przychody spółka bezpowrotnie utraciła. Oczywiście wraz z pociągami została również przekazana część majątku. Do PKP „Intercity” przekazaliśmy blisko dwa tysiące wagonów, sześćdziesiąt dziewięć lokomotyw elektrycznych i czternaście elektrycznych zespołów trakcyjnych. Co się kryje pod tym majątkiem?

Po pierwsze, wagony najmłodsze, a więc najnowsze, czyli dwa tysiące wagonów najnowszych oraz wszystkie posiadane przez spółkę wagony zmodernizowane w ramach programów SPOT.

Po drugie, sześćdziesiąt dziewięć lokomotyw, także zresztą przez spółkę zmodernizowanych, czyli wszystkie lokomotywy elektryczne, jakie spółka posiadała. Powiem szczerze, że oddanie wszystkich tych lokomotyw stanowi dla nas teraz bardzo duży problem. Okazało się bowiem, zgodnie zresztą z wcześniejszymi przewidywaniami, że spółka nie może sobie bez nich poradzić. Lokomotywy elektryczne są po prostu spółce potrzebne. Mamy zapotrzebowanie codzienne na około trzydziestu lokomotyw, jednak ich nie posiadamy. Do ostatniej chwili spółka usiłowała te trzydzieści lokomotyw zatrzymać, ale, niestety, nie udało się. Zarząd został postawiony w takiej sytuacji, że całość lokomotyw została przekazana PKP IC.

I po trzecie, czternaście zespołów trakcyjnych – wiadomo, o które chodzi. To są zespoły trakcyjne kursujące na linii Warszawa – Łódź. Wszystkie zostały zmodernizowane w ramach programu SPOT, przygotowanego w całości samodzielnie ze studium wykonania przez spółkę. Czternaście zespołów elektrycznych, to też jeszcze brzmi niewinnie, ale trzeba wziąć pod uwagę, że oddanie tych przewozów na linii Warszawa – Łódź spowodowało zwiększenie deficytu w województwie łódzkim o około 10 milionów zł. Tyle dawały te pociągi. One po prostu dofinansowywały resztę ruchu w województwie, bo umowy pomiędzy spółką a samorządem – państwo marszałkowie mają tego bardzo wyraźną świadomość – zawierane są na całe województwa. Jeśli część przewozów jest dochodowych, to jest szansa na to, by dzięki nim dofinansować pozostałe, które są deficytowe. W momencie, kiedy odpadła linia Warszawa – Łódź, sytuacja województwa łódzkiego i naszego deficytu w tym województwie po prostu zmieniła się diametralnie, niestety na niekorzyść. Województwo do dzisiaj ma bardzo poważne trudności w znalezieniu środków i w pokryciu tego deficytu.

Proszę państwa, może nie byłoby sprawiedliwe, gdybyśmy powiedzieli, że w ogóle nie zastanawiano się nad pełnym pokryciem strat spółki. Były takie próby. Takie zobowiązanie rząd podjął wobec marszałków w porozumieniu z 9 grudnia 2008 r. Zostały wtedy zapisane dość poważne kwoty – zarówno z programów unijnych, jak i ze środków Funduszu Kolejowego – które miały docelowo zasilić spółkę. Niestety, musimy sobie jasno powiedzieć, że część tych kwot przewidziano jako rekompensatę za straty spółki ponoszone w 2009 r., bo tuż przed samym usamorzadowaniem powstał konflikt wokół tego, czy biznesplan przedstawiony przez poprzedniego właściciela jest realny do wykonania. Rzeczywiście okazał się on nierealny i na tę okoliczność marszałkowie zostali wyposażeni w 200 milionów zł z Funduszu Kolejowego. Ta kwota, zgodnie z ówczesnymi intencjami, miała właśnie wyrównać te różnice i pokryć straty. Niestety, do dnia dzisiejszego nie znaleziono żadnej prawnej ścieżki... Moim zdaniem, od początku było łatwe do przewidzenia, że te środki w żaden sposób nie będą mogły zasilić działalności operacyjnej spółki. Co gorsze, okazało się, że one w ogóle nie są w stanie spółki zasilić. Jeśli bowiem chodzi o przekazanie środków z Funduszu Kolejowego na zakup taboru, to województwa zrobiły to według własnych kompetencji i nie wzięły spółki pod uwagę – bo nie musiały wziąć. To jest najistotniejsze, to jest najistotniejszy temat. Tak więc negocjacje zostały przeprowadzone, ale para, powiem to kolokwialnie, poszła w gwizdek, bo pieniędzy nie było i nie ma. I ja nie przewiduję, żeby miały się znaleźć w spółce w przyszłości.

Teraz sytuacja jest taka, że mamy 360 milionów zł zaległych zobowiązań i wzrost zobowiązań w tym roku z powodu wskazanej straty, co do której od początku było oczywiste, że zostanie przez spółkę poniesiona. Niestety, ta strata nie została w żaden sposób pokryta i nie ma źródła jej sfinansowania. To wszystko daje nam więc już około 500 milionów zł, czyli około pół miliarda, do końca tego roku.

Nie będę mówiła o strukturze własności, która jest rozdrobniona pomiędzy szesnaście województw. Istotne jest to, że największy udział ma województwo mazowieckie, które de facto nie korzysta z usług spółki. Powoduje to na przykład, że województwo mazowieckie nie ma w ogóle żadnego interesu ekonomicznego w doprowadzeniu do spółki jakichkolwiek środków na tabor, zapisanych w programach rządowych. A więc co do tej piętnastoprocentowej luki, to dla każdego w miarę trzeźwo myślącego człowieka było oczywiste, że te pieniądze do spółki w żaden sposób trafić nie mogą.

Proszę państwa, podsumuję, co dało przekazanie pociągów do PKP „Intercity”? Spadek przewozów osób o 22%, spadek pracy przewozowej o 54% – to jest bardzo istotny wskaźnik, bo praca przewozowa to jest jak gdyby to, co spółka produkuje, więc produkcja spółki spadła o 54% – spadek pracy eksploatacyjnej o 33%, spadek przychodów o 37% i niepokryte zobowiązania w wysokości 361 milionów zł. Tak jak mówiłam, spadek przychodów o 37% to jest ponad 900 milionów zł.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Dziękuję pani...)

Ale ja na razie powiedziałam tylko o samym procesie oddłużenia.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Aha, to proszę.)

Chciałabym jeszcze państwa szybko poinformować o obecnej sytuacji spółki. Przepraszam za ten może trochę przydługi wstęp.

Ciągle spółka jest jednym z największych przewoźników, posiada udział w rynku na poziomie ponad 42%, uruchamia dziennie około trzech tysięcy pociągów i przewozi dziennie około trzystu czterdziestu tysięcy osób. Przytaczam te dane po to, żeby nie powstało wrażenie, że działalność spółki można, że tak powiem, szybko zgasić. To nie jest tak, że ją można zgasić. To jest ciągle poważny przewoźnik, który wykonuje bardzo ważne zadanie o charakterze służby publicznej i najzwyczajniej w świecie jest Polakom potrzebny na co dzień.

Staramy się zwiększać liczbę pasażerów. Są poważne wahania w liczbie pasażerów w ciągu roku, niemniej jednak udało się nam w tym roku zwiększyć liczbę pasażerów z dziesięciu i pół miliona w styczniu do jedenastu milionów na koniec października. Udaje się nam też zwiększać przychody z biletów. Na koniec października wyniosły one 41 milionów zł, a na przykład w lutym było to 34 miliony. A więc mamy tutaj dość wyraźny wzrost.

Jaki jest nasz główny cel? Głównym celem jest pokrycie kosztów przychodami. W tym roku udało się nam już wypracować takie dwa miesiące, że rzeczywiście to pokrycie nastąpiło, aczkolwiek jest to...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Już mówię – to jest sierpień i wrzesień. Aczkolwiek troszeczkę przestrzegam przed spojrzeniem na to jako na oznakę trwałej równowagi spółki, bo trwałą równowagę spółki musimy jednak wypracowywać trochę dłużej. Niemniej jednak jest to jak gdyby pierwsza jaskółka. Myślę, że nie można mówić, iż nie ma takiej możliwości. Taka możliwość niewątpliwie istnieje.

Z tym dążeniem do uzyskania równowagi, tak jak powiedziałam, wiąże się zmniejszanie strat. Dość istotnie zmniejszyliśmy zatrudnienie. Na razie odbywało się to głównie poprzez przekazywanie pracowników do tych firm, w których oni faktycznie powinni pracować. Dalej będziemy starali się te wszystkie zadania, które wykonuje spółka PKP „Przewozy Regionalne”, a które faktycznie powinny wykonywać inne firmy, eliminować z naszej działalności. Zatrudnienie na początku stycznia wynosiło szesnaście tysięcy czterysta czterdzieści dwie osoby, na dzień dzisiejszy jest to piętnaście tysięcy trzysta sześćdziesiąt cztery osoby, czyli zatrudnienie spadło o ponad tysiąc osób.

No i teraz tak. Wszystko więc byłoby do opanowania przez zarząd spółki, gdyby nie historyczne zadłużenie, które bardzo poważnie spółkę obciąża, o którym mówiłam, a które pozostało po 2008 r., no i zadłużenie, które powstało w tym roku, na skutek niedoprowadzenia do spółki 200 milionów zł.

Przygotowujemy nasze plany na następny rok. Będzie dalsza restrukturyzacja, zgodnie z tymi celami, o których mówiłam. Podstawowy cel to uzyskanie równowagi pomiędzy przychodami i kosztami i próby prowadzenia opłacalnej działalności komercyjnej. A jeśli chodzi o uzyskanie równowagi pomiędzy przychodami i kosztami, dotyczy to głównie działalności o charakterze służby publicznej, czyli naszych umów z organizatorami przewozów. Działania, jakie planujemy, to przede wszystkim: wdrożenie nowego schematu organizacyjnego, przygotowanie spółki do pracy w organizacji o charakterze przedsiębiorstwa wielooddziałowego, przekazanie dość szerokich kompetencji decyzyjnych szefom poszczególnych oddziałów, wdrożenie nowych systemów uszczelnienia przychodów oraz, przez cały czas, restrukturyzacja zatrudnienia.

Tak wygląda spółka po roku od usamorządowienia. Dziękuję państwu bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Witam pana ministra Juliusza Engelhardta, jak również panią Marię Wasiak, członka Zarządu PKP SA. Przepraszam, że nie przywitałem na początku.

Gdyby teraz właściciel, nieszczęsny, jak sądzę, się odezwał, to byłibyśmy radzi. Bardzo proszę pana dyrektora.

Dyrektor Departamentu Transportu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego Jerzy Kriger:

Po tej wypowiedzi nie ma co dyskutować z faktami. Musimy wrócić do źródła. Ustawodawca postanowił w 2004 r., że organizację i finansowanie przejmuje od szczebla centralnego samorząd wojewódzki. W związku z tym pełne kompetencje przeszły do samorządu wojewódzkiego. Mógł on samodzielnie postanowić, kogo wybierze do wykonywania tych przewozów, bez konsultacji z kimkolwiek. To, co się działo od 2004 r. do 2008 r., to nic innego jak poszukiwanie takiego modelu, żeby zachować substancję i zasoby obecnego przewoźnika PKP „Przewozy Regionalne”. A usamorządowanie to jest nic innego – pan przewodniczący to już powiedział – jak wmanewrowanie samorządów we właściwość, to znaczy w ochronę tej substancji. To trzeba wyraźnie powiedzieć: ochronę tej substancji.

Z dniem 1 stycznia wchodzi liberalizacja rynku, czyli prawo kabotażu. Ten rynek będzie się bardzo zmieniał, a zamawiającym, jak pani dyrektor mówiła, w stosunku do większości rynku jest urząd marszałkowski. Trzeba również wziąć pod uwagę, że wchodzimy w nowy reżim prawny rozporządzenia 1370, od 3 grudnia. Usamorządowanie spółki w to się wpisuje. Nie ma możliwości zlecenia bezpośredniego spółce PKP „Przewozy Regionalne” wykonywania zadań wojewódzkich, własnych, za własne pieniądze, jeżeli nie jest się właścicielem, a podmiot nie jest tak zwany wewnętrzny, w świetle rozporządzenia 1370. Wcześniej była kuriozalna sytuacja, bo właściciel musiał zgłaszać do własnej spółki przetargi. Tak to się dzieje dzisiaj i będzie dziać do 3 grudnia.

A więc mamy takie przesłanki i dlatego nastąpiło usamorządowanie. W oglądzie moim oraz ludzi, którzy tym się zajmowali, to jest wielki sukces. Musimy wziąć pod uwagę, że po raz pierwszy w Polsce dopływ środków finansowych do rynku – nie do spółki, bo to rynek zmieniono – jest olbrzymi. To jest około 300 milionów zł, a od

1 stycznia to będzie 200 milionów zł. W tym roku summa summarum, łącznie ze środkami wojewódzkimi w wysokości około 4 miliardów zł plus zapisanymi 9 grudnia, to jest około 7,5 miliarda zł. To oznacza całkowitą wymianę taboru na rynku przewozów regionalnych. Niekoniecznie w spółce PKP „Przewozy Regionalne”. Te pieniądze nie mogą iść nigdzie indziej, jak tylko do rynku.

I teraz wracamy do tego, jakie zadania, w zamyśle samorządów, od początku miała spełniać spółka PKP „Przewozy Regionalne”. Usiadły dwie władze publiczne, konstytucyjne, czyli samorząd i rząd, i postanowiły, że dla ochrony tego rynku, zostanie im przekazana usamorzadowiona spółka PKP „Przewozy Regionalne” jako instrument do wykonywania zadań własnych województw, w takim zakresie, jaki jest zapisany w ustawie, czyli po wyjęciu zadań międzywojewódzkich. No i spółka została usamorzadowiona i środki finansowe zostały zapisane. Te środki płyną do województw i ustawa o Funduszu Kolejowym, również przez państwa klepnięta, funkcjonuje. Skarbnicy planują w budżetach zwiększone dochody z CIT. Czy je przekażą spółce PKP „Przewozy Regionalne”, to już inna sprawa.

(Głos z sali: A właśnie!)

Panie Senatorze, ja próbuję powiedzieć, kto jest odpowiedzialny i czyje to jest zadanie własne. To jest wola samorządu i to on będzie odpowiadał przed miejscowym społeczeństwem. To ono oceni, czy samorząd wypełnia swoje zadania, czy nie. Bez względu na to, czy te zadania będzie wykonywać ta spółka, czy inna.

I nieszczęściem stało się... Teraz przechodzimy do instrumentu, jaki został przekazany samorządom do wykonywania przewozów regionalnych, w postaci spółki PKP „Przewozy Regionalne”, ale po wyjęciu części jej zasobów, czyli około 40% liczby pociągokilometrów, to znaczy po zmniejszeniu pracy o 40%. Zbiegło się tu kilka niekorzystnych elementów.

Pani dyrektor Kuczevska już o tym powiedziała, ale powtórzę, że ustawa o Funduszu Kolejowym miała doprowadzić do tego, że 200 milionów zł dopłynię do tej spółki. Przyjęto to w takiej, a nie innej, formie. Wszyscy wiemy, co to jest pomoc publiczna, i wiemy, że nie było czasu na notyfikację. Każda inna możliwość powodowałyby, że konieczny byłby zwrot tej pomocy. Te pieniądze mogą iść tylko na naprawę taboru bądź na zakupy, inaczej taka pomoc musiałaby być notyfikowana.

Nieszczęściem jest to, że rozporządzenie weszło w życie dopiero dwudziestego szóstego i dopiero od tego dnia środki te są kwalifikowalne. Ale tym samym spółka „Przewozy Regionalne” od dwudziestego szóstego nie nabiera na naprawy takiej kwoty, żeby móc, że tak powiem, skonsumować 200 milionów zł. Trzeba poszukać innej ścieżki i ta ścieżka jest poszukiwana. Konwent Marszałków Województw RP w dniach 19–20 listopada będzie nad tym intensywnie pracował.

Są już województwa, które podmieniają te pieniądze i przekazują w całości po 12,5 miliona zł do spółki, bo zaplanowały zakup taboru w tym roku. W związku z tym podmieniają własne pieniądze i przed ministrem rozliczą się z celowości wydatkowania tych środków. Gorzej jest z tymi województwami, które nie planowały w tym roku zakupów, bo muszą brać pod uwagę ustawę o pomocy publicznej.

Stało się również tak, że w związku z kryzysem nastąpił spadek liczby przewozów, i to bardzo poważny. Pani dyrektor Kuczevska już powiedziała o utracie 900 milionów zł. A część całego biznesplanu opierała się na tym, że PKP „Przewozy Regionalne” będą świadczyć usługi dla PKP „Intercity”. Kiedy nastąpił kryzys, to

również PKP „Intercity” musiało zacząć racjonalizować swoje koszty, a tym samym rezygnować z usług PKP „Przewozy Regionalne”. Wobec tego pojawiła się następna dziura finansowa. Zaskoczeniem dla nas było również to, że pojawiły się zobowiązania, które wcześniej nie były brane pod uwagę.

Przejmując spółkę, samorzady postanowiły, że wysokość dotacji – bo to jest nadal dotacja, a nie rekompensata, która będzie po 3 grudnia – będzie tylko po uważaniu, mówiąc kolokwialnie. Czyli kwota z 2008 r. plus 12%, plus 200 milionów zł. Większość województw te 12% dodało. Chodzi jeszcze o kwotę 200 milionów zł. Jeżeli te 200 milionów zł uda nam się przekazać spółce, zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, to zadanie, które samorzady wyznaczyły tej spółce, zostanie wypełnione. Będzie jednak problem nadmiaru zobowiązań i strat wynikłych z roku poprzedniego bądź generowanych w trakcie bieżącej działalności.

Proszę państwa, samorząd nie po to przejął spółkę, żeby ona kreowała politykę transportową w Polsce, tylko żeby wykonywała politykę transportową w województwie. Tymczasem ta spółka po raz kolejny nie wpisuje się, że tak powiem, w okowy ustanowione przez ustawodawcę i przez porozumienie. W doświadczeniach historycznych Polski kolej jest niereformowalna, tak to można powiedzieć.

Bardzo fajnie było usłyszeć od pani dyrektor Kuczewskiej, że zmieniają strukturę i przechodzą na powiązania oddziałowo-wojewódzkie, w których marszałek województwa, samorząd, sejmik, skarbnik będą odpowiedzialni za finanse na określonym terenie, a zarząd będzie spełniał tylko rolę koordynacyjną. W przeciwnym razie ta spółka...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dobrze, ja tak mówię.

Jeżeli ta spółka będzie nadal próbowała realizować własną politykę, a samorzady będą jej służyć tylko do dostarczania środków finansowych, to jej żywot będzie bardzo krótki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Widzimy wyraźną różnicę zdań między właścicielem a zarządem.

Poproszę jeszcze o zabranie głosu pana ministra. A potem ewentualnie pan prezes i pani Maria, gdyby chcieli coś powiedzieć, jak również panowie senatorowie.

Ale proszę krótko, dobrze?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Przede wszystkim chciałbym bardzo przeprosić za moje spóźnienie na dzisiejsze posiedzenie komisji. Nie wynika to z braku szacunku, tylko po prostu musiałem jeszcze razem z panem ministrem Bonim uczestniczyć w posiedzeniu zespołu w URM. Bardzo przepraszam.

Temat usamorządowania i znana sytuacja – tu już wiele stwierdzeń padło. Cóż ja mogę dodać? Może powiem o kilku takich sprawach, które budzą największe kontrowersje. Zasady usamorządowania są panom senatorom z pewnością znane, podobnie kwoty,

które padają, odnośnie do programu inwestycyjnego wynegocjowanego w ramach usamorządowania. Ten program, trzeba powiedzieć, przerasta nasze oczekiwania. On jest, nie chcę powiedzieć, wspaniałomyślny, ale jest to program, który wypracowaliśmy wspólnie w negocjacjach z samorządami, program dobry dla Polski i generalnie dobry dla systemu przewozów regionalnych. Jest to program o wartości 7,5 miliarda zł do 2020 r., a 3,6 miliarda zł do 2015 r., przy czym ponad 60% tej kwoty, jeżeli chodzi o pierwszy okres, do 2015 r., zapewnia bezpośrednio rząd. Rząd zapewnia tę kwotę w różnych formach, to znaczy zarówno w formie dotacji z Funduszu Kolejowego – bo począwszy od 2010 r. będzie przekazywane po 100 milionów zł w formie dotacji z rezerwy budżetowej, po 116,7 miliona zł do 2015 r. – jak i w formie środków, które są do dyspozycji z Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”, 175 milionów euro.

Wreszcie środki na rok bieżący to wspomniane już 200 milionów zł. Ja potwierdzam te 200 milionów. Ta kwota wynika z porozumienia pomiędzy marszałkami i jest zaakceptowana przez rząd. W istocie jest to potwierdzenie przez rząd, że strata spółki za rok 2009 może wynieść około 200 milionów zł. Skąd wynika to potwierdzenie? Spółka przedstawiła w czasie negocjacji, w których ja też brałem udział, biznesplan oparty na danych z czerwca 2008 r., zakładający stratę w wysokości 35 milionów zł. Ten biznesplan w trakcie negocjacji został zakwestionowany, więc powołano ekspertów. Firma doradcza DGA w sposób niezależny, to też trzeba powiedzieć, określiła, że niedoszacowanie wynosi około 200 milionów zł. Rząd się zgodził, że rzeczywiście tak może być, i wspólnie szukaliśmy formuły w celu zasilenia spółki PKP „Przewozy Regionalne” jeszcze w 2009 r. kwotą 200 milionów zł. Ze względu na uwarunkowania pomocy publicznej nie znaleźliśmy innej formuły jak tylko, poprzez Fundusz Kolejowy, na zakupy, modernizację i naprawę taboru kolejowego. I to też jest fakt powszechnie znany, że te 200 milionów zł było negocjowane jako kwota na pokrycie straty, jakkolwiek było już wtedy wiadomo, że nie będzie łatwo przetransformować tę kwotę w roku 2009 bezpośrednio do spółki. Niemniej jednak zrobiliśmy wszystko, by tak się stało, to znaczy przeprowadziliśmy, w terminie zakładanym i określonym w porozumieniu, zmianę ustawy o Funduszu Kolejowym. Ta ustawa weszła w życie i de facto tych 200 milionów zł, już po uchwale Rady Ministrów z 9 października, jest do dyspozycji i można je wziąć.

Pojawił się zupełnie inny problem. A mianowicie, choć marszałkowie w toku negocjacji twierdzili, że kwota 200 milionów zł jest na pokrycie straty, nie oznacza to jednak, że rzeczywiście zamierzali tę stratę pokryć. Kiedy przysłali nam programy finansowe związane z wykorzystaniem wspomnianych 200 milionów zł, czyli po 12,5 miliona na województwo, to okazało się, po pierwsze, że większość marszałków wcale nie chce wydać tych pieniędzy w 2009 r., w ogóle nie ma woli wydania tego w tym roku, i z 200 milionów zł 135 milionów zostało zapisanych na rok 2010; po drugie, że w większości przypadków marszałkowie zapisali te kwoty na wydatki inwestycyjne, na zakup taboru, a nie na przykład na jego naprawę. Wspólnie wynegocjowaliśmy ten instrument, ale jego zastosowanie i wykorzystanie pozostaje w dużym stopniu w gestii marszałków. Oczywiście rozumiemy uwarunkowania prawne, niemniej jednak sprawy tak właśnie wyglądają. W tej sytuacji odbyłem już dwukrotnie spotkania z marszałkami, w mniejszej i w większej grupie, i jeszcze będę je odbywał. A pan dyrektor Kriger powiedział, że odbędzie się jeszcze konwent marszałków w tej sprawie. Chodzi o to, żeby zechcieli spojrzeć na finanse swojej spółki pod kątem tego, że bez wątpienia potrzebuje ona bieżą-

cego zasilenia, i żeby przekierowali do niej większe środki. A jest to możliwe na przykład poprzez zakup starych ezetów i poddanie ich modernizacji. W ten sposób większe środki mogłyby wpłynąć do spółki. Tak więc wygląda ta sprawa.

Jednocześnie chciałbym podkreślić, że marszałkowie wynegocjowali również – i była to sprawa, o którą o mało co całe to usamorządowienie się, że tak powiem, nie przewróciło – dodatkową kwotę bezpośredniego zasilenia budżetów urzędów marszałkowskich z podatku CIT, w postaci podwyższenia odpisu o 0,75%. W skali kraju, jak szacowaliśmy wówczas, to będzie 300 milionów zł. Plus pochodne wynikające ze sposobu obliczania subwencji, to będzie jeszcze 50 milionów. Czyli razem, według szacunków Ministerstwa Finansów, 350 milionów zł. Być może jest to teraz, ze względu na kryzys, mniejsza kwota, ale w przyszłym roku na pewno będzie to kwota rządu około 250 milionów zł. A więc od 2010 r. z całą pewnością będą środki i na inwestycje, i na zasilenie bieżące. Problemem jest rok 2009.

Problemem jest też pewien rodzaj działalności i polityki spółki uprawianej w roku 2009, właśnie po usamorządowieniu. Przechodząc do bieżącej sytuacji spółki, z ubolewaniem stwierdzam, iż w jej działalności nastąpił pewien zwrot, zwrot w kierunku działań nie do końca dla mnie zrozumiałych i nie do końca zrozumiałych z punktu widzenia polityki rządu. Cała idea wydzielenia oddziału przewozów międzywojewódzkich, zapisana w „Strategii dla transportu kolejowego do 2013 r.” – notabene strategii przygotowanej przez poprzedni rząd i nienegowanej przez nasz rząd, gdyż uważaliśmy, że jest to kierunek działania słuszny, zmierzający do uporządkowania rynku – wiązała się przecież z tym, że od 2004 r., jak wspominał pan dyrektor Kriger, mamy w ustawie o transporcie kolejowym zapis, iż zadaniem własnym samorządów jest organizowanie i finansowanie kolejowych przewozów regionalnych. W związku z tym uważaliśmy, że przekazując samorządom własność spółki – jedynie własność, dlatego że, jak powiedziano, zadania w zakresie organizowania i finansowania transportu spoczywają na samorządach już od 2004 r. – porządkujemy rynek w następujący sposób. Spółka PKP „Przewozy Regionalne” koncentruje się, zgodnie z nazwą, na przewozach regionalnych, a przewozy międzywojewódzkie realizuje spółka PKP „Intercity”, też przecież finansowana z budżetu, tyle że z centralnego. Dzisiaj zarząd spółki publicznie kwestionuje niejako zasadność tego przekształcenia, stwierdzając, że oddział przewozów międzywojewódzkich był dochodowy, przedstawiając zarzuty itd. Otóż nic podobnego. To nie była i nie jest działalność dochodowa, w sensie uzyskiwania wysokiej nadwyżki finansowej. To również jest działalność deficytowa, tyle że mniej deficytowa niż przewozy regionalne. Pokrycie kosztów wpływami z biletów może wynosić w tym segmencie 60%–70%, podczas gdy w segmencie regionalnym – 30%–40%. A zatem obydwa segmenty były i są nierentowne oraz wymagają wsparcia finansowego. Używanie dzisiaj demagogicznych argumentów, że rząd wydzielając oddział przewozów międzywojewódzkich, pozbawił spółkę dochodowego segmentu, jest więc nie na miejscu, jest niewłaściwe. Dlatego że ten segment też wymagał dotowania i nadal go wymaga. Pozostając w spółce PKP „Intercity”, też wymaga wsparcia finansowego i jest dotowany. Ten argument jest jednak, powiedziałbym, bardzo przez zarząd spółki eksponowany. Jest to dziwne, pan dyrektor Kriger też o tym wspominał, bo zarząd spółki, przynajmniej w mediach, przedstawia się jako istotny podmiot kreujący politykę transportową i wypowiada się w imieniu właścicieli, zamiast zająć się działalnością operacyjną spółki. Ja bym się nie dziwił, gdyby przyjęte rozwiązania kwestio-

nowała, powiedzmy, jakaś partia polityczna, jakaś opcja polityczna czy też marszałkowie, którzy prowadzą działalność polityczną. Tymczasem zarząd spółki, który zajmuje się działalnością operacyjną, zaczyna kwestionować to zasadnicze przekształcenie, podobnie jak zasady oddłużenia. Przypomnę, co już padło na tej sali, że w ustawie dotyczącej usamorzadowania i oddłużenia spółki rząd przyjął odpowiedzialność za okres, w którym odpowiadał za finanse spółki. To znaczy, za okres od 31 października 2001 r. do 30 kwietnia 2004 r., kiedy odpowiadał za organizowanie i finansowanie kolejowych przewozów regionalnych, a do samorządów jedynie transformował dotację. Za ten okres rząd przejął odpowiedzialność i oddłużył spółkę kwotą 2 miliardów 160 milionów zł. Rząd nie przejął jednak w ustawie odpowiedzialności za okres późniejszy, po 2004 r., kiedy to za organizowanie i finansowanie kolejowych przewozów regionalnych odpowiadały już samorzady województw. Tak więc podnoszenie dzisiaj żądań oddłużenia za rok 2008 i za zobowiązania bieżące jest jak najbardziej niewłaściwe, bo takich zasad w ogóle nie było, takie zasady nie wynikają z ustawy. Jest to, można powiedzieć, oczekiwanie polityczne. Ja się nie dziwię, że marszałkowie akcentują tę sprawę, bo oni chcieliby uzyskać od rządu jak najwięcej. Nie dziwię się marszałkom, kiedy mówią, że spółka powinna być oddłużona. Ale zasady ustawowe są właśnie takie, a nie inne, i jest to kwestionowanie ustawy, która obowiązuje. Takie są aspekty tej sprawy.

Chcę powiedzieć, że sytuacja rzeczywiście nieco wymknęła się spod kontroli w roku 2009, kiedy to zarząd spółki PKP „Przewozy Regionalne” nie zbilansował, zresztą po raz kolejny, kontraktów w zakresie przewozów wojewódzkich. Oczywiście jest to problem. Nie chciałbym tego oceniać, być może wynikało to stąd, że marszałkowie nie mogli ich na rok 2009 zbilansować, ponieważ były już określone budżety, zawarte kilkuletnie umowy itd. Ale jest faktem, że działalność w zakresie przewozów regionalnych w spółce na rok 2009 nie została zbilansowana. W tym momencie była więc taka alternatywa: albo pójść w kierunku restrukturyzacji spółki i obniżania kosztów, albo zdecydować się na jakąś problematyczną działalność. Zarząd wybrał działalność polegającą na rozszerzaniu oferty przewozów regionalnych, czyniąc z niej sztandarową ofertę spółki. Oczywiście zarząd mógłby to zrobić, gdyby robił to na własny koszt. I to jest problematyczne. A generalnie rzecz polega na tym, że zarząd, który miał pod ręką przychody przewozowe spółki PKP „Intercity”, bo sprzedaje jej bilety, w istocie z tych przychodów finansuje konkurencyjną ofertę. Jest to, trzeba powiedzieć, rzecz niebywała na rynku. Niebywała dlatego, że przychody biletowe mają zupełnie inny charakter. To jest po prostu żywa gotówka, która się należy spółce PKP „Intercity”, a jest zawłaszczana przez PKP „Przewozy Regionalne”, jest przez tę spółkę przetrzymywana i służy finansowaniu bezpośrednio konkurencyjnej oferty. Taka działalność, co oczywiste, nie może budzić aprobaty rządu. I dlatego jeszcze latem, 31 lipca, wysłałem do marszałków list w tej sprawie, zwracając uwagę na wiele nieprawidłowości związanych z działalnością spółki, a w szczególności na fakt właśnie przetrzymywania tych pieniędzy, co narusza procedury i narusza prawo itd. Odpowiedzi nie otrzymałem do dzisiaj. Zamiast tego zarząd spółki PKP „Przewozy Regionalne” rozwinął kampanię medialną przeciwko rządowi, ministrowi infrastruktury itd. Po raz kolejny zarząd stał się uczestnikiem życia politycznego. Wytoczył też jak armatę zarzut, że minister jest przeciwny konkurencji itp. Muszę powiedzieć, że są to, niestety, bardzo niedobre oznaki. Są one widoczne także w innych

sprawach, na przykład w sprawie ugody restrukturyzacyjnej i podejścia zarządu do tej ugody oraz inspirowania rady nadzorczej do przyjęcia uchwały dotyczącej przygotowania wniosku o ogłoszenie upadłości, choć z góry wiadomo, że spółka jest wyłączona spod procesu upadłościowego – miałyby to służyć jakiemuś ogólnemu naciskowi. Konsekwencje tego są takie, że od momentu, kiedy rada nadzorcza podjęła uchwałę w sprawie przygotowania tego wniosku, problematyczny stał się aport wynegocjowany z marszałkami. Problematyczny dlatego, że do podmiotu, który zamierza ogłosić upadłość, generalnie nie aportuje się majątku dużej wartości. A więc problemy bieżące są różnego rodzaju.

Kończąc, powiem, że jednak jest szansa na ich rozwiązanie. Przy dobrej woli zarządu jest szansa na porozumienie spółki z PKP „Intercity” i na rozwiązania systemowe od 2010 r., dotyczące wyprowadzenia finansów spółki na właściwy poziom, i na stworzenie warunków do tego, by spółka stopniowo, w jakimś rozsądnym okresie, uregulowała swoje zobowiązania wobec spółek Grupy PKP. Chodzi o to, żeby cała operacja usamorzadowania jednak zakończyła się powodzeniem. Bo, co jeszcze raz podkreślam, była to operacja zasadna, właściwa, przeprowadzona z wielkim wysiłkiem i ku pożytkowi naszego społeczeństwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Ja chciałbym tylko ustalić, czy wszyscy państwo musicie pójść piętro wyżej?

(Senator Stanisław Kogut: Tak.)

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt: Piętnaście po.)

(Głos z sali: ...jesteśmy do państwa dyspozycji.)

(Rozmowy na sali)

(Senator Stanisław Kogut: Nie, bez pana ministra to żadna dyskusja.)

Pan minister musi być piętro wyżej, tak?

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt: Piętnaście po, tak.)

To bardzo proszę, pan senator.

Senator Stanisław Kogut:

Wydaje mi się, Drodzy Państwo, że ta sprawa jest tak bardzo poważna, że należy przerwać posiedzenie komisji i zaplanować je na później, ale nie na godzinę, bo jest wiele tematów. Tu nie ma zwycięzców i pokonanych, tu wszyscy są pokonani. Wszyscy są pokonani. Ja nie mam żadnej moralnej satysfakcji z tego, że rok temu wszedłem na mównicę senacką i jak Rejtan mówiłem o tych wszystkich zagrożeniach, które państwo teraz potwierdzacie. Nie czuję się żadnym zwycięzcą. Chcę, żeby to posiedzenie przełożyć również dlatego, że, jak pan marszałek Kriger mówił, krąży opinie, iż w Wielkopolsce i w Szczecinie chcą ogłosić upadłość, że chcą utworzyć wspólną spółkę, już nawet wiadomo z kim. Dlatego. I dlatego, że jak mówimy o rynku, to chciałbym mieć możliwość dłuższej wymiany zdań z panem marszałkiem. Chciałbym też zadać panu ministrowi pytanie, na jakiej podstawie województwo mazowieckie drugi raz uzyskało udziały? Ja pamiętam czasy, o których pan minister powiedział. To był chyba rok 2005, kiedy tworzono spółkę Koleje Mazowieckie. Wtenczas za darmo dostali 50 milionów od pana Hausnera, dostali cały majątek.

Pani Kuczewskiej też chciałbym zadać pytanie, ale na samym końcu. Co pani sobie myślała? Że dadzą pani to co najlepsze?

Składałam wniosek formalny o przerwanie dzisiejszego posiedzenia komisji i wyznaczenie nowego terminu. Ale posiedzenia minimum na sześć godzin, a nie na godzinę. Dziękuję.

(Głos z sali: Siedem może.)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Po pierwsze, mieliśmy zaplanowane dwie godziny. Ja nie wiedziałem o posiedzeniu o godzinie 9.15...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Sejmowa komisja.

(Rozmowy na sali)

Ministerstwo Infrastruktury. Taka jest prawda.

(Rozmowy na sali)

Tak że ja po prostu o tym nie wiedziałem i sekretariat też nie wiedział. Planowaliśmy dwie godziny. To, oczywiście, też może nie było...

(Senator Stanisław Jurcewicz: Panie Przewodniczący, przepraszam, ja w sprawie formalnej).

Bardzo proszę.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Ja też bym prosił... Ja rozumiem pana ministra, że to bardzo ważna komisja sejmowa, ale poważnie proszę o to, żeby jakoś tak rozłożyć siły, środki i czas. Dziękuję.)

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt: Jak najpoważniej...)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Oczywiście, pan minister, to rozłożył.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Oczywiście. Dobrze.

Pan senator Gruszka i przejdziemy do...

Senator Tadeusz Gruszka:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

To, co poruszył pan senator Jurcewicz, jest ważne dla Senatu. Kiedy wpłynęły zaproszenia? Czy nie jest tak, że Sejm przedkłada się przed Senat? Kiedy wpłynęło zaproszenie z Sejmu, a kiedy z Senatu? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Chyba był brak koordynacji, tak sędzę. A z kolei...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

...trudno to...

(*Senator Tadeusz Gruszka*: Oczekuję na odpowiedź na zadane przed chwilą pytanie.)

Dobrze.

Panie Ministrze, czy jest pan w stanie odpowiedzieć...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Kto pierwszy?

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Juliusz Engelhardt:**

Proszę bardzo.

Pismo z Senatu jest datowane 6 listopada i wpłynęło do nas 6 listopada. Pismo z Sejmu jest datowane 10 listopada i wpłynęło 10 listopada.

(*Senator Tadeusz Gruszka*: Dziękuję bardzo. O to mi chodziło.)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dobrze. Dobrze.

(*Głos z sali*: To pokazuje...)

(*Senator Stanisław Kogut*: ...lekceważenie.)

Nie określiłbym tego tak dosadnie, ale...

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Panie Senatorze, przepraszam.

Gdyby nasz sekretariat był poinformowany o tej koincydencji, to, jak sądzę, bylibyśmy w stanie zmienić termin.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Dobrze.

Pan przewodniczący Kogut zgłosił wniosek o to, abyśmy zakończyli posiedzenie i wrócili do sprawy w takim tygodniu i w takich okolicznościach, które umożliwią dłuższą debatę w obecności wszystkich państwa.

(*Senator Tadeusz Gruszka*: I wszystkich marszałków.)

Wszystkich marszałków to może nie, ale być może... Tutaj była też, niestety, koincydencja z marszałkami, dlatego że w dniach 19–20 listopada jest Konwent Marszałków Województw RP i trudno było ich reprezentację, powiedzmy sobie, do nas zaprosić. Dlatego jest tylko pan dyrektor. Ale ja dołożę wszelkich starań, aby tak się stało.

Kto z panów senatorów jest za tym, aby dzisiejsze posiedzenie zakończyć? (11)

Dziękuję.

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Bardzo dziękuję, Panie Ministrze. Państwu też bardzo dziękuję.

I, niestety, spotkamy się jeszcze raz, co najmniej.

(*Koniec posiedzenia o godzinie 9 minut 11*)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851