



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(1163)

93. posiedzenie
Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury
w dniu 1 marca 2004 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Informacja na temat aktualnej sytuacji i zamierzeń Grupy PKP.

(Początek posiedzenia o godzinie 15 minut 08)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Jerzy Suchański)

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Serdecznie witam wszystkich na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury.

Na dzisiejszym posiedzeniu komisji nie będziemy podejmowali jakichkolwiek decyzji związanych z uchwałami Sejmu czy Senatu. Dzisiaj zaprosiliśmy gości z Polskich Kolei Państwowych, zarówno ze spółki matki, jak i ze spółek córek, aby mogli na naszym posiedzeniu komisji zaprezentować nam sprawy związane z problemami – nazwijmy to ogólnie – PKP, z tym, co się dzieje, z tym, co się będzie działo, po to, aby senacka Komisja Skarbu Państwa i Infrastruktury była bardziej zorientowana w bieżących sprawach związanych z tą niezwykle ważną dziedziną polskiego transportu i generalnie z funkcjonowaniem Polskich Kolei Państwowych.

Chciałbym bardzo serdecznie w imieniu członków Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury przywitać naszych drogich gości. Chciałbym powitać pana prezesa zarządu, dyrektora generalnego Macieja Męclewskiego – gorąco witam, Panie Prezesie; chciałbym powitać – w takiej kolejności, w jakiej mam tutaj napisane nazwiska – pana Janusza Lacha, członka zarządu, dyrektora finansowego PKP SA – witam; pana Janusza Dettlaffa, prezesa zarządu, dyrektora generalnego PKP „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. – witam serdecznie; pana Tadeusza Augustowskiego, prezesa zarządu, dyrektora generalnego PKP „Polskie Linie Kolejowe” – witam serdecznie; witam także pracowników wspomagających organizację dzisiejszego posiedzenia komisji, którzy będą nam pomagać w przeprowadzeniu tego posiedzenia.

Proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Kolejnictwa
w Ministerstwie Infrastruktury
Wiesław Jarosiewicz:**

Wiesław Jarosiewicz, dyrektor Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury. Przepraszam za nieobecność pana ministra Leśnego, który będzie na sali za dziesięć minut. Pan minister jest w drodze, ma problemy z dojazdem, bardzo przeprasza, będzie w ciągu dziesięciu minut.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Będzie minister Leśny, tak? Dobrze, dziękuję bardzo.

W takim razie rozpoczniemy... Nie wiem, czy poczekamy na pana ministra te dziesięć minut, czy pan minister...

(Głos z sali: Zna temat.)

Podejrzewam, że tak, zna temat. Wiedziałem, że będzie taka odpowiedź, ale wolałem się zapytać. Mógłby się nawet obrazić, że czekamy na niego, jakby nie znał tego tematu.

W związku z tym bardzo proszę, Panie Dyrektorze, żeby pan pokierował tą częścią. Bardzo proszę.

(Brak nagrania)

**Dyrektor Generalny
Polskich Kolei Państwowych SA
Maciej Męclewski:**

...mniej więcej w 1/3 pochodzą z przychodów własnych zarządcy infrastruktury, to znaczy z opłat za dostęp do torów, w 1/3 ze środków pomocowych i w 1/3 z dotacji państwowej.

Jeśli chodzi o dotacje państwowe, które otrzymujemy, to są to wydatki państwa niejako na siebie, to nie są żadne dotacje z kieszeni podatników, jak to się czasami przedstawia – dziura bez dna itd., o kolei na ogół się źle mówi – tylko to są inwestycje, to również jest potencjalne źródło przychodu dla państwa, a mam tu na myśli środki z dostępu do torów, kiedy ten dostęp zostanie uwolniony.

Mamy zobowiązania wynikające z tego, że niedługo będziemy członkami Unii Europejskiej, jeśli chodzi o stan infrastruktury kolejowej na głównych korytarzach, na tych, które pokazywałem. Po pierwsze: minimalna prędkość, dla przewozów pasażerskich – 160 km/h, dla przewozów towarowych – 120 km/h. Po drugie: cały szereg przedsięwzięć, które są określane mianem intermodalności, czyli dostosowanie najróżniejszych systemów kolejowych, stworzenie jednolitego systemu najróżniejszych sygnalizacji kolejowych, systemu zabezpieczeń itd., wszystko to w ramach Unii Europejskiej. Jest to bardzo drogie przedsięwzięcie, liczone w miliardach. Jeżeli nasz program rozwoju kolei jest, powiedzmy, tej grubości, to program tej intermodalności jest co najmniej dwa razy grubszy i będzie kosztował ogromne pieniądze.

Specjalnie mówię o stanie infrastruktury, ponieważ dotacje, które otrzymujemy na takim poziomie, powodują, że jesteśmy w stanie skoncentrować się – powie więcej o tym pan Tadeusz Augustowski – na tych przedsięwzięciach, które są współfinansowane przez Unię Europejską – chodzi mi jeszcze o stare środki z Phare, środki z ISPA, które się kończą, o fundusze spójnościowe, które w tym roku pojawiają się dopiero po raz pierwszy jeszcze w małym wymiarze, będzie to około 15 milionów euro, ale będą głównym źródłem finansowania infrastruktury w latach przyszłych, czy też o program usuwania tak zwanych wąskich gardeł, czyli takich linii, których stan powoduje zdecydowane spowolnienia.

Skoncentrujemy się więc na sieci międzynarodowej, tej sieci, która będzie udostępniana obcym przewoźnikom. Jak państwo wiecie, do końca 2006 r. mamy okres przejściowy. Musimy jednak zapewnić dostęp do 20% sieci TERNF, czyli głównej sieci towarowej, ale ponieważ nie wykorzystujemy pełnej przepustowości, to jest to praktycznie więcej niż te 20%. Jest to jednak jakiś okres przejściowy... Wprawdzie w tej chwili komisja infrastruktury i energetyki Komisji Europejskiej koniecznie, za wszelką cenę usiłuje przyspieszyć liberalizację dostępu do infrastruktury, ale na szczę-

ście są organizacje kolejowe, w których PKP jest reprezentowana na wysokim szczeblu, i one są zdania, że nie możemy tak maksymalnie przyspieszać, musimy bronić interesu narodowych przewoźników i my, jako PKP, oczywiście też to robimy.

Ta koncentracja na głównych liniach – to, do czego jesteśmy zobowiązani, i to, co będzie głównie finansowane ze środków Unii Europejskiej – spowoduje, że teoretycznie może nam zabraknąć pieniędzy na utrzymanie – nie mówię już o polepszaniu – stanu infrastruktury, głównie tam, gdzie funkcjonują przewozy regionalne. I to powoduje nasz ogromny ból głowy, intensywnie o tym myślimy i będziemy szukali źródeł finansowania, bo jeśli będziemy szli w dotychczasowym tempie, to może to spowodować, że za dziesięć lat zniknie z powierzchni ziemi następne 2 tysiące 500 km, 3 tysiące km linii z powodu totalnej degradacji technicznej, a nie będziemy w stanie ich naprawić. Naszym celem jest jednak oczywiście...

(Brak nagrania)

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo, Panie Dyrektorze.

Chciałbym bardzo serdecznie powitać pana ministra Leśnego, który do nas przybył. Bardzo proszę o kontynuowanie.

**Dyrektor Finansowy
Polskich Kolei Państwowych SA
Janusz Lach:**

Dziękuję bardzo.

Pozwalamy sobie przedstawić komisji Senatu prezentację dotyczącą sytuacji na kolei w trzech takich blokach: krótko, jak wygląda w tej chwili sytuacja PKP i jak przebiegają procesy w związku z ustawą o restrukturyzacji PKP z 2000 r. nowelizowaną w ubiegłym roku, parę słów o przyjętym 16 grudnia przez Radę Ministrów programie dalszej restrukturyzacji i prywatyzacji spółek Grupy PKP oraz najbardziej kluczowe elementy dotyczące Grupy PKP w 2004 r. – prezes Męclewski sygnalizował – czyli sprawa infrastruktury i sprawa przewozów regionalnych.

Przewozy towarowe – szanowni państwo widzą ich sytuację na tej ilustracji. PKP ustabilizowała przewożoną masę towarową na poziomie około 160 milionów t. Przewozy towarowe wykonywane są przez dwie nasze spółki: Cargo, przewożącą główną masę towarową, i małą spółkę LHS, tę, o której prezes Męclewski mówił, wykonującą przewozy na tym szerokim torze, dość dynamicznie rozwijającą się, bo w 2002 r. – 4 miliony t, w 2003 r. – 6 milionów t. Ta dynamika jest bardzo dobra, przewożymy rocznie sto pięćdziesiąt kilka, 160 milionów t ładunków.

Jeżeli chodzi o przewozy pasażerskie, zadanie to w Grupie PKP wykonuje czterech przewoźników. Niestety liczba przewożonych pasażerów wykazuje tendencję malejącą, parę lat temu było przewożonych około miliarda pasażerów rocznie, w ostatnich latach przewożonych jest mniej więcej trzysta milionów pasażerów. Zadanie to, jak powiedziałem, wykonują cztery spółki: ta, o której najgłośniejsz, PKP „Przewozy Regionalne” – 83% pasażerów przewożonych przez polską kolej; jedna linia kolei trójmiejskiej, PKP „Szybka Kolej Miejska” w Trójmieście – 12%, to jest około trzydziestu pięciu mi-

lionów pasażerów rocznie; spółka Intercity, potocznie: Eurocity, InterCity, ekspresy – 3% pasażerów, to jest około ośmiu, dziewięciu milionów; i jedna linia w Warszawie, Warszawska Kolej Dojazdowa – 2% ogólnej liczby przewożonych pasażerów, to jest sześć milionów pasażerów. Niestety, tendencja, jak powiedziałem, jest malejąca.

Jakimi liczbami operujemy, jeśli chodzi o Grupę PKP? Szanowne Panie i Panie Senatorowie, tu widzimy podstawowe wielkości przychodów za ostatnie dwa lata jedenastu spółek Grupy PKP, które są konsolidowane. Spółka matka ma około 2 miliardów zł rocznych obrotów; największa spółka, Cargo, a więc przewozy towarowe – około 6 miliardów zł; PKP „Przewozy Regionalne” łącznie z wszelkimi dotacjami – 2 miliardy 200 milionów zł; i zarządca infrastruktury – około 3 miliardów zł.

Sygnalizowana tendencja – czy jest lepiej czy gorzej w stosunku do 2002 r.? Gdybyśmy połączyli spółki grupy w jedną skonsolidowaną grupę, na liście pięciuset PKP zajęłoby za 2002 r. ósme miejsce.

Wyniki finansowe netto. Oczywiście jeśli chodzi o rok 2003, jeszcze bilans nie jest zrobiony, jeszcze jest przed audytem. Niestety, w wielu wypadkach wynik finansowy jest ujemny. I tak szacujemy, że rok 2003 w spółce matce, holdingu całej grupy, na której barkach spoczywają procesy restrukturyzacyjne, zakończymy stratą około 500 milionów zł. PKP „Cargo” – tu jest wynik dodatni, około 160 milionów zł. Nasza największa bolączka, jeżeli chodzi o wynik finansowy, jak również o przepływy w ramach grupy, czyli PKP „Przewozy Regionalne” – ponad 1 miliard zł straty rocznie. Intercity – 30 milionów zł straty. Zarządca infrastruktury w ubiegłym roku – prawie 900 milionów zł, w tym roku, na dzień dzisiejszy, jeszcze przed audytem, około 250 milionów zł. Ten wynik niestety ulegnie troszeczkę pogorszeniu, jeżeli chodzi o wewnętrzne rozliczenia między zarządcą infrastruktury reprezentowanym przez prezesa Augustowskiego a spółką PKP „Przewozy Regionalne”.

Dużo się mówi o zadłużeniu Grupy PKP. Jeżeli chodzi o całą grupę, poziom jest mniej więcej ustabilizowany – jest to troszeczkę mniej niż 11 miliardów zł, z tym że, tak naprawdę, mówiąc o zadłużeniu PKP SA, mówi się o dawnym zadłużeniu dawnego przedsiębiorstwa PKP, bo po komercjalizacji spółki matki te kilkanaście spółek, które się wydzieliło, nie przejęło starych długów. A tych starych długów mamy 8 miliardów 400 milionów zł, z czego 30% to są zobowiązania publicznoprawne podlegające restrukturyzacji, o których więcej będę mówił później. Pozostałe podstawowe zobowiązania to są obligacje, kredyty i pożyczki zaciągnięte w instytucjach międzynarodowych na restrukturyzację polskiej kolei i wcześniejsze procesy inwestycyjne. Powodowały one bardzo napiętą sytuację, duże perturbacje finansowe. W tej chwili ponad 80% zobowiązań są to zobowiązania długoterminowe, w pełni kontrolowane, terminowo regulowane.

Inwestycje w grupie – niestety na inwestycje możemy przeznaczyć tylko, i to uwzględniając środki z Unii Europejskiej, około 1 miliarda zł. Rok 2002 to niecały 1 miliard zł, 2003 r. – 1 miliard 380 milionów zł. Jak będzie w przyszłości? Będę o tym mówił. Ponad 50% inwestycji na kolei to są inwestycje w infrastrukturę, ale i tak jest ich zdecydowanie za mało. Cargo – unowocześnianie taboru wagonowego, żeby móc sprostać konkurencji, Przewozy Regionalne – inwestycje w tabor, PKP SA – głównie inwestycje na przejściach granicznych, bo na matce holdingu ciąży obowiązek inwestowania i zapewniania odpowiednich standardów na przejściach granicznych. Część tych środków w ramach PKP przeznaczanych jest na infrastrukturę i na inwestycje w linie kolejowe.

Ilu nas jest? Na koniec 2003 r. – sto trzydzieści sześć tysięcy osób z tendencją malejącą. Najwięcej pracuje w spółce Cargo – czterdzieści dziewięć tysięcy, w infra-

strukturze – czterdzieści pięć tysięcy, w Przewozach Regionalnych – dwadzieścia tysięcy. Jeśli chodzi o pozostałe spółki, to dokładniejsza informacja jest w materiałach.

Jak wygląda realizacja ustawy? Dawne, wielkie przedsiębiorstwo państwowe PKP w wyniku komercjalizacji i następnych ruchów zgodnie z ustawą z 2000 r. podzieliło się na jedenaście spółek konsolidowanych i czternaście spółek obsługi infrastruktury, na przedsiębiorstwo turystyczne, drukarnie, farmację kolejową. Mają panie i panowie tutaj w materiałach pokazane, że większość akcji i udziałów przywłaszczonych zostało na rzecz skarbu państwa jako gwarancje kredytów.

W ramach restrukturyzacji organizacyjnej kończyliśmy procesy likwidacyjne dawnych jednostek kolejowych, które zamieniły się w spółki. Do tej pory zostało wniesionych do spółek ponad 6 miliardów zł dawnego majątku PKP. Proces ten dopiero się rozpoczął, bo wnoszenie głównych majątków, przede wszystkim infrastruktury, rozpocznie się w bieżącym roku, a jest to związane przede wszystkim z nieuregulowanym stanem własności linii kolejowych, jeżeli chodzi o ziemię. Dopiero nowelizacja ustawy kolejowej pozwoliła wnieść linie kolejowe bez ziemi, bo taki jest stan prawny działek pod torami kolejowymi.

Jeżeli chodzi o prywatyzację, w tej chwili w Grupie PKP prowadzone są dwadzieścia dwa projekty. Do końca marca czekamy na oferty pierwszych prywatyzacji tych dwóch małych kolei pasażerskich: Warszawskiej Kolei Dojazdowej i Szybkiej Kolei Miejskiej. Procesy prywatyzacyjne dotyczą także ośmiu spółek zakładów infrastruktury. Rozpoczęto proces wyboru doradcy do prywatyzacji PKP „Cargo” i spółki Intercity.

Restrukturyzacja finansowa, a więc przede wszystkim zamiana zadłużenia krótkoterminowego, nad którym trudno było zapanować, na kredyty długoterminowe. W tej chwili 81% zobowiązań w stosunku do instytucji międzynarodowych to są kredyty długoterminowe z terminami płatności po 2010 r. Na bieżąco regulujemy wszelkie zobowiązania wobec skarbu państwa, podatkowe i związane z ZUS, i jesteśmy w trakcie restrukturyzacji dawnych zobowiązań publicznoprawnych, przede wszystkim w stosunku do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. Gnębi nas również sprawa gmin, podatków od nieruchomości i lokalnych. Wystosowaliśmy wnioski restrukturyzacyjne do około tysiąca gmin. Skalę odpowiedzi widzą panie i panowie na tym slajdzie – szesnaście gmin odpowiedziało pozytywnie, reszta na nasze wnioski nie odpowiedziała, mimo że wniosek ważył 30 kg, bo zgodnie z ustawą trzeba było załączyć całą dokumentację dotyczącą środków trwałych, majątku itp. – była to ogromna praca. Tylko szesnaście gmin odpowiedziało pozytywnie i weszło w procesy restrukturyzacji zobowiązań. My musimy płacić za... Nie płacimy podatków od nieruchomości za linie kolejowe – jesteśmy ustawowo zwolnieni – ale reszta budynków, budowli kolejowych podlega normalnym opłatom podatkowym.

Restrukturyzacja majątkowa. W 2000 r. sprzedano siedem tysięcy mieszkań – jesteśmy chyba największą spółdzielnią mieszkaniową – a w dalszym ciągu na stanie PKP pozostaje sześćdziesiąt dwa tysiące mieszkań, z czego jedenaście tysięcy przygotowanych jest do sprzedaży. Jeśli lokatorzy nie chcą kupić mieszkania, mimo bardzo preferencyjnych warunków, przekazujemy je do gmin zgodnie z ustawą. Gminy jednak bronią się przed przejęciem mieszkań kolejowych mimo obowiązku ustawowego. Zbędnych nieruchomości sprzedaliśmy niestety tylko za 28 milionów zł, troszeczkę rozliczyliśmy to w ramach ordynacji podatkowej. Przede wszystkim spowodowane jest to brakiem popytu. Było kilkaset przetargów na różnego rodzaju nieruchomości, ale nie ma nabywców. Mimo obniżania ceny tylko niektóre nieruchomości cieszą się zainteresowaniem, pozostały majątek bardzo trudno jest sprzedać mimo obniżenia ceny na drugim przetargu.

Z całego tego wielkiego majątku gruntów tylko 41% gruntów kolejowych ma księgi wieczyste, sprawy pozostałych gruntów dopiero są rozpatrywane. W tej chwili wnioski w sprawie 18 tysięcy ha, czyli 17%, leżą u różnych wojewodów, trwa ich rozpatrywanie, tak że przed nami jeszcze długi proces.

Restrukturyzacja zatrudnienia. Tak jak mówiłem, jest nas w tej chwili około stu trzydziestu sześciu tysięcy. W ciągu ostatniego roku odeszło łącznie, nie tylko z tej grupy konsolidowanej, ale i z pozostałych spółek, cztery tysiące siedemset osób. Na osłony PKP wydało praktycznie 1 miliard zł i to obciążyło budżet PKP, a nie budżet państwa, jak było w przypadku innych ciężkich branż typu górnictwo, hutnictwo. Na spłatę tego miliarda zaciągnęliśmy kredyty, które w tej chwili sukcesywnie spłacamy.

Tu widzimy strukturę zatrudnienia, o której mówiłem, a powtórzę jeszcze, że najwięcej nas pracuje w Cargo i w infrastrukturze.

Program przyjęty przez Radę Ministrów 16 grudnia, dotyczący dalszej restrukturyzacji i prywatyzacji spółek, przede wszystkim uwzględnia dwa fakty: to, że od 1 maja będziemy w Unii Europejskiej, i to, że od 1 stycznia konieczna jest reforma systemu finansów publicznych, a więc zmiana organizowania i finansowania regionalnych przewozów pasażerskich.

Stan docelowy – przewozy pasażerskie i towarowe będą świadczone przez podmioty prywatne przy głównej roli dwóch prywatyzowanych spółek z Grupy PKP – Cargo i Intercity. Usługi regionalne, usługi o charakterze usług publicznych – to będzie miało ogromne znaczenie dla funkcjonowania spółki Przewozy Regionalne. Odpowiedzialna za utrzymanie i eksploatację infrastruktury jest PLK. Regulatorem polskiego rynku jest Urząd Transportu Kolejowego.

Główne założenia: dokończenie restrukturyzacji finansowej, prywatyzacja i reforma systemu regionalnych przewozów pasażerskich. Planujemy, zgodnie z programem rządowym przyjętym w grudniu, zakończenie procesu restrukturyzacji portfela kredytowego. Temu na służyc półtoramiliardowa emisja obligacji w tym roku, w lutym skutecznie ulokowana została na rynku pierwsza transza za 500 milionów zł, dwie pozostałe będą w czerwcu i wrześniu. Chcemy zamknąć tę emisję obligacji i dzięki obligacjom zrestrukturyzować do końca stare kredyty tak, aby były one sukcesywnie, terminowo spłacane. Jeśli chodzi o zakończenie restrukturyzacji zobowiązań publicznoprawnych, to w lutym PFRON umorzył nam 500 milionów zł zobowiązań związanych z dawnym PKP.

Rozliczamy się ze świadczeń przedemerytalnych. Kolejowe świadczenia przedemerytalne są troszeczkę wyższe od świadczeń przedemerytalnych powszechnie obowiązujących w Polsce. Z tego tytułu winni jesteśmy ministerstwu gospodarki 140 milionów zł, ale w ciągu najbliższych dni tę kwotę uregulujemy. Pozostaje nam zobowiązanie wobec Zakładu Ubezpieczeń Społecznych na 1 miliard 500 milionów zł i przede wszystkim musimy spłacić 700 milionów zł składek emerytalnych.

Struktura naszego zadłużenia, jak państwo widzą, obligacje i kredyty długoterminowe, wiąże się z wcześniejszymi zobowiązaniami publicznoprawnymi i kredytami krótkoterminowymi, których PKP na bieżąco nie spłacało.

Cele prywatyzacji: rozwój i wzrost konkurencyjności spółek poprzez dokapitalizowanie inwestycji i dostęp do nowoczesnych technologii. Prywatyzacja, tak zostało uzgodnione z partnerami społecznymi, będzie prowadzona, aby zagwarantować udział skarbu państwa w strategicznych decyzjach, zapewnić bezpieczeństwo transportowe kraju i uwzględnić potrzeby nie tylko pracowników PKP, ale również społeczeństwa.

Prywatyzacja – tak bardzo dokładnie to są te dwadzieścia dwa projekty, o których wcześniej mówiłem. Widzą państwo, od jednej z największych prywatyzacji, która będzie miała miejsce w Polsce, a więc PKP „Cargo”, po małą: szpital uzdrowski w Ciechocinku czy małe biuro turystyczne. Następny slajd powie o problematyce. I gigantyczne Cargo, i to małe biuro turystyczne musimy prywatyzować zgodnie z zasadami zapisanymi w ustawie o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych – zbliżenie się do prywatyzacji trwa więc minimum półtora roku. Jeśli chodzi o Cargo, rozumiemy, że to musi tyle trwać, bo jest to gigantyczna spółka działająca na terenie całego kraju, ale te wszystkie elementy, przetargi na doradcę, analizy przedprywatyzacyjne itd. dotyczą również pięcioosobowego biura, naszej oficyny wydawniczej, drukarni kolejowej czy biura turystycznego. Dlatego będziemy się starali poprzez Ministerstwo Infrastruktury spowodować inicjatywę ustawodawczą, żeby na mocy tej ustawy o restrukturyzacji zwolnić kolej z tych długotrwałych, kosztownych procedur, jeśli chodzi o te małe spółki, bo cała ta procedura więcej kosztuje, niż taka spółka naprawę jest warta.

Reforma przewozów pasażerskich, o której głośno, oparta będzie na regionalizacji. W 2004 r. przy udziale wszystkich zainteresowanych stron, a więc PKP, samorządów marszałkowskich, związków zawodowych, opracowany zostanie docelowy model funkcjonowania przewozów pasażerskich. Chcemy to przedstawić do końca czerwca. Zmiany, które wynikną z tych analiz, mają być wprowadzone w nowym rozkładzie jazdy – grudzień 2004 r.

Reforma kolejowych przewozów regionalnych dotyczy czterech obszarów. Po pierwsze: restrukturyzacja tego długu, bo jak wszyscy wiemy, deficytowość Przewozów Regionalnych spowodowała problemy finansowe wewnątrz grupy. Miliardowe straty za dwa ostatnie lata powodują, że Przewozy Regionalne nie płacą za dostęp do infrastruktury, nie płacą Cargo za wynajmowanie lokomotyw, a to powoduje perturbacje w całej grupie. Po drugie: zagospodarowanie zbędnego majątku. Chcemy przekazywać samorządom majątek, który służył wykonywaniu przewozów pasażerskich, ale teraz nie jest wykorzystywany – chodzi na przykład o nieczynne dworce, które samorządy lokalne mogą wykorzystywać dla innych celów, niekoniecznie związanych z koleją. Po trzecie: tworzenie nowych struktur organizacyjnych. Zakładamy partnerstwo z samorządami, idziemy w kierunku powoływania nowych spółek operatorskich. Mamy pozytywne sygnały z urzędów marszałkowskich, nie wszystkie, ale spora część z nich jest zainteresowana tworzeniem podmiotów prawnych z Przewozami Regionalnymi, aby lepiej przygotować ofertę dla społeczeństwa lokalnego. Chcemy ponadto na koniec roku przekazać przewozy międzywojewódzkie, mówiąc takim potocznym językiem, pociągi pospieszne, które w tej chwili należą do Przewozów Regionalnych, spółce Intercity, aby nie było wewnętrznej konkurencji, bo zdarzało się, że Przewozy Regionalne konkurowały z pociągami pospieszными, z ekspresami – jeśli chodzi o cenę, może nie, ale jeśli wziąć pod uwagę czas i rozkład jazdy, to się zdarzało.

Cele, jakie stawiamy przed reformą regionalnych przewozów pasażerskich. Przede wszystkim: stworzenie efektywnego systemu świadczeń przewozów pasażerskich w danym województwie, samorząd wojewódzki ma odpowiadać za organizowanie i finansowanie przewozów pasażerskich na terenie swojego województwa. Ponadto: osiągnięcie lepszych wyników finansowych przez to, że samorząd będzie określał rozkład jazdy. Chodzi o uzgodnienia z rozkładami jazdy innych środków transportu, a więc przede wszystkim komunikacji miejskiej i PKS w ramach lokalnych rozwiązań. Wielo-

krotnie spotykaliśmy się z krytyką ze strony społeczeństwa, parlamentu, że rozkłady jazdy są po prostu nieuzgodnione, ekspresy odjeżdżają i dopiero wtedy przyjeżdżają pociągi regionalne. To samo dotyczy powiązania z komunikacją autobusową. Tego centralnie, z Warszawy nie uda się zrobić, jedynie lokalnie, w ramach samorządu wojewódzkiego można zintegrować te przewozy tak, aby rozkład jazdy był jak najbardziej efektywny.

Restrukturyzacja majątkowa, już niezwiązana z przewozami regionalnymi. Chodzi tu przede wszystkim o dalszą część programu rządowego dotyczącego zagospodarowania majątku – a więc regulacje prawne, bo bez nich z majątkiem niczego nie zrobimy – sprzedaży, przekazywania w ramach ordynacji podatkowej, bezpłatnego przekazywania zbędnych nieruchomości samorządom i rozwiązania procesu sprzedaży i przekazywania lokali mieszkalnych. Z tych sześćdziesięciu dwóch tysięcy sprzedaży nie może podlegać trzysta tysięcy, bo są to mieszkania kolejowe bardzo blisko torów, czyli na terenie, który nie może być sprzedany, a więc musimy znaleźć rozwiązanie prawne, żeby te mieszkania funkcjonowały na zasadach ogólnych, tak jak mieszkania komunalne, ale były własnością kolei ze względu na lokalizację.

Restrukturyzacja organizacyjna, a więc przyspieszenie tak, aby w najbliższym czasie, do 2005 r., przekazać cały majątek, który w tej chwili jest w PKP SA, spółkom grupy, aby mogły one w pełni funkcjonować.

Kolejny element: reorganizacja działalności spedytorskiej i powiązanie jej ze spółką Cargo.

Zmiana organizacyjna wykonywania uprawnień właścicielskich przez PKP w odniesieniu do spółek z udziałem poniżej 20% kapitału. PKP w wyniku dawnych procesów upadłościowych, bankowych postępowań układowych ma portfel siedemdziesięciu kilku spółek, w których kapitał PKP to jest 1%, a czasami mniej. Takim majątkiem musimy zarządzać. Chcieliśmy to przekazać Ministerstwu Skarbu Państwa, niestety nie znaleziono odpowiedniego rozwiązania prawnego, na podstawie którego PKP mogłoby pozbyć się tych ułamkowych udziałów w różnego rodzaju spółkach – PKP stało się właścicielem tych udziałów za dawne wierzytelności.

Restrukturyzacja zatrudnienia. Generalnie nie przewidujemy żadnych zwolnień grupowych, te największe procesy restrukturyzacyjne się zakończyły. O kosztach już mówiłem. Od 2004 r. nie ma też odpraw specjalnych dla kolejarzy, 20, 30 tysięcy zł, które funkcjonowały do 2003 r. Nie przewidujemy zwolnień grupowych. Normalna polityka restrukturyzacji uwzględnić będzie, od strony Ministerstwa Infrastruktury i ministerstwa gospodarki, regionalne programy aktywizacji. Mogą być lokalnie jakieś większe ruchy związane z restrukturyzacją zatrudnienia na kolei wynikającą z postępu technicznego, bo ten będzie powodował zmiany struktury zatrudnienia, szczególnie w spółce PKP „Polskie Linie Kolejowe”.

Dużo się mówi o pomocy publicznej dla PKP. Dotyczy ona czterech obszarów. Po pierwsze: gwarancja Skarbu Państwa dotycząca kredytów restrukturyzacyjnych, a wcześniej inwestycyjnych, bądź emisja obligacji w celu zakończenia procesów restrukturyzacji. Po drugie: restrukturyzacja zobowiązań publicznoprawnych, chodzi tu o kwoty oddłużenia normalnego, niespecjalnego, na normalnych zasadach, takich jak w ustawie wicepremiera Kołodki z 2002 r., i to jest około 2 miliardów zł. Jeśli porównamy to z niektórymi innymi branżami, to zobaczymy, że naprawę kolej nie ma wielu grzechów na sumieniu, jeżeli chodzi o restrukturyzację zobowiązań publicznoprawnych. Po trzecie: dotacja przedmiotowa do ulg – jest to forma pomocy związana z wyrówny-

waniem różnicy między ceną biletu a ulgami przyznanymi przez parlament na mocy specjalnych uprawnień, czy dla młodzieży szkolnej, czy dla kombatantów. I po czwarte: dofinansowanie przewozów regionalnych finansowanych ze środków własnych samorządów. I tych czterech obszarów dotyczy pomoc publiczna dla Grupy PKP.

Teraz parę słów o dwóch kluczowych problemach, przed którymi, z różnych powodów, stoi PKP. Jeden, dotyczący przewozów pasażerskich, zasygnalizował prezes Męclewski. Sądzę, że kilka słów o tym powie pan minister Leśny, ewentualnie prezes Dettlaff. Druga sprawa to infrastruktura.

Jeżeli chodzi o regionalne przewozy pasażerskie, pozwoliliśmy sobie zaprezentować skalę nieotrzymanych dotacji w ciągu ostatnich trzech lat, które zgodnie z obowiązującymi w kraju przepisami powinniśmy otrzymać. Można tu mówić o kolizji między ustawą budżetową a innymi ustawami.

(Głos z sali: Nie ma takiej kolizji, Panie Prezesie.)

Jest taka kolizja, Panie Ministrze, chodzi o dotację przedmiotową. Jeżeli ustawy mówią, że określone grupy społeczeństwa mają prawo do tańszych biletów, to różnica między normalną ceną biletów a ceną biletu ulgowego powinna być wyrównywana z budżetu państwa. Ustawa budżetowa nie wyrównała nam w ostatnich trzech latach tej różnicy, czyli nie otrzymaliśmy 308 milionów zł mimo tego, że należała się młodzieży szkolnej czy emerytom ulga. Na podstawie ustawy budżetowej zwrócono nam po prostu o 308 milionów zł mniej.

Dotacja samorządowa – ustawa o restrukturyzacji kolejowej mówiła, że przewozy regionalne powinny otrzymywać kolejno kwoty: 300 milionów zł, 500 milionów zł, 800 milionów zł. Otrzymano o 883 miliony zł mniej w stosunku do założeń ustawy o restrukturyzacji PKP, a więc za te trzy lata prawie 1 miliard 200 milionów.

Przewozy międzywojewódzkie – ustawa o transporcie kolejowym mówi, że budżet państwa powinien dofinansowywać międzywojewódzkie przewozy pasażerskie, za rok 2003 i rok 2004 to jest rząd 400 milionów zł.

Prezes Męclewski sygnalizował kwestię likwidacji nieczynnych linii kolejowych. Ponad 1 tysiąc km linii jest trwale nieczynnych, do likwidacji, a brakuje środków na rekultywację i likwidację tych linii. Zgodnie z ustawą o transporcie budżet państwa powinien pokryć różnicę między uzyskiem z tytułu złomu, z tytułu odzyskanych podkładów a kosztami rekultywacji. Kolejne ustawy budżetowe nie przewidują środków na ten cel.

Założenia dotyczące finansowania regionalnych przewozów pasażerskich w 2004 r. Powiedziałem, że od 1 stycznia zgodnie z nową ustawą samorządy finansują to ze środków własnych. Według założeń programu rządowego i obliczeń Ministerstwa Finansów samorządy z CIT i PIT powinny otrzymać na ten cel między 538 milionów zł a 500 milionów zł. Do 13 lutego samorządy przeznaczyły na to w swoich budżetach 312 milionów zł, w tym 262 miliony zł na przewozy regionalne i 50 milionów zł na zakupy pojazdów szynowych, bezpośrednio jest to finansowane ze źródeł samorządowych. Jak to wygląda w poszczególnych województwach? Nie da się ukryć, że te 500 milionów zł to kwota dwukrotnie większa, niż faktycznie otrzymana w ubiegłym roku, takie są decyzje na dzień dzisiejszy samorządów marszałkowskich. Jeśli chodzi o poszczególne pozycje i porównanie roku 2003 do 2004, to najlepiej współpracuje się nam, jeżeli chodzi o finanse, z województwem śląskim – w ubiegłym roku samorząd przeznaczył 27 milionów zł, w tym roku 42 miliony zł, to jest ogromna dynamika. Ale widzą państwo, Warszawa – 1 milion 500 tysięcy zł więcej, symboliczny wzrost – a są

województwa, są samorządy, które mimo większych środków zagwarantowanych przez system odpisów z podatku CIT i PIT przeznaczają w 2004 r. mniej środków niż w 2003 r., kiedy to szło normalnie przez wojewodę z budżetu państwa.

Parę słów na temat tych 550 milionów zł z ustawy budżetowej – znamy koleje tej kwoty. Zapis „regionalne pasażerskie przewozy kolejowe – 550 milionów zł” według prawników i Ministerstwa Finansów nie wskazuje dokładnie beneficjenta tych środków, w przeciwieństwie do propozycji Senatu – Senat bowiem w swojej poprawce wskazywał, że PKP SA miało być beneficjentem tych środków. Ministerstwo Finansów wskazuje, że przy obecnym zapisie trudno określić, kto ma otrzymać te środki. Proponowalibyśmy rozwiązać ten problem przez nowelizację ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych i dodanie w niej art. 79¹ w brzmieniu: środki finansowe określone w ustawie budżetowej na rok 2004 z dnia 23 stycznia w kwocie – i tu liczba – przeznaczone na regionalne przewozy pasażerskie otrzymuje PKP „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. I na co chcielibyśmy je przeznaczyć? Zgodnie z intencją Senatu – na modernizację taboru, zakup autobusów szynowych i infrastrukturę kolejową przeznaczoną na przewozy pasażerskie. Taka propozycja przeznaczenia tej kwoty 550 milionów zł została przez spółkę Przewozy Regionalne przekazana do Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Finansów.

Jest szansa, może nie w tym roku, ale raczej w 2005, żeby Przewozy Regionalne dysponowały kwotą około 50 milionów euro z sektorowego programu operacyjnego z działki „transport” w zakresie inwestycji taborowych. Absorpcja tych środków wymaga, by w 50% współfinansowały tę inwestycję PKP „Przewozy Regionalne”. Jesteśmy w trakcie prac planistycznych, żeby móc zagwarantować odpowiednie środki i móc korzystać z tych 50 milionów euro.

Parę słów o infrastrukturze. Spółka wydzielona z PKP rozpoczęła działalność 1 października. Zarządza siecią, o której mówił prezes Męclewski – tak naprawdę 19 tysięcy 700 km linii czynnych. Linie o znaczeniu państwowym stanowią około 12 tysięcy km. Jest to jeden z największych zarządców infrastruktury. Aktualny skład akcjonariuszy: 90% Skarb Państwa reprezentowany przez Ministerstwo Infrastruktury, 10% PKP. Wraz z wzrośnięciem linii kolejowych ta struktura będzie się zmieniała, będzie rósł udział PKP. Oczywiście spółka ustawowo zawsze państwowa, nie jest przewidziana do prywatyzacji.

Tu mamy mapkę ograniczenia prędkości – przepraszamy za jakość, nie udało nam się tej mapki wyraźniej zrobić. Są tu zaznaczone linie kolejowe z ograniczeniami prędkości. Kolor czerwony – prędkość maksymalna: 140 km/h i więcej. Słabo widać... Jest to CMK, a więc: Warszawa, do tunelu i dalej rozgałęzienie w kierunku Krakowa i Śląska. I to, co ze środków unijnych – E20, odcinki między granicą niemiecką, Poznaniem, w kierunku Warszawy. Trwają prace, żeby pociągnąć ją w kierunku wschodnim. Kolor niebieski – oczywiście odcinkowo, jak państwo widzą, jest inny kolor – tu prędkość spada do 80 km/h. Kolor brązowy – prędkość maksymalna: 60 km/h. Kolor czarny – poniżej 60 km/h. Gdzie obowiązuje taka niska prędkość? Na wielu lokalnych odcinkach na Śląsku, w związku ze szkodami górniczymi. Dolny Śląsk, całe pogórze Karkonoszy – poniżej 60 km/h. Warmia, Mazury, Podlasie, województwo podkarpackie i województwa pomorskie, poza głównymi szlakami – poniżej 60 km/h. Kolor zielony – do 80 km/h. Brązowy – również odcinkowo...

Skala problemów zarządcy infrastruktury jest więc ogromna. Jakimi środkami dysponujemy? W 2004 r. PLK ma do dyspozycji około 1 miliarda zł. Kredyt z EBI, dotacja z

budżetu państwa, środki pomocowe z Unii, środki własne – chcemy to przeznaczyć na... Aha, jak wygląda zestawienie źródeł finansowania inwestycji na przestrzeni ostatnich lat od 1998 r.? Przede wszystkim zarządca infrastruktury, jak państwo widzą, praktycznie nie ma środków własnych. Są to głównie środki pomocowe, ewentualnie dotacja budżetowa.

Widzimy tu korytarze: E20, E30, północ-południe, E65, korytarz krajów nadbałtyckich. Jeżeli porównamy to z siecią kolejową w Polsce, zobaczymy, że są całe obszary, na których nie możemy skorzystać ze środków pomocowych, a tam w wielu wypadkach jakość infrastruktury powoduje, że możemy jeździć z prędkością najwyżej 40–50 km/h, co utrudnia szukanie klientów i po stronie pasażerów, i po stronie przewozów towarowych.

I ostatnia informacja dotyczy tego, w jakie programy będzie inwestowała PLK w najbliższych latach. A więc: E20 – Mińsk Mazowiecki, Siedlce – Terespol, Rzepin – granica państwa, modernizacja poznańskiego węzła, E30 w okolicach Legnicy, Zgorzelca, E65, Działdowo – Gdynia – Warszawa, E75, Warszawa – Białystok – Sokółka, Trakiszki, granica państwa i kraje nadbałtyckie. I te inwestycje będą ze środków ISPA, z funduszy spójności. Również mamy tu: E20, E65, E30, Wrocław – Poznań. Jest też współfinansowany ze środków regionalnych projekt Warszawa Zachodnia – Łódź Fabryczna, ale to dopiero dotyczy roku 2006 i lat następnych.

Ja miałbym tyle do powiedzenia. Przepraszam, ilość tych informacji jest dość duża, one dotyczyły stanu obecnego, restrukturyzacji, tego, o czym mówi program rządowy z 16 grudnia, i tego, co jest w tej chwili najbardziej newralgicznym punktem, czyli przewozów regionalnych, źródła ich finansowania, struktury organizacyjnej PKP „Przewozów Regionalnych”, przewozów pasażerskich i spraw infrastruktury. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo panu prezesowi.
Pan minister, proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Infrastruktury
Maciej Leśny:**

Panowie Senatorowie, chciałbym dodać tutaj kilka informacji, które niestety nie przemawiają do kolegów z PKP, pomimo tego, żeśmy już kilkakrotnie na ten temat rozmawiali. Wiemy doskonale, że najważniejszą ustawą finansową jest ustawa budżetowa, żadna inna ustawa nie jest od niej ważniejsza. Więc mówienie o tym, że okradziono kolej, dlatego że ustawa budżetowa podała inne wielkości, niż były przewidziane w pierwszym programie restrukturyzacji, jest po prostu nadużyciem. I bardzo proszę tak nie mówić. To ustawa budżetowa w zależności od funduszy państwa mówi o tym, jakie pieniądze i kiedy będą dawane na kolej. Ani jeden rząd, mimo że ta ustawa była wprowadzona w życie w 2000 r., nie dał pieniędzy na Przewozy Regionalne i moim zdaniem słusznie, dlatego że mielibyśmy do czynienia z taką sytuacją, jaka była w czasie ostatniej gwiazdki, kiedy firma komercyjna PKP „Intercity” konkurowała w ramach tej samej grupy z dotowaną spółką Przewozy Regionalne w zakresie dalekobieżnych przewozów pasażerskich, oczywiście poziomem cen. To po prostu jest niedopuszczalne.

Sprawa kolejna. Widzieliśmy tutaj informacje na temat tych 550 milionów zł i sposobu wykorzystania tej kwoty. Nie jest możliwe przekazanie tych środków do sa-

morządów, bo na to nie pozwala prawo. Nie jest jednak powiedziane, że nie można zrobić tego w ten sposób, że będzie kwota przeznaczona na zakup taboru, a nie na dofinansowanie PLK, dlatego że dofinansowanie PLK mogłoby się odbyć wyłącznie za pomocą środków obrotowych. To są, przypominam, pieniądze inwestycyjne.

Skąd taki dwugłos? Otóż pani minister Wasilewska-Trenkner powiedziała w czasie debaty budżetowej, że tych pieniędzy nie można ruszyć bez zmiany ustawy, a pani minister Suchocka uważa, że można. Ponieważ jedna pani pełniła, a druga pełni funkcję ministra finansów, zażądaliśmy informacji – i jutro będziemy mieli ją na piśmie – czy może być tak, aby Przewozy Regionalne dostały tabor, nie pieniądze, w taki sposób, że zostanie przeprowadzony przetarg, być może przez Ministerstwo Infrastruktury albo przez Przewozy Regionalne. Jutro rano będziemy to wiedzieli, decyzja w tej sprawie zostanie przekazana, jak tylko zostanie formalnie podjęta.

Dodatkowa jeszcze przekażę informację dotyczącą programu rozbudowy sieci. Zgodnie z przyjętymi przez Unię Europejską założeniami dodatkowym priorytetem jest linia kolejowa, która się nazywa Rail Baltica. Litwa, Łotwa i Estonia zażądały od Polski rozbudowy infrastruktury, korzystając jak gdyby z tego, co miało miejsce kilka lat temu. Otóż Hiszpania oskarżyła Francję o to, że nie rozbudowuje infrastruktury, a jedynie drogą lądową, którą mogą towary hiszpańskie dotrzeć na rynki europejskie, jest droga przez Francję. Hiszpanie policzyli wielkość spowodowanej tym straty, jeżeli chodzi o produkt krajowy brutto. Podobnego oręża użyto w stosunku do Polski – w sposób nieformalny, tylko w takich kuluarowych dyskusjach. Stwierdzono, że zaniebanie Polski, jeśli chodzi o kierunek wschodni, powoduje, że kraje bałtyckie tracą 2–6% produktu krajowego brutto. W uzgodnieniu z Unią Europejską plany modernizacji linii kolejowej, która prowadzi na Litwę, Łotwę i do Estonii, zostały więc przesunięte z roku 2010 na wcześniej. Robimy to wspólnie we trzy kraje, przy czym największa część tej linii kolejowej biegnie przez Polskę. Ciekawostką jest to, że pomimo iż w krajach bałtyckich – tak je będę nazywał – na Litwie, Łotwie i w Estonii, linia kolejowa jest tej samej szerokości co na dawnym obszarze Związku Radzieckiego, korytarz Rail Baltica będzie budowany zgodnie z szerokościami europejskimi.

To tyle informacji bieżących. Ale jeżeli pan senator, pan przewodniczący, pozwoli, chciałbym dodać jeszcze kilka uwag.

Sprawa jest niesłychanie drażliwa, ponieważ związki zawodowe są zdecydowanie przeciwnie jakiegokolwiek regionalizacji i wyszukują różnych argumentów, aby nie doszło to do skutku. Nie mieliśmy okazji do merytorycznej dyskusji, dlatego że akurat wtedy, kiedy wreszcie program był gotowy – program został przyjęty 16 grudnia – związki urządziły głódówkę, a my, zgodnie z planem pracy rządu, do końca roku musieliśmy mieć pełną jasność, jak to będzie wyglądało. Program, który proponujemy w uzgodnieniu z marszałkami, powoduje więc, że odpowiedzialność za prowadzenie przewozów regionalnych, dotyczy to i pieniędzy, i organizacji wynikającej z ustawy o zadaniach samorządów, spada na barki marszałków. Pomysł jest taki, aby marszałkowie byli odpowiedzialni za całe przewozy regionalne i żeby na tym szczeblu zdecydowano, że nie będą jeździły z kilkunastoma pasażerami na pokładzie pociągi, które są przeznaczone do wożenia tysięcy pasażerów, jak to się odbywa niekiedy do tej pory. Chodzi o to, aby samorzady miały o wiele większe niż do tej pory prawo decydowania o rozkładzie jazdy. To budzi oczywiście obawy kolejarzy związane ze stratą miejsca pracy.

Przy okazji też chcielibyśmy dokonać pewnych reorganizacji i zmian niektórych – przepraszam, nie waham się użyć tego określenia – głupich zapisów, które do tej po-

ry obowiązywały. Proszę sobie wyobrazić, że przez nieformalną, jak się później okazało, z punktu widzenia prawa umowę pomiędzy związkami zawodowymi maszynistów a Dyрекcją Generalną PKP wszyscy maszyniści są zatrudnieni w czterech spółkach: w spółce SKM, w spółce WKD, w spółce LHS i w spółce Cargo. I teraz, jeżeli spółka Intercity albo spółka Przewozy Regionalne chce uruchomić pociąg, to musi wynajmować maszynistę. Godzina pracy maszynisty to około 100 zł. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że maszynista pracuje miesięcznie około dwustu godzin, to mamy 20 tysięcy zł. Gdyby on pracował w spółce Przewozy Regionalne albo Intercity, zarabiałby 3 tysiące 500 zł, plus oczywiście ZUS – i takie byłyby koszty.

Kolejarze też protestują przeciwko tym naszym pomysłom. Z tego całego naszego rozeznania mamy deklaracje na dzisiaj... Przepraszam, na przedwczoraj... W każdym razie poprosiliśmy wszystkich marszałków, aby do 1 marca opowiedzieli się, czy chcą przejąć na siebie odpowiedzialność, wynikającą oczywiście z ustawy, za organizację przewozów regionalnych, nie tylko kolejowych. W końcu lutego otrzymaliśmy deklaracje od dziewięciu marszałków, przy czym marszałkowie chcieli podejmować decyzje dotyczące działania spółek organizowanych u siebie w różnym zakresie: jedni chcieli przejąć wszystko i móc w pełni decydować o wszystkim w spółce, inni chcieli tylko zlecać przewozy regionalne. Mam nadzieję, że ze wszystkim uda nam się uporać.

Z punktu widzenia technicznego i technologicznego warto byłoby, aby na terenie Polski działało osiem do dziesięciu spółek, które wykonywałyby kolejowe przewozy regionalne – pan prezes Dettlaff jest oczywiście gotowy przedstawić wszystkie analizy dotyczące tej kwestii. Na razie nie wiemy, jak to będzie funkcjonowało. Gdyby to wszystko było *lege artis*, to samorzady wojewódzkie nie mogłyby mieć głosu decydującego w tych spółkach, dlatego że wartość majątku wnoszonego przez PKP byłaby o wiele większa niż 50%. W Polsce jednak poza umową spółki istnieje jeszcze umowa wspólników, w której można zdecydować o tym, że mniejszościowy wspólnik ma prawo do decyzji, oczywiście z wykluczeniem pewnych strategicznych decyzji, na przykład dotyczących zbycia majątku spółki itd.

Mamy informacje, że niektóre związki kolejowe przygotowały alternatywny program w stosunku do programu rządowego. Program ten będzie przedstawiony jutro w jednym z ośrodków szkoleniowych PKP. Popatrzymy na niego z dużym zainteresowaniem, choć wydaje nam się, że ten, który myśmy zrobili, jest ze względu na obecne prawo optymalny. Ale nie wiem jeszcze nic na temat tego programu, który będzie prezentowany jutro.

Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na kwoty, które tu padały. W dochodach z PIT i CIT przewidziano mianowicie na rzecz przewozów regionalnych 538 milionów zł. Kwota ta była zgodnie oprotestowana przez wszystkich marszałków już po podpisaniu przez pana prezydenta ustawy o finansowaniu jednostek samorządu terytorialnego. W czasie kolejnych kilku spotkań z marszałkami Ministerstwo Finansów pokazało symulację, z której wynikało, że ta kwota jest prawdziwa. Mało tego, na poparcie tego programu restrukturyzacji PKP premier Hausner zadeklarował, że jeżeli ta kwota z dochodów PIT i CIT, tych zwiększonych, nie zostanie osiągnięta, to rząd dopłaci brakującą różnicę do kwoty 538 milionów zł – rząd dopłaci pod warunkiem, że wszystkie samorzady zadeklarują takie kwoty, o których mówimy, aby w sumie na rzecz kolejowych przewozów regionalnych było 538 milionów zł. Jeżeli takie pieniądze by się nie znalazły w budżetach marszałków, bo nie byłoby poboru podatków, wtedy będziemy gotowi dopłacić. W takim przypadku, jaki pokazywał tutaj pan prezes

Lach, kiedy pomimo przeznaczenia kwoty 538 milionów zł na funkcjonowanie przewozów regionalnych samorzady zadeklarowałyby kwoty mniej więcej na poziomie ubiegłorocznym, czyli w okolicach 300 milionów zł, nie będziemy dopłacać, dlatego że będziemy uważali – przepraszam, że użyję kolokwializmu – że marszałkowie rąbnęli nam 250 milionów zł, bo taka kwota była na to przeznaczona, jeśli chodzi o wielkość udziału w PIT i w CIT, aczkolwiek nie możemy fizycznie niejako zaznaczyć tych pieniędzy, ale była mowa na spotkaniu ze wszystkimi marszałkami, że dlatego właśnie podnosi się udziały w podatkach zbieranych na terenie poszczególnych samorządów, aby te podatki mogły być przeznaczone na kolejowe przewozy regionalne.

To na razie tyle, Panie Senatorze.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Czy pan dyrektor Męclewski ma coś w zanadru, że tak powiem, jeżeli chodzi o sterowanie tą prezentacją, czy na tym kończymy? Mówię o prezentacji, nie o...

**Dyrektor Generalny
Polskich Kolei Państwowych SA
Maciej Męclewski:**

Chciałbym poinformować, że dzięki zdolnościom negocjacyjnym nowego prezesa spółki Przewozy Regionalne ta suma, którą płacimy za maszynistów, w tej chwili wynosi nie 100 zł, tylko 50 zł za godzinę – to jest niewątpliwym sukcesem nowego prezesa. Niemniej sprawa jest nadal nierozwiązana.

Chciałbym jeszcze jedną rzecz powiedzieć. W momencie kiedy powstawała ta kolejowa ustawa o restrukturyzacji, prywatyzacji, komercjalizacji itd., nie zrobiono jednej rzeczy. Łatwo się mówi kilka lat później... Nie stworzono mianowicie specjalnego prawa, jeżeli chodzi o układ podatkowy, który by spowodował, że... Tak zwane finansowanie skośne jest zabronione – zwłaszcza bardzo klarowny musi być rozdział pomiędzy zarządcą infrastruktury a przewoźnikami. Spowodowało to, że niektóre spółki grupy mają zupełnie przyzwoite zyski, aczkolwiek jest to, jak pokazywał pan Lach, w tym roku obarczone pewną skazą. Wszędzie tam, gdzie występuje euro, to albo to euro działało na minus, w przypadku centrali – minus 400 milionów zł w wyniku finansowym, bo po prostu część kredytów mamy w euro, albo na plus, jak w przypadku Cargo – 90 milionów zł in plus. Przez to, że nie ma takiej spójności, że jest jeszcze dodatkowe utrudnienie spowodowane kodeksem spółek handlowych, czyli to ograniczenie roli rad nadzorczych w spółkach akcyjnych itd., choć nadal uważamy się za grupę, z punktu widzenia rachunkowości i prawa podatkowego grupą niestety nie jesteśmy.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Otwieram dyskusję.

Kto z państwa senatorów, pani senator bądź panowie senatorowie, chciałby zabrać głos?

Proszę bardzo, pan Włodzimierz Łęcki.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Muszę powiedzieć, że prezentacja była bardzo konkretna, a temat komunikacji kolejowej jest jednym z ważniejszych tematów w dyskusjach społecznych. Gdyby udało się zrealizować te postulaty, te propozycje czy te projekty, byłoby prawie dobrze. Prawie, bo myślę, że rzecz tkwi przede wszystkim w infrastrukturze. Najlepszym przykładem katastrofa pod Miałami, która wynikała ze złego stanu torowiska; pojawił się więc problem, czy dalej tam powinny jeździć pociągi – jeżdżą z ograniczoną prędkością.

Nie chciałbym się zbytnio ustosunkowywać do problemu... W każdym razie panowie przekonali mnie o tym, że sprawa jest bardzo przemyślana. Mam jednak trzy takie pytania, propozycje.

Spora część ludzi, docierają do mnie takie głosy, chwali sobie inicjatywę kolei regionalnych i pociągów pospiesznych – ja pochodzę z Poznania – relacji Poznań – Warszawa, Szczecin – Poznań – Warszawa, Poznań – Zielona Góra itd. Te pociągi są prawie o połowę tańsze. Jadą co prawda o godzinę dłużej, ale dla przeciętnego obywatela, który nie jedzie na delegację, jest to bardzo wygodne połączenie. Nim te pociągi wprowadzono, z Poznania do Warszawy nie było żadnego pociągu pospiesznego. Poznań jest szczególnie uprzywilejowany, w tej chwili jest trzynaście InterCity, BWE i ekspresów, a do tego dochodzą trzy pospieszne. Tu pan dyrektor mówił, że zlikwiduje się niezdrową konkurencję. Ale myślę, że ta konkurencja między regionalnymi a InterCity w tym przypadku działa na korzyść pasażera. Ja jeżdżę na ogół InterCity albo BWE – tak żartem powiem: BWE jest gorsze, bo nie dają kawy, a cena miejscówki jest taka sama – i wiem, że jest olbrzymia różnica między zwykłym ekspresem a InterCity, więc słusznie, że miejscówka jest droższa, a poza tym czas przejazdu jest krótszy. Są jednak obywatele, dla których te 40 czy 50 zł ma duże znaczenie. Tak że jeśli już panowie takie decyzje podejmujecie, to proszę: nie chwalcie się, że chcecie zlikwidować konkurencję. W końcu mamy kapitalizm, a nie gospodarkę planową, a konkurencja jest immanentną częścią tego chyba niezbyt szczęśliwego ustroju. To jest pierwsza rzecz.

Druuga: rozkład jazdy. Muszę powiedzieć, że lubię jeździć pociągami. Mam dwóch przyjaciół, którzy do niedawna chwalili się, że jechali wszystkimi liniami kolejowymi w Polsce. Nieraz robimy takie spotkania – przepraszam za szczegóły... Proszę panów, rano: 7.35 do Poznania przyjeżdża pospieszny pociąg „Gorzowiak”, 7.35 przyjeżdża ekspres „Lubuszanin”, 7.40 „Lubuszanin” jedzie do Warszawy, ale odjeżdża z peronu drugiego, a tamten przyjeżdża na peron szósty. Człowiek w przeciągu pięciu minut zdąży przebiec. To są subtelności. Elitarny InterCity „Lech” przyjeżdża do Poznania na peron drugi – kiedy był śnieg, na śliskich schodach człowiek mógł połamąć sobie nogi – a w tym czasie peron pierwszy jest pusty. Drobiazgi, Panowie, ale myślę, że kolej zapatrzona w swoją dawną wielkość nie docenia takich drobiazgów, które stanowią o wygodzie pasażerów. Dzisiaj ludzie chcą korzystać z lepszych połączeń. Jest komunikacja autobusowa, zapowiadane są tanie loty z Warszawy do Poznania i InterCity może stracić pasażerów.

Nie chcę tu omawiać szczegółów, nie chcę, żebyście panowie mi odpowiadali, ale polecam panom zwrócenie uwagi na drobiazgi. Diabeł tkwi w szczegółach. Przecież cały krach PKP spowodowany jest zmniejszeniem liczby pasażerów, z wielu względów – niedostosowanie rozkładu jazdy do potrzeb, konkurencja taboru samochodowego itd. Ale to już powoli się odwraca. Samochodów jest za dużo, są wypadki,

trudności z parkowaniem. Myślę, że jeśli PKP podjęłoby określoną ofensywę, mogłoby odzyskać część utraconych pasażerów.

Jako przykład podam panom – ten problem przedstawiłem w swojej interpelacji senatorskiej: Kalisz został pozbawiony połączenia ekspresowego, pewnie słusznie, musiało tak być. Ale czy panowie nie wprowadzilibyście tego, co było kiedyś, że są autobusy kolejowe? Nie chodzi mi o ten substytut, żeście wynajmowali pekaesy, które jeździły krętymi drogami. Na przykład połączenie Kalisz – Warszawa przez Konin z dojazdem do Konina autobusem – autobus prawie wjeżdża na peron kolejowy, no przesadzam, ale człowiek, który wsiada na dworcu w Kaliszu, dojeżdża autobusem do wygodnego InterCity do Konina i w przeciągu niecałych trzech godzin jest w Kaliszu. Podobna rzecz jest z Gorzowem, podobna z niektórymi miastami w Wielkopolsce. Wolsztyn – tam sobie starosta załatwił, że dzięki uprzejmości PKP „Lubuszanin” staje w Nowym Tomysłu – panowie żeście się nie chcieli swego czasu na to zgodzić, a już w tej chwili jest tych dziesięciu, piętnastu pasażerów – i Wolsztyn ma mikrobus, który dojeżdża własnym sumptem do Nowego Tomysła. W końcu PKP jest dla ludzi. Myślę, że ciągle jeszcze obowiązuje ta odwrotna orientacja, że ludzie są dla PKP.

Chcę optymistycznie zakończyć. Propozycje są ciekawe, wydaje mi się, że przemyślane, ale dopracujcie, Panowie, trochę szczegóły, bo tu jest walka o pasażera. A tak naprawdę pasażer, jeśli nie będzie korzystać z PKP, to będzie w gorszej sytuacji, bo jak PKP będzie likwidowało kolejne połączenia, to pasażer będzie zdany albo na kiepskie autobusy, albo na jazdę własnym samochodem.

Jeszcze na końcu pewien element społeczny. Myślę, że dogodny dojazd do pewnych centrów pracy, kultury, nauki jest świadczeniem społecznym. Ograniczanie połączeń kolejowych powoduje nierówną dostępność społeczeństwa do różnych dóbr społecznych. Była tutaj mowa o tym, że koleje regionalne mają spełniać tę funkcję społeczną, ale nie powinien to być slogan, to powinno być przerodzone w czyn – dobre perony, dobre godziny odjazdów i może jeśli marszałkowie mają mieć spółki regionalne, niech oni mają również w swojej gestii niektóre autobusy, nie wszystkie, bo gdyby połączyć PKS z PKP to byłby galimatias. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Ja mam następującą propozycję, prośbę, żebyśmy wszystkim, i koleżance, i kolegom, dali teraz szansę zadania pytań – więc zadamy pytania, a potem, rozumiem, pan minister, pan dyrektor porozdzielacie odpowiedzi.

Proszę bardzo, pani senator Grażyna Staniszevska, a następnie kolega Miecysław Mietła.

Senator Grażyna Staniszevska:

Ja chciałabym się zapytać o infrastrukturę. Rozumiem, że sensowne było scale nie i zarządzanie centralne w skali Polski torami, bo to musi być jednorodna sieć, ale scentralizowanie zajmowania się budynkami dworców kolejowych, przejść podziemnych to już jest absurd. Dzięki temu scentralizowaniu tak naprawdę – poza miejscowościami, w których dyrekcje się lokalizują – budynki dworców strasznie podupadły. A tak jak pan senator przed chwileczką mówił, żeby klient był zadowolony, nie wy-

starczy szybki pociąg. Klient nie może mieć zapyziałego dworca, na którym po prostu śmierdzi, najzwyczajniej w świecie śmierdzi. Nie może mieć przejść podziemnych ze ścianami, na których jest grzyb, po prostu nie może tak być. Dawniej to wszystko należało do mikroświata związanego z danym dworcem i dworzec był zadbane, także gminom na tym zależało. Kiedy zostało to scentralizowane, kiedy się okazało, że aby zająć się jednym przejściem podziemnym, trzeba się udawać na przykład gdzieś z południa Polski do dyrekcji do Gdańska, to po prostu wszystkim ręce opadły.

Czy państwo planujecie zdecentralizować, nie wiem, własność, zarządzanie tym, co nie powinno być sterowane w skali całego tak dużego kraju, jakim jest Polska? Chodzi o dworce, przejścia podziemne, tę taką infrastrukturę...

(Głos z sali: Sanitariaty na dworcu.)

...sanitariaty na dworcach et cetera. Obowiązki z tym związane dawniej należały do naczelnika stacji. Naczelnika stacji, do którego każdy klient mógł pójść i mu nawymyślać, jeżeli gdzieś było nie tak. W tej chwili naczelnik mówi: to nie ja, to dyrekcja w Gdańsku, w Warszawie czy gdzieś tam, ja nie mam nic do tego.

I drugie moje pytanie dotyczy deficytowej, jak się okazało podczas prezentacji, spółki PKP „Informatyka”. Co to takiego jest to чудо? Skądinąd wiem, że PKP ma jedną z największych sieci światłowodowych w Polsce, zresztą kompletnie niewykorzystywaną albo wykorzystywaną... No dobrze, a jeżeli wykorzystywaną, to dlaczego to jest deficytowe?

(Rozmowy na sali)

(Przewodniczący Jerzy Suchański: Jeśli można, dajmy dokończyć pani senator, później będą odpowiedzi.)

W każdym razie chciałabym się zapytać o owe sieci światłowodowe, gdzie one się mieszczą – czy w infrastrukturze, czy w PKP „Informatyka”? Co państwo planujecie z tym zrobić, czy nie daj Boże, sprywatyzować? Jakie są tutaj plany?

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, kolega senator Mieczysław Mietła.

Senator Mieczysław Mietła:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Ja mam takie pytania do panów... Wiele tutaj dowiedzieliśmy się na temat tego, co się dzieje w kolei, a moją uwagę zwróciło to, że bardzo dużo jest tego majątku, który jest opłacany. Bo tak jak było powiedziane, kolej w zasadzie korzysta z obiektów, które są najbliżej torów, a jest infrastruktura, która jest bardzo potężna, zresztą miałem okazję na ten temat czytać też w przysyłanym chyba przez was takim wydawnictwie...

(Głos z sali: „Rynek kolejowy”.)

No właśnie, „Rynek kolejowy”. Jest to więc problem, z którym trzeba coś zrobić. A moje pytanie jest takie: jak to się ma mniej więcej do pozostałego majątku, jakie są proporcje?

Druga sprawa: pozostawione obiekty – już kiedyś miałem okazję mówić na ten temat, chyba zresztą w obecności pana ministra – na Dolnym Śląsku została kolej, obiekty itd., to wszystko jest zdewastowane, okropnie wygląda, a to świadczy o firmie,

świadczy o Polsce. Wielu turystów przyjeżdża tam z zagranicy, a jak się przejeżdża przez te różne miejscowości, to widzi się obraz Polski, bardzo żałosny.

Chciałbym się jeszcze zapytać o taką rzecz: na czym w przyszłości kolej chciałaby zarabiać? W zasadzie dowiedzieliśmy się tutaj o stanie faktycznym, co jest dzisiaj, a ja pytam: w jakim kierunku będzie szedł rozwój kolei? Tego tutaj nie miałem okazji usłyszeć. Czy to będzie wypożyczanie torów zachodnim przewoźnikom? Czy chcemy zarabiać na przewozach towarowych, a wiemy, jakie są problemy na całym świecie z tymi przewozami? Czy to będą tylko przewozy pasażerskie? Prosiłbym o komentarz w tej sprawie.

Problem dworców, ich wyglądu, który rzeczywiście jest bardzo żałosny. Chciałbym powiedzieć taką rzecz: zapytałem przedstawiciela kolei, dlaczego dworzec w Bochni jest taki brudny, nieposprzątany itd., a on mi odpowiedział, że teraz tak jest, bo ekipą sprzątającą dworzec zarządza spółka, która mieści się w Gdańsku. Z całym szacunkiem dla Gdańska trzeba powiedzieć, że zarządzanie na taką odległość jedną czy dwoma osobami, które się tym zajmują, jest wielką przesadą. Być może jest tu jakieś przekłamanie, ale chyba też coś w tym jest. Tych spółek w PKP jest wiele i podejrzewam, że ten podział zadań i kompetencji nie jest najlepszy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Pan senator Lewicki, kolega senator Drożdż i później jeszcze ja – chyba wszyscy się wypowiemy.

Proszę bardzo.

Senator Marian Lewicki:

Dziękuję bardzo.

Wiele uwag zgłoszonych przez moich szanownych przedmówców podzielam, parę omawianych tu sytuacji znam też z autopsji. Ale chciałbym konkretnie zwrócić się do państwa z pytaniami dotyczącymi prywatyzacji.

Ustawa z 2000 r. miała dać początek, nazwijmy to w ten sposób, szerokim zmianom na kolei w kierunku prywatyzacji, a okazała się raczej sankcjonowaniem status quo w o wiele bardziej skomplikowanym układzie. Takie jest moje odczucie. Państwo mówicie o prywatyzacji w tenże sposób – jeżeli dobrze pamiętam, nie chciałbym czegokolwiek uszczknąć – prywatyzacja stawia sobie następujący cel: rozwój i wzrost konkurencyjności spółek na otwartym europejskim rynku kolejowym poprzez dokapitalizowanie, zwiększenie inwestycji, dostęp do technologii et cetera. Prowadzona zaś będzie tak, aby zagwarantować udział Skarbu Państwa w strategicznych decyzjach dotyczących największych prywatyzowanych spółek, zabezpieczyć interesy narodowe, zapewnić bezpieczeństwo et cetera.

Szanowni Państwo, życzę wam powodzenia przy tego rodzaju konstrukcji, takim układzie, powodzenia w prywatyzacji, bo wydaje mi się, że doświadczenie krajów zachodnich wskazuje, że nie będzie łatwo. Mógłbym tu przywołać doświadczenie angielskie – prywatyzacja kolei zakończyła się totalną kląpą. Czy my bierzemy pod uwagę te doświadczenia? Tak naprawdę w Europie nikt specjalnie nie dąży do prywatyzacji kolei. Jeżeli zakładamy sprzedaż tych najbardziej dochodowych elementów, bo przecież tylko to może być przedmiotem transakcji na rynku finansowym, to przecież

trzeba sobie zdawać sprawę z tego, że mamy do czynienia z pewną skalą tej prywatyzacji i zgodą inwestorów na wejście. Jeżeli Skarb Państwa chce zagwarantować pakiet, czyli zrobić taką quasi-prywatyzację, jeżeli takie są założenia, to obawiam się, że rynek kapitałowy nie zechce podzielić państwa optymizmu w tym zakresie. A już nie mówię o sprawie bardzo istotnej, jaką będzie opór społeczny. Już dzisiaj widać, że w zasadzie na kolei nie ma zgody tak naprawdę na nic. Jest impas, jest obstrukcja, właściwie w dalszym ciągu wszystko idzie w kierunku zachowania tego stanu, który jest dzisiaj.

Poza tym wydaje mi się, że jeżeli się planuje prywatyzację, to powinno się również mówić o dochodach z prywatyzacji, bo państwa zobowiązania pomimo restrukturyzowania długów są w dalszym ciągu bardzo wysokie. Pytanie: ile zakładana prywatyzacja ma przynieść skarbowi państwa?

Następna kwestia to te takie bardzo prozaiczne sprawy, o których mówiliśmy: czysty dworzec, komunikacja, przejście z peronu na peron. Otóż ostatnio ktoś mi opowiedział historię, która wydawała mi się co najmniej zdumiewająca, to jest autentyczny przykład, dotyczący rozliczenia między operatorami kolejowymi. Ta osoba mianowicie korzystała z kolei, z różnych przewoźników, i miała kłopoty ze złożeniem biletów. Dojeżdżała do Poznania, z Poznania do Wrocławia jechała InterCity i okazało się, że musiała zawierać na tego rodzaju przejazd osobne transakcje. Co się okazało? Łączna cena tej transakcji była wyższa, niż gdyby kupiła bilet wprost z Warszawy do Wrocławia. Myślę, że to są właśnie te elementy, o których mówił mój zacny kolega, senator Łęcki. Otóż przy tak bardzo rozczłonkowanym stanie własnościowym PKP pewne szczegóły uciekają. To byłoby na razie tyle. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo, Panie Senatorze.

Kolega senator Kazimierz Drożdż – proszę.

Senator Kazimierz Drożdż:

Wielce Szanowni Goście, ja mam trzy szczegółowe pytania.

Pierwsze do pana prezesa Lacha. Mówił pan o 11 miliardach zł niedoborów i o tym, że przed rozpoczęciem restrukturyzacji było 8 miliardów zł. Czy te 8 miliardów zł mieści się w tych 11 miliardach zł?

(Dyrektor Finansowy Polskich Kolei Państwowych SA Janusz Lach: Tak.)

Mieści się, dobrze.

Druga sprawa. Są pociągi osobowe z Warszawy do Kłodzka, do Jeleniej Góry, których jeden lub dwa wagony jadą jako osobowe z Kłodzka do Kudowy, Stronia czy do Szklarskiej Poręby. Czy nie można by było na dworcach w Warszawie, w Gdańsku, w Szczecinie zrobić takiej wyraźnej adnotacji, że jeden czy dwa wagony jako osobowe jadą dalej później do takiej, a nie innej stacji docelowej? Takich informacji na dworcach nie ma. Jest tylko powiedziane, że jest to pociąg pospieszny, który kończy, założmy, w Kłodzku czy w Jeleniej Górze, a przecież jeden czy dwa wagony jako pociąg osobowy są jeszcze kierowane do stacji docelowych. Ten problem został poruszony przez moich wyborców na jednym ze spotkań na terenie województwa dolnośląskiego i dlatego pytam: czy można by było przy opracowaniu nowych rozkładów jazdy to uwzględnić? Chodzi o to, żeby na stacji, powiedzmy, w Warszawie było napisane, że

pociąg wyjeżdżający o godzinie 22.00 ma jeden wagon osobowy do Kudowy Zdroju, Stronia, do Szklarskiej Poręby czy do innej miejscowości.

Następna interesująca mnie sprawa dotyczy jednego z najlepszych w przeszłości szpitali na terenie Wrocławia, czyli szpitala kolejowego we Wrocławiu. Jak wygląda dzisiaj sytuacja z tym szpitalem? Czy to jest szpital marszałkowski? Bardzo prosiłbym o odpowiedź. Była tam bardzo dobra kadra, bardzo wiele osób, nie tylko kolejarzy, leczono w tym szpitalu. Prawdopodobnie stan tego szpitala jest w tej chwili bardzo krytyczny. Jeśli mógłbym uzyskać odpowiedź na to pytanie, to bardzo bym prosił.

I jeszcze sprawa, którą poruszali moi koledzy – dworce kolejowe. Piękna jest Kotlina Kłodzka, piękna jest Kotlina Jeleniogórska, ale jak byście państwo zobaczyli dworzec w Kłodzku, w Polanicy Zdroju, w Dusznikach... Naprawdę, aż nieprzyjemnie patrzeć. Chciałbym uzyskać informacje, do kogo ja, jako senator, mogę się zwrócić, żeby kwestię tych małych dworców kolejowych uporządkowano. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Czy koleżanka, koledzy będą mieli jeszcze jakieś pytania? Nie.

To w takim razie ja jeszcze miałbym pytania – jedno szczegółowe, a drugie może ogólne.

Z tego podanego nam wykazu, dotyczącego składu kapitałowego poszczególnych spółek, nie wynika, aby w 100% udziałowcem było PKP, więc chciałbym się zapytać: kto jeszcze jest udziałowcem? PKP w tych spółkach ma 99%, 69%, 73%, a czy są jeszcze jakieś inne firmy w wykazie?

Drugie pytanie... A raczej może wyjaśnienie. Jeżeli chodzi o te tysiąc pism, które były adresowane do gmin, to ja rozumiem, dlaczego gminy nie chcą decydować się na umorzenie. Umarzając bowiem, tracą podwójnie, po prostu nie mają u siebie rozliczeń finansowych i nie otrzymają odpowiednich środków. Te gminy, które się decydują na umorzenie, tracą na tym podwójnie: raz, bo nie mają wpływu, a drugi raz, bo nie mają odpowiedniej dotacji. Tak przynajmniej to wyglądało, kiedy ja byłem prezydentem – szukaliśmy wtedy innej drogi, żeby nie umarzać komukolwiek podatków.

I taka w pewnym sensie trochę szokująca dla mnie sprawa, ale pozytywnie, to te dane. Patrząc, że wstępne wyniki finansowe spółek Grupy PKP w 2003 r. są zaskakująco lepsze, chociaż jeszcze są złe. PLK SA potrafiło z prawie 900 milionów zł strat przejść na 250 milionów zł. Co się tam takiego stało, co się tam takiego zdarzyło, że w ciągu jednego roku zysk wyniósł o prawie 650 milionów zł więcej? Skąd poza tym się wziął w PKP LHS ponad pięciokrotny wzrost – z 4 milionów 300 tysięcy zł na 24 miliony 700 tysięcy zł?

Kolejna sprawa: kto zapłaci za te długi PKP? Ja rozumiem, że można sobie wpisać księgowo, że straty pokryje się z zysków następnego roku i to będzie ładnie wyglądało, ale przecież zapewne inne firmy obsługują czy wspomagają... W związku z tym narastają problemy z płatnościami, to chyba komplikuje niezwykle sprawę tym, którzy żyją obok tych kolosów.

Zauważyłem, że najmniej środków finansowych na dotacje samorządowe zechciał przeznaczyć marszałek z mojego województwa, województwa świętokrzyskiego, bo tylko 4 miliony zł, a w poprzednim roku było to 7 milionów 900 tysięcy zł. Skąd to się wzięło? Bo widzę, że w innych samorządach jest to mniej więcej porównywalne, a tu jest aż taki duży, dwukrotny skok. Co tam się dzieje? Czy została ta sprawa wyjaśniona?

Bo wiem, że są pewne kłopoty, perturbacje, związkowcy z tą sprawą do mnie przychodzili i nie byłem w stanie nic powiedzieć. Czy są prowadzone rozmowy z samorządem?

Kolejna sprawa: kto ustala ceny za korzystanie z infrastruktury kolejowej? Bo ja rozumiem, że jest Urząd Regulacji Telekomunikacji i Poczty, jest Urząd Regulacji Energetyki, który ustala stawkę za przesył energii elektrycznej po sieciach, który pilnuje tej sprawy. A jak to się ma...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Właśnie, chciałbym, żeby to później zostało powiedziane. Jeżeli Cargo pójdzie do prywatyzacji, to na pewno każda złotówka będzie dokładnie oglądana przez nowego właściciela, jeżeli nie będzie on z Polski, i będzie awantura, dlaczego stawka rośnie, dlaczego jest taka, a nie inna wartość itd. Tak przynajmniej dzieje się u pozostałych regulatorów.

Jakie są zagrożenia dla PKP po wejściu Polski do Unii Europejskiej? Czy są ogólnie jakieś zagrożenia dla PKP w związku z wejściem do Unii Europejskiej? Czy jest jeszcze jakaś ostatnia szansa na nasze inicjatywy senackie, które by może w czymś pomogły, żeby się trochę ochronić przed niepotrzebną albo potrzebną konkurencją? Szkoda bowiem, żeby nasze firmy tutaj przegrywały. Tyle pytań.

Czy są jeszcze jakieś pytania? Bo ja rozumiem, że zrobilibyśmy...

Czy kolega dyrektor chciałby jeszcze zabrać głos? Nie.

Przepraszam, że się tak pytam, ale wolałem się zapytać, bo udzielimy teraz głosu naszym drogim gościom.

Jeżeli ktoś, koleżanka czy koledzy, nie uzyskaliby odpowiedzi na swoje pytania, to prosiłbym, żeby się upomnieć, a jeżeli wszyscy uzyskamy odpowiedzi, to będziemy się zbliżać do, że tak powiem, dziękczynienia. Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, Panie Dyrektorze, który z panów?

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Infrastruktury
Maciej Leśny:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Akurat teraz zaczyna się naprawdę najciekawsza część tej dyskusji, z przykrością więc muszę poinformować państwa senatorów, że o godzinie 17.00 zaczynam bronić w Sejmie ustawy o przewozie koleją towarów niebezpiecznych i będę musiał, niestety, państwa opuścić, ale koledzy z PKP, którzy są doskonale zorientowani, są do państwa dyspozycji.

Ja może odniosę się do kilku spraw ogólnych, które były tu poruszone, zostawiając istotne szczegóły dla swoich kolegów. Chciałbym powiedzieć państwu, że według naszej oceny, a jestem byłym bankowcem, to jest pierwszy program restrukturyzacji PKP, ten trzyletni, który się spina, że tak powiem, finansowo. To jest niezwykle ważne. Dzięki doskonałej sytuacji na międzynarodowych rynkach finansowych – nie taimy tego – jesteśmy w stanie zamienić drogie kredyty na tanie, małą tego – możemy przesunąć spłatę ich w czasie tak daleko, aby można było pomyśleć o tym, że zrestrukturyzowana, zmniejszona PKP będzie w stanie spłacić kiedyś te zadłużenia, po pierwsze z zysków, a po drugie w dużej części z majątku, który jest dzisiaj niepotrzebny i nigdy więcej potrzebny nie będzie.

Dlaczego to jest ważne? PKP przewoziło dwadzieścia lat temu miliard dwieście milionów pasażerów, prawie 90% towarów – i ta wielkość nigdy nie wróci. W tej chwili przewozimy – jak pan prezes Lach powiedział – około trzystu dwudziestu mi-

lionów pasażerów. Możemy dobrą akcją promocyjną uzyskać kilkadziesiąt milionów, myślę, że nie więcej niż czterysta. Trudno ignorować fakt, że nie ma potrzeby takiej infrastruktury. Nie sposób utrzymywać 23 tysięcy 500 km torów, kiedy naprawdę potrzebnych jest 15 tysięcy km, i to z dużym nadstatkiem.

I co teraz będziemy robili? Oczywiście kolej planuje, Panie Senatorze Łęcki, niech pan mi uwierzy. Byłem pracownikiem komisji planowania przy Radzie Ministrów, miałem też okazję być na praktyce w różnych koncernach w Stanach Zjednoczonych. To, co myśmy robili w komisji planowania, to było – przepraszam, że użyję cytatu z filmu – małe piwo przed śniadaniem, a nie planowanie takie, jak się tam robi, bo tam się robi naprawdę duże, mocne planowanie. To jest trudniejsze, bo jest zdecentralizowana własność.

I odpowiem pani senator. W Polsce mamy trzy tysiące siedem dworców, a używanych jest jakieś tysiąc dwieście. Mało tego, na tych tysiącu dwustu dworcach tak naprawdę potrzebne są dwa, trzy pomieszczenia, a reszta jest absolutnie niepotrzebna. Zwróćcie państwo uwagę, że to są bardzo często miejsca w środku miast. I co chcemy zrobić? Chcemy to oddać samorządom, najlepiej za długi, jeśli nie, to sprzedać, a jeżeli się nie uda ani oddać za długi, ani sprzedać, to chcielibyśmy dać to samorządom w wianie przy powoływaniu spółek, które będą prowadziły przewozy regionalne, aby dzięki tym nieruchomościom można było dofinansowywać przewozy kolejowe. To dotyczy wszystkich dworców poza tymi wielkimi dworcami. Dla wielkich dworców, tych kilkunastu w Polsce przewidujemy podobne rozwiązanie jak na Dworcu Wileńskim – państwo widzieli, w przyziemiu spełniana jest funkcja kolejowa, a wyżej jest duży budynek Carrefour, który przynosi PKP dochody. Tak chcielibyśmy to zrobić. Ogłosimy niedługo konkurs, Włosi, Amerykanie, Niemcy chcieliby wspólnie z koleją poprowadzić takie przedsięwzięcia, oczywiście przy założeniu, że cały czas własność będzie PKP – to jest możliwe do zrobienia.

Chcielibyśmy, aby jak najszybciej cała infrastruktura kolejowa została przekazana tam, dokąd powinna zostać przekazana, ale nie możemy ignorować faktu, że tylko 40% majątku PKP ma właściwie uregulowany status prawny. Pani Senator, sto pięćdziesiąt lat temu, jeśli ktoś budował kolej, to car czy cesarz mówił, że tu ma jechać kolej, i nikt się nie przejmował, przepraszam, żadnymi kwitami. Teraz my, chcąc przekazać majątek PKP spółkom, musimy udokumentować stan prawny. Ustawa, która miała nam pomóc, która oddziela własność ziemi od infrastruktury, spowodowała większe zagrożenie, dlatego że wojewodowie zaczynają się bardzo dokładnie przyglądać wszystkim tym elementom majątku PKP, które mają być uwłaszczone, i blokują decyzje. Nie bez powodu więc pan prezes Lach mówił o tym, że potrzebna jest nowa inicjatywa ustawodawcza.

Mówimy o prywatyzacji. Dlaczego mówimy o prywatyzacji? Polska w okresie przejściowym wynegocjowała ochronę własnego rynku przewozów towarowych do końca 2006 r. Od 1 maja tego roku około 20% linii towarowych w Polsce musi być udostępnione obcym przewoźnikom – na razie dotyczy to przejazdów międzynarodowych. Jednak prowadzone są prace, podjęta została próba na terenie Unii przyspieszenia otwarcia rynku dla międzynarodowej konkurencji. Gdyby udało się to zrobić – mam nadzieję, że się nie uda – oznaczałoby to, że musimy otworzyć rynek przewozów znacznie szybciej niż 1 stycznia 2007 r., na przykład w 2006 r.

Co to oznacza? Cargo, które jest niedoinwestowane, przynosi olbrzymie dochody dlatego, że jest monopolistą. Cargo przewozi 99,99% towarów w Polsce. Cargo korzysta z tego, że ma maszynistów, że komu chce, przepraszam, to pociąg podstawi. Ja oczywiście trywializuję problem, proszę tego nie brać dosłownie, to gwoli podtrzymania tezy.

Cargo nie wjedzie swoimi starymi wagonami, niespełniającymi norm europejskich, na zachód i na południe Europy. Cargo nie ma lokomotyw, które mają możliwość jazdy na dwóch systemach zasilania. W Europie są cztery systemy zasilania w energię elektryczną, jedenaście systemów sygnalizacyjnych i trzy szerokości torów. Aby móc jeździć do zachodniej i do południowej Europy, Cargo musi mieć co najmniej dwusystemowe lokomotywy i musi mieć tabor, który odpowiada unijnym przepisom. Jeżeli nie znajdziemy w ciągu najbliższego czasu kogoś, kto zechce wejść do Cargo z know-how, kto dokapitalizuje je i zabierze na zachód Europy, za dwa lata po prostu Cargo samo wpadnie w ręce przewoźników, bo nowszym, lepszym taborem będzie można świadczyć usługi taniej, niż świadczy Cargo. A wtedy będzie, przepraszam, po herbacie.

To jest naprawdę ostatni moment i dlatego szukamy rozwiązań polegających nie na sprzedaży rynku, ale na dofinansowaniu przez inwestora strategicznego, który będzie działał w Polsce zgodnie z tymi zasadami, o których powiedział pan senator. To jest obowiązek, który rząd wziął na siebie po kolejnych negocjacjach ze związkami zawodowymi. Związki bowiem w trosce o polski rynek, co jest zrozumiałe, o polskiego przewoźnika wymogły na nas takie zapisy. Chcielibyśmy to uzyskać, a jest wiele sposobów obrony, nie tylko większościowy kapitał, bo taka prywatyzacja, kiedy się zostawia sobie większościowy kapitał, to nie jest żadna prywatyzacja. Teraz chcielibyśmy, aby te transakcje zostały przeprowadzone jak najszybciej.

W tym schemacie, który państwo widzieli, który pokazał pan prezes Lach, jest jedenaście spółek, które są konsolidowane. Pani senator widziała tam tę informatykę, telekomunikację. Spółka ta powstała w ten sposób – przepraszam, to brzmi humorystycznie, ale podaję informację, którą mi przekazano – że była spółka Teleinformatyka, tyle że się dwóch facetów nie mogło dogadać, w związku z czym zrobiono z niej dwie spółki.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, Pani Senator. Mało tego, Bill Gates, który zatrudnia w Microsoftzie siedemset osób, jest najbogatszym człowiekiem na świecie, a firma Informatyka przynosi rocznie półtora miliona złotych straty. Telekomunikacja, bo o tej firmie pani senator mówiła, która ma najlepszą w Polsce infrastrukturę w zakresie światłowodów, nie chciała świadczyć zewnętrznych usług.

(Senator Grażyna Staniszevska: Nie chciała, czy miała zakaz? Bo zakłady energetyczne mają zakaz...)

Nie mam na ten temat informacji. Wiem na przykład, że zgłaszają się firmy telekomunikacyjne, które chciały wykorzystać sieć światłowodową Telekomunikacji Kolejowej. Duża grupa już jest używana, być może za mało, w każdym razie z niepokojem zobaczyłem, że telekomunikacja też przyniosła stratę.

Pozostałe spółki, PKP „Energetyka” czy spółki, które są związane z infrastrukturą, muszą być połączone z firmą PKP PLK. Jest to firma, która nigdy nie będzie prywatyzowana, żeby nie doszło do tej sytuacji, Panie Senatorze, jaka była w Anglii, kiedy to właściciele prywatni oszczędzali na wszystkim, włącznie z nakładami na bezpieczeństwo, i dopiero trzy spektakularne katastrofy kolejowe spowodowały, że państwo zrenacjonalizowało firmę, ale tylko infrastrukturę, nie spółki. Spółki działają na zasadzie, jakiej wymaga Unia od wszystkich, którzy spełniają określone kryteria: dostęp na tych samych warunkach do szyn. My będziemy sprzedawali jazdę po szynach, będziemy sprzedawali usługę w postaci zasilania energią – tym będzie handlowało PKP PLK. Ale o tym powiedzą więcej koledzy.

O stawkach dostępu do infrastruktury kolejowej decyduje minister infrastruktury, który wespół z przedsiębiorstwami kolejowymi opracował nowe zarządzenie. Ono będzie

wchodziło w życie niestety dopiero od przyszłego roku, bo na kolei, jak państwo wie, takim typowym terminem jest połowa grudnia, kiedy wchodzi nowy rozkład – to jest świętość dla wszystkich – sześć miesięcy przed wejściem nowego rozkładu wszystko musi być związane na ostatni guzik, między innymi również stawki dostępu do infrastruktury. Projekt rozporządzenia jest przygotowany i co do stawek jest tu zupełnie inna filozofia niż dotychczas. Będą preferowani ci klienci, którzy będą mieli duże przewozy, a więc w największym stopniu Przewozy Regionalne, które mają bardzo dużą liczbę uruchamianych pociągów, oraz PKP „Cargo”, które podobnie będzie miało dużą liczbę pociągów.

Są istotnie zagrożenia, jeśli chodzi o wejście do Unii. Zagrożeniem jest to, o czym mówiłem – rynek przewozów towarowych, dlatego że jakoś nie ma chętnych na konkurowanie z nami o przewozy pasażerskie, bo przewozy pasażerskie na całym świecie są dotowane.

Jeszcze odniosę się do tego programu. Zgodnie z programem, który tutaj opracowaliśmy, obarczając odpowiedzialnością marszałków za przewozy regionalne, za ich organizację, oczekujemy, że przy dostosowaniu podaży do popytu, przy pewnym wygenerowaniu tego popytu, przy lepszym ustawieniu rozkładów jazdy, przy zamianie drogiego w eksploatacji taboru na tańszy może się tak zdarzyć – i tego oczekujemy – że spółki przewozów regionalnych przy dotacji państwa w wysokości 15% i 9% z CIT i chyba 1,5% z PIT wyjdą na zero. Zgodnie z ustawą bowiem od 1 maja kolejowe spółki przewozowe nie będą mogły być zmuszane do służby publicznej, jeżeli nie będą miały pokrytych kosztów, co oznacza, że spółka Przewozy Regionalne nie uruchomi ani jednego pociągu, jeśli nie będzie się to zwracało przez wpływy z biletów bądź z dotacji od marszałka.

Dlaczego jest to ważne? Powiedziałem, że niepotrzebne byłoby dotowanie 800 milionami zł spółki Przewozy Regionalne. Kiedy objąłem swoje stanowisko w lipcu ubiegłego roku, uruchamiano dziennie mniej więcej cztery tysiące trzysta pociągów. Koszty uruchomienia tylko tysiąca z nich zwracały się dzięki wpływom z biletów, około ośmiuset wymagało pewnej dotacji, niewielkiej, żeby wyjść na zero, ale dwa i pół tysiąca pociągów generowało straty 50–90%. Żadne państwo na świecie nie jest w stanie, w zakresie służby publicznej, utrzymywać ponad połowy uruchomionych przewozów koleją. I dlatego wymagana jest taka działalność, aby dostosować kolej do potrzeb, a nie do infrastruktury, która jest sprzed dwudziestu lat.

Przepraszam, teraz poproszę, żeby może koledzy dodali informacje szczegółowe i odpowiedzieli na pytania, które były tu zadane.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze. Rozumiem, że pan biegnie...

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze, kogo pan wyznaczy do udzielenia odpowiedzi?

Proszę bardzo.

**Dyrektor Generalny
Polskich Kolei Państwowych SA
Maciej Męclewski:**

Jeśli można, Panie Przewodniczący, pozwoliłbym sobie podzielić pytania nie na osoby, które je zadawały, tylko na grupy tematyczne – po prostu będzie odpowiadała kompetentna osoba, która się na tym najlepiej zna.

Ja zacznę od tego, na czym chcemy zarabiać. Sądzę, że jest to dla wszystkich istotne. Z mniej więcej 12, 13 miliardów zł sprzedaży około połowa w tej chwili to sprzedaż wewnętrzna – są to te pieniądze, które bierze infrastruktura za dostęp do torów, które bierze Cargo za maszynistów i za lokomotywy, które bierze PKP „Energetyka” za dostarczanie energii itd. Bardzo nam jednak zależy na tym, żeby dużo więcej zarabiać na klientach zewnętrznych. Ja sobie pozwolę jeden jedyny raz skorygować pana ministra: otóż Telekomunikacja Kolejowa ma w tej chwili 40% przychodów z zewnątrz, czyli jest to spółka bardzo ukierunkowana na klientów zewnętrznych. Bardziej nam zależy na tym, żeby dużo więcej zarabiać na przewozach towarowych, na których i tak zarabiamy, i wreszcie na przewozach pasażerskich.

Jeżeli chodzi o przewozy towarowe, mamy około dziewięćdziesięciu tysięcy wagonów, ale z tego 3/4 to są węglarki. Węgla będziemy wozili coraz mniej i już w tej chwili wyraźnie to widać, a jeszcze ta zima zdrowo nam dała po kościach, bo mało węgla się woziło. Nie mamy jednak wagonów specjalistycznych, a na specjalistycznych wagonach zarabia się najwięcej. Powiem, że najwięcej zarabiamy na przewozach czołgów, ale tych się stosunkowo mało wozi. Wozi się jednak na przykład całą masę samochodów, i to samochodów luksusowych, z Niemiec na Wschód. Tylko niestety nie mamy wagonów, a to muszą być wagony nieomalże pancerne, z karabinami maszynowymi, ponieważ te pociągi są bardzo często okradane, więc nie my zarabiamy, tylko zarabiają przewoźnicy, którzy takie wagony mają. Czyli potrzebnych jest dużo więcej wagonów specjalistycznych, jeżeli chodzi o przewozy towarowe.

Jeżeli chodzi o przewozy pasażerskie – to samo. Codziennie do Warszawy przyjeżdża około sto pięćdziesiąt tysięcy osób. Ale samochodami osobowymi – dwieście pięćdziesiąt tysięcy dziennie. Jeżeli udałoby nam się chociaż połowę tych pasażerów przekierować na kolej, to byśmy mieli parę milionów pasażerów, najlepszych pasażerów, bo w większości są to pasażerowie, że tak powiem, pełnopłatni, to nie są pasażerowie z prawem do ulg, tylko tacy, którzy będą płacili. Ale po pierwsze, muszą mieć zapewnione bezpieczeństwo, po drugie, musi być odpowiedni tabor, po trzecie – rozkład jazdy, i oczywiście dostęp do infrastruktury.

Przeszkodą jest tabor. Nawet jeżeli infrastrukturalnie bylibyśmy w stanie usprawnić tę główną linię średnicową w Warszawie tak, żeby pociągi jeździły co kilka minut, to po prostu nie mamy takich wagonów, do których ludzie zdążyliby wsiąść i z nich wysiąść. Co z tego, że pociągi jeździłyby co chwilę, jak wszyscy zostawiliby w środku? Średnia wieku tych EZT, którymi jeździmy, wynosi dwadzieścia parę lat i one po prostu nie są pojazdami do przewozów aglomeracyjnych. Musimy kupić zupełnie nowy tabor i taki tabor jest w tej chwili dla nas projektowany, bo chcemy, żeby był robiony w Polsce. Również specjalnym taborem jest taki tabor, który dowozi z odległości 56 km – na ogół są to piętrowe wagony, w których z przodu jest kabina sterownicza, a z tyłu się doczepia lokomotywy i one ciągną, to się nazywa *push-pull*, w tył – w przód. Będziemy takie wagony zamawiać i w związku z tym część tych 550 milionów zł będzie na to przeznaczona. Na zakupy taborowe przeznaczymy zdecydowanie więcej. W tym roku odzyskamy część pieniędzy z hut, więc 200 milionów zł z tego przeznaczymy na zakupy taborowe, a do tego dołączymy jeszcze te 50 milionów euro, które idą z ERDF, z funduszy regionalnych. Czyli będzie na to około 450 milionów zł. Te pieniądze będziemy wydawali w dłuższym okresie, bo te budżetowe musimy wydać szybko, w tym roku, więc one będą szły na remonty EZT – elektrycznych zestawów torowych, i na zakupy między innymi autobusów szynowych.

Chcemy zarabiać na klientach, nie na dotacjach, na klientach. Ale do tego, żeby zarabiać na klientach, musimy przedstawić zupełnie nową ofertę. Koleje państw Unii Europejskiej najwięcej zarabiają na szybkiej kolei – mówię o przewozach pasażerskich, bo regionalne w zasadzie nigdzie nie zarabiają. Bezwzględnie więc musimy doprowadzić do tego, żeby za kilka lat w Polsce funkcjonowała szybka kolej, to znaczy jeżdżąca powyżej 200 km/h, bo to jest ogromny segment przychodów, który w tej chwili zupełnie nie jest opanowany.

Jeżeli chodzi o dworce, to już pan minister powiedział. Oczywiście było tak, że to było centralnie zarządzane z Gdańska, ale już od dwóch lat tak nie jest, to jest absolutnie zdecentralizowane. Wydaje nam się, że dzięki tej kategoryzacji dworców i współpracy z samorządami szybciej będzie rozwiązany problem wyglądu dworców, który jest rzeczywiście skandaliczny. Jeśli dworzec jest brudny, to trzeba po prostu wyrzucić tego, który tym dworcem zarządza – i tak też będziemy robili i robimy.

Jeżeli chodzi o sprawy infrastrukturalne, to rozumiem, że pan Augustowski notował. W związku z tym bardzo prosiłbym pana o wypowiedź. Między innymi niech pan się pochwali, skąd ten dobry wynik.

**Dyrektor Generalny
Polskich Kolei Państwowych „Polskie Linie Kolejowe” SA
Tadeusz Augustowski:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Tadeusz Augustowski, prezes zarządu spółki PKP „Polskie Linie Kolejowe”.

Zanim przejdę do merytorycznych odpowiedzi na zadawane pytania, jeżeli Wysoka Komisja pozwoli, może przedstawię kilka faktów – przeszłych i teraźniejszych.

Kolej polska jest jedną z najbezpieczniejszych w Europie, po francuskiej, na drugim miejscu, pomimo że zdarzają się od czasu do czasu wypadki, wydarzenia, a nawet i tragedie, jak ostatnio pod Miałami – ale samoloty też spadają.

W 1998 r. w infrastrukturze kolejowej pracowało siedemdziesiąt osiem tysięcy ludzi, a koszty operacyjne wynosiły 4 miliardy 800 milionów zł. W 2003 r. w Polskich Liniach Kolejowych zatrudnionych było czterdzieści pięć tysięcy osób i koszty infrastruktury kolejowej, koszty operacyjne wynosiły 3 miliardy 100 milionów zł. Na przestrzeni tych kilku lat zatrudnienie spadło o trzydzieści trzy tysiące osób, to jest o 43%, a koszty operacyjne zostały zmniejszone o 1 miliard 700 milionów zł, to jest o 35%.

Aby zlikwidować wszystkie występujące ograniczenia prędkości pociągów sieci PKP, potrzebnych nam jest 7 miliardów zł. Aby zlikwidować ograniczenia prędkości doraźne, te, które są wprowadzane, aby zagwarantować bezpieczeństwo ruchu, potrzeba jest 300 milionów zł. W tym na szyny utwardzane cieplnie – to są te wbudowane w tory w latach osiemdziesiątych i na początku lat dziewięćdziesiątych – potrzebnych jest 100 milionów zł, a tych szyn jest jeszcze około 2 tysięcy 700 km. Oczywiście na tych torach wprowadzane są ograniczenia prędkości biegu pociągów, ale niestety, jeździć coraz wolniej nie można.

Modernizacja linii kolejowych. Ja podam kilka istotnych, w moim przekonaniu, danych. Otóż modernizacja 1 km linii kolejowej w Polsce do prędkości 160 km/h w ruchu pasażerskim i 120 km/h w ruchu towarowym kosztuje 13 milionów 500 tysięcy zł, w Europie – około 5 milionów euro. Czyli jeśli chodzi o nasze ceny w stosunku do europejskich, to jeszcze nie jest tak dużo, ale oczywiście uwzględniamy warunki polskie.

Inwestycje odtworzeniowe, a więc tylko wymiana elementów nawierzchni kolejowej, powrót rozkładowych prędkości, kosztują 1 milion zł. Taka jest różnica, co innego modernizacja, a co innego odtworzenie stanu poprzedniego. W ubiegłym roku spółka Polskie Linie Kolejowe wydała z własnych środków zarobionych na operatorach 300 milionów zł na inwestycje odtworzeniowe, z tym że nie wszystko poszło na tory, część tych środków, również znacząca, poszła na przygotowanie projektów związanych z przyszłością modernizacji tak, aby można było zaabsorbować jak najwięcej środków unijnych. Druga część poszła na tak zwane inwestycje okołozatrudnieniowe, a więc zdalne sterowanie przejazdami, zdalne sterowanie posterunkami ruchu tak, aby w przyszłości nie prowadzić naboru pracowników i dalej obniżać koszty operacyjne. Ale w tym roku możemy wydać tylko 80 milionów zł. Dlaczego? Otóż dlatego, że ustawodawca postanowił, że działalność operacyjną Polskie Linie Kolejowe będą finansowały z uzyskiwanych wpływów za dostęp do infrastruktury.

Nie z winy spółki Przewozy Regionalne, która użytkuje infrastrukturę kolejową, która prowadzi zaplanowany ruch pociągów, z płatnościami dla Polskich Linii Kolejowych jest gorzej niż źle. 1 miliard 200 milionów zł są to należności spółki PLK w Przewozach Regionalnych. Nie sztuka zaciągać zobowiązania u dostawców robót i usług, sztuka te zobowiązania później uregulować. W takiej sytuacji po prostu zarząd spółki musi ograniczać roboty na zewnątrz, musi ograniczać zamówienia, bo po prostu nie ma czym zapłacić. Środki z przewozów towarowych to około 1 miliarda 600 milionów zł, a ponoszone koszty – 3 miliardy 100 milionów zł, jest to taka różnica, więc trzeba po prostu ręcznie sterować przepływem środków pieniężnych, aby można było to uregulować.

Sytuacja nie jest najlepsza, chciałbym powiedzieć jednoznacznie. Jeśli chodzi o inwestycje modernizacyjne – to było widać na tym wykresie, który prezentował pan prezes Lach – od 2001 r. odbijamy się od dna. Rok ubiegły to 853 miliony zł – to już jest osiągnięcie poziomu z 1999 r. Z roku na rok te wielkości będą większe. Rok bieżący – 1 miliard 80 milionów zł, kolejne lata to już rząd wielkości 2 miliardów 500 milionów zł, 3 miliardów zł. Niemniej to nie jest problem modernizacji, z tym powinniśmy sobie w jakiś sposób poradzić. Problem tkwi w likwidacji wąskich gardeł czy obostrzeń eksploatacyjnych, jeśli chodzi o bieżące utrzymanie. Przedstawię komisjom Senatu i Sejmu taki szczegółowy materiał jako raport o stanie infrastruktury kolejowej w Polsce.

I teraz odpowiem na pytania. Telekomunikacja i PKP „Energetyka” są spółkami prawa handlowego. Pracujemy w tej chwili wspólnie z PKP SA nad tym, aby nastąpiło powiązanie kapitałowe pomiędzy infrastrukturą kolejową a tymi spółkami okołoinfrastrukturalnymi. Działalność PKP „Energetyka”, PKP „Telekomunikacja Kolejowa” – ja nie chcę tu zaglądać w nie swoje spółki, ale generalnie Energetyka jest na plusie, Telekomunikacja Kolejowa chyba miała wpadkę jednego roku, mam nadzieję, że w następnym roku już tak nie będzie.

Co do nieruchomości: nieruchomości w postaci budynków, w tym i dworcowych, nie stanowią elementu infrastruktury wewnątrz Grupy PKP. Tym zajmują się odrębne jednostki organizacyjne.

Wyniki spółki, którą mam zaszczyt prowadzić wspólnie z zarządem i z całym zespołem centrali spółki i oddziałów regionalnych. Spółka Polskie Linie Kolejowe w swojej strukturze podzielona jest na osiem oddziałów regionalnych. W każdym oddziale regionalnym jednostkami wykonawczymi są zakłady linii kolejowych, tak że generalnie centrala spółki zajmuje się strategią i polityką, oddziały regionalne działalnością czy zarządzaniem operacyjnym, a zakłady pracy prowadzeniem ruchu i utrzymaniem linii kolejowych.

Wynik spółki roku ubiegłego to minus 891 milionów zł, w tym 461 milionów zł strata bilansowa spowodowana tworzeniem rezerw na wątpliwe należności spółki Przewozy Regionalne. De facto sama strata w działalności gospodarczej była 430 milionów zł, a w tym roku sama strata spółki to 250 milionów zł. Na pewno rezerwa celowa będzie utworzona po zakończeniu pracy przez audytora, ale na pewno nie będzie taka jak w ubiegłym roku. Rzeczywiście poprawiliśmy wynik działalności gospodarczej o 180 milionów zł, dzięki wysiłkom całej kadry, nie tylko zarządzającej w spółce. Jestem przekonany, że kolejne lata pozwolą na to, by spółka, tak jak zakłada ustawa, była spółką non profit, a na zero, plus minus zero, jak mówimy, powinna wyjść.

Cena dostępu do infrastruktury jest ceną urzędową, regulowaną. Wyznacza ją w sposób jednoznaczny minister infrastruktury w oparciu o ustawę o transporcie i zapisy rozporządzenia, które regulują właśnie regulamin dostępu do infrastruktury i stawki jednostkowe. Regulatorem na rynku, zgodnie z postanowieniami ustawy o transporcie, jest Urząd Transportu Kolejowego. Zarówno Polskie Linie Kolejowe, jak i trzech pozostałych zarządców infrastruktury, bo w kraju mamy czterech zarządców infrastruktury, muszą uzyskać aprobatę cennika i warunków dostępu do infrastruktury.

Jeżeli chodzi o wejście do Unii Europejskiej, w ubiegłym tygodniu zarząd spółki prowadził szczegółowe rozliczenie wszystkich postanowień dotyczących dostępu do infrastruktury, interoperacyjności i innych kwestii. Mogę Wysoką Komisję poinformować, że zagrożeń tutaj nie ma. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.
Proszę bardzo.

**Dyrektor Generalny
Polskich Kolei Państwowych SA
Maciej Męclewski:**

Chciałbym uzupełnić jeszcze temat tych zagrożeń ze strony Unii Europejskiej. Otóż takie zagrożenia są, ale te zagrożenia dotyczą wszystkich kolei europejskich, również tych kolei, które już dzisiaj są w Unii Europejskiej. Zagrożenie polega na zbyt szybkim uwolnieniu rynku, zdaniem naszych organizacji kolejowych i kolei europejskich, na zbyt szybkim uwolnieniu rynku, zwłaszcza jeśli chodzi o przewozy pasażerskie. Muszę państwu powiedzieć, że dopiero w Unii Europejskiej można się dowiedzieć, w jaki sposób porządnie zwalczać konkurencję. Oni mają do perfekcji dopracowane, w jaki sposób na przykład utracić francuskich przewoźników w Niemczech, świetnie mają to opanowane.

Prywatyzacja – tylko kilka słów. Otóż my realizujemy program rządowy. Fragmentem programu rządowego jest spłata zadłużenia PKP i na dużym obszarze środki na spłacanie zadłużenia mają pochodzić z przychodów prywatyzacyjnych. Celowo w tych wszystkich materiałach, które rozpowszechniamy bądź prezentujemy, nie przedstawiamy potencjalnych wpływów z prywatyzacji poszczególnych przedsiębiorstw, ponieważ nie jesteśmy w stanie utrzymać poufności tych materiałów, a one mogą się bardzo szeroko rozejść; wymienianie jakiegokolwiek sumy to jest już dla potencjalnych nabywców informacja, ile my z tego oczekujemy – dlatego jesteśmy bardzo ostrożni.

Żeby sprywatyzować te spółki, trzeba je jeszcze do tego przygotować. Chodzi tu o restrukturyzację zatrudnienia, którą w ogromnej większości mamy już za sobą – po

prostu te spółki muszą spełniać pewne parametry przyjęte na kolejach międzynarodowych, żeby można było dostać za nie przyzwoite pieniądze – a także o zakupy taborowe, które częściowo robimy sami, a częściowo nie możemy, więc trzeba będzie po prostu uzgadniać to już z potencjalnymi nabywcami. Kilka spółek, które są dochodowe od lat, chcemy doprowadzić do parametru spółki giełdowej. Oczywiście to właściciel będzie decydował o tym, w jaki sposób te spółki będą prywatyzowane, ale chcemy doprowadzić je do parametrów spółek giełdowych tak, żeby potencjalny nabywca mógł na przykład podjąć decyzję, że po nabyciu większościowego pakietu akcji wprowadza tę spółkę na giełdę – inaczej sobie nie wyobrażam. Ewentualnie właściciel, czyli w tym wypadku Ministerstwo Infrastruktury, podejmie decyzję, że robimy to sami.

Udziały własnościowe. W większości przypadków jest tak, że mamy przełączenia z tytułu gwarancji udzielonych przez Skarb Państwa. Dlatego jest to w 100% państwowe, tyle że jest podzielone pomiędzy PKP a Skarbem Państwa reprezentowanym przez Ministerstwo Finansów. To dotyczy większości tych spółek i wszystkich spółek strategicznych.

Ile to ma przynieść Skarbowi Państwa? Myślę, że 6–7 miliardów zł, o takim przedziale mówimy; oczywiście w tym jest Cargo. Przy czym, jeżeli chodzi o Cargo, to jest pewne zobowiązanie. Otóż w momencie, kiedy uzyskiwaliśmy okres przejściowy w kwestii dostępu do torów, to znaczy 20% do sieci towarowej, uzgodniono, taki jest zapis rządowy, że prywatyzacja Cargo nastąpi do końca 2005 r. Oczywiście nie nastąpi do końca 2005 r. ze względu na procedury. To będzie jedna z największych prywatyzacji w Polsce. Sam wybór zespołu do spraw wyboru konsultanta już nie będzie należał do nas, wystąpiliśmy o to do Ministerstwa Infrastruktury, będzie to decyzja ministra infrastruktury, dlatego że będą w tym uczestniczyli podsekretarze stanu, których my jako PKP nie mamy prawa mianować. Zdajemy sobie sprawę z tego, jaka to jest skala problemu i ten zespół ma być, powiedzmy, umiędzynarodowiony.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie w tym pionie.

(Senator Marian Lewicki: Ale czy w tym roku w ogóle jest coś...)

U nas – tak.

**Dyrektor Finansowy
Polskich Kolei Państwowych SA
Janusz Lach:**

Panie Senatorze, nomen omen pierwszy test będzie 1 kwietnia – mówię „nomen omen”, bo to prima aprilis. Do 31 marca składane są oferty dotyczące nabycia WKD i SKM, czyli 1 kwietnia otworzymy koperty i zobaczymy, czy ktoś chce kupić któregoś z tych drobnych operatorów pasażerskich.

**Dyrektor Generalny
Polskich Kolei Państwowych SA
Maciej Męclewski:**

Jeśli można, teraz cała grupa pytań dotyczących na przykład konkurencji wewnętrznej, pociągi pospieszne *versus* InterCity, rozkłady jazdy itd.

Prosiłbym o odpowiedź pana Dettlaffa.

**Dyrektor Generalny
Polskich Kolei Państwowych „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o.
Janusz Dettlaff:**

Proszę państwa, jeśli chodzi o zbyt krótki czas na przesiadki, funkcjonuje coś takiego, jak niezbędny czas na przesiadanie. Ustala się ten czas stosownie do warunków lokalnych, jakie panują na stacji, i możliwości technicznych, które mają zagwarantować swobodne przejście. W Poznaniu jest to pięć minut i z reguły to wystarcza. Jeżeli podróżny jest w podeszłym wieku, z jakimś bagażem, to te pięć minut może być za mało.

(Rozmowy na sali)

Ideą jest komunikowanie pociągów przy tym samym peronie. A poza tym trzeba mieć pełną świadomość, że im dłuższy czas postoju pociągu, tym bardziej zirytowani są ci, którzy siedzą w pociągu i czekają na odjazd; ludzie mówią z reguły: po co ja tak długo stoję, ja chcę jechać. Poza tym, im dłużej pociąg stoi na stacjach węzłowych, tym gorzej jest to tak zwane skomunikowanie techniczno-organizacyjne, a z tym mamy problem. Degradacja infrastruktury, wydłużanie czasów jazdy, spadek liczby pociągów... Najważniejszym naszym problemem jest w ogóle skomunikowanie pociągów kursujących po sieci. Bo kwestia ta jest nierozzerwalnie związana z ofertą. Jeżeli nie umożliwimy dotarcia do celu poprzez rozsądne skomunikowanie, wówczas stracimy nasz główny atut. Tym właśnie się kierujemy. Ale oczywiście po raz kolejny polecę, żeby sprawdzono, jak to wygląda w Poznaniu. Na pewno, Panie Senatorze, jest tak, że skomunikowany pociąg przybywający na stację nie odjedzie wcześniej, bo dyżurny ruchu po prostu obserwuje i patrzy, czy idą ludzie, czy już wszyscy wsiedli. Jeżeli nikogo nie ma, dopiero...

(Senator Włodzimierz Łęcki: Przepraszam, że panu przerwę, ale chcę powiedzieć, że jeździłem „Lubuszaninem” nie raz i wiem, że tor drugi na peronie drugim jest w tym czasie pusty...)

Rozumiem, że jest wniosek, żeby przy tym samym peronie komunikować, co nie zawsze jest możliwe ze względów technicznych, bo do tego muszą być zorganizowane tak zwane przebiegi, to są już techniczne sprawy, nie zawsze można pod te perony wjeżdżać. Ale przyjmuję to do wiadomości, oczywiście na to również będziemy zwracać uwagę.

Autobusy – sugerował pan senator. Chcę powiedzieć, że między innymi to jest dla nas lekarstwem. Systematycznie, pomału będziemy wprowadzać autobusy drogowe, które są zdecydowanie tańsze od pociągów, szczególnie prowadzonych trakcją spalinową, w tym tygodniu wdramy już na odcinkach: Nysa – Głucholazy, Kłodzko – Stronie Śląskie i Żary – Zielona Góra. Będą to autobusy wymalowane naszymi kolorami, z naszym logo i napisem „Przewozy Regionalne”. Będziemy także wprowadzać autobusy tam, gdzie są odpowiedniejszym środkiem do przewozu pasażerów między szczytami. Czyli po pierwsze tam, gdzie w ogóle powinniśmy rezygnować z pociągów, gdzie jeździ około czterdziestu, pięćdziesięciu osób, a po drugie między szczytami, kiedy spada zapotrzebowanie. Takie nasze działania będą kontynuowane.

Liczę się z tym, że tu będzie mocny opór ze strony związków zawodowych, dlatego robimy to w różnych rejonach kraju, pomału, żeby nie wywołać burzy, bo to po prostu oznacza, że iluś maszynistów straci pracę. Jeśli chodzi o przewozy regionalne, przekładać to się będzie na konkretne efekty finansowe związane z uruchamianiem pociągów, a także z możliwością rezygnacji z niektórego taboru i lepszego gospodarowania tym taborem.

Mówił pan senator o pociągach pospiesznych, że są preferowane. To się zgadza, proszę państwa. Kiedy pracowałem jeszcze w dyrekcji gdańskiej w latach osiemdzie-

siątych – zajmowałem się rozkładami – wprowadzaliśmy ofertę szybkich połączeń Trójmiasta z Warszawą tylko w oparciu o ekspresy. Wówczas zakładało się tak zwany cykl dwugodzinny i to nam bardzo się udało pod względem rozkładu jazdy. Ale gros kolejarzy, w tym ja, mówiło, że chyba popełniamy błąd, decydując się tylko na ekspresy. I później przyszłość pokazała, że rzeczywiście kolej popełniła błąd. Nie wolno było na wybranych ciągach ograniczyć się tylko do oferty szybkich pociągów. W owym czasie założono, że ludzie i tak pojadą, bo nie mają wyboru, a okazało się, że wybór się znalazł – zaczęła się rozwijać komunikacja prywatna.

To, że dzisiaj w tych pociągach jest więcej podróżnych, ściśle związane jest z ceną. Bo proszę zauważyć, że w pociągu pospiesznym, w „Starości” czy w innym, gros ludzi jedzie w drugiej klasie. W pierwszych klasach jest bardzo łatwo o miejsce, bo jadą tam głównie ci, którzy mają zniżki, kolejarze itd. Po prostu czynnikiem decydującym o wyborze oferty jest cena.

Wewnętrzna konkurencja, o której mówił tutaj pan prezes Lach, jest złem i tego oczywiście powinniśmy unikać, ale posegregowanie rynku i wycofanie się z dalekich przewozów jest słuszne. Spółka, która będzie realizować przewozy dalekobieżne, musi jednak urozmaicić ofertę – nie tylko szybkie ekspresy, InterCity, ale również pociągi pospieszne dla tej uboższej części. Proszę państwa, jeśli chodzi o przewozy międzywojewódzkie, to w ubiegłym roku wzrosła liczba przewozów o trzy miliony dziewięćset tysięcy, a w tym samym czasie w Intercity spadła tylko o sześćset tysięcy. Świadczy to o tym, że wcale nie zabraliśmy podróżnych z Intercity, tylko ludzie wybrali tańszy pociąg.

A tak nawiasem mówiąc, rozwijamy ofertę i chcemy wprowadzić regionalne ekspresy – pociągi te będą poruszać się w obszarze przewidzianym dla przewozów regionalnych, z taborem po modernizacji, z ceną bardzo atrakcyjną, ze skróconym czasem przejazdu. Nas w ogóle interesują pociągi kursujące na terenie jednego województwa i między sąsiednimi województwami, a pozostałe powinny przejść do spółki, która będzie się zajmowała przewozami... Na pewno taka spółka powinna uwzględnić różne kategorie pociągów, o czym mówił również prezes Augustowski, może rzeczywiście powinien być jakiś segment superszybkich pociągów dla tych najbogatszych, ale przy tym konieczna jest szeroka oferta dla tych biedniejszych.

Jeśli chodzi o wagony bezpośrednie, proszę państwa, jest taka informacja w rozkładzie jazdy, na dole, pod informacją o każdym takim pociągu napisane jest, że ten pociąg prowadzi wagony bezpośrednie, założmy, do Kłodzka czy do Jeleniej Góry. Są też opisane terminy kursowania. W zasadzie więc, jeżeli ktoś uważnie przegląda rozkład, to dowie się, że taka informacja jest, z niej trzeba korzystać. A najlepiej uzyskać informacje w naszych punktach informacyjnych.

Wróć jeszcze do tych autobusów. Chcemy wejść z tymi autobusami gdzieś na około 1 tysiąc 300 km. Walczymy o obniżkę kosztów. Założyliśmy to sobie – impuls i nakaz dał nam nasz szef rady nadzorczej – i chcemy obniżyć koszty o prawie 300 milionów zł. Jeśli zachowamy przychody na obecnym poziomie albo uzyskamy nieco wyższe i dostalibyśmy dotację w wysokości 550 milionów zł, to spółka Przewozy Regionalne na koniec tego roku byłaby w stanie wykazać stratę wynoszącą zaledwie około 137 milionów zł. A gdyby jeszcze samorządy dały to, co powinny, to proszę państwa, mogłoby dojść do historycznego wydarzenia, że wyszlibyśmy na zero i zamknęlibyśmy rok bez strat. To są fakty, o których się mówi, i muszę powiedzieć, że będziemy nieustępliwi w kwestii obniżania kosztów oraz pozyskiwania klientów i przychodów.

Oplaty za infrastrukturę. Kiedyś rozmawialiśmy o tym z prezesem Augustowskim i doszliśmy do wniosku, że dla nas one są za wysokie, a dla infrastruktury za niskie, żeby można było je utrzymywać. Nic nie da wprowadzanie nowego taboru, jeżeli pociągi będą poruszać się z prędkością 30, 40 km/h – tak jest na niektórych odcinkach. Remont infrastruktury jest rzeczą niezbędną. Dlatego w pełni świadomie zakładamy, że z tych 550 milionów zł, które wpłynęłyby do Przewozów Regionalnych, 230 milionów zł w formie naszych zobowiązań, które płacilibyśmy PLK na bieżąco, wpłynęłyby na poprawę infrastruktury.

Poza tym tutaj dogadaliśmy się w bardzo ważnej kwestii dostępu, mamy już parafowaną umowę, bardzo szybko to zrobiliśmy. Ja się z tego cieszę, bo w ogóle jestem człowiekiem, który z zasady woli dogadywać się, niż kłócić. Ustaliliśmy pułap: mniej więcej sto osiem milionów pociągokilometrów, ze stawką gdzieś w granicach 6 zł. Ponadto: infrastruktura. PLK daje nam, że tak powiem, możliwość rozwoju, bo mamy płacić tylko 1/4 tej stawki i wzbogacać swoją ofertę. Jest to naprawdę rozsądne rozwiązanie, które powinno zaowocować, dać jakieś pozytywne efekty. Ja tyle miałbym do powiedzenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Czy któregoś z kolegów senatorów odpowiedź nie usatysfakcjonowała bądź ktoś nie dostał odpowiedzi?

(Rozmowy na sali)

Dzięki temu, rozumiem, wcześniej skończymy, tak?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

**Dyrektor Finansowy
Polskich Kolei Państwowych SA
Janusz Lach:**

Szpital we Wrocławiu został w 1998 r. przekazany samorządowi.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Panie Senatorze, proszę bardzo.

(Brak nagrania)

Senator Marian Lewicki:

Niemniej chciałbym do pana prezesa skierować jeszcze parę takich moich przemyśleń, a także konkretnych pytań.

Najbardziej niepokojący jest tu chyba problem skomunikowania w Polsce lotnisk – jeden z panów prezesów mówił, że samoloty spadają, niezależnie od wszystkiego...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dlatego że nie ma tam, powiedziałbym, węzłowych punktów PKP. Przecież nie tak daleko, w Europie, podjeżdża się po prostu na lotnisko z dworca kolejowego, po

prostu się przechodzi. Ja zawsze mam ten ogromny dylemat, o której godzinie mam wyjechać z Senatu, by zdążyć na samolot na lotnisko Okęcie.

(Głos z sali: Nie na ten, który spada.)

Nie na ten, który spada. Ja tutaj troszeczkę sobie żartuję, niemniej sprawa jest bardzo poważna, bo logistyka, jeśli chodzi o kwestię: miasto a lotnisko, w zasadzie wszędzie w Polsce jest fatalna. Nie ma chyba miasta, w którym byśmy byli z niej zadowoleni. A Warszawa jest tu bardzo złym przykładem. Ale nie chcę podawać więcej tych złych przykładów. Moje pytanie jest bardzo proste. Przecież gdzieś przy lotniskach widzę nawet tory, skoro paliwo się transportuje pod samo lotnisko, to przecież tam muszą być tory i wydaje mi się, że jest to może... Dla mnie jest to prosta sprawa, ale chyba coś w tym jeszcze jest, co nie pozwala wprowadzić tego rodzaju komunikacji. I to jest pierwsza rzecz.

Druga sprawa. Mówimy o braku środków. Niedawno mieliśmy w Polsce skandalizującą sprawę, delikatnie mówiąc, niewłaściwego wykorzystania środków na remonty dworców, na infrastrukturę. Przepraszam, Panie Prezesie, ja nie zwykłem podzielać opinii często prezentowanej przez dziennikarzy, ale skala tego zjawiska, liczba aresztowań, jednak świadczy o tym, że coś jest na rzeczy. I pytanie moje jest bardzo precyzyjne: ile tak naprawdę pieniędzy zmarnotrawiliśmy?

Następna kwestia, bardzo istotna w kontekście prywatyzacji, to problem konsolidacji. Sądzę, że państwo podzielacie opinię, że liczba spółek, często chyba nakładające się na siebie zadania, a także nieczytelne układy powodują, że w kontekście prywatyzacji trzeba również myśleć o konsolidacji przynajmniej niektórych spółek. Proszę zwrócić uwagę, że na przykład dzisiaj mówi się o konsolidacji sektora energetycznego po to, żeby spółki były silniejsze i żeby na rynku się pojawiło więcej chętnych do sięgania po te spółki. Czy państwo zakładacie jakiś element konsolidacji w grupie, czy też nie?

I ostatnie pytanie – choć, prawdę mówiąc, jeszcze mam pięć, ale nie będę zanudzał kolegów, którzy muszą tego cierpliwie słuchać, za co ich bardzo przepraszam, państwa zresztą też. Teraz zatrudnionych na kolei jest około stu czterdziestu pięciu tysięcy osób, tak przynajmniej wynika z materiałów – prawda, Panie Prezesie? Jaki jest docelowy model, docelowa liczba osób zatrudnionych na kolei? Mówię to nie bez kozery. Sądzę bowiem, że w kontekście problemów społecznych, jakie są, będzie to dosyć trudne do przeprowadzenia. A z reguły później elity polityczne ponoszą największe konsekwencje...

Przewodniczący Jerzy Suchański

Dziękuję bardzo.

Rozumiem, że jest to ostatnia seria pytań. Inaczej chciałbym pana senatora Lewickiego poinformować, że zostanę do końca, że mnie nie...

Proszę bardzo.

**Dyrektor Generalny
Polskich Kolei Państwowych SA
Maciej Męclewski:**

Lotnisko. Jeżeli chodzi o Warszawę, to podpisane jest w tej sprawie porozumienie i w momencie uruchomienia nowego portu lotniczego będzie połączenie kolejowe. Jest pewien problem z tym związany: otóż lotnisko w Warszawie jest bardzo blisko i dlatego pociąg nie będzie mógł rozwinąć dużej prędkości, bo jak się rozpędzi, to wy-

hamuje gdzieś pod Grójcem. Zakładamy, że chyba gdzieś na Dworcu Centralnym będzie terminal miejski i będzie się po prostu przyjeżdżało z bagażami, oddawało je, wsiadało do pociągu już jako, że tak powiem, luzak i już dalej o to nie troszczyło.

Informuję państwa, że również z władzami Krakowa mamy uzgodniony pewien plan działania, ponieważ tam też jest linia kolejowa, też jest MPS i też zamierzamy zrobić... Tam jest o tyle lepiej, że jest większa odległość, więc będzie to bardziej dochodowe.

Przepraszam, że tak reaguję, kiedy słyszę o tym złym wykorzystaniu środków, dlatego że skala tego zjawiska jest zdecydowanie mniejsza, niż pisała prasa. Nawet sama pani prokurator, która prowadzi to dochodzenie w Poznaniu, zaklinała się, że nie od niej pochodzą te informacje prasowe. Zresztą dzisiaj podpisywałem w tej sprawie list do ambasadora Unii Europejskiej w Warszawie, ponieważ w to rzekomo zaangażowane były środki unijne. Jeżeli w ogóle były tam środki unijne, to w granicach 200 tysięcy euro, bo to dotyczyło tylko jakichś tam robót kubaturowych, skala tego jest więc mniejsza, ale nie zmienia to faktu, że były to po prostu ordynarne kradzieże.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, większość z tych osób już wyszła. Być może za duży był rozmach, jeżeli chodzi o aresztowania, bo część osób wyszła z bardzo mocno skrzywioną psychiką.

Jeżeli chodzi o konsolidację – tak, absolutnie tak, ma pan rację. Na przykład myślimy o pewnej konsolidacji dotyczącej obszaru infrastrukturalnego, bo być może to poszatowanie w którymś momencie było zbyt duże. Jest jeszcze taka quasi-konsolidacja, bo po prostu były złe podziały, w złych miejscach były podziały. Ewidentnie złe od samego początku było skierowanie całego taboru pasażerskiego do spółki przewozów towarowych i to będzie się na nas mściło – przed prywatyzacją Cargo musimy to niejako wyjąć, bo nie możemy dopuścić do tego, żeby nam ktoś to zmonopolizował, a dzisiaj jeszcze jakiś tam wpływ na to mamy.

Jeżeli chodzi o zatrudnienie, to trudno jest porównywać nas z kolejami Unii Europejskiej, ponieważ tam nie są wliczane do zatrudnienia osoby pracujące w takich spółkach jak na przykład zakłady naprawy infrastruktury, w naszym przypadku to jest sześć i pół tysiąca osób, a tego tam po prostu nie ma. Odpowiedź jest niezwykle trudna, bo to jest kwestia techniki. Na pewno w niektórych obszarach mamy za dużo osób. Na pewno mamy za dużo maszynistów, co wynika z tego, że bardzo drastycznie spadła liczba pociągów, które wypuszczamy, głównie pasażerskich, a maszynistów jest tylu, ilu było – tutaj więc jakaś restrukturyzacja będzie musiała być zrobiona. W większości przypadków jest to po prostu kwestia techniki, bo technika zastępuje ludzi, a mając tyle środków, ile mamy... Tu nie chodzi o nasze niezwykle socjalne i związkowe podejście do sprawy, ale chcemy to po prostu regulować powoli. Nie będziemy wypuszczać na rynek tysiąca bezrobotnych ludzi, mamy dla nich zatrudnienie, jeżeli nie bezpośrednio na kolei, to w instytucjach okołokolejowych, na przykład w okolicach Warszawy uruchamiamy całą sieć parkingów przy dworcach, na których będzie można z biletem zostawić samochód.

A propos, są miejscowości, w których pan Dettlaff uruchomił dowóz ludzi do dworca autobusami, żeby można było jeździć do Warszawy. Tak że proszę mi wierzyć, dużo się dzieje.

Chciałbym na zakończenie, jeśli można, Panie Przewodniczący, się pochwalić. Kolej mianowicie była jedyną gałęzią gospodarki, która wykorzystwała środki pomocowe w granicach 99% i więcej. U nas naprawdę się nic nie zmarnowało.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że te środki zostały wchłonięte.

Jeśli można, chciałbym bardzo serdecznie w imieniu senackiej Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury podziękować panu dyrektorowi, wszystkim naszym miłym gościom i pracownikom, którzy przygotowali prezentację, a wcześniej materiały. Chciałbym podziękować w imieniu naszego, sądzę, że stabilnego, trójkąta – jak widać, trójkąty są najbardziej stabilne – za tę prezentację, za przekazanie nam bardzo dobrych materiałów, za merytoryczne odpowiedzi. Sądzę, że pozwoliło to nam, członkom Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury, przybliżyć sobie tę fachową wiedzę i to z pierwszej ręki. Uporządkowaliśmy, mam nadzieję, swoje poglądy na temat kolei, są one teraz bardziej fachowe niż, nazwijmy to w ten sposób, towarowe – nie chciałbym powiedzieć „bazarowe”, bo to złe słowo.

Chciałbym również podziękować za państwa wysiłki. Rzadko się zdarza dziękować kolei, ale ja to w imieniu senackiej Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury robię: dziękuję za wasze wysiłki, osiągnięcia, za to, co robicie. Mam nadzieję, że po wejściu do Unii Europejskiej, po zderzeniu się z tą konkurencją, będziemy mogli pokazać, że zrobiliśmy wszystko, żeby to funkcjonowało jak najlepiej, bo jak pan dyrektor powiedział: oni wiedzą, jak zwalczać konkurencję. Dobrze, żebyśmy też wiedzieli i na tym wygrywali.

Jeżeli pan prezes i szanowni koledzy prezesi uznają, że senacka komisja skarbu państwa mogłaby się przydać do czegoś, czy do interwencji, czy do przygotowania odpowiednich inicjatyw legislacyjnych, które by szły z duchem czasu i wykraczałyby poza interes wąskiej grupy, to jesteśmy gotowi się tego podjąć. Są tu koledzy, którzy bardziej interesują się tą tematyką, moglibyśmy więc stworzyć wspólnie coś dobrego, tak bym powiedział.

Jesteśmy zwolennikami kolei, będziemy zwolennikami kolei i mówimy to nie w kontekście tym, że się kończy kadencja i trzeba będzie płacić za bilet...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

No nie, jeszcze trochę, może półtora roku, a to wcale nie oznacza, że nie będziemy wybrani na następną kadencję.

Dziękując państwu bardzo, jeszcze raz chciałbym podkreślić, że macie państwo w nas sojusznika. Dziękuję bardzo.

(Koniec posiedzenia o godzinie 17 minut 39)

Kancelaria Senatu

Opracowanie: Magdalena Radkowska

Publikacja: Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851