



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(1349)

108. posiedzenie
Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury
w dniu 22 czerwca 2004 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Informacja na temat restrukturyzacji kolejnictwa na przykładzie PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

(Początek posiedzenia o godzinie 17 minut 08)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Jerzy Suchański)

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Witam bardzo serdecznie wszystkich, którzy przyjęli zaproszenie na posiedzenie Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury, poświęcone restrukturyzacji kolei na przykładzie spółki Przewozy Regionalne. Witam bardzo gorąco sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pana ministra Andrzeja Piłata, witam dyrektora generalnego Polskich Kolei Państwowych SA, pana Macieja Męclewskiego, witam dyrektora generalnego spółki PKP Przewozy Regionalne, pana Janusza Dettlaffa, witam towarzyszące im osoby. Witam również przedstawicieli urzędów marszałkowskich: województwa lubuskiego w Zielonej Górze, województwa podlaskiego w Białymstoku oraz województwa świętokrzyskiego. Witam przedstawicieli związków zawodowych z tych trzech województw, którzy przyjęli nasze zaproszenie. Witam koleżankę Bożenę Kizińską, panią poseł z województwa świętokrzyskiego oraz pana posła Zdzisława Kałamagę, również z województwa świętokrzyskiego.

Wiem, że dzisiaj odbyło się posiedzenie komisji trójstronnej. Mam przed sobą komunikat Zespołu Trójstronnego do spraw Kolejnictwa.

Zanim omówimy finał tych rozmów, pozwolę sobie poprosić dyrektora generalnego, pana Janusza Dettlaffa, o przedstawienie sytuacji na kolei i spraw związanych z restrukturyzacją kolei.

Bardzo proszę.

**Prezes Zarządu PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
Janusz Dettlaff:**

Spółka Przewozy Regionalne ma rządowy program dotyczący regionalizacji i w związku z tym są prowadzone prace, zostały powołane zespoły do jego realizacji. Pewnie wszyscy znają założenia tego programu, ale ja przypomnę, że chodzi o wypracowanie modelu przewozów regionalnych, w którym organizację, finansowanie i wykonywanie przewozów przejęłyby spółki samorządowo-kolejowe.

Obecnie zostały poczynione niezbędne działania w celu utworzenia spółki mazowieckiej. Na etapie przygotowywania umowy do podpisania są już także województwa kujawsko-pomorskie i opolskie. W województwie podkarpackim samorząd również wyraża wolę utworzenia takiej spółki, ale na nieco innych zasadach niż przedstawione w liście intencyjnym. Podobnie jest w województwie śląskim. Utworzony został wspólny zespół, samorządu i spółki Przewozy Regionalne, który przedstawi inną koncepcję

funkcjonowania spółki samorządowo-kolejowej niż program rządowy. Spółki według zasad określonych w liście intencyjnym i programie rządowym chcą stworzyć samorządy województw wielkopolskiego i dolnośląskiego. Pozostałe województwa albo jednoznacznie powiedziały, że nie interesują ich te rozwiązania, myślę tutaj o województwach zachodniopomorskim i lubelskim, albo też nie wypowiedziały się. W każdym bądź razie żadne z pozostałych województw nie podpisało listu intencyjnego. Podpisanie tego listu warunkują one przede wszystkim przekazaniem majątku, który samorząd mógłby wnieść do spółek od PKP SA, przeprowadzeniem przez spółkę Przewozy Regionalne restrukturyzacji zatrudnienia, to znaczy przejęcia przez te przyszłe spółki, tylko takiej liczby pracowników, jaka jest niezbędna do realizacji przewozów. Obecnie, jak wiadomo, mamy przerost zatrudnienia i jest to bardzo poważny problem.

Niektórzy wyrażają wolę utworzenia spółki w przyszłym roku na bliżej niesprecyzowanych zasadach.

Pojawiło się wiele problemów z realizacją wspomnianego programu. Powstały problemy natury prawnej i finansowej, jak również organizacyjnej. Stosownie do ustaleń i decyzji kierownictwa PKP SA oraz rządu, widzimy potrzebę wniesienia zmian do tego programu. Tak ogólnie wygląda kwestia przemian w procesie regionalizacji.

W przypadku trzech spółek, o których mówiłem, samorządy z determinacją prą do ich utworzenia. Są już gotowe projekty umów.

Dla spółki Przewozy Regionalne problemem jest zwiększenie efektywności poprzez obniżenie kosztów i zwiększenie przychodów. Spółka ma już pewne osiągnięcia w ciągu pierwszych pięciu miesięcy tego roku. Odnotowaliśmy wzrost przychodów o kwotę ponad 12 milionów zł. Mamy również efekty w postaci zmniejszenia kosztów rodzajowych, w tym również zmniejszenia kosztów w Grupie PKP w stosunku do spółek, które w sposób istotny wpływają na naszą sytuację. Mam tu na myśli spółki: Polskie Linie Kolejowe, Cargo, Energetyka.

W związku ze zmniejszającą się z roku na rok ofertą oraz przewidywanym zmniejszeniem liczby kursujących pociągów, co ma ścisły związek z rozporządzeniem dotyczącym organizowania i dotowania przewozów regionalnych, chodzi tu o to, że po dniu 1 maja nie mogą być uruchamiane pociągi, które nie mają źródeł pokrycia, ustaliliśmy ze wszystkimi samorządami, jak ma wyglądać przyszły rozkład jazdy, który wejdzie w życie 12 grudnia. Z tego rozkładu i z zamówień samorządów wynika, że liczba pociągów aktualnie kursujących ma się zmniejszyć z około trzech tysięcy dwustu do tysiąca ośmiuset.

Oczywiście wywołuje to określone reperkusje w sferze finansowej. Samorządy na pokrycie deficytu kursowania pociągów regionalnych przeznaczają kwotę około 500 milionów zł. I te 500 milionów jest gwarantowane. Obecnie nie mamy jeszcze zapewnienia, poza trzema województwami, czy będą pieniądze na uruchomienie tych pociągów, czy nie. Tak jak było w przypadku umów na obowiązujący rozkład jazdy.

Dodatkowym problemem są pociągi międzywojewódzkie. Zgodnie z programem rządowym ten segment rynku, wraz z trzystu czternastoma pociągami, prześlemy spółce Intercity. I tutaj powstanie problem, bo w ślad za tym musi iść zatrudnienie, musi iść potencjał przewozowy, majątek itd.

W tej sytuacji zarząd, szczerze dążąc do poprawy efektywności spółki, podjął działania zmierzające do konsolidacji zakładów. Ma to się odbywać etapami. Tych etapów ma być kilka. Docelowo przewiduje się pozostawienie sześciu zakładów, które będą przystawać do regionów Polski. W pierwszym etapie dążymy do połączenia naj-

słabszych zakładów, które wykonują marginalną pracę, dysponują bardzo małym potencjałem przewozowym i zatrudniają bardzo mało pracowników. W tych zakładach dofinansowanie przez samorzady jest na najniższym poziomie. Tak więc pierwszy etap to trzynaście zakładów, kolejny – dziesięć, następny – osiem, a model docelowy to sześć zakładów. Taka jest, ogólnie mówiąc, strategia spółki Przewozy Regionalne.

Proszę państwa, mam tu przygotowane slajdy. Chciałem je tutaj zademonstrować, przedstawiając te wszystkie problemy. Niestety, zostałem zaskoczony tym, że nie ma rzutnika.

Łączenie zakładów nie kłóci się z programem regionalizacji, wręcz przeciwnie – w niektórych przypadkach zachęca samorzady do pójścia tą drogą. Gdyby doszło do utworzenia trzech spółek: mazowieckiej, kujawsko-pomorskiej i opolskiej, to od strony organizacyjnej powstanie zupełnie inna sytuacja. Otóż, oprócz Przewozów Regionalnych, pojawią się trzej przewoźnicy, którzy będą mieli pełne prawo, zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym organizacji i dotowania przewozów, stanąć do przetargu.

Chciałbym przypomnieć, że sprawą zarządu spółki jest jej wewnętrzna struktura organizacyjna i niegodzenie się na utrzymywanie nieefektywnych, zbędnych struktur, szczególnie w administracji. To chyba jest rzecz oczywista. Zmiany zapewniają pełną możliwość współpracy z samorządami. Gwarantują to struktury, jak również pozycja przedstawiciela zakładów, który ma rangę pierwszego zastępcy.

Trzeba też liczyć się z tym, że jeśli pojawią się dodatkowi przewoźnicy, to nie będzie istotne, czy w danym województwie będzie zakład, czy nie, ponieważ samorząd jest zobowiązany, w ramach organizacji, do określenia zakresu przewozów, sposobu ich realizacji, wyznaczenia linii, określenia, jakie pociągi mają kursować i przede wszystkim do wybrania przewoźnika. I może się tak zdarzyć, że tym przewoźnikiem wcale nie będzie spółka Przewozy Regionalne, która ma ten zakład.

Proszę państwa, generalnie, takie właśnie były motywy naszych działań. I w tych działaniach jesteśmy zdeterminowani. Chcemy zrobić wszystko, oczywiście w dopuszczalnych granicach, żeby uzdrowić spółkę Przewozy Regionalne, aby uczynić ją bardziej efektywną. Proces regionalizacji jest tutaj nie do odwrócenia. Tak jest w całej Europie. Różne są modele tej regionalizacji. Nie ma przykładu rozwiązania podobnego do naszego, czyli tworzenia spółek i jednocześnie wykonywania przewozów przez samorząd. Są jednak modele, które uwzględniamy w naszych propozycjach zmian programu. Mam na myśli model organizatora przewozów, w którym organizator, czyli samorząd, najogólniej mówiąc, prowadziłby politykę transportową w zakresie przewozów regionalnych, decydowałby, gdzie i w jakim zakresie mają odbywać się te przewozy oraz odpowiednio finansowałby je, a spółka Przewozy Regionalne by te przewozy wykonywała.

Proszę państwa, tyle tytułem wstępu. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Mam następującą propozycję dla szanownych kolegów senatorów. O dzisiejszym posiedzeniu komisji zdecydowała między innymi sytuacja na kolei, jaka była do dnia dzisiejszego. Chciałem, aby koledzy senatorowie mieli okazję zapoznać się z tą sprawą i wyrazić do niej swój stosunek. W dniu dzisiejszym odbyło się posiedzenie komisji trójstronnej i pozwolę sobie odczytać jej komunikat. Zaproponuję też pewne rozwiązanie związane z dzisiejszym posiedzeniem komisji.

Czy mogę, Panie Ministrze?

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Pilat:**

Tak, tak.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Komunikat brzmi następująco: „Strony Zespołu Trójstronnego do spraw Kolejnictwa na posiedzeniu w dniu 22 czerwca 2004 r. uzgodniły:

1. Wstrzymanie proponowanych zmian organizacyjnych w spółce PKP Przewozy Regionalne spółka z o.o. (łączenie zakładów regionalnych), z uwagi na niedotrzymanie formalnych konsultacji ze związkami zawodowymi – do czasu przeprowadzenia analiz ekonomicznych i uwarunkowań tych zmian oraz przedłożenia do uzgodnień na Zespole Trójstronnym do spraw Kolejnictwa.

2. Konieczność powołania przez Prezesa Rady Ministrów RP zespołu ekspertów celem opracowania strategii rozwoju transportu kolejowego w Polsce – w ciągu najbliższego miesiąca.

3. Konieczność zmiany Programu dalszej restrukturyzacji i prywatyzacji spółek PKP do 2006 r. – wniosek do Ministra Infrastruktury, celem przedłożenia Radzie Ministrów, w tej sprawie do końca lipca bieżącego roku przedstawi PKP SA.

4. Zasadność wprowadzania ograniczeń ruchu pociągów w tych regionach kraju, w których samorządy województw nie wywiązują się z obowiązku dofinansowywania kolejowych przewozów regionalnych.

5. Potrzebę analizy kwestii przewozów międzywojewódzkich w celu ostatecznego zdecydowania o przyporządkowaniu tych przewozów określonej spółce (PKP Przewozy Regionalne spółka z o.o. lub PKP Intercity spółka z o.o.)”.

Pod komunikatem podpisali się współprzewodniczący Zespołu Trójstronnego do spraw Kolejnictwa ze strony rządowej, związkowej i pracodawców. Są tu podpisy przedstawicieli tych trzech stron.

W świetle tego komunikatu wydaje się niecelowe dalsze dyskutowanie o restrukturyzacji kolejnictwa, gdyż, w moim przekonaniu, wszystkie strony uznały, że trzeba to dopracować. W związku z powyższym, jeżeli członkowie komisji oraz zaproszeni goście uznają, że nie ma potrzeby wypowiedzania się, to za chwilę zakończę obrady i będę się czuł zaproszony na piwo.

(Głos z sali: Przez kogo?)

No, przez trzy strony, które to podpisały.

Pan senator Sergiusz Plewa, bardzo proszę.

Senator Sergiusz Plewa:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Popieram wniosek pana przewodniczącego, tym bardziej że materiały spółki Przewozy Regionalne otrzymaliśmy dopiero dzisiaj, tuż przed posiedzeniem komisji. A chcąc się wypowiedzieć czy dyskutować, trzeba po prostu zapoznać się z tematem. To co był uprzejmy powiedzieć dyrektor generalny, to absolutnie za mało, żeby wypowiadać się na temat kolejnictwa i przewozów regionalnych. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Chciałbym się usprawiedliwić, Panie Senatorze. Materiał otrzymaliśmy w ubiegłym tygodniu. To również i moja wina, że nie dotarły one do pana senatora. Taka sytuacja nigdy się nie powtórzy.

Proszę bardzo, pan senator Włodzimierz Łęcki.

Senator Włodzimierz Łęcki:

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie!

Muszę powiedzieć, że troszeczkę przygotowałem się do dzisiejszego spotkania. A kiedy przygotowywałem się, ogarniał mnie coraz większy przestach, bo dzisiaj o kolei można mówić tylko źle. Doświadczyłem też tego, kiedy jechałem pociągiem InterCity do Warszawy.

To co powiem nie dotyczy kolei regionalnej, bo kolej regionalna to kategoria pąta, a InterCity to kategoria pierwsza. Nie było wagonu, w którym miałem miejscówkę. Poszedłem do konduktora i pytam: dlaczego? A on mi na to odpowiedział: „Panie, pan mnie może pocałować w dupę. Niech pan idzie do Warszawy darmozjadów, a nie ja będę obrywał za pana, że nie ma wagonów. Ten wagon odczepili już w Lesznie, bo się popsuł”.

Ja nie mówię tego, żeby wypowiedzieć słowo... Kiedyś specjalnie poszedłem na zebranie związkowe i rozmawiając z normalnymi kolejarzami, dowiedziałem się, że jest całkowita alienacja pracowników kolei i dyrekcji kolei. Dostarczyli mi materiały, z których wynika, nie wiem czy to prawda, że w 1990 r. na jednego pracownika na stanowisku kierowniczym przypadało stu trzydziestu dwóch pracowników szeregowych. Dzisiaj na jedną osobę z kierownictwa przypada trzydziestu dwóch pracowników szeregowych. Pan dyrektor mówił o reorganizacji. Kiedyś opowiadano taki brzydki kawał, że jak interes nie szedł, to nie przestawiało się łóżek, tylko zmieniano personel.

Myślę, że hańbą dla naszych przekształceń w gospodarce jest to co dzieje się w PKP. Mamy dwa wielkie przedsiębiorstwa państwowe – Polskie Koleje Państwowe i Lasy Państwowe. Lasy Państwowe, które latem przeżywały kryzys, dzięki sprawnemu kierownictwu wyszły, jak to się mówi, na prostą. Jest to naprawdę przedsiębiorstwo usług publicznych. To co robi gospodarstwo Lasy Państwowe, to nie tylko dostarczanie drewna, ale także olbrzymi wysiłek w zakresie ochrony środowiska, ochrony przyrody. A PKP, przedsiębiorstwo usług publicznych, bo takim powinno być, taki powinien być transport publiczny, stało się przedsiębiorstwem typowo komercyjnym, w którym od wielu lat przeprowadza się reorganizację. Może to nie jest wina PKP, może to jest wina polityków, po części także nasza.

W tej chwili przeczytałem tu, że zakłady z województwa lubuskiego i wielkopolskiego chcą się połączyć. Parę lat temu była dyrekcja okręgowa kolei państwowych w Poznaniu, która obejmowała również ziemię lubuską, i nic z tego nie wyszło.

(Przewodniczący Jerzy Suchański: Przepraszam, to jest były wieloletni wojewoda w Poznaniu.)

Potem rozdzielono to. Był pretekst i iluś urzędników w Warszawie miało pracę, opracowując nowy system. A teraz tak naprawdę wraca się do tego samego.

Pomysł przerzucenia na samorządy odpowiedzialności za przewozy regionalne jest, moim zdaniem, zgoła absurdalny. Jest to działanie, powiedziałbym, przeciwko idei samorządności. Być może za chwilę ktoś z panów kolejarzy powie: to nie my, to

ministerstwo. Ministerstwo Infrastruktury było i jest słabe. Nie potrafiło znaleźć środków na finansowanie przewozów. To jest prawda. W Polsce środki przeznaczane na dofinansowanie kolei są jeśli nie najniższe, to jedno z najniższych w Europie. A jeśli do tego dodać inercję organizacyjną, brak czegoś, co ja nazywam spójnością zawodową... Jeśli panowie nie wierzycie, proponuję porozmawiać incognito z jakimkolwiek kolejarzem, konduktorem, dróżnikiem, nawet maszynistą, bo maszyniści to też elita PKP. Wszyscy oni widzą wielki dystans pomiędzy dyrekcją a sobą.

Kolejarzy jest mniej. Kiedyś to była olbrzymia armia ludzi. Oczywiście świat się zmienia, są przewozy autobusowe, ludzie jeżdżą samochodami osobowymi, a pociągi jeżdżą niepunktualnie, są brudne i brakuje wagonów. I trudno się dziwić, że PKP plajtuje. Przed chwilą pan dyrektor mówił, że kiedyś było trzynaście zakładów, potem dziesięć, teraz jest osiem, a będzie sześć. W roku 2010 będą dwa zakłady, a w 2015 nie będzie w ogóle kolei regionalnej, bo jeżeli tak będzie się postępowało z koleją regionalną, jak w tej chwili, to konkurencja ją zniszczy.

Mamy przeładowane szosy, ale komunikacja autobusowa rozwija się. Proszę popatrzeć – na przykład w Krakowie co parę minut odjeżdża autobus, który za 10 zł zawozi ludzi do Zakopanego. Pociąg jedzie dłużej, ale gdyby jechał punktualnie, gdyby był czysty, to myślę, że przejąłby część pasażerów. I tu apeluję do pana ministra, aby na PKP popatrzeć inaczej – nie jest to firma, która ma zarabiać pieniądze, ale jest to firma usług publicznych.

Ja niedawno przygotowywałem referat na temat rozwoju gospodarczego Wielkopolski. Proszę państwa, 80% inwestycji w województwie wielkopolskim jest zlokalizowana w Poznaniu i w powiecie poznańskim. Do Poznania dojeżdża... Kiedyś poświęciłem się i rano poszedłem na dworzec, bo w Poznaniu jest taki klub oszołomów kolejowych i namówili mnie, żebym pojechał z nimi z Lubonia do Poznania. To są dwa przystanki, dwie stacje kolejowe. Tłok był niemiłosierny. Podobno kiedyś były trzy trójczłony, teraz są dwa trójczłony, bo liczą się osiokilometry, i na ostatnim odcinku jest wielki tłok. Ludzie jadą do szkoły, do pracy. Myślę, że spora część z nich prędzej czy później przesiądzie się do samochodów, będzie jeździła autobusami, żeby nie jechać w tym tłoku.

Twierdzę, że szczególnie odnośnie do przewozów regionalnych nie ma żadnej koncepcji. A przede wszystkim nie ma podejścia społecznego do tej sprawy. Liczą się tylko pieniądze, chęć zmniejszania liczby etatów po to, żeby były etaty dla kierownictwa.

Zgadzam się z panem przewodniczącym, że nie ma sensu dyskutować na ten temat. Te dezyderaty są jak najbardziej słuszne. I jeżeli ten rząd czy następny poważnie nie zajmie się kolejnictwem, to ono padnie. Za parę lat będą kursowały tylko obce pociągi relacji Paryż-Moskwa, a przejazdy na odległość parędziesięciu kilometrów będzie obsługiwała komunikacja autobusowa.

Myślę, że problem jest niezwykle skomplikowany i w paru słowach nie da się o nim powiedzieć. PKP w ostatnich latach dowiodło wielkiej niesprawności organizacyjnej. Problem pierwszy, to czy w ogóle trzeba prywatyzować kolej. Przecież są państwa, w których kolej sprywatyzowano, a później upaństwowiono. Tak było w Wielkiej Brytanii. Koleje francuskie są państwowe...

(Przewodniczący Jerzy Suchański: Panie Senatorze, pan mi też postawi piwo.)

Proszę?

(Przewodniczący Jerzy Suchański: Pan mi też postawi piwo, dobrze?)

Postawię dwa.

Dziękuję. Skończyłem, żeby nie stawiać trzech.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Serdecznie dziękuję.

To była próbka dyskusji. Specjalnie pozwoliłem panu, Panie Senatorze, na to, pan senator nie obrazi się za tę wypowiedź, żeby państwo wiedzieli, że na posiedzeniu komisji dyskutowalibyśmy dosyć ostro i zdecydowanie. Ponieważ w dniu dzisiejszym są już ustalenia komisji trójstronnej, mam następującą prośbę do pana prezesa Dettlaffa. Aby pan, w momencie, kiedy będą zrealizowane uzgodnione punkty, odpowiednio wcześniej nas o tym poinformował. Obiecuję senackiej komisji, że wtedy spotkamy się i będziemy rozmawiać w innym duchu. Będziemy mówić z dużą troską o przyszłości, a nie o załatwieniu jakiejś bieżącej sprawy. Bo o to nam chyba wszystkim chodzi.

W komunikacie komisji trójstronnej brakuje mi jednego punktu. Jeśli kole-dzy związkowcy pozwolą, to wszyscy powinniśmy się pod tym podpisać i prze-prosić wszystkich tych, którzy głodowali, wszystkich tych, którzy strajkowali, wszystkich tych, którzy cierpieli z tego powodu, że strony nie potrafiły się dogadać. Za to, że te strony nie potrafiły wcześniej znaleźć wspólnego rozwiązania i ludzie w Białymstoku, w Kielcach musieli przystąpić do ostrego, jednego z naj-groźniejszych strajków, strajku głodowego.

Jeśli szanowni państwo pozwoliliby, to z posiedzenia komisji byłby wniosek, że przeprasza się strajkujących i bardzo prosimy o to, aby takie stanowisko znalazło się rów-nież w wypowiedziach dla prasy, mediów. To byłaby taka ludzka życzliwość w stosunku do osób, które walczyły o to, aby można było próbować się dogadać, aby można było spi-sać te pięć punktów. Czy tego nie można było zrobić wcześniej? Można było. Czy nie można znaleźć takiej drogi, aby rozmawiać, a nie protestować? Miałem okazję przyglądać się jednemu z protestów. I zgadzam się z tym, że należałoby wstrzymać pewne procesy do czasu pełnego ich wyjaśnienia, bo nie ma nic gorszego, jak brak zrozumienia.

W tym momencie brakuje mi jednej ze stron, która powinna odpowiadać za ko-lej regionalną, to jest urzędów marszałkowskich. To nie jest tak, że tu wszyscy biją się o to, czy kolej regionalna ma jeździć w danym województwie, czy z Kielc do Buska, czy z Białegostoku do innej miejscowości. To powinno być wspólne zadanie. Jeżeli marszałkowie tego nie rozumieją, to będziemy w zdecydowany sposób informować opinię publiczną, że to jest również ich zadanie.

Jest to zadanie również Ministerstwa Finansów, które w sposób niepropor-cjonalny dofinansowuje różne samorządy. Mam tu przed sobą materiał rządo-wy, z którego wynika, że do jednych województw przekazano ponad 100% środ-ków, które im się należą, a do innych, jak na przykład świętokrzyskiego, 80%. Później trudno się dziwić, że samorządy boją się, że wszyscy mówią: dwa dodać dwa równa się cztery, a pieniędzy dają jakby było trzy. Tak postępować nie wol-no. Jeżeli wszystkie strony będą podchodziły do sprawy w sposób uczciwy, to znajdzie się rozwiązanie. Jest jakieś rozwiązanie, bo nie sądzę, żeby kolej chciała źle dla ludzi, marszałkowie chcieli źle dla ludzi i pracujący kolejjarze też chcieli źle dla ludzi. Brakuje tylko jakiegoś spójnika. Ale o tym będziemy dyskutować, mam nadzieję, w momencie, kiedy będzie przygotowane wspólne stanowisko. Wierzę głęboko w to, że będzie to dobre stanowisko. A dopóki go nie ma, to je-stem przekonany, że nie można wypowiadać się w sposób autorytatywny, gdzie jest główna przyczyna poza tą, że nie rozmawiamy.

Proszę bardzo. Proszę się przedstawić.

**Wiceprzewodniczący
Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP
Włodzimierz Sztern:**

Włodzimierz Sztern, wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, członek rady nadzorczej PKP Przewozy Regionalne spółka z o.o.

Pan prezes Dettlaff powiedział, że zarząd jest zdeterminowany we wprowadzaniu zmian i muszę powiedzieć, że jest tak zdeterminowany, że nie zważa na nic. Nie zważa na to, o czym był łaskaw powiedzieć pan przewodniczący, na rozmowę z pracownikami, na rozmowę ze związkami zawodowymi.

Pozwolę sobie przekazać panu przewodniczącemu nasze stanowisko w sprawie łamania prawa przez zarząd w zakresie łączenia zakładów. Na posiedzeniu...

(Przewodniczący Jerzy Suchański: Panie Przewodniczący, mam taką serdeczną prośbę. Wydawało mi się, że była dobra atmosfera, żebyśmy mogli rozmawiać, a pojeżdżam, że to nam może zaognić i...)

Nie, nie, bo o tym powiedzieliśmy bardzo, bardzo dokładnie na posiedzeniu komisji.

(Przewodniczący Jerzy Suchański: Tak, proszę bardzo, proszę bardzo. Skoro pan minister...)

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Piłat: To co mówi pan przewodniczący, zostało powiedziane na posiedzeniu komisji trójstronnej.)

Tak, tak, to mieści się w punkcie pierwszym, ale odnoszę się do tego co powiedział pan przewodniczący o podziękowaniu głodującym. Muszę powiedzieć, że my już to zrobiliśmy. Oni już wiedzą, że porozumienie jest podpisane i odstąpią od głodówki.

Ze strony związków zawodowych nie ma niechęci do rozmów. My od samego początku chcieliśmy rozmawiać, nawet, tak jak powiedziałem, prosiliśmy zarząd o te rozmowy. Po prostu determinacja zarządu była taka, a nie inna. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

**Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Andrzej Piłat:**

Chciałem tylko przekazać komunikat, że decyzję o tym, żeby wstrzymać wprowadzanie zmian podjąłem w ubiegłym tygodniu, w czwartek. I ta decyzja dotarła do głodujących kolejarzy.

Panie Przewodniczący, ci kolejarze powiedzieli, że od czwartku strajkują nie po to, żeby strajkować, tylko tak na wszelki wypadek, bo czekają na posiedzenie komisji trójstronnej, na jej decyzje. W tej sprawie była to przecież decyzja komisji. A więc można powiedzieć, że ten strajk przedłużyli nie ze względu na sprawę, tylko ze względu na to, że gdyby go przerwali to, jak powiedzieli, potem musieliby ponownie zorganizować się. Zapewnienia były i tę decyzję przekazaliśmy na piśmie. Nie zmienia to faktu, że ludzie podejmują takie decyzje w odruchu. Zauważcie państwo, że napisaliśmy w komunikacie, iż odwołujemy te decyzje, ponieważ nie przestrzegano formalności związanych z konsultacjami ze związkami zawodowymi. I to był główny powód.

Chcę powiedzieć, że jeśli chodzi o sprawę zmniejszenia kosztów, to zapowiedzieliśmy, że do niej wrócimy. Jeżeli komisja senacka chce się do tej sprawy włączyć,

będziemy bardzo zadowoleni. Mogę tylko powiedzieć, że na ten temat dokładnie dyskutowały przez kilka godzin dwie komisje Sejmu – Komisja Infrastruktury oraz Komisja Skarbu Państwa. W ubiegłym tygodniu, w piątek, jak państwo wiecie, odbyła się na ten temat dyskusja plenarna w Sejmie. Pani poseł Kizińska zadawała pytania, a ja miałem dłuższe wystąpienie. A potem były posiedzenia klubów itd.

W trakcie dyskusji plenarnej w Sejmie kilku posłów miało wystąpienia mniej więcej w pańskim, Panie Senatorze, tonie. Między innymi pan poseł Olszewski, który powołał się na przedwojenną kolej, na podstawie której tworzyliśmy państwo, przypominał też, że kolej chodziła jak zegarek itd. Inni mówili, że jest to służba publiczna. Oczywiście, jak pan tu mówił, to koledzy szefowie spółek i kolejjarze klaskali. Problem polega na tym, że trzeba by wziąć nasze materiały, które pokazałyby, ile pieniędzy potrzeba, żeby można było powiedzieć, że to jest służba publiczna.

Dzisiaj, niestety, jest tak, że państwo zgodziło się płacić tylko za to, co wynika z decyzji, jakie państwo podejmuje. To znaczy, jeżeli rząd dał zniżki, na przykład na kolei, to państwo w całości te zniżki zwraca. W tym roku Ministerstwo Finansów zwraca co do złotówki wszystkie zniżki zgodnie z zapotrzebowaniem, czyli 330 milionów zł. I ta kwota wystarcza. W ubiegłym roku było 200 milionów zł i to nie wystarczyło. Właściwie kolej w ubiegłym roku nawet nie otrzymała rekompensaty za zniżki, co jej się należało. No, przepraszam, jak przysłowiowemu psu...

Teraz problem polega na tym, biorąc pod uwagę, że kolej powinna być dofinansowywana, a w zasadzie samorządy, które dostały na ten cel 538 milionów zł z podatków CIT i PIT, że nie są to pieniądze tylko i wyłącznie na dotację do kolei. My mówimy, a może bardziej mówią o tym kolejjarze, że są to pieniądze przeznaczone na dofinansowanie obywateli w danym regionie. Bilet, zgodnie z kosztami, kosztuje dużo więcej, więc trzeba go dodatkowo finansować. I to jest punkt widzenia, który przed chwilą pan senator zaprezentował.

Chcę powiedzieć tak: przyjmując... Ja też obiecałem piwo, ale nie chcę już więcej obiecywać, bo tych piw byłaby pewnie cała skrzynka, Panie Przewodniczący. Dyskusja na temat kolei mogłaby trwać tutaj kilkanaście godzin i szczerze mówiąc każdy z obecnych przedstawiłby swój punkt widzenia, który, jego zdaniem, byłby realny.

Jeśli chodzi o samorządy, bo to jest najistotniejsza kwestia, to przekazaliśmy im środki, jakie wpłynęły z podatków CIT i PIT. Przedstawiciel ministra finansów przekazał wszystkim związkowcom dokładne analizy mówiące, ile środków otrzymało dane województwo.

Chcę też powiedzieć, że związkowcy zostali zapewnieni, że jakiegokolwiek zmiany organizacyjne będą uzgadniane przez komisję trójstronną, a więc rząd, związki zawodowe i pracodawców. Zgodziliśmy się na taki ciąg uzgodnień. Rzeczywiście faktem jest to, o czym mówił kolega z federacji związków zawodowych, że w tak czułym miejscu, jak kolej, nie można podejmować decyzji bez długotrwałych konsultacji. Jeśli trzeba, to należy te rozmowy prowadzić, jak to się mówi, do upadłego. Tego nie dopełniono i to jest podstawa do przeproszenia tych ludzi, którzy wystąpili z protestem głodowym. I z tego punktu widzenia jest to słuszne. Natomiast z punktu widzenia zażebień...

Mało tego, PKP przyjęło zobowiązanie, to znaczy pan prezes Męclewski, że w ciągu miesiąca przedstawi na posiedzeniu rządu, poprzez różne komisje rządowe, propozycje zmian w rządowym dokumencie dotyczącym zadań kolei do 2006 r. Niektóre z tych zadań po prostu są już nierealne, nie do wykonania. Między innymi to o czym mówiliśmy, jeśli chodzi o spółki samorządowo-kolejowe. Szczerze mówiąc na razie jest jak jest i samorządy w wielu przypadkach wycofały się z tej propozycji. Dzisiaj ta koncepcja zaczyna nabierać innych kształtów.

Jeśli chodzi o prezesa Dettlaffa, to jego problem polega na tym, że on jest szefem spółki, która ma program rządowy, i on po prostu realizuje go. Dopóki program nie będzie zmieniony, cele i zadania muszą pozostać takie same.

Nie ma znaczenia, jakie ja iksiński mam zdanie na ten temat, bo też mógłbym wyjść, ale dopóki jestem w rządzie, obowiązuje mnie program rządowy, bo rząd go przyjął i ja mam obowiązek go realizować. Jeżeli nie zgadzam się z tym programem, to albo składam rezygnację, albo proponuję jego zmiany.

Na posiedzeniu komisji wybraliśmy propozycję, że przedstawimy rządowi zmianę tego programu i zobaczymy, jak rząd do tego podejdzie. I tutaj, Panie Senatorze, chcemy ostrzej postawić to, iż przynajmniej spółka Koleje Regionalne jest, przynajmniej w części, koleją społeczną i musi być dotowana. Ta spółka nigdy nie osiągnie równowagi finansowej, pomijając już inwestycje, a biorąc tylko jej bieżące utrzymanie, jeżeli nie będzie dotowana. To jest niemożliwe.

Jeśli chodzi o inne spółki, na przykład Cargo, Intercity... To nie jest tak, że wszystkie koleje w Europie są państwowe. Pan, Panie Senatorze, powiedział, że Anglia najpierw sprywatyzowała kolej, a teraz ją wykupuje. Nie, to nie tak, Panie Senatorze. Anglia ponownie chce upaństwowić, ale tylko i wyłącznie to co nazywa się infrastrukturą.

Mamy spółkę Polskie Linie Kolejowe, której, broń Boże, nie chcemy prywatyzować. Ta spółka nie będzie sprywatyzowana. Infrastruktura, tory itd. mają być państwowe, i my tego nie będziemy prywatyzować, ale wszystko to co jest otoczeniem, na przykład PKP, powinno być sprywatyzowane. Nie mówię tu jako przedstawiciel rządu, ale jako poseł, bo uważam, że nie można tworzyć takiego molocha, który zajmowałby się każdym dworcem, każdym kawałkiem ziemi i każdym mieszkaniem pekapowskim. Dlaczego? Bo nie ma takiej potrzeby. Kolej niech się zajmuje tym, co do niej należy. Inne spółki tym, co jest od nich uzależnione. Panie Senatorze, moloch, który miał kiedyś rację bytu, dzisiaj jej nie ma. Jestem o tym przekonany.

Dyskusja, powiadam, byłaby długa. Myślę, że nasz komunikat odpowiada na państwa propozycje i wnioski komisji byłyby z nim dosyć zgodne, choć niekoniecznie tożsame, bo to oczywiste, że nigdy nie będą tożsame. Myślę, że takie załatwienie sprawy na posiedzeniu naszej komisji, większość obecnych na tej sali była na tym posiedzeniu, które trwało cztery godziny... Tu sobie podyskutowaliśmy. Jeszcze raz mówię: jeżeli komisja zechce zapoznać się z naszym problemem po dyskusjach w rządzie, to myślę, że to pomoże sprawie. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Myślę, że tak, Panie Ministrze.

Kolega Andrzej Zuba jeszcze jedno zdanie, proszę bardzo.

Przewodniczący Związku Zawodowego Kolejarzy w Świętokrzyskim Zakładzie Przewozów Regionalnych Andrzej Zuba:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Organizacje związkowe w naszym zakładzie, a myślę, że również w Białymstoku, jak również głodujące, nic o pańskiej, Panie Ministrze, decyzji nie wiedziały. My wiedzieliśmy o wstrzymaniu decyzji wydanej przez pana prezesa Defflatta i to potwierdzam. Mówię to gwoli ścisłości.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Chciałem zwrócić uwagę na dwie sprawy. Po pierwsze, zdaniem załóg niejasną sprawą jest finansowanie przewozów regionalnych. W chwili obecnej ustalany jest nowy rozkład jazdy pociągów na rok 2005. Rozkład ten będzie gotowy za kilkanaście dni lub ciut później, a samorządy de facto nie wiedzą, jakie będą miały budżety w 2005 r. W związku z tym należałoby chyba te kwestie wyjaśnić, albowiem co roku będą pojawiać się podobne problemy między spółką Przewozy Regionalne a samorządami. Doskonale wiemy, że nikt samorządów, chociażby straszyć odwoływaniem pociągów, nie zmusi do przekazania tych środków w 100%. W tym roku tak się dobrze dzieje, że od kwietnia, mają wpływy z podatków PIT oraz CIT wzrastają. A co będzie, jeżeli samorządy tych pieniędzy nie otrzymają? W jaki sposób ma postąpić wtedy spółka Przewozy Regionalne? Tak więc pierwsza sprawa, to jednoznaczne uregulowanie finansowania czy też współfinansowania przewozów regionalnych.

A druga sprawa, to dopasowanie nowego rozkładu jazdy, jeżeliby miało to pozostać w obecnym kształcie, że jest on konsultowany z samorządami, do możliwości finansowych wszystkich stron. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Myślę, że nie będziemy już kontynuować tej luźnej dyskusji, chyba że wyłączymy mikrofony i powiemy, że to koniec posiedzenia. Mamy czas do jutra rana. Sala jest zarezerwowana i możemy rozmawiać, ale już bardziej towarzysko.

Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Nas również pytali dziennikarze, media, czego się można spodziewać po dzisiejszym spotkaniu i z czym chcemy wyjść z tej sali. Komisja trójstronna wiele nam pomogła, bo jest rozwiązanie.

Myślę, że wszystkich nas, bo nie jest to sprawa tylko dla pana ministra ani tylko dla przedstawicieli kolei, związkowców, muszą zastanawiać straty w przewozach kolejowych, które z roku 2002 na 2003 wzrosły o 91 milionów 400 tysięcy. Jest to ponad 1 miliard 136 milionów zł strat. Jeżeli nie myśli się kategoriami budżetu, jak pokryć te straty, to udzielanie gwarancji państwowych dla zaciąganych kredytów nie jest rozwiązaniem. To jest tylko rozwiązanie na dzisiaj, na jutro. A co pojutrze?

Musi też trochę dziwić, Panowie Prezesi, że przeprowadza się restrukturyzację, każda restrukturyzacja jest niezwykle ważna, która ma dać zysk około 8 milionów a straty wynoszą 1 miliard 136 milionów. Zobaczmy, jakie wywołuje skutki ta restrukturyzacja. Czy rzeczywiście restrukturyzacja to jedyna możliwość naprawy sytuacji na kolei?

Nie spodziewajmy się, że przewozy regionalne będą dochodowe, bo one nigdy nie były takie i nie są. A problem musi być w jakiś sposób rozwiązany. Nie można zamknąć oczu i mówić: nie ma tematu, nie ma sprawy.

To są wątki, które pozwoiliem sobie tu poruszyć, bo nas te sprawy nurtują. Do nas również przychodzą ludzie i pytają. Jeżeli my sami, senatorowie, posłowie, do końca nie wiemy, jak to ma wyglądać, to jak koledzy zarządzający koleją, odpowiedzialni za kolej i związkowcy mają to realizować w praktyce.

Serdecznie państwu dziękuję. Czuję się zaproszony na piwo.

(Koniec posiedzenia o godzinie 17 minut 53)

Kancelaria Senatu

Opracowanie: Julita Rudzka

Publikacja: Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851