



Warszawa, dnia 11 stycznia 2010r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

TK-2ag- 0701 - 2 /2010

**Pan Bogdan Borusewicz**  
Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

odpowiadając na oświadczenie Pana Senatora Stanisława Bisztygi, przesłane przy piśmie BPS/DSK-043-2198/09 z dnia 10 grudnia 2009r., złożone podczas 45. posiedzenia Senatu RP w dniu 3 grudnia 2009r. w sprawie *sytuacji małopolskiego zakładu PKP Cargo S.A. z siedzibą w Krakowie*, uprzejmie informuję, co następuje.

Działania reorganizacyjne zmierzające do usprawnienia procesu zarządzania jednostkami organizacyjnymi PKP Cargo S.A. znajdują się w kompetencjach organów statutowych tej Spółki. Minister Infrastruktury nie posiada uprawnień do ingerowania w działania, które znajdują się w kompetencjach organów statutowych spółki prawa handlowego.

Kluczowym celem działań naprawczych i restrukturyzacyjnych, przeprowadzonych w 2009r. w PKP Cargo S.A. było przede wszystkim utrzymanie płynności finansowej oraz dostosowanie potencjału Spółki do zmieniających się warunków zewnętrznych. W tym celu Zarząd Spółki, przy poparciu partnerów społecznych, podjął decyzję o zmianie struktury PKP Cargo S.A z dniem 1 stycznia 2009 r., polegającej na ograniczeniu liczby zakładów, z jednoczesnym przekazaniem im szerszych kompetencji biznesowych. W miejsce dotychczasowych 42 zakładów utworzono 16, które w nowych obszarach działania połączyły i uporządkowały funkcje handlowe, utrzymaniowe i eksploatacyjne.

Zgodnie ze stanowiskiem Zarządu PKP Cargo S.A., nie są planowane działania związane z likwidacją któregośkolwiek zakładu, gdyż przyjęta koncepcja okazała się trafna. Przeprowadzone działania, tj. ograniczenie liczby zakładów oraz restrukturyzacja zatrudnienia przynoszą efekty w postaci wzrostu masy przewożonych towarów oraz sukcesywnego bilansowania kosztów operacyjnych przychodami.

Aktualnie trwają prace mające na celu uporządkowanie i optymalizację potencjału PKP Cargo S.A., w tym zapleczy utrzymaniowo-naprawczych, stosownie do potrzeb Spółki. Podjęte działania, zgodnie z informacjami Zarządu PKP Cargo S.A., wynikają z faktu, iż Spółka posiada w swoich strukturach zbyt dużą liczbę Punktów Utrzymania Taboru, przez co koszt jednostkowy dzierżawy i utrzymania zaplecza przypadający na każdą wykonywaną czynność utrzymaniową jest stosunkowo wysoki.

Z przekazanych przez Zarząd PKP Cargo S.A. informacji wynika, że dotychczasowe funkcjonowanie Małopolskiego Zakładu Spółki związane było w głównej mierze z obsługą

lokomotywy i drużynami trakcyjnymi pociągów pasażerskich. W 2008r. zasoby te w części zostały przekazane do spółek pasażerskich. W zakresie ruchu towarowego, z uwagi na lokalizację kluczowych kontrahentów, w rejonie tym istnieje zapotrzebowanie głównie na masowe przewozy surowców, co uniemożliwia racjonalne i ekonomiczne wykorzystanie lokomotyw przeznaczonych do obsługi lekkich pociągów. Z tego względu część lokomotyw przekazano spółkom obsługującym ruch pasażerski, natomiast na potrzeby Zakładu Małopolskiego, w miejsce zabranych, przekazano 4 lokomotywy do obsługi ruchu towarowego serii ET22, stosownie do zmiany charakteru pracy.

Powyższe działania Spółki miały na celu dostosowanie funkcjonujących usług trakcyjnych do faktycznych potrzeb eksploatacyjnych. W ocenie Zarządu PKP Cargo S.A., obecnie Zakład Małopolski posiada odpowiednią liczbę lokomotyw (wraz z rezerwą) do obsługi pociągów uruchamianych z rejonu Krakowa.

Prowadzone w Małopolskim Zakładzie PKP Cargo S.A. działania organizacyjne, jak wynika z wyjaśnień Zarządu PKP Cargo S.A., są spójne z ogólnymi kierunkami restrukturyzacji Spółki i założeniami optymalizacyjnymi, których wdrażanie trwa we wszystkich zakładach Spółki. Są to przedsięwzięcia niezbędne, przede wszystkim, dla poprawy wyników ekonomicznych, zachowania miejsc pracy i dalszego wychodzenia Spółki z kryzysu.

*Z poważaniem*

PODSEKRETARZ STANU



Juliusz Engelhardt