



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(812)

126. posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej
w dniu 31 marca 2009 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Założenia programu restrukturyzacji spółek Grupy PKP.

(Początek posiedzenia o godzinie 16 minut 00)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Jan Wyrowiński)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Szanowni Państwo, minęła godzina 16.00, proszę o zajmowanie miejsc. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej.

W porządku obrad mamy jeden punkt, są to założenia programu restrukturyzacji spółek Grupy PKP. Punkt zapisany jest krótko, ale sprawa jest obszerna i sądzę, że na jednym posiedzeniu się nie zakończy.

Chciałbym serdecznie powitać panią minister Wolińską-Bartkiewicz, aktualne władze PKP, reprezentowane dosyć licznie, pozostałych gości, którzy byli łaskawi przyjąć nasze zaproszenie, i oczywiście panów senatorów.

Pani Minister, z tego, co rozumiem, przygotowana jest prezentacja, której dokona ciało bezpośrednio zainteresowane. Tak?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, rozumiem, przedstawiciel Polskich Kolei Państwowych.

Bardzo proszę, kto z państwa będzie prezentował materiał?

Bardzo proszę.

Członek Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Maria Wasiak:

Maria Wasiak, członek Zarządu PKP SA.

Chcę tylko przeprosić za to, że pan prezes Wach nie mógł być dzisiaj obecny, ponieważ jest w służbowej podróży zagranicznej.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: ...koleją.)

Ściśle związanej z koleją.

My przygotowaliśmy prezentację, która została państwu doręczona, jak sądzę, również w wersji papierowej.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Tak, została doręczona.)

Mając na uwadze przebieg ostatniego spotkania, myślę, że dobrze by było werbalnie przedstawić część pierwszą, część ogólną. Druga część prezentacji dotyczy poszczególnych spółek i tutaj bylibyśmy raczej nastawieni na szczegółowe pytania zainteresowanych, ponieważ trudno w ogólnym zarysie prezentować dosyć różną sytuację poszczególnych spółek. Gdyby pan przewodniczący pozwolił, to część ogólną zaprezentowałby pan Paweł Pleśniewski, który w zarządzie PKP odpowiada za sprawy finansowe i za bieżące kwestie kontaktowania się ze spółkami w sprawach finansowych.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Rozumiem.

Panowie senatorowie nie wnoszą wobec tej propozycji sprzeciwu, w związku z tym bardzo proszę pana prezesa o prezentację.

Proszę bardzo.

Członek Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Paweł Pleśniewski:

Bardzo dziękuję.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: W krótkich kolejarskich słowach.)

Tak jest. Jeszcze tylko kwestia techniczna. Czy mam tam podejść i przerzucać, czy ktoś to będzie robił, czy jest to państwu zbędne?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

OK.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Sądzę, że pani Barbara...)

Szanowni Państwo, tak jak zostało już powiedziane, przedstawię pokrótce ogólną sytuację Grupy PKP. Myślę, że slajdy dotyczące poszczególnych spółek będą ciekawszym materiałem do zadawania pytań.

Zacznę od sytuacji przewozowej, bo ona niejako przekłada się na sytuację finansową naszych spółek, i od przewozów towarów, które od lat są głównym źródłem przychodów w Grupie PKP. Należy tu niestety wskazać na tendencję spadkową przewozów od kilku lat. Szczególnie uwidoczniła się ona w ostatnim roku, jak państwo widzą, to był spadek ze 154 milionów t do 143 milionów t, a prognoza na rok bieżący jest jeszcze mniejsza, zdecydowanie mniejsza i ona w tej chwili oscyluje w okolicach 117 milionów t. O przyczynach tak gwałtownego spadku oczywiście za chwilę powiem. Główną jest kryzys gospodarczy, o którym wszyscy wiemy, i jest to przyczyna dość obiektywna. Trzeba powiedzieć, że niestety naszej branży, branży transportowej, dotknął on bardzo mocno. Tak zresztą się dzieje w gospodarce, że branża transportowa i logistyczna niestety najwcześniej odczuwa kryzys i najpóźniej z niego wychodzi. Ta teoria tym razem potwierdziła się w praktyce. Drugi wykres po prawej stronie przedstawia pracę przewozową, oczywiście jest ona skorelowana z przewozami, czyli z liczbą przewiezionych ton. Tutaj relacje są podobne, ta tendencja niestety też jest malejąca.

Popatrzmy na poszczególne spółki. Jak państwo doskonale wiedzą, w Grupie PKP są dwie spółki, które zajmują się przewozami towarów, to jest PKP Cargo i PKP LHS. Oczywiście ze względu na ilość przewiezionej masy PKP Cargo ma zdecydowanie dominującą pozycję. Niestety tendencja w obu spółkach jest podobna. O ile w LHS rok 2008 nie był jeszcze taki zły, on zamknął się wynikiem zaledwie o 200 tysięcy t gorszym niż rok 2007, to prognozy na rok 2009 w LHS są zdecydowanie gorsze. To wynika oczywiście z tego, że LHS operuje na jednej linii, jest uzależniony w dużej mierze od jednego kontrahenta, czyli od firmy Mittal. Ograniczenie mocy wytwórczych tego kontrahenta w Polsce doprowadziło do gwałtownego spadku przewozów. Jak państwo widzą, na rok 2009 jest prognozowane zaledwie 5,6 miliona t, to jest prawie 3 miliony t mniej niż w roku 2008. W Cargo spadek przewozów był zauważalny już w roku 2008, to było ponad 10 milionów t mniej niż w roku 2007. Gdy popatrzemy na prognozę roku 2009, to ten rok 2008 nie wygląda tak źle, rok 2009 wygląda dramatycznie. Tu jest 111 milionów t. Pierwsze dwa miesiące tego roku potwierdzają głębo-

kie załamanie rynku. Te 111 milionów t to na chwilę obecną nie jest bynajmniej prognoza pesymistyczna. Jeśli chodzi o pracę przewozową, to tendencje są podobne. Tak jak powiedziałem, jest to skorelowane z liczbą przewiezionych ton.

Jeśli chodzi o przewozy pasażerskie, tutaj jest sytuacja trochę trudna do porównania, ponieważ – jak państwo wiedzą – grupę opuściła spółka PKP Przewozy Regionalne, w związku z tym te slajdy pokazujemy poniekąd z obowiązku, ale proszę nie wysnuwać z nich żadnych wniosków. Po prostu znaczna część przewozów pozostała w spółce PKP Przewozy Regionalne i one są poza grupą. Gdy patrzymy na poszczególne spółki, to właściwie jedynym podmiotem, którego przewozy można porównywać rok do roku, jest SKM. Tutaj planowany jest wzrost przewozów. Jeśli chodzi jednak zarówno o Intercity, jak i Przewozy Regionalne, do których danych mamy teraz ograniczony dostęp, to trudno to porównywać i właściwie nie ma się co do nich odnosić. Warto jedynie spojrzeć, jak po tych zmianach będzie wyglądało Intercity, jaki to jest rząd wielkości przewozów. W tej chwili Intercity będzie przewoziło około pięćdziesięciu milionów osób rocznie.

Najważniejszy element, z którego spółki, można powiedzieć, są rozliczane czy na podstawie którego są oceniane, to są wyniki finansowe spółek Grupy PKP za rok zeszły. Jak państwo widzą, po bardzo dobrym 2007 r. niestety rok 2008 był zdecydowanie gorszy. Większość spółek pogorszyła wyniki finansowe, a najbardziej zauważalna zmiana dotyczyła przewozów towarowych i spółki PKP Cargo, gdzie z wyniku dodatniego w roku 2007 powstała strata ponad 176 milionów zł. Ponieważ w LHS spadek przewozów był mniejszy, wynik dodatni został utrzymany i on cały czas kształtował się na przyzwoitym poziomie. W Przewozach Regionalnych również wynik ujemny, 80 milionów zł straty. W PLK wynik zbliżony do wyniku z roku poprzedniego. Proszę wziąć pod uwagę to, że na skutek operacji przeprowadzonych w zeszłym roku, czyli podwyższenia kapitału poprzez PKP SA, wynik PLK jest de facto nieporównywalny z wynikiem roku poprzedniego. Oczywiście mogę to szczegółowo wyjaśnić. To, że ten wynik to jest 96,5 miliona, zostało obarczone rozwiązaniem rezerwy na otrzymany zwrot należności od Przewozów Regionalnych, mniejszą dotacją z budżetu i wieloma innymi czynnikami, które sprawiły, że wynik PLK jest trudno porównać z wynikiem roku poprzedniego. W pozostałych spółkach wyniki oscylowały w okolicach zera, mówię o Informatyce i Telekomunikacji Kolejowej, są to wyniki dodatnie. Warto zwrócić uwagę na to, że Telekomunikacja Kolejowa osiągnęła lepszy wynik. Energetyka uzyskała wynik ujemny w związku z operacjami finansowymi.

PKP SA, jak państwo widzą, uzyskało wysoki dodatni wynik, ale to jest niestety zysk czysto papierowy. On powstał w wyniku przekazania udziałów spółki PKP Przewozy Regionalne Skarbowi Państwa poprzez spłatę pożyczki, której udzielił Skarb Państwa, a ta pożyczka dla odmiany była przeznaczona na podwyższenie kapitału w spółce PLK. Jest to wynik realizacji ustawy. Ponieważ udziały w księgach PKP SA były warte zero, w sytuacji ich przekazania za konkretną kwotę pożyczki powstał w spółce tego typu zysk, ale – tak jak powiedziałem – nie wiąże się to z przepływem gotówki.

Inwestycje to jest element, na który Grupa PKP w ostatnich latach zwracała szczególną uwagę. Można powiedzieć że rok 2008 w tym zakresie był dość przyzwoity, ponieważ poziom inwestycji w większości spółek Grupy PKP był wyższy albo zbliżony do poziomu roku poprzedniego. Ponieważ kryzys w spółkach Grupy PKP,

zarówno w kraju, jak i na świecie, pojawił się w drugiej połowie roku, nawet bardziej w IV kwartale, inwestycje rozpoczęte na początku roku były kontynuowane i – jak państwo widzą – osiągnęły dość przyzwoity poziom, rekordowy w historii grupy. Z powodu, o którym pewnie wszystkim wiadomo, czyli przygotowywania oferty publicznej, nie możemy prezentować danych finansowych PKP Intercity. Powiem tyle, że tam też inwestycje były na znacznie wyższym poziomie niż w latach poprzednich. Jeśli chodzi o inwestycje, to oczywiście spółką, na którą warto zwrócić największą uwagę, są Polskie Linie Kolejowe. Tak jak państwo widzą, po raz pierwszy w historii te inwestycje przekroczyły 3 miliardy zł.

Równie ważne dla Grupy PKP w ostatnich latach były usługi remontowe, ponieważ powszechnie znana prawda jest taka, iż majątek grupy wymaga zdecydowanego odtworzenia, jest on zdekapitalizowany i zużyty. W ostatnich latach zwracaliśmy uwagę na te wielkości. Widać z danych, że w większości spółek grupy poziom finansowania usług remontowych wzrastał – też nie było to jeszcze poddane rygorom związanym z kryzysem – i w poszczególnych spółkach osiągnął, można powiedzieć, rekordowe wartości od kilku lat. W PKP Cargo było to około 400 milionów, w PLK – 250 milionów, w Przewozach Regionalnych – 140 milionów, w Intercity też było to znacznie więcej niż w roku poprzednim.

Istotny element działalności spółek grupy stanowią koszty wynagrodzeń, istotny, ponieważ w całych kosztach grupy stanowią one około 45%. Tutaj pokazujemy, ilu jest zatrudnionych. Widać zdecydowane różnice pomiędzy rokiem 2007 a rokiem 2008 na przykład w PKP Cargo i Intercity, ale to wynika ze zmian organizacyjnych, czyli przeniesienia zespołów maszynistów do spółek operatorskich, także z przekształceń PKP Przewozy Regionalne i PKP Intercity. Generalnie w grupie tendencja zatrudnienia jest spadkowa, ale w roku 2008 nie odnotowaliśmy jakichś dramatycznych różnic. Gdy porównamy to z rokiem 2009, kiedy w PKP nie ma już Przewozów Regionalnych, to oczywiście różnica jest znaczna, ale ta spółka nie przestała istnieć, istnieje po prostu poza strukturami grupy.

Jak wygląda sytuacja bieżąca, jeśli chodzi o przewozy towarowe? To jest chyba fakt już powszechnie znany, że poziom przewozów spadł dramatycznie w pierwszych dwóch miesiącach tego roku. Średnio przez pierwsze dwa miesiące Cargo przewiozło o 35% masy mniej niż w roku poprzednim. Podobnie sytuacja wygląda w LHS, tutaj spadek jest nawet jeszcze większy. Przejdę może do następnego slajdu. To nie jest tak, że to ma miejsce wyłącznie w Polsce. Tutaj pokazaliśmy, jak wygląda sytuacja w innych kolejach europejskich w grudniu, w styczniu albo w lutym, w zależności od tego, jakie dane udało nam się uzyskać. Im ten słupek jest dłuższy, tym większy był spadek w poszczególnych spółkach. Tak że, jak państwo widzą, właściwie wszystkie koleje sąsiednie czy okoliczne zanotowały spadki przewozów o ponad 30%, w niektórych momentach sięgające nawet 50%. Kryzys w transporcie kolejowym towarowym nie jest domeną wyłącznie polską, dotknął on wszystkich spółek europejskich, również tych największych. Oczywiście nie jest to pocieszenie, ale jest to obiektywny fakt, który wskazuje, że na rynku przewozów towarowych obserwujemy gwałtowne załamanie i to w skali europejskiej.

Powrócę do poprzedniego slajdu. Pozwoliliśmy sobie pokazać wskaźniki efektywności w spółkach towarowych w perspektywie pięciu lat, zobrazować, jak one wyglądały, mierzone przychodem na zatrudnionego oraz masą na jednego zatrudnionego. One są oczywiście w większości skorelowane, jest to proporcjonalne. Tak jak państwo

widzą, w LHS wraz z upływem lat ten wskaźnik się zwiększał, w roku 2008 obserwujemy nieznaczne pogorszenie. W Cargo nie było takiej dużej korelacji, ale przychód ze sprzedaży zatrudnionego od roku 2005 systematycznie rósł. Niestety w roku 2009 ta tendencja ulegnie zmianie.

Jakie są główne cele Grupy PKP na rok 2009? W związku z tą trudną sytuacją, która dotknęła przewozów towarowych oraz innych spółek grupy – nie da się ukryć, dla większości z państwa jest to pewnie oczywiste, że kryzys w PKP Cargo natychmiast odbija się na sytuacji spółki PLK, czyli Polskich Linii Kolejowych, na skutek tego, że PKP Cargo generuje mniejsze przychody wobec PLK, mniej korzysta z tras, mniej jeździ, pomijam fakt, że również mniej płaci w związku z bardzo trudną sytuacją – głównym celem Grupy PKP jest zachowanie płynności finansowej. Nie chcemy dopuścić do sytuacji, w której działalność operacyjna spółek byłaby zagrożona. Część z państwa pewnie pamięta sytuację sprzed czterech, pięciu lat, kiedy w związku z bardzo trudną sytuacją w Grupie PKP następowały wyłączenia energii, na szczęście miejscowe. Nie chcemy do tego dopuścić w tym roku. Na razie – mogę powiedzieć z całą odpowiedzialnością – nie ma takich zagrożeń, ale sytuacja jest dynamiczna i zobaczymy, jak się będzie rozwijać, w szczególności w spółce PKP Cargo. Oczywiście natychmiast podjęto wiele działań zmierzających do ograniczenia kosztów w spółce PKP Cargo, ponieważ zarządowi niejako łatwiej oddziaływać na to niż na natychmiastowe zwiększenie przychodów na załamującym się rynku. Niestety ograniczono również inwestycje. To jest ruch dyskusyjny, ale w sytuacji gdy zagrożona jest płynność w spółce, takie decyzje zostały podjęte. Racjonalizacja kosztów dotyczy głównie elementów remontów, wynagrodzeń, a także całej działalności eksploatacyjnej.

Można powiedzieć, że kryzys dotknął najbardziej PKP Cargo, a co za tym idzie, niestety PLK. O tej zależności już powiedziałem. W PLK sytuacja jest o tyle trudna, że ta spółka operuje na określonej liczbie kilometrów linii kolejowych. W tej spółce nie da się z dnia na dzień zmniejszyć kosztów o 30%. Również dość popularne twierdzenie o tym, że można zamknąć kilka tysięcy linii kolejowych, po pierwsze, nie jest takie proste w realizacji, po drugie, wcale nie doprowadzi do proporcjonalnego spadku kosztów. Proszę zauważyć, że zamknięte byłyby linie o najmniejszym natężeniu ruchu, których utrzymanie kosztuje de facto najmniej. Kryzys dotknął również spółki Telekomunikacja Kolejowa. Ta spółka operuje głównie na rynku kolejowym, w związku z tym spadek przychodów od spółek grupy wprost przekłada się na pogorszenie jej wyniku. Spółka pracuje obecnie nad programem restrukturyzacji. Istotnym elementem tego programu jest racjonalizacja kosztów wynagrodzeń w spółce.

Tutaj dokładniej przedstawiliśmy, jakie podjęto działania antykryzysowe. Jest wśród nich optymalizacja użytkowanego majątku. De facto jest tak, że w sytuacji gdy ruch kolejowy jest znacznie mniejszy, okazuje się, że na przykład spółka PKP Cargo dysponuje majątkiem zdecydowanie powyższym do swoich aktualnych potrzeb. O remontach już wspominałem. Dalej jest przejście na system napraw we własnym zakresie w Cargo, o czym głośno dyskutowano. Kolejne działanie to ograniczenie inwestycji. W obszarze zatrudnienia w tej chwili w Cargo dość masowo wykorzystywany jest instrument kierowania pracowników na nieświadczenie pracy. To pozwala na ograniczenie kosztów zatrudnienia. Dokonywany jest przegląd zatrudnienia, jego racjonalizacja, prowadzone są również rozmowy w zakresie ZUZP. Oczywiście cały czas w spółkach grupy, szczególnie teraz – działamy tu bardzo szybko – próbujemy optymalizować

proces eksploatacyjny. Dokonywane są także zmiany organizacyjne, mające na celu podniesienie efektywności działania.

Proszę państwa, ci wszyscy, którzy znają spółki Grupy PKP, wiedzą, że tego nie da się zrobić z dnia na dzień. Proces głębokiej restrukturyzacji w Cargo rozpoczął się w zeszłym roku, on cały czas trwa i na pewno jeszcze będzie trwał. W tej chwili dyskusja o tym, jak finalnie będzie wyglądać spółka Cargo, jest otwarta, ale cały czas prowadzone są analizy mające na celu zwiększenie efektywności jej działania.

Tutaj pokazaliśmy, gdzie tworzą się główne zatory w Grupie PKP. W związku z tym, że spółka PKP Przewozy Regionalne jest poza grupą, ale nie podpisała jeszcze umów z samorządami na świadczenie usług publicznych, to niestety opóźnia się ona w zapłacie właściwie w odniesieniu do wszystkich kontrahentów z Grupy PKP. Najbardziej dotyka to spółki PKP Intercity, która dla odmiany w tej chwili też ma pewne opóźnienia w zapłacie do PLK, także spółka PKP Cargo w związku z trudną sytuacją ma pewne opóźnienia w zapłacie do PLK.

Tak jak przed chwilą powiedziałem, w tej chwili nie ma zagrożenia, jakichś przeszkód dla działalności operacyjnej spółek, ale są przeterminowane zobowiązania w Grupie PKP. Ich skala nie jest jeszcze taka, jaka była kilka lat temu, daleko jej do niej i mamy nadzieję, że nigdy do tego nie dojdzie, ale faktem jest, że w Grupie PKP są przeterminowane zobowiązania, głównie wobec spółki PKP PLK.

Myślę, że na tym bym zakończył prezentację. Na kolejnych slajdach przedstawione są szczegółowe tabele, dotyczące poszczególnych spółek i wydaje mi się, że tutaj lepiej operować pytaniami. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Prezesie.

Czy jeszcze ktoś z państwa reprezentujących grupę chciałby zabrać głos? Nie.

Bardzo proszę, w związku z tym panowie senatorowie macie głos, jeżeli są pytania związane z prezentacją bądź uwagi ogólne, dotyczące sytuacji w Grupie PKP.

Bardzo proszę, pan senator Ortyl.

Senator Władysław Ortyl:

Dziękuję bardzo.

Ja mam takie pytanie. Zostały podjęte działania antykryzysowe, czyli z tego, co rozumiem, są one w trakcie realizacji, ale pan prezes nie powiedział, jaki jest stan ich zaawansowania. Prosiłbym o uzupełnienie.

Kolejne pytanie. Czy w ogóle pojawiła się taka myśl w zarządzie, aby próbować konsolidować majątek? Dla mnie zawsze niezrozumiałą sprawą było funkcjonowanie dwóch spółek, które się nazywają Telekomunikacja Kolejowa i Informatyka. Dla mnie to jest bardzo dziwne, że one funkcjonują w ramach odrębnych podmiotów gospodarczych. Być może był kiedyś taki czas, że należało tak zrobić, ale myślę, że teraz nadszedł moment, w którym należałoby te dwie spółki konsolidować w jeden obszar, a to między innymi dlatego, że byłaby okazja do optymalizacji, o której powiedział pan prezes. W efekcie mogłoby to doprowadzić do zmniejszenia zatrudnienia, chociażby w odniesieniu do kadry zarządzającej tymi spółkami. Dlatego pytam, czy w ogóle myślano o konsolidacji. To taka sprawa.

Trzecie pytanie. Dla mnie PKP jako bardzo rozbudowana firma do dziś dysponuje wielkim zbędnym majątkiem i to można znaleźć na każdej stacji, na każdej stacji, nawet na przystanku można znaleźć ten majątek, rdzewiejący czy niszczący się. Czy w tym obszarze coś się dzieje w związku z dużym kryzysem, który dotyka, zaczyna dotykać naszej gospodarki i zajrzał odpowiednio wcześniej do przewozów, do transportu kolejowego?

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Senatorze.
Bardzo proszę, Pani Prezes.

Członek Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Maria Wasiak:

Rzeczywiście Telekomunikacja Kolejowa i Informatyka mają bardzo duży wspólny obszar funkcjonowania. W zasadzie w trakcie realizacji jest program pewnej konsolidacji, ale nie jest to pomyślane jako proste połączenie tych dwóch spółek. Co się okazuje? Telekomunikacja Kolejowa po dawnym przedsiębiorstwie państwowym PKP odziedziczyła dużą część działalności, która jest już anachroniczna. Obciążanie tą częścią działalności jakiegokolwiek pomiotu, konsolidowanego czy starego, jest problemem samym w sobie. To wynika ze zmian technologicznych. Kiedyś, jeszcze nie tak dawno, PKP funkcjonowało na tak zwanych telegramach kolejowych, co w ogóle jest anachronizmem technicznym.

Obecnie Telekomunikacja Kolejowa z Informatyką prowadzą rozmowy na temat współpracy konsolidacyjnej, ale ona dotyczyłaby nie całych obszarów spółek, tylko wydzielonych obszarów spółek i pod to przygotowywane są zmiany organizacyjne, w każdej spółce trochę inne. Na tym tle na pewno wyłoni się współpraca między Telekomunikacją Kolejową i Informatyką, z dopuszczeniem konsolidacji kapitałowej, ale musimy brać pod uwagę także to, że musimy wydzielić działalność niezwiązaną z tą działalnością konsolidowaną, którą na przykład jest świadczenie usług o charakterze budowlanym, krótko mówiąc, to, co bardziej jest do wykorzystania przez działającą również w ramach Grupy PKP Energetykę, w sytuacji gdy Energetyka podejmuje się udziału w dużych programach inwestycyjnych i potrzebuje określonych mocy wykonawczych. Tak że to idzie w tym kierunku, ale sam proces jest jak najbardziej już wdrożony. To dotyczy też innych części, innych spółek.

Cała wielka operacja, która odbyła się w ubiegłym roku, przeniesienia lokomotyw z Cargo do spółek pasażerskich, była tak naprawdę konsolidacją majątku potrzebnego do wykonywania przewozów pasażerskich, czyli naprawieniem pewnego błędu sprzed kilku lat. To była dosyć duża i skomplikowana operacja. Ona niosła ze sobą wiele skutków kosztowych, które wynikły z tego, że robiliśmy korektę z kilkuletnim poślizgiem, pojawiły się tam dość duże komplikacje podatkowe i tym podobne.

Kwestia zbędnego majątku. Majątek zbędny to nie znaczy, że on jest zbywalny, że on jest wartościowy. Słowo „zbędny” samo w sobie zawiera taki element, że jest to majątek, którym nikt nie jest zainteresowany. Niestety ta kategoria majątku w PKP jest dosyć liczna. Ilustracją tego jest fakt, że często ponosimy koszty jakiegoś majątku, którego nawet za darmo nie chce przejąć miejscowy samorząd. Jest bardzo dużo takich przypadków. On jest czystym obciążeniem. W przypadku części nieruchomości nie-

możność się ich pozbycia wynika z ciągle nieuregulowanych stanów prawnych, ale praktycznie na dzisiaj są to takie stany prawne, które są sporne. Toczy się kilka poważnych sporów o uregulowanie dosyć cennych części majątku kolejowego. Sztandarym przykładem są tak zwane wolne tory w Poznaniu. To jest najbardziej znany przypadek, ale nie jedyny.

Jeszcze jedna kwestia z tym związana to fakt, że korzystne zbywanie majątku, a nie można wystawić jednocześnie całego majątku na sprzedaż, jest pewnym procesem, uwarunkowanym także koniunkturą. Jeśli chodzi o wystawiane przez nas w przetargu nieruchomości, dzisiaj możemy mówić o połowicznej skuteczności, to znaczy na połowę znajdujemy chętnych w przetargach. W związku z tym zawsze mamy większy portfel do zaoferowania, żeby osiągnąć poziom przychodów, który planujemy. Oczywiście ostatnie miesiące są trochę pesymistyczne, ten wskaźnik zaczyna opadać poniżej 50%, zobaczymy, co będzie dalej, ale tak bywa na rynku nieruchomości. Liczymy na to, że może za jakiś rok wróci koniunktura i będziemy mogli ożywić ten proces. To tak w dużym skrócie, Panie Senatorze.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Pani Prezes.
Pan senator Jurcewicz.
Bardzo proszę, Panie Senatorze.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję.
Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowni Goście!

Ja mam kilka pytań, bo chciałbym zrozumieć zjawisko. Spójrzmy na slajd, który pokazuje, jak się mają przychody na jednego zatrudnionego, żeby był precyzyjny, przychody ze sprzedaży do masy na jednego zatrudnionego. Prosiłbym o wytłumaczenie, dosłownie w kilku zdaniach, tak po inżyniersku, jak to się dzieje, że od 2000 r. przychód zdecydowanie malał, to widać z tych wykresów, ale na przykład w PKP Cargo, które – jak było tu mówione – jest w dosyć trudnej sytuacji, delikatnie ujmując, koszty wynagrodzeń od 2006 r. do 2008 r. w mojej ocenie znacznie wzrosły. W jaki sposób można było tak gospodarować? Ja jakoś nie mogę tego zrozumieć. To pierwsza sprawa.

Drugi element. Jest przedstawiony program, wymienione są główne cele do zrealizowania na 2009 r. i mam wrażenie, że one nie są spójne z przedstawionymi slajdami, dotyczącymi inwestycji i remontów. Jeżeli przyjąć za dobrą i prawdziwą informację, że naprawy będą wykonywane systemem gospodarczym, to trudno sobie wyobrazić, przynajmniej ja tak uważam, że nie ma zaplanowanych jakichkolwiek kosztów remontu czy usług remontowych. Jeżeli nawet to się czyni systemem własnym, to występują po tej stronie jakieś koszty. Prosiłbym o komentarz.

Następna sprawa. Na poprzednim spotkaniu, które mieliśmy przyjemność mieć z państwem jako komisje połączone, prosiłem o informacje na temat dwóch spraw. Pierwsza to był przyrost. Państwo podaliście nam dane dotyczące zatrudnienia. Zatrudnienie na przykład w PKP Cargo maleje, ale z wypowiedzi, którą usłyszałem, wynika, że związane jest to przemieszczeniem pracowników. Tymczasem ja prosiłem o odpo-

wiedź na pytanie, jak wyglądało zatrudnienie w centralach tychże zarządów w spółkach Grupy PKP. Tego tu nie widać. Prosiłbym o komentarz. Druga sprawa, ostatnia na tym etapie. Otóż prosiłem o to, aby w miarę zwięzły, konkretny sposób odpowiedzieć na pytanie, jakie były działania i zalecenia rady nadzorczej dotyczące na przykład PKP Cargo. W tym materiale niestety nie ma odpowiedzi. Na razie dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Pytania dociekliwe, odpowiedzi, jak sądzę, będą precyzyjne, wyjdą naprzeciw tej dociekliwości.

Bardzo proszę, Pani Prezes.

Członek Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Maria Wasiak:

Ja się podzielę odpowiedzią z dwoma kolegami, bo taki jest rozrzut zagadnień. Najpierw parę uwag wstępnych, które – jak myślę – będą dotyczyły każdego z tych pytań, bo one wymagają spojrzenia z pozycji całej grupy, a w szczególności z pozycji Cargo, które jest teraz najbardziej newralgicznym punktem.

Wzrost wynagrodzenia. Nie ma co owijać w bawełnę, z czego on wynikał. W ubiegłym roku było zjawisko dużego parcia na wzrost wynagrodzeń z uwagi na pewne zjawiska gospodarcze, były różnego rodzaju spory zbiorowe wokół wzrostu wynagrodzeń i odbiło się to również na Grupie PKP. Przy czym ten wzrost wynagrodzeń w porównaniu ze wzrostem wynagrodzeń w innych spółkach Skarbu Państwa nie był najwyższy, mieścił się w stanach średnich albo nawet poniżej średnich, czyli my w miarę zapanowaliśmy nad tendencją ogólnokrajową, jeżeli chodzi o wzrost wynagrodzeń.

Do ubiegłego roku PKP jako grupa nigdy nie przekroczyła wzrostu określonego przez wskaźnik wynagrodzeń wyznaczony przez komisję trójstronną, była dyscyplina. W ubiegłym roku rzeczywiście nastąpił większy wzrost procentowy niż wynikało to ze wskaźnika wzrostu wynagrodzeń przyjmowanego przez komisję trójstronną. Ja mówię prawdę, to był główny powód, nie było to działanie... Inna sprawa jest taka, że na początku ubiegłego roku prognozy dotyczące działalności gospodarczej nie były tak dramatyczne, żeby przewidywały gwałtowne załamanie. Jest to skutek takiego zjawiska.

Czy są przewidziane koszty remontów? Są one przewidziane, ale w innej pozycji. To, że wykonujemy naprawy systemem gospodarczym, oznacza, że nie są to koszty zewnętrzne, ale nie zakładamy, że Cargo nie poniesie kosztów. Pan prezes Cargo rozwinię ten temat.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Uważam, że jednak warto chwilę temu poświęcić, bo to jest interesujące.

Ja przepraszam, rzeczywiście nie rozbiliśmy tego na centrale, bardzo pana senatora przepraszam, pamiętam, że pan senator to podnosił, ale ja się chyba troszeczkę zagapiłam. Otóż rzeczywiście umawialiśmy się, że dostaniemy dosyć dokładnie wyspecyfikowany zakres informacji. W tym samym czasie przygotowywaliśmy informację dla komisji sejmowej i w rezultacie uznaliśmy, że powinna być ona tożsama, a ona była trochę mniej szczegółowa. Tak że przyznaję się tu do zaniedbania.

Chcę tylko przypomnieć, bo zabrzmiało to również w wypowiedzi pana senatora Koguta, że nie jest prawdą, że w centrali PKP są trzy tysiące osób. W centrali PKP SA jest trzysta pięćdziesiąt, trzysta sześćdziesiąt osób, zaś w całym PKP SA są trzy tysiące. Ja mówiłam o tym, że PKP SA ma trochę nietypowy charakter w grupie, ma inną strukturę zatrudnienia niż spółki córki, więc jest to nieco trudno porównywalne ze strukturą charakterystyczną dla spółki, która wykonuje działalność przewozową. To jako punkt odniesienia.

A jeśli chodzi o zalecenia rady nadzorczej dla Cargo, to ja też oddałabym głos kolegom z Cargo. Myślę, że oni prześlą dokładniejsze informacje.

Bardzo proszę, Panie Prezesie.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Bardzo proszę stosownie do kolejności, którą ustaliła pani prezes.

Prezes Zarządu PKP Cargo SA Wojciech Balczun:

Dziękuję bardzo.

Wojciech Balczun, prezes Zarządu PKP Cargo.

Postaram się w miarę krótko. Jeśli chodzi o sytuację w spółce, o wydajność i wzrost wynagrodzeń, to oczywiście ten wzrost wynagrodzeń w roku 2008 był z punktu widzenia spółki bardzo niekorzystny i daleko odbiegał od tego, co się działo w latach poprzednich. Tak naprawdę, jeżeli przeanalizujemy wyniki z lat poprzednich, to się okaże, że wydajność od iluś tam lat spada, a wynagrodzenia w spółce rosną. To jest zjawisko, które nie zaczęło się w tamtym roku, ale w tamtym roku nastąpiła eskalacja. Jeżeli popatrzylibyśmy przez pryzmat wyniku spółki, tej straty, którą wygenerowaliśmy, to tak naprawdę sama podwyżka wynagrodzeń, która była ustalona na początku roku 2008, ważyła czy kosztowała nas sto kilkadziesiąt milionów złotych ekstra w stosunku do pierwotnych założeń biznesplanu.

Jeśli chodzi o remonty, to sytuacja wygląda tak. Tu pozwolę sobie na pewien komentarz, bo w tej chwili utarło się takie przekonanie, że my robimy remonty we własnym zapleczu, dlatego że mamy kryzys. To nie jest tak. Już kilka lat temu spółka podjęła decyzję dotyczącą tego, żeby wykorzystać własne zaplecza, których mamy nadmiar i to od lat. Zostaliśmy, że tak powiem, wyposażeni, oczywiście nieformalnie, bo to nie jest w formie aportów, ale w formie majątku dzierzawionego, w ogromny majątek w postaci nieruchomości, hal i zapleczy. Tych zapleczy naprawczych mamy w spółce w ramach struktury PKP Cargo ponad sto. Kilka lat temu podjęto moim zdaniem słuszną decyzję o tworzeniu na bazie tych zapleczy spółek naprawczych, tak aby naprawy bieżące, czyli te najprostsze czynności naprawcze, realizować we własnym zapleczu z tego względu, że to zaplecze było przez lata w jakiejś tam formie doinwestowywane, były kupowane urządzenia specjalistyczne i trudno byłoby dawać zlecenia na zewnątrz, jeżeli moglibyśmy to robić we własnym zapleczu. Proporcja pomiędzy tym, co zostawało w spółce, a tym, co zlecaliśmy na zewnątrz, przez ostatnie lata sukcesywnie się zmieniała. Zaczynaliśmy od takich proporcji, że większość napraw bieżących była realizowana na zewnątrz, a w tej chwili, w tym roku chcemy zrealizować 100% napraw we własnym zapleczu.

Oczywiście nie byłoby to możliwe, gdybyśmy nie przejęli w użytkowanie, nie mieli udziału w spółkach Wagrem i Gorzów Wagony z tego względu, że te spółki dały

nam potencjał do tego, żebyśmy w ramach własnych struktur objęli działaniami naprawczymi wszystkie typy wagonów.

Do tej pory funkcjonowały cztery spółki Cargo Wagon. My w tym roku, w lutym powołaliśmy kolejną spółkę Cargo Wagon w Szczecinie, a w tej chwili, od 1 maja – wszystkie decyzje korporacyjne są już faktem – powołujemy kolejną spółkę Cargo Tabor w Czerwieńsku. Rzecz polega na tym, że wykorzystując te ponad sto zapleczy, stworzymy sieć własnych, można powiedzieć, stacji serwisowych, w których będziemy realizowali naprawy bieżące. Nie ma to nic wspólnego z sytuacją kryzysową, która w tej chwili ma miejsce w spółce.

Jeśli chodzi o koszty remontów, to oczywiście – tak jak pani prezes powiedziała – one są ujęte w innych pozycjach. Są to oczywiście koszty materiałowe, koszty zaplecza, koszty ludzkie, które ponosimy, bo będziemy je musieli ponosić.

Przy okazji chciałbym obalić pewien mit, bo zarzuca się nam to, że mówimy, że chcemy robić we własnym zapleczu, a i tak występujemy do zewnętrznych zakładów naprawczych z jakimiś dodatkowymi zleceniami czy podzleceniami w kwestii pewnych czynności. To jest normalna czynność, którą robią też prywatne ZNTK. To nie jest tak, że każdy ZNTK robi wszystko od A do Z. Część rzeczy objętych naprawą również jest zlecana podwykonawcom i my też będziemy z tego korzystali.

Jeśli chodzi o centralę spółki, to mogę podać tylko takie dane. Spółka przechodzi głęboki proces restrukturyzacji. On dotyczy również zmniejszenia zatrudnienia. Zmniejszenie zatrudnienia postępuje, realizowane jest bardzo skutecznie. Tu znowu mamy pewien mit. Otóż w 2008 r., wtedy kiedy obejmowałem spółkę, już w bardzo trudnych warunkach – przypomnijcie sobie państwo ten slajd z wynikami, zysk spółki za rok 2007 wynosił 7 milionów zł, 7,5 miliona zł, a jeżeli porównamy to do zysku z lat poprzednich, to widać, w jaki trend wpisuje się spółka – gdy w styczniu tamtego roku przejmowaliśmy spółkę z zakontraktowanymi umowami na poziomie 60%, to świadczy to tylko o tym, że niestety uzewnętrzniały się już wtedy bardzo poważne problemy nie związane z kryzysem, lecz z tym, że spółka nie została poddana restrukturyzacji w odpowiednim momencie.

Stan zatrudnienia w centrali, wtedy kiedy ja przejmowałem spółkę, to było tysiąc sześćset dziewięćdziesiąt osiem osób. Na dziś jest to tysiąc pięćset dziewięćdziesiąt siedem osób. Zatem tak naprawdę zmniejszamy zatrudnienie. W tej chwili zapowiedzieliśmy bardzo poważne cięcia i zmniejszymy stan zatrudnienia w centrali spółki przynajmniej o kolejne dwieście osób, do tego będą takie naturalne odejścia, które przewidujemy w tym roku, co razem w roku 2009 powinno przynieść zmniejszenie zatrudnienia w centrali o trzysta pięćdziesiąt osób.

Trzeba pamiętać też o tym, że centrala spółki jest ulokowana w kilkunastu miejscach w Polsce. Mamy mnóstwo stanowisk zamiejscowych. Mamy służby handlowe rozproszone po całym kraju, mamy służby finansowe, które są ulokowane w części w Warszawie, w części w Bydgoszczy, w części w Katowicach, mamy pion eksploatacji, który jest ulokowany w części w Krakowie, w części w Katowicach, w części w Warszawie. Zatem na dodatek spółka ma tak zorganizowaną centralę, że nie jest łatwo zmniejszać zatrudnienie.

To, że w tamtym roku w którymś momencie były przyjęcia do centrali, co wywoływało oczywiście emocje, wynikało również z tego, że istniała bardzo istotna potrzeba poprawienia poziomu kompetencyjnego w spółce. To, że przez całe lata nie ro-

biliśmy restrukturyzacji, wynikało też z tego, że nie mieliśmy pewnej zdolności z jednej strony do podjęcia działań w zakresie aktywnej polityki handlowej i budowania zdrowych relacji biznesowych z naszymi klientami, a z drugiej strony do podjęcia rzeczywistych działań restrukturyzacyjnych. W tej chwili to się dzieje.

Podsumowując, powiem, że stan zatrudnienia, gdy porównamy to, co było na początku roku 2008, i to, co mamy w tej chwili, się zmienił, jego poziom spadł i w dalszym ciągu będzie spadał. W skali całej spółki, gdy porównamy stan na koniec grudnia 2008 r. i na koniec marca 2009 r., zmniejszyliśmy zatrudnienie o ponad tysiąc osób.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Prezesie.

Jeszcze była jedna osoba. Tak?

(Senator Stanisław Kogut: Nie, już wszystkie.)

Nie?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Proszę bardzo.

Członek Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Maria Wasiak:

...bo padło takie pytanie. Ja może powiem parę słów w tej sprawie, bo to wiąże się trochę w ogóle ze sposobem pracy rad nadzorczych w Grupie PKP. Gdyby ściśle stosować zalecenia wpisywane do protokołu, nie odzwierciedlałoby to w całości pracy rady, która polega jednak na kształtowaniu pewnych obowiązków przez zarząd. To, że w protokole nie jest zapisane, że program naprawczy jest realizowany z zaleceniem rady, nie oznacza, że nie jest to wynik nadzoru rady nadzorczej. Cały program naprawczy jest śledzony przez Radę Nadzorczą Cargo i jest to proces niejako nadzorowany przez Radę Nadzorczą Cargo. Jest wiele zaleceń o charakterze technicznym, na przykład obieg informacji gospodarczej w Cargo, sposób zorganizowania służb handlowych Cargo. To ma taki techniczny charakter bieżącego nadzoru. Najważniejsze jest to, że program naprawczy jest akceptowany przez radę nadzorczą i korygowany przez radę nadzorczą, oczywiście nie w sposób, który wkraczałby w kompetencje zarządu, ale jest on poddawany krytycznej dyskusji, zresztą czasami przebiega to bardzo dramatycznie, ponieważ w pracy rady nadzorczej uczestniczą przedstawiciele załogi i ten punkt widzenia naprawdę jest bardzo kontradyktoryjnie pojmowany.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Teraz do głosu wyrywa się pan senator, przewodniczący Kogut w związku z tym, że była mowa o załodze. Potem pan senator Gruszka.

Bardzo proszę, Panie Przewodniczący.

Senator Stanisław Kogut:

Panie Przewodniczący! Pani Minister! Szanowni Państwo!

Wiemy, że sytuacja jest bardzo poważna. Na poprzednim posiedzeniu myśmy także na te tematy rozmawiali. Ja uważam, że przede wszystkim trzeba podjąć radykal-

ne działania i my jako parlamentarzyści też musimy wyjść z pewnymi wnioskami, bo dyskusja będzie dyskusją, będziemy ciągle mówili i nic.

Ja powiem tak. Faktycznie te pytania, które wyszły od pani Barbary, były bardzo konkretne. Były to między innymi pytania o to, co ze spółką PCC, którą kupiło DB, do tego przechodzą jeszcze koleje rosyjskie i idą kanały. Ja może nie będę o tym mówił, bo ja na chwilę muszę wyjść, ale powiem o innej sprawie.

Ostatnio na posiedzeniu Komisji Infrastruktury mówiliśmy o tym, że powinna być znowelizowana ustawa o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji, zwłaszcza w dziale dotyczącym urlopów kolejowych. Panie Przewodniczący, to jest dla mnie konkretny wniosek, chodzi o to, żebyśmy faktycznie się tym zajęli. Jest pani minister Wolińska, no, nie ma pana ministra Engelhardta, ale każdy ma prawo zachorować. W związku z tym jasno by z tego wynikało... Skoro można pracować nad ustawami stocznioowymi i innymi, to dlaczego nie można pomóc kolejarzom i dać tych odpraw odchodzącym ludziom.

Sprawa następna. Na posiedzeniu tej komisji padła propozycja – Panie Przewodniczący, uważam, że powinniśmy się spotkać z prezydium Komisji Infrastruktury – dotycząca umorzenia długów kolei, bo de facto tak mówimy ładnie o PKP, a PKP to jest zbiór starych długów i poszczególne spółki muszą płacić haracze, aby spłacać te długi. W związku z tym trzeba podjąć męską decyzję i rozwiązać ten problem, żeby faktycznie zaczęło to normalnie funkcjonować.

Mówiliśmy wtedy także na temat stawek dostępu do infrastruktury. Wszędzie, we wszystkich krajach świata jest tak, że linie o państwowym znaczeniu utrzymuje państwo, tak, utrzymuje państwo, ale wtedy stawka jest dużo, dużo niższa. Jak to Cargo ma konkurować z zachodnimi operatorami, gdy to wszystko, jak się już poskłada, jest dużo, dużo droższe? Ino miejmy świadomość tego, że gdy się da dotacje i obniży stawki, to skorzystają z tego wszyscy.

Sprawa następna. Ja też byłem członkiem rady PKP. Na czele rady Cargo stoi pan Wach i chyba wie, co się dzieje w tej spółce, bo przecież jako prezes kolei powinien wiedzieć o tym, co się w tej spółce dzieje.

Ja powiem tak. Dla mnie pytanie kolegów, zwłaszcza senatora Ortyła, było bardzo słuszne. Był taki program, który jasno mówił, że Energetyka, Informatyka i Telekomunikacja Kolejowa miały być połączone kapitałowo z PLK. Okazuje się, że my dublujemy, tworzymy te same pionki w PLK, a tam, u tych pozostałych, w Informatyce i w Telekomunikacji Kolejowej ludzie są odwoływani, zwalniani. Ja wiem, że w Telekomunikacji Kolejowej szykuje się potężny protest, bo już zaproszenia wysyłają, żeby przyjść na manifestację, ale nie na tym to polega. Ja, Drodzy Państwo, bardzo spokojnie przedstawiam te sprawy, które według mnie powinny być uregulowane.

Sprawa następna. Jest tu pan prezes Tereszczuk, jest pani minister. Też mnie to trochę boli, że przekazano ludzi do samorządów, ale przekazano ich bez pakietów socjalnych. Powiedziałem na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, że to żadna nowość. Przekazano na siłę, żeby się pozbyć, a teraz widzimy, jaki jest problem.

Problem jest ogromny. Panie Prezesie Balczun, z wielkim szacunkiem, ZNTK też kiedyś były na kolei, było ich dwadzieścia pięć. Nie kto inny ino pan dyrektor Janiszewski wraz z ministrem Chodakiewiczem na siłę wyrzucali te ZNTK. Teraz zostały cztery. Ja uważam, Panie Prezesie, że gdyby rozwiązać te problemy finansowe, to ZNTK też miałyby prawo bytu. Mówił pan językiem takim trochę kolejowym, ale

faktycznie wszystkich zaworów, hamulców typu Oerlikon czy innych nie zrobimy, ino robią to ZNTK. Tu by była furтка, oddech dla ZNTK. Tam przecież też pracują ludzie. Tak jak pan słyszał, w Łapach jest gehenna, konają całe Łapy, podobna sytuacja jest w Gniewczynie, najlepsza sytuacja jest w Sączu i w Bydgoszczy. A wie pan, gdy do tego jeszcze się słyszy, że gdzieś powstają jakieś nieformalne układy... Ale to jest już sprawa wymiaru sprawiedliwości, niech to sprawdza.

Droży Państwo, dopóki nie rozwiążemy tych problemów finansowych, to żebyśmy się tu tysiąc razy spotykali... Sprawa jest taka. Ja jestem kolejjarzem i każdy wie o tym, że znam te tematy. Jest ten tort i wszyscy przewoźnicy, i ci prywatni, i Cargo, i LHS, i pozostali z tego tortu sobie wrywają, a nikt nie zdejmuje tirów, nie robi nic, żeby tiry przenieść na tory czy inne rzeczy, a dopiero wtedy można by naprawdę rozwiązać te problemy.

Do tego sprawa stawek dostępu. Dobrze, że jest pan prezes. były tu podawane tonokilometry. Jeżeli prywatny ma dwadzieścia siedem...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ja już kończę.

...a Cargo ma czterdzieści pięć, to o jakiej konkurencji, Droży Państwo, mówimy.

Ja autentycznie proponuję podjąć takie decyzje. Ja przepraszam, nawet i dobrze, że wyjdę, bo będzie tak jak ostatnio, że kolejarz itd. Kolejarz też ma prawo wypowiedzenia się w stosunku do sytuacji w swojej firmie, bo nie powstała na ten temat żadna ustawa. Ja bym takie wnioski składał. Dobrze by było, żebyśmy się spotkali wspólnie z prezydium Komisji Infrastruktury i pociągnęli te działania, a o ZNTK też musimy autentycznie zadbać. Ja rozumiem to, że bliższa ciału jest koszula i naprawy daje się tam, gdzie są kolejjarze, ale ja powiem w tym gronie, że gdyby popatrzeć na wyposażenie, na sprzęt techniczny, jaki jest w ZNTK, i ten, który jest u nas, to trochę lepszy jest w ZNTK i ja to mówię jako kolejjarz. Takie są moje wnioski. Dziękuję. Przepraszam, ale na chwilę będę musiał wyjść. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Jak sięgam pamięcią, zawsze mieliśmy problem oddłużania kolei.

(Senator Stanisław Kogut: Tak, zawsze.)

Od początku lat dziewięćdziesiątych ta sprawa dominowała na posiedzeniach różnych komisji i znowu zostaliśmy skonfrontowani z tego typu potrzebą.

Bardzo proszę, pan senator Gruszka, potem senator Ortyl i senator Jurcewicz.

(Senator Stanisław Kogut: Ja za chwilę przyjdę.)

Bardzo proszę.

Senator Tadeusz Gruszka:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Pani Minister! Pani Prezes! Szanowni Zebrani!

Jednym z elementów prezentacji, którą nam dostarczyliście, są inwestycje na dworcach kolejowych. Lektura tego slajdu jest porażająca, przynajmniej dla mnie. Sądzę, że kolega senator Motyczka powiedziałby to samo, więc mogę mówić również w jego imieniu. Przedstawione fakty są zatrważające. W ciągu czterech lat przeznaczo-

no 16 milionów na dworce, średnio rocznie to wychodzi 4 miliony, a obok jest tabelka, z której wynika, że gdybyśmy przeznaczali na nie 300 milionów rocznie, to w ciągu dziesięciu lat mamy szansę zmodernizowania małych i średnich dworców. Utrzymanie dworców na pewno jest jednym z większych, bardziej kosztownych elementów i banałem jest to, co powiem, że wizerunek PKP kształtowany jest właśnie na tej podstawie, jak wygląda to okienko, jak wygląda dworzec, bo tak o nas piszą, jak nas widzą. To jest staropolskie przysłowie, które w tej sytuacji bardzo się sprawdza.

W kontekście tego, co powiedziałem, mam pytanie do pani minister, pani prezes. Samorządy są bardzo zainteresowane przejęciem tych obiektów w tym celu, żeby polepszyć wizerunek miasta. Dworzec często jest usytuowany w centrum miasta i w wielu miejscach to wygląda jak dziura w zębach. Samorządy są zdecydowane przejąć te obiekty, by móc je wyremontować, a na podstawie jakichś tam umów pomiędzy koleją a samorządem istnieje możliwość współpracy w odniesieniu do tych obiektów. Dziwi mnie, że na podstawie obecnie istniejących przepisów z takim trudem dochodzi do przekazywania tych obiektów. Dziwię się z tego powodu, że mówimy o kosztach, o oszczędnościach, dziwi mnie to, że kolej nie dąży do dokonywania tego na podstawie obecnie obowiązujących przepisów. A mam doświadczenie na przykład z miasta Żory, bo już kilka razy monitowałem w tej sprawie do ministerstwa. Nic się nie dzieje. Żory to nie jedyne miasto, które doświadcza problemu przejęcia obiektu bardzo psującego wizerunek.

Pani Minister, mam pytanie. W tym roku miała powstać specjalna ustawa na ten temat. Na jakim etapie są prace nad ustawą dotyczącą przekazywania samorządom takich obiektów jak dworce kolejowe? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Pytał pan senator Tadeusz Gruszka, a będzie odpowiadała pani minister i pani prezes. Tak?

Bardzo proszę, Pani Minister.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:**

Dziękuję.

Rzeczywiście znam z osobistych doświadczeń problemy z przekazywaniem dworców przez PKP do samorządów. Regulacje ułatwiające i stanowiące *lex specialis* w stosunku do obowiązujących przepisów, czyli tej głównej ustawy o restrukturyzacji, komercjalizacji itd., długa jest ta nazwa, będą częścią trzeciego pakietu kolejowego, który w ubiegłym roku był procedowany jako projekt wymagający notyfikacji Komisji Europejskiej. Ostatnie ustalenia troszeczkę nam zwichrowały porządek prac nad tą ustawą. Teraz przygotowujemy projekt nowych regulacji, tak aby one mogły wejść szybko w życie, ale jeśli chodzi o plan pracy – jeszcze skonsultuję się z panią dyrektorem – to będzie połowa tego roku.

(*Członek Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Maria Wasiak: Tak.*)

Tak, połowa tego roku. Wtedy zostanie opracowany projekt, który spełni wszystkie wymagania i ustalenia poczynione z Komisją Europejską w ubiegłym roku.

Długo to trwało, ale muszę powiedzieć, że niestety z doświadczeń w pracach z Komisją Europejską wynika, że wypracowanie tam konkretnego stanowiska też bardzo długo trwa.

Powiem w ten sposób. Priorytetem dla Ministerstwa Infrastruktury jest przekazywanie dworców samorządom, oczywiście na dobrych warunkach, bo nie możemy – tak jak wcześniej powiedziała pani prezes Wasiak – przekazywać dworców, które są obciążeniem, one muszą mieć nabywców, samorzady muszą być tym zainteresowane. Mamy takie plany, mamy nawet listę dworców, które można przekazać jednostkom samorządu terytorialnego, bo samorzady są zainteresowane przejęciem takich obiektów. Przepisy ogólne, które teraz obowiązują, są dosyć restrykcyjne, są dosyć trudne w egzekwowaniu, tak że myślę, że w połowie roku ten trzeci pakiet kolejowy będzie gotowy i państwo będzie mogło zobaczyć, na jakich zasadach te dworce będą przekazywane.

Przypomnę jeszcze o ustawie o koncesji na roboty budowlane i na usługi. To jest ta ustawa, która była procedowana przez resort infrastruktury i całkiem niedawno, w styczniu weszła w życie właśnie po to, żeby ułatwić prace również samorządom w zagospodarowaniu tych terenów, tych budynków. Ta ustawa wyprzedziła trzeci pakiet kolejowy, ale nie było to opóźnienie zamierzone. Niestety – powiem to jeszcze raz – uzgodnienia z Komisją Europejską trwały bardzo długo. Myślę, że połowa roku to jest realny termin. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję pani minister.
Jeszcze pani prezes.

Członek Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Maria Wasiak:

Jeśli chodzi o dworce, to sytuacja wygląda tak. W ostatnim roku, może w nieco dłuższym okresie, przekazaliśmy ponad dziewięćdziesiąt dworców na podstawie już istniejących przepisów. Trudności związane z przekazaniem dworca wynikają z różnych powodów, czasami ze stanu prawnego, z ograniczeń formalnych po stronie PKP, a czasami ze stanowiska samorządu zainteresowanego, wygląda to różnie.

Najważniejszą kwestią, która wokół sprawy przekazywania dworców jest niejako źródłem nieporozumień, jest kwestia następująca. PKP SA jako właściciel dworca jest spółką prawa handlowego, która ma zarejestrowany określony majątek. PKP SA jest jednocześnie dłużnikiem zobowiązań, tych słynnych zobowiązań, długów, które w lwiej części przeznaczone były na restrukturyzację, w szczególności na przykład na duży program zwolnień pracowniczych, realizowany kilka lat temu, które to zobowiązania zostały poręczone, są gwarantowane przez Skarb Państwa. We wszystkich tych umowach kredytowych i obligacyjnych jest zastrzeżenie, że banki kontrolują nasz stan majątkowy. Krótko mówiąc, my nie możemy wykonywać takich ruchów majątkowych, które będą, powiedzmy, pozbawieniem się jakichś aktywów mających wartość rynkową, dlatego że wtedy w skrajnym przypadku bank może postawić taki kredyt w stan wymagalności.

To oznacza, że w przekazywaniu dworców, które nie są dochodowe, tworzą koszty, największą przeszkodą jest brak chęci samorządów, bo to jest dodatkowy obowiązek. To jest zrozumiałe, to jest to, o czym mówiła pani minister. Zaś nieodpłatne przekazywanie dworców, których wycena wskazywałaby na wartość rynkową, ozna-

czaloby bardzo duże ryzyko zachwiania tym bardzo delikatnym systemem kredytów, w jakim my teraz jesteśmy, a w dalszej kolejności uruchomienie gwarancji Skarbu Państwa. Jest to dosyć delikatna sprawa.

W związku z tym my zgadzamy się, bo były tu różne pomysły, na poszerzenie możliwości przekazywania dworców, ale z zachowaniem bezpieczeństwa w tym obszarze. Nie narzucamy, w jaki sposób miałyby to zostać zrobione. Pomysły były różne. Były pomysły takie, żeby wtedy gdy to się wiąże z uszczupleniem aktywów majątkowych PKP, które są brane pod uwagę jako zabezpieczenie dla kredytów, PKP otrzymywało rekompensatę. To nie jest oddłużenie, ale wyłączenie za odszkodowaniem, jeżeli coś ma wartość rynkową. Oddłużenie, o którym mówi pan senator, ma też taką twarz, to jest też możliwość pozbycia się przez PKP pewnych ciężarów, które ono za sobą ciągnie, ale z dobrodziejstwem inwentarza. To jest dosyć istotna przyczyna, Panie Senatorze, w moim przekonaniu. Bardzo łatwo rzuca się pomysły, mówi, że ktoś by chciał przejąć taki dworzec, ale nie jest to rozwiązane w całości pod względem obciążenia, które ma PKP, i jego skutków. Jeśli to zostanie rozwiązane, to myślę, że wszystko inne również.

Kwestią odrębną jest to, czy gdybyśmy oddali Dworzec Centralny Warszawie, to rzeczywiście natychmiast by się poprawił jego wygląd. Czy rzeczywiście stan dworca natychmiast by się poprawił? Pozostawiam to ocenie panów senatorów. To tak na marginesie.

Slajd, który zwrócił uwagę pana senatora, miał pokazać jeszcze jedno. Te 300 milionów to jest koszt obsługi zadłużenia, o którym mówię, kwota zabezpieczona na majątku spółki. To jest takie zamknięte koło.

Rzeczywiście można powiedzieć, że operacja, która zdejmuje przynajmniej część zadłużenia, uwolniłaby środki, które można by było przeznaczyć na remontowanie dworców.

Do rozważenia jest jeszcze jedna kwestia. U nas, w Polsce w przypadku dworców nie ma systemu, istniejącego w wielu krajach, w większości krajów Unii Europejskiej, zgodnie z którym funkcję publiczną dworca traktuje się jako rodzaj usługi publicznej i zawiera się kontrakt na utrzymanie tej funkcji publicznej, co stabilizuje standard dworca. Jego funkcjonowanie nie jest uzależnione od tego, że im więcej powierzchni dworcowej wynajmie się na powierzchnię handlową – a to zawsze obniża standard dworca, przykładem jest Dworzec Centralny – tym więcej ma się pieniędzy na utrzymanie funkcji publicznej dworca. Gdy mówimy o poprawieniu standardu Dworca Centralnego, to od czego zaczynamy. Zaczynamy od zmniejszenia liczby powierzchni wynajmowanych na cele handlowe, bo nastąpiło takie ich zagęszczenie, że jakość części publicznej Dworca Centralnego bardzo się obniżyła. Po prostu trzeba wygonić część sklepików, podręcznych jadłodajni z dworca, z tych pasaży. To jednak powoduje mniejsze przychody i koło się zamyka.

Chciałabym odnieść się jeszcze do kilku kwestii poruszonych przez pana senatora Koguta, tych, które dotyczą bezpośrednio PKP, bo te kwestie regulacyjne nie są w naszej gestii. Charakterystyczny jest taki sposób patrzenia: Łapy a kwestia PKP. Jest to pewien symbol. Oczywiście chodzi o relację między zewnętrznymi zakładami remontowymi a PKP.

Proszę państwa, prawdą jest to, co mówił, a nawet podkreślał pan prezes Balczun, i trzeba się z tym pogodzić, że prawdopodobnie w skali całego kraju jest nadmiar

potencjału remontowego, sumarycznie. Jest teraz pytanie, co powinno zrobić PKP jako podmiot gospodarczy po skonstatowaniu tego faktu. Przede wszystkim powinno zwiększyć wykorzystanie potencjału, który samo posiada. Praktycznie oznacza to, że Cargo podjęło decyzję strategiczną o tym, że tak zwane naprawy okresowe wykonuje we własnym zakresie, a naprawy głębokie, modernizacje będzie zlecać na zewnątrz, tyle że w tym roku w związku z kryzysem ograniczyło ich liczbę i to jest problem zakładów zewnętrznych.

Wieloletnie oczekiwanie związane z tym, że z potrzebą, nie wiem, pomagania ludziom zatrudnionych w Łapach, w innych małych miejscowościach, gdzie taki zakład jest istotny dla miejscowego rynku zatrudnienia, należy radzić sobie w ten sposób, że się zabiega o zlecenie od PKP, prowadzi donikąd. Nie można rękojmią podmiotu gospodarczego rozwiązywać doraźnych problemów funkcjonowania zakładu w jakimś konkretnym miejscu. My wskazujemy na to, że jako PKP nie możemy być obwiniani o to, że próbujemy bardziej oszczędnie zawiadywać własnymi zasobami.

Jeżeli chodzi o zmiany ustaw, to – tak jak powiedziałam – to jest sprawa wykraczająca poza nasze kompetencje, choć PKP ma pewną opinię, ponieważ tkwimy w tym już tyle lat, na temat sensowności takich czy innych rozwiązań. W naszej opinii największą wadą tych wszystkich zmian był często brak ich kompleksowości. Krótko mówiąc, możemy oczekiwać większej efektywności ze strony PKP, ale wtedy nie dociążamy spółki dodatkowymi zobowiązaniami, na przykład obowiązkiem wypłacania różnego rodzaju dodatkowych gratyfikacji socjalnych. Tu jest ten postulat tak zwanych urlopów kolejowych. Kto za to zapłaci? Jeżeli zapłaci PKP, to będzie to dodatkowy koszt, który spycha nas na gorszą pozycję w związku z konkurencją ze strony prywatnych przewoźników. Cargo ma jeszcze sporo takich obciążeń, które nie są bezpośrednio związane z działalnością gospodarczą spółki, a stawiają ją w gorszej sytuacji niż konkurencja. Część tych obciążeń są to obciążenia socjalne na rzecz byłych pracowników przedsiębiorstwa państwowego PKP, którzy nie są już pracownikami Cargo. Chodzi na przykład o emerytów. To jest kilkadziesiąt milionów rocznie, które Cargo musi dodatkowo wydawać i uwzględniać w kosztach własnej działalności, co na pewno nie ułatwia konkurencji z przewoźnikami prywatnymi na coraz bardziej liberalizującym się rynku przewozów. Tak że to są nasze spostrzeżenia związane z uzdrawianiem sytuacji PKP.

Temat stawek dostępu też jest istotny. Prawdą jest, że dotyczy to całej branży. PKP nie będzie zabiegało o preferencyjne stawki dostępu, my zabiegamy raczej o to, żeby pozbyć się obciążeń socjalnych, których nie ma nasza konkurencja. Chcemy mieć jednakowe warunki, ale przez zmniejszenie obciążeń, a nie przez preferencyjne stawki dostępu na działalność Cargo, bo to jest nawet niedopuszczalne w obecnym systemie prawa.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Pani Prezes.
Pan senator Ortyl, bardzo proszę.

Senator Władysław Ortyl:

Dziękuję bardzo.

Ja oczywiście też w kontekście Cargo, ale nie chciałbym zadawać pytania, lecz podzielić się pewnym spostrzeżeniem. Jeżeli popatrzymy na dwa wykresy, które były

prezentowane, pokazujące, jak przebiegają, jak kształtują się przychody ze sprzedaży na jednego zatrudnionego i masa przewiezionego towaru na jednego zatrudnionego, dotyczy to PKP Cargo i LHS, to moim zdaniem to są takie wykresy, które powinno się pokazywać w szkole. Jeden przykład jest negatywny, a drugi pozytywny. Tym negatywnym jest dla mnie wykres dotyczący PKP Cargo. Wszystkie procesy, które tam zachodzą, widoczne są na tym wykresie. Myślę, że można by robić takie wykresy, żeby mieć więcej szczegółowych informacji.

Myślę też, że kształt tego wykresu nie jest spowodowany, nie wynika z tego, o czym mówiła pani prezes w ostatniej swojej wypowiedzi, chodzi mi o świadczenia na rzecz byłych pracowników. Prawda? Jeżeli popatrzymy na ten wzorcowy przebieg w przypadku LHS, to widzimy, że te krzywe są do siebie równoległe, czyli wraz ze spadkiem liczby towarów spadają przychody ze sprzedaży na jednego zatrudnionego. A w PKP Cargo dzieją się różne rzeczy. Te linie się przecinają albo się oddalają. Moim zdaniem jest to obraz jakichś niewłaściwych wydarzeń. Zwracam się tu zarówno do pani prezes, jak i do pani minister, także do pana prezesa, żebyście państwo na to popatrzyli, bo ten wykres jest rzeczywiście wielce kształcący. Ten temat drażył pan senator Jurcewicz i do końca też tego nie... Szczególnie niebezpieczny jest 2008 r., kiedy te linie się bardzo oddaliły. Jedną z przyczyn jest wzrost zatrudnienia, o którym była tu chyba mowa – tak mi się wydaje – albo też brak pewnej kontroli nad cenami, które też mogą spowodować, że sami sobie złamiemy rynek. Śrubujemy, w pewnym momencie wszystko się rozjeżdża i potem nagle następuje bardzo ostre załamanie. Rok 2009. Gdyby tak było dalej, to trzeba o tym myśleć. To tyle. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Senatorze.
Pan senator Jurcewicz, bardzo proszę.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Panie Przewodniczący! Pani Minister! Pani Prezes!

Ja powiem najpierw o takiej ogólnej sprawie. Patrząc na wyniki finansowe spółek grupy, po raz pierwszy widzę tak różnorodny wykres w wartościach bezwzględnych, tak bym to nazwał. Świadczy to też o pewnych zjawiskach. Wydaje mi się, że w niektórych elementach brakło skutecznej strategii prowadzenia w określonym kierunku.

A teraz konkrety. Pytanie pierwsze. Proszę powiedzieć, jak zobowiązania wymagalne mogą państwu przeszkodzić w roku 2009. Proszę o krótki komentarz. Skąd ewentualnie pieniądze?

Następna sprawa. Odważę się na pewne określenie, a spowodowane jest to wypowiedzią pana prezesa Zarządu Cargo. Ja cieszę się z dwóch rzeczy. Cieszę się z tego, że są służby handlowe. To dobrze, jeżeli ma być to prowadzone w warunkach konkurencyjnych. Jednocześnie zapytam, dlaczego nie ma dynamicznej współpracy z samorządami w zakresie budowy transportu intermodalnego. Po posiedzeniu komisji mogę podać bardzo konkretny przykład samorządu o bardzo dobrym położeniu kolejowym, co nie jest bez znaczenia. Tiry na tory. To można rozwiązać handlowo, jeden podmiot może dostarczać pełną usługę. Zaryzykuję stwierdzenie – jeśli będzie trzeba, to przedkażę panu prezesowi dokładniejsze informacje – że brakuje dynamiki w realizacji tego

pomysłu. Już nie mówię o tym, że wydaje się, że można korzystać z innych źródeł finansowania, nie tylko ze środków własnych gminy czy PKP Cargo.

Następna sprawa. Szanowni Państwo, chciałbym zapytać, czy w firmach, w spółkach w związku z takim rozdrobnieniem zarządzania – może to niezbyt ładne, ale w mojej ocenie bardzo konkretne – będziecie państwo w tym zakresie prowadzili restrukturyzację. Zapisy są, ale mnie chodzi o pewną realność, bo okazuje się, że na bardzo małych obszarach jest sporo menedżerskich stanowisk w porównaniu do liczby stanowisk osób wypracowujących przychód dla firmy PKP SA, nazwę to bardzo ogólnie. Czy jest badane miejsce powstawania kosztów? Czy są systemy, które badają miejsca powstawania kosztów? Kiedy państwo połączycie Telekomunikację Kolejową i Informatykę? Z materiału wynika, że może to dać spore oszczędności. Ja nie mówię o zasobach, ale o funkcjonowaniu. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Pani Prezes?

(Członek Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Maria Wasiak: Co do źródeł finansowania poproszę pana prezesa Pleśniewskiego, bo ten slajd jest ogólny, a pan może przytoczyłby jeszcze parę dodatkowych informacji.)

Bardzo proszę.

Członek Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Paweł Pleśniewski:

Jeśli chodzi o zobowiązania PKP SA w roku 2009, to – jak powszechnie wiadomo – przypada do spłaty bardzo duża kwota, w sumie to jest 1,5 miliarda zł. Wiąże się to z tym, że w roku 2009 przypadają do spłaty pierwsze obligacje wyemitowane przez PKP SA w 2002 r.

Proszę państwa, dla zarządu PKP SA to nie jest zaskoczenie, że tak się stało. Z niektórych artykułów prasowych wynika, mam takie wrażenie, że to jest nagle jakaś sensacja, że w roku 2009 PKP ma do spłaty 1,5 miliarda zł. Tak wynikało to od lat z harmonogramu płatności. Zarząd PKP też zdawał sobie z tego sprawę i przygotowywał się do tego od dłuższego czasu.

Ja mogę powiedzieć, że właściwie 3/4 środków na to mamy już zapewnione niemal w 100% i podejmujemy prace zmierzające do pozyskania środków ze sprzedaży aktywów rzeczowych w celu uzupełnienia tej kwoty oraz rolowania części zobowiązań. Nie ma chyba w Polsce spółki, która byłaby w danym roku w stanie wygenerować 1,5 miliarda wolnej gotówki. PKP SA też taką spółką nie jest. Dlatego w tej chwili prowadzone są rozmowy z bankami na temat zrolowania części zobowiązań, to jest około 650 milionów zł z tego 1,5 miliarda.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Członek Zarządu Polskich Kolei Państwowych SA Maria Wasiak:

Sprawa rozdrobnienia zarządzania w PKP. Ja już trochę na ten temat mówiłam. Spójrzmy na to przez pryzmat rozdrobnienia i liczby spółek, które w 2001 r. zostały

utworzone na podstawie ustawy o restrukturyzacji PKP. Oczywiście można powiedzieć, że ten podział miał kilka wad, ale miał też kilka zalet. Część wad usunęliśmy, bo na przykład było osiem zakładów zajmujących się pracami inwestycyjnymi na kolei i cztery połączyliśmy w jeden. To jest ten warszawski PNI. Już po dwóch latach funkcjonowania zaliczyliśmy go do podmiotów, które nadają się do prywatyzacji. W tym roku będziemy rozpoczynali analizę przedprywatyzacyjną. Jest to pewien sukces, idzie to w tym kierunku, o którym mówi pan senator. Zatem być może był to jakiś tam błąd, który był w jakimś sensie nie do uniknięcia, nie chcę krytykować decyzji podejmowanych pod dosyć dużą presją. To była dosyć duża rewolucja, bo trzeba było podzielić jedno przedsiębiorstwo państwowe na jednostki prawa handlowego, tak aby rozliczenia między tymi jednostkami pokazały prawdziwą twarz ekonomiczną tego przedsiębiorstwa, w którym wszystko było w jednym worku. To też miało pewne plusy.

Jeśli zaś chodzi o połączenie Telekomunikacji Kolejowej, Informatyki i Energetyki, to jest to o tyle skomplikowane, że okazuje się – tak jak powiedziałam na początku – że nie wszystkie obszary nadają się do konsolidacji. Część w ogóle wymaga restrukturyzacji, niejako wyprowadzenia poza główny zakres działalności związanej z obsługą infrastruktury. W związku z tym robimy to taką drogą, a nie przez proste połączenie, jak w przypadku tych czterech zakładów.

Powiedziałabym jeszcze o tym, że te zasadnicze oszczędności, jakie robimy, to nie jest tak, jak się potocznie uważa, że jest mniej sekretarek, mniej zarządów. Tak naprawdę w sytuacji łączenia bardziej racjonalnie zarządza się po prostu całymimi procedurami, a liczba zarządzających jest tego skutkiem. Oczywiście zawsze można powiedzieć, że rada nadzorcza powinna być trzyosobowa, a nie sześciuosobowa. To jest symboliczne, ale nie decyduje o zjawisku ekonomicznym. Tak że jakoś w tym kierunku zmierzamy, z dużymi trudnościami, ale zmierzamy i myślę, że wnioski z tego są wyciągane.

Na temat Cargo i transportu intermodalnego to ja bym poprosiła pana prezesa.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Bardzo proszę, Panie Prezesie.

Prezes Zarządu PKP Cargo SA Wojciech Balczun:

Dziękuję bardzo.

Bardzo chciałbym przeprosić, jeżeli moja wypowiedź będzie zbyt długa, ale już teraz czuję się...

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Proszę się czuć wewnętrznie zmotywowanym do tego, żeby była krótsza.)

Czuje się zdecydowanie zmotywowany, bo ja o tym wielokrotnie mówiłem.

Jeśli chodzi o ten wykres, to zacznę od samego początku, bo to wymaga jednak komentarza. Wykres, który pokazuje przychód na zatrudnionego versus masa przewieziona, jest dokładnie dowodem na to, jak wielkie zmiany zachodzą w Cargo. Wykres, który został tu pokazany, jest przykładem tego, jak pozytywne zmiany zachodzą w Cargo. Dlaczego? Ano właśnie dlatego, że w tamtym roku, w połowie roku – widzimy to rozwarcie linii – zmniejszyliśmy zatrudnienie w spółce o prawie sześć i pół tysiąca osób. To się będzie rozwierało coraz bardziej z tego względu, że my nadal konsekwentnie będziemy zmniejszali zatrudnienie. Ten proces będzie trwał. W tej chwili

w dobie kryzysu nie jesteśmy w stanie znacząco zwiększyć ilości masy, bo tej masy po prostu na rynku nie ma, a redukcja zatrudnienia będzie postępowała.

Szanowni Państwo, Szanowni Panowie Senatorowie, tak jakoś się utarło, żeby na PKP Cargo zrzucać wszystkie możliwe, że tak powiem, negatywne rzeczy, jesteśmy bohaterami publikacji, bardzo łatwo nas się ocenia. A tak naprawdę spółka, począwszy od 2008 r., przechodzi proces restrukturyzacji, jakiego nie przechodził w tak krótkim czasie żaden porównywalny do nas podmiot w Europie. Żaden. Co więcej, funkcjonujemy w znacznie trudniejszych warunkach rynkowych i organizacyjnych niż inne podmioty w Europie z tego względu, że odłożyły nam się wieloletnie niestety zaniechania w spółce, co widać w wynikach, w udziałach rynkowych itd., a na dodatek zostało to pogłębione kryzysem.

Jeżeli popatrzymy na formułę restrukturyzacji spółki SNC, części Cargo kolei francuskich, to zobaczymy, że oni dostali od swojego rządu na restrukturyzację spółki 1,5 miliarda euro i pukają o kolejne środki, bo to jest tak trudny proces.

Jeżeli chodzi o przewozy intermodalne, to oczywiście my jesteśmy tego wielkimi zwolennikami. W tamtym roku zorganizowaliśmy w siedzibie giełdy konferencję, zaprosiliśmy najlepszych ekspertów z Europy, którzy przedstawili rozwiązania. Oczywiście przewozy intermodalne czy hasło „tiry na tory” ma różne odcienie. My traktujemy tę definicję dosyć szeroko, mając na myśli generalnie przewozy kontenerowe itd. Jeżeli jednak mówimy o przewozach samochodów na wagonach, to tak naprawdę w Europie są dwa systemy, które funkcjonują, system francuski i system austriacko-szwajcarski, i oba systemy są bardzo mocno dofinansowywane przez państwo. Rząd szwajcarski wręcz do konstytucji wprowadził zapis o obowiązku wspierania przez państwo tego rodzaju przewozów.

Próby, które były podejmowane w Polsce, zawsze kończyły się fiaskiem, bo te przewozy się nam po prostu nie opłacają. A system stawek dostępu za tak zwane przewozy rozproszone, bo tu dotykamy tej sfery, jest systemem, który karze PKP Cargo za realizację tych przewozów. W naszej strukturze przewozów przewozy rozproszone stanowią ponad 30%, w dużej części są to przewozy w pojedynczych wagonach, przewozy kontenerów itd. To są przewozy, na których tracimy.

Jeden z elementów restrukturyzacji francuskiego Cargo sprowadzał się do tego, że oni w dużej części się tych przewozów wyzbyli po to, żeby zbudować zdrowy fundament firmy. Ja przeczytałem dzisiaj wypowiedź pana prezesa Sędzikowskiego, który powiedział o tym, co Cargo powinno w tej chwili zrobić. Cargo powinno drastycznie podnieść ceny, nawet kosztem utraty jakichś kontraktów. To będzie uzdrawianie przewozów w Polsce. To uzdrawianie przewozów w Polsce sprowadzi się wtedy do tego, że nasi prywatni konkurenci przejmą kolejne najbardziej intratne kontrakty, bo to robią, punktując nas stawką, bo mają inną strukturę kosztów, a udział przewozów rozproszonych wzrośnie do 40% albo 50%. To będzie oznaczało śmierć dla Cargo. Jeżeli my podejmujemy walkę konkurencyjną, to zaraz spotyka się to z wielką krytyką ze strony prywatnych przewoźników. Oni przez lata powijmowali nam najbardziej intratne przewozy. My zostaliśmy z tym nawisem, o którym mówiła pani prezes Wasiak, zostaliśmy z tymi sprawami, które nie mają nic wspólnego z wolnorynkową spółką, bo państwo zawiesiło na spółce różnego rodzaju obowiązki, my płacimy, wykupujemy na przykład świadczenia przejazdowe dla emerytów Cargo. Żaden prywatny przewoźnik tego nie ma. A nam się mówi, że my sami mamy sobie dać radę i być konkurencyjną firmą.

Jeżeli zaczynamy restrukturyzować się na serio, a właśnie w tej chwili proces restrukturyzacji na serio trwa, to jest przeprowadzany ogromny atak na Cargo, bo prywatne ZNTK nie dostają zleceń. To, o czym powiedział pan senator Kogut. Ja nie chciałbym za dużo powiedzieć, ale nawet wczoraj spotkałem się z prezesami wszystkich prywatnych ZNTK, bo prowadzimy z nimi dialog. W moim interesie nie leży to, żeby firmy prywatne zaplecza naprawczego zbankrutowały, to nie jest nasz cel, ale tam, gdzie możemy szukać oszczędności, tam będziemy ich szukali z wielką determinacją.

Warunki, które mi zostały postawione na początku 2008 r., były takie. W wielkim przetargu, które Cargo ogłosiło na remont wagonów, prywatne ZNTK, których jest kilka, zaproponowały nam jakoś dziwnie znacząco wyższe koszty tych napraw, czasami o 70% rok do roku. Taką mieliśmy ofertę na początku roku 2008. W momencie gdy w dużej części unieważniliśmy to postępowanie przetargowe i przystąpiliśmy do twardej negocjacji, to z ceny powyżej 40 tysięcy zł, którą nam przedstawiono w ofertach, doszliśmy do ceny 29 tysięcy zł. Stąd takie ataki na nas. Co więcej, część prywatnych zakładów naprawczych już wcześniej rozumiała, że ten kierunek jest wyznaczony przez Cargo dosyć konsekwentnie, i zaczęła dywersyfikować portfel zamówień. Mało kto ma świadomość tego, że w zakresie przewozów masy PKP Cargo ma udział rynkowy na poziomie 50%. Dlaczego nie ma takiego samego ataku w stosunku do prywatnych przewoźników za to, że nie zlecają do ZNTK napraw bieżących wagonów, które też muszą przeprowadzać, tylko mówi się o tym, że Cargo nie daje? To jest jakaś co najmniej dziwna sytuacja.

Prywatne ZNTK, przynajmniej niektóre, ja mogę wymienić co najmniej trzy, wiedziały, że muszą wdrożyć bardziej zaawansowane technologicznie procesy naprawcze po to, żeby na przykład realizować modernizacje, przebudowy czy wręcz budowę nowych wagonów, nowego taboru. My w tej chwili, mając na myśli procesy inwestycyjne, mówimy: my wam damy zlecenia, bo damy te zlecenia. My nie mamy ambicji, żeby sobie samemu budować wagony, w PKP Cargo nie będziemy tego robić, ale te proste czynności będziemy wykonywali we własnym zapleczu. Jeżeli to tak ściśniemy, to tak naprawdę zostaje nam jedyny problem, problem jednego zakładu naprawczego taboru kolejowego, problem Łap. Wszystkie inne zakłady naprawcze w ciągu ostatnich lat w dużej mierze zdywersyfikowały swój portfel, wiedząc, jaki będzie kierunek tak ze strony Cargo, jak i ze strony prywatnych przewoźników.

Bardzo dobrze współpracowało się z Cargo. Ano dlaczego? Ano dlatego, że gdy przyjdzie prywatny przewoźnik, to taki ZNTK rozliczy co do złotówki z tego, jakie ma koszty, tak ich zdusi, że będą, mówiąc kolokwialnie, kwiczeli. A PKP Cargo troszeczkę przez swoją politykę w zakresie akceptowania takiego, a nie innego, poziomu kosztów akceptowało również bez dużych protestów stawki, które były proponowane nam przez prywatne ZNTK. One nie miały interesu w tym, żeby szukać zleceń na zewnątrz. To są prywatne firmy, właścicielami tych spółek są bardzo często prywatne, fizyczne osoby. Miały one taką marzę, taki zysk, że nie miały żadnego interesu w tym, aby szukać zleceń gdzieś na zewnątrz.

Cargo przechodzi proces restrukturyzacji, jakiego nie przechodziła żadna firma w Europie. Robimy to własnymi siłami. Zresztą tu siedzą partnerzy społeczni, których przekonał się do tego procesu wielkiej zmiany w spółce. Oni tak samo – może nie powinienem tego mówić – mają trochę na sumieniu, bo wykorzystywali słabość pracodawcy, przyciskając pracodawcę przez lata do ściany i wywalczając coraz większy pa-

kiet świadczeń i przywilejów, ale trudno się dziwić, jeżeli mieli takiego pracodawcę, to musieli to robić. My w tej chwili dosyć mocno oparliśmy się tym oczekiwaniom, co więcej, zaczęliśmy rozmawiać o tym, że wspólnymi siłami musimy zmienić te firmy. W tamtym roku przeprowadziliśmy reorganizację, likwidując ponad połowę zakładów w spółce. Były czterdzieści dwa zakłady i centrala, od 1 stycznia jest ich szesnaście. W tym roku podpisaliśmy dwa porozumienia, w których strona społeczna zgodziła się na zawieszenie swoich przywilejów. Dzięki temu w funduszu wynagrodzeń zaoszczędzamy 130 milionów zł.

Moim zdaniem takich efektów nie ma żadna inna forma w Polsce, do tego działamy w tak trudnych warunkach, w sytuacji spadku przewozów, w części zawinionego przez Cargo, bo sobie sami przez lata szykowaliśmy taką, a nie inną sytuację, ale niestety to, co się dzieje w ostatnich miesiącach, nie ma z nami nic wspólnego. Należy sobie zbudować korelację pomiędzy informacją o tym, jak spadła produkcja w styczniu czy w lutym w państwie polskim, a o tym, jaki my notujemy spadek przewozów. To jest wprost zależne. My prowadzimy przewozy przede wszystkim w tym segmentach, które zostały najbardziej dotknięte kryzysem. Przemysł stalowy, metalurgiczny zanotowały największy spadek, trzydziestoprocentowy spadek produkcji, a to jest duża część naszych przewozów. My sobie tej stali, rudy czy węgla sami nie naprodukujemy, żeby to wozić. A mimo wszystko cały czas próbujemy własnymi siłami tę spółkę zrestrukturyzować, w sytuacji gdy wszyscy znaczący operatorzy w Europie są istotnie wspomagani przez państwo.

My musimy też – to już tak na zakończenie może trochę za długiej wypowiedzi – wykorzystać ten moment, bo to jest ostatni moment na to, żeby Cargo zajęło właściwą pozycję w Europie. Ten rynek się w tej chwili układa, chodzi o układ nie tylko polski, ale także europejski. Ja odbyłem wiele bezpośrednich rozmów z szefami wszystkich największych operatorów kolejowych i grup logistycznych w Europie, nawiązałem z nimi kontakty. My mamy szansę, bo Cargo cały czas jest drugim przewoźnikiem w Unii Europejskiej. Jeżeli popatrzymy na to przez pryzmat przewożonej masy, to w stosunku do kolei francuskich w roku 2008 umocniliśmy swoją pozycję. Jednak na te wszystkie działania, na tę akwizycję też potrzebujemy środków. Plan działalności kolei francuskich – przywołam to, bo jesteśmy najbliżej siebie – zmodyfikowany przez zarząd w tej chwili zakłada stratę na koniec roku 2009 w wysokości 450 milionów euro, a cały czas mają ogromne dofinansowanie ze strony państwa.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Prezesie.

Z tego, co pan mówi, wynika, że szkoda, że tak późno został pan prezesem. Gdyby został pan prezesem Cargo wcześniej, to być może dzisiaj spółka byłaby w lepszej sytuacji. To jest taka moja, subiektywna opinia po wysłuchaniu pańskiej przekonującej wypowiedzi.

Partnerzy społeczni też chcą się odezwać. Tak? To bardzo proszę. Przepraszam, że senatorów coraz mniej, ale są posiedzenia innych komisji, tak to się jakoś niekiedy układa.

Bardzo proszę, w kolejności, może zaczniemy od pana.

Proszę bardzo.

**Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
Leszek Miętek:**

Leszek Miętek, prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych.

Ja przede wszystkim dziękuję tym panom senatorom, którzy wytrzymali to nasze dzisiejsze spotkanie, bo ja bardzo często, gdy tylko mogę, uczestniczę w tego typu spotkaniach w parlamencie i zauważyłem, że te spotkania często przeobrażają się w spotkania partnerów społecznych z pracodawcami i z boku nieraz przedstawicielami parlamentu. To takie spostrzeżenie.

Panie Senatorze! Panie Przewodniczący!

Ja w zasadzie miałem się dzisiaj już nie odzywać, ale do przedstawienia moich przemyśleń sprowokowała mnie pańska wypowiedź, która jest, że tak powiem, dość popularna w środowisku społecznym itd., dotycząca wiecznego problemu z polskimi kolejami, konieczności oddłużenia, konieczności – powiem kolokwialnie, jak to społecznie jest postrzegane – życia na kredyt i na koszt polskiego podatnika.

Ja chcę powiedzieć tak. Jest mi jakoś dziwnie i przepraszam, ale to mnie dotyka do żywego. Ja zdaję sobie sprawę z tego, że jeśli pan Bóg pozwoli mi pożyć jeszcze kilka lat, to będę mógł wnukom swoim złożyć relację z tego, jak kończyła się polska kolej, czego byłem świadkiem. Ja odnoszę wrażenie, Szanowni Panowie, że jesteśmy tego świadkami, bo naprawdę nie widzę zatroskania, nie widzę żadnego przejawu wsparcia i zauważenia problemu, decydującego problemu polskich kolei. To można wyczytać, Panie Przewodniczący, z różnych wypowiedzi, czytając nawet między wierszami. Nawet ta ostatnia wypowiedź o tym, że szkoda, że prezes Balczun tak późno został prezesem, bo byłoby inaczej w Cargo, świadczy o tym, że naprawdę nie pojmujemy dramatyizmu sytuacji polskich kolei.

Panie Przewodniczący, ja byłem kilka lat członkiem Rady Nadzorczej Cargo, myśmy wnioskowali o odwołanie prezesa, kiedy widzieliśmy, że się źle w Cargo dzieje, tylko właściciel tego nie zauważał. Jestem członkiem Rady Nadzorczej PKP SA, więc też widzę pewne mechanizmy w Grupie PKP, widzę, jak to się odbywa.

Gdybyśmy dzisiaj założyli, że prezes PKP Cargo w ramach swoich możliwości statutowych spółki prawa handlowego ma wolną rękę, partnerzy społeczni na wszystko mu pozwalają, może zrobić cokolwiek zechce z tą spółką, to i tak nie ma szansy przetrwać na rynku ze względu na to, że decydujący wpływ na to, co się dzieje w spółce PKP Cargo, ma otoczenie. otoczenie właściciela, otoczenie konkurencyjne, nieuczciwej konkurencji itd. Pan prezes Balczun bardzo mnie wyręczył, bo ja chciałem jeszcze raz przypominać o pewnych sprawach dotyczących funkcjonowania otoczenia. Powiem tylko skrótowo.

Panie Przewodniczący, to jest problem oddłużenia polskich kolei, ale to nie są pieniądze przejedzone. Przecież pan w parlamencie jest od wielu, wielu lat i pamięta pan, że PKP wśród przedsiębiorstw funkcjonujących w tym kraju jako jedyne wzięło na swoje barki wszystkie koszty restrukturyzacji wewnętrznej. Jeszcze nie tak dawno na kolei pracowało czterysta tysięcy pracowników, dzisiaj na kolei pracuje sto dwadzieścia tysięcy kolejarzy, bez złotówki budżetowej. Dochodziło do tego, że polskie koleje finansowały świadczenia przedemerytalne dla zwalnianych pracowników. Skądś ten dług się wziął. To też nie było perpetuum mobile. W nocy w parlamencie zdejmowało się dotacje, 800 milionów zł do Przewozów Regionalnych, parlament udzielał zniżek różnym grupom społecznym, które jeździły za półdarmo itd., a pociągi jeździły.

To nie było perpetuum mobile. To było dlatego, że PKP Cargo między innymi po restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe było zobowiązane do obsługi pociągów pasażerskich poniżej kosztów. Mało tego, że poniżej kosztów, te obniżone koszty nie wpływały do kasy tej firmy. Ona nie mogła inwestować, ona nie mogła kupować, remontować taboru. Co więcej, były ugody restrukturyzacyjne, zawierane przez największego wierzyciela PLK, na które Cargo w ogóle nie miało wpływu, i 230 milionów zł trzeba było podarować Przewozom Regionalnym, a spółka nie mogła inwestować. To jest to otoczenie.

Od lat nie było żadnych protestów na kolei. Partnerzy społeczni siedzą jak mysz pod miotłą, a jeśli były protesty, to po to, żeby właściciel zechciał zauważyć, że płacimy akcyzę w paliwie na konkurencję, czyli na drogi, bo kolej kupuje itd., itd. Jedynymi protestami, w których się o coś upomnieliśmy – pan senator, nie pamiętam nazwiska, mówił o podwyżkach płac – były protesty w ubiegłym roku. Tak, kolejarze upomnieli się o podwyżki płac. Trzeba jednak zdawać sobie sprawę z tego, że średni zarobek pracownika związanego z bezpieczeństwem ruchu kolejowego to było 1 tysiąc 200 zł. Na kolei średnia wieku pracowników to jest pięćdziesiąt lat, za chwilę nie będzie miał kto jeździć, żaden młody człowiek nie chciał przyjść do pracy na kolei, dlatego myśmy się upominali.

Proszę spojrzeć na postulaty związkowe. W 2006 r. pierwszy postulat związkowy: dokonać restrukturyzacji w Grupie PKP. To samo było w postulatach płacowych w ubiegłym roku. Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP wyraźnie pisała: my nie chcemy żyć na koszt społeczny, menadżerowie, dajcie nam zarobić, stwórzcie warunki uczciwej konkurencji, żeby kolejarze mogli sobie zarobić na podwyżkę płac.

Panie Przewodniczący, Panowie Senatorowie, jak my możemy konkurować na rynku, kiedy w skali europejskiej otwarto rynek – myśmy weszli do Unii Europejskiej – w 2008 r. otwarto rynek przewozów towarowych, on jest otwarty w skali europejskiej. Jak Cargo, które ma zaszczyt skrośnego finansowania przewozów regionalnych, które musi odprowadzać haracz, już tu dziś mówiono, na stare długi PKP SA, wynikłe właśnie z procesu restrukturyzacji – w tym roku jest to 1,5 miliarda zł, w Grupie PKP trzeba zebrać na to pieniądze, to jest haracz ze spółek – ma funkcjonować na rynku konkurencyjnym z takim DB, z kolejami francuskimi czy z innymi, które od lat dostają pomoc publiczną, a również funkcjonują w Unii Europejskiej? To jest bardzo nieuczciwa konkurencja.

Równie nieuczciwa konkurencja – pan prezes Balczun o tym mówił – jest w przypadku prywatnych przewoźników. Szanowni Państwo, prywatni przewoźnicy w Polsce, po pierwsze, nie mają garbu zaszłości i nie odprowadzają haraczy na długi, po drugie, mogą sobie na różne sprawy pozwolić, bo niczym nieskrępowany dostęp do infrastruktury i do biznesu powoduje to, że oni prowadzą pociągi zestawione z całych składów pociągowych, nie korzystają ze stacji rozrządowych, nie przewożą przesyłek rozproszonych i wyjadają najlepsze rodzynki z rynku.

Jaki jest tego skutek? Szanowni Państwo, trzeba sobie zdawać z tego sprawę. Pan prezes Balczun powiedział, że Cargo na dzisiaj ma 50% udziału w rynku masy, ale wpływy za dostęp do infrastruktury dla spółki PLK ze strony Cargo są pięciokrotnie wyższe niż wszystkich prywatnych przewoźników razem wziętych, powtarzam, przy pięćdziesięcioprocentowym udziale w rynku masy. Z czego to wynika? To nie wynika

z tego, że Cargo płaci więcej, Cargo płaci normalnie, ale konstrukcja cennika stawek dostępu do infrastruktury jest tak ułożona, opłaty dodatkowe za przewozy rozproszone są tak wysokie, że powodują to, że przy pięćdziesięcioprocentowym udziale w rynku masy Cargo płaci pięć razy więcej. Szanowni Państwo, to nie jest uczciwa konkurencja. Może się zdarzyć tak, że Cargo powie: dobrze, to ja nie realizuję przewozów rozproszonych, niech to idzie na drogi, kolejne 50 milionów t.

Teraz ostatnia sprawa, na którą chciałbym zwrócić uwagę. Ja powiem tak. Przygotowuję w swoim związku, mam nadzieję, że koledzy na kolei się włączą, bardzo dużą i głośną batalię. Chodzi o tiry na tory, tak, tiry na tory. Chcemy pokazać, że od lat się dopominamy – jeszcze był premier Hausner, nawet jeszcze przed Hausnerem – takiej polityki transportowej państwa, jaka jest w Unii Europejskiej, gdzie partycypacja państwa w utrzymaniu infrastruktury drogowej i kolejowej kształtuje się na poziomie 60:40. A jak jest w Polsce? W Polsce to jest 90:10 albo jeszcze gorzej.

Szanowni Państwo, jeżeli mamy rozmawiać o przewożeniu tirów na torach, to przecież musimy skonfrontować koszty tego przewozu. Jeżeli teraz na Białorusi powstał przemysł narodowy w postaci przewozów tirowych w tranzycie... Przez Polskę można przejechać za 27 zł, tyle kosztuje winieta, i nawet nie zapłacić za paliwo, bo się nie zatankuje, korzystając z dróg budowanych na koszt podatnika polskiego. Konkurencją jest PKP Cargo, gdzie koszt przejazdu jednego wagonu z kontenerem kształtuje się na poziomie około 300 zł, czyli jedenaście razy więcej. A gdzie reszta, gdzie rachunki ciągnięte? A czy ktoś policzył, ile samochodów osobowych musi przejechać, żeby zniszczyć drogę w takim stopniu, w jakim niszczy ją ciężki tir? Trzydzieści tysięcy samochodów osobowych. A gdzie są koszty zabitych na polskich drogach? Trudno wycenić życie ludzkie, ale są to osoby, które na koszt społeczny musiały się nauczyć, były w jakimś cyklu zawodowym, produkcyjnym. A gdzie są koszty rehabilitacji i leczenia tych ludzi, którzy stają się ofiarami wypadków drogowych? Nikt na to nie patrzy.

Panie Przewodniczący, ja nie będę przedłużał wypowiedzi. Podsumowując, chcę powiedzieć tylko tyle. Teraz jest moment i chciałbym, żebyście to państwo przyjęli – nie wiem, z uśmiechem czy jak, bo ten Miętek znowu coś opowiada – w tej chwili decydują się sprawy dotyczące przyszłości polskich kolei. Jest otwarty rynek europejski, w ruchu towarowym będzie przejmowany razem z Rosjanami w korytarzach transeuropejskich, bo jeśli chodzi o tory, remontowaliśmy tylko korytarze, a nie szlaki kolejowe potrzebne polskiej gospodarce, robiliśmy to pod dyktando Unii Europejskiej. Kolejna sprawa. Trzeba pamiętać o tym, że w przyszłym roku otwiera się rynek przewozów pasażerskich i Niemcy bardzo mocno szykują się na ten rynek. Zresztą są naciski na Urząd Transportu Kolejowego. Z przekazów medialnych wiemy, że pan minister Grabarczyk obiecał ministrowi Niemiec, że zostanie podpisany certyfikat dopuszczenia wzajemnego lokomotyw do kursowania po torach polskich i niemieckich. Trzeba mieć świadomość tego, że jeśli taki certyfikat, wydany przez UTK, zostanie podpisany, to 95% lokomotyw niemieckich wjedzie na teren Polski, bo oni mają przygotowane takie nowoczesne dwusystemowe lokomotywy, a ze strony Polski nawet 5% lokomotyw nie będzie miało prawa wjechać na stronę niemiecką, bo po prostu nie mamy takich lokomotyw. I taki problem, jaki jest w Cargo, dotknie w przyszłym roku również spółki Intercity.

Jeszcze jedna kwestia, nad którą też nie chciałbym się rozwodzić, to przepływy do PLK, zatory płatnicze. To, że spółki nie są w stanie płacić do spółki PLK, powodu-

je, że wstrzymane są inwestycje i wielu środków unijnych, które można by było wykorzystać na inwestycje w opłakaną polską infrastrukturę, nie będzie można wykorzystać.

Jedno jest pewne, i to przekażę swoim wnukom, one na pewno na terenie Rzeczypospolitej Polskiej będą podróżowały pociągami, koleją, tylko gdy obserwuję to, co się dzieje, jestem głęboko przekonany, że niestety, nie będzie to polska kolej.

Na koniec bardzo serdecznie proszę, Panie Przewodniczący, ja się nie znam na tych parlamentarnych, że tak powiem, różnego rodzaju działaniach, ale bardzo serdecznie proszę, ażeby komisja gospodarki pobudziła Senat Rzeczypospolitej Polskiej do tego, abyście państwo wspólnie z posłami Rzeczypospolitej Polskiej zajęli się sprawami kolei, bo za pół roku nie będzie do czego wracać. Bardzo serdecznie o to proszę. Kolejarze nie oczekują jałmużny. My chcemy pracować w uczciwych warunkach. Nie chcemy, żeby ktoś nam przyniósł na kolej worek pieniędzy, chcemy tylko stworzenia równoprawnej konkurencji na rynku transportowym.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Nie chciałem pana sprowokować, ale wydaje mi się, że była to cenna prowokacja, bo przy okazji dowiedzieliśmy się o wielu sprawach i za to jestem panu wdzięczny.

Co do możliwości wpływania Senatu na bieg wydarzeń na kolei one są nieco mniejsze niż możliwości Sejmu, niemniej jednak to, co pan powiedział, będzie przez panów senatorów, jak sądzę, zapamiętane i myślę, że przejawia się również w ich działaniach. Myślę, że mimo wszystko wnuki będą z pana dumne, a PKP Cargo i inne spółki w tej czy innej formie jednak przetrwają. To jest nasze wspólne zadanie i myślę, że jakoś to doprowadzimy do końca.

Chcieliby się wypowiedzieć także inni partnerzy społeczni. Ja prosiłbym o zwarte wypowiedzi, bo przed nami kolejne posiedzenia, a myślę, że pan przewodniczący Leszek Miętek powiedział chyba wiele z tego, co panowie zamierzali tu poruszyć.

Bardzo proszę.

Skarbnik Sekcji Krajowej Kolejarzy Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” Jacek Prętki:

Jacek Prętki, Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność”.

Szanowny Panie Przewodniczący! Pani Minister! Szanowni Panowie Prezesi, Dyrektorzy!

Ja może odczytam tylko stanowisko Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność” wobec tej sytuacji, która jest obecnie.

W związku z sytuacją spółek Grupy PKP, to jest zagrożeniem utraty płynności finansowej, pogarszającymi się wynikami finansowymi, narastającymi zobowiązaniami pomiędzy spółkami Grupy PKP, spadkiem przewozów towarowych oraz pracy przewozowej, rozpoczęciem zwolnień pracowników, w tym w spółce PKP Cargo SA, wdrożeniem działań oszczędnościowych, polegających między innymi na ograniczeniu kosztów pracowniczych, Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność” domaga się od rządu Rzeczypospolitej Polskiej – a państwa senatorów też o to prosimy, zwracamy

się też do obecnej tu pani minister – opracowania i przyjęcia rządowego programu udzielenia pomocy publicznej spółkom Grupy PKP, minimalizującego skutki redukcji zatrudnienia i tworzącego system osłon dla zwalnianych pracowników; realizowania porozumienia zawartego z ministrem infrastruktury w dniu 17 lipca 2008 r. i zawarcia paktu gwarancji pracowniczych dla pracowników spółki Przewozy Regionalne; zwiększenia środków finansowych na modernizację i utrzymanie państwowej infrastruktury kolejowej, zarządzanej przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe SA, w celu stworzenia warunków do wykorzystania jak największych środków finansowych z Unii Europejskiej przeznaczonych na ten cel i poprawę stanu technicznego torów; odstąpienia od planów prywatyzacji spółek Grupy PKP w sposób umożliwiający sprzedaż inwestorowi strategicznemu – ryzyko tak zwanego wrogiego przejęcia – poprzez zbycie większościowych akcji w prywatyzowanych spółkach kolejowych, to jest Intercity, Cargo, Energetyka, Telekomunikacja Kolejowa, Informatyka itp.

Ostatnio na posiedzeniu Komisji Infrastruktury zadałem takie pytanie i zwracam się z nim teraz do panów senatorów i do pani minister, bo chciałbym uzyskać informację. Czy prawdą jest, że jest projekt poselski dotyczący takiej właśnie prywatyzacji lub zmiany strategii do roku 2013, w której zostało to wpisane? Czy zostanie zmieniona strategia od roku 2007 do roku 2013?

Następna sprawa to dofinansowanie spółki Cargo na inwestycje związane z modernizacją taboru kolejowego, co umożliwi zlecenie zakładom naprawczym podwykonawstwa w tym zakresie.

Odczytam jeszcze taki fragment. My jako partnerzy społeczni przyglądamy się temu – tak jak tu Leszek powiedział – zgadzamy się na wiele wyrzeczeń w stosunku do naszych pracowników, ale nie możemy już dłużej patrzeć i czekać na to – tak jak Leszek powiedział – kiedy nasze wnuki zaczną jeździć kolejami z innych krajów. Jeśli nie będzie żadnych sygnałów, dotyczących tego, że coś się zamierza zrobić, że ma być pomoc publiczna dla polskiej kolei, powtarzam, dla polskiej... Mamy przykład w samorządzie w pomorskim, gdzie sytuacja się zmieniła. My tworzymy spółkę samorządową, a marszałek oddaje jedną linię PCC Arriva, którą kupiło Deutsche Bahn, czyli układ Ribbentrop – Mołotow nadal działa. Będziemy mieli – tak jak Leszek powiedział – korytarz między Niemcami a Rosją, a my będziemy tylko patrzyli, jak przejeżdżają pociągi.

Chciałbym powiedzieć jeszcze słowo na temat ZNTK Łapy, bo jestem oburzony, wręcz mnie to boli, że wychodzi jakiś pan prezes i mówi, że ktoś z PKP Cargo chciał dla pracowników Cargo 3 miliony. Powiem wprost, panu Ekiertowi się pomyliło, musiał złożyć gwarancję za rzetelnie wykonaną pracę, bo tak jest w umowie, i to jest właśnie w tej wysokości. To Cargo się zgodziło na to, by zamienić to na aport w postaci maszyn, suwnic, tokarek, i z tego tytułu mógł wycofać 2 miliony 700 dla pracowników. To pan Ekiert podpisał się pod tym, że nie chce w tym roku siedmiuset siedemdziesięciu wagonów, to pan Ekiert podpisał się pod tym, że stu trzynastu ludzi mogłoby pracować przez cały rok, że 20 milionów zł na rewizję tych wagonów mogły mieć akurat Łapy. Mówmy sobie to uczciwie, chciałbym, żeby to było uczciwie mówione, a nie odbywało się od samego początku szkalowanie Cargo. Ja jestem pracownikiem Cargo i nie pozwolę na szkalowanie.

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Panie Przewodniczący, proszę troszkę ciszej, my wszyscy dobrze słyszymy, tu jest dobre nagłośnienie...)

Ja mam donośny głos i jeszcze mikrofon jest włączony.

Ja jestem emocjonalnie związany z tą firmą, kolej to jest moja rodzina, bo u mnie od pradziadka wszyscy pracują na kolei. Jeśli ktoś będzie przechodził obojętnie obok kolei – widzę, że na sali zostało pięciu senatorów – to my obojętnie koło tego nie przejdziemy, nie będzie tak, że zostawimy polską kolej, naszych kolegów i koleżanki w pracy bez środków do życia. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Jak pan wie, Senat jest mniej liczny niż Sejm, w związku z tym również reprezentacja senatorów jest nieco mniejsza i pięciu senatorów to jak dwudziestu posłów, tak mi się wydaje, tak że jest to mimo wszystko niezła reprezentacja.

Dziękuję bardzo za te informacje i za odczytanie państwa postulatów.

Czy ktoś z panów chciałby jeszcze zabrać głos?

Bardzo proszę.

**Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych
Pracowników Polskich Kolei Państwowych
Stanisław Stolorz:**

W ramach podsumowania dyskusji, bo ciągle się nas straszy Unią Europejską i jeszcze paroma innymi rzeczami, chciałbym powiedzieć, że my jako Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP...

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Proszę się przedstawić, bo...)

Właśnie się przedstawiam. Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP, przewodniczący Stolorz.

Ja chciałbym powiedzieć o tym, czy będziemy mieć polską kolej, czy tylko kolej na ziemiach polskich. Tak jak tu mówił kolega Leszek, to chyba to drugie zostanie po tych działaniach, które rząd zamierza podjąć, bo dalsza liberalizacja jest chyba nie na miejscu.

Chciałbym zapytać o jedną sprawę. Mam również oświadczenie, ono może zostać, ja je już przekazywałem, również do Senatu, chociażby po to, aby sprowokować dyskusję o Grupie PKP, i dzięki państwu senatorom rzeczywiście możemy taką dyskusję dzisiaj odbyć. Jedno małe stwierdzenie. Strona rządowa powinna być reprezentowana chyba przez pana ministra, z całym szacunkiem dla pani minister. Chciałbym zapytać, czy my jako Polacy, czy rząd polski ma plan antykryzysowy dla Grupy PKP, bo ja takiego planu na dziś nie widzę.

Ja mogę tylko powiedzieć, że nasi sąsiedzi, Francuzi, Niemcy, takie plany przyjmują, w ogóle nie przejmują się Komisją Europejską, Komisja Europejska mówi swoje, a oni dają potężne dopłaty swoim narodowym przewoźnikom i nie ma to nic wspólnego z ograniczeniami, jakie narzuca w tym obszarze Komisja Europejska. Zupełnie inaczej, tak mi się wydaje, postępuje tu rząd polski. Nie chciałbym tu mówić o stocznicach, bo to jest zupełnie inna sprawa, ale wydaje mi się, że polityka gospodarcza prowadzona przez nasze państwo nie zmierza w dobrym kierunku, jeżeli mogę się tak wyrazić. Ja jestem obserwatorem rynku transportowego i chyba akurat w tym zakresie nie zmierza ona w dobrym kierunku. Rząd powinien wykazać większą mobil-

ność, a jeśli chodzi o nakładanie na nas surowych sankcji, chociażby przez Komisję Europejską, to chyba nie tędy droga.

Nie wiem, jakie rząd podejmie środki w celu ratowania w ogóle transportu kolejowego w Polsce. Wydaje mi się, że najbliższy czas powinien to pokazać, rząd powinien tu wkroczyć szybko i z determinacją. My sami się nie zrestrukturyzujemy, myśmymy sami się restrukturyzowali, na dziś również wydajemy 1 miliard zł, spłacając, rolując nasze długi, jak powiedział pan prezes. My jako związki uważamy, że przeznaczenie 200 milionów czy 300 milionów na restrukturyzację chociażby spółki Cargo jest chyba obowiązkiem tego państwa, a nie może być tak, że my wyciągamy rękę po jakąś jałmużnę. Chyba nie tędy droga.

Następną sprawą, którą również wielokrotnie podkreślaliśmy, jest zmiana cennika dostępu do infrastruktury, o którym wiele się tu mówiło. Sprawa przewozów rozproszonych. Jeżeli Cargo nie będzie ich wykonywało, to podejrzewam, że nikt w Polsce nie będzie ich wykonywał. Cennik powinien zostać szybko skorygowany i zaproponowany na normalnych zasadach.

Ja myślę, że sytuacja, w jakiej znalazły się wszystkie spółki Grupy PKP, ich kondycja ma bezpośredni wpływ na działalność całej gospodarki państwa. My nie jesteśmy oderwani, to wpływa na całą działalność gospodarczą państwa i uważamy, że działania naprawcze muszą być przedstawione przez rząd jak najszybciej. My skierowaliśmy również do pana premiera Pawlaka jako przewodniczącego komisji trójstronnej taki list, w którym napisaliśmy, jakie to powinny być działania i w jakim czasie powinny być one podejmowane. Dzisiaj mówimy o rzeczywiście dramatycznej sytuacji spółki Cargo, jutro będziemy mówić o dramatycznej sytuacji spółki Telekomunikacja Kolejowa, pojutrze będziemy mówić o dramatycznej sytuacji spółki Polskie Linie Kolejowe, a to jest nasza narodowa infrastruktura. Jeżeli my dzisiaj nie wyciągniemy ręki do spółki Cargo, jutro nie wyciągniemy ręki do Telekomunikacji Kolejowej, to będziemy mieć problemy w Intercity, będziemy mieć wiele innych poważnych problemów.

Na koniec chciałbym jeszcze przypomnieć, żeby rząd również dotrzymywał swoich obietnic. Ja wczoraj panu senatorowi Rulewskiemu zwracałem na to uwagę, że jeżeli się przyjmuje ustawę o usamorządowieniu i podpisuje się z nami 17 lipca uroczyste porozumienia co do tego, że będzie pakt gwarancji pracowniczych, to powinno to być, Panie i Panowie Senatorowie, wykonywane. Nie powinno być tak, że podważa się zaufanie obywatela czy pracownika, bo w tym momencie podważa się zaufanie do rządu.

Ja nie chciałbym już mówić o ustawach niemieckich, francuskich, o tym już powiedzieliśmy i wiemy, jakie oni stosują rozwiązania. Mnie się wydaje, że najlepszym przykładem jest PCC. Niemcy na pewno nie dopuściliby do sprzedaży PCC jako swojego nawet nie przewoźnika flagowego, ale takiej spółki, która ma udział w rynku na poziomie około 10% czy 15%. Zadziałałaby tam na pewno ustawa o ograniczonych inwestycjach zagranicznych i na pewno by się temu przeciwstawili. Nie mówię o Francji, bo tam to już w ogóle nie do pomyślenia jest kupienie jakiegokolwiek przewoźnika transportowego.

Na zakończenie chciałbym tylko zapytać, czy państwo poda rękę kolei, całemu sektorowi gospodarki transportowej, jakim jest transport kolejowy. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Strona społeczna się wypowiedziała.

Czy pani minister chciałaby dodać jakiś krótki komentarz?

(*Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Patrycja Wolińska-Bartkiewicz*: Dwa zdania.)

Dwa zdania. Dobrze. Na tym będziemy kończyli.

Proszę bardzo.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Wysoko Komisjo! Szanowni Państwo!

Dwa zdania, bo jestem tu w zastępstwie pana ministra Grabarczyka, także pana ministra Engelhardta. To nie jest tak, że resort infrastruktury nie dba o rozwój transportu kolejowego. Niepodważalnym faktem jest to, że kondycja polskiego państwa, w tym także sektora kolejowego, nie jest i nie była w ostatnich czasach najlepsza. Możemy wiele mówić – ja tu się z boku przysłuchuję dzisiejszym wypowiedziom – o tych sprawach, które dzieją się dzisiaj i które poniekąd wymuszają na nas szybkie reakcje. Obecną sytuację, która jest nie tylko w Polsce, odczuwa zwłaszcza infrastruktura i sektor transportu. Jednocześnie prawdą jest to, że wielu działań w pewnym czasie zaniechano, niektóre sprawy są historycznie zaniedbane. W wielu wypowiedziach zostało podkreślone to, że dokonujemy zmian własnym sumptem i to, co się stało w PKP, w Grupie PKP podczas przekształcania przedsiębiorstwa państwowego, to był krok w dobrą stronę.

Jeśli chodzi o całą strategię dla transportu kolejowego, to pod wpływem nieoczekiwanych zdarzeń, bo pół roku temu nikt się nie spodziewał, że ten kryzys w taki sposób się na nas odbije, będziemy musieli zmienić swoje podejście do sektora kolejowego. Strategia rozwoju transportu kolejowego prawdopodobnie ulegnie zmianom. Priorytetem na pewno są ludzie, to chciałabym tu podkreślić. Jednak ci ludzie, wszyscy muszą zrozumieć, że państwo nie ma niestety nieograniczonych środków finansowych na dofinansowanie niektórych gałęzi. Ja nad tym ubolewam, bo to dotyczy głównie rozwoju infrastruktury, na którą dzisiaj – państwo dobrze o tym wiecie, bo jest to informacja publiczna – nie ma środków w budżecie państwa. Postulat dofinansowania poszczególnych sektorów zawsze istnieje, bo niedobór środków i zaniechania historyczne są ogromne.

Musimy się przygotować na chudsze czasy. Ja mam nadzieję, że to nie będzie trwało zbyt długo. Jednocześnie każda strona musi mieć świadomość tego, że zmiany są konieczne, są konieczne, aby przetrwała – tak jak panowie przed chwilą mówiliście – polska kolej.

Tak że pragnę zapewnić, że Ministerstwo Infrastruktury widzi, co się dzieje w otoczeniu. Próbujemy razem z zarządami Grupy PKP odpowiednio reagować na to, co się dzieje, uwzględniając państwa postulaty, oczywiście w racjonalnym zakresie dla wszystkich stron, bo jasną jest sprawą, że najłatwiej powiedzieć: dajcie, dofinansujcie. Tylko z czego? My też musimy mieć świadomość tego, jak zbudowany jest budżet państwa. Bardzo ubolewam nad tym, że wydatki majątkowe są zawsze pierwszymi do ścinania, że tak powiem, i do szukania oszczędności, ale jest to sytuacja, z którą będziemy się borykali pewnie jeszcze przez kilka najbliższych lat. Niezależnie od tego, musimy mieć świadomość, że zmiany dalej idące są konieczne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Z tego, co rozumiem, pani minister nie odpowiedziała w pełni na panów postulaty, nawet te najbliższe idące.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Nie chciałbym już kontynuować tej dyskusji.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Panie Przewodniczący, proszę, ale spokojnym głosem. Tak?

**Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
Leszek Miętek:**

Bardzo spokojnie i bardzo cicho.

Pani Minister, patrząc pani w oczy, chcę powiedzieć tak. Ja mówiłem z dość dużym rozgoryczeniem, ale teraz, patrząc pani w oczy, powiem tak.

Pani Minister, kolejarze nie są żebrakami, my nie chcemy tego, żeby rząd Rzeczypospolitej Polskiej przyniósł na kolej worek pieniędzy. Proszę nam nie mówić, że jesteśmy jak inne działy gospodarki, które żądają od rządu worka pieniędzy. Patrząc pani w oczy, czwarty raz dzisiaj, a już chyba ze setny raz w ogóle mówię do rządu: obowiązkiem rządu, który ma zadbać o majątek powierzony przez społeczeństwo, jest stworzenie warunków równej konkurencji. To nie związki zawodowe ani kolejarze wpuścili na rynek polski, na zliberalizowany rynek polski przewoźników niemieckich, a za chwilę będą inni, do których płyną szeroką rzeką z budżetów federalnych pieniądze na doinwestowanie w formie pomocy publicznej. Także nie związki zawodowe ani kolejarze doprowadzili do tego, że jest skrajnie nieuczciwa konkurencja międzygałęziowa, gdzie na koszt polskiego podatnika różne ościenne kraje rozwinęły sobie przemysł w postaci tranzytów i za darmo jeżdżą po polskich drogach, budowanych z pieniędzy polskich podatników, a przewoźnicy polscy muszą płacić najwyższe w Europie stawki dostępu do infrastruktury. Nie chcemy pieniędzy. Obowiązkiem rządu jest stworzenie warunków równej konkurencji, wtedy my damy sobie z tym radę. Bardzo serdecznie dziękuję, Panie Przewodniczący.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Przewodniczący, zanim oddam głos panu przewodniczącemu Trzcieskiemu, powiem tylko, że o tym – tak mi się wydaje – że nasz rynek musi się otworzyć, wiedzieliśmy już piętnaście lat temu, no, może dziesięć lat temu. W związku z tym niewątpliwie ta wina jest bardziej rozłożona w czasie, bo być może można się było lepiej przygotować. Ja oczywiście nie wiem, czy zrobiliśmy wszystko w tej sprawie, ale wiedza o tym, że musimy się otworzyć na konkurencję, tak samo zresztą w przypadku innych rynków, z racji wejścia do dużego rynku europejskiego, była. Wiedza o tym towarzyszyła nam przynajmniej od momentu, w którym podpisywaliśmy akcesję do Unii Europejskiej. Taka jest okrutna prawda.

Jeszcze pan przewodniczący Trzcieski.

Bardzo proszę.

Senator Marek Trzcíński:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.
Szanowni Państwo!

Nie znam się na kolei, ale z uwagą wysłuchałem państwa opinii, tym bardziej że pochodzę z miasta, w którym akurat do niedawna funkcjonował dość duży węzeł kolejowy, a którego prawdopodobnie niebawem nie będzie, mówię tu o Zduńskiej Woli i o Karsznicach.

Chcę powiedzieć tyle, że zrozumiałem, że Polskie Koleje Państwowe pracują w warunkach, w otoczeniu gospodarczym, w którym przychodzi im poszukiwać rozwiązań zmierzających do pokonania trudności, na które nie napotykają konkurenci. To otoczenie jest znacznie trudniejsze niż to, z którym spotykają się konkurenci. Oczywiście to otoczenie jest kształtowane między innymi przez rząd polski, przez przepisy, które my tworzymy w parlamencie. Przede mną jest dwu-, trzystronicowy dokument, przygotowany przez ministerstwo, zawierający pewne założenia restrukturyzacji, założenia, które w moim przekonaniu tak naprawdę niczego nie zmieniają, jeśli chodzi o pokonanie trudności, o których państwo dzisiaj mówiliście. Założenia mówiące o tym, że zostaną zwolnieni ludzie, w jakiejś części zostanie sprzedany majątek i może pozyskamy środki unijne, przy czym nie do końca wiadomo, czy na pewno, bo nie wiadomo, czy będzie odpowiednia ilość środków własnych, nie zmieniają tego otoczenia.

Stąd na koniec mam pytanie do pani minister. Czy zechciałaby pani powiedzieć, jakie są przewidywane konkretne działania za tydzień, za miesiąc, za pół roku, za rok? Jaki jest harmonogram tych działań, które miałyby zmienić otoczenie? Jakie działania mają umożliwić w najbliższym czasie, w pewnej perspektywie, zaplanowanej, jak rozumiem, doprowadzenie do sytuacji, w której środowisko działania Polskich Kolei Państwowych będzie podobne do środowiska, w którym działają konkurenci? Bardzo proszę o wskazanie konkretnych działań, konkretnego planu, ponieważ w dokumentach, które otrzymaliśmy od państwa, nie ma żadnych konkretów, żadnych działań, które zmierzałyby do uzyskania tego stanu. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Pani Minister, może pani oczywiście odpowiedzieć na piśmie, jeżeli nie jest pani w tej chwili w stanie odpowiedzieć na to pytanie.

Bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Przekazę to pytanie pana senatora mojemu koledze Juliuszowi Engelhardtowi po jego wyzdrowieniu, a mam nadzieję, że w tym czasie odpowiednie służby zajmą się przygotowaniem takiej informacji.

Przy okazji jedna uwaga. Otoczenie, w którym działamy, działa gospodarka, zwłaszcza sektor kolejowy, nie zależy od Ministerstwa Infrastruktury. Tak że na pewno

żadnego harmonogramu nie będziemy w stanie panu senatorowi przedstawić z racji tego, że nie jesteśmy w stanie powiedzieć, kiedy poprawi się kondycja i koniunktura.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dobrze.

Jeszcze pan przewodniczący Trzeciński, tytułem wyjaśnienia.

Senator Marek Trzeciński:

Tytułem wyjaśnienia. Oczywiście otoczenie gospodarcze to jest jedno, ale również istnieje coś takiego, jak otoczenie prawne. Niejako nie wymaga wyjaśnienia to, że głównie o tym myślałem, a takie propozycje powstają przede wszystkim w ministerstwie, ewentualnie przyjmowane są w parlamencie.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Z tego, co rozumiem, pytanie zostało już zadane bardzo precyzyjnie.

Panie i Panowie, chciałbym bardzo serdecznie podziękować panom senatorom, naszym gościom, pani minister, partnerom społecznym za udział w posiedzeniu naszej komisji senackiej. Myślę, że dla tych senatorów, którzy dotrwali do końca, wiele spraw stało się chyba jaśniejszych, co na pewno jest pozytywnym efektem naszego spotkania. Mogę panie i panów zapewnić, że Komisja Gospodarki Narodowej Senatu w dalszym ciągu będzie się zajmowała tą problematyką, oczywiście na miarę swych możliwości i kompetencji. Tak że jesteśmy otwarci na państwa postulaty i działania, a te wszystkie, które będą mieściły się w zakresie, że tak powiem, działań zdroworozsądkowych, będą miały również nasze poparcie. Dziękuję państwu.

Zamykam posiedzenie komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 18 minut 10)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851