

Program restrukturyzacji Polskich Kolei Państwowych

SPIS TREŚCI

Wstęp

1. Cele restrukturyzacji

1.1. Cele restrukturyzacji PKP

1.2. Przesłanki o charakterze strategicznym

2. Diagnoza stanu PKP

2.1. Struktura organizacyjna

2.2. Sytuacja ekonomiczno-finansowa w 1998 r.

2.3. Stan zatrudnienia

2.4. Majątek

2.5. Przewozy, tendencje, prognoza popytu

3. Program restrukturyzacji

3.1. Zakres programu

3.2. Restrukturyzacja finansowa

3.3. Restrukturyzacja majątkowa

3.4. Restrukturyzacja zatrudnienia

3.5. Restrukturyzacja organizacyjno - prawna

4. Koszty i źródła finansowania restrukturyzacji oraz jej efekty

5. Restrukturyzacja PKP a otoczenie

6. Zmiana zasad finansowania przewozów pasażerskich

7. Zadania regulatora rynku kolejowego

8. Działania dla zapewnienia ciągłości ruchu i bezpieczeństwa PKP w 1999r.

9. Harmonogram restrukturyzacji

10. Rekomendacje

Wstęp

Sytuacja przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" w ostatnim roku uległa wyraźnemu pogorszeniu. Zmiany dokonane od 1990 roku, m.in. ograniczenie zatrudnienia, wydzielenie jednostek zaplecza technicznego kolei oraz ostatnio służby zdrowia okazały się niewystarczające. O ile w roku 1991 strata netto wyniosła 715,1 mln zł to następnie w latach 1992-1997 wahała się od 85 do 261 mln zł co przy sprzedaży rządu kilku miliardów pozwalało na funkcjonowanie bez większych zakłóceń. Zmiany te, być może przy bardziej korzystnych okolicznościach zewnętrznych pozwoliłyby na ewolucyjne dostosowanie przedsiębiorstwa do wymagań rynkowych i konkurencji.

Z działalności gospodarczej w roku 1998 przedsiębiorstwo PKP osiągnęło przychody w wysokości 9 603,8 mln zł, koszty tej działalności to 10 961,3 mln zł. Koszty wzrosły w porównaniu do 1997 roku o 14,3%, a przychody tylko o 0,7%.

Strata netto w roku 1998 z całokształtu działalności PKP wyniosła 1 370,1 mln zł. PKP utraciły płynność finansową (dane wg sprawozdania F-01 na 31.12.1998 r.). Rokowania na 1999 rok są złe - strata netto w I półroczu br. wyniosła 965,7 mln zł. Zadłużenie z 4 158,9 mln zł na koniec 1998 roku wzrosło na koniec I półrocza br. do wartości 4 741,5 mln zł. Załamał się kilkuletni zwykły trend wydajności pracy, pomimo utrzymania trendu zmniejszania zatrudnienia.

Narastający gwałtownie spadek płynności finansowej przedsiębiorstwa (mierzony wskaźnikiem III-go stopnia) z 140,6 % w roku 1997 do 101,2 % w roku 1998 i do 92,7% na koniec czerwca 1999 r. (przy wymaganym nie mniej niż 200 %), oraz wysoki wzrost straty netto skłonił zarówno kierownictwo Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej oraz zainteresowanych sprawą postów do zintensyfikowania prowadzonych prac związanych z restrukturyzacją PKP. Doprowadziło to do powstania w krótkim czasie 3 kolejnych koncepcji działań naprawczych w PKP.

Istotą narastających trudności PKP pozostaje zbyt powolne dostosowywanie tego Przedsiębiorstwa do zmian strukturalnych w gospodarce.

Podstawą dochodów w PKP jest transport towarowy, którego zyski do końca 1997 roku pozwalały - wraz z dotacją budżetową do przewozów pasażerskich - pokryć deficyt przewozów pasażerskich oraz wysokie, w porównaniu z innymi kolejami, koszty osobowe. W przewozach tych, tradycyjnie czołową rolę odgrywa węgiel (przynoszący około połowy wpływów) i inne towary masowe, np. stal, zboże oraz paliwa płynne. Ograniczenie wydobycia węgla - (i tak niedostateczne z punktu widzenia racjonalizacji ekonomiki górnictwa), ograniczenie importu zbóż, trudności hutnictwa oraz zwiększenie możliwości transportu rurociągowego paliw płynnych to okoliczności, które razem wzięte przyczyniają się do wzrostu strat kolei. Ich pogłębienie na przełomie 1998 i 1999 roku zdezaktualizowało plany przewozowe na 1999 rok. Większość tych czynników nie ma charakteru przejściowego i oczekiwanie na zasadnicze odwrócenie trendu byłoby błędem.

Zmiana oferty przewozów towarowych wymaga inwestowania w tabor, którego obecny średni wiek wynosi ok. 20 lat. Tabor przeznaczony do przewozów pasażerskich liczy średnio 18 lat. Utrzymanie oferty w przewozach pasażerskich kwalifikowanych (EuroCity, InterCity i inne), które mają szansę na rentowność i rozwój wymaga zarówno inwestycji taborowych jak i poprawy stanu infrastruktury (jakość linii kolejowych).

PKP w obecnym stanie utraciły zdolność inwestowania (poziom własnych inwestycji w 1999 roku został ograniczony do 15% roku ubiegłego), a zadłużenie i straty ograniczają zdolność kredytową przedsiębiorstwa. Roczne zakupy wagonów osobowych spadły do kilku sztuk. Inwestycje infrastrukturalne finansowane przez budżet także uległy zmniejszeniu w porównaniu do planów sprzed kilku lat na skutek ogólnych ograniczeń wydatków inwestycyjnych w budżecie. Ograniczenie inwestycji i utrata płynności oraz pogorszenie standardu usług przewozowych powoduje ujemne oddziaływanie największego przedsiębiorstwa w Polsce na stan podmiotów gospodarczych będących w jego otoczeniu, zwłaszcza producentów materiałów i wyrobów oraz przedsiębiorstw świadczących usługi wykonawcze.

Zagrożone są kolejowe przewozy aglomeracyjne, które z zasady powinny być dotowane, gdyż są czynnikiem promocji komunikacji publicznej, bez której nie udaje się rozwiązywać problemów zatłoczenia i ekologii wielkich miast. Jednak ich efektywność także wymaga poprawy standardu oferty przewoźnika, zarówno poprzez inwestowanie między innymi w tabor, systemy sterowania ruchem, lepszą organizację jak i silniejsze oddziaływanie na rzecz interesu pasażera przy zwiększeniu udziału samorządu w dotacjach.

Staje się koniecznością przeprowadzenie reform odpowiednio wcześniej, bez czekania na dalszy

spadek przewozów, wzrost długów i degradację firmy. Pozwoli to utrzymać rynek przewozów towarowych, zmniejszyć negatywne skutki budżetowe i skutki dla całej gospodarki, jakie przynosi wzrost zadłużenia, i umożliwi po pierwszej redukcji części personelu stosunkowo wcześniej odtwarzać zatrudnienie i zwiększać zamówienia dla przemysłu.

W roku 1998 powstało kilka koncepcji zreformowania przedsiębiorstwa.

W lipcu 1998 roku pierwszą koncepcję restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji PKP przedłożono Komitetowi Ekonomicznemu Rady Ministrów. KERM wskazał na konieczność jej uzupełnienia głównie o diagnozę sytuacji finansowej PKP i predykcję przewozów kolejowych. Zasugerował także wydzielenie w I etapie infrastruktury kolejowej.

We wrześniu 1998 roku przedstawiono KERM kolejną, drugą koncepcję restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji PKP wraz z projektem ustawy. Program ten zakładał wydzielenie z PKP na podstawie art.44 ustawy z dnia 6 lipca 1995r. o przedsiębiorstwie państwowym "Polskie Koleje Państwowe", jednostki organizacyjnej - Infrastruktura Kolejowa i utworzenie na jej bazie przedsiębiorstwa państwowego.

W zakresie restrukturyzacji majątkowej, zatrudnienia, uprawnień właścicielskich program i ustawa zawierały podobne rozwiązania jak wcześniejsza koncepcja, z lipca 1998 roku. Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów przyjął kierunkowo powyższy program na posiedzeniu w dniu 5 listopada 1998 roku. Ta koncepcja wywołała ostry sprzeciw związków zawodowych działających w PKP oraz Zarządu i Rady PKP.

W październiku 1998 roku grupa posłów wniosła do Sejmu własną, trzecią koncepcję ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP, obecnie rozpatrywaną przez Komisję Sejmową.

Rząd stoi przed koniecznością dokonania wyboru jednego z następujących wariantów:

Pierwszy - to kontynuacja stanu obecnego, który prowadzi do stałych napięć społecznych (trudności z wypłatami wynagrodzeń i podwyżkami płac), niezdolności do modernizacji, a więc w istocie wiedzie do stopniowej degradacji infrastruktury, braku rozwoju przewozów i trudności w utrzymaniu pozytywnego dorobku ostatnich lat. Jest to w zasadzie odroczenie decyzji z ponoszeniem kosztów - dotowania (wprost lub pośrednio) chorej struktury.

Drugi - to strategia małych kroków, która polega na stopniowym zmniejszaniu kosztów, ponoszeniu wydatków na restrukturyzację, ale również na nieprzekraczaniu punktu krytycznego, od którego zaczynają się zyski, inwestycje i wzrost firmy. Taki model preferują niektóre zarządy firm gdyż oddala on katastrofę, a jednocześnie nie pozwala przekraczać progu za którym zaczyna się wielki wysiłek menedżerski zarządu firmy zmuszonej utrzymać się na rynku. Punktem wyjścia są radykalne programy, ale z lekko przeszacowaną predykcją sprzedaży, cen itp. oparte na życzeniowym myśleniu o przyszłości. W ten sposób po zrealizowaniu względnie radykalnego programu i poniesieniu koniecznych kosztów firma ciągle nie osiąga rentowności i restrukturyzacja trwa nadal. Ten system drenuje budżet nie wprowadzając jednocześnie firmy na ścieżkę rozwojową.

Trzeci - to dokonanie radykalnych zmian w krótkim czasie, w tym także szybkiej redukcji zatrudnienia i prywatyzacji, tak aby po poniesieniu nawet większych niż w poprzednim wariantcie kosztów budżetowych i napięć społecznych przejść do etapu rentownej firmy i wzrostu zatrudnienia. Realizacja tego wariantu wymaga skoncentrowania w krótkim okresie czasu wielu działań, tak aby nieuchronny przetarg o ich koszty zamknął się w jednym roku, maksymalnie w ciągu dwóch lat i nie wywoływał długotrwałych kosztów.

Taki wariant wymaga poparcia politycznego i społecznego. Zasadą działania musi być doprowadzenie do poprawy kondycji transportu kolejowego oraz ochrony ludzi w tym procesie,

przy rezygnacji z ochrony struktur, które nie są adekwatne do nowej sytuacji.

Przygotowaniu i realizacji reformy musi towarzyszyć dotarcie do maksymalnej liczby pracowników z rzetelną informacją o tym co się dzieje i dlaczego.

Proponowany trzeci wariant restrukturyzacji wyklucza odtwarzanie w miejsce jednego niesprawnego przedsiębiorstwa państwowego jakim jest PKP następnego przedsiębiorstwa państwowego co było wspólną wadą wszystkich koncepcji formułowanych w 1998 roku.

Prezentowany program restrukturyzacji jest praktycznie programem ochrony kolei przed dalszą degradacją. Jego celem jest takie ukształtowanie stosunków w tej gałęzi transportu oraz jej otoczeniu prawnym i ekonomicznym, aby dla dalszego rozwoju pozyskać kapitał, którego zaangażowanie pozwoli na stabilizację udziału środków budżetowych na gwarantowanym poziomie, zapewniający konieczny standard pasażerskim przewozom międzyregionalnym, przy pełnej kompensacji ubytku wpływów z tytułu udzielonych ulg w całym ruchu pasażerskim. W ruchu aglomeracyjnym i regionalnym otwarte zostaną prawne możliwości angażowania środków samorządów lokalnych.

Kolej pozostanie gałęzią transportu, bez której polska gospodarka obejść się nie może, jej udział w pracy przewozowej wykonywanej przez wszystkie gałęzie transportu pozostanie nadal wysoki i, jak wynika z prognoz zawartych w poniższej tabeli nr 1, do roku 2005 będzie się utrzymywał na obecnym poziomie.

Tabela nr 1

Praca przewozowa (przewóz towarów) według gałęzi transportu

| Wyszczególnienie | 1980 | | 1985 | | 1990 | | 1995 | | 2000 | | 2005 |
|-----------------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|---------------|--------------|---------------|
| | mln ton | mld tkm | mln ton | mld tkm | mln ton | Mld tkm | mln ton | mld tkm | mln ton | mld tkm | mln ton |
| Przewozy kolejowe | 473,2 | 134,5 | 412,8 | 120,5 | 278,1 | 83,5 | 228,9 | 69,1 | 172,0 | 51,6 | 164,0 |
| Przewozy samochodowe | 2167,9 | 44,5 | 1393,7 | 36,5 | 945,7 | 30,0 | 1086,7 | 51,2 | 1330,2 | 83,6 | 1587,6 |
| Przewozy żegluga śródlądową | 22,2 | 2,3 | 14,5 | 1,40 | 9,8 | 1,0 | 9,3 | 0,9 | 8,7 | 0,8 | 8,1 |
| Transport rurociągowy | 40,7 | 17,1 | 38,7 | 17,0 | 32,9 | 13,9 | 33,3 | 13,5 | 33,8 | 13,1 | 34,4 |
| OGÓLEM | 2.704,0 | 198,4 | 1.859,7 | 175,4 | 1.266,5 | 128,4 | 1.353,6 | 134,6 | 1569,2 | 156,0 | 1819,1 |

Źródła statystyczne 1971, 1987, 1996 oraz własna prognoza 2000, 2005

Sprawnie działająca kolej dostosowana do potrzeb rynku - a więc mniejsza lecz sprawniejsza i reprezentująca znacznie wyższy standard techniczny jest nieodzowna dla utrzymania tempa dalszych przekształceń gospodarczych i zdyskontowania korzyści wynikających z naszego korzystnego położenia w Europie. Kolei pozostaje także ważnym czynnikiem wzmacniającym naszą pozycję w staraniach o przystąpienie do Unii Europejskiej.

Wielkość przewozów kolejowych i praca przewozowa będą bacznie obserwowane i w przypadku znacznych zmian nastąpi weryfikacja tych wskaźników. Pomimo założenia pewnego spadku

wielkości ładunków do przewiezienia kolejami i pracy przewozowej, reforma powinna wydatnie uaktywnić działalność PKP w zakresie przewozów.

1. CELE RESTRUKTURYZACJI

1. 1 Cele restrukturyzacji PKP

Wzrost udziału transportu kolejowego w przewozach

Wzrost udziału transportu kolejowego w przewozach jest pożądanym z wielu powodów m.in. kolej jest bardziej bezpieczna, mniej zanieczyszcza środowisko niż transport samochodowy.

Powstałe w wyniku restrukturyzacji PKP S.A. spółki przewozowe, będą musiały, prowadząc intensywną politykę marketingową, rozszerzyć dotychczasową ofertę świadczonych usług. Będą bowiem zmuszone stać się konkurencyjne wobec innych przewoźników kolejowych jak i samochodowych czy nawet lotniczych. Minimum jakie powinno się osiągnąć - to wyhamowanie spadku przewozów kolejowych i utrzymanie dotychczasowego poziomu.

Osiągnięcie rentowności, zmniejszenie kosztów

Celem reformy jest stworzenie warunków do dochodowego świadczenia usług kolejowych. Działalność kolejowa może i powinna być rentownym przedsięwzięciem. Firmy kolejowe miałyby możliwość rozwoju w oparciu o instrumenty rynkowe, przy zachowaniu współfinansowania przez samorządy regionalne transportu publicznego, głównie w aglomeracjach i regionach. Firmy te powinny zabiegać, w warunkach konkurencji, o obniżenie kosztów.

Realizacja tego celu ma służyć:

- zapobieżeniu narastania zadłużenia,
- osiągnięciu wiarygodności pozwalającej na rozwój, w oparciu o kredyty, kapitał pozyskany na giełdzie i u prywatnych inwestorów, a w konsekwencji
- modernizacji linii kolejowych i taboru,
- realizacji nowych inwestycji,
- poprawie wynagrodzeń pracowników.

Poprawa oferty w przewozach pasażerskich i towarowych

Poprawa oferty przewozów kolejowych jest niezbędna do:

- usprawnienia połączeń centrów wielkich miast, konkurując z pasażerskimi przewozami samochodowymi i lotniczymi, odciażając układy drogowe w miastach i pomiędzy nimi. Rozległość geograficzna Polski daje duże szanse kolei na tym rynku, potwierdzone doświadczeniem na trasach Warszawa - Kraków i Katowice i Warszawa - Gdańsk,
- umożliwienia rozwiązania problemów komunikacyjnych w aglomeracjach (skale możliwości pokazują doświadczenia nowego metra, Warszawska Kolej Dojazdowa i popularność kolei Trójmiejskiej),
- zwiększenia roli kolei w przewozach towarowych, co zmniejszy presję na obciążenie dróg, zwłaszcza przez najcięższe pojazdy samochodowe.

Poprawa standardu bezpieczeństwa

Koleje Polskie - nawet przy uwzględnieniu ostatnich wypadków - są bezpieczne. Istotne jest utrzymanie i poprawa standardu bezpieczeństwa, zobiektywizowanie oceny przewoźników, dokonywanie oceny warunków bezpieczeństwa i wypadków niezależne od podmiotów gospodarczych. Zwiększenie presji ekonomicznej stwarza pewne zagrożenia, zanim przedsiębiorstwa te zauważą, że lepiej nie oszczędzać na bezpieczeństwie. W tym celu utworzono w roku 1998, niezależny od PKP, Główny Inspektorat Kolejnictwa - zakłada się wzmocnienie roli

tego organu.

Przygotowanie do konkurencji w ramach UE

Wstąpienie do Unii Europejskiej oznacza między innymi obowiązek dopuszczenia do korzystania z linii kolejowych przewoźników z innych krajów. Ustawa o transporcie kolejowym zobowiązuje zarząd kolei do udostępniania linii kolejowych przewoźnikom, w tym zagranicznym (jeżeli tak stanowi umowa międzynarodowa, której stroną jest Rzeczpospolita Polska). Oznacza to konieczność przygotowania linii kolejowych do obsługi wielu przewoźników i zapewnienia im standardu, który umożliwi zarobkowanie na korzystaniu z infrastruktury kolejowej na terenie Polski. Z drugiej strony polscy przewoźnicy kolejowi powinni być przygotowani do konkurencji z przewoźnikami zagranicznymi, w tym zwłaszcza pod względem standardu taboru. Spowoduje to konieczność inwestycji, poprawy organizacji i wydajności pracy oraz marketingu.

Prowadzona reforma transportu kolejowego oraz konieczność dostosowania do standardów europejskich wymaga wprowadzenia okresu przejściowego poprzedzającego pełną liberalizację dostępu do polskiego rynku.

Wzmocnienie transportu publicznego w aglomeracjach

Poprawa działania kolei jest niezbędnym składnikiem rozwiązania problemów komunikacyjnych w wielkich aglomeracjach. Ingerencja w rynek jest w tym wypadku konieczna. Na zwykłych drogach międzymiastowych opłata akcyzowa (w paliwie) przenosi na użytkownika samochodu koszty zewnętrzne tego środka komunikacji. W centrach miast rzeczywiste koszty budowy i utrzymania infrastruktury nie są adekwatne do opłat ponoszonych przez użytkowników pojazdów. Nie ma więc żadnej szansy na zrównanie popytu z podażą na towar "dostęp samochodem do ulic w centrach miast". Rozwiązanie tego problemu poprzez oczekiwanie na "zaspokojenie potrzeb" - jest niewykonalne. Z tego powodu polityka transportowa państwa powinna zakładać z jednej strony umożliwienie zarządom miast takiego zarządzania ruchem, które pozwala uwidocznić koszty infrastruktury śródmiejskiej (płatne parkowanie, opłaty za wjazd do stref szczególnie zatłoczonych, możliwość wyciszenia ruchu w centrach), z drugiej strony zainteresowanie pasażera komunikacją zbiorową. Na tym tle kolej może być rozwiązaniem skutecznym i tanim zwłaszcza tam, gdzie linie przebiegają przez centra miast, jak w Warszawie, na Górnym Śląsku, lub w Trójmieście. Zintegrowanie kolei z systemem miejskim wymaga zapewne wprowadzenia wspólnej taryfy z transportem komunalnym, skomunikowania z autobusem lub tramwajem, zapewnienia bezpiecznego parkingu dla samochodu lub roweru w pobliżu stacji (przystanku podmiejskich pociągów), regularnego i dość częstego kursowania pociągów a także np. poprawy czystości i zapewnienia bezpieczeństwa w pociągach.

MTiGM opracowuje politykę transportową w ramach której zamierza przedstawić całościowo koncepcję wsparcia transportu publicznego. Będzie ona zakładała zintegrowanie uprawnień organizacyjnych i systemu doboru przewoźników oraz finansowania (współpłacenia) transportu zbiorowego na poziomie aglomeracji oraz regionu. W tym celu w miejsce obecnej ustawy o uprawnieniach do zniżek oraz odrębnych dotacji do autobusów i kolei powstałaby jednolita ustawa regulująca kto odpowiada za transport publiczny, w jakim trybie wspiera przewoźnika (zarówno kolejowego jak i autobusowego), jak organizuje przetargi zmierzające do poprawy jakości obsługi podróżnych oraz obniżenia dotacji. Rozwiązania proponowane w ustawie i niniejszym programie mają z konieczności charakter przejściowy.

Aktywizacja zawodowa pracowników kolejowych

Procesy restrukturyzacji zatrudnienia zmierzają do racjonalizacji liczby i struktury zatrudnienia.

Oznacza to konieczność odejścia z pracy części pracowników oraz przeszkolenia i ewentualnej zmiany zawodu. Program zakłada aktywną politykę w tym zakresie, zmierzającą do stworzenia miejsc pracy poza PKP SA i wyłonionymi spółkami, lecz na bazie majątku PKP oraz z w ramach działalności restrukturyzacyjnej.

1.2. Przesłanki o charakterze strategicznym

Biorąc pod uwagę kierunki przyjęte w Unii Europejskiej, politykę państwa wobec transportu kolejowego określającą cele strategiczne najbliższych lat należy scharakteryzować następująco:

- integracja polskiego transportu z systemem UE i innymi systemami europejskimi,
 - działalność antymonopolowa (powstanie nowych operatorów transportu kolejowego, powierzenie Głównemu Inspektorowi Kolejnictwa funkcji regulacyjnych związanych z dostępem do infrastruktury),
 - regionalizacja krajowych przewozów pasażerskich,
 - kontynuacja inwestycji i prac modernizacyjnych na liniach kolejowych układu AGC i AGTC.
- wyrównanie konkurencyjności międzygałęziowej i wewnątrzgałęziowej,
uaktywnienie przewoźników kolejowych w konkurencyjnej działalności komercyjnej.

Ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym jest kompatybilna z ustawodawstwem Unii Europejskiej. Umożliwia ona demonopolizację rynku kolejowego. Reforma PKP przyspieszy ten proces m.in. poprzez dopuszczenie nowych operatorów transportu kolejowego do korzystania z infrastruktury kolejowej.

Zarząd kolei (zarządca infrastruktury) jako naturalny monopolista wymaga nadzoru w zakresie maksymalnego wyeliminowania negatywnych skutków wynikających z tego tytułu (w tym wyeliminowanie dyskryminacji przewoźników w dostępie do infrastruktury kolejowej).

Przesłanką słuszności dokonania regionalizacji jest przekonanie, że podejmowanie decyzji jak najbliżej miejsca realizacji, najszybciej doprowadzi do właściwego podziału zadań przewozowych odpowiadających rzeczywistym potrzebom lokalnej społeczności, racjonalizacji kosztów. Regionalizacja przewozów pasażerskich polegać będzie na przekazaniu odpowiedzialności organizacyjnej i finansowej samorządom terytorialnym (według zasady "zamawiający - płaci").

Istotnym elementem mającym wpływ na warunki konkurencji międzygałęziowej stają się opłaty za korzystanie z infrastruktury transportowej. Aby warunki konkurencji były wyrównane, opłaty powinny uwzględniać koszty zewnętrzne (kongestia, zanieczyszczenia, wypadki komunikacyjne, hałas, zmiany klimatu). Opłaty za dostęp do infrastruktury są elementem ceny przewozowej, która decyduje o wyborze danej gałęzi transportu. W pierwszym etapie opłaty będą pokrywały koszty operacyjne (utrzymania i zarządzania infrastrukturą oraz kierowania ruchem), z jednoczesnym finansowaniem inwestycji w linie kolejowe znaczenia państwowego przez budżet państwa. Docelowo nakłady inwestycyjne będą miały swoje odzwierciedlenie w cenie dostępu do infrastruktury. Podobnie będzie z kosztami zewnętrznymi. Z uwagi na to, że koszty zewnętrzne transportu kolejowego są niższe, niż samochodowego - będzie on w tym systemie promowany.

Inwestycje w zakresie infrastruktury kolejowej mają zapewnić osiągnięcie na wytyczonych ciągach kolejowych minimalnej szybkości 160 km/h dla ruchu pasażerskiego i 120 km/h dla ruchu towarowego przy nacisku osi 225 kN. Przez terytorium Polski przebiegają cztery priorytetowe europejskie korytarze transportowe, które są w trakcie modernizacji:

1. Korytarz I (Helsinki) Tallin - Ryga - Kowno - Warszawa (Gdańsk)
2. Korytarz II Berlin - Warszawa - Mińsk Białoruski - Moskwa
3. Korytarz III Berlin/ Drezno - Wrocław - Kraków - Lwów
4. Korytarz VI Gdynia/ Gdańsk - Warszawa - Bilina - (Ostrawa - Breclav).

Inwestycje na liniach kolejowych międzynarodowego znaczenia są finansowane z budżetu

państwa, z kredytów krajowych i międzynarodowych instytucji finansowych, ze środków pomocowych i ze środków własnych PKP.

2. DIAGNOZA STANU PRZEDSIĘBIORSTWA PAŃSTWOWEGO "POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE"

Przedsiębiorstwo państwowe "Polskie Koleje Państwowe" działające na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 lipca 1995r. o przedsiębiorstwie państwowym "Polskie Koleje Państwowe" jest przedsiębiorstwem transportu publicznego. Zgodnie z ww. ustawą podstawowym przedmiotem działalności PKP jest m.in.:

1. przewóz osób i rzeczy oraz świadczenie usług związanych z przewozem,
2. prowadzenie spedycji krajowej i międzynarodowej,
3. budowa, modernizacja, remont i utrzymanie linii kolejowych.

2.1. Struktura organizacyjna

Funkcjonująca w przedsiębiorstwie struktura organizacyjna - obszarowa nie sprzyjała efektywnemu zarządzaniu firmą w warunkach gospodarki rynkowej. W wyniku reorganizacji przedsiębiorstwa od 1 lipca 1998r. rozpoczęły działalność cztery sektory i 11 funkcjonalnych pionów, co odpowiada strukturze dywizjonalnej.

W zakresie działalności podstawowej PKP utworzyły następujące "sektory":

- 1) Infrastruktura Kolejowa,
- 2) Przewozy Pasażerskie,
- 3) Przewozy Towarowe,
- 4) Frakcja i Zaplecze Warsztatowe.

W działalności usługowej (pomocniczej) wyodrębniono 11 "pionów". Ponadto w strukturze organizacyjnej PKP funkcjonują inne jednostki organizacyjne o charakterze pomocniczym (usługowym) bezpośrednio podległe Zarządowi PKP.

2.2 Sytuacja ekonomiczno - finansowa w 1998 r.

2.2.1 Wynik finansowy

Działalność gospodarcza przedsiębiorstwa PKP w latach 1992-1997, pomimo wcześniej przeprowadzonej reformy, charakteryzowała się ujemnym wynikiem finansowym, przy czym w 1997 r zbliżyła się do zbilansowania kosztów przychodami.

Pozytywne tendencje w zakresie wzrostu przewozów towarowych i poprawy rentowności zostały zmienione w 1998 r.

Przedsiębiorstwo PKP w 1998 r. zanotowało stratę netto w wysokości 1 370,1 mln. zł z całokształtu działalności. Z działalności gospodarczej PKP w roku 1998 osiągnęło przychody w wysokości 9 603,8 mln zł, koszty tej działalności to 10 613,2 mln zł, strata na działalności gospodarczej wyniosła 1 357,5 mln zł. Koszty wzrosły w porównaniu do 1997 roku o 14,3%, a przychody tylko o 0,7%.

Tak znaczne pogorszenie wyniku w porównaniu do 1997 r. (strata netto 84,9 mln zł) było spowodowane ukształtowaniem się niekorzystnych relacji wzrostu kosztów działalności gospodarczej, wzrost o 1 372,3 mln zł (z 9589,0 mln zł w 1997 r. do 10 961,3 mln zł w roku 1998) tj. o 14,3 % do wzrostu przychodów z tej działalności o 62,4 mln zł (z 9 541,4 mln zł w roku 1997 do 9 603,8 mln zł w roku 1998) tj. o 0,7 %.

Podstawowy wpływ na minimalny wzrost przychodów w PKP miał spadek przewozów ładunków. W roku 1998 przewieziono o 20,6 mln ton mniej niż w roku 1997, tj. o 9,1 %.

W znacznym stopniu, w kosztach ogółem, wzrósł udział kosztów amortyzacji o 484,8 mln zł tj. o 35,7 %, koszt wynagrodzeń i świadczeń na rzecz pracowników o 547,6 mln zł. tj. o 11,8 % oraz koszt obsługi zadłużenia o 136,3 mln zł. tj. o 125,3%. W kosztach wynagrodzeń i świadczeń pracowniczych mieszczą się wypłaty w kwocie 86,1 mln zł. z tytułu odpraw i rekompensat dla 8 300 pracowników zwolnionych w roku 1998 wynikające ze stosowania Paktu Gwarancji Pracowniczych.

Należy podkreślić, że w innych pozycjach kosztów m.in. w pozycji "materiały i energia" kształtowały się one poniżej poziomu 1997 roku.

Od szeregu lat w przedsiębiorstwie występuje zjawisko dotowania skrośnego. Polega ono na pokrywaniu deficytu występującego w przewozach pasażerskich zyskami osiąganymi na działalności w przewozach towarowych. W roku 1997 dotacja skrośna wyniosła 1 508,7 mln. zł.

W 1998 r. obniżyła się zdecydowanie zdolność przedsiębiorstwa PKP do pokrycia straty w ruchu pasażerskim. Rosnący deficyt ruchu pasażerskiego, który wyniósł 2692,2 mln zł został dofinansowany z zysku wypracowanego na działalności towarowej - w wysokości 696,4 mln zł.

2.2.2. Zadłużenie

W latach 1991-1997 zadłużenie długoterminowe przedsiębiorstwa PKP wzrosło z 46,0 mln zł. na dzień 31 grudnia 1991r. do 1 335,1 mln zł. na dzień 31 grudnia 1997 r. i 1.599,4 mln zł w roku 1998. Szybki wzrost zadłużenia związany był z pobieraniem kolejnych transz kredytów z Banku Światowego, Europejskiego Banku Inwestycyjnego oraz Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju, które przeznaczano m.in. na budowę i modernizację linii o państwowym znaczeniu (E-20, E-65).

Zadłużenie przedsiębiorstwa PKP w latach 1991-1997 w stosunku do kapitału własnego, posiadanego majątku, a także zdolności do generowania gotówki nie było nadmierne.

Do 1998 roku przedsiębiorstwo nie miało problemów z pozyskiwaniem kredytów. Było pozytywnie oceniane przez banki i miało opinię wiarygodnego klienta. W 1998 roku sytuacja się zmieniła

Zobowiązania ogółem PKP zwiększyły się odpowiednio z 1.253,5 mln zł w roku 1991 do 2.967,8 mln zł w 1997 r. oraz 4.158,9 mln zł w roku 1998.

Szczególnie wzrosło zadłużenie długoterminowe z 46,0 mln zł. w roku 1991 do 1 599,4 mln zł. w roku 1998, a więc w ciągu 8 lat 35- krotnie .

Strukturę zobowiązań na koniec roku 1998, wg głównych wierzycieli, przedstawia poniższa tabela

| Lp. | Wyszczególnienie zobowiązania | Wysokość zobowiązania - mln zł. |
|-----|--|---------------------------------|
| 1 | Budżet Państwa, | 87,5 |
| | <i>w tym: podatek dochodowy od osób fizycznych</i> | <i>48,5</i> |
| | <i>podatek od towarów i usług VAT</i> | <i>38,1</i> |

| | | |
|---|--|----------------|
| 2 | ZUS | 580,0 |
| 3 | Fundusz Pracy | 26,3 |
| 4 | PFRON | 73,3 |
| 5 | Z tytułu dostaw i usług | 1 336,1 |
| 6 | Kredyty bankowe | 1 741,7 |
| | w tym z tytułu kredytów na modernizację linii o państwowym znaczeniu | 815,7 |
| 7 | Pozostałe | 274,8 |
| | RAZEM | 4 158,9 |

Przedstawiony stan zobowiązań generował koszty finansowe w 1998 r. w wysokości 244,66 mln zł.

Trudności płatnicze przedsiębiorstwa PKP są poważne. Osiągane wskaźniki płynności finansowej są niższe od wielkości uznawanych za bezpieczne.

| Płynność finansowa w % | Poziom bezpieczny | 31.12.1997 | 31.12.1998 | Po I kw. 1999r. | Po I półroczu'99 |
|------------------------|-------------------|------------|------------|-----------------|------------------|
| I stopnia | 20,0 | 24,2 | 12,8 | 9,6 | 15,7 |
| II stopnia | 100,0 | 107,9 | 82,1 | 75,7 | 77,3 |
| III stopnia | 200,0 | 140,6 | 101,2 | 94,7 | 92,7 |

2.2.3. Sytuacja w I półroczu 1999r.

W I półroczu 1999r. nastąpił dalszy spadek przewozów.

Przewozy w ruchu towarowym zmniejszyły się w stosunku do I - go półroczu 1998r. o dalsze 9,5 mln ton, a przewozy pasażerskie o 0,8 mln osób. W rezultacie w ruchu towarowym mimo wzrostu taryf o 10,5% przychody zmniejszyły się o 50,1 mln zł.

Sytuacja ekonomiczna PKP pogarszała się w tempie znacznie szybszym niż miało to miejsce w 1998r.

Występują dwie główne przyczyny takiego stanu rzeczy, a mianowicie:

- nieumiejętność przeorientowania oferty rynkowej, gwarantującej względną stabilizację wpływów w ruchu towarowym mimo spadku zapotrzebowania na przewozy węgla,
- nieskuteczność mechanizmów ekonomicznych w PKP, które pozwoliłyby na wymuszenie ograniczenia kosztów w ślad za zmniejszającymi się przewozami.

Sytuację taką potwierdza fakt wzrostu kosztów I - go półroczu 1999r. do I - go półroczu 1998r. o ok. 3,5% w sytuacji kiedy przychody z działalności przewozowej spadły o ok. 0,1%.

Działalność przedsiębiorstwa PKP w okresie 6 - ciu miesięcy 1999r. zamknęła się łączną stratą 968,1 mln zł (wg F - 01). W działalności podstawowej strata wyniosła 789,9 mln zł.

Zobowiązania wzrosły z 4 158,9 mln zł na koniec 1998r. do 4 741,5 mln zł na koniec I półroczu 1999r. Tylko w czerwcu zobowiązania PKP wobec ZUS wzrosły o prawie 100 mln zł (97,7 mln zł) a łączny wzrost zobowiązań na dzień 30.06.99 do stanu na 31.05.99 wyniósł 187,1 mln zł.

Wskaźnik płynności II - go stopnia decydujący o wypłacalności (iloraz należności, roszczeń.

środków pieniężnych oraz papierów wartościowych do zobowiązań krótkoterminowych) spadł z 82,1% na koniec 1998r. do 77,3% na koniec I - go półrocza 1999r. Tylko w skali miesiąca lipca wskaźnik ten obniżył się z 80,3% do 77,3%. Powiększyło się zagrożenie spłaty nie tylko bieżących zobowiązań, ale również kredytów długoterminowych zaciągniętych na modernizację linii o państwowym znaczeniu gwarantowanych przez Skarb Państwa.

Narastające zobowiązania wobec dostawców m.in. energii i wykonawców usług remontowych zaczęły powodować zakłócenia w pracy eksploatacyjnej kolei - z uwagi na stosowane wobec PKP sankcje - odcinanie dopływu energii, zrywanie umów na roboty.

Dla zobiektywizowania diagnozy PKP konieczne jest dokonanie ekspertyzy w zakresie sytuacji gospodarczej przedsiębiorstwa przez niezależną firmę audytorską.

W Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej podjęto starania dla przeprowadzenia badania finansowego PKP za pierwszą połowę 1999r. przez renomowaną firmę audytorską, w celu:

- dostarczenia rzetelnej informacji o aktualnej sytuacji finansowej PKP,
- oceny systemu finansowo - księgowego,
- oceny procesu zarządzania,
- przedstawienia rekomendacji dotyczących usprawnienia istniejącego systemu finansowego, ze szczególnym uwzględnieniem działań w warunkach kryzysowych.

2.3. Stan zatrudnienia

W dniu 31 grudnia 1998 r. Przedsiębiorstwo PKP zatrudniało 211 712 osób, w tym 4,1% to pracownicy z wyższym wykształceniem. W stosunku do stanu zatrudnienia na dzień 31 grudnia 1997 r. zatrudnienie zmniejszyło się o ok.5%.

Koszty wynagrodzeń wraz z pochodnymi w 1998 r. wyniosły 5 202,6 mln zł i stanowiły 50,84% kosztów działalności.

Strukturę wiekową pracowników przedsiębiorstwa PKP na dzień 1 kwietnia 1999r., z uwzględnieniem sektorów, przedstawia poniższa tabela:

| Wyszczególnienie | Wiek (lat) | | | |
|---|---------------|----------------|---------------|----------------|
| | do 35 lat | 35-50 | Powyżej 50 | Razem |
| PKP ogółem | 60 321 | 126 835 | 21 717 | 208 873 |
| Z tego: | | | | |
| Sektor Infrastruktury | 24 792 | 43 726 | 8 014 | 76 532 |
| Sektor Pasażerski | 8 272 | 12 490 | 1 806 | 22 568 |
| Sektor Towarowy | 6 539 | 14 350 | 2 306 | 23 195 |
| Sektor Trakcji i Zaplecza Warsztatowego | 13 164 | 37 125 | 5 415 | 55 704 |
| Pozostałe jednostki | 7 554 | 19 144 | 4 176 | 30 874 |

Poziom zatrudnienia jest nieadekwatny w stosunku do potrzeb wynikających z realizowanej przez Przedsiębiorstwo pracy przewozowej, na którą zapotrzebowanie w ostatnim okresie wykazuje tendencję spadkową.

Wynikiem istniejącej sytuacji jest stosunkowo niski wskaźnik wydajności pracy wyrażony w tysiącach tonokilometrów zastępczych na 1 zatrudnionego, który w 1995r. wynosił 397,7 tys. tkm zast., (podobny był w 1990 r. - 397,2 tys tkm.zast.) w 1997r. - 417,0 tys. tkm zast., ale w 1998 r. -

401,1 tys tkm zast. i jest niższy od poziomu osiąganego przez niektóre koleje europejskie, np. w 1997r. w Niemczech - 565,0 tys. tkm zast., we Francji - 659,6 tys. tkm zast., we Włoszech 592,5 tys. tkm zast..

Jak dotychczas proces zmniejszania zatrudnienia odbywał się przede wszystkim drogą tzw. "naturalnych ubytków" oraz poprzez ograniczenie przyjęć do pracy z zewnątrz. W 1997 r. Zarząd PKP podpisał ze związkami zawodowymi działającymi w Przedsiębiorstwie Pakt Gwarancji Pracowniczych. Przyjęte w ww. dokumencie rozwiązania są korzystniejsze dla pracowników, od rozwiązań w obowiązujących przepisach prawnych.

Zarząd PKP zagwarantował, że :

- nie będą przeprowadzane w Przedsiębiorstwie zwolnienia grupowe w trybie art.1 ustawy z dnia 28.12.1989 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunku pracy z przyczyn dotyczących zakładu pracy,

-pracownikom, których stanowiska pracy zostaną zlikwidowane w wyniku reorganizacji, będą przedstawione 3 różne oferty dalszego zatrudnienia i np. jeżeli:

1) przyjmie ofertę pracy w innej miejscowości, do której dojazd ze stałego miejsca zamieszkania przekracza 3 godziny w obie strony, otrzymuje dodatek alokacyjny w wysokości 100% miesięcznych kosztów z tytułu zakwaterowania w nowym miejscu pracy przez rok, nie więcej jednak niż 10 zł dziennie, przyjmując miesiąc jako 30 dni,

2) nie wyrazi zgody na żadną z przedstawionych ofert zatrudnienia zostanie z nim rozwiązany stosunek pracy z przyczyn dotyczących zakładu pracy. Przysługuje mu wówczas jednorazowa rekompensata pieniężna w wysokości 6-miesięcznego wynagrodzenia obliczanego jak ekwiwalent za urlop wypoczynkowy (niezależnie od odprawy przysługującej zgodnie z ww. ustawą).

3) rozwiązany zostanie stosunek pracy z przyczyn dotyczących zakładu pracy, a pracownik ma prawo do emerytury lub renty przysługuje mu rekompensata pieniężna w wysokości 4-miesięcznego wynagrodzenia obliczanego jak ekwiwalent za urlop wypoczynkowy.

Zastosowanie przepisów „Paktu Gwarancji Pracowniczych” pozwoliło zmniejszyć zatrudnienie w PKP w 1998 r. o około 8300 osób. Zatrudnienie na koniec I półrocza 1999r. wynosiło 205 333 osób.

2.4. Majątek

Majątek trwałe przedsiębiorstwa charakteryzując:

Nadmiernie rozbudowana sieć linii kolejowych - sieć kolejowa w Polsce wynosi 22 289 km i pokrywa swym zasięgiem prawie całe terytorium kraju. Linie o znaczeniu państwowym stanowią tylko 13 880 km, w tym linie objęte umowami AGC i AGTC oraz leżące w Europejskich Korytarzach Transportowych, które stanowią 5,5 tys km. Zdecydowana większość przewozów pasażerskich i towarowych realizowana jest na liniach kolejowych o łącznej długości 11 000 - 12 000 km. Środki finansowe będące w dyspozycji PKP nie zaspokajają potrzeb w zakresie utrzymania pełnej sieci dróg kolejowych. Ostatnie lata wskazują na sytuację krytyczną w tym zakresie. Świadczy to o konieczności przeprowadzenia redukcji linii. Uznaje się za konieczne wycofanie z eksploatacji ponad 6 000 km linii kolejowych, które generują wysokie koszty bez możliwości ich pokrycia wpływami (wpływy pokrywają zaledwie 30% ponoszonych kosztów ich utrzymania). Planuje się pozostawienie ok. 12 tys. km linii o znaczeniu państwowym. Pozostałą część PKP mogłaby przekazać do zagospodarowania samorządom terytorialnym. Szczegółowe kryteria zawieszania ruchu i likwidacji linii kolejowych będą opracowane przez PKP i zatwierdzone przez ministra właściwego do spraw transportu.

Niedoinwestowanie i zdekapitalizowanie infrastruktury kolejowej - w latach 1990-1998 wystąpił znaczny niedobór środków finansowych na inwestycje przewidziane w infrastrukturze. Wskutek powyższego PKP nie zrealizowały podstawowych inwestycji odtworzeniowych i

modernizacyjnych, w wyniku czego zapóźnienie techniczno technologiczne PKP w stosunku do kolei europejskich wynosi obecnie - w obszarze infrastruktury - do kilkunastu lat. Dla poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej, a tym samym bezpieczeństwa ruchu i poprawy jakości świadczonych usług przewozowych powinno się przeznaczać w latach 1998-2005 średniorocznie ok. 3 mld zł.

Nadmiar taboru nie odpowiadającego potrzebom rynku - stopień umorzenia środków trwałych wynosi ok. 67%. Występuje nadmiar ilościowy taboru trakcyjnego, lokomotyw spalinowych oraz elektrycznych. Ze względu na przestarzałą konstrukcję, zaawansowany wiek (średnio 18 lat), wysokie koszty eksploatacji i utrzymania taboru wymagane jest jego unowocześnienie z jednoczesnym zatrzymaniem procesu dekapitalizacji obecnie eksploatowanych pojazdów trakcyjnych. Zasadniczo tabor ten jest przystosowany do prędkości 120 km/h. Brakuje lokomotyw mogących obsługiwać pociągi kwalifikowane, szybkie pociągi kontenerowe, ciężkie pociągi towarowe, brakuje również nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi przewozów aglomeracyjnych. To samo dotyczy taboru wagonowego. Obecny tabor wagonów pasażerskich ilościowo i jakościowo nie zapewnia wymaganego standardu usług przewozowych. Brak jest wagonów do szybkich przewozów, wagonów sypialnych o wysokim standardzie (typu hotel), barowych i bagażowych. W wagonach towarowych natomiast utrzymuje się nadwyżka wagonów krytych i platform normalnej budowy, brakuje natomiast wagonów specjalnych. Wagony te charakteryzuje duży stopień zużycia (średni wiek 17,5 lat, V max = 100 km/h i nacisk 20 t/oś). Tylko 648 wagonów dostosowanych jest do prędkości 120 km/h i nacisku 22,5 t/oś. Zapóźnienie techniczno - technologiczne PKP w stosunku do przewoźników europejskich wynosi obecnie, według szacunków przeprowadzonych przez PKP, w obszarze taboru kolejowego 15-18 lat.

Wysoki udział budynków i budowli w ogólnej wartości majątku - 70% ogólnej wartości środków trwałych stanowią budynki i budowle. Przedsiębiorstwo obciążone jest utrzymywaniem ok. 115 tys. mieszkań.

PKP posiada nabyte na podstawie ustawy o gospodarce gruntami i wywłaszczaniu nieruchomości prawo użytkowania wieczystego gruntów. Problemem jest jednak brak potwierdzenia tego prawa właściwymi decyzjami organów administracji rządowej w stosunku do 90% nieruchomości.

Przedsiębiorstwo posiada również grunty, co do których na dzień 5.12.1990r. nie legitymowało się prawem zarządu.

2.5. Przewozy, tendencje, prognoza popytu

Przewozy w ostatnim roku (1998 r.) kształtowały się następująco:

ruch towarowy 206,4 mln ton - 61769,0 mln tkm
ruch pasażerski 401,5 mln pas. - 25664,0 mln paskm

Realizacja przewozów w porównaniu do 1997 roku zdecydowanie się zmniejszyła:

- w ruchu towarowym spadek ilości przewiezionych ton wyniósł 9,1%, a praca przewozowa liczona w tkm obniżyła się o 10%,
- w ruchu pasażerskim przewieziono o 3,8% pasażerów mniej, a praca przewozowa liczona w paskm obniżyła się o 0,6%.

Największe znaczenie miał spadek przewozów węgla kamiennego o 12,8 mln ton, tj. o 12,0%, metali o 1,7 mln ton, nawozów sztucznych o 1,0 mln ton, zboża i cementu po 0,8 mln ton oraz rudy o 0,8 mln ton. Przewozy węgla w 1998 r. stanowiły 46,1% ogółu przewozów kolejami /w 1997 r. - 47,6%/.

W latach 1995 - 1998 przewozy w PKP wykazywały tendencję spadkową.

| | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Przewozy ładunków | | | | |
| Mln ton | 228,9 | 223,5 | 227,0 | 206,4 |
| Mld tkm | 69,1 | 68,3 | 68,6 | 61,8 |
| Przewozy pasażerów | | | | |
| Mln | 465,1 | 433,1 | 416,6 | 401,5 |
| Mld paskm | 26,6 | 26,6 | 25,8 | 25,7 |

Źródło: "Raport roczny PKP za 1997 r." i "Informacja PKP o podstawowych wynikach działalności przedsiębiorstwa za 1998 r."

Nieznaczny wzrost przewozów towarów w roku 1997 r. spowodowany był m.in. wzrostem przewozów międzynarodowych o 5,4 %, a także wzrostem, w transporcie wewnętrznym, przewozów metali i wyrobów z metali, kamieni, ropy i jej przetworów, przy zmniejszeniu przewozu węgla kamiennego o 1,3 mln ton .

W Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej opracowano w 1997 roku materiał pt. "Kompleksowa prognoza polskiego systemu transportowego do 2020 roku". Przedstawiona w nim prognoza przewozów pasażerskich i towarowych kolejami zakładała systematyczny wzrost przewozów i pracy przewozowej. Jednakże faktyczna wielkość przewiezionych osób i ładunków w ostatnich latach, wskazuje na potrzebę weryfikacji tej prognozy.

Dla potrzeb restrukturyzacji przyjęto przedstawioną poniżej prognozę przewozów ładunków i pasażerów opracowaną w PKP.

| Przewozy | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Ładunków | | | | | | | |
| Mln ton - min | 175,0 | 172,0 | 170,0 | 158,0 | 166,0 | 165,0 | 164,0 |
| Mln ton - otymist. | 196,7 | 195,3 | 192,8 | 190,6 | 188,4 | 186,2 | 184,0 |
| Mld tkm - min | 52,5 | 51,6 | 51,0 | 50,7 | 50,3 | 50,0 | 49,9 |
| Mld tkm - otymist. | 59,0 | 58,6 | 57,8 | 57,2 | 56,5 | 55,8 | 55,2 |
| Pasażerów | | | | | | | |
| Mln pas - prognoza popytu | 382,6 | 380,2 | 381,1 | 382,2 | 383,4 | 384,7 | 386,9 |
| Mln pas - wg scenariusza | 382,6 | 208,8 | 209,4 | 210,8 | 211,2 | 211,6 | 212,0 |
| Mld paskm - prognoza popytu | 25,2 | 24,8 | 25,1 | 25,3 | 25,6 | 25,9 | 26,2 |
| Mld paskm - wg scenariusza | 25,5 | 16,6 | 16,5 | 16,7 | 16,8 | 16,9 | 17,1 |

Źródło: opracowania własne PKP

Szacując wielkość ładunków w wariantcie podstawowym prognozy uwzględniono:

- marcowe prognozy wydobycia i sprzedaży węgla,
- aktualną sytuację makroekonomiczną i przewidywane tempo wzrostu gospodarczego kraju,
- spadek przewozu węgla i koks, wynikający z programu restrukturyzacji górnictwa,
- spadek przewozów surowców i wyrobów hutniczych zgodny z programem restrukturyzacji

przemysłu hutnictwa żelaza i stali w Polsce,

- przewidywane ożywienie gospodarki polskiej w drugim półroczu 1999r.,
- wzrost przewozów międzynarodowych,

W wariantcie minimalnym, podstawowym argumentem przemawiającym za znacznym ograniczeniem prognozowanej do przewozu masy towarowej jest zmniejszające się wydobycie węgla. Biznes plany spółek węglowych opracowane w marcu 1999r. wymagają obecnie weryfikacji. W prognozie uwzględniono przygotowywane przez Ministerstwo Gospodarki i Agencję Restrukturyzacji Górnictwa założenia do nowych biznes planów, w tym zwłaszcza:

- zmniejszenie wydobycia z planowanych 116 mln ton do 106 mln ton,
- zmniejszenie planowanej na poziomie 92,5 mln ton wielkości sprzedaży węgla na rynku krajowym do 79 mln ton.

Uwzględniono także wielkość kontyngentów węgla importowego z Rosji i Czech. Dodatkowo w prognozie wzięto pod uwagę ostatnie informacje (26.06.1999 r.) Rządowego Centrum Studiów Strategicznych o stanie gospodarki Polski, które uwzględniają:

- malejące tempo inwestycji zagranicznych,
- spadające obroty handlu zagranicznego,
- skutki pośrednie załamania gospodarczego w Rosji (dekoniunktura w państwach ościennych i krajach Unii Europejskiej),
- niższe niż zakładano tempo wzrostu gospodarczego (na etapie opracowania prognozy podstawowej 4-4,5 % PKB, w wariantcie minimalnym 3,5%).

Uwzględniono także szacunkowe wyniki PKP w przewozach ładunków z 28 czerwca br. za I półrocze, które wskazują na postępujący spadek wielkości przewozów, w tym największy w przewozach węgla.

Prognozowane odwrócenie tendencji spadkowej w przewozach pasażerskich wynika ze zwiększenia:

- atrakcyjności oferty przewozowej szczególnie na rynku przewozów międzyregionalnych i aglomeracyjnych,
- aktywności władz samorządowych w zamawianiu przewozów regionalnych,
- konkurencyjności PKP wobec przewoźników samochodowych.

Przedstawione prognozy przewozowe wymagają stałej weryfikacji. W wyniku zmian jakości ofert przewozowych i intensyfikacji marketingu mogą wystąpić istotne zmiany w stosunku do założonych prognoz. Zmiany te w dużej mierze zależą od tempa i sposobu przeprowadzenia procesu restrukturyzacji.

3. PROGRAM RESTRUKTURYZACJI PKP

3.1. Zakres programu

Działania restrukturyzacyjne obejmują:

- **restrukturyzację finansową** przedsiębiorstwa PKP (zamiana wierzytelności na akcje i udziały spółek utworzonych przez PKP S.A.),
- **restrukturyzację majątkową** - racjonalizację wielkości zasobów majątkowych (w tym restrukturyzację zasobów mieszkaniowych) z uporządkowaniem praw własności,
- **restrukturyzację zatrudnienia** - racjonalizacja wielkości i struktury zatrudnienia z wykorzystaniem osłon socjalnych (świadczenie przedemerytalne, jednorazowa odprawa pieniężna, przekwalifikowania i doradztwo zawodowe),
- **restrukturyzację organizacyjno - prawną** - systematyczne przekształcanie obecnej struktury dywizyjnalnej w strukturę holdingową i stworzenie warunków do prywatyzacji.

W celu właściwego przygotowania i przeprowadzenia procesu restrukturyzacji i prywatyzacji zostaną zatrudnione firmy doradcze. Zakres prac jednego z doradców-ogólnorestrukturyzacyjnego, który będzie pracował na rzecz Ministra TiGM została określona w harmonogramie. Drugi z doradców oszacowałby wartość spółek o działalności podstawowej m.in. PLK S.A. i spółkę przewozów pasażerskich kwalifikowanych. PKP S.A. planuje zatrudnienie doradców ds. prywatyzacji spółek: CARGO, Telekomunikacyjnej i Energetycznej, do opracowania systemu finansowo-księgowego dla holdingu, do spraw Funduszu Własności Pracowniczej oraz agenta emisji obligacji. Obecnie w ramach środków Banku Światowego będących w dyspozycji Ministra Skarbu Państwa są realizowane - w fazie wstępnej- dwa zadania z zakresu restrukturyzacji PKP tj. studium wykonalności restrukturyzacji zatrudnienia oraz audyt PKP w dwóch etapach: pierwszy za I półrocze roku 1999, drugi za cały 1999 r. Resort wystąpi, aby w ramach tych samych środków zostało wykonane jeszcze badanie rynku kolejowego i aby zostali zatrudnieni doradcy pracujący na rzecz Ministra TiGM.

3.2. Restrukturyzacja finansowa

Ze względu na bardzo trudną sytuację ekonomiczno-finansową PKP, przed podjęciem innych działań restrukturyzacyjnych proponuje się restrukturyzację finansową Przedsiębiorstwa. Przyspieszy to osiągnięcie zakładanych celów.

Zakres i sposób oddłużenia

Restrukturyzacja finansowa dotyczy będzie zobowiązań pieniężnych PKP wraz z odsetkami, bez dodatkowych kar i opłat, wg stanu na dzień 30 czerwca 1999r. wobec:

- Budżetu państwa - z wyłączeniem zobowiązań pieniężnych z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych.
- Zakładu Ubezpieczeń Społecznych z tytułu należnych składek,
- Funduszu Pracy z tytułu należnych składek,
- Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych z tytułu należnych wpłat.

Zobowiązania przedsiębiorstwa PKP wraz z odsetkami wg stanu na dzień 30 czerwca 1999 r. wynoszą wobec :

- Budżetu państwa - 124,1 mln zł (bez zobowiązań z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych)
- ZUS - 977,0 mln zł
- FP - 33,5 mln zł
- PFRON - 120,5 mln zł
- ogółem - 1 255,1 mln zł**

Restrukturyzacja finansowa PKP, będzie polegać na zmianie zobowiązań wraz z odsetkami na akcje i udziały spółek utworzonych przez PKP S.A. w procesie restrukturyzacji.

Akcje i udziały przejmowane będą na rzecz Skarbu Państwa, Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, Funduszu Pracy i Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych. Prawa z akcji i udziałów wymienionych państwowych osób prawnych, łącznie ze zbywaniem, będzie wykonywał minister właściwy do spraw transportu. Wykonywanie praw z akcji i udziałów przynależnych Funduszom wynika z faktu, że nie posiadają one osobowości prawnej. Po zbyciu akcji i udziałów, środki finansowe zostaną przekazane na rachunek tych Funduszy.

Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi w drodze rozporządzenia spółki oraz ilość akcji i udziałów podlegających zamianie.

Występujący w imieniu wierzycieli publicznych minister właściwy do spraw finansów publicznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz dłużnik mają prawo zgłoszenia propozycji zamiany wierzytelności na akcje i uzgodnienia warunków tej zamiany. Jeżeli strony w ciągu 30 dni od terminu zgłoszenia propozycji zamiany wierzytelności na akcje, nie uzgodnią warunków tej zamiany, wierzycielowi przysługuje roszczenie wobec PKP S.A., jako właściciela akcji, o zamianę wierzytelności na akcje według następujących zasad:

- 1) jeżeli wartość księgowa netto spółki nie jest ujemna, wierzyciel w zamian za wierzytelność obejmuje część kapitału spółki w proporcji równej ilorazowi wartości wierzytelności do księgowych aktywów spółki, pomniejszonych o długi spółki, które nie zostały zamienione na akcje,
- 2) jeżeli wartość księgowa netto spółki jest ujemna, wierzytelność podlega zamianie na część kapitału spółki w proporcji równej ilorazowi wartości wierzytelności do całkowitej wartości zobowiązań spółki na dzień sporządzenia bilansu.

Z chwilą dokonania zamiany wierzytelności na akcje zobowiązanie dłużnika związane z tą wierzytelnością wygasa.

Zobowiązania wobec wierzycieli publicznych powstałe w okresie od 1 lipca 1999r. do 31 grudnia 1999r. mogą być również zamienione na akcje i udziały spółek utworzonych przez PKP S.A. za zgodą wierzycieli. Warunkiem niezbędnym do podjęcia rozmów z wierzycielami będzie potwierdzenie do 31 marca 2000r. przez ministra właściwego do spraw transportu o niemożności spłaty zobowiązań

W latach 2000 - 2003 PKP, PKP S.A. oraz spółki utworzone przez PKP S.A. , do czasu sprzedaży 51% akcji i udziałów tych spółek, będą zobowiązane do nie przekraczania przyrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia powyżej średniorocznego wskaźnika wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych założonego na dany rok w projekcie ustawy budżetowej oraz do nie udzielania poręczeń i gwarancji. Przestrzeganie tych warunków będzie nadzorował minister właściwy do spraw transportu.

Ponadto PKP lub PKP S.A. uprawnione będą do publicznej sprzedaży wymagalnych wierzytelności po cenie rynkowej. Przewiduje się, że sprzedaż może nastąpić:

- w drodze przetargu,
- na podstawie oferty ogłoszonej publicznie,
- w wyniku rokowań podjętych na podstawie publicznego zaproszenia.

3.3. Restrukturyzacja majątkowa

W projekcie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji proponuje się zapisy regulujące sprawy gruntów będących własnością Skarbu Państwa znajdujących się w dniu 5 grudnia 1990r. w posiadaniu PKP, co do których PKP nie posiada dokumentów o przekazaniu tych gruntów w formie prawem przewidzianej, w ten sposób, iż z dniem wejścia w życie ww. ustawy stają się one przedmiotem użytkowania wieczystego PKP (bez obowiązku wniesienia pierwszej raty z tytułu użytkowania wieczystego). Regulacja ta nie będzie dotyczyła gruntów znajdujących się na terenie Tatrzańskiego Parku Narodowego.

Decyzję o przekazaniu PKP ww. gruntów podejmuje wojewoda.

Budynki, inne urządzenia i lokale trwale związane z tymi gruntami stają się własnością PKP.

Łączna powierzchnia nieruchomości gruntowych na których funkcjonuje przedsiębiorstwo państwowe "Polskie Koleje Państwowe" wynosi 105.678 ha. Do chwili obecnej uregulowano tylko w 10% stan prawny nieruchomości. W wielu przypadkach Przedsiębiorstwo nie może

udowodnić prawa zarządu do nieruchomości na dzień 5 grudnia 1990 roku. Ustawowa możliwość przejęcia przez Przedsiębiorstwo gruntów będących własnością Skarbu Państwa w użytkowanie wieczyste, a położonych na nich budynków, budowli, urządzeń i lokali na własność - nieodpłatnie, pozwoli na szybkie uregulowanie stanu prawnego nieruchomości. Uregulowany stan prawny majątku jest warunkiem prywatyzacji firmy.

Na podstawie art. 42 ustawy z dnia 6 lipca 1995r. o przedsiębiorstwie państwowym PKP, Przedsiębiorstwo przy uwłaszczaniu się ma prawo do nieodpłatnego nabycia linii kolejowych i zorganizowanych części mienia niezależnie od tego z jakich środków zostały one zbudowane. Projekt ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP przewiduje rozszerzenie dotychczasowych uprawnień PKP na wszelkie budynki, budowle, lokale i urządzenia trwale związane z gruntem (art. 200 ustawy z 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami). Jest to usankcjonowaniem dotychczasowej praktyki uznawania przez wojewodów i rady gmin wymienionych obiektów za zorganizowane części mienia.

Realizacja procesów uwłaszczenia majątku kolejowego wymaga radykalnego przyspieszenia procedur administracyjnych w urzędach wojewodów i rejestracji w sądach.

Odrębnym problemem związanym z majątkiem jest gospodarowanie zasobami mieszkaniowymi. PKP rozpoczęło proces zbywania mieszkań zgodnie z zapisami wniesionymi w art. 1 pkt 2 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o zmianie ustawy o PKP, a ponieważ jest to proces długotrwały przeniesiono te zapisy do ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP. Proponuje się aby lokale mieszkalne, które nie zostaną sprzedane najemcom lub uprawnionym do nabycia, zostały przekazane nieodpłatnie gminom na mocy ustawy, podobnie jak miało to miejsce w przypadku innych przedsiębiorstw państwowych.

Z punktu widzenia efektywnej działalności PKP i przyszłego zarządu kolei istotne staje się zamknięcie lub przekwalifikowanie na bocznicę około 6 tys. km linii kolejowych, które utraciły zdolność generowania przychodów. Linie zbędne mogą być zagospodarowywane również przez samorządy terytorialne.

Przyspieszenie i efektywność restrukturyzacji mienia ma na celu pozyskanie środków na sfinansowanie procesów restrukturyzacji. W tym celu przewiduje się wprowadzenie do gospodarki mieniem czynnika profesjonalnego, aktywnego zarządzania tymi procesami. Z natury rzeczy PKP nie jest doświadczoną agencją zarządzania nieruchomościami (nie umniejszając wysiłku jaki w tym kierunku wykonano), lecz program przewiduje w tej dziedzinie ogromne zadania. Dlatego - także dla ograniczenia w sektorze publicznym ryzyka z tym związanego - wprowadzone zostaną specjalne procedury w tym zakresie, np. szeroki program szkoleń i budowy baz danych o nieruchomościach, kontraktowanie agencji pośrednictwa nieruchomościami z wynagrodzeniem uzależnionym od efektów, przetargowy dobór partnerów - deweloperów, kontrakty menedżerskie, itp.

3.4. Restrukturyzacja zatrudnienia

Restrukturyzacja zatrudnienia należy do kluczowych zadań z uwagi na to, że koszty wynagrodzeń, pochodnych oraz świadczeń pracowniczych stanowią ponad 50% kosztów działalności przedsiębiorstwa PKP.

Restrukturyzacja zatrudnienia oznacza uzasadnioną zarówno ekonomicznie jak i jakościowo zmianę struktury zatrudnienia w przedsiębiorstwie PKP.

Na podstawie znanych opracowań, zatrudnienie w PKP powinno zmaleć według firmy JICA - do około 160 000 pracowników, a według firmy MERCER - do około 115 000 pracowników.

Różnice w wielkości docelowego poziomu zatrudnienia przedstawione przez te firmy wynikają z odmiennych koncepcji restrukturyzacji przedsiębiorstwa PKP.

Określenie docelowej liczby pracowników w PKP wg JICA bazuje na klasyfikacji UIC i doświadczeniach innych kolei. Wielkości zatrudnienia dla poszczególnych rodzajów działalności związanych z funkcjonowaniem PKP zostały oparte na TUE (traffic employment units) dla klasyfikacji UIC dotyczącej sektora przewozowego (TUE - miernik wykonania pracy uwzględniający stosunek wykonanej pracy do liczby zatrudnionych pracowników). Zgodnie z tymi progностycznymi analizami oczekiwany poziom zatrudnienia powinien wynieść w roku 2005 około 160 tys. pracowników.

Zakres restrukturyzacji zatrudnienia w PKP wg Mercera, opiera się na analizie efektywności kolei europejskich, liczonej zastępczą pracą przewozową na 1 zatrudnionego. Ponieważ wyższa efektywność pracy jest częściowo rezultatem zastosowania nowoczesnej technologii i lepszego wyposażenia, dlatego zakłada się, że PKP potrzebuje o 20% pracowników więcej niż w porównywanych krajach aby wyrównać lukę techniczną i technologiczną. Przy uwzględnieniu tego czynnika dostosowania czynnika technicznego, docelowe zatrudnienie w PKP powinno wynosić 110-120 tys. w roku 2005.

W przedsiębiorstwie PKP zatrudnionych było w dniu 1 kwietnia 1999 roku 208 873 osób, w tym w działalności podstawowej (w 4 sektorach) - 177 999 pracowników.

Wg MTiGM docelowe zatrudnienie na koniec 2001r. powinno wynosić 145 tys. osób przy następujących założeniach:

1. spadku przewozów pasażerskich, z 382,6 mln pasażerów w 1999 r. do 212,0 mln pasażerów w 2005 r., związanym z poziomem przyjętego od 2000 roku dofinansowywania z budżetu państwa i budżetów wojewódzkich, przewozów międzyregionalnych i regionalnych i zawieszeniem przewozów na liniach kolejowych,
2. spadku przewozu ładunków z 175 mln ton w roku 1999 do 164 mln ton w 2005r.,
3. zmniejszenia długości eksploatowanych linii kolejowych z 22,2 tys. km w roku 1999 do 16 tys. km w roku 2005,
4. dofinansowywania z budżetu państwa deficytowych przewozów pasażerskich, począwszy od 2000 r., na stałym poziomie 720 mln zł rocznie (w rozbięciu na przewozy regionalne i międzyregionalne) oraz dodatkowego dofinansowywania przewozów regionalnych bezpośrednio z budżetów samorządów wojewódzkich w kwocie od 100 mln zł do 180 mln zł rocznie począwszy od 2001 roku,
5. zachowania dotacji przedmiotowej (tj. do ustawowych ulg przejazdowych).

Szacuje się, że w latach 1999 - 2003 na emerytury i renty może odejść z przedsiębiorstwa PKP ok. 17000 osób. W 1999 r. w PKP:

- 425 pracowników osiągnęło wiek emerytalny,
- 189 pracowników jest w trakcie rozwiązania stosunku pracy z tytułu osiągnięcia wieku emerytalnego, pozostali-236- otrzymają wypowiedzenia w bieżącym roku,
- 350 pracowników zatrudnionych jest w niepełnym wymiarze czasu pracy.

W celu minimalizacji negatywnych skutków restrukturyzacji zatrudnienia w przedsiębiorstwie PKP proponuje się przyjęcie następujących osłon socjalnych :

- 1) świadczenie przedemerytalne,
- 2) jednorazowa odprawa pieniężna,
- 3) jednorazowe szkolenia przekwalifikowujące oraz bezpłatne doradztwo zawodowe i społeczne i inne formy aktywizacji zawodowej.

Proponowane rozwiązania w zakresie osłon socjalnych uwzględniają wyniki analizy programów restrukturyzacji opracowanych dla innych gałęzi gospodarki oraz propozycje zawarte w poselskim projekcie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP.

Oslony socjalne będą odnosiły się do pracowników, z którymi rozwiązanie stosunku pracy nastąpiło z przyczyn dotyczących zakładu pracy, w następujących podmiotach:

- Przedsiębiorstwie państwowym Polskie Koleje Państwowe,
- Polskie Koleje Państwowe S.A.,
- Spółkach, ze 100 % udziałem PKP, utworzonych po 31 sierpnia 1999r. na podstawie art. 13 ustawy o przedsiębiorstwie państwowym Polskie Koleje Państwowe,
- Przedsiębiorstwach utworzonych po 31 sierpnia 1999r. na podstawie art.44 ustawy o PKP,
- W spółkach utworzonych na podstawie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe.

3.4.1. Świadczenie przedemerytalne.

Przewiduje się, że po wydaniu rozporządzenia Rady Ministrów na mocy delegacji z art.37 k ust.9 ustawy z dnia 12 grudnia 1994 r. o zatrudnieniu i przeciwdziałaniu bezrobociu, prawo do świadczenia przedemerytalnego otrzyma kobieta mająca okres wymagany do nabycia uprawnień emerytalnych - 33 lata, a mężczyzna - 38 lat. Wysokość tego świadczenia wyniesie 100% kwoty przyszłej emerytury.

W dniu 22 lipca 1999r. Rada Ministrów zaakceptowała program restrukturyzacji zatrudnienia Polskich Kolei Państwowych w części dotyczącej 1999r. Przyjęła również rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie ustalenia świadczeń przedemerytalnych dla osób zwolnionych z przyczyn dotyczących zakładu pracy z przedsiębiorstwa państwowego PKP objętego programem restrukturyzacji Polskich Kolei Państwowych.

Tak więc ze świadczeń przedemerytalnych będzie mogło - już od 1.10.1999r. skorzystać 4300 osób.

Do obliczenia kosztów świadczeń przedemerytalnych przyjęto, że

- wysokość przeciętnego świadczenia przedemerytalnego wynosi 100% przeciętnej emerytury kolejowej,
- emerytura kolejowa stanowi 60% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w PKP przyjętego dla roku 1999,
- do obliczeń przyjęto przeciętne wynagrodzenie w PKP w wysokości 1579,60 zł. miesięcznie.

Świadczenia przedemerytalne w 1999 r.

| Okres | liczba odchodzących na świadczenie | Liczba pracowników pobierających świadczenie | Koszt świadczenia przedemeryt. nowo przyznanego (mln zł) | Koszt świadczenia przedemeryt.Przechodzący z poprzedniego okresu (mln zł) | Koszt świadczeń ogółem (rubr.4+ (mln z |
|--------------------|------------------------------------|--|--|---|--|
| Październik 1999r. | 1433 | 1433 | 1,36 | 0 | 1,36 |
| Listopad 1999r. | 1433 | 2866 | 1,36 | 1,36 | 2,72 |

| | | | | | |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|------|
| Grudzień 1999r. | 1434 | 4300 | 1,36 | 2,72 | 4,08 |
| 1999r. razem | 4 300 | ----- | ----- | ----- | 8,2 |
| 2000 | 0 | 4 300 | 0 | 48,9 | 48,9 |
| 2001 | 0 | 4 300 | 0 | 40,7 | 40,7 |
| 2002 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2003 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Razem 1999-2003 | 4 300 | ----- | ----- | ----- | 97,8 |

Zakłada się, że w latach 2000- 2001 dodatkowo 3000- 3550 pracowników PKP S.A. oraz spółek zależnych, po zmianie rozporządzenia RM uwzględniającego nowopowstałe podmioty, na tych samych zasadach co wyżej wymienione, będzie mogło skorzystać z prawa do świadczenia przedemerytalnego (przy czym dotyczyć to będzie wyłącznie pracowników, którym zostało do emerytury nie więcej niż 2 lata), z tym że źródłem finansowania Funduszu Pracy w tym zakresie będą środki, znajdujące się w dyspozycji PKP S.A. Środki na finansowanie świadczeń przedemerytalnych przekazywane będą przez PKP S.A. na konto Funduszu Pracy Krajowego Urzędu Pracy w trybie określonym przez ministra właściwego ds. pracy. Decyzję w sprawie przyznania świadczeń przedemerytalnych podejmie Rada Ministrów na wniosek ministra właściwego ds. transportu w uzgodnieniu z ministrem właściwym ds. finansów publicznych i ministrem właściwym ds. pracy.

3.4.2. Jednorazowe odprawy pieniężne dla pracowników zwalnianych w ramach działań restrukturyzacyjnych

Jednorazową odprawę pieniężną może otrzymać pracownik wskazany przez pracodawcę, z którym została rozwiązana umowa o pracę z przyczyn dotyczących zakładu pracy, który nie spełnia warunków umożliwiających uzyskanie prawa do emerytury lub świadczenia przedemerytalnego.

Pracownikowi który otrzymał jednorazową odprawę pieniężną nie przysługują :

- odprawa z ustawy z dnia 28 grudnia 1989 r. o szczególnych warunkach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn dotyczących zakładu pracy oraz o zmianie niektórych ustaw,
- świadczenia pieniężne z innego tytułu.

Przewiduje się, że wysokość odpraw dla pracowników będzie zróżnicowana w zależności od tego czy są oni zatrudnieni na stanowiskach związanych bezpośrednio z ruchem pociągów czy też na innych stanowiskach. Wysokość odpraw dla pierwszej grupy pracowników przedstawia tabela znajdująca się poniżej, pozostali pracownicy otrzymują maksymalnie 10 000 zł.

Ogólne zasady dotyczące jednorazowych odpraw pieniężnych dla pracowników zwalnianych w ramach działań restrukturyzacyjnych:

- Prawo do odprawy powstaje wskutek podjęcia przez pracodawcę decyzji o zwolnieniu z pracy danego pracownika w ramach działań restrukturyzacyjnych,
- Prawo do odprawy może uzyskać pracownik, który przepracował w przedsiębiorstwie PKP . PKP S.A., spółkach utworzonych na podstawie ustawy, w spółkach ze 100% udziałem PKP, które PKP utworzyło po 31 sierpnia 1999 r. na podstawie art. 13 ustawy o przedsiębiorstwie PKP i w przedsiębiorstwach utworzonych po 31 sierpnia 1999r. na podstawie art. 44 ustawy o

przedsiębiorstwie PKP łącznie i nieprzerwanie co najmniej 5 lat na podstawie zawartej umowy o pracę i co najmniej 6 miesięcy przed otrzymaniem odprawy na danym stanowisku.

- Pracownik, któremu wypłacono odprawę, nie może zostać zatrudniony w PKP S.A. lub w podmiotach gospodarczych powstałych wskutek restrukturyzacji PKP i PKP S.A.,
- Cały proces restrukturyzacji zatrudnienia prowadzi i nadzoruje PKP S.A.

Jednorazowe odprawy pieniężne dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z ruchem pociągów

Dotyczyć będą stanowisk: dróżnika, dyżurnego ruchu, kierowcy pojazdu szynowego, kierownik pociągu w tym pociągów ratunkowych i utrzymaniowych, konduktora rewizyjnego i wagonów służbowych, manewrowego, maszynisty i pomocnika maszynisty, monteru urządzeń sterowania ruchem kolejowym, nastawniczego, palacza parowozu, rewidenta, toromistrza i mostowniczego, ustawiacza, zwrotniczego.

Obecnie w tej grupie zatrudnionych jest ok. 103500 pracowników, szacuje się że odprawami objętych zostanie 18 278 osób. Odprawę będzie mógł otrzymać pracownik, który przepracował na danym stanowisku przynajmniej 6 miesięcy przed otrzymaniem odprawy.

Pracownikom tym będzie przysługiwała odprawa w wysokości maksymalnej 24-krotności jego miesięcznego wynagrodzenia, obliczonego jak ekwiwalent za urlop wypoczynkowy, nie więcej jednak niż w wysokości 30 000,- zł. Przy czym wysokość odprawy zależeć będzie od stopy bezrobocia w rejonie zamieszkania zwalnianego pracownika.

| Stopa bezrobocia w rejonie(w%) | Wysokość odprawy w miesiącach | Przewidywana liczba osób, które otrzymają odprawy | Koszty odpraw w mln zł |
|--------------------------------|-------------------------------|---|------------------------|
| Ponad 15 | 24 - nie więcej niż 30 000 zł | 2 422 | 72,7 |
| Ponad 10 do 15 | 18 - nie więcej niż 25 000 zł | 6 288 | 157,2 |
| Ponad 05 do 10 | 12 - nie więcej niż 18 000 zł | 9 568 | 172,2 |
| 5 i poniżej | 6 - nie więcej niż 10 000zł | ----- E = 18 278 | ----- E= 402,1 |

Jednorazowe odprawy pieniężne dla pozostałych pracowników

Pracownikom zatrudnionym na pozostałych stanowiskach będzie przysługiwała odprawa w wysokości 6-krotności ich miesięcznego wynagrodzenia obliczonego jak ekwiwalent za urlop wypoczynkowy, nie więcej jednak niż w wysokości 10 000,- zł.

3.4.3 Jednorazowe szkolenia przekwalifikowujące pracowników, doradztwo zawodowe i społeczne oraz inne formy aktywizacji zawodowej.

Szkoleniami zostaną objęte osoby korzystające z jednorazowych odpraw pieniężnych jak również osoby przewidziane do redukcji. W tym drugim przypadku szkolenia miałyby charakter prewencyjny. W ich zakresie byłoby zdobycie nowego zawodu i umiejętność poszukiwania zatrudnienia. Szkolenie adresowane jest głównie do osób poniżej czterdziestego roku życia, których kwalifikacje nie są poszukiwane na lokalnym rynku pracy.

Szacuje się, że szkoleniem objętych zostanie ok. 10 000 osób w roku 2000 oraz ok. 7000 osób w roku 2001. Szacunkowe koszty szkolenia wyrażają się kwotą 20,0 mln zł w roku 2000 oraz 14,0 mln zł w roku 2001, przy czym zakłada się, że pracownicy korzystający ze szkoleń pokrywają jego koszty w 20 %.

Szkolenia będą organizowane i finansowane przez PKP S.A. przy udziale profesjonalnych firm wybranych w drodze przetargu.

Doradztwo zawodowe i społeczne ma na celu ułatwienie podjęcia decyzji, pracownikom z którymi rozwiązano stosunek pracy, dotyczących działalności gospodarczej lub innej pracy poza PKP i PKP S.A.

Doradztwo takie będzie prowadzone w latach 2000 oraz 2001 przez czteroosobowe zespoły w ośmiu miejscach - siedzibach dawnych Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych. Zespoły te będą zapewniały obsługę prawną- ekonomiczną dla zwalnianych pracowników wszystkich kolejowych zakładów pracy z ustalonego terenu.

Przyjmując, że koszt jednego stanowiska pracy wyniesie 5 000 zł miesięcznie, szacunkowe nakłady finansowe na prowadzenie tych zagadnień wyniosą:

$8 \text{ zespołów} * 4 \text{ osoby} * 24 \text{ miesiące} * 5 000 \text{ zł} = 3,84 \text{ mln zł}$

Łączne koszty jednorazowych szkoleń przekwalifikowujących pracowników oraz doradztwa zawodowego i społecznego wyniosą:

$20,0 + 14,0 + 3,8 = 37,8 \text{ mln zł}$

Pod innymi formami aktywizacji zawodowej rozumie się, włączenie się we współfinansowanie szkoleń organizowanych przez zarządy województw, szkolenia prewencyjne dla osób przeznaczonych do redukcji, niskooprocentowane kredyty dla zwolnionych pracowników na rozpoczęcie samodzielnej działalności gospodarczej. Z kredytu pomostowego oraz z środków pozyskanych ze sprzedaży obligacji restrukturyzacyjnych będą sfinansowane tylko szkolenia i doradztwo zawodowe i społeczne przewidziane w projekcie ustawy. Pozostałe formy będą finansowane lub współfinansowane przez PKP S.A. z innych środków.

Zarząd PKP S.A. będzie zobowiązany do przygotowania i przedłożenia do akceptacji Walnego Zgromadzenia szczegółowego programu redukcji zatrudnienia. PKP S.A. będzie prowadził centralny rejestr osób zwalnianych.

3.5 Restrukturyzacja organizacyjno - prawna

Komercjalizacja PKP

Przekształcenie PKP w jednoosobową spółkę skarbu państwa odbędzie się na podstawie przygotowywanej ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe".

Aktu komercjalizacji PKP dokona minister właściwy do spraw transportu, w terminie trzech miesięcy po dniu wejścia w życie powyższej ustawy. W PKP S.A. - skarb państwa będzie reprezentował minister właściwy do spraw transportu.

Do aktu komercjalizacji PKP i spraw związanych z wykonywaniem praw z akcji w PKP S.A. nie będą miały zastosowania przepisy ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych. W sprawach związanych z wykonywaniem praw z akcji, nie uregulowanych ustawą, będą stosowane przepisy Kodeksu handlowego.

Zgodnie z ustawą, PKP S.A. będzie zbywała akcje i udziały spółek zależnych w trybie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych. Uzyskane w ten sposób środki finansowe zostaną przeznaczone w pierwszej kolejności na restrukturyzację, a w następnej - na dokapitalizowanie poszczególnych spółek zarządzających liniami kolejowymi i przewozowych, aby umożliwić im inwestowanie w rozwój infrastruktury kolejowej i środki transportu. Na sprzedaż akcji spółki zarządzającej liniami kolejowymi będzie wymagana zgoda Rady Ministrów.

Tworzenie i funkcjonowanie spółek oraz zbywanie ich akcji i udziałów.

W ciągu sześciu miesięcy od chwili wpisania do rejestru handlowego, PKP S. A. utworzy spółki do prowadzenia działalności podstawowej, a mianowicie:

- spółki przewozowe - w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich i kolejowych przewozów towarowych;
- spółkę akcyjną do zarządzania liniami kolejowymi, która w myśl przepisów ustawy o transporcie kolejowym sprawować będzie funkcję zarządu kolei - Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna.

PKP S.A. będzie tworzyła również inne spółki.

Spółki będą głównymi podmiotami gospodarczymi, a ich byt musi być oparty na wzroście efektywności gospodarowania, aktywności w marketingu, oferowaniu nowych atrakcyjnych produktów, i współpracy pomiędzy spółkami przewozowymi, a PLK S.A. i innymi zarządami kolei w kwestii udzielniania infrastruktury będą rozstrzygane przez organ pełniący funkcję regulatora rynku kolejowego.

Spółki będą utworzone na bazie zespołów składników materialnych i niematerialnych (według wartości księgowej netto) niezbędnych do prowadzenia statutowej działalności. Przejdzie do nich tylko niezbędna ilość pracowników. Spółki te powinny przejąć tylko należności i zobowiązania nie przeterminowane (w tym kredyty pozyskane na modernizację linii o państwowym znaczeniu gwarantowane przez budżet państwa). Aby został spełniony warunek przejścia do spółek niezbędnej ilości pracowników, PKP musi przeprowadzić etatyzację z jednoczesnym prowadzeniem programu dyslokacji pracowników przeznaczonych do zwolnienia. Program dyslokacji powinien zawierać takie elementy, jak praca zastępcza, szkolenia, urlopy płatne, płatne z delegowaniem do innej pracy.

Wskazana z punktu widzenia polityki państwa będzie spółka zarządzająca liniami kolejowymi - "Polskie Linie Kolejowe", która sukcesywnie - w miarę regulowania stanu prawnego - przejmie infrastrukturę kolejową. Dotacje z budżetu państwa w danym roku przeznaczone na finansowanie linii o państwowym znaczeniu będą zwiększały kapitał akcyjny PLK S.A., a akcje w podwyższonym kapitale będzie obejmował Skarb Państwa. Ze względu na posiadanie przez nią linii o państwowym znaczeniu, minister właściwy do spraw transportu będzie zatwierdzał jej statut i wskazywał swoich przedstawicieli do składu jej rady nadzorczej. Liczbę członków rady nadzorczej PLK S.A. określi statut. Ponadto ograniczone będzie zbywanie akcji tej spółki, jakkolwiek uważa się, że spółka powinna pozyskać inwestora. W przypadku prywatyzacji i likwidacji PKP S.A., akcje PKP S.A. w Polskich Liniach Kolejowych przejmie Skarb Państwa. Projekt ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP przewiduje zachowanie przez PKP S.A. 51% sumy głosów służących całemu kapitałowi w Polskich Liniach Kolejowych.

Z uwagi na nieuregulowany stan prawny nieruchomości należących do PKP przewidziano w ustawie możliwość przekazania tych nieruchomości spółkom do odpłatnego korzystania na podstawie umowy określonej w ustawie. Nieruchomości przekazane spółkom do odpłatnego korzystania byłyby zaliczane do środków trwałych przejmującego i on dokonywałby ich amortyzacji. Opłaty z tytułu korzystania byłyby zobowiązaniami długoterminowymi spółek nie wymagalnymi ze strony PKP S.A. do czasu zamiany tych zobowiązań na akcje lub udziały w trybie podwyższenia ich kapitału akcyjnego lub zakładowego. Proponowany sposób zadysponowania nieruchomościami mającymi nieuregulowany stan prawny ma zasadnicze znaczenie dla spółki PLK S.A., która przejmie od PKP S.A. działalność związaną z zarządzaniem liniami kolejowymi. Według oceny MTiGM, powinna otrzymać wszystkie eksploatowane linie kolejowe, a co za tym idzie dokonywać odpisów amortyzacyjnych w celu pozyskania środków finansowych na odtwarzanie majątku. Stosując taką formułę, PLK S.A. będzie efektywnie zarządzała swoimi aktywami i w strategii rozwoju spółki uwzględni wszystkie posiadane linie kolejowe.

Liczbę i zasięg spółek przewozowych określi szczegółowy program restrukturyzacji opracowany pod kątem stworzenia podmiotów zdolnych do konkurencji i zarazem nie monopolizujących rynku

Sprzedaz akcji i udziałów spółek przewozowych, Polskich Linii Kolejowych i innych spółek, zostanie poprzedzona opracowaniem przez PKP S.A. programu ich prywatyzacji. Programy te będzie zatwierdzało Walne Zgromadzenie PKP S.A. Elementem przygotowania procesu prywatyzacji spółek będą ich biznes plany.

Prywatyzacja PKP S.A.

Do zakresu działania PKP S.A. będzie należało :

- opracowywanie i realizowanie strategii rozwojowej grupy kapitałowej,
- przeprowadzenie restrukturyzacji: organizacyjno-prawnej, majątkowej, finansowej i zatrudnienia,
- prywatyzacja spółek zależnych.

W miarę realizowania procesu restrukturyzacji i prywatyzacji spółek zależnych nastąpi zmiana charakteru działalności spółki PKP S.A., ze sterującej procesami restrukturyzacyjnymi na zarządzającą finansami Spółki. Tak więc PKP S.A. zmieni zakres działalności na zbliżony do funduszu inwestycyjnego.

Prywatyzacji PKP S.A. dokona minister właściwy do spraw transportu. Do prywatyzacji będą miały zastosowanie odpowiednio przepisy rozdziału 1 działu IV ustawy z dnia 30 sierpnia 1996r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych.

Fundusz Własności Pracowniczej

Materialny udział pracowników PKP w procesie prywatyzacji PKP S.A realizowany będzie poprzez uczestniczenie w Funduszu Własności Pracowniczej PKP. Do tworzenia i funkcjonowania Funduszu będą miały zastosowanie przepisy o funduszach inwestycyjnych. Fundusz ten będzie miał charakter specjalistycznego funduszu inwestycyjnego otwartego. PKP S.A będzie przekazywała do Funduszu środki finansowe w wysokości 15% wpływów z każdorazowej sprzedaży nieruchomości i praw z nią związanych, zespołu składników majątkowych tej spółki oraz akcji i udziałów do niej należących w okresie 10 lat. Każda kolejna wpłata dokonywana przez PKP S.A do Funduszu będzie powiększała wartość jednostek uczestnictwa, które otrzymują uprawnieni pracownicy.

Uczestnikami Funduszu będą mogli być wyłącznie następujący, uprawnieni pracownicy:

- 1) osoby, będące - w dniu w którym stało się skuteczne wykreślenie PKP z rejestru przedsiębiorstw państwowych - pracownikami PKP ,
- 2) osoby, które przepracowały co najmniej dziesięć lat w PKP, a rozwiązanie stosunku pracy nastąpiło wskutek przejścia na emeryturę lub rentę albo z przyczyn określonych w art.1 ust.1 ustawy z dnia 28.12.1989 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn dot. zakładu pracy,
- 3) osoby, które po okresie zatrudnienia co najmniej dziesięciu lat w PKP zostały przejęte przez innych pracodawców w trybie art.231 Kodeksu pracy z tym, że nie wyłącza się uprawnienia do dziedziczenia jednostek uczestnictwa.

Uczestnikiem Funduszu nie będzie mogła być osoba, która skorzystała z prawa do nieodpłatnego nabycia akcji Skarbu Państwa na podstawie odrębnych przepisów.

Łączna wartość środków finansowych przekazanych przez PKP S.A. do Funduszu nie może być większa niż iloczyn liczby uprawnionych pracowników oraz kwoty osiemnastu średnich wynagrodzeń miesięcznych w sektorze przedsiębiorstw, bez wypłat z zysku, obliczonych z okresu sześciu miesięcy poprzedzających miesiąc, w którym zarejestrowano PKP S.A.

Koszty założenia i prowadzenia Funduszu Własności Pracowniczej będzie pokrywać PKP S.A.

W ustawie przewidziano ograniczenia w umarzaniu jednostek uczestnictwa. Mają one służyć wzrostowi wartości jednostek uczestnictwa oraz niedopuszczeniu do utraty płynności finansowej przez Fundusz.

Reorganizacja PKP

W 1999 r. jest kontynuowana restrukturyzacja organizacyjna przedsiębiorstwa. W jej ramach nastąpi wydzielenie z przedsiębiorstwa PKP jednostek organizacyjnych bądź zorganizowanych części mienia działalności pomocniczej i ich usamodzielnienie w nowych strukturach organizacyjnych.

Minister Transportu i Gospodarki Morskiej - po przeprowadzeniu postępowania przygotowawczego - przewiduje wydzielenie na podstawie art. 44 ustawy z dnia 26 lipca 1995 r. o przedsiębiorstwie państwowym "Polskie Koleje Państwowe" następujących jednostek będących obecnie w strukturze organizacyjnej PKP:

- Dyrekcji Kolei Dojazdowych,
- Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa,
- Zakładu Eksploatacji Linii WKD w Grodzisku Mazowieckim,
- Ośrodka Diagnostyki i Spawalnictwa Nawierzchni Kolejowej i utworzenie na ich bazie przedsiębiorstw państwowych lub wniesienie ich do spółek.

PKP natomiast wniesie do spółek, z zastosowaniem przepisów art. 13 wyżej przywołanej ustawy i kodeksu handlowego, następujące jednostki wewnętrzne PKP:

- Państwowe Koleje Linowe w Zakopanem,
- Zakład Regeneracji Podkładów w Ostrowi Mazowieckiej,
- Centralne Biuro Obsługi Podróżnych "Polres",
- Drukarnie kolejowe w Warszawie, Krakowie i Poznaniu,
- Zakład Aglomeracyjnych Przewozów w Gdańsku (SKM) ,
- Dyrekcję Energetyki Kolejowej w Warszawie,
- Dyrekcję Telekomunikacji Kolejowej w Lublinie,
- Dyrekcję Usług Socjalnych w Gdańsku,

- Dyрекcję Gospodarki Mieszkaniowej w Warszawie,
- Dyрекcję Zakupów i Sprzedaży "FERPOL" ,
- Centrum Szkolenia i Doskonalenia Kadr Kolejnictwa,
- Zakłady Maszyn Torowych w Gdańsku, Krakowie i Wrocławiu,
- Centrum Informatyki Kolejnictwa w Warszawie,

Ponadto, PKP zamierza wnieść do spółek zorganizowane części mienia tzw. Zakłady Napraw Infrastruktury znajdujące się obecnie w sektorze infrastruktury.

Ten proces powinien się zakończyć do dnia wpisania PKP S.A. do rejestru handlowego.

4. KOSZTY I ŹRÓDŁA FINANSOWANIA RESTRUKTURYZACJI ORAZ JEJ EFEKTY

Koszty restrukturyzacji PKP można podzielić wg przeznaczenia na koszty :

- restrukturyzacji zatrudnienia,
- restrukturyzacji finansowej,
- restrukturyzacji organizacyjno-prawnej,
- restrukturyzacji majątkowej.

Niektórych kosztów nie da się dziś skwantyfikować, zwłaszcza tych, które powstaną przy tworzeniu spółek, uporządkowaniu stanu prawnego nieruchomości, oraz zbywaniu majątku nadmiarowego lub zbędnego.

Zostały obliczone koszty restrukturyzacji zatrudnienia - wynoszące łącznie 970,0 mln zł.- w tym:

- świadczeń przedemerytalnych - 97,8 mln zł
- jednorazowych odpraw pieniężnych - 834,4 mln zł
- szkoleń i doradztwa - 37,8 mln zł.

w mln zł

| Rok | Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w PKP w zł. | Świadczenia przedemerytalne | | Odprawy pieniężne | | |
|--------------|---|-----------------------------|--|---|---------------|--------------------------|
| | | Przewidywane odejścia | Koszt PKP z tytułu odpraw (ustawa z 28.12.89r. | Koszty świadczeń przedemer. narastająco | Liczba odejść | Koszt odpraw pieniężnych |
| X'99 | | 1433 | 6,8 | 1,36 | | |
| XI'99 | | 1433 | 6,8 | 2,71 | | |
| XII'99 | | 1434 | 6,8 | 4,08 | | |
| IV kw. | 1579,60 | 4300 | 20,4 | 8,2 | | |
| 2 000 | | | | 48,9 | 34 800 | 607,9 |
| 2 001 | | | | 40,7 | 23 900 | 226,5 |
| 2 002 | | | | | | |
| 2 003 | | | | | | |
| Razem | | 4 300 | 20,4 | 97,8 | 58 700 | 834,4 |

| Źródła finansowania | PKP | FP | Obligacje |
|---------------------|-----|----|-----------|
|---------------------|-----|----|-----------|

Jednym ze źródeł finansowania restrukturyzacji przez PKP S.A. będą dochody z majątku (sprzedaż, dzierżawa, itp.).

Według wstępnych analiz majątek trwały i zapasy w najbliższych latach tj. do końca 2005 roku powinny przynieść spółce wpływy w wysokości szacunkowej ok. 1,5 mld zł, jednak bardziej precyzyjne rozpoznanie w wyniku którego przeszacowano wartość środków, które będzie można pozyskać ze sprzedaży lub wydzierżawienia majątku zbędnego i nadmiernego, pokazało, że realnie po odliczeniu kosztów sprzedaży, będzie można uzyskać w latach 1999-2005 tylko 620 mln zł, a nie 1,5 mld zł.

Znaczną przeszkodą w szybkiej realizacji sprzedaży majątku jest nieuregulowany stan prawny nieruchomości. Jak już wcześniej wspomniano konieczne jest radykalne przyspieszenie procedur administracyjnych w urzędach wojewódzkich i rejestracji w sądach.

Majątek przeznaczony do sprzedaży lub innych form komercyjnego udostępnienia można podzielić na cztery grupy:

- a) mieszkania zakładowe (ok. 100.000 mieszkań przeznaczonych do sprzedaży),
- b) atrakcyjne grunty wraz z budynkami zlokalizowane w miastach, często w pobliżu dworców kolejowych,
- c) zbędne środki trwałe pochodzące głównie z sektora taboru i zaplecza warsztatowego, w tym zbędne środki taborowe i wolne powierzchnie w halach produkcyjnych,
- d) pozostały majątek jak np. zbędne zapasy materiałów i części zamiennych.

Jednak przede wszystkim PKP S.A. sfinansuje restrukturyzację z:

- kredytów bankowych, gwarantowanych lub poręczonych przez Skarb Państwa,
- obligacji poręczonych lub gwarantowanych przez Skarb Państwa.

W celu pozyskania środków na sfinansowanie restrukturyzacji zatrudnienia oraz bieżącej działalności przewiduje się wyemitowanie obligacji restrukturyzacyjnych PKP S.A. w latach 2000 - 2001. Skarb Państwa udzieliłby poręczenia lub gwarancji spełnienia przez emitenta zobowiązań wynikających z obligacji. Zabezpieczeniem poręczenia Skarbu Państwa będzie przewłaszczenie pakietu akcji i udziałów spółek utworzonych na majątku PKP S.A. na rzecz ministra właściwego ds. finansów publicznych. Statuty i umowy spółek, których akcje i udziały byłyby przewłaszczone na rzecz Skarbu Państwa, powinny umożliwiać taką czynność prawną. Spłacanie powinno być realizowane z przychodów związanych z prywatyzacją składników majątkowych PKP S.A., w tym ze sprzedaży akcji i udziałów spółek parterowych.

Zakłada się emisję obligacji (z preferencyjnym oprocentowaniem) o wartości nominalnej 3,1 mld zł realizowanych w dwóch transzach. Pierwsza transza o wartości nominalnej 2,0 mld zł. w połowie 2000r, druga o wartości nominalnej 1,1 mld zł. w IV kwartale 2000r. lub w styczniu 2001r. w zależności od przebiegu procesu restrukturyzacji zatrudnienia. Kwota uzyskana ze sprzedaży obligacji pierwszej transzy przeznaczona zostanie w pierwszej kolejności na obsługę kredytu pomostowego w kwocie 1,0 - 1,5 mld zł.

Kwoty uzyskane ze sprzedaży obligacji będą przeznaczone na sfinansowanie :

- 1) w pierwszej kolejności całości kredytów bankowych wraz z odsetkami od tych kredytów oraz innymi kosztami,
- 2) jednorazowych odpraw pieniężnych, świadczeń przedemerytalnych dla osób zwalnianych w latach 2000-2001, szkoleń przekwalifikowujących pracowników i doradztwa zawodowego i

społecznego - w wysokości 1,0 mld zł.

3) ciągłości procesu eksploatacyjnego, w tym: zakup materiałów i usług, remonty taboru, modernizacja urządzeń związanych z ruchem kolejowym - w wysokości 1353,0 mln zł.

4) bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w tym inwestycje - w wysokości 445,0 mln zł.

5) zobowiązań jednostek kolejowej służby zdrowia na dzień ich wydzielenia z PKP,

6) doradców prywatyzacyjnych dla PKP S.A. - w kwocie 6 mln zł

7) kosztów emisji obligacji, z wyjątkiem kosztów wykupu obligacji oraz płatności odsetkowych lub z tytułu dyskonta.

Ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP ma umożliwić PKP S.A. udzielenie przez Skarb Państwa poręczenia lub gwarancji obligacji przeznaczonych na cele inne niż określone w ustawie o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa.

W związku z okresem przygotowania emisji obligacji, który będzie trwał ok. 9 miesięcy, przyjęto finansowanie pomostowe tj. zaciągnięcie przez PKP S.A. kredytów z banków krajowych i zagranicznych, które zapewnią jej niezbędne środki do czasu emisji obligacji. Z uwagi na konieczność ustawowego uregulowania poręczenia kredytu przez Skarb Państwa na cele inne niż wymienione w ustawie o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne, kredyty te będą mogły być pozyskane po wejściu w życie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP. Skarb Państwa poręczy lub zagwarantuje kredyt w wysokości 1,0 - 1,5 mld zł. Kredyt zostanie przeznaczony na cele określone dla emisji obligacji oraz na wynagrodzenia i rozwiązanie Problemu Roku 2000. Minister właściwy do spraw transportu będzie nadzorował wydatkowanie środków pozyskanych z kredytu i obligacji.

Przedstawiony wydatek z tytułu redukcji zatrudnienia około 63 000 pracowników, w wysokości 952,6 mln zł zaowocuje obniżeniem kosztów pracy wskutek oszczędności środków wydatkowanych na wynagrodzenia wraz z pochodnymi (ZUS, FP, ZFŚS, PFRON) dla ww. liczby pracowników, w wysokości ok. 3,9 mld zł łącznie w latach 2000 - 2003.

Zamiana zobowiązań wobec wierzycieli publicznych na akcje i udziały spółek spowoduje zmniejszenie zobowiązań o kwotę 1 255,1 mln zł.

Prognoza przychodów operacyjnych, liczona w 2000 roku dla całego PKP S.A., a od 2001 r dla PKP S.A. i grupy podmiotów przez nią utworzonych, kształtuje się na poziomie od 10378,7 mln zł. w 2000 r do 9693,2 mln zł. w roku 2005. Przewozy towarowe będą cały czas rentowne, zaś przewozy pasażerskie po dofinansowaniu ich części deficytowej przyniosą jeszcze stratę w 2000 r. ok. 330 mln zł. i w 2002 - 136,0 mln zł. Od 2002 r. działalność realizowana w zakresie przewozów pasażerskich zacznie przynosić niewielkie zyski - tabela nr 3.

Poprawę rentowności przewozów pasażerskich w latach 2000-2001, można uzyskać poprzez podwyższenie opłaty za udostępnienie infrastruktury dla przewoźników towarowych w stosunku do przewoźników pasażerskich. W tym przypadku doszłoby do świadomego dofinansowania przewozów pasażerskich przez wszystkich operatorów towarowych - na okres przejściowy.

W tabeli nr 4 przedstawiono prognozy wyniku finansowego w latach 2000- 2005 dla podstawowych działalności kolejowych. Komentarza wymaga wynik finansowy prognozowany dla infrastruktury. Przyjęto założenie, że w pierwszych latach działalność w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejowa nie będzie dochodowa - ażeby nie zwiększać kosztów przewoźników z tytułu opłat za udostępnienie linii kolejowych. Docelowo, przewoźnicy będą pokrywać wszystkie koszty funkcjonowania infrastruktury, włącznie z kosztami rozwoju.

5. RESTRUKTURYZACJA PKP A OTOCZENIE

Wieloletnie i roczne plany inwestycyjne PKP pozwalają określić jak znacznym rynkiem zbytu dla producentów materiałów i wykonawców robót jest to Przedsiębiorstwo. Polska sieć kolejowa stanowi ważny i atrakcyjny obszar w europejskim systemie transportowym, dlatego też trudno przecenić znaczenie jej modernizacji.

Podpisanie przez Polskę międzynarodowych umów o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) oraz o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC) nałożyło obowiązek zmodernizowania ponad 5000 km linii kolejowych wchodzących w skład sieci europejskiej i podniesienia ich parametrów techniczno-eksploatacyjnych do poziomu określonego w tych umowach.

Linie objęte umowami AGC i AGCT oraz linie mające dla kraju podstawowe znaczenie gospodarcze, społeczne i obronne tworzą układ stanowiący priorytety realizacyjne liczący ok. 5660 km., co stanowi 25% sieci PKP oraz 40% układu sieci linii o państwowym znaczeniu.

Programowane nakłady na modernizację infrastruktury są dalece niewystarczające wobec zaległości modernizacyjnych.

Tylko zadania naprawcze (kompleksowe) torów, z braku środków finansowych, w ciągu ostatnich 10 lat zostały zaniżone w stosunku do potrzeb o ok. 10 454 km. (tj. wykonano 46,6%), natomiast zaległości w wymianach rozjazdów kształtowały się na poziomie 14 328 szt. Bardzo duże zaległości występują w zakresie modernizacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Scharakteryzowany syntetycznie stan zaległości w modernizacji i naprawach kompleksowych oraz realne możliwości finansowania, mają bezpośredni wpływ na cieczenie kolei, a przede wszystkim na producentów materiałów i wyrobów oraz potencjał budowlany przedsiębiorstw wykonawczych.

Tylko działalność inwestycyjna PKP w latach 1993-1998 dla produkcji materiałów, wyrobów i działalności remontowo-budowlanej tworzyła średniorocznie ok. 94200 miejsc pracy. Szczególnie trudna sytuacja jest u producentów podkładów i podrozdnic strunobetonowych oraz stalowych rozjazdów kolejowych.

Wykorzystanie możliwości przerobowych dla napraw głównych torów kształtuje się w 1999 r. następująco:

| Asortyment | Rzeczywiste wykorzystanie możliwości przerobowych w % |
|-----------------------------|---|
| Podkłady strunobetonowe | 36 |
| Podrozdnicie strunobetonowe | 100 |
| Rozjazdy stalowe | 20 |

Źródło: Program potrzeb w zakresie nawierzchni kolejowej na 1999 r. - opracowanie własne PKP

W 1999 r. zaplanowane jest wykonanie 184,0 km wymiany kompleksowej torów i 161,2 km wymiany szyn oraz zakup 283,0 tys podkładów betonowych. Ponadto zaplanowano wbudowanie 556 kpl. rozjazdów (w tym 98 na podrozdnicach betonowych). Konieczna jest modernizacja urządzeń sterowania ruchem na całej sieci PKP. W ostatnich latach prowadzona jest tylko na linii E-20.

Problemy przedsiębiorstw, których działalność jest silnie związana z PKP dotyczą również zakładów naprawczych taboru kolejowego.

Biorąc pod uwagę Program modernizacji wynikający z :

1. potrzeb naprawczych określonych w "Polityce Taborowej",
2. możliwości naprawczych ZNTK - oszacowanych wg posiadanych informacji,
3. specjalizacji ZNTK w naprawach taboru kolejowego, w tym posiadane świadectwa kwalifikacji z Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa,
4. konieczności zachowania konkurencyjności w świadczonych przez ZNTK usługach na rzecz PKP (warunek więcej niż jednego zakładu dla danego rodzaju taboru),
5. jakości wykonywanych przez ZNTK napraw w ocenie PKP, przedsiębiorstwo PKP określiło zakłady z którymi współpraca zabezpieczy całkowicie jego potrzeby własne :

w zakresie napraw lokomotyw elektrycznych

- ZNLE Gliwice
- ZNTK Oleśnica

w zakresie napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych

- ZNTK Mińsk Mazowiecki
- ZNTK nie możliwy do wskazania w chwili obecnej

w zakresie napraw lokomotyw spalinowych

- ZNTK Nowy Sącz
- ZNTK Poznań

w zakresie napraw wagonów osobowych

- ZNTK Nowy Sącz
- ZNTK Opole
- ZNTK Bydgoszcz

w zakresie napraw wagonów towarowych

- ZNTK Ostrów Wielkopolski
- ZNTK Gniewczyna
- ZNTK Łapy

| Lp. | Rodzaj taboru | Potrzeby naprawcze PKP | | | Szacunkowe możliwości naprawcze ZNTM wg CM | | | Potrzeby naprawcze PKP w odniesieniu do szacunkowych możliwości naprawczych ZNTK | |
|-----|-------------------------------|------------------------|-------|---------|--|-------|---------|--|-------|
| | | Naprawy | | | Naprawy | | | Naprawy w % | |
| | | Ogółm | Głów | Rewizyj | Ogółm | Głów | Rewizyj | Ogółm | Głów |
| 1 | Lokomotywy elektryczne | 4 497 | 671 | 3 826 | 12 328 | 1 350 | 10 978 | 36,48 | 49,70 |
| 2 | Elektryczne zespoły trakcyjne | 4 766 | 523 | 4 243 | 7 223 | 1 138 | 6 085 | 65,98 | 45,96 |
| 3 | Lokomotywy spalinowe | 8 797 | 1 526 | 7 271 | 19 065 | 4 846 | 14 219 | 45,14 | 31,49 |
| 4 | Wagony osobowe | 26 152 | 1 488 | 24 664 | 64 525 | 9 202 | 55 352 | 40,53 | 16,71 |

| | | | | | | | | | |
|---|-----------------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|-------|-------|
| 5 | Wagony towarowe | 169 217 | 51 033 | 118 184 | 620 080 | 163 000 | 457 080 | 27,29 | 31,31 |
|---|-----------------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|-------|-------|

Zatrzymanie dalszego spadku wykorzystania mocy produkcyjnych zakładów wytwarzających specjalistyczne materiały i wyroby na rzecz PKP oraz świadczących usługi, związane jest z:

- przyznawaniem z budżetu, średniorocznie, nakładów finansowych na remonty i modernizację infrastruktury stałej na poziomie minimalnym tj. 1 765 mln. zł
- przeznaczeniem środków własnych na inwestycje średniorocznie na poziomie 2.281,6mln zł.

Z uwagi na trudną sytuację finansową podejmowane są przez PKP wysiłki w zakresie pozyskania źródeł finansowania m.in.:

- kapitałów prywatnych i zagranicznych (dotyczy także inwestycji infrastrukturalnych, za których prowadzenie generalnie jest odpowiedzialne państwo),
- tworzenia konsorcjów kapitału prywatnego,
- z leasingu i dzierżawy obiektów,
- z emisji obligacji.

Obecna bardzo trudna sytuacja finansowa przedsiębiorstwa PKP, brak możliwości finansowych prowadzenia efektywnej działalności inwestycyjnej w zakresie modernizacji taboru jak i głównych ciągów transportowych, powoduje utratę klientów zarówno w ruchu pasażerskim jak i towarowym. Drastyczne ograniczenie działalności inwestycyjnej w 1998 i 1999 roku powodują również głęboki kryzys gospodarczy w zapleczu technicznym kolei.

Trudna sytuacja przedsiębiorstw otoczenia wynika z dużych zaległości płatniczych PKP. Poprawa sytuacji płatniczej przedsiębiorstwa PKP, a tym samym zmniejszenie zadłużenia w stosunku do zakładów produkujących materiały i wykonujących usługi na rzecz PKP, a w dalszej kolejności bieżące regulowanie płatności, będzie możliwe w przypadku:

- oddłużenia PKP,
- płynnego dopływu dotacji budżetowej na modernizację infrastruktury kolejowej,
- uzyskania, na dostępnych dla przedsiębiorstwa PKP warunkach, kredytów ze strony zewnętrznych instytucji i organizacji finansowych.

Jednym z instrumentów, który wpłynie na poprawę terminowości płatności zobowiązań przez PKP przed przedsiębiorstwem realizującym inwestycje na liniach kolejowych o państwowym znaczeniu finansowanych z budżetu państwa, będzie płacenie im za wykonaną pracę bezpośrednio z rachunku Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej na podstawie przedłożonych faktur. Przewiduje się wzmocnienie nadzoru nad wydatkowaniem przez PKP środków finansowych pozyskanych na inwestycje z międzynarodowych instytucji finansowych mających gwarancję Skarbu Państwa i grantów. Zostaną ograniczone możliwości wydatkowania tych środków, nawet przejściowo, na inne cele.

Instrumentem, który ustabilizuje sytuację przedsiębiorstw zaplecza technicznego kolei będzie przyjęcie przez PKP S.A. i spółki parterowe jako zasadę - ogłaszanie przetargów na świadczenie wieloletnich (np. 3 letnich) usług.

6. ZMIANA ZASAD FINANSOWANIA PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH

Efekty restrukturyzacji PKP są możliwe tylko wtedy, gdy dokona się znacznej redukcji zatrudnienia i stworzy inny niż obecnie istniejący system finansowania przewozów pasażerskich. Obowiązujące od 1998 r. dotacje przedmiotowe dla PKP z tytułu ulg ustawowych, jako źródło wspomagające firmę, nie są wystarczające. Poza przewozami kwalifikowanymi (pociągi: Expres, InterCity, EuroCity), działającymi na zasadach komercyjnych, pozostałe są deficytowe. Najbardziej nierentowne są przewozy regionalne.

W kwestiach krajowych przewozów o zasięgu wojewódzkim proponuje się by organizowanie i dofinansowywanie ich należało do zadań własnych samorządu województwa, aglomeracyjnych - do gmin lub związków gmin, zaś o zasięgu międzyregionalnym, za wyjątkiem przewozów kwalifikowanych (pociągi: Expres, InterCity, EuroCity) działających na zasadach komercyjnych, należałoby do zadań ministra właściwego do spraw transportu, działającego w tym zakresie w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. Środki finansowe na te zadania określałaby corocznie ustawa budżetowa i budżety samorządów terytorialnych.

Zadania byłyby realizowane w ramach negocjowanych kontraktów z koncesjonowanymi podmiotami operatorskimi obsługującymi ten segment rynku.

Przewoźnik uzgadniałby z zamawiającym ceny biletów i rozkłady jazdy pociągów w zakresie objętym kontraktem.

Z uwagi na deficytowy charakter przewozów pasażerskich niezbędnym jest określenie źródła ich dofinansowywania. Podstawowym źródłem dofinansowania przewozów pasażerskich powinny być dotacje z budżetu państwa. W sytuacji braku środków z budżetu państwa wydaje się, że w okresie przejściowym, w sposób wyjątkowy dofinansowanie przewozów pasażerskich może nastąpić z przyspieszonej sprzedaży majątku PKP lub z nadmiernego obciążenia opłatami za dostęp do infrastruktury przewoźników towarowych.

Biorąc pod uwagę stan finansów państwa uznano za zasadne utrzymanie obowiązującego zakresu podmiotowego uprawnień do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, natomiast zakres przedmiotowy uprawnień zostanie ograniczony wyłącznie do przejazdów w klasie 2 wszystkich rodzajów pociągów.

Wysokość dotacji do deficytowych przewozów pasażerskich.

Ponieważ zakłada się:

- zawieszenie w 2000 roku najbardziej deficytowych przewozów pasażerskich na 6000 km linii kolejowych, co spowoduje zmniejszenie przewozów pasażerskich z 382,6 mln do 208,8 mln pasażerów w 2000 roku,

stopniowy wzrost przewozów pasażerskich w latach 2000 - 2005, wynikający z podnoszenia standardu (m.in. dzięki planowanym dotacjom), oraz lepszym warunkom dla przewozów aglomeracyjnych i regionalnych, niezbędne jest zapewnienie:

- stałej dotacji do przewozów międzyregionalnych,
- wzrostu dotacji dla przewozów aglomeracyjnych i regionalnych, w celu utrzymania stałego poziomu tych przewozów (wzrost dotacji umożliwi zwiększenie wskaźnika pokrycia kosztów przychodami z 19,8% do 44,5%)

7. ZADANIA REGULATORA RYNKU KOLEJOWEGO

Regulowanie relacji między przewoźnikami a zarządcą linii kolejowych, który jest naturalnym monopolem państwa, musi być rozwiązywane pod kontrolą instytucji państwowej, niezależnej od podmiotów gospodarczych. Dlatego też proponuje się powierzenie funkcji regulatora rynku kolejowego Głównemu Inspektoratowi Kolejnictwa, aby rozwiązywać problemy dotyczące układu - naturalny monopol - prywatny podmiot w zgodzie z interesem społecznym.

Podstawowym zadaniem będą sprawy uregulowania opłat za dostęp do infrastruktury, które będą umożliwiały równowagę pomiędzy "odpowiednią" poprawą stanu infrastruktury a ochroną interesów użytkownika. Ponadto do zakresu kompetencji regulatora należeć będą sprawy:

- koncesjonowania działalności gospodarczej w zakresie zarządzania liniami i wykonywania

przewozów kolejowych,

- uzgadnianie zawieszania ruchu i likwidacji linii,
- rozstrzyganie sporów między zarządem kolei oraz przewoźnikami,
- współdziałanie z właściwymi organami w przeciwdziałaniu praktykom monopolistycznym zarządów kolei oraz przewoźników kolejowych,
- współpraca z organami rządu i samorządu w zakresie kształtowania transportu kolejowego,
- określenie kierunków i standardów współpracy pomiędzy zarządami i przewoźnikami kolejowymi działającymi w kraju i za granicą.

Istotną częścią GIK będzie Rada Konsultacyjna oraz wojewódzkie rady konsultacyjne przy Sejmikach Województw, opiniujące jakość usług kolejowych.

Działać one będą w interesie ochrony konsumentów, zwłaszcza w zakresie opiniowania:

- likwidacji i budowy linii kolejowych,
- oceny punktualności i niezawodności pracy przewoźników kolejowych,
- sprawności i dostępności informacji o świadczonych usługach.

Główny Inspektorat Kolejnictwa rozpocznie wykonywanie zadań regulatora od 1 lipca 2000 r

8. DZIAŁANIA DLA ZAPEWNIENIA CIĄGŁOŚCI RUCHU I BEZPIECZEŃSTWA W 1999 ROKU

Wyniki uzyskane przez PKP w okresie I półrocza oraz niekorzystna prognoza przewozów towarowych do końca 1999 roku spowodują pogłębienie obecnych trudności płatniczych przedsiębiorstwa PKP.

Działalność w okresie I półrocza zamknęła się stratą netto w wysokości 968,1 mln zł, zobowiązania ogółem wyniosły 4 278 mln zł.

Pomimo zintensyfikowania przez PKP działań ograniczających wydatki i mających zwiększyć wpływy, zdaniem PKP nie jest możliwe pokrycie przewidywanej straty z przewozów pasażerskich zyskiem na przewozach towarowych.

Według PKP, ograniczone możliwości pozyskania kredytów, przy jednoczesnej konieczności zabezpieczenia minimalnych środków na realizację niezbędnych, minimalnych inwestycji oraz zapewnienie ciągłości procesu eksploatacyjnego, spowoduje niedobór środków pieniężnych w wysokości 1 337,29 mln zł. Obecnie analizowany jest w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej wniosek PKP, dotyczący uzyskania kredytu gwarantowanego przez Skarb Państwa w tej wysokości.

Największym problemem są trudności w zapewnieniu środków pieniężnych na wynagrodzenia. W podanej kwocie 1 337,29 mln zł, niedobór środków pieniężnych na wynagrodzenia, przewidywany do końca 1999r. wynosić będzie 420 mln zł. W przypadku nieterminowego płacenia wynagrodzeń, istnieje ryzyko powstania niepokojów społecznych wśród pracowników PKP.

Analiza przewidywanych działań dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pociągów w zakresie linii kolejowych wykazała, że minimalne niezbędne ilości materiałów, które należy wbudować w linie kolejowe w 1999 roku to :

- podkłady strunobetonowe - 600 tys. szt.
- rozjazdy na podrozdnicach betonowych - 300 kpl
- rozjazdy na podrozdnicach drewnianych - 450 kpl
- złącza szynowe - 2400 tys. szt.(lub zabudowa urządzeń bezстыkowych np. liczniki osi) Realizacja tej produkcji wymagać będzie nakładów wysokości 445,2 mln złotych.

W celu poprawy aktualnej, tragicznej sytuacji finansowej PKP, Dyrekcja Generalna przedstawiła pakiet działań :

- 1) mieszczących się w skorygowanym planie rzeczowo-finansowym, które w wyniku spowodują:
 - ograniczenie wydatków - 580,3 mln zł,
 - zwiększenie wpływów - 375,5 mln zł,
 - polepszenie wyniku finansowego - 255,2 mln zł,
- 2) wykraczających poza skorygowany plan rzeczowo-finansowy, które w wyniku spowodują :
 - ograniczenie wydatków - 63,4 mln zł,
 - zwiększenie wpływów - 79,3 mln zł
 - polepszenie wyniku finansowego - 100,6 mln zł,

Efekty proponowanych działań są za małe dla pokrycia niedoborów środków pieniężnych, zapewniających ciągłość pracy eksploatacyjnej i bezpieczeństwo ruchu pociągów. Łączna wartość środków niezbędnych do odzyskania przez PKP płynności finansowej i możliwości prowadzenia niezbędnych inwestycji wynosi **1800,0 mln zł**. Środki na te cele zostaną pozyskane z kredytów bankowych i ze sprzedaży obligacji restrukturyzacyjnych, opisanych w dziale 4.

Szczegółowy podział środków przedstawia się następująco:

1. zapewnienie ciągłości ruchu:

- wynagrodzenia - 400 mln zł
- zakup materiałów i usług - 412,0 mln zł
- remonty taboru - 454,8 mln zł
- modernizacja urządzeń srk - 40,5 mln zł
- rozwiązanie Problemu Roku 2000 - 45,5 mln zł

2. bezpieczeństwo ruchu kolejowego - zakupy i zabudowa elementów infrastruktury kolejowej takich jak podkłady, rozjazdy z podrozdajdnicami, złącza szynowe - 445, 2 mln zł.

Środki w kwocie 450 mln zł otrzymają zakłady zaplecza technicznego kolei w ramach wykonanych na rzecz PKP i PKP S.A. inwestycji i innych prac zleconych.

9. HARMONOGRAM RESTRUKTURYZACJI PKP

| Lp. | Treść zadania | Termin wykonania |
|-----|--|------------------|
| 1 | Przyjęcie przez Radę Ministrów programu restrukturyzacji PKP oraz ustawy o komercjalizacji , restrukturyzacji, prywatyzacji PKP | 7.09.1999 |
| 2 | Uchwalenie przez Sejm RP ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji, prywatyzacji PKP | 11.1999 |
| 3 | Wybór doradcy w celu dokonania analizy sytuacji gospodarczej PKP i wypracowania strategii prywatyzacji | do 30.11.1999 |
| 4 | Tworzenie przez Przedsiębiorstwo i Ministra TiGM spółek nie związanych z działalnością podstawową na podstawie art. 13 i 44 ustawy z dnia 6 lipca 1995r. o PKP | do 31.12.1999 |
| 5 | Złożenie przez PKP kwestionariusza przedsiębiorstwa państwowego przeznaczonego do prywatyzacji | do 30.11.1999 |
| 6 | Komercjalizacja PKP na podstawie ustawy szczególnej | do 31.12.1999 |
| 7 | Rozpoczęcie procesu restrukturyzacji zatrudnienia | 02.2000 |
| 8 | Proces przygotowawczy do tworzenia spółek przy udziale doradcy oraz pełnym wykorzystaniu struktur PKP | do 03.2000 |

| | | |
|----|--|-------------------|
| 9 | Złożenie raportu końcowego przez doradcę z wykonania prac 1-6. Zakres prac doradcy: 1) sytuację prawną majątku 2) stan i perspektywy rozwoju 3) ocenę realizacji obowiązków wynikających z tytułu wymagań ochrony środowiska i ochrony dóbr kultury 4) analizę sektorową transportu kolejowego wraz z wypracowaniem strategii prywatyzacji 5) określenie działań związanych z prywatyzacją poszczególnych spółek w ramach przyjętej strategii 6) propozycję struktury spółek i oszacowanie wartości spółek przeznaczonych do prywatyzacji w pierwszej kolejności, 7) poszukiwanie inwestorów. | 30.04.2000 |
| 10 | Utworzenie przez PKP S.A. spółek przewozowych i zarządzających liniami kolejowymi | do 31.05.2000 |
| 11 | tworzenie innych spółek | do 30.06.2000 |
| 12 | Pozyskanie potencjalnych inwestorów dla spółek przewozowych i innych spółek | 05-07.2000 |
| 13 | Negocjacje umów z inwestorami | III kw. 2000 |
| 14 | Emisja obligacji restrukturyzacyjnych PKP | II - III kw. 2000 |
| 15 | Pierwsze transakcje prywatyzacyjne | IV kw. 2000 |
| 16 | Utworzenie Funduszu Własności Pracowniczej | do 31.12.2000 |

10. REKOMENDACJE

Minister Transportu i Gospodarki Morskiej rekomenduje Radzie Ministrów :

1. Przyjęcie programu restrukturyzacji Polskich Kolei Państwowych.
2. Wyrażenie zgody na świadczenia przedemerytalne udzielone na warunkach określonych w ustawie o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP dla 3550 pracowników zwolnionych z PKP S.A. i spółek w latach 2000 - 2001(wyłącznie tych, którym zostało do emerytury nie więcej niż 2 lata), z zastrzeżeniem, że PKP S.A. dofinansuje w tym celu Fundusz Pracy.
3. Zobowiązanie ministra właściwego do spraw transportu do przeprowadzenia ekspertyzy stanu gospodarczego PKP przez niezależną firmę audytorską. Powyższy audyt zostałby sfinansowany ze środków Banku Światowego, będących w dyspozycji Ministra Skarbu Państwa na cele restrukturyzacji.
4. Udzielenie gwarancji i poręczeń Skarbu Państwa na kredyty zaciągnięte w bankach krajowych i zagranicznych przez PKP S.A., jako finansowania pomostowego, pod przyszłe obligacje, z przeznaczeniem na sfinansowanie restrukturyzacji zatrudnienia, zapewnienie ciągłości procesu eksploatacyjnego i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, spłatę zobowiązań jednostek kolejowej służby zdrowia na dzień ich wydzielenia z PKP i doradców prywatyzacyjnych - w kwocie 1.000 - 1.500 mln zł.
5. Zobowiązanie ministra właściwego do spraw transportu do dokonywania co 3 miesiące oceny postępu prac nad restrukturyzacją PKP i przedstawiania tej oceny Radzie Ministrów.

Koszty restrukturyzacji PKP, źródła ich finansowania, prognozy wielkości dotacji z tytułu

honorowania ulg przejazdowych , dotacji do deficytowych przewozów pasażerskich regionalnych i międzyregionalnych i źródła ich finansowania w latach 1999 - 2005

Tabela 2

w mln zł

| Lp. | Wyszczególnienie | Źródła finansowania | 1999 | 2000 | | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2 |
|-----|--|---------------------------------|-------|--|-------|-------|-------|-------|-------|---|
| 1. | Jednorazowe odprawy pieniężne | obligacje | - | 607,9 | | 226,5 | - | - | - | |
| 2. | Świadczenia przedemerytalne | Fundusz Pracy | 8,2 | 48,9 | | 40,7 | - | - | - | - |
| 3. | Odprawy z ustawy o zwolnieniach grupowych. | PKP | 20,4 | - | | - | - | - | - | - |
| 4. | Przekwalifikowania i doradztwo zawodowe | obligacje | - | 22,0 | | 15,8 | | | | |
| 5. | Dotacje z tytułu honorowania ulg przejazdowych | Budżet państwa | 537,8 | 607,7* | 345,9 | 348,0 | 350,9 | 348,4 | 350,3 | 3 |
| 6. | Dotacje do deficytowych przewozów pasażerskich , w tym do przewozów międzyreg. | Budżet państwa | - | całość wymienionej w powyższej komórce sumy 607,7 odnosi się do dotacji z tytułu honorowania ulg przejazdowych oraz do wyszczególnienia pkt 6. | 720,0 | 720,0 | 720,0 | 720,0 | 720,0 | 7 |
| 7. | Dotacje do deficytowych przewozów pasażerskich region. | Budżety samorządów wojewódzkich | - | - | | 100,0 | 180,0 | 180,0 | 180,0 | 1 |
| 8. | Podatek dochodowy od osób prawnych do budżetu państwa | PKP S.A. i spółki | - | 283,4 | | 155,9 | 191,9 | 222,0 | 289,5 | 2 |

*) wysokość dotacji wynikająca z projektu budżetu państwa na rok 2000.

Tabela 4

Prognoza wyniku finansowego w latach 2000- 2005 (mln zł)

Przewozy towarowe

| Wyszczególnienie | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|-------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Przychody własne | 5 827,7 | 5 785,4 | 5 711,3 | 5 646,1 | 5 580,9 | 5 516,7 | 5 451,5 |
| Koszty własne | 2 757,8 | 2 624,6 | 2 593,0 | 2 550,8 | 2 532,3 | 2 442,9 | 2 471,1 |
| Oplata za udostępnienie linii | 2 210,8 | 2 245,6 | 2 214,9 | 2 191,9 | 2 165,1 | 2 142,1 | 2 115,3 |
| Wynik | 859,1 | 915,1 | 903,4 | 903,4 | 883,5 | 931,7 | 865,1 |

Przewozy pasażerskie

| Wyszczególnienie | 1999 | 2000 | 2000* | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|--|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Przychody własne | 1 702,8 | 1 022,7 | 1 022,7 | 1 016,5 | 1 025,0 | 1 034,0 | 1 042,0 | 1 050,0 |
| Dotacje budżet.(wg ustawy) | 537,8 | 345,9 | 345,9 | 348,0 | 350,9 | 348,4 | 350,3 | 352,2 |
| Dotacje do deficytowych przewozów pasażerskich z budżetów samorz. wojewódz. | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100,0 | 180,0 | 180,0 | 180,0 | 180,0 |
| Dotacje do deficytowych przew. pasażer. region. I międzyregionalnych z budżetu państwa | 0,0 | 720,0 | 261,8 | 720,0 | 720,0 | 720,0 | 720,0 | 720,0 |
| Koszty własne | 2 595,8 | 1 496,7 | 1 496,7 | 1 403,3 | 1 335,7 | 1 298,4 | 1 289,8 | 1 318,2 |
| Oplata za udostępnienie linii | 1 636,7 | 922,8 | 922,8 | 917,3 | 928,5 | 934,0 | 939,6 | 950,7 |
| Wynik | -1 991,9 | - 330,8 | -789,1 | - 136,0 | 11,8 | 50,1 | 62,9 | 33,3 |

*) wyczenie wyniku finansowego przy wysokości dotacji wynikającej z projektu budżetu państwa na rok 2000

Infrastruktura

| Wyszczególnienie | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|--------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Przychody od innych operat. | 0,0 | 336,4 | 228,4 | 196,5 | 195,8 | 201,0 | 198,0 |
| Przychody od operatorów PKP | 3 847,5 | 3 168,4 | 3 132,2 | 3 120,4 | 3 099,1 | 3 081,7 | 3 066,0 |
| Koszty własne | 4 264,9 | 3 504,8 | 3 360,6 | 3 316,9 | 3 294,9 | 3 282,9 | 3 264,0 |
| Wynik działalności operacyjnej | 417,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Dotacje inwestycyjne (min) | 415,9 | 424,5 | 520,3 | 607,0 | 693,7 | 780,4 | 867,1 |

Tabela nr 3

Wyniki finansowe z działalności przewozowej, prognoza wydatków budżetowych i wpływów do budżetu z tytułu podatku dochodowego.

w tys. zł

| Lp. | Wyszczególnienie | 1999 | 2000 | 2000** | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|-----|---|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 1. | Przychody operacyjne ogółem | 9 752 742,0 | 10 378 719,0 | 10 020 450,0 | 9 843 946,0 | 9 714 686,0 | 9 705 813,0 | 9 696 788,0 | 9 693 294,0 |
| | z tego : | | | | | | | | |
| | 1.1 ruch towarowy | 5 827 679,0 | 5 785 361,0 | 5 785 361,0 | 5 711 290,0 | 5 646 109,0 | 5 580 927,0 | 5 516 733,0 | 5 451 522,0 |
| | 1.2 ruch pasażerski | 1 702 754,0 | 1 022 715,0 | 1 022 715,0 | 1 016 499,0 | 1 025 049,0 | 1 034 031,0 | 1 042 028,0 | 1 050 025,0 |
| | 1.3 dotacja przedmiotowa | 537 750,0 | 345 929,0 | 345 929,0 | 348 026,0 | 350 936,0 | 348 443,0 | 350 305,0 | 352 167,0 |
| | 1.4 dot. z budżetu państw. do międzyreg. I reg. | 0,0 | 720 000,0 | 261 760,0 | 720 000,0 | 720 000,0 | 720 000,0 | 720 000,0 | 720 000,0 |
| | 1.5 dotacja z budżetów wojewódzkich | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 100 000,0 | 180 000,0 | 180 000,0 | 180 000,0 | 180 000,0 |
| | 1.6 pozostałe przychody | 1 684 559,0 | 2 504 714,0 | 2 504 714,0 | 1 948 131,0 | 1 792 592,0 | 1 842 412,0 | 1 887 722,0 | 1 939 580,0 |
| 2. | Koszty dział.operacyjnej ogółem | 10 515 529,0 | 9 227 229,0 | 9 227 229,0 | 8 901 782,0 | 8 648 145,0 | 8 587 911,0 | 8 513 423,0 | 8 600 998,0 |
| | w tym : | | | | | | | | |
| | 2.1 ruch towarowy | 4 968 587,5 | 4 870 224,0 | 4 870 224,0 | 4 807 894,0 | 4 742 731,0 | 4 697 389,0 | 4 585 063,0 | 4 586 462,0 |
| | 2.2 ruch pasażerski | 4 232 500,4 | 2 419 492,0 | 2 419 492,0 | 2 320 571,0 | 2 264 167,0 | 2 232 352,0 | 2 229 410,0 | 2 268 914,0 |
| | 2.3 pozostałe koszty | 1 314 441,1 | 1 937 513,0 | 1 937 513,0 | 1 773 317,0 | 1 641 247,0 | 1 658 170,0 | 1 698 950,0 | 1 745 622,0 |
| 3. | Wynik ruchu towarowego | 859 091,6 | 915 137,0 | 915 137,0 | 903 396,0 | 903 378,0 | 883 538,0 | 931 670,0 | 865 060,0 |
| 4. | Wynik ruchu pasażerskiego | -1 991 996,4 | -330 848,0 | -789 140,0 | -136 046,0 | 11 818,0 | 50 122,0 | 62 923,0 | 33 278,0 |
| 5. | Wynik pozostałej działalności | 370 117,9 | 567 201,0 | 567 201,0 | 174 814,0 | 151 345,0 | 184 242,0 | 188 772,0 | 193 958,0 |
| 6. | Podatek dochodowy (do budżetu)* | 0,0 | 283 400,0 | 108 913,0 | 155 900,0 | 191 900,0 | 222 000,0 | 289 500,0 | 293 000,0 |

*)od całości działalności PKP

**)wyliczenie wyniku finansowego przy wysokości dotacji wynikającej z projektu budżetu państwa na rok 2000.

Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej