

23¹⁵. Rygal

Protokół z dnia 27 czerwca 2000r spisany pomiędzy stroną rządową a stroną związkową przedsiębiorstwa PKP

Prace nad ustawą o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe i programem restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP trwają od dwóch lat. Związki zawodowe działające w PKP współpracowały w tym zakresie z Zarządem PKP oraz z MTiGM. W chwili obecnej prace nad ustawą o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP są na ukończeniu, a trudna sytuacja finansowa PKP potęguje niepokoje i frustracje wśród pracowników przedsiębiorstwa. Związki zawodowe w różnym okresie i w różny sposób angażowały się w sygnalizowanie i rozwiązywanie problemów przedsiębiorstwa PKP.

W dniu 13 czerwca 2000r. odbyło się spotkanie wszystkich związków zawodowych działających w PKP z Wiceprezesem Rady Ministrów Longinem Komołowskim, Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej Jerzym Widzykiem oraz z innymi przedstawicielami Rządu i Zarządu PKP. W wyniku spotkania ustalono potrzebę przedyskutowania realizowanych kierunków działań dla wyprowadzenia PKP z kryzysowej sytuacji.

Przeprowadzone rozmowy, zgodnie z wspólnie ustalonym programem obejmowały podnoszone problemy PKP:

- oddłużenie PKP,
- dopłaty do przewozów pasażerskich,
- narodowy charakter kolei i koncesjonowanie,
- udział pracowników w prywatyzacji PKP oraz osłony socjalne dla pracowników PKP.

W wyniku dyskusji ekspertów rządowych i ekspertów związków zawodowych przedstawione zostały stanowiska w powyższych tematach.

Strona rządowa i strona związkowa porozumiały się w niżej wymienionych kwestiach:

1. Oddłużenie PKP:

- a) instrumenty finansowe zaproponowane po uzgodnieniach ze stroną związkową wprowadzają realny efekt oddłużenia poprzez:
- umorzenie zobowiązań w całości lub części;
 - odroczenie terminu spłaty zobowiązań na czas określony;
 - rozłożenie spłaty zobowiązań na raty;
 - zamianę podlegających spłacie zobowiązań na akcje lub udziały spółek, które utworzy PKP

wg rozwiązań zapisanych w załączniku nr 1 (Rozdział 4 – Restrukturyzacja finansowa – projektu ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP).

- b) udzielenie 100 % gwarancji przez Skarb Państwa obligacjom emitowanym przez PKP do wysokości 3,9 mld zł,
- c) Rząd RP będzie wspierać prowadzone przez PKP negocjacje z wierzycielami handlowymi.

2. Dopłaty do przewozów pasażerskich:

Kolejowe regionalne przewozy pasażerskie wymagają dofinansowania (niezależnie od dotacji z tytułu stosowania ulg przejazdowych). Organizowanie i finansowanie tych przewozów powinno odbywać się na podstawie kontraktów, zawieranych przez przewoźnika z samorządami wojewódzkimi, przy czym środki finansowe na ten cel powinny być ujęte w ustawie budżetowej.

Dotacja powinna umożliwiać funkcjonowanie kolejowych przewozów pasażerskich w oparciu o zasady rynkowe. Przewidywana kwota dotacji celowej do regionalnych przewozów pasażerskich w roku 2001 wynosi 800 mln złotych.

Do projektu ustawy proponuje się wprowadzenie zapisu (art. 76 a), który umożliwi wieloletnie dofinansowanie regionalnych przewozów pasażerskich:

„Środki finansowe na realizację zadań określonych w art. 22 ust. 3 i ust 5 ustawy, o której mowa w art. 67 zostaną uwzględnione w corocznej ustawie budżetowej w latach 2001 – 2005 w kwocie co najmniej 800 mln zł rocznie”.

3. Narodowy charakter kolei.

Projekt ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" zawiera gwarancje zachowania przez Państwo decydującej roli w procesie restrukturyzacji PKP, zwłaszcza w zakresie kontroli nad poszczególnymi etapami przekształceń organizacyjnych i własnościowych.

Państwo zachowuje całkowitą kontrolę nad infrastrukturą kolejową poprzez :

- zatwierdzenie statutu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna i zmian do tego statutu,
- wskazywanie osób do Rady Nadzorczej,
- przejęcie od PKP S.A. akcji PLK S.A. w przypadku prywatyzacji lub likwidacji PKP S.A.

Nie przewiduje się prywatyzacji spółki zarządzającej infrastrukturą.

Państwo zachowuje również kontrolę nad PKP S.A. :

- całkowitą - w okresie posiadania 100% akcji, również powołuje i odwołuje Zarząd i Radę Nadzorczą,
- strategiczną - w okresie gdy mniej niż połowa akcji PKP S.A. należy do Skarbu Państwa - nawet przy posiadaniu jednej akcji.

W okresie procesu wzmacniania kondycji finansowej PKP wskazane jest zachowanie państwowego charakteru przedsiębiorstwa – w formie spółki akcyjnej ze 100% udziałem Skarbu Państwa.

Zakres prywatyzacji PKP S.A. ustalony będzie po przeprowadzeniu analiz przez doradców prywatyzacyjnych.

Koncesje.

Zaprogramowane w projekcie ustawy zmiany dotyczące koncesjonowania umożliwią zachowanie obecnego podziału rynku przewozów kolejowych.

4. Ośłony socjalne dla pracowników PKP.

Zaproponowane w projekcie ustawy ośłony socjalne dla pracowników PKP zostały wypracowane jako konsensus pomiędzy potrzebami pracowników, a możliwościami PKP i Państwa.

Przewidywane w ustawie rodzaje ośłon socjalnych zawiera załącznik nr 2 – Restrukturyzacja zatrudnienia.

Nie zakłada się zwolnień bez ośłon socjalnych.

Zasadny jest pogląd o zmianie terminu przyznawania ośłon socjalnych z lat 2000 – 2001 na lata 2000 – 2002.

5. Udział pracowników w prywatyzacji PKP.

Proponowany w projekcie ustawy Fundusz Własności Pracowniczej jest korzystny dla osób uprawnionych, gdyż po określonym czasie otrzymują one gotówkę, a nie papiery wartościowe o nieznannej przyszłej wartości i o małej płynności. Kwota uzyskana przez uprawnionych odzwierciedla realną, rynkową wartość tych aktywów PKP S.A., które mogą być upłynnione. Środki lokowane w funduszu mogą zostać zwiększone w wyniku profesjonalnego gospodarowania zasobami przez jego zarząd.

Udział przedstawicieli pracowników PKP w organach spółek określa ich statuty.

Strony będą kontynuowały rozmowy dla dopracowania szczegółów tworzenia i funkcjonowania spółek pracowniczych.