



Białystok, 15 września 2009 r.

DIS.VI.0036-6/09

Pan  
Dariusz Piontkowski  
Radny Sejmiku  
Województwa Podlaskiego

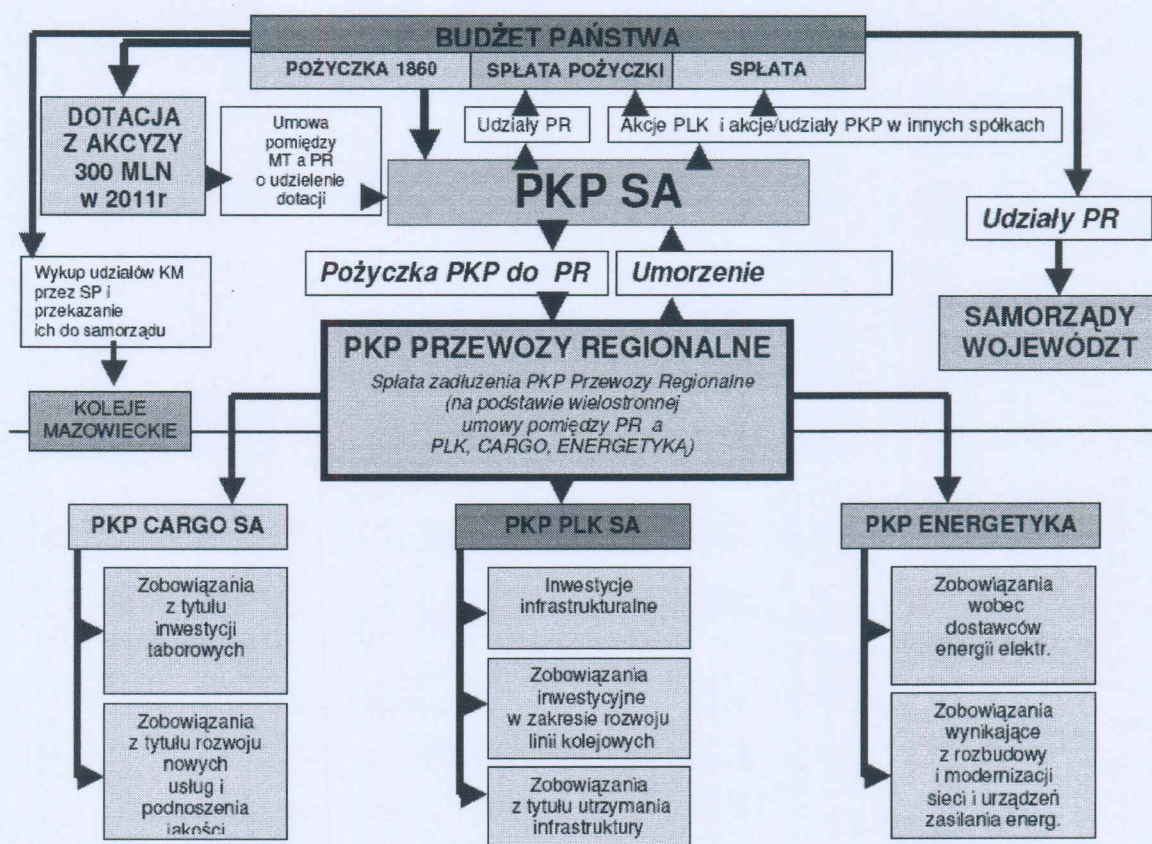
W odpowiedzi na interpelację i zapytania złożone podczas XXXI Sesji Sejmiku Województwa Podlaskiego w dniu 31 sierpnia 2009 r., uprzejmie informuję i wyjaśniam.

Zarząd Województwa Podlaskiego otrzymał informację ze Spółki PKP Intercity, że spółka w naszym regionie nie likwiduje żadnych połączeń a jedynie modyfikuje swoją ofertę przewozową w połączeniach wysoko deficytowych. Modyfikacja ta polega na zastąpieniu klasycznego zestawienia (lokomotywa + wagony) pociągu na wybranych liniach Kolejową Komunikacją Zastępczą (realizowaną autobusami po drogach publicznych, tzw. KKZ). Powyższe dotyczy pociągu „Konopnicka” relacji Warszawa – Ełk, który na odcinku (odj. 20.15) Białystok– (przyj. 22.10) Ełk i w kierunku Ełk-Warszawa (odj. 5.40) Ełk – (przyj. 7.40) Białystok, od 1 września 2009r. realizowany jest KKZ.

W kwestii kondycji finansowej Spółki „PKP Przewozy Regionalne” informuję, że przejęta przez samorządy województw Spółka PKP PR miała być w całości oddłużona, tak zakładała *Strategia dla transportu kolejowego do 2013 roku*, która opisywała, że zadłużenie spółki PKP Przewozy Regionalne ma charakter trwały (systemowy), ponieważ wynika bezpośrednio z przedmiotu jej funkcjonowania i przyjętych rozwiązań w zakresie finansowania zadań przewozowych mających charakter usługi publicznej. Wielkość zobowiązań na koniec 2006 roku przekroczyła 2 mld zł. Głównymi wierzycielami są: PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Energetyka, PKP CARGO oraz PKP S.A. Źródłem oddłużenia Spółki PKP Przewozy Regionalne miały być środki pożyczki budżetowej dla PKP S.A. W oparciu o te środki PKP S.A. dofinansuje PKP PR kwotą 1860 mln złotych. Zadłużenie PKP PR wobec PKP S.A. w wysokości 300 mln złotych zostanie spłacone ze środków „akcyzowych” będących w dyspozycji ministra właściwego ds. transportu.

Mechanizm oddłużenia przedstawiony jest na poniższym rysunku i tabela





Projekcja przepływów finansowych PKP Przewozy Regionalne w latach 2006 – 2011 (mln zł)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Rachunek wyników</b>						
Wynik netto	-225	-120	15	29,5	25	30
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Stan zobowiązań, w tym</b>	2 672	2 572	1 183	626	570	277
podlegające restrukturyzacji	2 122	2 032	632	62	0	0
pożyczki PKP S.A. (z 2004 roku)	300	300	300	300	300	0
bieżące	250	240	251	264	270	277
Umorzenie pożyczki (z 2008-9)			1 383	477		
<b>Cash Flow</b>						
<i>Działalność operacyjna</i>		-100	-1 253	-376,5	150	238
Wynik netto		-120	15	29,5	25	30
korekty		20	-1 268	-406	125	208
amortyzacja		120	152	189	212	233
zobowiązania zmiana stanu		-90	-1 400	-570	-62	0
inne korekty		-10	-20	-25	-25	-25
<i>Działalność inwestycyjna</i>		-275	1 247	153	-324	-624
Pożyczki zaciągnięcie			1 383	477		
Wydatki inwestycyjne		275	136	324	324	324
Pożyczki zwrot						-300
<i>Działalność finansowa</i>		316	120	300	300	600
Zwrot ulg		132				
Środki UE + współfinansowanie *		184	120	300	300	300
Dotacja na spłatę pożyczki						300
Zmiana stanu gotówki w danym roku		-59	114	76,5	126	214



Jak widać w załączonej tabeli Spółka PKP Przewozy Regionalne na koniec 2008r. miała już wypracować dodatni wynik finansowy netto w wysokości 15 mln zł. Tymczasem faktycznie za 2008 rok Spółka poniosła stratę w wysokości 138,1 mln zł. Strata ta niekorzystnie wpłynęła na poziom zobowiązań Spółki. Obecnie na skutek przeprowadzonego podziału Spółka nadal ponosi straty, co nie pozwala jej w pełni na regulowanie bieżących zobowiązań również do Spółki PKP Intercity.

Jednocześnie informuje, że wystąpiliśmy do Spółki PKP Przewozy Regionalne o przedłożenie bieżącej sytuacji finansowej Spółki o której poinformuję po otrzymaniu informacji.

**MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA**

**Jarosław Zygmunt Dworżański**

