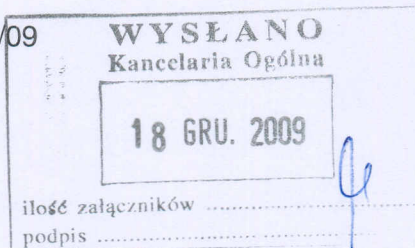


Białystok, 15 grudnia 2009 r.

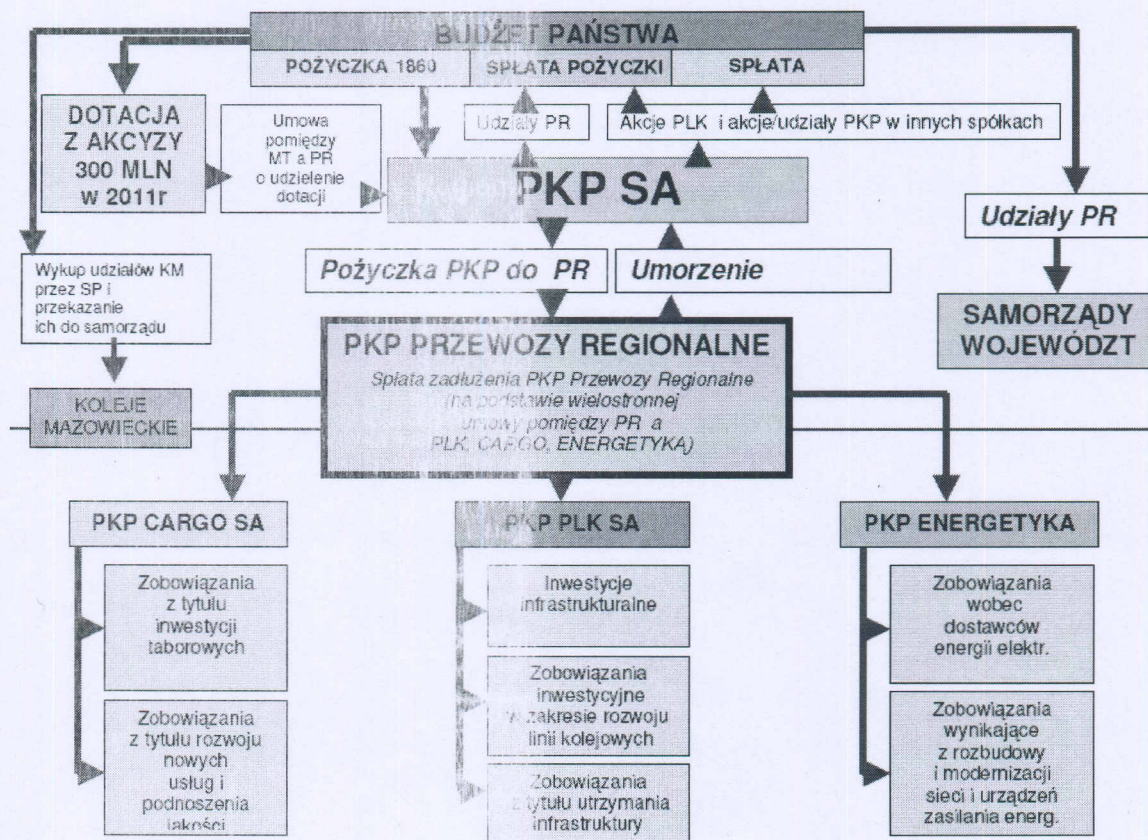
DIS.VI.0036-9/09



**Pan
Marek Komorowski
Radny Sejmiku
Województwa Podlaskiego**

W odpowiedzi na interpelacje i zapytania złożone podczas XXXIV Sesji Sejmiku Województwa Podlaskiego w dniu 23 października 2009 r., uprzejmie informuję i wyjaśniam.

Spółka „Przewozy Regionalne” obsługująca głównie lokalne, wysoko deficytowe połączenia kolejowe, zadłuża się od momentu powstania. W okresie 2001-2003 dofinansowanie do tych przewozów zapewniał budżet państwa. Od roku 2004 w wyniku zwiększenia dochodów samorządów województw z podatków PIT i CIT przewozy te dotowane są z budżetów województw. Dokonanie zmian właścicielskich – przekazanie samorządom - miało przynieść jej całkowite oddłużenie. Tymczasem Skarb Państwa opowiada się za rekompensatą straty powstałej w latach 2001-2003 w wysokości 2 160 mln zł (taką stratę wyliczyła Spółka PKP PR będąc w Grupie PKP). 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. dofinansowało 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. Zakładany mechanizm oddłużenia przedstawiony jest na poniższym rysunku i tabela:



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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Rachunek wyników						
Wynik netto	-225	-120	15	29,5	25	30
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stan zobowiązań, w tym	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		
Cash Flow						
<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

Według założeń (załączona tabela) Spółka PKP Przewozy Regionalne na koniec 2008r. miała już wypracować dodatni wynik finansowy netto w wysokości 15 mln zł. Samorządy województw przejęły od Skarbu Państwa Spółkę PKP Przewozy Regionalne w grudniu 2008r – teoretycznie bez długów. Jednak po tym jak ówczesny Zarząd Spółki stwierdził, że nie może podpisać się pod biznesplanem w projekcji krótkoterminowej, pojawiły się wątpliwości, co do faktycznego stanu Spółki. Na zlecenie nowego zarządu spółki zalecone zostało wykonanie audytu. Przy wstępnym bilansie okazało się, że zeszły rok spółka PKP PR zakończyła stratą w wysokości 133,1 mln zł. Ogólna strata bilansowa spółki ma wynosić 1,2 mld zł. Zeszłoroczna strata mogła zostać pokryta z kapitału zapasowego, jednak zapadła decyzja o wykorzystaniu na ten cel środków z bieżącej działalności spółki w roku 2009. Tymczasem zobowiązania zamiast maleć lawinowo rosły. Tylko w ciągu pierwszych czterech miesiącach funkcjonowania spółki długi urosły o ok. 100 mln zł. Wśród wierzycieli jest m.in. PKP Intercity, (wierzytelność za sprzedane w kasach PKP PR bilety na pociągi Intercity ok. 88 mln), PKP SA, (ok. 20 mln zł za wynajem ok. 1000 kas na polskich dworcach), i PKP PLK SA, (spółka PR na koniec kwietnia była winna 65 mln zł za korzystanie z torów). Te zaległości Spółka Przewozy Regionalne stara się jednak sukcesywnie spłacać. W dalszym ciągu istnieje zagrożenie, że zadłużenia Spółki PR może wzrosnąć jeszcze o kwotę ok. 1 907,535 mln zł, gdyż Spółka nie ma zapewnionych środków na spłatę „Ugody Restrukturyzacyjnej” jaka została zawarta z największymi wierzycielami z grupy PKP w marcu 2004r. Co prawda samorządy otrzymały ze środków Funduszu Kolejowego 200 mln zł. tj 12,5 mln każde województwo, ale można je jedynie przeznaczyć na zakup, modernizację i naprawy kolejowych pojazdów szynowych służących do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych

(Dz. U. z 2006 Nr 12, poz. 61). Otrzymanych środków nie można przekazać z budżetu województw bezpośrednio do spółki.

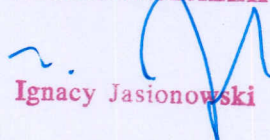
Wobec powyższego Rada Nadzorcza spółki Przewozy Regionalne przyjęła uchwałę, która zobowiązała zarząd spółki do przygotowania bez zbędnej zwłoki, do 6 listopada 2009r., wniosku o ogłoszenie upadłości z możliwością zawarcia ugody z wierzycielami.

Należy zaznaczyć, że ustawa z dnia 28 lutego 2003 r. Prawo upadłościowe i naprawcze (Dz. U. z 2003 Nr 60, poz. 535) określa, że "Nie można ogłosić upadłości: (...) instytucji i osób prawnych utworzonych w drodze ustawy. Spółkę „PKP Przewozy Regionalne” utworzono na mocy art. 14. ust 1. („PKP SA utworzy spółki do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich oraz kolejowych przewozów towarowych, zwane dalej "spółkami przewozowymi") ustawy z dnia 8 września 2000r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe".

Wniosek o upadłość nie został złożony. Argumentowane przez Zarząd Spółki jest to tym, że złożenie wniosku o upadłość podważy wiarygodność Spółki jako rzetelnego i wypłacalnego kontrahenta, co może skutkować żądaniem przez wykonawców ustanowienia zabezpieczenia płatności przed wykonaniem zobowiązań bądź powstrzymaniem się z wykonywaniem zobowiązania ze względu na zły stan majątkowy zamawiającego (art. 490 kodeksu cywilnego). Dodatkowo może spowodować utratę licencji gdyż zgodnie z art. 52 ust.2 ustawy o transporcie kolejowym Prezes Urzędu Transportu Kolejowego cofa licencję przedsiębiorcy, który nie ma możliwości faktycznej zadawalającej restrukturyzacji finansowej w toczącym się wobec niego postępowaniu upadłościowym.

Mając na uwadze opisany stan należy zaznaczyć, iż powyższe działania mają jedynie wpływ na formalno – finansowe wzajemne relacje pomiędzy Spółką Przewozy Regionalne a Samorządem Województwa. Jednocześnie należy dodać, że bieżące świadczenie usług publicznych w zakresie regionalnych kolejowych przewozów osób w Województwie Podlaskim odbywa się bez zakłóceń.

WICEMARSZAŁEK


Ignacy Jasionowski