



Rzeczpospolita Polska  
**MINISTERSTWO TRANSPORTU  
i GOSPODARKI MORSKIEJ**

Warszawa, 1999.11. 10

Podsekretarz Stanu  
Witold Chodakiewicz

### Według rozdzielnika

Przesyłam w załączeniu opinie zespołów przygotowawczych, powołanych Postanowieniami nr 31, 32, 33 i 34 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 września 1999r. o wszczęciu postępowania przygotowawczego w sprawie wydzielenia z przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”:

1. jednostki organizacyjnej Centrum Naukowo – Techniczne Kolejnictwa w Warszawie,
  2. jednostki organizacyjnej Dyrekcja Kolei Dojazdowych w Warszawie,
  3. zorganizowanej części mienia – Warszawskiej Kolei Dojazdowej,
  4. jednostki organizacyjnej Centrum Naukowe Medycyny Kolejowej,
- oraz projekty decyzji w sprawie wydzielenia ww. jednostek, z uprzejmą prośbą o zgłoszenie ewentualnych uwag w terminie do dnia 19 listopada br.

Otrzymują:

1. Zarząd PKP,
2. Rada PKP,
3. Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP,
4. Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ Solidarność,
5. Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce,
6. Federacja Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji,
7. Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP,
8. Związek Zawodowy Pracowników Warsztatowych Służby Taboru PKP,
9. Związek Zawodowy Dyspozytorów PKP,

10. Związek Zawodowy Drużyn Konduktorskich w RP,
11. NSZZ Rewidentów Taboru PKP,
12. NSZZ Pracowników Służby Drogowej PKP,
13. Ogólnopolski Związek Zawodowy Służby Ochrony Kolei,
14. Krajowa Sekcja Kolejarzy NSZZ „Solidarność 80”,
15. Związek Zawodowy Administracji PKP,
16. NSZZ Pracowników Zakładu Przewozów Towarowych /LHS/,
17. Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych,
18. NSZZ Służby Wagonów PKP,
19. Krajowy Związek Zawodowy Pracowników FMIS – PKP,
20. Wolny Związek Zawodowy „Sierpień 80”,
21. Rada Krajowa Autonomicznych Związków Zawodowych Przedsiębiorstwa Polskie  
Koleje Państwowe,
22. Związek Zawodowy Pracowników PKP.

## ANEKS

do opinii Zespołu przygotowawczego powołanego postanowieniem nr 33/99 ministra transportu i gospodarki morskiej z dnia 30 września 1999 r. o wszczęciu postępowania przygotowawczego w sprawie wydzielenia z przedsiębiorstwa państwowego „polskie koleje państwowe” jednostki organizacyjnej dyrekcja kolei dojazdowych w Warszawie

W celu uszczegółowienia wniosków zawartych w opinii Zespołu przygotowawczego (z dnia 20 października 1999 r.) powołanego postanowieniem nr 33/99 ministra transportu i gospodarki morskiej z dnia 30 września 1999 r. o wszczęciu postępowania przygotowawczego w sprawie wydzielenia z przedsiębiorstwa państwowego „polskie koleje państwowe” jednostki organizacyjnej dyrekcja kolei dojazdowych w Warszawie, Zespół uzupełnia powyższa opinię - w części dotyczącej wniosków - o następujące zapisy:

**Linie kolei dojazdowych (wąskotorowych), które nie zostaną przejęte przez samorządy terytorialne będą podlegały likwidacji przez PKP - zgodnie z Programem Restrukturyzacji PKP przyjętym przez Radę Ministrów, na posiedzeniu w dniu 7 września 1999 r.**

W ramach procesu likwidacji linii kolei dojazdowych niezbędne jest uwzględnienie problematyki związanej z obiektami kolei dojazdowych objętych ochroną zabytków, działania likwidacyjne należy prowadzić we współpracy z Generalnym Konserwatorem Zabytków oraz Muzeum Kolejnictwa.

Po wprowadzeniu tych zapisów rozdział VI WNIOSKI otrzymuje brzmienie:

### VI. WNIOSKI

1. Po dogłębnej analizie przyczyn, celu, potrzeby i warunków wydzielenia Dyrekcji Kolei Dojazdowych w Warszawie z przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe oraz skutków organizacyjnych, prawnych i ekonomicznych wynikających z zamierzonych zmian organizacyjnych, zdaniem Zespołu przygotowawczego, w obecnej sytuacji ekonomiczno-finansowej Dyrekcji Kolei Dojazdowych, nie jest uzasadnione i celowe wydzielenie ze struktur PKP Kolei Dojazdowych w celu utworzenia przedsiębiorstwa państwowego lub innej państwowej jednostki organizacyjnej.
2. Zespół wnioskuję aby PKP zaproponowały samorządom terytorialnym przejęcie części linii kolei wąskotorowych do prowadzenia działalności gospodarczej w obszarze swojego funkcjonowania a wojewodom i muzeom linii mających charakter zabytków.

3. Linie kolei dojazdowych (wąskotorowych), które nie zostaną przejęte przez samorządy terytorialne będą podlegały likwidacji przez PKP - zgodnie z Programem Restrukturyzacji PKP przyjętym przez Radę Ministrów, na posiedzeniu w dniu 7 września 1999 r.
4. W ramach procesu likwidacji linii kolei dojazdowych niezbędne jest uwzględnienie problematyki związanej z obiektami kolei dojazdowych objętych ochroną zabytków, działania likwidacyjne należy prowadzić we współpracy z Generalnym Konserwatorem Zabytków oraz Muzeum Kolejnictwa.

**PRZEWODNICZĄCA ZESPOŁU**

Jadwiga Stachowska

Członkowie Zespołu z:

Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej:

Edmund Guzel.....

Ewa Szczepańska.....

Maria Szwed.....

Ryszard Zganiacz.....

Przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe:

Aleksy Adamiak.....

Adam Gerstmann.....

Maria Molak.....

Grażyna Rymśza.....

Ministerstwa Finansów

Anastazja Sworzyńska.....

Ministerstwa Skarbu Państwa

Elżbieta Ferdecka.....

} zgodnie z załączonymi uwagami.

## Uwagi do ANEKSU

do opinii Zespołu przygotowawczego powołanego postanowieniem nr 33/99 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 września 1999r. o wszczęciu postępowania przygotowawczego w sprawie wydzielenia z przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” jednostki organizacyjnej Dyrekcji Kolei Dojazdowych w Warszawie

W zdaniu zaczynającym się od słów linie kolei dojazdowych( wąskotorowych) słowo „**przejęte**” zmienić na „**dofinansowane**”

W zdaniu zaczynającym się od słów w ramach procesu po słowie „**likwidacji**” dodać „**nierentownych**”

Punkt 2,3,4 winien brzmieć:

„2. Zespół wnioskuję, aby PKP zaproponowały samorządom terytorialnym dofinansowanie działalności linii kolei wąskotorowej do chwili uzyskania przez nie pełnej rentowności.

3. Linie kolei wąskotorowych, które nie będą realizować przewozów towarowych i osobowych w komunikacji publicznej, a nie zostaną w pełni dofinansowane lub przejęte przez samorządy terytorialne będą podlegały likwidacji przez PKP.

4. W ramach procesu likwidacji nierentownych linii kolei dojazdowych o których mowa w pkt 3 niezbędne jest uwzględnienie problematyki związanej z obiektami kolei dojazdowych objętych ochroną zabytków, działania likwidacyjne należy prowadzić we współpracy z Generalnym Konserwatorem Zabytków oraz Muzeum Kolejnictwa.”

Członkowie Zespołu z :

Przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe:

Aleksy Adamiak.....

Adam Gerstmann.....

Maria Molak.....



# 1. WPROWADZENIE

Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa (CNTK) jest obecnie badawczo-rozwojową jednostką organizacyjną Przedsiębiorstwa Państwowego "Polskie Koleje Państwowe", podległą bezpośrednio Zarządowi PKP. W zakresie funkcjonalnym, kadrowym i płacowym Centrum działa na zasadach wspólnych dla całego przedsiębiorstwa. Oznacza to, że środki na działalność CNTK, w tym na płace, są określone i zapewniane w rocznych planach rzeczowo-finansowych PKP.

Przez kilkadziesiąt lat Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa (wcześniej COBiRTK), działając jako jednostka organizacyjna PKP, pełniło ważne funkcje w zakresie rozwoju, techniki i technologii kolejowej, w tym badań i weryfikacji urządzeń technicznych dla kolei.

CNTK działa zgodnie z zarządzeniem nr 107 Zarządu PKP z dnia 25 listopada 1996 r. (z późniejszymi zmianami) na podstawie:

- 1) ustawy z dnia 6 lipca 1995 r. o Przedsiębiorstwie Państwowym "Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. Nr 95, poz. 474),
- 2) statutu Przedsiębiorstwa Państwowego "Polskie Koleje Państwowe",
- 3) ustawy z dnia 25 lipca 1985 r. o jednostkach badawczo-rozwojowych (jednolity tekst - Dz. U. z 1991 r. Nr 44, poz. 194, zm. Dz. U. z 1991 r. Nr 107, poz. 464, z 1992 r. Nr 54, poz. 254, z 1994 r. Nr 1, poz. 3, Nr 43, poz. 163) w zakresie określonym odrębnie, głównie w odniesieniu do zatrudnienia kadry naukowej i funkcjonowania Rady Naukowej,
- 4) zarządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej nr 40 z dnia 2 września 1995 r. w sprawie rozciągnięcia niektórych przepisów ustawy o jednostkach badawczo-rozwojowych na zakłady badawczo-rozwojowe przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.Urz. MTiGM nr 10 z dnia 14 września 1995 r.),
- 5) ustawy o transporcie kolejowym z dnia 27 czerwca 1997 r. (Dz.U. nr 96, poz. 591) oraz rozporządzenia nr 145 Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej dot. zadań Głównego Inspektora Kolejnictwa,
- 6) rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 sierpnia 1998 r. w sprawie aprobat i kryteriów technicznych oraz jednostkowego stosowania wyrobów budowlanych (Dz.U. nr 107 z 1998 r., poz. 679).

Na dzień 30 września 1999 r. CNTK zatrudniało 404 osoby, w tym 8 profesorów i docentów oraz 18 osób ze stopniem doktora. Posiada zaplecze badawcze w Warszawie, Żmigrodzie (koło Wrocławia) i Krakowie, obejmujące całościowo problematykę badań dla potrzeb kolei.

Program restrukturyzacji PKP, przyjęty przez Radę Ministrów stworzył m.in. konieczność określenia nowych zasad działania dla jednostki o charakterze badawczo-rozwojowym jaką jest CNTK.

Mając powyższe na uwadze Zarząd Przedsiębiorstwa PKP Uchwałą nr 275 z dnia 30.09.1999 r. uznał za celowe wystąpienie do Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej o wydzielenie Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa z PKP w trybie art. 44 ustawy o PKP. Również w dniu 30 września 1999 roku Minister Transportu i Gospodarki Morskiej wszczął postępowanie przygotowawcze do wydzielenia CNTK z PKP w tym trybie.

Biorąc pod uwagę konieczność zachowania w całości substancji badawczej kolei polskich dla prowadzenia prac w interesie państwa, zapewnienia obiektywności badań wszystkim zainteresowanym podmiotom, oraz w związku z integracją transportu kolejowego w Polsce z systemami transportowymi Unii Europejskiej, uznaje się za celowe utworzenie z CNTK jednostki badawczo-rozwojowej na mocy ustawy z dnia 25 lipca 1985 r. o jednostkach badawczo-rozwojowych.

## **2. PRZESŁANKI WYDZIELENIA CNTK z PKP**

### **2.1. Przyczyna wydzielenia CNTK z PKP**

Planowane zmiany strukturalne PKP jak i tworzenie nowych podmiotów związanych z transportem kolejowym powodują, że:

- brak jest właściwego usytuowania strukturalnego CNTK w nowo tworzonych strukturach PKP S.A., PLK S.A., CARGO S.A. itd., tak aby mogło ono w sposób efektywny im służyć;
- powstaje potrzeba utworzenia niezależnej jednostki badawczej, nie podatnej na naciski wywołane partykularnymi a często sprzecznymi interesami wielu podmiotów działających i powstających w obszarze transportu szynowego. Jednostka ta powinna być zatem niezależna i nie związana z żadnym z tych podmiotów.

W związku z powyższym potrzebne jest szybkie przeprowadzenie usamodzielnienia CNTK i stworzenia instytucji rangi państwowej. Utrzymywanie stanu istniejącego powoduje degradację substancji kadrowej i majątkowej CNTK m.in. na skutek decyzji lub zamierzeń PKP, niekorzystnych z punktu widzenia przyszłości Centrum, nie uwzględniających specyfiki tej jednostki.

Należy podkreślić, że odrębność przedmiotu działania Centrum, którym jest rozwiązywanie zagadnień związanych z postępem naukowo-technicznym od przedmiotu działania kolei, której podstawowym celem jest spełnianie funkcji przewozowej, powoduje, że znaczna część uwarunkowań istotnych z punktu widzenia restrukturyzowanego PKP nie znajduje obecnie odniesienia w działalności CNTK.

Wydzielenie CNTK ze struktur PKP zgodne będzie z tendencjami światowymi obserwowanymi obecnie. Doświadczenia kolei, które przeszły w ostatnich latach, bądź nadal przechodzą restrukturyzację dowodzą, że nie zanikło w nich zapotrzebowanie na rezultaty działalności badawczej i innowacyjnej, integrującej postęp w poszczególnych działach kolejnictwa. Mocne struktury badawcze istnieją w krajach, w których koleje dawno uległy przekształceniu. Przykładem są silne ośrodki badawcze zajmujące się problematyką kolejnictwa m.in. w USA, Niemczech, Włoszech i Francji.

### **2.2. Cel wydzielenia CNTK z PKP**

W związku ze zmieniającą się rolą kolei na przełomie XX i XXI wieku, obserwowana jest tendencja utrzymywania bądź tworzenia silnych ośrodków badawczych, zajmujących się problematyką techniki kolejowej (Niemcy, Włochy, Francja). Działania na rzecz utworzenia w Polsce silnej i niezależnej od struktur kolei jednostki badawczej o znaczeniu państwowym są zgodne z tymi tendencjami. Państwo i jego wyspecjalizowane agendy są żywotnie zainteresowane **sprawnym transportem, bezpieczeństwem przewozów i minimalizacją oddziaływania**



na środowisko naturalne. Z doświadczeń tych wynika wniosek, że również w Polsce, niezależnie od rozwiązań organizacyjnych i własnościowych oraz od zakresu prywatyzacji kolei, państwo nie może zrezygnować z wywierania wpływu na kierunki jej rozwoju jako jednego z najważniejszych segmentów całej infrastruktury kraju.

Zatem logiczne i pożądane jest utworzenie podmiotu niezależnego od istniejących i tworzonych struktur kolei, obejmującego przedmiotem działania całą sferę techniki kolejowej, w tym zagadnienia normalizacji i informacji naukowo-technicznej.

Z zasady całościowego ujmowania problematyki badań i rozwoju dla kolei wynika konieczność przenikania idei ogólnych i rozwiązań szczegółowych oraz doświadczalnego weryfikowania dorobku teoretycznego. Rolę taką może pełnić jedynie tworzona niezależna jednostka organizacyjna. Warto nadmienić, że istotną pozycję w jej działalności będą stanowiły także badania jakości wyrobów oraz opracowania dla Głównego Inspektora Kolejnictwa. Te ostatnie będą również obejmowały udział w badaniach skomplikowanych wypadków kolejowych oraz ekspertyzy związane z wykonywaniem przez ten urząd kontroli specjalnych. Jednostka będzie również prowadziła prace z zakresu obronności, m.in. wynikające z zobowiązań sojuszniczych w NATO.

Tworząc strukturę jednostki badawczej kolejnictwa, działającej w warunkach istnienia wielu przedsiębiorstw przewozowych i infrastruktury jak również prywatnego przemysłu oraz wyznaczając jej główne zadania należy przestrzegać podstawowej, wielokrotnie sprawdzonej zasady, że korzyści z innowacji uzyskuje się jedynie wówczas, gdy są one umiejscowione w spójnym układzie przedsięwzięć, a układ ten uwzględnia realia techniczne, organizacyjne i finansowe.

**Całościowe wydzielenie CNTK i utworzenie silnej państwowej jednostki badawczej transportu szynowego**, która będzie mogła wykonywać również opracowania dla metra i miejskiej komunikacji szynowej jest także korzystne z uwagi na fakt posiadania przez tę jednostkę wyspecjalizowanej aparatury i unikatowych stanowisk badawczych, stanowiących majątek o dużej wartości i znaczeniu. Jednym z obowiązków nowego podmiotu będzie więc dążenie do lepszego wykorzystania majątku i zapobieganie jego degradacji. Należy przy tym zaznaczyć, że istotne znaczenie dla spełnienia tego celu będzie miał sposób i forma wydzielenia CNTK z PKP.

Ze względu na wysokie kwalifikacje zatrudnionych pracowników i dotychczasowy dorobek, jednostka powinna reprezentować koleje krajowe w międzynarodowych organizacjach badawczych kolejnictwa. Z tych samych powodów powinna odgrywać wiodącą rolę w badaniach i ocenie wyrobów dopuszczanych do stosowania w transporcie szynowym.

Biorąc pod uwagę sprawne wdrażanie wykonanych opracowań jednostka musi rozciągnąć swoje działanie, wzorem najlepszych instytucji naukowych w krajach zachodnich, na prowadzenie szkoleń związanych z wprowadzeniem nowych rozwiązań oraz na usługi konsultingowe, prowadząc przy tym działalność wydawniczą łącznie z usługami z zakresu informacji naukowo-technicznej i normalizacji.



Reasumując, celem wydzielenia CNTK z PKP jest utworzenie niezależnego od przyszłych struktur kolei, silnego ośrodka badawczego, posiadającego aparaturę, odpowiednią kadrę, doświadczenie i umiejętności, obejmującego całość zagadnień naukowych, badawczych, technicznych, normalizacyjnych i informacyjnych związanych z transportem szynowym. Prowadziłby on badania, ekspertyzy i prace badawcze dla ogółu kolei polskich w interesie kraju, a ponadto działalność certyfikacyjną dla potrzeb transportu szynowego i właściwie reprezentował polskie kolejnictwo na arenie międzynarodowej.

## 2.3. Możliwe formy przekształcenia CNTK

Przyjmuje się założenie, że przekształcenie CNTK możliwe jest poprzez:

1. Wydzielenie z PKP i utworzenie spółki prawa handlowego lub wniesienie do spółki.
2. Wydzielenie z PKP i utworzenie przedsiębiorstwa państwowego w oparciu o ustawę o przedsiębiorstwach państwowych.
3. Wydzielenie z PKP i utworzenie jednostki badawczo-rozwojowej w oparciu o ustawę o jednostkach badawczo-rozwojowych.

### 2.3.1. Przekształcenie w spółkę

Uwzględniając możliwość korzystania z zapisu Art. 44.1 Ustawy o przedsiębiorstwie PKP, tj. wydzielenie z PKP CNTK w celu wniesienia do spółki lub przekazania nowemu podmiotowi, należy, cytując opinię prawną, sporządzoną na zlecenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, sygnowaną przez prof. dr hab. Wojciecha Popiołka, stwierdzić m.in., że:

- „ustawa o PKP upoważnia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej do wydzielenia z PKP jednostek organizacyjnych lub zorganizowanych części mienia w celu wnoszenia ich do spółek.”
- „dla wnoszenia określonych składników materialnych i niematerialnych do spółek, przede wszystkim dla skutecznego wniesienia do spółki (bez względu na jej typ), prawa własności, względnie użytkowania wieczystego nieruchomości, wymagane jest sporządzenia aktu notarialnego, co powoduje konieczność uprzedniego uregulowania stanu prawnego przekazywanej nieruchomości.”
- „podmiotem uprawnionym z udziałów lub akcji pokrytych mieniem wydzielonym z PKP jest nadal to przedsiębiorstwo.”

- „możliwość utworzenia przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej spółki z udziałem Skarbu Państwa jako jedyne go wspólnika/akcjonariusza jest wysoce wątpliwa”.

W konkluzji autor stwierdza, że „spółka utworzona z mienia PKP nie uzyskalaby zatem statusu podmiotu z wyłącznym udziałem Skarbu Państwa, a co za tym idzie, jak należy sądzić, statusu państwowej jednostki organizacyjnej.”

Mając na uwadze tylko te przytoczone stwierdzenia (CNTK nie ma do chwili obecnej uregulowanego stanu prawnego wszystkich nieruchomości) utworzenie z CNTK spółki, a tym bardziej spółki niezależnej od PKP, na podstawie Art.44 Ustawy o PKP nie jest obecnie możliwe. Dotyczy to zarówno utworzenia jak i wniesienia CNTK do spółki.

### **2.3.2. Przekształcenie w przedsiębiorstwo państwowe**

Uwzględniając opinię wymienioną w punkcie 2.3.1. należy stwierdzić, że:

„z chwilą utworzenia nowego przedsiębiorstwa państwowego z wydzielonego z PKP mienia, Minister Transportu i Gospodarki Morskiej praktycznie traci wpływ zarówno na obsadę kierowniczych stanowisk w przedsiębiorstwie, jak i na jego politykę gospodarczą. Wynika to z tego, że nowe przedsiębiorstwo przestanie podlegać specjalnemu reżimowi prawnemu wynikającemu z ustawy o PKP, a jego działalność będzie regulowana ustawą o p.p. Wiąże się to m.in. z funkcjonowaniem w przedsiębiorstwie organów samorządu pracowniczego (z ogólnym zebraniem delegatów i radą pracowniczą), wyborem dyrektora w drodze konkursu przeprowadzonego przez radę pracowniczą oraz uchwaleniem statutu bez udziału organu założycielskiego.”

Ponadto nadanie ośrodkowi badawczemu statusu przedsiębiorstwa państwowego, a więc jednostki, której celem jest przynoszenie zysku właścicielowi, stoi w sprzeczności z przyszłymi zadaniami tej jednostki.

Inną niedogodnością wynikającą z utworzenia przedsiębiorstwa państwowego jest warunek przeniesienia na nowo tworzone przedsiębiorstwo państwowe zobowiązań i należności, co uniemożliwi oddłużenie CNTK

Należy także zauważyć, że dużą niedogodnością dla przedsiębiorstwa państwowego o charakterze naukowo-badawczym, jest konieczność płacenia podatków od nieruchomości oraz podatku od towaru i usług VAT. Każdy nowy podmiot gospodarczy, a zwłaszcza nastawiony na działalność badawczą i naukową, w początkowej fazie rozwoju stara się ograniczać koszty we wszystkich możliwych obszarach. Dlatego sprawę podatków należy traktować jako jedną z istotniejszych, negatywnie wpływających na podjęcie decyzji o utworzeniu przedsiębiorstwa

państwowego. Fakt ten znajduje swoje odzwierciedlenie w tablicach 2a i 2b oraz 3a i 3b opracowania.

Jedynym pozytywnym elementem utworzenia z CNTK przedsiębiorstwa państwowego jest możliwość korzystania z niektórych zapisów Ustawy o JBR (art. 6÷12) w zakresie spraw pracowniczych.

Reasumując, w koncepcji utworzenia z CNTK przedsiębiorstwa państwowego uwidacznia się więcej elementów negatywnych niż pozytywnych.

### 2.3.3. Przekształcenie w jednostkę badawczo-rozwojową

Koncepcja przekształcenia Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa w jednostkę badawczo-rozwojową, działającą na podstawie ustawy z 25 lipca 1985 r. o jednostkach badawczo-rozwojowych, wynika z oczywistej i naturalnej potrzeby zachowania i ugruntowania dotychczasowej roli i pozycji Centrum, które będąc formalnie zakładem przedsiębiorstwa PKP, wykonuje jednak w dziedzinie kolejnictwa zadania jednostki badawczo-rozwojowej określone w Art. 2.2. Ustawy o JBR i zgodnie z podstawowymi zasadami obowiązującymi w JBR. Do takich działań CNTK było jednocześnie zobowiązane i upoważnione odpowiednimi zapisami w Regulaminie Organizacyjnym CNTK, obowiązującym na mocy Zarządzenia nr 107 Zarządu PKP z dnia 25 listopada 1996 r. Wśród tych zapisów można przytoczyć przykładowo:

§ 3. ust 1: CNTK jest badawczo-rozwojową jednostką organizacyjną przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.

§ 4. ust. 1: Zadaniem CNTK jest prowadzenie działalności naukowo-badawczej i technicznej dla potrzeb przedsiębiorstwa PKP (odpowiadający zapis znajduje się w art. 2.1 ustawy o JBR).

Potrzeba prowadzenia takiej działalności nie tylko dla potrzeb PKP, ale całości polskich kolei nie może być kwestionowana, co odpowiada zapisowi art. 3. p. 1 ustawy o JBR.

§ 4. ust. 2: Do zakresu działania CNTK należy w szczególności:

1. Planowanie, organizowanie, koordynowanie i wykonywanie prac badawczo-rozwojowych, naukowo-technicznych, doświadczalnych i wdrożeniowych.

.....

4. Śledzenie rozwoju nauk związanych z transportem kolejowym, w kraju i za granicą oraz opiniowanie i inicjowanie działań związanych z postępem nauki i techniki, w tym projektów wynalazczych w zakresie kolejnictwa.

.....



8. Prowadzenie branżowego ośrodka informacji naukowej, technicznej i ekonomicznej kolejnictwa oraz działalności wydawniczej z zakresu działania CNTK.
- .....

10. Podnoszenie kwalifikacji naukowych i zawodowych własnych pracowników (odpowiadające zapisy znajdują się również w art. 2.1 ustawy o JBR).

§ 9. ust. 1: CNTK zatrudnia w szczególności pracowników naukowych, badawczo-technicznych, inżyniersko-technicznych i administracyjno-ekonomicznych (jak w art. 30 ustawy o JBR).

§ 10. ust. 1: W CNTK działa Rada Naukowa (jak w art. 20 ustawy o JBR).

Niektóre przepisy ustawy o jednostkach badawczo-rozwojowych zostały także formalnie rozciągnięte na CNTK na mocy Zarządzenia nr 40 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 1995 r. Dotyczą one rozdziałów 6-11 oraz rozdziału 12 art. 60-61, określających m.in. wymagane kwalifikacje, prawa i obowiązki pracowników JBR.

Ponadto CNTK spełnia również inne wymagania bądź stosuje w praktyce inne przepisy ustawy o jednostkach badawczo-rozwojowych mimo, że w odniesieniu do CNTK nie są one ujęte w sposób sformalizowany.

Przykładowo można tu wymienić:

1. Istnienie w CNTK niezbędnej, odpowiadającej przedmiotowi i zakresowi działania:
  - a) liczby pracowników o odpowiednich kwalifikacjach, w tym 8 osób z tytułem profesora lub stopniem naukowym doktora habilitowanego i 18 osób ze stopniem naukowym doktora,
  - b) aparatury badawczej i laboratoryjnej o wartości 22.2 mln. zł (art. 3. p. 2a i 2b ustawy o JBR).
2. Sposób powoływania dyrektora CNTK całkowicie zgodny z art. 21. p. 2 ustawy o jbr.
3. Uczestnictwo CNTK w Radzie Głównej Jednostek Badawczo-Rozwojowych zgodnie z art. 5 ustawy o JBR.
4. CNTK składa do KBN okresowe sprawozdania z działalności oraz informację o posiadanych stanowiskach i aparaturze badawczej według wzoru rozesłanego przez KBN do jednostek badawczo-rozwojowych.
5. CNTK wydaje dwa własne czasopisma, z których „Problemy Kolejnictwa” publikują wyłącznie oryginalne prace recenzowane.
6. CNTK organizuje konferencje, seminaria i szkolenia.

Wynikiem prowadzonej działalności jest wykonanie w 1998 roku 74 opracowań naukowo-badawczych dla potrzeb PKP i 84 opracowań naukowo-technicznych na

zlecenie kontrahentów przemysłowych, co wymagało zaangażowania 320 tys. godzin w pierwszym przypadku i 80 tys. godzin pracy w drugim.

W 1998 roku opublikowano 71 artykułów w czasopismach i na konferencjach (3 publikacje w wydawnictwach o zasięgu międzynarodowym, 41 w czasopismach o zasięgu krajowym, 3 referaty na konferencjach międzynarodowych, 24 referaty na konferencjach krajowych). Wyrazem starań o stały wzrost kwalifikacji pracowników i doskonalenia metod badawczych jest uzyskanie w 1998 r. przez dwie osoby stopnia doktora nauk technicznych oraz rozpoczęcie procesu akredytacji laboratoriów badawczych, celem spełnienia wymagań stawianych przez normy serii EN 45000.

Rezultatem prowadzonej działalności w zakresie kwalifikacji wyrobów dla potrzeb PKP jest wydanie w 1998 r. 136 *Świadectw kwalifikacji wyrobów do stosowania w Przedsiębiorstwie PKP*.

W ramach współpracy zagranicznej z Europejskim Instytutem Badań Kolejowych (ERRI), Wszechrosyjskim Instytutem Naukowo-Badawczym Transportu Kolejowego (WNIIŻT), Dniepropietrowskim Technicznym Uniwersytetem Kolejowym (DIIT) i Niemieckimi Kolejami S.A. (DB AG) realizowano 19 tematów badawczych.

W ciągu trzech kwartałów bieżącego roku opublikowano 75 artykułów i referatów w czasopismach i na konferencjach (2 publikacje w wydawnictwach o zasięgu międzynarodowym, 33 w czasopismach o zasięgu krajowym, 11 referatów na konferencjach międzynarodowych, 29 referatów na konferencjach krajowych). W bieżącym roku CNTK było organizatorem Międzynarodowej Konferencji Kolejowej RAILWAY NOISE' 99 „Ograniczenie Hałasu od Systemów Kolejowych”. W ciągu 1999 r. liczba pracowników ze stopniem naukowym doktora nauk technicznych zwiększyła się o jedną osobę. Kontynuując starania o formalne potwierdzenie wysokiej jakości prowadzonych prac badawczych zgłoszono dwa laboratoria do akredytacji w Polskim Centrum Badań i Certyfikacji oraz jedno laboratorium w Głównym Urzędzie Miar.

W wyniku prowadzonej działalności w zakresie kwalifikacji wyrobów dla potrzeb PKP wydano w ciągu trzech kwartałów br. 129 *Świadectw kwalifikacji wyrobów do stosowania w Przedsiębiorstwie PKP*.

W ramach współpracy zagranicznej z Europejskim Instytutem Badań Kolejowych (ERRI), Wszechrosyjskim Instytutem Naukowo-Badawczym Transportu Kolejowego (WNIIŻT), Istituto Sperimentale Ferrovie Dello Stato (FS/IS) – Włochy, Dniepropietrowskim Technicznym Uniwersytetem Kolejowym (DIIT) i Niemieckimi Kolejami S.A. (DB AG) prowadzono 15 tematów badawczych.

Przytoczone fakty wskazują, że istotą przekształcenia CNTK w jednostkę badawczo-rozwojową jest przeprowadzenie procesu formalnego, który powinien doprowadzić także do wskazania źródła dalszego finansowania CNTK.

Zatem nowa instytucja funkcjonowałaby na bazie istniejącego majątku, w istniejącej lokalizacji, w oparciu o istniejącą kadrę, z celami i zasadami działania zasadniczo zgodnymi z obowiązującymi obecnie i kompatybilnymi dla JBR.

Analizując możliwe formy przekształcenia przedstawione powyżej, należy stwierdzić, że w aktualnej sytuacji najkorzystniejszą formą jest utworzenie z CNTK jednostki badawczo-rozwojowej. Stwierdzenie to dokonane jest z pełną świadomością faktu, że w opracowaniu jest nowelizacja ustaw o KBN i JBR, zakładająca dalsze przekształcanie statusu jednostek działających dzisiaj na podstawie ustawy o JBR w kierunku ich prywatyzacji bądź tworzenia państwowych instytutów badawczych.

## 2.4. Warunki wydzielenia CNTK z PKP

Mając na uwadze stanowisko zadeklarowane zarówno przez MTiGM - przyszłego organu nadzorującego, jak i PKP - dotychczasowego właściciela CNTK, że Rzeczypospolitej potrzebny jest silny, niezależny ośrodek badawczy zdolny wspierać kolej polską w procesie integracyjnym z Unią Europejską, konieczne jest określenie warunków umożliwiających realizację tego celu. Dotyczy to głównie warunków finansowych, majątkowych i funkcjonalnych.

### 2.4.1. Uwarunkowania finansowe

W zakresie uwarunkowań finansowych należy dokonać niezbędnych uzgodnień z PKP jako głównym zleceniodawcą CNTK, a także z KBN i MTiGM.

Należy podkreślić, że konieczne jest:

#### W odniesieniu do PKP

- zachowanie środków na działalność CNTK w planie rzeczowo-finansowym PKP, będących w dyspozycji CNTK, do czasu utworzenia na mocy porozumienia między MTiGM, KBN oraz Min. Finansów, nowego podmiotu, tj. JBR. Konieczność ta wynika z przewidywanego wydłużonego procesu uzgodnień;
- utrzymanie zadeklarowanej przez PKP minimalnej kwoty 13 milionów złotych, planowanej do dyspozycji jednostek organizacyjnych PKP na prace badawcze zlecane CNTK w roku 2000, co wskazane jest również w latach następnych. Jednocześnie zaznacza się, że kwoty tej nie należy utożsamiać z limitem kwoty na postęp techniczny dla przedsiębiorstwa PKP w roku 2000 i kolejnych latach. Również określenia wymaga forma finansowania Ośrodka Normalizacji i Branżowego Ośrodka Informacji oraz reprezentowania PKP w ramach współpracy międzynarodowej;
- oddłużenie i przejęcie przez PKP zobowiązań CNTK zaciągniętych w imieniu PKP w czasie, kiedy Centrum pozostawało w strukturze PKP.



### W odniesieniu do KBN

określenie poziomu środków na działalność statutową, ogólnotechniczną współpracę z zagranicą oraz inwestycje służące badaniom naukowym po 2000 roku, co będzie możliwe po wykonaniu kategoryzacji nowo utworzonej jednostki. Ze wstępnych informacji KBN wynika, że w 2000 roku w/w środki nie będą dostępne dla CNTK

Jednocześnie, w roku 2000, KBN na podstawie dokumentów CNTK, rozpatrzy możliwość sfinansowania utrzymania stanowisk badawczych szczególnego znaczenia znajdujących się w CNTK..

### W odniesieniu do MTiGM

określenie środków wynikających z zadań określonych przez MTiGM. Szacuje się, że będzie to kwota około 100 tys. zł w 2000 r.

#### Przykłady sposobu finansowania zagranicznych ośrodków badawczych:

##### 1. Niemcy - Forschungs und Technologiezentrum (FTZ DB AG)

FTZ do chwili obecnej znajduje się w strukturze DB AG. 45% środków na działalność, w tym na utrzymanie laboratoriów, FTZ otrzymuje bezpośrednio z puli kierownictwa koncernu DB AG, 35% ze zleceń na badania z sektorów DB AG i 20 % ze zleceń z przemysłu, UIC, ERRI itp.

##### 2. Rosja - Wszechrosyjski Instytut Naukowo-Badawczy Transportu Kolejowego (WNIIŻT)

WNIIŻT jest instytutem samofinansującym się. Tereny i budynki, które zajmuje są dzierżawione od Ministerstwa Kolei. Główne źródła pozyskiwania środków na działalność to zlecenia z kolei i przemysłu krajowego i zagranicznego, w tym badania związane z dopuszczeniem urządzeń do stosowania na kolei. Co najmniej raz w roku odbywa się narada kierownictwa WNIIŻT i Głównych Inżynierów okręgów RŻD (kolei rosyjskich), na których ustala się na cały rok zadania zlecane do instytutu w wymiarze gwarantującym jego funkcjonowanie.

##### 3. Chiny - Chińska Akademia Badań Naukowych Transportu Kolejowego (KANIŻT)

KANIŻT 30% środków na działalność otrzymuje z Ministerstwa Kolei, pozostałe 70% wypracowuje ze zleceń z kolei oraz przemysłu krajowego i zagranicznego, także na badania związane z dopuszczeniem urządzeń do stosowania na kolei. Korzystanie z infrastruktury kolejowej jest bezpłatne.

## 2.4.2. Uwarunkowania majątkowe

Utworzenie nowego podmiotu musi być związane z przejęciem przezeń majątku zapewniającego ciągłość prac.

Przekształcone w JBR CNTK, powinno przejąć od PKP cały majątek, jaki użytkuje obecnie. W skład tego majątku powinny wejść w szczególności:

1. teren, budynki i budowle w Warszawie przy ul. Chłopickiego 50,
2. tor doświadczalny w Żmigrodzie wraz z budynkami, budowlami i wyposażeniem technicznym,
3. część hali DOM w Krakowie użytkowana przez Pracownię Badań Hamulców,
4. stanowisko do badań elektrycznych w Mińsku Mazowieckim,
5. wagony pomiarowe i inne, niezbędne do prowadzenia badań,
6. aparatura, stanowiska pomiarowe i środki transportu, w tym lokomotywa manewrowa dla toru doświadczalnego,
7. patenty wytworzone w PKP-CNTK,
8. licencje na oprogramowania komputerowe zakupione przez PKP-CNTK oraz oprogramowania wytworzone w CNTK lub na zlecenie CNTK w wyniku własnych prac badawczych,
9. nieruchomości w Jastarni, Zakopanem i w Międzyzdrojach (ośrodki wczasowe przewidywane jako dodatkowe źródło dochodu wspomagające w okresie przejściowym).

Status prawny majątku użytkowanego przez CNTK przedstawia się następująco:

1. 90 % gruntów ma status uregulowany i PKP CNTK lub PKP jest władającym lub posiada wieczystą dzierżawę; status nieuregulowany ma część gruntów w Żmigrodzie, Jastarni, Zakopanem i Międzyzdrojach – status ten zostanie uregulowany z chwilą wejścia w życie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP.
2. 100 % budynków i budowli ma uregulowany status prawny i są one własnością PKP CNTK; jedynie część hali w Krakowie oraz podstacji trakcyjnej w Mińsku Maz., będące własnością PKP, wymaga przeniesienia praw własności na CNTK.
3. 100 % wyposażenia technicznego ma uregulowany status prawny i jest własnością PKP CNTK lub PKP; własność PKP dotyczy głównie pojazdów szynowych a szczególnie: wagonów i lokomotywy manewrowej dla toru doświadczalnego, wagonów taranów, wagonów osłonowych do badań na łukach odwrotnych.

W stosunku do części majątku w Żmigrodzie - CNTK podjęło starania o przekazanie właściwym urzędom praw własności na 5 wiaduktów i kładkę dla pieszych wraz z niezbędnymi gruntami.

### **2.4.3. Uwarunkowania funkcjonalne**

W zakresie uwarunkowań funkcjonalnych niezbędne jest przekazanie pełnomocnictw i reprezentowania PKP w procesach kwalifikacji wyrobów, normalizacji i informacji naukowo-technicznej, organizacjach międzynarodowych poprzez zachowanie uczestnictwa w gremiach związanych z postępem technicznym, badaniami, rozwojem i normalizacją na rzecz kolejnictwa oraz innych obszarach według potrzeb PKP.

Wyżej wymienione działania, niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania PKP, nie zostały umieszczone w planie restrukturyzowanego PKP. Dotychczas były one realizowane przez PKP–CNTK.

Ponadto, niezbędne jest udostępnianie linii kolejowych PKP, środków trakcyjnych oraz kolejowej sieci telefonicznej na dogodnych, uzgodnionych zasadach.



### 3. SKUTKI WYDZIELENIA CNTK z PKP

Poprzednie części niniejszego opracowania dowiodły, że przekształcenie obecnego Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa jest potrzebne i zasadne.

**Skutkiem wydzielenia CNTK z PKP będzie:**

- utworzenie niezależnego od przyszłych struktur kolei **silnego ośrodka badawczego**, zajmującego istotną pozycję na rynku badań w zakresie **techniki i technologii transportu szynowego**;
- uzyskanie przez MTiGM oraz inne organy administracji państwowej możliwości otrzymywania **niezależnych opinii** związanych z funkcjonowaniem transportu szynowego;
- zachowanie przez nowe struktury PKP możliwości korzystania z usług CNTK w nie zmniejszonym zakresie;
- ekonomizacja działalności Centrum i przejście na pełny, menedżerski styl zarządzania, czego efektem będzie wypracowanie środków umożliwiających dalszy rozwój i rozszerzenie oferty w zakresie prowadzonych prac badawczo-rozwojowych.

**Zagrożeniem** dla wydzielenia są ograniczone środki przeznaczone przez głównego przewoźnika kolejowego, tj. PKP na rozwój i nowe wdrożenia, oraz możliwy brak mobilności i zainteresowania innowacjami w okresie przejściowym przez nowe struktury PKP, które stają wobec trudności organizacyjno-funkcjonalnych i eksploatacyjnych, charakterystycznych dla tego okresu. Stan taki może ograniczać liczbę zleceń dla CNTK i zapotrzebowanie na jego pracę. W związku z tym konieczne jest utworzenie pakietu gwarancji dla CNTK, związanych z przetrwaniem tego okresu. Innym zagrożeniem charakterystycznym dla trudnego okresu przemian w Polsce jest możliwość braku terminowości w realizacji płatności z tytułu zrealizowanych umów. PKP - główny klient - powinno zadeklarować stosowne gwarancje związane z tym problemem.

W wyniku przekształceń, w zależności od możliwych wariantów rozwoju sytuacji związanej z rynkiem i zapotrzebowaniem badań dla kolei, rysują się trzy możliwe scenariusze:

1. **Optymistyczny** - w którym w trybie szybkim CNTK otrzyma dotacje statutowe z KBN lub PKP. Kolej polska, w tym PKP S.A., przeznacza zadeklarowane środki na postęp techniczny i rozwój, a ponadto rozszerza się zainteresowanie innych ośrodków badaniami w CNTK, w ramach współpracy dwustronnej jak i instytucjonalnej.
2. **Realistyczny** - w którym kategoryzacja CNTK w KBN trwa od roku do trzech lat, a PKP ogranicza środki na działalność innowacyjną i CNTK, a poziom zleceń pozwala jedynie na przetrwanie bez możliwości inwestowania.
3. **Pesymistyczny** - w którym w wyniku braku zleceń konieczna będzie wyprzedaż majątku i ograniczenie zatrudnienia.

W dalszych rozważaniach rozpatruje się scenariusz realistyczny.

### 3.1. Skutki organizacyjne

Podstawowym skutkiem organizacyjnym wydzielenia CNTK z PKP jest fakt utworzenia nowego, samodzielnego podmiotu posiadającego osobowość prawną. Utworzenie takiego podmiotu niesie za sobą konieczność przyjęcia odmiennej od dotychczasowej struktury organizacyjnej Centrum.

Aktualną i nową strukturę organizacyjną przedstawiają załączone poniżej schematy.

Należy zwrócić uwagę, że w nowej strukturze organizacyjnej uwidoczniło komórki powstałe jako efekt wdrażania systemów jakości w Centrum, wyodrębniono sferę działalności naukowo-badawczej oraz sferę odpowiadającą za kierowanie, analizę i obsługę.

W porównaniu do struktury obecnie obowiązującej innego znaczenia nabiera przedmiot i cel działania dyirekcji nowego CNTK oraz jego Rady Naukowej (zgodnie z zapisami ustawy o JBR).

Celem takiego podziału i zmian strukturalnych jest zarówno podniesienie rangi Rady Naukowej, jak również minimalizacja kosztów własnych Centrum.

Należy zaznaczyć, że całościowe wyłączenie CNTK z PKP przerwie próby rozcłonkowania jego struktur.

### 3.2. Skutki prawne

Przekształcenie CNTK w jednostkę badawczo-rozwojową wymaga następującego trybu postępowania:

- wydzielenie z PKP jednostki organizacyjnej CNTK na mocy art.44 ust.1 ustawy o Przedsiębiorstwie Państwowym PKP przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej,
- utworzenie zarządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej na mocy art.6 ust.2 ustawy o jednostkach badawczo-rozwojowych, jednostki badawczo-rozwojowej CNTK, w uzgodnieniu z Ministrem Nauki i Ministrem Finansów (jednolity tekst – Dz.U. z 1991 r. Nr 44 poz.194, zm. Dz.U. z 1991 r. Nr 107, poz. 464, z 1992 r. Nr 54, poz. 254, z 1994 r. Nr 1, poz. 3, Nr 43, poz. 163),
- wpisanie CNTK jako jednostki badawczo-rozwojowej do Rejestru Jednostek Badawczo-Rozwojowych.

Z faktu przekształcenia CNTK w JBR wynikają następujące pozytywne skutki:

- Ustawa o JBR nie zamyka drogi dla dalszych przekształceń w spółkę lub przedsiębiorstwo państwowe;
- Ustawa o JBR gwarantuje możliwość prowadzenia działalności gospodarczej;
- Ustawa o JBR daje zwolnienie z podatków i opłat za użytkowanie gruntów;
- Pracownicy CNTK z mocy prawa stają się pracownikami nowego podmiotu.

### **3.3. Skutki finansowe (prognoza sytuacji finansowej CNTK na lata 2000-2002)**

#### **3.3.1. Założenia**

Opracowując prognozy finansowe dla CNTK przyjęto odpowiednie założenia co do przychodów i kosztów.

Plan przychodów opracowano w oparciu o analizę roku 1999 jako najbardziej zbliżonego do prognozowanego okresu 2000 – 2002 r. Wprowadzenie w 1999 r. na PKP rozliczeń wewnętrznych ujawniło aktualny popyt na prace badawczo-rozwojowe w warunkach następującej restrukturyzacji PKP. Charakterystyczny spadek popytu generowanego przez PKP (prawie 50% w porównaniu z rokiem poprzednim), a w konsekwencji oczywiste ograniczenie przychodów z tego segmentu rynku ma też pozytywny aspekt w intensyfikacji poszukiwań zamówień na innych rynkach – szczególnie dostawców dla kolejnictwa i innego transportu szynowego.

Prognoza przychodów została przeprowadzona z uwzględnieniem poszczególnych segmentów rynku badań. Jest to konieczne, gdyż uwarunkowania popytu są bardzo złożone i uzależnione od różnych regulacji formalno-prawnych, na które CNTK nie ma wpływu.

Świadomość stanu tak analizowanego popytu na prace CNTK i wynikającej stąd sprzedaży spowodowały bardzo krytyczną analizę kosztów. Na rok 2000 – pierwszy rok funkcjonowania CNTK w nowej formie, zaproponowano realistyczny, oszczędnościowy program kosztów przedstawiony w dwóch wariantach:

- a) dla CNTK jako przedsiębiorstwa państwowego
- b) dla CNTK Jednostki Badawczo-Rozwojowej.

W następnych latach przewidziano niewielki wzrost kosztów a szczególnie wynagrodzeń, wynikający z założonej odbudowy potencjału intelektualnego.

Potrzeby inwestycyjne CNTK zostały ustalone na kwotę 600 tys. zł do 2002 r., czyli 200 tys. zł rocznie. Biorąc pod uwagę, że pozyskanie środków w tym okresie będzie bardzo trudne, uwzględniono potrzeby inwestycyjne w zakresie „awaryjnym” i niezbędnych uaktualnień narzędzi informatyki. Przewiduje się, że dopiero dalsze lata pozwolą na istotną modernizację i rozwój majątku trwałego.

Z natury rzeczy nie znajduje to odzwierciedlenia w załączonych tabelach, ale szczegółowy komentarz podano przy omówieniu prognozy wyników finansowych.



### 3.3.2. Prognozowane przychody

W tablicy 1 zestawiono prognozę przychodów CNTK z działalności gospodarczej do 2002 r. Stwierdzono, że w pierwszych dwóch latach niewielki wpływ na przychody ma status przekształconego CNTK. Dofinansowanie z budżetu państwa (poprzez KBN) możliwe będzie dopiero w trzecim roku po dokonaniu oceny CNTK, według kryteriów KBN obowiązujących dla Jednostek Badawczo-Rozwojowych.

Tablica 1

#### Prognoza przychodów CNTK do 2002 r.

(w tys. zł)

Wyszczególnienie	1997	1998	1999 prognoza	2000	2001	2002
I. Przychody ze sprzedaży	4 678	5 500	21 893	21 010	24 790	33 900
1. ze sprzedaży produktów	4 628	5 500	21 843	20 910	24 690	33 800
w tym ze środków KBN						4 000
2. ze sprzedaży materiałów i towarów	50		50	100	100	100
II Pozostałe przychody operacyjne	124	30	240	200	200	400
III Przychody finansowe	90	90	120	50	200	250
<b>RAZEM (poz. I + II + III)</b>	<b>4 892</b>	<b>5 620</b>	<b>22 253</b>	<b>21 260</b>	<b>25 190</b>	<b>34 550</b>

Zródło: Obliczenia własne

**Uwaga:** pozycja „przychody ze sprzedaży produktów”:

- w latach 1997-1998 zawiera tylko kwotę sprzedaży dla klientów spoza PKP,
- w 1999 r. zawiera kwotę 8 600 tys. PLN sprzedaży dla klientów spoza PKP i 13 243 tys. PLN sprzedaży w rozliczeniach wewnętrznych PKP,
- w latach 2000-2002 planowana sprzedaż dotyczy wszystkich klientów,
- kwota 4 000 tys zł planowane w 2002r. dotyczy tylko CNTK JBR.

W przytoczonych latach 1997 i 1998 jako przychód ewidencjonowane były przychody spoza PKP, natomiast koszty były realizacją planu rzeczowo-finansowego PKP.

Przychody roku 2000 oceniono na mniejsze od sumy sprzedaży i sprzedaży wewnętrznej roku 1999. Ta prognoza znajduje uzasadnienie w przewidywanym spadku zamówień na prace badawczo-rozwojowe od będących w organizacji struktur zreformowanego PKP. Segmentacja przychodów roku 2000 wraz z uwarunkowaniami przedstawia się następująco:

- a) Przemysł – dostawca wyrobów dla PKP – kwota 8 milionów. W większości (80%) są to badania wykonywane w związku z oceną (kwalifikacją) wyrobów, pozostałe 20% to zlecenia niezależnych producentów na wykonanie badań, analiz, prac badawczo-rozwojowych. Tak więc kwota 6,4 miliona przychodów uzależniona jest od ustanowienia przez PKP lub podmioty powstałe po jego restrukturyzacji, uprawnienia CNTK do działania w ich imieniu w zakresie wydawania opinii kwalifikacyjnych.
- b) PKP lub podmioty powstałe w wyniku restrukturyzacji – kwota 13 milionów. 40% tej kwoty (5,2 miliona) to zadania normalizacji, informacji naukowo-technicznej prowadzone w imieniu PKP i na rzecz PKP. Zadanie informacji n-t wiąże się z działalnością koordynacyjną kolejowych ośrodków informacji n-t. Zadanie to

aktualnie prowadzone przez CNTK na zlecenie Zarządu PKP wymagać będzie sprecyzowania organizacyjnego i kompetencyjnego. Pozostałe 60% (7,8 miliona) to prace badawczo-rozwojowe dla różnych jednostek PKP. Oszacowanie tego popytu wykonane zostało bardzo ostrożnie. Przynajmniej 2,5 miliona zawarte jest w aktualnych umowach z przewidywaną kontynuacją w roku 2000.

- c) Pozostały 1 milion przychodów to prace na zlecenie organizacji międzynarodowych oraz krajowych zleciodawców takich, jak Metro Warszawskie i wykonawcy zadań finansowanych przez KBN. Brane jest również pod uwagę wykonywanie prac zlecanych przez MTiGM.

Przedstawiona wyżej prognoza i analiza odnoszą się również do roku 2001, chociaż przewiduje się niewielki wzrost przychodów o 16%. Dopiero rok 2002 zaznaczy się istotnym wzrostem przychodów (25% w stosunku do roku 2001). Uzasadnieniem tego wzrostu jest przewidywane:

- okrzepnięcie struktur nowego PKP powodujące zainteresowanie postępem technicznym,
- prawdopodobne uzyskanie dostępu do środków budżetowych po ocenie dwuletniej działalności CNTK jako JBR,
- pojawienie się problemów badawczych, związanych z włączeniem kolei polskich do struktur kolei europejskich w związku z przewidywanym wejściem Polski do Unii Europejskiej.

Prognoza na rok 2000 oparta jest na wynikach roku 1999, gdy PKP ograniczyło nakłady również na prace badawcze i rozwojowe. Utworzony w ten sposób nie zaspokojony popyt pozwala stawiać **optymistyczną prognozę na dalsze lata**. Wówczas wielkość przychodów z PKP może kształtować się na **poziomie 23 milionów**. Ta kwota jest adekwatna do wstępnie planowanego przychodu wewnętrznego w roku 1999. Sytuacja taka pozwoliłaby na prowadzenie działalności CNTK na normalnym poziomie, wynikającym z przedmiotu i celu działania Centrum.

### 3.3.3. Prognozowane koszty

Podstawowym kosztem w CNTK (60-65%) są wynagrodzenia z pochodnymi. Jednocześnie koszt ten, ze względu na wymaganą stabilność kadry o wysokich kwalifikacjach, w jednostce wykonującej prace o charakterze naukowo-badawczym, nie może być ani w całości, ani w części zaliczany do kosztów zmiennych. Pozostałe koszty to tylko 25% całkowitej sumy i praktycznie w całości stanowią koszt stały. Tylko niewielką część kosztu energii, a szczególnie energii trakcyjnej (około 3,5% całości kosztów) można zaliczyć do kosztów zmiennych.

W tablicach 2a i 2b zestawiono prognozowane koszty CNTK w układzie przyjętym w sprawozdawczości finansowej. Przyjmując program realistyczny zakłada się w pierwszym roku:

- koszty wynagrodzeń na nieco niższym poziomie w porównaniu z rokiem 1999 w wyniku spadku zatrudnienia i niewielkiego wzrostu płacy średniej,
- pozostałe koszty na nieco niższym poziomie z wyjątkiem amortyzacji zwiększonej o przyjęte na stan nowe środki trwałe,

- istotnie mniejsze koszty podatków i opłat, gdyż w 1999 r. poniesiono jednorazowe opłaty za uwłaszczenie gruntów w Warszawie.

W następnych latach przewiduje się utrzymanie kosztów na poziomie roku 2000 z uwzględnieniem:

- wzrostu kosztów wynagrodzeń odpowiednio do odbudowywanego potencjału intelektualnego,
- minimalnego spadku kosztu amortyzacji w wyniku całkowitego umorzenia niektórych środków trwałych.

Tablica 2a

### Prognoza kosztów CNTK do 2002 r.

*Wersja dla Przedsiębiorstwa Państwowego*

(w tys. zł)

Wyszczególnienie	1997	1998	1999 prognoza	2000	2001	2002
<b>I. Koszty działalności operacyjnej</b>	24 251	28 953	28 458	26 750	30 285	36 670
1. Zużycie materiałów i energii	2 139	2 846	1 900	1 650	1 800	1 900
2. Usługi obce	5 208	6 098	2 060	2 200	2 500	3 000
3. Usługi PKP			1 400	600	650	750
4. Podatki i opłaty	344	364	1 620	1 200	1 285	1 370
5. Wynagrodzenie i pochodne	13 553	14 816	15 384	15 000	18 000	23 500
6. Amortyzacja	2 292	3 349	5 494	5 600	5 500	5 400
7. Pozostałe	677	1 480	600	500	550	750
<b>II. Pozostałe koszty operacyjne</b>	166	120	250	310	420	500
<b>III. Koszty finansowe</b>	54	50	80	100	140	180
<b>RAZEM (poz. I + II + III)</b>	<b>24 471</b>	<b>29 123</b>	<b>28 788</b>	<b>27 160</b>	<b>30 845</b>	<b>37 350</b>

Źródło: Obliczenia własne

Tablica 2b

### Prognoza kosztów CNTK do 2002 r.

*Wersja dla Jednostki Badawczo-Rozwojowej*

(w tys. zł)

Wyszczególnienie	1997	1998	1999 prognoza	2000	2001	2002
<b>I. Koszty działalności operacyjnej</b>	24 251	28 953	28 458	26 450	29 985	36 400
1. Zużycie materiałów i energii	2 139	2 846	1 900	1 650	1 800	1 900
2. Usługi obce	5 208	6 098	2 060	2 200	2 500	3 000
3. Usługi PKP			1 400	600	650	750
4. Podatki i opłaty	344	364	1 620			
5. Wynagrodzenie i pochodne	13 553	14 816	15 384	15 000	18 000	23 500
6. Amortyzacja	2 292	3 349	5 494	5 600	5 500	5 400
7. Pozostałe	677	1 480	600	500	550	750
8. VAT naliczony od zakupów				900	985	1 100
<b>II. Pozostałe koszty operacyjne</b>	166	120	250	310	420	500
<b>III. Koszty finansowe</b>	54	50	80	100	140	180
<b>RAZEM (poz. I + II + III)</b>	<b>24 471</b>	<b>29 123</b>	<b>28 788</b>	<b>26 860</b>	<b>30 545</b>	<b>37 080</b>

Źródło: Obliczenia własne

Dwie wersje prognozy kosztów zasadniczo różnią się w kosztach podatków i opłat i w pozycji kosztu „VAT naliczony”, charakterystycznej dla podmiotu zwolnionego z podatku.

### 3.3.4. Prognozowany wynik finansowy

W tablicach 3a i 3b zestawiono ustalone na podstawie prognoz przewidywane wyniki finansowe CNTK do 2002 r. Wyniki finansowe będą ujemne, CNTK będzie przechodzić trudny okres adaptacji do nowych warunków funkcjonowania, w tym zwłaszcza nawiązywanie nowych kontaktów handlowych.

W wariantcie JBR ten okres funkcjonowania nie powinien jednak spowodować załamania finansowego, ani utraty płynności finansowej ze względu na to, że już w 2001 r. wystąpi nadwyżka wpływów nad wydatkami. Dodatnia i rosnąca wartość tej nadwyżki w całym okresie projekcji, będzie oznaczać istotną poprawę kondycji finansowej. Co więcej, CNTK będzie miało zdolność kredytową, pozwalającą na sfinansowanie programu inwestycyjnego 200 tys. zł rocznie.

W okresie trzech lat nadwyżka pieniężna zabezpiecza z nadmiarem średnioroczne potrzeby w zakresie wydatków inwestycyjnych.

Wariant Przedsiębiorstwa Państwowego wykazuje przewidywaną utratę płynności finansowej we wszystkich latach prognozowanych.

Tablica 3a

#### Przewidywane wyniki finansowe CNTK do 2002 r.

*Wersja dla Przedsiębiorstwa Państwowego*

(w tys. zł)

Wyszczególnienie	1997	1998	1999 prognoza	2000	2001	2002
1. Przychody ogółem	4 892	5 620	22 253	21 260	25 190	30 550
2. Koszty ogółem	24 471	29 123	28 788	27 160	30 845	37 350
3. Wynik finansowy brutto	-19 579	-23 503	-6 535	-5 950	-5 655	-6 800
4. Podatek dochodowy	-	-	-	-	-	-
5. Wynik finansowy netto	-19 579	-23 503	-6 535	-5 950	-5 655	-6 800
6. Amortyzacja	2 292	3 349	5 494	5 600	5 500	5 400
7. Nadwyżka pieniężna	-17 287	-20 154	-1 041	-350	-155	-1 400

Źródło: Obliczenia własne



**Przewidywane wyniki finansowe CNTK do 2002 r.***Wersja dla Jednostki Badawczo-Rozwojowej*

(w tys. zł)

Wyszczególnienie	1997	1998	1999 prognoza	2000	2001	2002
1. Przychody ogółem	4 892	5 620	22 253	21 260	25 190	34 550
w tym ze środków KBN						4 000
2. Koszty ogółem	24 471	29 123	28 788	26 860	30 545	37 080
3. Wynik finansowy brutto	-19 579	-23 503	-6 353	-5 600	-5 355	-2 530
4. Podatek dochodowy	-	-	-	-	-	-
5. Wynik finansowy netto	-19 579	-23 503	-6 353	-5 600	-5 355	-2 530
6. Amortyzacja	2 292	3 349	5 494	5 600	5 500	5 400
7. Nadwyżka pieniężna	-17 287	-20 154	-1 041	0	145	2 870

Źródło: Obliczenia własne

Nadwyżki pieniężne w żadnym z wariantów nie pokrywają pełnego odtworzenia majątku. W wersji JBR CNTK możliwym jest zrealizowanie minimalnego planu inwestycyjnego, finansowanego w dużej mierze z nadwyżki trzeciego roku.

Ujemna nadwyżka pieniężna w wersji Przedsiębiorstwa Państwowego wskazuje na brak płynności finansowej, na pokrycie której trzeba by znaleźć środki w przychodach. Ograniczanie kosztów sprowadzałoby się do dalszej degradacji infrastruktury materialnej i intelektualnej.

Niewątpliwą zaletą zwolnień podatkowych, przyznanych JBR, jest uniknięcie napięć w płynności finansowej powodowanych obowiązkiem terminowych regulowań zobowiązań podatkowych, w tym VAT należnego, niezależnie od terminu windykacji należności od klientów. Ten czynnik nie daje się uwidocznić w zestawionych prognozach, ma jednak znaczenie dla kondycji firmy.

Zestawienie przychodów i kosztów w tablicach 3a i 3b wykonane zostało przy przyjętych założeniach dotyczących przychodów i kosztów. Założenia dotyczące przychodów są kluczowe dla osiągnięcia prognozowanego poziomu wyniku finansowego. Decydującym jest popyt tworzony przez podstawowego klienta, jakim jest PKP lub podmioty powstałe po jego restrukturyzacji. Łatwym do przewidzenia są skutki nie zrealizowania przewidywanych przychodów z zadań inspirowanych przez PKP — będzie to utrata płynności finansowej. Mało prawdopodobnym jest znalezienie w prognozowanych trzech latach innych segmentów rynku, mogących pokryć powstałe niedobory przychodów. Jeżeli taką sytuację można by określić jako przejściową, to możliwa do przyjęcia będzie sprzedaż części majątku nie zaangażowanego w tworzenie przychodów w celu pokrycia niedoborów w przychodach.

### 3.4. Skutki majątkowe

W omawianym zakresie wydzielenie CNTK skutkować będzie wniesieniem wartości majątkowych używanych przez CNTK, a będących własnością PKP, do majątku nowego podmiotu. W szczególności dotyczy to:

- terenu, budynków i budowli w Warszawie przy ul. Chłopickiego 50,
- toru doświadczalnego w Żmigrodzie wraz z budynkami, budowlami i wyposażeniem technicznym,
- wagonów pomiarowych i innych, niezbędnych do prowadzenia badań,
- aparatury, stanowisk pomiarowych i środków transportu, w tym lokomotywy manewrowej dla toru doświadczalnego,
- patentów wytworzonych w PKP-CNTK,
- licencji na oprogramowania komputerowe zakupionych przez PKP-CNTK oraz oprogramowań wytworzonych w CNTK lub na zlecenie CNTK w wyniku własnych prac badawczych,
- innych wartości niematerialnych i prawnych,
- nieruchomości w Jastarni, Zakopanem i w Międzyzdrojach (ośrodki czasowe przewidywane jako dodatkowe źródło dochodu wspomagające w okresie przejściowym),

a ponadto:

- części hali DOM w Krakowie użytkowanej przez Pracownię Badań Hamulców,
- części podstacji trakcyjnej ze stanowiskiem do badań elektrycznych w Mińsku Mazowieckim,

jako współwłasność z PKP.

Łączna wartość majątku przejętego przez przekształcone CNTK według stanu na 30 czerwca 1999 r. wynosi 84 743 tys. zł, a netto 59 900 tys. zł - dla majątku będącego aktualnie na stanie CNTK i około 16 milionów złotych majątku PKP będącego w użytkowaniu CNTK.

### 3.5. Skutki kadrowe

W dniu 30 września 1999 r. Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa zatrudniało 404 osoby, w tym:

- |  |             |
|--|-------------|
| 1. Pracownicy naukowcy                             | - 25 osób   |
| 2. Pracownicy badawczo-techniczni                  | - 1 osoba   |
| 3. Pracownicy inżyniersko-techniczni               | - 254 osoby |
| 4. Pracownicy biblioteczni i dokumentacji naukowej | - 15 osób   |
| 5. Pracownicy administracyjno-ekonomiczni          | - 66 osób   |
| 6. Pracownicy na stanowiskach robotniczych         | - 12 osób   |
| 7. Pracownicy obsługi                              | - 31 osób.  |

Przejęcie niezbędnych pracowników PKP CNTK do nowego JBR CNTK nastąpi w trybie Art.23<sup>1</sup> Kodeksu Pracy.

Przewiduje się, że około 50 pracowników pozostanie pracownikami PKP. W tej grupie znajdują się także pracownicy, którzy nie przyjmą nowych warunków pracy JBR CNTK.

Z przedstawionych liczb jak i zapotrzebowania na pracę wynika, że w chwili obecnej Centrum zatrudnia zbyt wielu pracowników o charakterze pomocniczym, przy pogarszającej się sytuacji, w odniesieniu do liczby zatrudnionych pracowników naukowych i inżynieryjno-technicznych. W 1999 r. liczba pracowników naukowych zmniejszyła się o 10 osób (tj. o 28%), natomiast inżynieryjno-technicznych o 36 osób (tj. o 12%).

Niewątpliwym wpływ na tę sytuację ma brak naboru młodych, uzdolnionych pracowników. Przyczynę tego stanu należy upatrywać między innymi w konieczności stosowania przez Centrum przepisów dotyczących zatrudnienia i płac wspólnych dla całego PKP.

Mając na uwadze poziom i rodzaj zadań przewidzianych dla nowego CNTK, szacowana liczba pracowników powinna spaść do ok. 360-380 pracowników, przy zmianie proporcji na korzyść liczby pracowników zatrudnionych bezpośrednio w badaniach. Początkowy spadek zatrudnienia ma również na celu utrzymanie i być może podnoszenie płac kadrze najbardziej przydatnej dla prac wykonywanych przez Centrum.

Dla realizacji przyszłych zadań konieczne jest przyjęcie około 50 pracowników o kwalifikacjach umożliwiających wykonywanie prac badawczych samodzielnie lub zdolnych do kierowania zespołami realizującymi zadania merytoryczne. Pracownicy ci zastąpiliby 50 osób dotychczas zatrudnionych, nie posiadających jednak kwalifikacji odpowiednich dla nowej sytuacji CNTK. Umożliwiłoby to odtworzenie środowisk w wielu specjalnościach z zakresu prac objętych działalnością Centrum. Przewidywany program zatrudnienia i koszty z tym związane przedstawione są w tablicy 4.

Tablica 4

Rok	Liczba pracowników					Planowane płace (w tym ZUS) w tys.zł	Udział procentowy płac w kosztach
	Ogółem	Pion badań		Administra- cyjno-ekono- micznych	Pomocni- czych		
		Nauko- wych	Inżynieryjno- technicznych				
1998	455	36 8.0%	305 67.0%	72 15.8%	42 9.2%	15 134	52.0
1999	404	26 6.4%	269 66.6%	66 16.4%	43 10.6%	15 384	53.4
2000	360	26 7.2%	260 72.2%	44 12.2%	30 8.4%	15 000	55.8
2001	380	28 7.4%	278 73.1%	44 11.6%	30 7.9%	18 000	58.9
2002	400	35 8.8%	291 72.7%	44 11.0%	30 7.5%	23 500	63.3

Źródło: Opracowanie własne

Jak wynika z zestawienia, po początkowym spadku zatrudnienia przewidywany jest wzrost popytu na wykwalifikowaną kadrę, co będzie wynikać z poszerzającej się oferty rynkowej. Do 2002 r. planuje się wzrost liczby pracowników naukowych o 9 osób, oraz inżynieryjno-technicznych o 22 osoby.

Jednocześnie w grupie pracowników administracyjnych planowany jest spadek zatrudnienia o 22 osoby i pomocniczych o 13 osób.

Należy zauważyć, że w latach 2000-2002 liczba pracowników administracyjno-ekonomicznych i pomocniczych utrzymuje się na stałym poziomie, a dynamiczny wzrost dotyczy pracowników naukowo-badawczych i inżynieryjno-technicznych.

### 3.6. Inne skutki

Należy zwrócić uwagę na inne skutki wydzielenia CNTK z PKP. Są to:

- zagwarantowanie kompleksowego i systemowego prowadzenia prac badawczych w dziedzinie transportu szynowego,
- stworzenie pełnej i równej dostępności usług na rynku badań dla wszystkich zainteresowanych podmiotów,
- utworzenie instytucji gwarantującej wypełnianie zadań wynikających z interesu państwa,
- możliwość racjonalnego wykorzystania zasobów majątkowych,
- racjonalizacja procesu planowania i sprawozdawczości adekwatnej do menedżerskiego zarządzania przy wyeliminowaniu pakietu prac wymaganych w tym zakresie przepisami PKP.



## 4. Podsumowanie

Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa jest obecnie badawczo-rozwojową jednostką organizacyjną przedsiębiorstwa państwowego PKP. CNTK pełni rolę wiodącą w zakresie rozwoju polskiego kolejnictwa - w tym m.in.: realizuje prace naukowo-badawcze, dokonuje kwalifikacji urządzeń technicznych dla kolei oraz reprezentuje interesy polskich kolei na arenie międzynarodowej w dziedzinie techniki oraz normalizacji.

Tworzenie rynku przewozów kolejowych oraz zachodzący proces restrukturyzacji PKP powodują, że zaistniały okoliczności wymuszające konieczność określenia przyszłości CNTK. Przyjęty przez Radę Ministrów program restrukturyzacji PKP przewiduje wydzielenie CNTK z PKP.

**Przewidywane skutki wydzielenia CNTK z PKP będą następujące:**

**a) organizacyjne**

- utworzenie nowego samodzielnego podmiotu, posiadającego osobowość prawną,
- powstanie ośrodka badawczego, niezależnego od innych podmiotów transportu szynowego;

**b) prawne**

- utworzenie państwowej jednostki organizacyjnej, działającej na podstawie ustawy o jednostkach badawczo-rozwojowych;

**c) ekonomiczne**

- należy spodziewać się, że CNTK będzie przechodzić trudny okres adaptacji do nowych warunków funkcjonowania, w tym zwłaszcza nawiązywania nowych kontraktów handlowych. Przewiduje się, że nie spowoduje to załamania finansowego, ani utraty płynności finansowej, pomimo, że planowany wynik finansowy do roku 2002 będzie ujemny. Zakłada się, że już w 2001 r. wystąpi nadwyżka wpływów nad wydatkami. Dodatnia i rosnąca wartość tej nadwyżki, będzie oznaczać istotną poprawę kondycji finansowej. Co więcej, CNTK uzyska zdolność kredytową na sfinansowanie programu inwestycyjnego na poziomie 200 tys. zł rocznie;
- po ocenie przez KBN działalności CNTK jako JBR, przewiduje się uzyskanie środków budżetowych na finansowanie działalności.

Zagrożeniem dla wydzielenia może okazać się brak zainteresowania PKP innowacjami w okresie przejściowym, pociągający za sobą drastyczne ograniczenie zleceń dla CNTK oraz brak jakichkolwiek gwarancji ze strony PKP w tym zakresie. Co prawda zespół uzyskał informację od PKP o prawdopodobnej

kwocie 13 mln zł zamówień, to jednak niezbędne jest realne zapewnienie tych środków.

Wydzielenie CNTK z PKP i utworzenie JBR CNTK wymaga podjęcia następujących działań prawnych:

1. wydania decyzji Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie wydzielenia z PKP jednostki organizacyjnej CNTK na podstawie Art. 44 ust. 1 Ustawy o p.p. PKP i Art. 18 Ustawy o przedsiębiorstwach państwowych.  
Decyzja powinna zawierać również postanowienie stanowiące, iż wydzielenie CNTK z przedsiębiorstwa PKP następuje z dniem utworzenia jednostki badawczo-rozwojowej;
2. wydania zarządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie utworzenia jednostki badawczo-rozwojowej CNTK na podstawie Art. 6 ust. 2 Ustawy o jednostkach badawczo-rozwojowych, które wymaga uzgodnienia z Ministrem właściwym ds. Nauki i Ministrem właściwym ds. Finansów Publicznych.  
Zarządzenie powinno określać przedmiot i zakres działania jednostki, jej nazwę i siedzibę, organ sprawujący nad nią nadzór, jak również składniki mienia i środki, w które wyposaża się tworzoną jednostkę na podstawie ustaleń (uchwały) Komisji do przeprowadzenia inwentaryzacji i podziału mienia PKP;
3. opracowania i uchwalenia statutu jednostki badawczo-rozwojowej, określającego jej szczegółowy przedmiot i zakres działania stosownie do przepisów Ustawy o JBR;
4. dokonania wpisu jednostki badawczo-rozwojowej do rejestru, załączając wymagane ustawą dokumenty.  
Z chwilą wpisania do rejestru jednostka ta uzyskuje osobowość prawną.

## 5. Wnioski

1. Po analizie przyczyn, celów i skutków wydzielenia CNTK z przedsiębiorstwa PKP oraz biorąc pod uwagę:

- konieczność zachowania w całości substancji badawczej kolei polskich dla prowadzenia prac w interesie państwa,
- potrzebę zapewnienia obiektywności badań wszystkim zainteresowanym podmiotom,
- przewidywaną integrację transportu kolejowego w Polsce z systemami transportowymi Unii Europejskiej,

zespół uznaje za zasadne i celowe utworzenie z PKP CNTK jednostki badawczo-rozwojowej na mocy Ustawy z dnia 25 lipca 1985 r. o jednostkach badawczo-rozwojowych (jednolity tekst - Dz. U. z 1991 r. Nr 44, poz. 194, zm. Dz. U. z 1991 r. Nr 107, poz. 464, z 1992 r. Nr 54, poz. 254, z 1994 r. Nr 1, poz. 3, Nr 43, poz. 163) - w terminie do 31.12.1999r.

2. Dla utworzenia – na bazie wydzielonego z PKP CNTK – samodzielnego podmiotu w formie jednostki badawczo – rozwojowej powinny być spełnione przede wszystkim następujące warunki:

- a) jednostka zostanie wyposażona w mienie niezbędne do prowadzenia działalności statutowej – w tym nieruchomości.
- b) PKP, jako główny zleceniodawca zagwarantuje, że zapotrzebowanie na prace naukowo – badawcze i usługi CNTK w latach 2000 – 2001, będzie nie mniejsze niż na poziomie roku 1999.
- c) dostosowanie zatrudnienia do potrzeb w nowym CNTK. Zakłada się, że około 50 pracowników, którzy nie zostaną zatrudnieni w nowym podmiocie pozostawieni zostaną do dyspozycji w p.p. PKP.
- d) pozostawienie w PKP zobowiązań finansowych CNTK.

Przewodniczący Zespołu



dr inż. Stawomir Bukowski

W pracach zespołu uczestniczyli przedstawiciele:

**Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej**

dr inż. Sławomir Bukowski -  
Przewodniczący  
zespołu

dr inż. Michał Bartczak

mgr Zdzisław Piekarski

mgr Andrzej Majewski

inż. Waldemar Niedziela

mgr inż. Grzegorz Skibiński

**Ministerstwa Finansów**

Anastazja Sworzyńska

**Ministerstwa Skarbu Państwa**

mgr inż. Jerzy Pakulski

**Ministerstwa Nauki (Komitet Badań Naukowych)**

prof. dr hab.inż. Włodzimierz Gąsowski

mgr Zdzisław Rawicki

mgr inż. Marek Ślęzak

**Polskiej Akademii Nauk**

dr hab. inż. Kazimierz Towpik

**Głównego Inspektoratu Kolejnictwa**

dr inż. Krzysztof Osuch

**Polskich Kolei Państwowych**

Grzegorz Stachura

**Polskich Kolei Państwowych (Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa)**

dr inż. Radosław Żołnierzak

dr inż. Adam Legat

mgr inż. Tadeusz Dembowski

mgr inż. Ryszard Malesa



Niniejszą opinię opracowano na podstawie dokumentów:

1. postanowienia nr 31 z dnia 30.09.1999 r. Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej o wszczęciu postępowania przygotowawczego w sprawie wydzielenia z przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” jednostki organizacyjnej Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa w Warszawie.
2. zestawienia danych dotyczących CNTK przewidzianego do wydzielenia z PKP w trybie art. 44 ustawy o PKP (opracowanie CNTK dla DG PKP-KOR).
3. opinii w sprawie działań prawnych niezbędnych do wydzielenia z przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” Centrum Naukowo-Technicznego Kolejnictwa (opr. A. Majewski - Dep. Prawno-Legislacyjny MTiGM).
4. opinii prawnej Biura Przekształceń Własnościowych i Restrukturyzacji PKP (nr KOR1r-024/272/99 z dnia 13.10.1999 r.).
5. opinii Departamentu Prawnego Komitetu Badań Naukowych z dnia 18.10.1999 r.
6. opinii Członka Zarządu PKP Dyrektora ds. Przekształceń i Prywatyzacji mgr inż. Jacka Bukowskiego z dnia 19.10.1999 r. (Nr KBR1-0140/133/99).

# **OPINIA ZESPOŁU PRZYGOTOWAWCZEGO**

**powołanego przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej  
Postanowieniem nr 31 z dnia 30.09.1999 r. o wszczęciu postępowania  
przygotowawczego w sprawie wydzielenia  
*CENTRUM NAUKOWO-TECHNICZNEGO KOLEJNICTWA*  
z przedsiębiorstwa  
„POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE”**

**WARSZAWA, 22 października 1999**

# SPIS TREŚCI

1. WPROWADZENIE .....	2
2. PRZESŁANKI WYDZIELENIA CNTK Z PKP .....	3
2.1. Przyczyna wydzielenia CNTK z PKP .....	3
2.2. Cel wydzielenia CNTK z PKP .....	3
2.3. Możliwe formy przekształcenia CNTK .....	5
2.3.1. Przekształcenie w spółkę .....	5
2.3.2. Przekształcenie w przedsiębiorstwo państwowe .....	6
2.3.3. Przekształcenie w jednostkę badawczo-rozwojową .....	7
2.4. Warunki wydzielenia CNTK z PKP .....	10
2.4.1. Uwarunkowania finansowe .....	10
2.4.2. Uwarunkowania majątkowe .....	12
2.4.3. Uwarunkowania funkcjonalne .....	13
3. SKUTKI WYDZIELENIA CNTK Z PKP .....	14
3.1. Skutki organizacyjne .....	15
3.2. Skutki prawne .....	15
3.3. Skutki finansowe (prognoza sytuacji finansowej CNTK na lata 2000-2002) .....	16
3.3.1. Założenia .....	16
3.3.2. Prognozowane przychody .....	17
3.3.3. Prognozowane koszty .....	18
3.3.4. Prognozowany wynik finansowy .....	20
3.4. Skutki majątkowe .....	22
3.5. Skutki kadrowe .....	22
3.6. Inne skutki .....	24
4. PODSUMOWANIE .....	25
5. WNIOSKI .....	27





**MINISTERSTWO TRANSPORTU  
i GOSPODARKI MORSKIEJ**

Warszawa, 1999.10.22

DEPARTAMENT KOLEJNICTWA  
TK – 139 /99

**OPINIA ZESPOŁU PRZYGOTOWAWCZEGO**

≈

**powołanego postanowieniem Nr 34 Ministra Transportu  
i Gospodarki Morskiej z dnia 30 września 1999 r.  
o wszczęciu postępowania przygotowawczego w sprawie  
wydzielenia z przedsiębiorstwa państwowego  
„Polskie Koleje Państwowe”  
zorganizowanej części mienia -**

***WARSZAWSKIEJ KOLEI DOJAZDOWEJ***

**w celu utworzenia przedsiębiorstwa państwowego lub  
innej państwowej jednostki organizacyjnej.**

## WSTĘP

W „Programie restrukturyzacji PKP”, przyjętym w dniu 7 września 1999 roku przez Radę Ministrów, założono wydzielenie, poza struktury PKP, w trybie art. 44 ust.1 ustawy z dnia 6 lipca 1995 r. o przedsiębiorstwie państwowym Polskie Koleje Państwowe (Dz. U. nr 95, poz. 474 z późn. zm.) między innymi Warszawskiej Kolei Dojazdowej, zwanej dalej WKD.

Zgodnie z postanowieniem Nr 34 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 września 1999 roku wszczęte zostało postępowanie przygotowawcze w sprawie wydzielenia z przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe zorganizowanej części mienia tego przedsiębiorstwa tj. Warszawskiej Kolei Dojazdowej w celu utworzenia przedsiębiorstwa państwowego lub innej państwowej jednostki organizacyjnej.

### Celem postępowania jest:

1. zbadanie przyczyn, celu, potrzeby i warunków wydzielenia zorganizowanej części mienia – Warszawskiej Kolei Dojazdowej z PKP,
2. określenie skutków organizacyjnych, prawnych i ekonomicznych wynikających z zamierzonych zmian organizacyjnych, szczególnie w zakresie podniesienia stopnia wykorzystania majątku przedsiębiorstwa,
3. przygotowanie opinii zawierającej warunki i umotywowaną ocenę zamierzonych zmian organizacyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wymiernych i trwałych korzyści ekonomicznych lub organizacyjnych.

Do wykonania zadań określonych w postanowieniu powołano Zespół przygotowawczy pod przewodnictwem Wiesława Jarosiewicza – Wicedyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej.

W skład Zespołu powołani zostali przedstawiciele :

- Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej :
  - Jolanta Trojanowska – Łyżwa – z Departamentu Finansów i Analiz Ekonomicznych,
  - Tadeusz Kulasek – z Departamentu Kolejnictwa,
  - Bogumił Szczepański – z Departamentu Prawno-Legislacyjnego.

- Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Koleje Państwowe :
  - Stanisław Kaczorowski – z Zakładu Aglomeracyjnych Przewozów Pasażerskich w Warszawie,
  - Marek Biały – z Biura Przekształceń Własnościowych i Restrukturyzacji DG PKP.
- Ministra Skarbu Państwa :
  - Małgorzata Butwicka – z Departamentu Nadzoru i Prywatyzacji II

## **I. PRZYCZYNY I CELE WYDZIELENIA Z PKP - WARSZAWSKIEJ KOLEI DOJAZDOWEJ.**

Przesłankami do podjęcia prac nad wydzieleniem Warszawskiej Kolei Dojazdowej z przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe są m.in. :

- pogarszająca się sytuacja ekonomiczno – finansowa przedsiębiorstwa PKP,
- łatwość wydzielenia WKD – linia kolejowa niezależna od pozostałej sieci PKP i z nią nie związana,
- inny charakter osobowych usług przewozowych na linii WKD niż w PKP - przewozy wewnątrzpowsiatowe i wewnątrzgminne.

### **1. Podstawowe cele wydzielenia z przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe zorganizowanej części mienia – Warszawskiej Kolei Dojazdowej to :**

- stworzenie warunków do samodzielnej działalności WKD jako przewoźnika,
- poprawa wskaźnika pokrycia kosztów wpływami za przewozy osobowe i działalność pozaprzewozową na linii WKD,
- odciążenie PKP od konieczności finansowania rozwoju i modernizacji linii WKD,
- stworzenie większej możliwości udziału w finansowaniu infrastruktury kolejowej linii WKD przez gminy powiatów warszawskiego, pruszkowskiego i grodziskiego i te powiaty,
- utrzymanie i rozwój komunikacji pomiędzy Warszawą , a miastami i osiedlami leżącymi na trasie przebiegu linii WKD,
- rozwój możliwości przewozowej linii WKD, m.in. poprzez budowę nowych odcinków, np. do terminalu lotniska Okęcie , oraz do Nadarżyna.

## **2. W pracach Zespołu przygotowawczego uwzględniono :**

- opracowanie Dyrekcji Przewozów Pasażerskich z dnia 28 września 1999 roku Nr POR-012/24/99 , wykonane dla potrzeb Zespołu przygotowawczego, dotyczące sytuacji ekonomiczno-finansowej i działalności WKD ,
- „Informację o wspólnych działaniach PKP i Zarządu Miasta Stołecznego Warszawy w zakresie rozwiązań komunikacyjnych w aglomeracji warszawskiej ” – pismo Nr CPMA2-074-2/99 z dnia 09.03.99 r.,
- „ Program Restrukturyzacji Polskich Kolei Państwowych ” opracowany przez MT i GM , przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 7 września 1999 r.,
- sytuację ekonomiczno – finansową przedsiębiorstwa PKP.

## **II. OKREŚLENIE SKUTKÓW ORGANIZACYJNYCH , PRAWNYCH I EKONOMICZNYCH**

### **1. Podstawy prawne działania jednostki organizacyjnej – Zakładu Aglomeracyjnych Przewozów Pasażerskich w Warszawie, w którego strukturze znajduje się WKD**

Zakład Aglomeracyjnych Przewozów Pasażerskich w Warszawie działa na podstawie :

- ustawy z dnia 6 lipca 1995 r. o przedsiębiorstwie państwowym Polskie Koleje Państwowe (Dz. U. Nr 95 , poz.474 z późn. zm.) ,
- statutu przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe (M.P. z 1996 r. , Nr 77 , poz. 709 z późn. zm.),
- ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 96 , poz. 59 z późn. zm. ),
- uchwały nr 199/99 Zarządu PKP z dnia 29.07.99 r. przyjmującej zarządzenie w sprawie utworzenia w przedsiębiorstwie państwowym Polskie Koleje Państwowe Dyrekcji Przewozów Pasażerskich oraz ustalenia regulaminu organizacyjnego, wykazu jednostek organizacyjnych pod nazwą Zakład Przewozów Pasażerskich oraz ustalenia regulaminu organizacyjnego,
- ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 1995 r. Nr 119 , poz. 575 z późn. zm.)



## 2. Struktura organizacyjna WKD.

Przewidziany do wydzielenia ze struktur PKP były Zakład Eksploatacji Linii Warszawskiej Kolei Dojazdowej, był jednostką organizacyjną PKP w okresie 01.02.1994 r. – 31.07.1999 roku , w tym od 01.07.1998 roku jako samodzielny zakład Dyrekcji Przewozów Pasażerskich.

Od 01.08.1999 r. został włączony do Zakładu Aglomeracyjnych Przewozów Pasażerskich w Warszawie , działającego w Dyrekcji Przewozów Pasażerskich. Zachowano przy tym dotychczasowy układ organizacyjny WKD na poziomie jednostek wykonawczych (sekcji).

Sekcje WKD działają na:

- całej linii nr 47 (wg Instrukcji PKP-D29) Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska, długości rzeczywistej 32,614 km, normalnotorowej, zelektryfikowanej napięciem 600V prądu stałego, z tego:
  - odcinek Warszawa Śródmieście WKD – Podkowa Leśna Główna długości 25,096 km jest dwutorowy i położone są na nim punkty taryfowe : stacja Warszawa Śródmieście WKD , p.o. Warszawa Ochota , p.o. Warszawa Zachodnia WKD , p.o. Warszawa Reduta Ordona , p.o. Warszawa Aleje Jerozolimskie , p.o. Warszawa Raków , p.o. Warszawa Salomea , p.o. Opacz , p.o. Michałowice , p.o. Reguły , p.o. Malichy , p.o. Tworki , p.o. Pruszków WKD , stacja Komorów , p.o. Nowa Wieś Warszawska , p.o. Kanie Helenowskie , p.o. Otrębusy , p.o. Podkowa Leśna Wschodnia i stacja Podkowa Leśna Główna – razem 3 stacje i 16 przystanków osobowych ,
  - odcinek Podkowa Leśna Główna – Grodzisk Mazowiecki Radońska długości 7,518 km jest jednotorowy i położone są na nim punkty taryfowe : p.o. Podkowa Leśna Zachodnia , p.o. Kazimierówka , p.o. Brzózki , p.o. Grodzisk Mazowiecki Okrężna , p.o. Grodzisk Mazowiecki Piaskowa , p.o. Grodzisk Mazowiecki Muzeum i stacja Grodzisk Mazowiecki Radońska – razem 1 stacja i 6 przystanków osobowych.
- całej linii nr 48 (wg Instrukcji PKP-D29) Podkowa Leśna Główna – Milanówek Grudów , długości rzeczywistej 2,896 km , normalnotorowej , zelektryfikowanej napięciem 600V prądu stałego , jednotorowej , na której położone są punkty taryfowe : p.o. Poleście i p.o. Milanówek Grudów – razem 2 przystanki osobowe.

Ogółem sekcje WKD działają na: 25,096 km linii dwutorowej, 10,414 km linii jednotorowej, 4 stacjach i 24 przystankach osobowych.

Wewnętrzna struktura organizacyjna WKD w ramach Zakładu Aglomeracyjnych Przewozów Pasażerskich przedstawia się następująco :

- Sekcja Utrzymania Infrastruktury z siedzibą na stacji WKD Grodzisk Mazowiecki Radońska składa się z zespołów :
  - utrzymania sieci trakcyjnej ,
  - utrzymania podstacji i kabin sekcyjnych ,
  - elektroenergetycznego ,
  - utrzymania torów i rozjazdów ,
  - utrzymania budynków ,
  - gospodarczego ,
  - utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym ,
  - utrzymania urządzeń radiołączości ,
  - utrzymania urządzeń łączności przewodowej.

Sekcją kieruje naczelnik sekcji przy pomocy 3 zastępców i pracowników administracyjnych.

- Sekcja Utrzymania i Napraw Taboru z siedzibą na stacji WKD Grodzisk Mazowiecki Radońska składa się z zespołów :
  - przeglądów okresowych ,
  - napraw bieżących i awaryjnych taboru ,
  - warsztatów pomocniczych ,
  - napraw rewizyjnych elektrycznych zespołów trakcyjnych i wagonów osobowych ,

Sekcją kieruje naczelnik sekcji przy pomocy 1 zastępcy i pracowników administracyjnych.

- Sekcja Eksploatacji z siedzibą na stacji WKD Grodzisk Mazowiecki Radońska składa się z zespołów :
  - drużyn manewrowych ,
  - utrzymania i obsługi środków transportu samochodowego ,
  - pociągowego ,
  - drużyn trakcyjnych ,
  - przeglądów kontrolnych.

Sekcją kieruje naczelnik sekcji (jednoosobowo).

- Zespół kasjerów biletowych linii WKD wchodzi w skład Sekcji Aglomeracyjnych Przewozów Pasażerskich z siedzibą na stacji PKP Warszawa Wschodnia.

Graficzny schemat organizacyjny jednostek wykonawczych WKD , w strukturze Zakładu Aglomeracyjnych Przewozów Pasażerskich w Warszawie , zawiera załącznik.

### 3. Sytuacja ekonomiczno – finansowa WKD.

Z analizy wyników oraz wskaźników finansowych (rentowność , płynność) wynika , że WKD znajduje się w złej kondycji finansowej. Do dokonania oceny finansowej Warszawskiej Kolei Dojazdowej wykorzystano dane zawarte w rachunkach zysków i strat oraz w sprawozdaniach F-01 za lata 1997 i 1998 oraz za I półrocze 1999 r. – tabela nr 1.

Wykonanie kosztów w układzie rodzajowym , wg prognozy na 1999 r. przedstawia tabela nr 2 , natomiast zadań rzeczowo-finansowych – tabela nr 3.

Tabela nr 2

Lp.	Wyszczególnienie	Kwota (w tys.zł)
1.	Amortyzacja	1 629
2.	Zużycie materiałów	2 900
3.	Energia elektryczna	1 700
4.	Usługi obce	1 400
5.	Wynagrodzenia + narzuty	7 000
6.	Inne koszty	860
Razem :		15 489

Tabela nr 3

Lp.	Wyszczególnienie	Wykonanie w I półroczu 1999 r.	Prognoza na 1999 r.
1.	Przewozy osób :		
	- pasażerów	4.227.222	8.600.000
	- pas.km	73.547.577	149.000.000
2.	Praca eksploatacyjna :		
	- poc. km	494.514	1.000.000
3.	Przychody :		
	- ze sprzedaży biletów (w zł)	4.302.845	8.610.000
	- z działalności pozaprzewoz.	142.817	290.000
	- Razem (w zł)	4.445.662	8.900.000
4.	Razem przychody - bez dotacji (w zł)	4.445.662	8.900.000
5.	<b>Razem koszty (w zł)</b>	<b>7.306.351</b>	<b>15.489.400</b>
	<b>Wynik :</b>		<b>- 6.589.400</b>

#### 4. Majątek WKD oraz jego stan prawny.

Zestawienie majątku WKD, z podaniem jego wartości początkowej i wielkości umorzenia zawiera tabela nr 4.

Tabela nr 4

Grupa rodzajowa	Wartość początkowa	Dotychczasowe umorzenie	w zł Wartość netto
<b>Grupa 0</b> – grunty i melioracje szczegółowe	-	-	-
<b>Grupa 1</b> – budynki	7.421.494,37	2.671.464,84	4.750.029,53
<b>Grupa 2</b> – budowle	28.107.003,03	16.029.419,07	12.077.583,96
<b>Grupa 3</b> – kotły i maszyny energetyczne	41.375,86	41.375,86	-
<b>Grupa 4</b> – maszyny , urządzenia i aparaty ogólnego zastosowania	1.424.819,22	1.296.162,65	128.656,57
<b>Grupa 5</b> - maszyny , urządzenia i aparaty specjalne branżowe	14.248,31	13.535,10	713,21
<b>Grupa 6</b> – urządzenia techniczne	5.939.378,39	5.120.162,91	819.215,48
<b>Grupa 7</b> – środki transportu	12.693.099,03	12.365.074,68	328.024,35
<b>Grupa 8</b> – urządzenia, przyrządy, ruchomości i wyposażenie	31.430,53	19.703,58	11.726,95
<b>Majątek WKD :</b>	<b>55.672.848,74</b>	<b>37.556.898,69</b>	<b>18.115.950,05</b>



Wartość środków trwałych brutto wynosi 55 672 848,74 zł, które zostały zamortyzowane w 67%, w związku z czym ich wartość netto na dzień 30 czerwca 1999 r. wynosi 18 115 950,05 zł (kotły i maszyny energetyczne zamortyzowane w 100%, środki transportu w 97,4%, a maszyny i urządzenia w 86,2-95,0%).

Nieruchomości użytkowane przez WKD posiadają nieuregulowany stan prawny, należy więc dla nich przeprowadzić pełny proces uwłaszczeniowy.

Niezbędne nakłady inwestycyjne na remonty i modernizacje majątku WKD, nie wliczając taboru oszacowano na 21 480 tys. zł.

## **5. Skutki wydzielenia WKD ze struktury PKP.**

- dla PKP :
  - obniżenie zatrudnienia w PKP,
  - obniżenie lub wyeliminowanie kosztów ponoszonych przez PKP na utrzymanie linii WKD,
  - odciążenie PKP od niezbędnych wysokich nakładów inwestycyjnych.
- dla WKD :
  - możliwość ekonomicznego, samodzielnego funkcjonowania,
  - możliwość pozyskania inwestora strategicznego, w celu wstrzymania degradacji majątku trwałego i rozwoju linii,
  - umożliwienie ścisłej współpracy z samorządami lokalnymi w zakresie zamawiania, organizacji i finansowania przewozów pasażerskich na linii WKD,
  - podniesienie standardu świadczonych usług,
  - możliwość samodzielnego kształtowania polityki kadrowej i płacowej w nowopowstałym podmiocie.

## **6. Zagrożenia dla WKD wynikające z wydzielenia z PKP.**

- Podstawowym zagrożeniem, w pierwszym okresie samodzielnego funkcjonowania, będzie brak możliwości uzyskania dodatniego wyniku finansowego.
- Brak docelowego określenia zasad dofinansowywania przewozów.
- Brak możliwości skorzystania przez pracowników przyszłego przedsiębiorstwa państwowego WKD ze środków osłonowych przewidzianych w rządowym „Programie restrukturyzacji PKP”, do których tytuł wynika z ustawy z dnia 14 grudnia 1994 r. o zatrudnieniu i przeciwdziałaniu bezrobociu (Dz. U. z 1997 r. nr 25, poz. 128 z późn. zm.)

## **7. Przyszłość samodzielnego funkcjonowania – wykaz przedsięwzięć.**

Wstępny wykaz przedsięwzięć i inwestycji dla poprawy efektywności działania nowego podmiotu WKD:

- możliwość zagospodarowania istniejących obiektów ,
- wdrożenie zespołu działań marketingowych ,
- maksymalne wyeliminowanie przejazdów bezbiletowych ,
- poprawa bezpieczeństwa podróżnych ,
- wymiana taboru na tabor o nowoczesnych parametrach technicznych (energooszczędny) ,
- budowa nowych odcinków linii WKD, w tym do terminalu lotniska Okęcie i do Nadarzyna ,
- budowa mijanki na jednotorowym szlaku Podkowa – Grodzisk Radońska ,
- modernizacja systemu zdalnego sterowania ,
- remont kablowej linii zasilającej ,
- poprawa stanu nawierzchni torowej ,
- remont, w tym wymiana kabla teletechnicznego na światłowodowy.

### III. WNIOSKI ZESPOŁU PRZYGOTOWAWCZEGO.

Zespół przygotowawczy, wymieniony na wstępie proponuje aby na podstawie art. 44 ust. 1 ustawy z dnia 6 lipca 1995 r. o przedsiębiorstwie państwowym Polskie Koleje Państwowe (Dz. U. nr 95, poz. 474 z późn. zm.) Minister Transportu i Gospodarki Morskiej :

- 1/ wydzielił z przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe zorganizowaną część mienia – Warszawską Kolej Dojazdową i utworzył odrębne przedsiębiorstwo państwowe;
- 2/ wyposażył przedsiębiorstwo państwowe Warszawską Kolej Dojazdową (WKD) w środki niezbędne do prowadzenia działalności, w tym ze szczególnym uwzględnieniem wszystkich nieruchomości przynależnych i dotychczas użytkowanych przez WKD.  
WKD powinno otrzymać takie prawa do nieruchomości jakie posiada PKP, np.: prawo użytkowania wieczystego gruntów oraz prawo własności budynków, budowli, urządzeń posadowionych na tych gruntach;  
Wszystkie zobowiązania WKD do czasu wydzielenia powinny pozostać w PKP.
- 3/ spowodował, aby przedsiębiorstwo państwowe WKD od dnia jego wpisania do rejestru przedsiębiorstw posiadało wymagane Ustawą o transporcie kolejowym – koncesję, dla możliwości prowadzenia działalności operacyjnej, w zakresie : zarządzania liniami kolejowymi i wykonywania przewozów kolejowych;
- 4/ spowodował, aby stosownie do art. 23<sup>1</sup> §1 Kodeksu Pracy WKD stało się stroną w dotychczasowych stosunkach pracy z zastosowaniem zasady, że przejmuje tylko niezbędną ilość pracowników dla potrzeb nowego przedsiębiorstwa;

Z uwagi na brak w aktualnej sytuacji możliwości samofinansowania się nowoutworzonego przedsiębiorstwa WKD ( ujemny wynik finansowy ), należy podjąć intensywne starania, w oparciu o przepisy ogólne, mające na celu pozyskanie inwestorów lub inwestora strategicznego ( krajowego, lub zagranicznego). Jednocześnie należy pilnie nawiązać współpracę z władzami samorządowymi gmin i powiatów a także z Sejmikiem Województwa Mazowieckiego w celu zapewnienia dalszego funkcjonowania i rozwoju Warszawskiej Kolei Dojazdowej.

Przewodniczący Zespołu

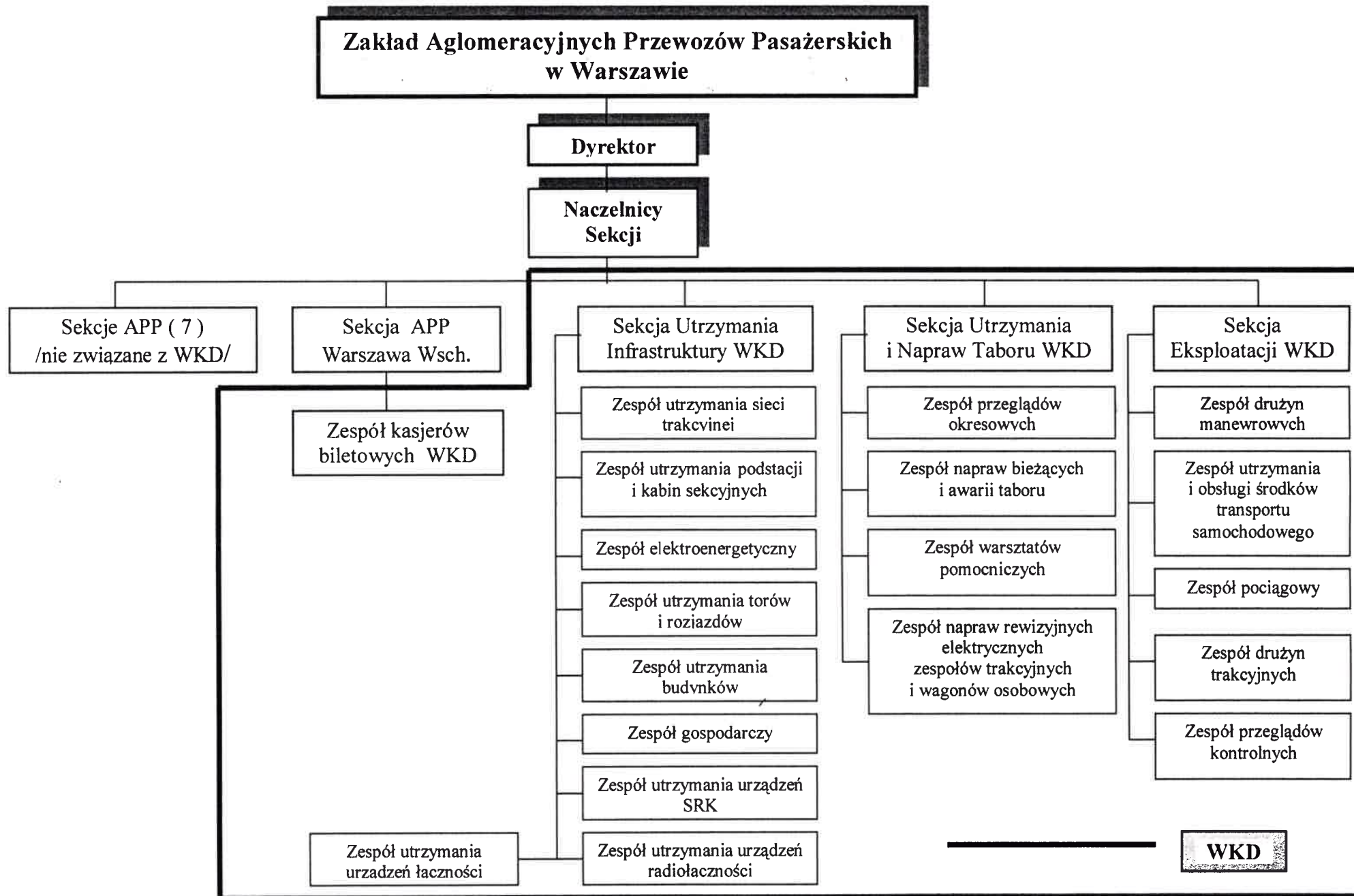
Wiesław Jarosiewicz

Podpisy członków Zespołu :

1. Jolanta Trojanowska - Łyżwa .....
2. Tadeusz Kulasek .....
3. Bogumił Szczepański .....
4. Małgorzata Butwicka .....
5. Stanisław Kaczorowski .....
6. Marek Biały .....



**Schemat organizacyjny komórek wykonawczych Warszawskiej Kolei Dojazdowej będących w strukturze Zakładu Aglomeracyjnych Przewozów Pasażerskich w Warszawie**



## OPINIA ZESPOŁU PRZYGOTOWAWCZEGO

powołanego postanowieniem nr 33/99 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 września 1999 r. o wszczęciu postępowania przygotowawczego w sprawie wydzielenia z przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” jednostki organizacyjnej Dyrekcja Kolei Dojazdowych w Warszawie

Warszawa, październik 1999 r.

## **WSTĘP**

Podstawę do podjęcia prac nad podziałem PKP stanowi art. 44 ust.1 ustawy z dnia 6 lipca 1995 r. o przedsiębiorstwie państwowym Polskie Koleje Państwowe (Dz.U. nr 95, poz. 474 wraz z późniejszymi zmianami) oraz § 19 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 listopada 1981 r. w sprawie wykonania ustawy o przedsiębiorstwach państwowych (Dz.U. nr 31, poz. 170 wraz z późniejszymi zmianami)

Zgodnie z postanowieniem nr 33/99 z 30 września 1999 r. Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej wszczęte zostało postępowanie przygotowawcze w sprawie wydzielania z przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” jednostki organizacyjnej Dyrekcja Kolei Dojazdowych w Warszawie

### **Celem postępowania jest:**

1. zbadanie przyczyn, celu, potrzeby i warunków wydzielania Dyrekcji Kolei Dojazdowych w Warszawie z PKP,
2. określenie skutków organizacyjnych, prawnych i ekonomicznych wynikających z zamierzonych zmian organizacyjnych, szczególnie w zakresie podniesienia stopnia wykorzystania majątku przedsiębiorstwa,
3. przygotowanie opinii zawierającej warunki i umotywowaną ocenę zamierzonych zmian organizacyjnych ze szczególnym uwzględnieniem ich wymiernych i trwałych korzyści ekonomicznych lub organizacyjnych

Uzasadnieniem wszczęcia postępowania przygotowawczego jest w szczególności potrzeba dokonania analizy ekonomicznej i organizacyjnej wydzielania Dyrekcji Kolei Dojazdowych w Warszawie z PKP w ramach realizacji programu restrukturyzacji PKP.

Do wykonania zadań określonych w postanowieniu został powołany zespół przygotowawczy pod przewodnictwem Jadwigi Stachowskiej, wicedyrektora Departamentu Kolejnictwa w MTiGM. Do udziału w pracy Zespołu zostali powołani przedstawiciele:

- Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej,
- Przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe,
- Ministerstwa Finansów,
- Ministerstwa Skarbu Państwa.

## **I. PRZYZCZYNY I CELE WYDZIELENIA DYREKCJI KOLEI DOJAZDOWYCH W WARSZAWIE Z PKP**

Przesłankami do podjęcia prac nad wydzieleniem DYREKCJI KOLEI DOJAZDOWYCH w Warszawie z p.p. Polskie Koleje Państwowe są m.in.:

- przyjęty przez Radę Ministrów, na posiedzeniu w dniu 7 września 1999 r. Program Restrukturyzacji PKP,
- pogarszająca się sytuacja ekonomiczno - finansowa przedsiębiorstwa PKP,
- trudna sytuacja ekonomiczno-finansowa kolei dojazdowych.

### **Podstawowe cele wydzielenia Dyrekcji Kolei Dojazdowych w Warszawie to:**

- stworzenie warunków dla poprawy wyników działalności Dyrekcji Kolei Dojazdowych jako przewoźnika na rynku lokalnym,
- stworzenie podstaw do działania kolei dojazdowych w warunkach rynkowych,
- odciążenie PKP od konieczności ponoszenia kosztów funkcjonowania kolei dojazdowych.

### **W pracach Zespołu przygotowawczego uwzględniono:**

- organizację przedsiębiorstwa PKP,
- podstawy prawne wydzielenia Dyrekcji Kolei Dojazdowych w Warszawie
- projektowaną restrukturyzację przedsiębiorstwa PKP,
- sytuację ekonomiczno - finansową Dyrekcji Kolei Dojazdowych na tle sytuacji PKP,
- warunki wyposażenia Dyrekcji Kolei Dojazdowych w Warszawie w nieruchomości wydzielone z PKP,
- opinie członków zespołu, w tym stanowiska przedstawicieli innych resortów,

## **II.FUNKCJONOWANIE DYREKCJI KOLEI DOJAZDOWYCH**

### **1. Podstawy prawne i zakres działalności PKP**

Przedsiębiorstwo państwowe Polskie Koleje Państwowe działa na podstawie ustawy z dnia 06 lipca 1995r. o przedsiębiorstwie państwowym Polskie Koleje Państwowe /Dz.U. Nr 95, poz.. 474./ oraz w oparciu o statut przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe stanowiący załącznik do obwieszczenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 29 października 1996r. /M.P. Nr 77, poz.. 709/, który określa organizację i szczegółowy zakres działania przedsiębiorstwa.

### **2. Struktura organizacyjna PKP**

**W strukturze przedsiębiorstwa PKP działają wyodrębnione sektory i pionry.**

#### **Sektory w przedsiębiorstwie PKP:**

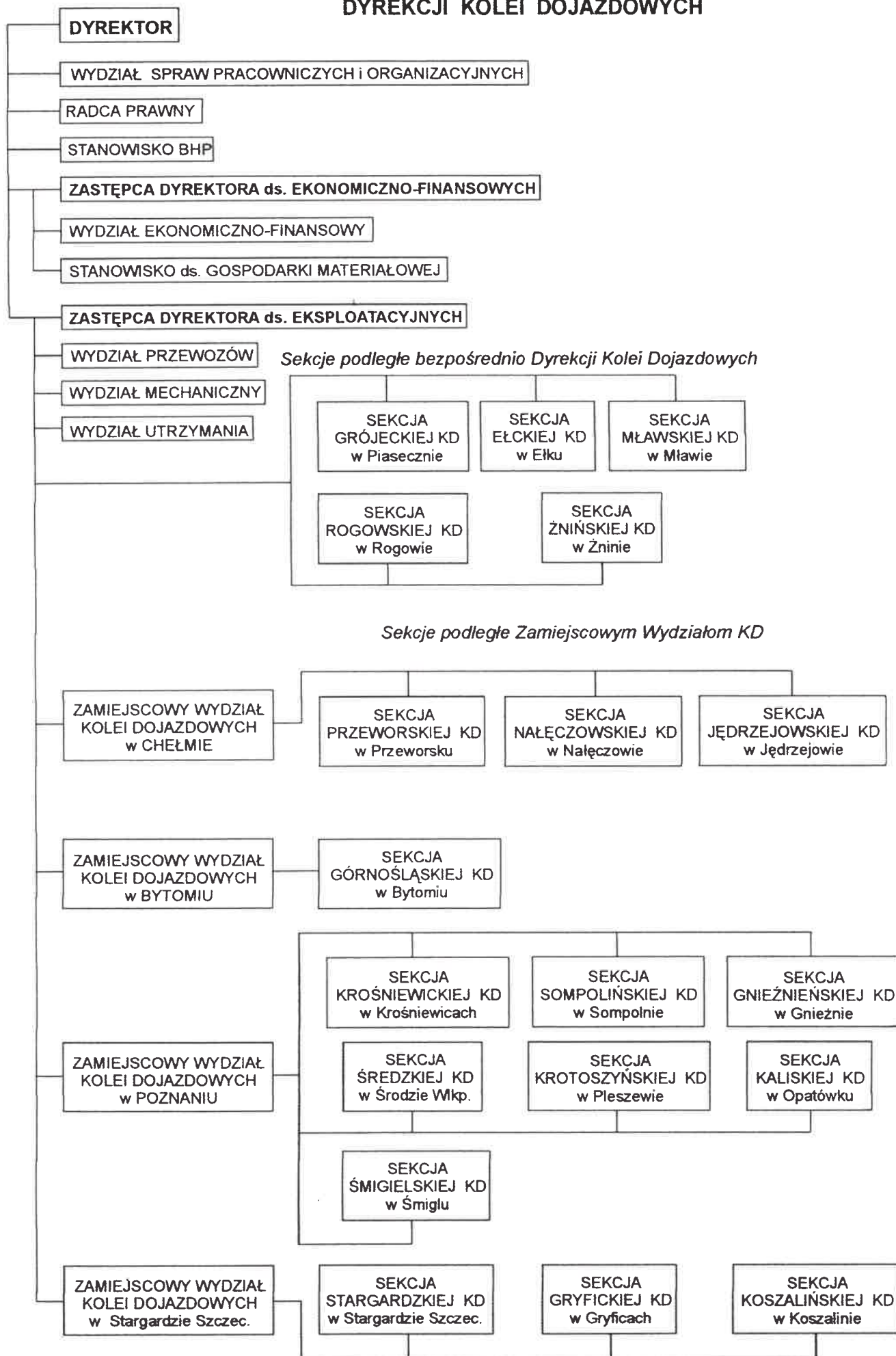
- Infrastruktury Kolejowej z trójszczeblową strukturą organizacji i zarządzania, działający od 01 lipca 1998r.,
- Przewozów Pasażerskich z dwuszczeblową strukturą organizacji i zarządzania, działający od 01 lipca 1998r.,
- Kolejowych Przewozów Towarowych „CARGO” z dwuszczeblową strukturą organizacji i zarządzania, działający od 01 sierpnia 1999 r.

#### **Pionry w przedsiębiorstwie PKP:**

- Nieruchomości, działający w strukturze dwuszczeblowej od 01.01.1997r.,
- Gospodarki Mieszkaniowej w strukturze dwuszczeblowej działający od 01.01.1998r.,
- Kolejowej Służby Zdrowia funkcjonujący od 01.05.1996 r. - w nowej strukturze wewnętrznej i nowym zakresie działalności od 01.01.1999 r.,



# SCHEMAT ORGANIZACYJNY DYREKCJI KOLEI DOJAZDOWYCH



- Centrum Informatyki Kolejnictwa działający od 1.10.1997r.,
- Centrum Szkolenia i Doskonalenia Kadr Kolejnictwa funkcjonuje od 01.06.1997r.,
- Usług Socjalnych działający od 01.01.1998r. w strukturze dwuszczeblowej,
- Zaopatrzenia działający od 01.01.1998r. w strukturze dwuszczeblowej,
- **Kolei Dojazdowych funkcjonuje od 01.07.1998r.,**
- Straży Ochrony Kolei działający od 16.11.1998 r.

### **3.Struktura organizacyjna Dyrekcji Kolei Dojazdowych**

**Schemat organizacyjny Dyrekcji Kolei Dojazdowych przedstawia rys. 1**

Dyrekcja Kolei Dojazdowych działa na podstawie:

1. Ustawy z dnia 6 lipca 1995 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U.nr95, poz.474 z późniejszymi zmianami),
2. Statutu przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Monitor Polski z 1996 r. nr 77, poz. 709 z późniejszymi zmianami),
3. Zarządzenia nr 47 Zarządu PKP z dnia 8 maja 1998 r. w sprawie utworzenia w przedsiębiorstwie państwowym „Polskie Koleje Państwowe” Dyrekcji Kolei Dojazdowych oraz ustalenia regulaminu organizacyjnego (Biuletyn A nr 16, poz. 46).

### **4.Podstawowe zadania pionu kolei dojazdowych.**

**Zadaniem Pionu Kolei Dojazdowych jest utrzymanie i eksploatacja linii kolei dojazdowych, organizowanie i wykonywanie przewozów pasażerskich i towarowych, prowadzenie obsługi trakcyjnej i ruchu kolejowego z zachowaniem warunków jego bezpieczeństwa, a także prowadzenie działalności handlowej.**

**Do zakresu działania Pionu należą w szczególności sprawy:**

- 1) organizowania i prowadzenia przewozów pasażerskich i towarowych,
- 2) eksploatacji i utrzymania linii kolejowych kolei dojazdowych oraz innych obiektów i urządzeń zaliczonych do infrastruktury tych kolei,
- 3) prowadzenie ruchu na liniach kolejowych kolei dojazdowych z zachowaniem warunków jego bezpieczeństwa,
- 4) eksploatacji, utrzymania i napraw taboru oraz maszyn i urządzeń,
- 5) eksploatacji, utrzymania i rozwoju infrastruktury technicznej i liniowej (budynków, budowli, układu torowego, urządzeń sterowania ruchem, łączności i innych),
- 6) organizowania i prowadzenia działalności marketingowej i reklamowej,
- 7) współpracy z innymi jednostkami organizacyjnymi PKP związanej z przygotowaniem linii kolejowych kolei dojazdowych do eksploatacji w okresie zimowym,
- 8) uzgadniania spraw dotyczących tworzenia spółek, fundacji oraz wspólnych przedsięwzięć, do których angażowane będzie mienie użytkowane przez Pion,

Dyrekcja Kolei Dojazdowych prowadzi działalność eksploatacyjną za pośrednictwem 19 sekcji działających na 20 liniach wąskotorowych. Sekcja kolei

dojazdowych jest zamkniętym technologicznie układem posiadającym własną infrastrukturę, tabor oraz pracowników wszystkich służb. Elementy te stanowiące nierozdzielnie związaną całość pozwalają na właściwe wykonywanie nałożonych zadań przewozowych.

Podstawową działalnością eksploatacyjną Dyrekcji Kolei Dojazdowych jest przewóz ładunków i osób w komunikacji publicznej.

Przewóz ładunków polega na przyjmowaniu na punktach stycznych od kolei normalnotorowej przesyłek w wagonach normalnotorowych i przewożeniu ich na wąskotorowych wagonach transporterach (bez przeładunku) bezpośrednio do stacji przeznaczenia położonej na linii wąskotorowej. Asortyment przewożonych towarów to : węgiel – 40,02%, nawozy- 8,79%, pozostałe – 51,19%.

Ponadto koleje dojazdowe realizują przewozy w komunikacji wewnętrznej (w wagonach wąskotorowych w obrębie jednej sekcji) – węgiel na Sekcji Górnośląskiej Kolei Dojazdowej oraz buraki cukrowe w okresie kampanii cukrowniczej ze składów położonych przy liniach kolei dojazdowych do cukrowni.

Przewozy osób w komunikacji publicznej odbywają się w oparciu o Taryfę Osobową i Bagażową Polskich Kolei Państwowych. Głównym odbiorcą usług w tym zakresie są mieszkańcy miejscowości leżących wzdłuż linii kolei dojazdowych dojeżdżający do miejsc zatrudnienia oraz młodzież dojeżdżająca do szkół.

Oprócz działalności podstawowej Dyrekcja Kolei Dojazdowych, w celu zwiększenia wpływów, prowadzi przy wykorzystaniu posiadanego potencjału przewozowego, ruch turystyczny. Ruch ten prowadzi się w dwóch formach : sezonowy według rozkładu jazdy z zastosowaniem taryfy specjalnej oraz pociągi nadzwyczajne na zamówienie gdzie klient wybiera godzinę odjazdu, relację oraz program. Opłaty za pociągi na zamówienie nalicza się według cen zamieszczonych w Załączniku do Taryfy Osobowej i Bagażowej Polskich Kolei Państwowych.

Spośród linii kolei dojazdowych znajdujących się w strukturze Pionu osiem jest całkowicie wpisanych do rejestru zabytków. Są to Grójecka, Mławska, Rogowska, Elcka, Jędrzejowska, Przeworska, Opalenicka i Średzka. Częściowe wpisy posiadają: Górnośląska, Śmigielska i Krośniewicka.

Tabela 1 CHARAKTERYSTYKA KOLEI DOJAZDOWYCH ukazuje wybrane składniki majątku trwałego z podziałem na sekcje kolei dojazdowych

Wielkości pracy w poszczególnych rodzajach działalności obrazuje poniższa tabela:  
tabela 2

Lp.	Rodzaj działalności	II półrocze 1998 r.	I półrocze 1999r.	Razem
1	2	3	4	5
1	Przewozy ładunków w tys.ton	339,20	211,90	551,10
2	Przewozy osób w tys.osób	229,90	165,3	395,20
3	Ruch turystyczny-sezonowy w tys. osób	74,60	68,60	143,20
4	Ruch turystyczny na zamówienie w tys. osób	47,90	58,30	106,20
5	Dzierżawy w tys zł.	402,97	505,45	908,40



## 5. Miejsce kolei dojazdowych na rynku usług przewozowych.

**Usługi świadczone przez koleje dojazdowe mają charakter lokalny.** Ich zasięg wyznaczają granice obszaru ciążenia do danej linii, a usługobiorcami są zazwyczaj jednostki leżące na terenie obszaru, których potrzeby transportowe nie zostały zaspokojone przez inny rodzaj transportu. Zakres usług świadczonych przez koleje dojazdowe dla obsługiwanego regionu jest bardzo różny w poszczególnych regionach kraju i zależy od wielu czynników. Na wielkość potrzeb przewozowych zasadniczy wpływ mają między innymi: stopień uprzemysłowienia, sieć dróg kołowych i ich jakość, istnienie konkurencji, preferencje stosowane przez władze samorządowe.

Koleje dojazdowe na sieci PKP można podzielić w zależności od rodzaju świadczonych usług na koleje prowadzące wyłącznie ruch pasażerski, pasażerski – turystyczny, towarowy lub pasażerski i towarowy. Rozmieszczenie kolei dojazdowych na terenie Polski przedstawione zostało na załączonej mapie.

### **Koleje prowadzące wyłącznie ruch pasażerski:**

Kolej Krotoszyńska – jest to 3 km. odcinek Pleszew – Pleszew Miasto, na którym kolej dojazdowa jest jedynym przewoźnikiem dowożącym mieszkańców Pleszewa do stacji kolei normalnotorowej.

Kolej Gryficka – linia biegnąca z Gryfic do Trzebiatowa wzdłuż nadbrzeża Pomorza Zachodniego. W sezonie letnim skutecznie konkurując z PKS kolej ta realizuje wzmożone przewozy. Przez pozostałą część roku kolej w ograniczonym rozkładzie jazdy przewozi mieszkańców okolicznych wiosek do miejsc pracy i szkół.

Kolej Elcka i Średzka – na kolejach tych prowadzi się również ruch towarowy ale ma on charakter szczątkowy a zatem głównym ich zadaniem pozostaje przewóz osób. Koleje te nie są jedynym przewoźnikiem jednak ich udział w zabezpieczeniu potrzeb przewozowych obsługiwanych regionów jest znaczący. Kolej Średzka jest ponadto jedyną w Europie jednostką, na której ruch pasażerski i towarowy w komunikacji publicznej obsługiwany jest trakcją parową.

### **Koleje prowadzące wyłącznie ruch pasażerski – turystyczny:**

Kolej Grójecka, Żnińska i Jędrzejowska – koleje te prowadzą ruch turystyczny o stałej tendencji wzrostowej. Wzrost przewozów jest wynikiem marketingu, promocji i reklamy będących elementami polityki transportowej Dyrekcji. Walory krajobrazowe, regionalne atrakcje turystyczne oraz zabytki techniki kolejnictwa w sposób naturalny predysponują te koleje do dalszego rozwoju ruchu turystycznego.

### **Koleje prowadzące wyłącznie ruch towarowy:**

Kolej Górnośląska – jest jedyną koleją, na której przesyłki przewożone są tylko w wagonach wąskotorowych. Jest głównym przewoźnikiem węgla do Elektrowni Chorzów. Ma szansę stać się ogniwem w systemie transportowym aglomeracji katowickiej realizowanym w ramach projektu finansowanego z funduszu PHARE.

Kolej Mławska, Nasielska, Nałęczowska, Przeworska, Gnieźnieńska, Sompolińska, Kaliska – koleje te głównie zaopatrują w węgiel ciepłownie, cukrownie, składy opału, zakłady przemysłowe oraz są dostarczycielem nawozów do punktów dystrybucji.

### **Koleje prowadzące ruch pasażerski i towarowy:**

Kolej Rogowska, Krośniewicka, Śmigielska, Koszalińska, Stargardzka – koleje te prowadząc oba rodzaje podstawowej działalności eksploatacyjnej stanowią niezastąpiony środek transportu w każdym z obsługiwanych regionów niezależnie od wielkości realizowanych przewozów.

**Ponadto na każdej z ww. jednostek prowadzi się ruch turystyczny.**



Koleje dojazdowe pomimo, że są osobnymi jednostkami na sieci PKP pozostają w ścisłym związku technologicznym z koleją normalnotorową stanowiąc jej naturalne przedłużenie.

## **6.Obszar działania dyrekcji kolei dojazdowych**

1. Dyrekcja Kolei Dojazdowych obszarem swego działania obejmuje linie kolejowe kolei dojazdowych:
  - 2) Grójeckiej Kolei Dojazdowej,
  - 3) Mławskiej Kolei Dojazdowej,
  - 4) Rogowskiej Kolei Dojazdowej,
  - 5) Ełckiej Kolei Dojazdowej,
  - 6) Żnińskiej Kolei Dojazdowej,
  - 7) Jędrzejowskiej Kolei Dojazdowej,
  - 8) Przeworskiej Kolei Dojazdowej,
  - 9) Nałęczowskiej Kolei Dojazdowej,
  - 10) Górnośląskiej Kolei Dojazdowej,
  - 11) Krośniewickiej Kolei Dojazdowej,
  - 12) Sompolińskiej Kolei Dojazdowej,
  - 13) Gnieźnieńskiej Kolei Dojazdowej,
  - 14) Średzkiej Kolei Dojazdowej,
  - 15) Krotoszyńskiej Kolei Dojazdowej,
  - 16) Kaliskiej Kolei Dojazdowej,
  - 17) Śmigielskiej Kolei Dojazdowej,
  - 18) Stargardzkiej Kolei Dojazdowej,
  - 19) Gryfickiej Kolei Dojazdowej,
  - 20) Koszalińskiej Kolei Dojazdowej,
21. Na liniach kolejowych kolei dojazdowych wymienionych w ust. 1 pkt. 1-5 działają sekcje kolei dojazdowych.
22. Na liniach kolejowych kolei dojazdowych wymienionych w ust. 1 pkt. 6-8 działa Zamiejscowy Wydział Kolei Dojazdowych w Chełmie.
23. Na liniach kolejowych kolei dojazdowych wymienionych w ust. 1 pkt. 9 działa Zamiejscowy Wydział Kolei Dojazdowych w Bytomiu.

24. Na liniach kolejowych kolei dojazdowych wymienionych w ust. 1 pkt. 10-16 działa Zamiejscowy Wydział Kolei Dojazdowych w Poznaniu.
25. Na liniach kolejowych kolei dojazdowych wymienionych w ust. 1 pkt. 17-19 działa Zamiejscowy Wydział Kolei Dojazdowych w Stargardzie Szczecińskim.

## 7. Majątek Dyrekcji Kolei Dojazdowych

Składniki majątku DKD wg. stanu na 31 grudnia 1998 r. oraz 30 czerwca 1999 r. przedstawione są w poniższej tabeli.

tys. zł.

tabela 3

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 01.01.1999		Stan na 30.06.1999	
		01.01.1999	%	30.06.1999	%
1	2	3	4	5	6
1	<b>A.Majątek trwały</b>	<b>95 403,41</b>	<b>96,95</b>	<b>89 328,71</b>	<b>96,34</b>
2	I.Wartości niematerialne i prawne	14,98	0,01	11,238	0,01
3	II. Rzeczowy majątek trwały	95 388,42	96,94	89 317,47	96,33
4	III.Finansowy majątek trwały				
5	IV.Należności długoterminowe				
6	<b>B.Majątek obrotowy</b>	<b>2 997,99</b>	<b>3,05</b>	<b>3 234,13</b>	<b>3,66</b>
7	I.Zapasy	1 364,20	1,39	1 297,73	1,40
8	II.Należności i roszczenia	1 358,51	1,38	1 936,40	2,09
9	III.Papiery wartościowe				
10	IV.Srodki pieniężne	275,29	0,28	154,18	0,17
11	C.Rozliczenia międzyokresowe				
12	D.Inne aktywa				
13	<b>SUMA AKTYWÓW</b>	<b>98 401,41</b>	<b>100,00</b>	<b>92 717,02</b>	<b>100,00</b>

Do podstawowych składników rzeczowego majątku trwałego Dyrekcji Kolei Dojazdowych (*stanowiącego 96,33 % aktywów*) należą:

1. budynki i budowle stanowiące 77,92 % tego majątku,
2. tabor (stanowiący 21,63 % majątku) obejmujący:
  - lokomotywy spalinowe 145 szt,
  - parowozy 16 szt,
  - wagony spalinowe 31 szt,
  - wagony osobowe 190 szt,
  - wagony towarowe 2 142 szt.

Istotną wartość dla DKD mają (*mimo braku uporządkowanych spraw własnościowych do znacznej części użytkowanych gruntów*) grunty o powierzchni 2843,6 ha (*nie ujęte w bilansie*). W wielkości tej znajdują się grunty, które ze względu na zabytkowy charakter znajdujących się na nich obiektów, objęte są decyzjami wojewódzkich konserwatorów zabytków - 703,4 ha,

Zestawienie wartości środków trwałych według grup rodzajowych (stan na 31.08.1999 r.) zawiera poniższa tabela

tabela 4

Klasyfikacja rodzajowa środków	Wartość początkowa (tys. zł.)	Umorzenie (tys. zł.)	Wartość netto (tys. zł.)	Struktura rzeczowego majątku trwałego	Procent umorzenia środków
grupa 1 budynki	17.779,6	14.592,7	3.186,9	3,64	82,07
grupa 2 budowle	219.976,5	154.922,2	65.054,3	74,28	70,43
grupa 3 kotły i maszyny energet.	530,7	398,1	132,6	0,15	75,01
grupa 4 maszyny i urz. ogóln. zast.	2.950,5	2.860,7	89,8	0,10	96,96
grupa 5 maszyny i urz. specj.	450,2	439,3	10,9	0,01	97,58
grupa 6 urządzenia techniczne	5.243,8	5.091,8	152,1	0,17	97,10
grupa 7 środki transportu	99.509,1	80.570,6	18.938,5	21,63	80,97
grupa 8 narzędzia pracy	94,1	73,7	20,4	0,02	78,32
O g ó ł e m rzeczowy majątek trwały	346.534,6	258.949,1	87.585,6	100,00	74,73
wartości niematerialne i prawne	15,0	5,0	10,0	-----	66,67
<b>RAZEM MAJĄTEK TRWAŁY</b>	<b>346.549,6</b>	<b>258.954,1</b>	<b>87.595,6</b>	<b>-----</b>	<b>72,72</b>

W strukturze rzeczowego majątku trwałego DKD budynki i budowle stanowią prawie 80 %, dla całego przedsiębiorstwa PKP wielkość ta wynosi 70 %. Rzeczowy majątek trwały DKD charakteryzuje się bardzo wysokim stopniem umorzenia - 74,73 %. Najwyższy stopień umorzenia występuje w grupach; maszyny i urządzenia specjalne - 97,58 %, urządzenia techniczne - 97,10 %, maszyny i urządzenia ogólnego zastosowania - 96,96 %. Środki transportu umorzone są w 80,97 %.

### Odtworzenie majątku trwałego

Nakłady inwestycyjne w II półroczu 1998 r. wyniosły 119,7 tys. zł - przy odpisach amortyzacyjnych 5 807,6 tys. zł. W I połowie 1999 r. nie poniesiono żadnych nakładów na odtworzenie majątku, przy odpisach amortyzacyjnych w wysokości 5 466,3 tys. zł. Wielkości te jednoznacznie wskazują na dalszą degradację rzeczowego majątku trwałego DKD. Sytuacja ta wiąże się bezpośrednio z bardzo trudną sytuacją ekonomiczno-finansową Dyrekcji a także całego przedsiębiorstwa PKP.

### III. WYNIKI EKONOMICZNE DZIAŁALNOŚCI DYREKCJI KOLEI DOJAZDOWYCH

1. Wyniki ekonomiczne działalności DKD w okresie II półrocza 1998 r. oraz I półrocza 1999 r. (na tle wyników PKP) przedstawione są w poniższej tabeli.

tabela 5

Lp.	Wyszczególnienie	Dyrekcja Kolei Dojazdowych			PKP	Udział % DKD w PKP (kol. 4/6 * 100)
		II półrocze 1998 r.	I półrocze 1999 r.	Wyniki dla umownego roku (kol. 3+4)	I półrocze 1999 r.	
1	2	3	4	5	6	7
1	Przychody z całokształtu działalności (tys. zł)	4 947,2	3 497,0	8 444,2	4 161 814,9	0,08
2	Koszty całokształtu działalności (tys. zł)	23 991,7	21 536,3	45 528,0	5 129 906,9	0,42
3	Wynik finansowy netto (strata) (tys. zł)	-19 044,5	-18 039,3	-37 083,8	-968 092,0	1,86
4	Stopień pokrycia kosztów przychodami *	20,62	16,24	18,55	81,13	-----
5	Rentowność działalności** (%)	- 384,96	- 515,85	-439,16	-23,26	-----

\*) liczony jako stosunek przychodów do kosztów (wiersz 1/2 \* 100)

\*\*) wskaźnik rentowności liczony jako stosunek wyniku finansowego do przychodów (wiersz 3/1 \* 100)

Wyniki ekonomiczne DKD w analizowanym okresie obrazują bardzo trudną sytuację obecnej jednostki organizacyjnej DKD - działającej w ramach przedsiębiorstwa państwowego PKP.

Wśród sekcji kolei dojazdowych występuje znaczne zróżnicowanie wyników ekonomicznych uzyskiwanych z działalności w I półroczu 1999r. Najwyższe wskaźniki pokrycia kosztów przychodami uzyskały następujące sekcje:

- Gnieźnieńska 51,2 %,
- Grójecka 35,8 %,
- Rogowska 30,8 %,
- Śmigiełska 29,0 %,
- Górnioślaska 25,5 %.

#### 2. Struktura rodzajowa kosztów

Koszty działalności Dyrekcji Kolei Dojazdowych w układzie rodzajowym przedstawione zostały w tabeli 6

Najwyższy udział w kosztach mają wynagrodzenia (44,32 %), które wraz ze świadczeniami na rzecz pracowników (10,26 %) stanowią 54,58 % kosztów w I półroczu 1999 r. Koszty wynagrodzeń wraz z pochodnymi w II półroczu 1998 r. wyniosły 53,17 %. W I półroczu br. dla całego PKP koszty wynagrodzeń wraz z pochodnymi stanowiły 53,22%.



Wysoki udział w kosztach ogółem przypada na odpisy amortyzacyjne - 26,73 % dla II półrocza 1999 r. dla DKD przy 19,40 % dla PKP.

tabela 6

Lp.	Rodzaj kosztów	DKD, II półrocze 1998 r.		DKD, I półrocze 1999 r.		PKP, I półrocze 1999 r.		Udział DKD w PKP(kol.5/7*100)
		tys. zł	%	tys. zł	%	tys. zł	%	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2	Zużycie mat. i energii	2 493,4	11,43	2 095,1	10,24	747 158,2	15,84	0,28
3	Usługi obce	1 381,8	6,33	874,7	4,28	336 958,6	7,14	0,26
4	Podatki i opłaty	306,2	1,40	357,1	1,75	125 900,0	2,68	0,28
5	Wynagrodzenia	7 783,8	35,67	9 064,3	44,32	2 006 419,2	42,53	0,45
6	świadczenia na rzecz pracowników	3 818,5	17,50	2 099,3	10,26	504 490,0	10,69	0,42
7	w tym składki z tytułu ubezpieczeń społecznych	3 261,8	14,95	1 529,0	7,48	376 750,9	7,99	0,41
8	amortyzacja	5 807,6	26,62	5 466,3	26,73	915 012,8	19,40	0,60
9	pozostałe koszty	229,4	1,05	495,9	2,42	81 318,7	1,72	0,61
10	Koszty ogółem (wg rodzaju)	21 820,7	100,00	20 452,7	100,00	4 717 312,1	100,0	0,43

Opracowano na podstawie F-01 za analizowane okresy

### 3. Źródła finansowania majątku DKD, płynność finansowa

Według danych ze sprawozdań F-01 na 31.12.1998 r. oraz na 30.06.1999 r. zobowiązania krótkoterminowe w Dyrekcji Kolei Dojazdowej oraz pp. PKP przedstawiają się następująco:

(tys. zł)

tabela 7

Lp.	Wyszczególnienie	Stan na 31.12.1998 r.	Stan na 30.06.1999 r.
1	p.p. Polskie Koleje Państwowe	2 599 557,2	3 044 072,4
2	Dyrekcja Kolei Dojazdowych	2 190,4	4 362,0

Wskaźniki płynności finansowej (których wielkości wskazują na możliwość podmiotu gospodarczego do realizacji zobowiązań) wg danych na 31 grudnia 1998 r. oraz 30 czerwca 1999 r. zawiera poniższa tabela

tabela 8

Płynność finansowa	Poziom bezpieczny	31.12.1998	30.06.1999
I stopnia	20,0 %	12,57	3,5
II stopnia	100,0 %	83,0	47,9
III stopnia	200,0 %	145,3	77,7

Opracowano na podstawie danych z F-01 wg stanu 31.12.1998 r. oraz 30.06.1999 r.

**Wskaźnik płynności I stopnia** jest to relacja środków pieniężnych oraz papierów wartościowych przeznaczonych do obrotu do zobowiązań krótkoterminowych

**Wskaźnik płynności II stopnia** jest to relacja należności i roszczeń, środków pieniężnych oraz papierów wartościowych przeznaczonych do obrotu do zobowiązań krótkoterminowych.

**Wskaźnik płynności III stopnia** jest to relacja majątku obrotowego (zapasów, należności i roszczeń, papierów wartościowych przeznaczonych do obrotu, środków pieniężnych oraz rozliczeń międzyokresowych) do zobowiązań krótkoterminowych.

Osiągane wskaźniki płynności są niższe od wielkości uznawanych za bezpieczne, następuje bardzo szybkie ich pogorszenie. Istnieje obawa, że przy utrzymywaniu się tych tendencji może nastąpić zagrożenia

płatności podstawowych zobowiązań DKD, w tym m.in. wypłat wynagrodzeń.

#### 4. Zatrudnienie

Zestawienie liczby pracowników według przedziałów wiekowych w Dyrekcji Kolei Dojazdowych wg stanu na 01.09.1999 r. zawiera poniższa tabela

tabela 9

Lp.	Przedziały wiekowe	Liczba kobiet	Liczba mężczyzn	Razem
1	do 25 lat	0	10	10
2	26 - 30 lat	2	24	26
3	31 - 35 lat	16	64	80
4	36 - 40 lat	50	135	185
5	41 - 45 lat	73	194	267
6	46 - 50 lat	75	160	235
7	51 - 55 lat	46	97	143
8	56 - 60 lat	1	25	26
9	powyżej 60 lat	0	2	2
<b>OGÓŁEM</b>		<b>263</b>	<b>711</b>	<b>974</b>

#### IV. PERSPEKTYWY DZIAŁALNOŚCI KOLEI DOJAZDOWYCH W OKRESIE DO 2005 ROKU

W związku z koniecznością poprawy wyników działalności kolei dojazdowych Zarząd Dyrekcji Kolei Dojazdowych dokonał analizy możliwości poprawy wyników ekonomicznych działalności w latach 2000 - 2005.

Podstawę do oceny obecnej działalności stanowiły dane za okres od 1 lipca 1998 r. do 30 czerwca 1999 r. Od 1 lipca 1998 koleje dojazdowe zostały wyodrębnione w ramach PKP jako jednostka organizacyjna.

W tabeli 10 przedstawione zostały wielkości pracy, przychodów z różnych działalności gospodarczych oraz prognozowanych kosztów w latach 2000- 2005.

**Przy prognozowaniu działalności na lata 2000 - 2005 założono m.in w odniesieniu do: przychodów:**

- nastąpi pewien wzrost przewozów towarowych i pasażerskich,
- obserwowane zainteresowanie przewozami turystycznymi będzie się zwiększało,
- mimo spadku transportochłonności gospodarki i wynikającym stąd ograniczonym popycie na przewozy koleją przy skutecznym marketingu uda się pozyskać klientów,
- zostanie zastosowana stawka opłat podstawowych, jak dla przesyłek rozpoczynających bieg, a nie taryfa degresywna stosowana obecnie,
- nastąpi coroczny wzrost taryfy towarowej o 3 %,
- nastąpi wzrost taryfy osobowej w poszczególnych latach: 2000 - 9 %, 2001 - 6 %, 2002 - 2005 o 5 % w stosunku do roku poprzedniego,
- nastąpi rozwój działalności pozaprzewozowej (przewozy turystyczne, usługi turystyczne, wynajem, dzierżawa terenów i budynków, sprzedaż majątku zbędnego, usługi naprawcze oraz handlowe),
- nastąpi uelastycznienie polityki cenowej w celu zdobycia nowych klientów,

## kosztów

obniżka kosztów nastąpi głównie poprzez:

- obniżkę kosztów amortyzacji - *m. in. zmniejszenie zbędnego majątku*,
- zakładane jest systematyczne zmniejszanie liczby zatrudnionych pracowników (z 974 w roku 1999 do 530 w roku 2002) na pełnym etacie.

tabela 10

Lp.	Wyszczególnienie	2 000	2 001	2 002	2 003	2 004	2 005
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Przewozy ładunków (tys. ton)	702,9	708,9	776,4	804,9	845,4	868,4
2	Przychody z przew. ładunków (tys. zł.)	5 006,8	5 231,2	6 089,5	6 592,5	7 226,6	7 711,1
3	Przewozy pasażerów (tys. pas.)	420,0	428,5	437,0	445,5	454,0	463,0
4	Przychody z przew. pasażerów (tys. zł.)	877,5	947,4	1 012,9	1 082,6	1 156,7	1 237,4
5	Dotacja do ruchu pasażer. (tys. zł.)	375,2	409,0	433,5	455,2	501,8	526,9
6	Przewozy w poc. turystycznych za biletami jednoraz. (tys. pas.)	160,1	164,0	169,9	176,3	182,7	189,1
7	Przewozy w poc. turystycznych za biletami jednoraz. (tys. zł.)	1 416,9	1 596,5	1 819,4	2 076,7	2 367,3	2 695,2
8	Przewozy w poc. turystycznych na zamówienie (tys. pasaż.)	186,0	223,0	260,0	297,0	334,0	391,0
9	Przewozy w poc. turystycznych na zamówienie. (tys. zł.)	1 673,3	2 126,5	2 603,3	3 122,4	3 688,7	4 532,0
10	Przychody z tytułu umów dzierżawnych (tys. zł)	1 051,7	1 135,0	1 217,0	1 295,7	1 378,1	1 465,0
11	Przychody z tytułu sprzedaży gruntów zbędnych (tys. zł)	2 165,6	2 165,7	2 249,0	2 249,0	2 256,6	2 639,7
12	Przychody (tys. zł)	12 607,7	13 635,8	15 447,1	16 896,9	18 874,2	20 807,4
13	Liczba zatrudnionych (osób)	728	616	530	530	530	530
14	Koszty (tys. zł)	33 364,2	31 321,1	30 008,0	30 493,0	30 910,9	31 377,6
15	w tym :koszty wynagrodzeń z pochodnymi (tys. zł)	15 307,1	13 724,8	12 516,4	13 267,7	14 064,2	14 908,1
16	amortyzacji (tys. zł))	8 000,0	7 000,0	6 502,0	6 001,0	5 501,0	5 003,0
17	Stopień pokrycia kosztów przychodami * %	37,8	43,5	51,5	55,4	61,1	66,3
18	Wynik finansowy (tys. zł))	-20 756,5	-17 685,3	-14 560,9	-13 596,1	-12 036,7	-10 570,2
19	Wskaźnik rentowności** %	-164,63	-129,70	-94,26	-80,47	-63,77	-50,80

\*)liczony jako stosunek przychodów do kosztów (wiersz 12/14\*100)

\*\*) wskaźnik rentowności liczony jako stosunek wyniku finansowego do przychodów (wiersz 18/12 \* 100)

Przedstawione działania nie są wystarczające do tego aby nowy podmiot gospodarczy osiągnął dodatni wynik finansowy chociaż prowadzą do jego poprawy.

W przyjętych przez DKD założeniach w niedostatecznym stopniu uwzględniono m.in. wpływ polityki rozwoju regionalnego na wzrost działalności przewozowej i pozaprzewozowej a także pominięta została możliwość partycypowania samorządów lokalnych w współfinansowaniu przewozów lokalnych.



## V. PODSUMOWANIE

1. Dyrekcja Kolei Dojazdowych w I półroczu 1999 roku poniosła stratę netto w wysokości 18 039,3 tys. zł, strata DKD za II półrocze 1998 r. wyniosła 19 044,5 tys. zł.
2. Przy istniejącej sytuacji ekonomicznej DKD i uzyskiwanych średniomiesięcznych **przychodach z działalności w wysokości 582,83 tys. zł., (koszty ogółem działalności w takim okresie wynoszą 3589,38 tys. zł), koszty dla wybranych pozycji w takim okresie wynoszą:**
  - materiały i energia 349,18 tys. zł,
  - usługi obce 145,78 tys. zł,
  - wynagrodzenia 1 510,72 tys. zł,
  - świadczenia na rzecz pracowników 349,88 tys. zł.
3. Porównując kwotę przychodów w wysokości 582,83 tys. zł. z powyższymi pozycjami kosztów działalności oraz przyjmując, że działalność DKD cechuje :

- ⇒ brak zdolności do generowania zysku na prowadzonej działalności gospodarczej - w okresie najbliższych kilku lat,
- ⇒ systematyczne pogarszanie się zdolności DKD do regulacji zobowiązań,
- ⇒ niska płynność finansowa i występujące trudności w pozyskiwaniu środków finansowych na płatności podstawowych zobowiązań DKD,
- ⇒ brak zdolności do odtwarzania majątku trwałego (w zakresie potrzebnym do prowadzenia działalności gospodarczej i rozwoju)
- ⇒ nadmierny majątek trwały w stosunku do potrzeb,
- ⇒ nadmierne zatrudnienie,

**trudno znaleźć podstawę do uznania, że analizowana jednostka ma szansę na dalsze funkcjonowanie bez radykalnych zmian m.in. w:**

- \* pozyskaniu pełnej samodzielności w podejmowaniu decyzji gospodarczych, w tym szybsze reagowanie na potrzeby klienta,
  - \* rozszerzaniu zakresu działalności usługowej przy równoczesnej poprawie jakości oferowanych usług,
  - \* obszarze terytorialnym i segmentach obsługiwanego rynku,
  - \* ilości, jakości i wartości majątku trwałego, racjonalność w gospodarowaniu majątkiem trwałym - *bardzo duże obciążanie kosztów działalności odpisami amortyzacyjnymi, przy wysokim stopniu zamortyzowania tego majątku,*
  - \* wysokości zatrudnienia - *dostosowania do zakresu wykonywanej pracy przewozowej i innej,*
  - \* strukturze organizacyjno-prawnej działalności jednostki - *pozwalającej na dostosowanie się podmiotu do działalności w warunkach rynkowych,*
  - \* systemie finansowania przewozów pasażerskich na lokalnym rynku przewozowym - *m.in. pozyskiwanie środków finansowych od samorządów lokalnych.*
4. W PKP nadal nie funkcjonuje system ekonomiczno-finansowy, którego istotnym elementem byłaby rachunkowość zarządcza, umożliwiająca dostarczenie kadrze menedżerskiej wszystkich niezbędnych informacji niezbędnych do podejmowania decyzji, w tym decyzji służących efektywnemu sterowaniu przedsiębiorstwem oraz maksymalizowaniu efektu finansowego. Przede wszystkim nie funkcjonuje w pełni



podstawowy element rachunkowości zarządczej , tj. rozdzielnicy rachunek kosztów, który umożliwiałby m.in. dokonywanie rozliczeń kosztów działalności podstawowej pomiędzy jednostkami organizacyjnymi PKP co uniemożliwia w sposób rzetelny określenie kosztów i przychodów DKD a więc dokonania oceny tej jednostki.

**5. Udział wybranych pozycji charakteryzujących Dyрекcję Kolei Dojazdowych na tle przedsiębiorstwa PKP**

tabela 11

Lp.	Nazwa składnika oceny	Udział DKD w wielkościach PKP (%)
1	2	3
	Przychody z całokształtu działalności	0,08
	Koszty całokształtu działalności	0,42
	Strata netto	1,86
	Liczba zatrudnionych pracowników	0,48
	Koszty wynagrodzeń z pochodnymi	0,44
	Koszt amortyzacji	0,60
	Koszt zużycia materiałów i energii	0,28
	Zobowiązania krótkoterminowe - 30.06.99	1,43

Wyniki powyższej analizy wskazują na bardzo trudną sytuację ekonomiczno-finansową Dyrekcji Kolei Dojazdowych.

Ze względu na tę sytuację ekonomiczno-finansową Dyrekcji Kolei Dojazdowych, Koleje te - zdaniem Zespołu - nie powinny być wydzielone ze struktury PKP w oparciu o art. 44 ust. 1 ustawy z dnia 6 lipca 1995 r. o przedsiębiorstwie państwowym PKP.

Wydzielenie tej jednostki z dniem 1 stycznia 2000 r. spowodowałoby szybką jej upadłość, m.in. ze względu na brak możliwości pozyskania środków finansowych na bieżącą działalność. Zdaniem Zespołu jednostka ta powinna podlegać restrukturyzacji w ramach skomercjalizowanego PKP. Pozwoli to na lepsze przygotowanie tej jednostki organizacyjnej do funkcjonowania w warunkach rynkowych.

W ramach przygotowań do restrukturyzacji DKD niezbędna jest gruntowna analiza możliwości i zasad funkcjonowania kolei dojazdowych (wąskotorowych) w określonym horyzoncie czasowym m.in. pod względem:

- formy organizacyjnej funkcjonowania kolei dojazdowych,
- obszaru działania kolei dojazdowych,
- określenia linii kolejowych na których będą prowadzone określone rodzaje przewozów,
- rodzaju prowadzonej działalności przewozowej i pozaprzewozowej na sieci kolei dojazdowych,
- zakresu prowadzonych lokalnych przewozów pasażerskich w ramach uzgodnień z władzami samorządu terytorialnego,

- ustalenie z władzami samorządów terytorialnych zasad współorganizowania i współfinansowania działalności przewozowej na jej terenie,
- zakresu majątku niezbędnego do prowadzonej działalności gospodarczej,
- ustalenia poziomu zatrudnienia niezbędnego do określonej działalności, form zatrudniania i zasad wynagradzania,
- zasad finansowania kolei dojazdowych lub jej obiektów objętych rejestrem zabytków,
- sprecyzowania szczegółowych zasad rozliczeń między sektorami i pionami w ramach PKP SA.

## VI. WNIOSKI

Po dogłębnej analizie przyczyn, celu, potrzeby i warunków wydzielenia Dyrekcji Kolei Dojazdowych w Warszawie z przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe oraz skutków organizacyjnych, prawnych i ekonomicznych wynikających z zamierzonych zmian organizacyjnych, zdaniem Zespołu przygotowawczego, w obecnej sytuacji ekonomiczno-finansowej Dyrekcji Kolei Dojazdowych, nie jest uzasadnione i celowe wydzielenie ze struktur PKP Kolei Dojazdowych w celu utworzenia przedsiębiorstwa państwowego lub innej państwowej jednostki organizacyjnej.

Zespół wnioskuję aby PKP zaproponowały samorządom terytorialnym przejęcie części linii kolei wąskotorowych do prowadzenia działalności gospodarczej w obszarze swojego funkcjonowania a wojewodom i muzeom linii mających charakter zabytków.

PRZEWODNICZĄCA ZESPOŁU

Jadwiga Stachowska

## Członkowie Zespołu z:

### Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej:

Edmund Guzel.....

Ewa Szczepańska.....

Maria Szwed.....

Ryszard Zganiacz.....

### Przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe:

Aleksy Adamiak.....

Adam Gerstmann.....

Maria Molak.....

Grażyna Rymsza.....

### Ministerstwa Finansów

Anastazja Sworzyńska.....

### Ministerstwa Skarbu Państwa

Elżbieta Ferfecka.....

## SPIS DOKUMENTÓW

na podstawie których opracowano opinię Zespołu

1. Ustawa o transporcie kolejowym z 27 czerwca 1997 r.
2. Ustawa o przedsiębiorstwie państwowym Polskie Koleje Państwowe z 6 lipca 1995r.
3. Ustawa o przedsiębiorstwach państwowych z 25 września 1981 r.
4. Ustawa o gospodarce nieruchomościami z 21 sierpnia 1997 r.
5. Ustawa o gospodarce gruntami i wywłaszczaniu nieruchomości z 29 kwietnia 1985 r.
6. Ustawa o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych z 30 sierpnia 1996 r.
7. Opinia prawna w sprawie dostępnych możliwości prawnych restrukturyzacji p.p. PKP - prof. dr hab. Wojciech Popiołek.
8. Projekt ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji p.p. Polskie Koleje Państwowe,
9. Studium prywatyzacji Polskich Kolei Państwowych - Japońska Agencja Współpracy Międzynarodowej (JICA) oraz MTiGM i PKP,
10. Biznes plan na utworzenie jednoosobowej spółki z o.o. dla kolei dojazdowych - opracowany przez Dyрекcję Kolei Dojazdowych w Warszawie,
11. Sprawozdania F-01 oraz F-02 z działalności PKP oraz DKD.