

**STRATEGIA
RESTRUKTURYZACJI I PRYWATYZACJI GRUPY PKP S.A.**

przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 22 lutego 2005 r.

Spis treści

1. Wprowadzenie	4
2. Podstawowe założenia polityki transportowej Państwa	5
3. Restrukturyzacja podstawowych spółek Grupy PKP	7
3.1. Polskie Koleje Państwowe S.A.	7
3.2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	9
3.3. PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o.	11
3.4. PKP Cargo S.A.	13
3.5. PKP Intercity sp. z o.o.	14
4. Prywatyzacja spółek z Grupy PKP	15
4.1. Spółki ze 100% udziałem PKP	15
4.2. Spółki z częściowym udziałem PKP	16
5. Zmiany legislacyjne	17
5.1. Sprawy majątkowe	17
5.2. System funkcjonowania kolejnictwa	18
5.3. Finansowanie infrastruktury	18
6. Podstawowe parametry finansowe	20
6.1. Działalność operacyjna Grupy PKP	20
6.2. Działalność inwestycyjna PLK	21
7. Pomoc publiczna	22
Załącznik 1: Prognoza rachunku przepływów pieniężnych PKP S.A.	24
Załącznik 2: Docelowy model funkcjonowania spółek Grupy PKP	25

Definicje i skróty

AGC	Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) sporządzona w Genewie w dniu 31 maja 1985 r (Dz.U. z 1989 r. Nr 42, poz. 231)
AGTC	Umowa europejska sporządzona w Genewie w dniu 1 lutego 1991 r. o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC) (MP z 2004r. nr 3, poz.50)
EBI	Europejski Bank Inwestycyjny
Grupa PKP	PKP, PLK i spółki z większościovym udziałem PKP
LHS	Linia Hutniczo – Szerokotorowa sp. z o.o.
PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
PKP	Polskie Koleje Państwowe S.A.
PKP Cargo	PKP Cargo S.A.
PKP Energetyka	PKP Energetyka sp. z o.o.
PKP Informatyka	PKP Informatyka sp. z o.o.
PKP Intercity	PKP Intercity sp. z o.o.
PKP Przewozy Regionalne	PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o.
PKP Telekomunikacja	Telekomunikacja Kolejowa sp. z o.o.
Rozporządzenie o stawkach dostępu	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2004 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. Nr 83, poz. 768)
Plan działań operacyjnych	Plan działań operacyjnych na lata 2005-2007 przygotowany przez Zarząd PKP zgodnie z założeniami Strategii zatwierdzony przez Radę Nadzorczą PKP
Program	Program dalszej restrukturyzacji i prywatyzacji spółek Grupy PKP do 2006 r.
Strategia	Strategia restrukturyzacji i prywatyzacji Grupy PKP S.A.
TINA	Ocena potrzeb infrastruktury w zakresie transportu. Raport końcowy z października 1999 r.
Ustawa o autostradach i KFD	Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571 i Nr 273,poz.2703)
Ustawa o finansowaniu dróg publicznych	Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o finansowaniu dróg publicznych (Dz.U. Nr 123, poz. 780, z 1998 r. nr 106,poz.668 i Nr 150, poz.983, z 2000 r. Nr 12, poz.136, z 2002 r. Nr 216, poz.1826 i Nr 240, poz.2057 oraz z 2003 r. Nr 200, poz.1953, Nr 203, poz.1966 i Nr 217, poz.2124)
Ustawa o restrukturyzacji	Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe“ (Dz.U. Nr 84, poz. 948, z 2001 r. Nr 100, poz.1086 i Nr 154, poz.1802, z 2002 r. Nr 205, poz.1730 i Nr 240, poz.2055, z 2003 r. Nr 6,poz.63, Nr 80, poz.720 i Nr 203, poz.1966 oraz z 2004 r. Nr 96, poz.959 i Nr 120, poz.1252)
Ustawa o transporcie kolejowym	Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 86, poz.789, Nr 170, poz.1652 i Nr 203, poz.1966 oraz z 2004 r. Nr 92, poz.883, Nr 96, poz.959, Nr 97, poz.962 i Nr 173, poz.1808)

1. Wprowadzenie

Niniejszy dokument *Strategia restrukturyzacji i prywatyzacji grupy PKP S.A.* („Strategia”) określa podstawowe założenia strategiczne dotyczące działań, które będą podejmowane w spółkach Grupy PKP w latach 2005-2007.

Doświadczenia wynikające z realizowanych w ubiegłych latach reform dotyczących funkcjonowania sektora kolejowego w Polsce, w tym Grupy PKP, wskazują na konieczność dokonania szeregu zmian przyjętej polityki dla tego sektora, jak i strategii opracowanej dla poszczególnych podmiotów. Wiąże się to również z niezadowalającymi efektami realizacji *Programu dalszej restrukturyzacji i prywatyzacji spółek Grupy PKP do 2006 roku* („Program”), przyjętego przez Radę Ministrów w dn. 16 grudnia 2003 r. W szczególności dotyczy to zbyt wolno przebiegającej prywatyzacji i restrukturyzacji majątkowej PKP S.A. Podstawowe elementy strategii zawarte w niniejszym dokumencie są związane z:

- wprowadzeniem zaktualizowanej polityki transportowej Państwa, przystąpieniem Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej oraz zweryfikowanymi długoterminowymi celami gospodarczymi dla transportu kolejowego;
- zastosowaniem nowych rozwiązań strukturalnych w Grupie PKP z uwzględnieniem zaktualizowanych założeń strategicznych w odniesieniu do kluczowych spółek prowadzących działalność związaną z kolejnictwem;
- dostosowaniem planu restrukturyzacji i prywatyzacji do zmieniającej się sytuacji rynkowej i makroekonomicznej, aktualizacją harmonogramu działań restrukturyzacyjnych oraz potrzebą wprowadzenia rozwiązań regulacyjnych (w tym ustawowych) ułatwiających realizację Programu.

Z dniem przyjęcia niniejszej Strategii dotychczasowy Program ulega odpowiedniej modyfikacji i aktualizacji w zakresie restrukturyzacji i prywatyzacji poszczególnych spółek z Grupy PKP oraz w zakresie parametrów finansowych związanych z wykonaniem Programu dotyczących działań operacyjnych PKP.

W okresie trzech miesięcy od daty przyjęcia niniejszej Strategii Zarząd PKP przygotuje szczegółowy Plan działań operacyjnych na lata 2005-2007, który będzie podlegał akceptacji Rady Nadzorczej PKP. W tym samym terminie Minister Infrastruktury przygotuje projekty odpowiednich zmian aktów normatywnych zgodnie z założeniami Strategii.

Zakłada się, że ze względu na złożoność i kompleksowy charakter zagadnień związanych z restrukturyzacją kolei, Strategia może podlegać aktualizacji w odstępach rocznych. Corocznej aktualizacji może podlegać także Plan działań operacyjnych.

2. Podstawowe założenia polityki transportowej Państwa

Podstawowe cele polityki transportowej Rzeczypospolitej Polskiej są zbieżne z założeniami określonymi w *Białej Księdze Unii Europejskiej* odnoszącymi się do polityki transportowej Unii Europejskiej do 2010 roku. Cele te są oparte na koncepcji zrównoważonego rozwoju, której realizacja powinna zapewnić zaspokojenie potrzeb współczesności, nie odbierając możliwości zaspokajania własnych potrzeb przyszłym pokoleniom.

W sektorze transportu szczególnie predysponowanym do realizacji idei zrównoważonego rozwoju jest transport kolejowy. Wynika to z następujących przesłanek:

- *wymiar społeczny*: kolej, spośród różnych gałęzi transportu w sposób najbardziej pełny może realizować funkcję użyteczności publicznej o znaczeniu kulturowym i instytucjonalnym;
- *wymiar ekonomiczny*: kolej jest gałęzią transportu o najlepszym stosunku korzyści i kosztów zewnętrznych;
- *wymiar ekologiczny*: kolej charakteryzuje się znacznie korzystniejszymi parametrami bezpieczeństwa ruchu oraz zanieczyszczenia środowiska niż inne gałęzie transportu, a w szczególności transport drogowy;
- *wymiar przestrzenny*: kolej odznacza się wysoką konkurencyjnością w zakresie terenochłonności i zmian rzeźby terenu oraz możliwościami integrowania różnych dziedzin transportu (transport intermodalny).

Powyższe czynniki, a w szczególności potrzeba przeniesienia punktu ciężkości z transportu samochodowego na inne gałęzie transportu z uwagi na wysokie koszty bezpieczeństwa (wypadki drogowe), nieefektywność wykorzystania energii, zatopy drogowe, obciążenia dla środowiska, leżą u podstaw jednego z głównych celów polityki transportowej Wspólnoty, jakim jest aktywizacja kolei.

Kierunki polityki transportowej Rządu realizowanej przez Ministra Infrastruktury zmierzają do zachowania znaczącego udziału transportu kolejowego w strukturze przewozów w Polsce. Wymaga to aktywnej polityki Państwa zmierzającej do przeciwdziałania negatywnym trendom rynkowym obejmującym m.in. spadek znaczenia transportu kolejowego, morskiego i zbiorowego transportu miejskiego.

Biorąc pod uwagę przedstawione powyżej czynniki, zakłada się utrzymanie wielkości towarowych i pasażerskich przewozów kolejowych w Polsce (wyrażonej w tonokilometrach i pasażerokilometrach) w latach 2005 - 2007 na poziomie nie niższym niż w roku 2004.

Osiągnięcie tych celów będzie wymagało odpowiednich działań w zakresie polityki infrastrukturalnej oraz regulacyjnej. Inwestycje w infrastrukturę kolejową będą skoncentrowane na sieci kolejowej o długości 16.500 km i będą ukierunkowane na

rewitalizację odcinków o dużych potokach przewozowych oraz na dostosowanie stanu infrastruktury do norm obowiązujących w Unii Europejskiej, w tym na priorytetową modernizację linii kolejowych objętych umowami międzynarodowymi z zapewnieniem wymaganej interoperacyjności. Inwestycje będą finansowane głównie ze środków Unii Europejskiej. Skarb Państwa zapewni środki na udział własny w wysokości zapewniającej pełne wykorzystanie środków unijnych.

W sferze regulacyjnej w celu poprawy konkurencyjności transportu kolejowego będzie prowadzona polityka sukcesywnego zmniejszenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej. Związana ona będzie z obniżeniem kosztów działalności PLK oraz aktywnym zaangażowaniem finansowym Państwa polegającym na dofinansowaniu utrzymania infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK poczynając od 2006 roku.

Strategia restrukturyzacji i prywatyzacji Grupy PKP SA będzie realizowana zgodnie z rządowymi programami w zakresie ochrony środowiska tj. *II Polityką ekologiczną państwa* oraz *Długookresową strategią trwałego i zrównoważonego rozwoju POLSKA 2025 z 2000 r.*

3. Restrukturyzacja podstawowych spółek Grupy PKP

3.1. Polskie Koleje Państwowe S.A.

3.1.1 Podstawowe zadania PKP w latach 2005-2007

Istotą funkcjonowania PKP w latach 2005-2007 będzie wykonywanie zadań związanych z zarządzaniem aktywami i pasywami spółki oraz realizacja celów restrukturyzacyjnych i prywatyzacyjnych dotyczących spółek należących do Grupy PKP. W związku z określonym wyżej charakterem działalności (typowym dla finansowej spółki holdingowej) PKP zostanie przekształcona w Fundusz Mienia Kolejowego z dniem 1 stycznia 2006 r. w drodze nowelizacji *Ustawy o restrukturyzacji*. Fundusz Mienia Kolejowego będzie następcą prawnym PKP (przejmie wszystkie aktywa i pasywa PKP) i będzie działał jako spółka akcyjna będąca w 100% własnością Skarbu Państwa. Podstawowe zadania PKP (oraz jej następcy prawnego) w okresie najbliższych trzech lat będą dotyczyły przede wszystkim:

- kwestii majątkowych;
- restrukturyzacji spółki PKP;
- nadzoru korporacyjnego nad spółkami Grupy PKP.

3.1.2 Kwestie majątkowe

Podstawowym zadaniem PKP jest podjęcie ostatecznych decyzji oraz wykonanie czynności faktycznych dotyczących wniesienia składników majątkowych do poszczególnych spółek z Grupy PKP. Majątek zostanie wniesiony do spółek zgodnie z art.17 *Ustawy o restrukturyzacji* według następujących zasad:

- linie kolejowe o znaczeniu państwowym (11.945 km) oraz dodatkowo około 4.500 km linii istotnych dla działalności gospodarczej PLK (łącznie około 16.500 km) zostaną wniesione do PLK. Równocześnie do PLK zostaną wniesione inne składniki majątkowe infrastruktury kolejowej, tj. budynki, budowle i urządzenia, ściśle związane z zarządzaniem liniami kolejowymi. Zestawienie linii kolejowych wnoszonych do PLK przedstawia tabela poniżej:

Kategoria linii	Długość w km.
Linie o znaczeniu państwowym, w tym:	11.945
• linie AGC	2.972(*)
• linie AGTC	4.278(*)
• linie TINA	5.277(*)
Linie o znaczeniu komercyjnym dla PLK	ok. 4.500
Razem	ok. 16.500

(*)Linie objęte umowami AGC, AGTC i TINA wchodzi w skład linii o znaczeniu państwowym

Obecnie Grupa PKP posiada około 23.500 km linii kolejowych, z tego na około 3.700 km linii ruch jest od dawna zawieszony, a na około 2.800 km linii kolejowych odbywa się ruch lokalny o znikomym znaczeniu.

- nieruchomości niezbędne do prowadzenia działalności w zakresie przewozu rzeczy zostaną wniesione do PKP Cargo, do LHS wniesione zostaną wszystkie składniki infrastruktury linii szerokotorowej;
- około 70 najważniejszych dworców (spośród około 1.500 czynnych) będzie wniesione do odrębnej spółki „Dworce kolejowe”, pozostałe dworce kolejowe zostaną zagospodarowane w ramach współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego;
- nieruchomości użytkowane przez kluczowe spółki (tj. PLK, PKP Cargo, PKP Przewozy Regionalne, PKP Intercity, LHS, PKP Energetyka oraz PKP Telekomunikacja), niezbędne do prowadzenia ich działalności, zostaną wniesione do poszczególnych spółek;
- linie kolejowe zbędne, niewykorzystane tereny kolejowe, w tym większość powierzchni zajmowanych obecnie przez stacje rozrządowe oraz budynki i budowle niepotrzebne dla działalności spółek, będą podlegały sprzedaży lub w przypadku braku możliwości sprzedaży będą zagospodarowane przez PKP w inny sposób (tj. przekazane samorządom lokalnym lub fizycznie zlikwidowane w celu poprawy wizerunku PKP).

Zostaną wprowadzone ułatwienia legislacyjne umożliwiające przyspieszenie procesu wniesienia majątku do spółek z Grupy kapitałowej PKP opisane w pkt. 5.1 niniejszego dokumentu. W związku z tym nastąpią odpowiednie zmiany w *Ustawie o restrukturyzacji*. Równocześnie w celu ułatwienia procesu sprzedaży nieruchomości zbędnych Minister Infrastruktury zmieni *Decyzję nr 42 z dn. 28 grudnia 2000 r. dotyczącą kolejowych terenów zamkniętych* ograniczając obszar objęty terenami zamkniętymi. Wszystkie składniki majątku niezbędne dla spółek zostaną wniesione w latach 2005 – 2006.

3.1.3 Restrukturyzacja spółki PKP S.A.

W 2005 roku przeprowadzona zostanie głęboka restrukturyzacja spółki mająca na celu redukcję kosztów oraz zmniejszenie zasobów. Restrukturyzacja będzie obejmowała:

- likwidację funkcji bezpośredniego nadzoru nad działalnością eksploatacyjną i inwestycyjną Grupy kapitałowej PKP (likwidacja Biura Eksploatacji, Biura Inwestycji, Biura Zarządzania Jakością oraz Biura Informatyki);
- zmniejszenie zasobów osobowych i rzeczowych związane z wniesieniem niezbędnego majątku do spółek z Grupy kapitałowej PKP oraz wyodrębnieniem działalności w zakresie komercyjnego wykorzystania dworców kolejowych (zmiana charakterystyki zadań Biura Nieruchomości w kierunku skutecznego zagospodarowania majątku zbędnego);
- zmiany struktury organizacyjnej ukierunkowane na zaniechanie działalności związanej z kwestiami technicznymi, eksploatacyjnymi i inwestycyjnymi dotyczącymi kolejnictwa oraz przygotowanie prostej i przejrzystej struktury przysłego Funduszu Mienia Kolejowego.

Pierwsze z powyższych zadań zostanie wykonane do końca marca 2005 roku, drugie i trzecie do końca 2005 roku.

3.1.4 Nadzór korporacyjny na spółkami Grupy PKP

PKP (a następnie Fundusz Mienia Kolejowego) będzie pełnić decydującą rolę we wdrożeniu reformy Grupy PKP. Zakres działań PKP obejmować będzie m. in.:

- wprowadzenie zasad ładu korporacyjnego („corporate governance”), dobrych praktyk zgodnie z zasadami OECD oraz przejrzystych procedur wewnętrznych w Grupie PKP (w tym m.in. procedur dotyczących dokonywania zakupów, zawierania kontraktów oraz zapewnienia wyraźnego oddzielenia interesów prywatnych od interesów firmy);
- koordynację działań strategicznych związanych m.in. z: programem redukcji kosztów, strategią finansowania działalności oraz strategią gospodarczą dla kluczowych spółek z Grupy PKP;
- prowadzenie działań związanych ze zmianami strukturalnymi i własnościowymi, w tym: wniesieniem akcji (udziałów) wybranych spółek infrastrukturalnych do PLK, akcji (udziałów) spółek spedycyjnych do PKP Cargo, zbyciem akcji (udziałów) w spółkach kolejowych zgodnie z programem prywatyzacji oraz zbyciem wszystkich udziałów w spółkach spoza *core business'u* (spółki prowadzące działalność poza kolejową);
- obsługę zadłużenia PKP zaciągniętego w ramach przedsięwzięć restrukturyzacyjnych i kredytów inwestycyjnych (w tym zadłużenia objętego gwarancjami i poręczeniami Skarbu Państwa).

Większość ww. czynności, w szczególności: wprowadzenie zasad ładu korporacyjnego, wniesienie nie mniej niż 25%+1 udziałów (akcji) spółek do PLK oraz wniesienie udziałów (akcji) spółek spedycyjnych do PKP Cargo zostanie zakończona w 2005 roku. Plan działań operacyjnych obejmujący strategię poszczególnych spółek, w tym plan redukcji kosztów w okresie 2005-2007 r., zostanie przygotowany przez Zarząd PKP w terminie trzech miesięcy od przyjęcia niniejszej Strategii. Plan działań operacyjnych będzie podlegał zatwierdzeniu przez Radę Nadzorczą PKP. Prace prywatyzacyjne będą prowadzone zgodnie z harmonogramem zawartym w części 4 niniejszego dokumentu.

3.2 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

3.2.1 Podstawowe zadania PLK w latach 2005-2007

Z punktu widzenia długookresowej polityki infrastrukturalnej Państwa PLK jest podstawową spółką z Grupy PKP. Głównym zadaniem PLK jest utrzymanie, remonty i modernizacja linii kolejowych. Działalność PLK powinna być prowadzona zgodnie z zasadą zapewnienia równego dostępu do infrastruktury kolejowej wszystkim przewoźnikom na niedyskryminacyjnych warunkach.

W związku z misją spółki, której istotą jest zapewnienie powszechnego dostępu do infrastruktury kolejowej, w terminie trzech miesięcy od daty przyjęcia niniejszej Strategii zostanie zapewniona pełna niezależność PLK od PKP. PKP udzieli pełnomocnictwa dotyczącego wykonywania prawa głosu z posiadanych przez PKP akcji PLK na rzecz Ministra Infrastruktury. Docelowo wszystkie akcje PLK będące własnością PKP przejmie Skarb Państwa.

Podstawowe zadania PLK w okresie najbliższych trzech lat będą dotyczyły przede wszystkim:

- utworzenia Grupy kapitałowej PLK;
- prowadzenia działań związanych z realizacją polityki w zakresie cen dostępu do infrastruktury kolejowej;
- planowania i prowadzenia inwestycji infrastrukturalnych w sektorze kolejowym.

3.2.2 Utworzenie Grupy kapitałowej PLK

PLK przejmie od PKP wszelkie funkcje związane z kwestiami technicznymi, eksploatacyjnymi i inwestycyjnymi dotyczącymi systemu funkcjonowania infrastruktury dla kolejnictwa. Proces tworzenia powiązań kapitałowych pomiędzy PLK i pozostałymi spółkami infrastrukturalnym zostanie zakończony w 2005 roku. W wyniku tych zmian PLK stanie się właścicielem nie mniej niż 25% + 1 udziałów (akcji) w podmiotach: PKP Energetyka, PKP Telekomunikacja, PKP Informatyka oraz w przyszłości, wydzielonej z PKP, spółki zarządzającej dworcami kolejowymi.

Poszczególne podmioty z grupy kapitałowej będą realizowały indywidualne strategie rozwoju: po pierwsze zmierzające do generowania większych przychodów poza Grupą PKP oraz po drugie obejmujące zmiany własnościowe polegające na sprzedaży akcji pozostających własnością PKP i/lub na podwyższeniu kapitału.

3.2.3 Cena dostępu do infrastruktury kolejowej

W celu zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego od 2005 roku PLK będzie realizować politykę redukcji cen dostępu do infrastruktury kolejowej. Sukcesywne obniżenie cen dostępu będzie uzyskane dzięki:

- redukcji skali w działalności PLK zmniejszającej wielkość zarządzanej sieci do około 16.500 km oraz umożliwiającej spadek kosztów stałych, które były związane z utrzymaniem sieci o nadmiernej wielkości;
- zmianom sposobu obliczania stawek dostępu obejmującym możliwość stosowania uzasadnionych ulg oraz nie wliczania do stawek części lub całości kosztów amortyzacji;
- przeznaczeniu od 2006 roku przez Ministra Infrastruktury środków finansowych na utrzymanie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK. Wielkość środków na ten cel będzie określana zgodnie z realizowaną polityką transportową Rządu i będzie zawarta w corocznym kontrakcie z PLK, który będzie zobowiązywał PLK do prowadzenia polityki taryfowej w ramach przejrzystego systemu oraz do

uzyskiwania określonych celów ekonomicznych m.in. w zakresie poziomu kosztów.

Zakłada się obniżenie średniego poziomu stawek dostępu o 15% rocznie w dwóch kolejnych latach (2006 r. i 2007 r.). Zakładana wielkość dofinansowania utrzymania infrastruktury kolejowej służąca tym zmianom została określona w pkt 6.1 niniejszego dokumentu. Minister Infrastruktury będzie także przeznaczać środki na utrzymanie powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej, zarządzanej przez podmioty inne niż PLK stosując zasadę równego traktowania wszystkich zarządców infrastruktury. W celu realizacji ww. założeń zostaną wprowadzone zmiany w *Rozporządzeniu o stawkach dostępu* zapewniające równe traktowanie uczestników rynku oraz uzasadnioną ekonomicznie elastyczność w ustalaniu cen dostępu i stosowaniu upustów.

Równocześnie nastąpią zmiany *Ustawy o finansowaniu dróg publicznych i Ustawy o autostradach i KFD*, o których mowa w pkt 5.3 niniejszego dokumentu, w sposób umożliwiający Ministrowi Infrastruktury przeznaczenie części wpływów z akcyzy od paliw silnikowych oraz opłaty paliwowej na cele związane z infrastrukturą kolejową.

3.2.4 Działalność inwestycyjna

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej stworzyło niepowtarzalną szansę dokonania przełomu w jakości infrastruktury kolejowej na terenie kraju. Funkcje PLK związane z planowaniem oraz prowadzeniem inwestycji zostaną w związku z tym wzmocnione w taki sposób, aby spółka posiadała zdolność do równoczesnego przygotowywania oraz prowadzenia wielu projektów inwestycyjnych.

W terminie trzech miesięcy od przyjęcia niniejszego dokumentu PLK opracuje zaktualizowaną strategię inwestycyjną ukierunkowaną na rewitalizację linii ważnych dla prowadzenia działalności gospodarczej PLK (zmniejszenie liczby ograniczeń prędkości) oraz istotnych z punktu widzenia komunikacji z krajami UE.

Instrumentami finansującymi inwestycje PLK będą: środki pochodzące z Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Funduszu Kolejowego (po jego utworzeniu zgodnie z pkt 5.3 niniejszej Strategii), środki budżetowe pochodzące z dotacji celowej oraz rezerwy celowej, środki pożyczone z Europejskiego Banku Inwestycyjnego objęte gwarancją Skarbu Państwa oraz środki własne PLK.

3.3. PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o.

3.3.1 Podstawowe zadania PKP Przewozy Regionalne w latach 2005-2007

PKP Przewozy Regionalne są obecnie najważniejszym podmiotem obsługującym pasażerskie przewozy regionalne. Od 2004 roku usługi te są realizowane na zlecenie samorządów wojewódzkich, które mają obowiązek dofinansowywania tej sfery działalności. W związku z powyższym kluczowym zadaniem PKP Przewozy Regionalne jest poprawa jakości i zwiększenie zakresu współpracy z samorządami wojewódzkimi. Podstawowe cele PKP Przewozy Regionalne w okresie najbliższych trzech lat będą dotyczyły przede wszystkim:

- reorganizacji działalności spółki;
- procesu tworzenia spółek z udziałem samorządów wojewódzkich;
- poprawy stanu taboru do przewozów pasażerskich.

3.3.2 Reorganizacja działalności spółki

PKP Przewozy Regionalne będą prowadziły działania restrukturyzacyjne zmierzające do poprawy oferty przewozowej, usprawnienia organizacji oraz obniżenia kosztów. Poprawa oferty powinna skutkować zwiększeniem skali dofinansowania przewozów regionalnych na podstawie umów zawieranych z samorządami wojewódzkimi. Spółka dostosuje swoją strukturę organizacyjną w taki sposób, aby zapewnić możliwie wysoką jakość usług oferowanych poszczególnym województwom. Zmiany struktury organizacyjnej będą dostosowane do możliwości utworzenia nowych spółek, które podejmą działalność na obszarach wybranych województw.

Od 1 stycznia 2006 roku zostaną wprowadzone systemowe rekompensaty z tytułu prowadzenia przewozów międzywojewódzkich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej. Dofinansowanie tych przewozów będzie następowało w ramach przejrzystego systemu na podstawie umów zawieranych przez Ministra Infrastruktury z przewoźnikami. Źródłem dofinansowania tej działalności będzie budżet Ministra Infrastruktury, w którym dotępne będą dodatkowe środki dla transportu kolejowego w wyniku zmian ustawowych opisanych w pkt 5.3 niniejszego dokumentu. Przewozy międzywojewódzkie będą mogły być także zamawiane i dofinansowywane przez samorządy wojewódzkie. Przejściowo dofinansowaniu przewozów międzywojewódzkich w roku 2005 będą służyć środki Funduszu Kolejowego, o którym mowa w pkt 5.3.

Dzięki dofinansowaniu utrzymania infrastruktury z budżetu Ministra Infrastruktury od 2006 roku ulegną obniżeniu stawki dostępu do infrastruktury dla przewoźników pasażerskich, a tym samym zostaną stworzone lepsze podstawy do organizacji regionalnych i międzywojewódzkich przewozów pasażerskich na zasadach komercyjnych.

3.3.3. Tworzenie spółek z samorządami województw

Tam gdzie będzie to ekonomicznie uzasadnione, będą tworzone spółki we współpracy z samorządami wojewódzkimi. Jednym z celów działalności tych spółek będzie integracja rozwiązań transportowych w dużych aglomeracjach miejskich. Od 1 stycznia 2005 r. działa spółka Koleje Mazowieckie sp. z o.o. wykonująca pasażerskie przewozy kolejowe na terenie województwa mazowieckiego. W latach 2005-2007 będą tworzone kolejne spółki z samorządami, które wyrażą gotowość organizowania działalności operatorskiej. Podstawą do podjęcia decyzji o rozpoczęciu działalności przez spółki, będzie ocena biznes planów poszczególnych projektów przez PKP Przewozy Regionalne.

Podstawowe założenia stosowane przez PKP Przewozy Regionalne przy tworzeniu nowych spółek będą następujące:

- przejęcie przez spółki zatrudnionych w jednostce organizacyjnej (zakładzie) obsługującej określony region (regiony) zgodnie z art. 23' Kodeksu pracy;
- dzierżawa lub wniesienie taboru niezbędnego do prowadzenia działalności na terenie województwa (województw) przez PKP Przewozy Regionalne na rzecz spółek;
- możliwość docelowego wniesienia przez PKP Przewozy Regionalne nieruchomości użytkowanych w ramach obsługi danego województwa (województw) oraz innych nieruchomości posiadanych przez PKP lub PKP Przewozy Regionalne w zależności od wyników negocjacji z partnerami;
- zapewnienie przez samorząd wojewódzki rekompensaty na rzecz przewoźnika, związanej z wykonywaniem usług w ramach obowiązku służby publicznej na podstawie zawartej umowy.

3.3.4 Tabor

W latach 2005-2007 PKP Przewozy Regionalne doprowadzą do widocznej poprawy stanu taboru pasażerskiego. Będą temu służyły przedsięwzięcia w zakresie modernizacji taboru finansowane z dostępnych środków budżetowych oraz polegające na modernizacji i zakupach nowego taboru w ramach projektów współfinansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

PKP Przewozy Regionalne przeanalizują także możliwości zastosowania leasingu jako formy finansowania nowego taboru.

3.4. PKP Cargo S.A.

3.4.1 Podstawowe zadania PKP Cargo w latach 2005-2007

Misją spółki PKP Cargo będzie podniesienie jej konkurencyjności i wzmocnienie pozycji na zliberalizowanym europejskim rynku transportowym. Podstawowe cele PKP Cargo będą obejmować:

- restrukturyzację działalności,
- wzmocnienie pozycji na rynkach zagranicznych,
- przygotowanie do prywatyzacji.

3.4.2 Restrukturyzacja działalności

Restrukturyzacja spółki będzie zmierzała do zwiększenia generowanych przez spółkę przychodów, wielkości zysku operacyjnego, marży zysku operacyjnego ze sprzedaży, a w konsekwencji do podniesienia wartości spółki dla akcjonariuszy. Dla osiągnięcia tego celu zostaną przeprowadzone następujące działania:

- poprawa obsługi klientów, zwiększenie skuteczności marketingowej, przeprowadzenie redukcji kosztów oraz rozwój systemów intermodalnych, jako istotnego obszaru konkurowania z transportem drogowym, umożliwiającym wykorzystanie polskich portów morskich oraz tranzytowego położenia Polski;

- wyposażenie spółki w nieruchomości niezbędne do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu rzeczy;
- utworzenie przez PKP Cargo grupy kapitałowej po przekazaniu tej spółce własności spółek spedycyjnych.

3.4.3 Wzmocnienie pozycji na rynkach zagranicznych

W związku ze wzrostem konkurencji na rynku krajowym PKP Cargo będzie poddana presji konkurencyjnej. Spółka będzie dążyć do zwiększenia przychodów poprzez wzmocnienie swojej obecności na rynkach zagranicznych. Strategia PKP Cargo, jako jednego z najważniejszych podmiotów prowadzących przewozy towarowe w Europie, będzie obejmować aktywne wejście na rynki krajów sąsiednich.

3.4.4 Przygotowanie do prywatyzacji.

W latach 2005-2006 kontynuowane będą działania związane z przygotowaniem PKP Cargo do prywatyzacji. Strategia prywatyzacji zostanie określona zgodnie z wynikami prac doradczych, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości udostępnienia akcji instytucjonalnym inwestorom finansowym i docelowym notowaniem akcji PKP Cargo na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie.

3.5. **PKP Intercity sp. z o.o.**

PKP Intercity jest obecnie najważniejszym podmiotem obsługującym krajowe i międzynarodowe przewozy kwalifikowane. Przewozy te są wykonywane na zasadach komercyjnych i nie podlegają dofinansowywaniu. Od grudnia 2004 r. PKP Intercity obsługuje również pewną część przewozów międzywojewódzkich. Podstawowymi celami PKP Intercity będą: restrukturyzacja działalności i przygotowanie do prywatyzacji.

Restrukturyzacja spółki będzie zmierzała do podniesienia wartości spółki przed planowaną prywatyzacją. Dla osiągnięcia tego celu zostaną przeprowadzone m.in. następujące działania:

- wzmocnienie pozycji rynkowej dzięki lepszej obsłudze klientów (personel, tabor, elektroniczne środki dystrybucji usług) oraz redukcja kosztów;
- wyposażenie spółki w nieruchomości niezbędne do prowadzenia działalności gospodarczej oraz poprawa jakości taboru.

Podjęte zostaną działania związane z przygotowaniem PKP Intercity do prywatyzacji w drodze sprzedaży inwestorowi strategicznemu w roku 2006.

4. Prywatyzacja spółek z Grupy PKP

4.1. Spółki ze 100% udziałem PKP

Według stanu na dzień 31 grudnia 2004 roku spółka PKP była właścicielem lub użytkownikiem 100% akcji (udziałów) w 34 spółkach. Pięć spośród z nich znajduje się w stanie likwidacji lub upadłości. Poniżej przedstawiono kierunkową strategię oraz terminy prywatyzacji najważniejszych spółek ze 100% udziałem PKP. Ostateczne strategie prywatyzacji poszczególnych spółek zostaną określone po sporządzeniu analiz przedprywatyzacyjnych.

Spółka	Metoda prywatyzacji	Termin
WKD	Sprzedaż inwestorowi strategicznemu	2005
SKM	Sprzedaż inwestorowi strategicznemu (*)	2005
ZNI (osiem spółek)	Sprzedaż inwestorowi strategicznemu	2005
PKP Intercity	Sprzedaż inwestorowi strategicznemu	2006
PKP Przewozy Regionalne	Tworzenie spółek z samorządami	2005-2007
PKP Cargo	Inwestorzy finansowi / oferta publiczna / alians z investorem branżowym	2006-2007
PKP Energetyka	Inwestorzy finansowi/oferta publiczna (**)	2006-2007
PKP Telekomunikacja	Inwestor branżowy/oferta publiczna (**)	2006-2007
PKP Informatyka	Inwestor branżowy (**)	2006-2007
Dworce Kolejowe	Inwestor z branży deweloperskiej (**)	2006-2007
LHS	Sprzedaż inwestorowi strategicznemu	2007
Pozostałe	Sprzedaż inwestorowi strategicznemu, likwidacja	2005-2007
PLK	Spółka pozostanie własnością Skarbu Państwa	
PKP	Po przekształceniu w Fundusz Mienia Kolejowego spółka pozostanie własnością Skarbu Państwa	

(*) W ramach restrukturyzacji działalności w zakresie przewozów regionalnych możliwa jest konsolidacja działalności SKM i zakładu pomorskiego PKP Przewozy Regionalne

(**) Transakcje polegać będą na udostępnieniu inwestorom części akcji

Do końca 2005 roku PLK stanie się właścicielem nie mniej niż 25% +1 udziałów (akcji) PKP Energetyka, PKP Telekomunikacja, PKP Informatyka oraz w przyszłości wydzielonej spółki zarządzającej dworcami kolejowymi. W przypadku, gdy nie zostaną sprywatyzowane wszystkie spółki zajmujące się naprawami infrastruktury, niektóre z nich mogą wejść w skład grupy kapitałowej PLK.

Schemat przedstawiający docelowy model funkcjonowania spółek wchodzących obecnie w skład Grupy PKP został przedstawiony w załączniku 2 do niniejszego

dokumentu. Zakłada się prywatyzację wszystkich spółek (z wyjątkiem PLK, PKP Przewozy Regionalne i części akcji PKP Cargo) do końca roku 2007.

4.2. Spółki z częściowym udziałem PKP S.A.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2004 roku PKP wykonuje uprawnienia właścicielskie jako jeden z udziałowców lub akcjonariuszy w 66 spółkach. Spośród tych spółek 24 jest w stanie upadłości, a 8 w likwidacji.

Spośród mniejszościowych pakietów akcji istotną wartość ma pakiet około 37% udziałów w Koksowni Przyjaźń sp. z o.o. Zakłada się sprzedaż tych udziałów w 2005 roku, co będzie służyło pokryciu deficytu Grupy PKP w 2005 r.

W zakresie działań dotyczących spółek z częściowym udziałem PKP przewiduje się konsolidację działalności spedycyjnej w PKP Cargo poprzez wniesienie do tej spółki udziałów PKP w spółkach prowadzących działalność spedycyjną.

W 42 spółkach udział PKP jest mniejszy niż 10%, co w praktyce oznacza brak możliwości sprawowania efektywnego nadzoru właścicielskiego. W celu przyśpieszenia sprzedaży tych udziałów zakłada się uproszczenie procedur umożliwiających zbycie, co będzie wymagało odpowiedniej zmiany *Ustawy o restrukturyzacji*. Zostaną również podjęte ustalenia z Ministrem Skarbu Państwa dotyczące zamiany według wartości rynkowej pakietów mniejszościowych będących w posiadaniu PKP na udziały w spółkach istotnych dla działalności PKP.

5. Zmiany legislacyjne

W celu skutecznego wdrożenia Strategii niezbędne będą zmiany legislacyjne dotyczące następujących kluczowych obszarów istotnych dla funkcjonowania kolejnictwa i restrukturyzacji spółek Grupy PKP:

- sprawy majątkowe;
- system funkcjonowania kolejnictwa;
- finansowanie infrastruktury.

5.1 Sprawy majątkowe

W celu usprawnienia procesu wnoszenia aktywów do spółek z Grupy PKP *Ustawa o restrukturyzacji* będzie podlegała zmianom, które umożliwią:

- wnoszenie do spółek z Grupy PKP z bezpośrednią lub pośrednią 100% własnością Skarbu Państwa aktywów według ich wartości księgowej lub skorygowanej wartości aktywów netto;
- zwolnienie PKP z podatku dochodowego wynikającego z czynności polegających na wniesieniu majątku przez PKP do spółek z bezpośrednim lub pośrednim 100% udziałem Skarbu Państwa;
- uwłaszczenie Skarbu Państwa na wszelkich gruntach znajdujących się we władaniu PKP, niestanowiących własności Skarbu Państwa, jednostek samorządu terytorialnego lub PKP, pod warunkiem ochrony praw osób trzecich i zachowaniem trybu odszkodowawczego, analogicznie do obowiązujących przepisów art.37a *Ustawy o restrukturyzacji* dotyczących uwłaszczenia gruntów wchodzących w skład linii kolejowych.

W celu ułatwienia zagospodarowania majątku zbędnego zmianie będzie podlegać *Decyzja Nr 42 Ministra Infrastruktury z dnia 28 grudnia 2000 r. dotycząca terenów zamkniętych* ograniczająca obszar terenów zamkniętych .

Ponadto przewiduje się wprowadzenie ułatwień dotyczących realizacji inwestycji w infrastrukturę kolejową, analogicznie do istniejących rozwiązań ustawowych dotyczących inwestycji w infrastrukturę drogową, w szczególności w zakresie wykupu gruntów pod budowę nowych linii kolejowych.

Przyśpieszenie procesu wnoszenia majątku do spółek Grupy PKP nie może ograniczać praw gwaranta do majątku spółek, których udziały zostały przewłaszczone na rzecz Skarbu Państwa w związku z gwarancjami dotyczącymi udzielonych pożyczek i wyemitowanych obligacji.

5.2 System funkcjonowania kolejnictwa

W związku z przyjęciem niniejszej Strategii zmianie będą podlegać wybrane uregulowania dotyczące systemu funkcjonowania kolejnictwa zawarte w *Ustawie o transporcie kolejowym*. Najważniejsze zmiany będą dotyczyły finansowania utrzymania powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej oraz dofinansowania przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej (przewozy międzywojewódzkie).

Zmianie będzie podlegać będzie ww. Ustawa, a także *Rozporządzenie o stawkach dostępu* w części dotyczącej sposobu ustalania stawek oraz stosowania ulg w opłatach za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Celem zmian będzie ułatwienie wdrożenia polityki sukcesywnego obniżania cen dostępu do infrastruktury kolejowej.

5.3 Finansowanie infrastruktury

W celu umożliwienia Ministrowi Infrastruktury wykonywania zadań związanych z realizacją polityki transportowej niezbędne jest stworzenie instrumentów pozwalających na alokację środków budżetowych zgodnie z założeniami tej polityki.

W związku z powyższym nastąpi zmiana *Ustawy o finansowaniu dróg publicznych* polegająca na umożliwieniu Ministrowi Infrastruktury przeznaczenia części wpływów z akcyzy od paliw silnikowych na utrzymanie i inwestycje w infrastrukturę kolejową. W ramach prac nad nowelizacją ww. ustawy, zostanie rozważone podwyższenie minimalnego udziału wpływów z akcyzy od paliw silnikowych przeznaczonych na infrastrukturę transportu lądowego (drogowego i kolejowego).

W wyniku zmiany *Ustawy o autostradach i KFD* powstanie Krajowy Fundusz Transportowy, z dwoma odrębnymi sub-funduszami tj. Krajowym Funduszem Drogowym i Funduszem Kolejowym. Fundusz Kolejowy będzie służył, w szczególności:

- zapewnieniu środków na utrzymanie i remonty powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej;
- finansowaniu i współfinansowaniu inwestycji w infrastrukturę kolejową (w tym inwestycji odtworzeniowych);
- zapewnieniu środków przeznaczonych na likwidację linii kolejowych;
- dofinansowaniu kolejowych przewozów międzywojewódzkich prowadzonych w ramach obowiązku służby publicznej w roku 2005;
- w przypadku dostępności wolnych środków wsparciu restrukturyzacji przeterminowanych zobowiązań powstałych w wyniku prowadzenia ze stratą działalności polegającej na wykonywaniu kolejowych przewozów pasażerskich w ramach obowiązku służby publicznej w latach 2002-2004;

Fundusz Kolejowy będzie zasilało m.in. 20% wpływów z opłaty paliwowej obowiązującej na podstawie *Ustawy o autostradach i KFD*. Utworzenie Funduszu Kolejowego obok Krajowego Funduszu Drogowego nie spowoduje dodatkowych obciążeń dla budżetu państwa ani dla podatników.

Powyższe rozwiązania, polegające na przeznaczaniu części środków z opodatkowania paliw na kolej, są zgodne z polityką Unii Europejskiej i zbieżne z rozwiązaniami stosowanymi w praktyce w innych krajach europejskich. Celem stosowania takich rozwiązań jest złagodzenie (w ramach prowadzonej polityki transportowej) problemów, jakie z punktu widzenia obciążeń środowiskowych i kwestii bezpieczeństwa stwarza transport samochodowy.

6. Podstawowe parametry finansowe

6.1 Działalność operacyjna Grupy PKP

Podstawowe parametry finansowe związane z wykonaniem Strategii obejmujące elementy aktywnego zaangażowania Państwa (dofinansowanie utrzymania powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej i przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej) jak również poprawę efektywności gospodarowania w Grupie PKP S.A. są następujące:

Podstawowe parametry finansowe (w tys. PLN)	2005	2006	2007
Środki finansowe na utrzymanie infrastruktury kolejowej	0	400.000	600.000
Dofinansowanie z tytułu ulg	390.000	400.000	400.000
Oczekiwany poziom dofinansowania przez samorządy wojewódzkie	550.000	600.000	600.000
Dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich	100.000	100.000	100.000
Redukcja kosztów w Grupie PKP	300.000	200.000	200.000

Środki na utrzymanie infrastruktury kolejowej zostaną zapewnione przez Ministra Infrastruktury od 2006 r. w wyniku zmian *Ustawy o finansowaniu dróg publicznych* i *Ustawy o autostradach i KFD* umożliwiających dofinansowanie utrzymania infrastruktury kolejowej z wpływów z akcyzy od paliw silnikowych i opłaty paliwowej. Przekazanie środków finansowych przez Ministra Infrastruktury na rzecz zarządcy (zarządców) infrastruktury będzie następowało na podstawie kontraktów.

Dofinansowanie z tytułu refundacji ulg do biletów kolejowych będzie dokonywane na podstawie obowiązujących przepisów *Ustawy o transporcie kolejowym*, zgodnie z ustawą budżetową na rok 2005 i analogicznie w latach następnych.

Dofinansowanie przez samorządy wojewódzkie będzie dokonywane na podstawie *Ustawy o transporcie kolejowym* w związku z Ustawą z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. Nr 203 z dnia 29 listopada 2003 r., poz. 1966) na podstawie umów zawieranych z przewoźnikami przez samorządy wojewódzkie.

Źródłem dofinansowania przewozów międzywojewódzkich będzie budżet Państwa w części pozostającej w dyspozycji Ministra Infrastruktury. Rekompensaty związane z wykonywaniem tych usług będą udzielane przewoźnikom na podstawie umów zawieranych przez Ministra Infrastruktury. Środki pochodzące z Funduszu Kolejowego, o którym mowa w pkt 5.3 niniejszego dokumentu, będą przejściowo służyć dofinansowaniu przewozów międzywojewódzkich w roku 2005.

Redukcja kosztów będzie dokonana zgodnie z Planem działań operacyjnych Zarządu PKP, który będzie zakładał poprawę efektywności przynoszącą skutki nie niższe niż przedstawione w zamieszczonej wyżej tabeli. Realizacja Strategii zapewni obsługę odsetek i spłatę rat kapitałowych zadłużenia gwarantowanego przez Skarb Państwa oraz osiągnięcie równowagi w przepływach pieniężnych w Grupie PKP w okresie 2-3 lat.

Wielkość zobowiązań PKP objętych gwarancjami i poręczeniami Skarbu Państwa będzie w latach 2005-2007 spadać zgodnie z danymi zamieszczonymi w poniższej tabeli:

Zakumulowane zadłużenie PKP (w tys. PLN)	31.12.2004	31.12.2005	31.12.2006	31.12.2007
Zobowiązania gwarantowane przez Skarb Państwa	6.433.000	6.271.000	6.080.000	5.867.000

Priorytetowym zadaniem Funduszu Mienia Kolejowego będzie obsługa zadłużenia gwarantowanego przez Skarb Państwa. Spłata zobowiązań głównych w latach przyszłych będzie dokonywana z wpływów ze sprzedaży zbędnego majątku rzeczowego, wpływów ze sprzedaży akcji spółek z Grupy PKP, może być refinansowana na kolejne okresy stosownie do możliwości wynikających z pozyskiwanych przez Fundusz Mienia Kolejowego wpływów lub może zostać jednorazowo pokryta przez Skarb Państwa. Prognoza przepływów pieniężnych PKP do 2010 roku została zamieszczona w załączniku nr 1 do niniejszej strategii.

6.2 Działalność inwestycyjna PLK

Działalność inwestycyjna PLK w latach 2005-2007 będzie finansowana głównie ze środków UE, środków z budżetu Państwa na współfinansowanie projektów inwestycyjnych oraz kredytów EBI gwarantowanych przez Skarb Państwa. Podstawowe wielkości dotyczące finansowania inwestycji infrastrukturalnych PLK przedstawia tabela poniżej:

Działalność inwestycyjna PLK (w tys. PLN)	2005	2006	2007
Środki budżetowe*	400.000	600.000	600.000
Fundusze UE	600.000	1.800.000	3.400.000
Kredyt EBI	200.000	500.000	500.000
Pozostałe źródła finansowania	100.000	300.000	200.000
Razem	1.300.000	3.200.000	4.700.000

()Dotacja celowa i rezerwa celowa*

7. Pomoc publiczna

Niniejsza Strategia przewiduje systemowe zaangażowanie finansowe Państwa w sektorze kolejnictwa w następującej formie:

- dofinansowanie przez Ministra Infrastruktury utrzymania powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej;
- rekompensaty związane ze świadczeniem usług w zakresie przewozów regionalnych i międzywojewódzkich wykonywanych ramach obowiązku służby publicznej.

Zgodnie ze Strategią od roku 2006 Skarb Państwa będzie przeznaczał środki finansowe na utrzymanie powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej. Komisja Europejska stoi na stanowisku, iż nie jest to traktowane jako pomoc w rozumieniu art. 87(1) Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE), pod warunkiem, że dostęp do niej jest otwarty dla każdego potencjalnego użytkownika na niedyskryminujących warunkach, a jednocześnie środki finansowe są udzielane wszystkim zarządom infrastruktury kolejowej przy zastosowaniu zasady równego traktowania. W związku z powyższym zmiany wprowadzone w tym zakresie zgodnie ze Strategią, w tym nowelizacja *Ustawy o finansowaniu dróg publicznych* i *Ustawy o autostradach i KFD* nie będą wymagały notyfikacji w Komisji Europejskiej.

Zgodnie z istniejącym stanem prawnym kolejowe przewozy regionalne (realizowane w obrębie województwa) są organizowane i dofinansowywane przez samorządy wojewódzkie. Dotyczy to tej części uruchamianych pociągów, których przewoźnik kolejowy nie prowadzi na własne ryzyko, gdyż koszty ich funkcjonowania nie znajdują pokrycia we wpływach ze sprzedanych biletów. Zamawiający usługi o charakterze służby publicznej zawiera z przewoźnikiem kolejowym umowę na wykonywanie przewozów, w której określa wysokość rekompensaty za prowadzenie działalności ze stratą. W tym zakresie Polska stosuje przepisy rozporządzenia Rady (EWG) Nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działań państw członkowskich dotyczących obowiązków świadczenia usług w interesie ogólnym w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym (Dz. Urz. EWG L 156 z 28.06.1969 ze zm.).

Zgodnie z niniejszą Strategią dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej będzie zapewnione przez Ministra Infrastruktury. Rekompensaty z tytułu wykonywania przewozów międzywojewódzkich będą wynikały z umów zawieranych w ramach przejrzystego systemu na zasadach zgodnych z przepisami powołanego wyżej rozporządzenia Rady Nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działań państw członkowskich dotyczących obowiązków świadczenia usług w interesie ogólnym w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym. W związku z tym, że zmiany określone w Strategii dotyczą dopuszczalnych w Unii Europejskiej rekompensat z tytułu świadczenia usług w ramach służby publicznej nowelizacje *Ustawy o finansowaniu dróg publicznych* i *Ustawy o autostradach i KFD* nie będą w tym zakresie wymagały notyfikacji w Komisji Europejskiej.

Niezależnie od powyższego Strategia przewiduje elementy pomocy udzielonej na rzecz Grupy PKP. Pomoc ta będzie określona w ramach nowelizacji *Ustawy o restrukturyzacji*. Zmiany w ww. ustawie wprowadzające nowe elementy pomocy publicznej adresowanej do Grupy PKP będą w ramach procesu legislacyjnego podlegały notyfikacji w Komisji Europejskiej. Zmiany te, podobnie jak Program działań operacyjnych, będą podlegały opiniowaniu Prezesa UOKiK zgodnie z obowiązującym prawem.

Załącznik 1: Prognoza rachunku przepływów pieniężnych PKP S.A.

Rachunek przepływów pieniężnych PKP w tys. PLN	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
EBIDTA (po pozostałych przychodach operacyjnych)	2.708.808	168.921	63.940	58.351	59.020	59.750	60.558
Korekta o umorzenie zaległych zobowiązań	-2.880.184	-	-	-	-	-	-
Korekta o wynik na sprzedaży rzeczonego majątku trwałego	151.834	-61.024	-	-	-	-	-
Zmiany w kapitale obrotowym	771.201	-8.555	-66.162	49.370	-3.417	-3.345	-3.283
Podatek dochodowy zapłacony	-	-	-	-	-3.333	-	-
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej po opodatkowaniu	751.658	99.342	-2.222	107.721	52.270	56.405	57.275
Nakłady inwestycyjne	-88.186	-64.884	-41.576	-35.443	-33.923	-32.195	-30.234
Dokapitalizowanie spółek Grupy	-150.000	-	-750.000	-100.000	-	-	-
Pożyczki dla PKP Przewozy Regionalne	-150.000	-300.000	450.000	-	-	-	-
Przychody ze sprzedaży majątku rzeczonego	200.000	100.000	147.360	150.000	150.000	150.000	150.000
Przychody ze sprzedaży majątku finansowego	-	543.940	745.000	40.000	-	1.387.469	-
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej	-188.186	279.056	550.784	54.557	116.077	1.505.274	119.766
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej, po opodatkowaniu, przed finansowaniem	563.472	378.398	548.562	162.278	168.347	1.561.679	177.041
Zaciągnięcie (spłata) zadłużenia krótkoterminowego	-420.043	-	-	-	-	-	-
Kredyty restrukturyzacyjne	-	-	-	-	-	-	-
Kredyty inwestycyjne	-	-	-	-	-	-	-
Obligacje	87.077	-	-	-	-	-	-
Uruchomione kredyty	928.589	-	-	-	-	-	-
Obligacje według ustawy	1.490.000	-	-	-	-	-	-
Pozostałe zobowiązania długoterminowe	-	-	-	-	-	-	-
Obligacje nowe	-	-	-	-	-	1.400.000	-
Zaciągnięcia zadłużenia długoterminowego razem	2.505.666	-	-	-	-	1.400.000	-
Kredyty restrukturyzacyjne	-1.223.745	-	-26.818	-52.247	-52.247	-47.947	-751.747
Kredyty inwestycyjne	-116.223	-292.212	-117.066	-116.267	-109.806	-91.753	-80.411
Obligacje	-	-	-	-	-	-1.000.000	-
Uruchomione kredyty	-	-	-	-	-	-	-
Obligacje według ustawy	-	-	-	-	-	-	-
Pozostałe zobowiązania długoterminowe	-13.420	-18.533	-18.533	-18.533	-18.533	-18.533	-18.533
Obligacje nowe	-	-	-	-	-	-	-
Spłaty zadłużenia długoterminowego razem	-1.353.388	-310.745	-162.417	-187.047	-180.586	-1.158.233	-850.691
Przychody (koszty) finansowe (gotówkowe)	-407.321	-365.913	-497.461	-408.107	80.113	-544.390	-313.677
Przepływy finansowe z działalności finansowej	324.914	-676.658	-659.878	-595.155	-100.473	-302.623	-1.164.368
Zmiana stanu gotówki	888.386	-298.260	-111.317	-432.876	67.874	1.259.056	-987.327
Nadwyżka środków pieniężnych na koniec okresu	888.386	590.126	478.809	45.933	113.807	1.372.683	385.536

Załącznik 2: Docelowy model funkcjonowania spółek Grupy PKP

