

# 75 lat PKP. Od Drogi Żelaznej Warszawsko- -Wiedeńskiej do PKP S.A.

**Pierwsze linie kolejowe na terenie obecnej Polski powstały w połowie XIX w. Pierwszą była linia Wrocław – Oława, długości 27 km, otwarta w 1842 r. Dolny Śląsk należał wówczas do Prus – Polska włączyła te ziemie ostatnio w XIV w., za króla Władysława Łokietka. Natomiast na terenach samego zaboru pruskiego, czyli ziemiach utraconych przez Polskę w wyniku rozbiorów 1772–1795, pierwszym otwartym był odcinek Chebzie – Mysłowice, długości 22 km, uruchomiony w 1846 r. Odcinek ten, tak jak i wcześniejszy z Wrocławia do Oławy, należał do budowanej przez Towarzystwo Budowy Kolei Górnośląskich magistrali Wrocław – Opole – Mysłowice.**

Na terenie zaboru rosyjskiego, czyli w byłym Królestwie Polskim, pierwszą linią kolejową był odcinek z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego, długości 30 km, uruchomiony w czerwcu 1845 r., jako część budowanej Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (DŻWW). W zaborze austriackim pierwszą linią uruchomiono z leżących przy granicy prusko-austriackiej Mysłowic do Krakowa (w momencie budowy był to teren Wolnego Miasta Krakowa), długości 68 km, w 1847 r. Stanowiło to przedłużenie wspomnianej już magistrali z Wrocławia.

W tamtych czasach koleje przeżywały okres niebywałego rozwoju i nowe linie budowane były w zawrotnym tempie, mimo że ich budowa odbywała się głównie ręcznie, taczkami i końmi. Widać to już z tempa budowy linii Wrocław – Kraków, gdzie odcinek długości 258 km zbudowano w ciągu 6 lat, czyli budując średnio po 43 km rocznie. Jeszcze większe tempo było przy budowie DŻWW, gdyż odcinek od Warszawy do stacji Granica (obecnie Maczki), długości 307 km, a ponadto odgałęzienie ze Skierniewic do Łowicza, długości 21 km, zbudowano w ciągu 5 lat i 8 miesięcy (58 km na rok). Dla porównania można podać, że budowa linii Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK) prowadzona była w tempie 32 km rocznie (224 km w ciągu 7 lat, 1971-77) przy nieporównanie większej mechanizacji. Oczy-

wiście zakres prac przy DŻWW był znacznie mniejszy niż przy CMK, gdyż DŻWW budowana była jako linia jednotorowa (choćby nasypy i mosty sklepione kamienne – ogółem ponad 200 takich mostów i przepustów – przygotowano od razu pod drugi tor), stosowano szyny typu lekkiego o masie ok. 25 kg/m (na CMK – 60 kg/m), nie stosowano dwupoziomowych skrzyżowań, z wyjątkiem jedynie dwóch wiaduktów nad ulicami w Piotrkowie Trybunalskim, a maksymalną prędkość pociągów miała wynosić 30 wiorst/h (32,1 km/h). Na linii wykonano jedynie prymitywną sygnalizację, nie zbudowano żadnej łączności telegraficznej, no i oczywiście nie zelektryfikowano linii. Jednak tempo budowy DŻWW było prawie dwukrotnie wyższe niż CMK.

Tu można wtrącić dygresję, że planując budowę DDŻW na początku lat 40. XIX w. rozważano także wariant poprowadzenia jej trasą obecnej CMK, jednak trudności z przejściem przez wzgórze Jury Krakowsko-Częstochowskiej (rejon stacji Góra Włodowska), a z drugiej strony atuty miast: Skierniewice (letnia rezydencja cara Mikołaja I), Piotrkowa Trybunalskiego (miejsce sejmów szlacheckich w XV i XVI w. oraz siedziba Trybunału Koronnego, czyli sądu szlacheckiego odwoławczego w czasach I Rzeczypospolitej) oraz Częstochowy (pielgrzymki na Jasną Górę), a także miejscowości Wola Guzowska (obecnie Żyrardów), gdzie już rozwijał się prężnie przemysł tkacki, przeważały za wyborem tej ostatniej trasy, chociaż była ona o ok. 20 km dłuższa.

Do wybuchu I wojny światowej w 1914 r. cała Europa została pokryta siecią żelaznych szlaków. Największą gęstość linii kolejowych osiągnęły takie kraje, jak Belgia (15 km na 100 km<sup>2</sup> powierzchni), Anglia (13 km), Szwajcaria (12 km), Niemcy (11 km). Na ziemiach polskich średnia gęstość wynosiła około 3 km. Budowano przeważnie linie o rozstawie szyn tzw. normalnym, czyli 1435 mm, co odpowiadało szerokości toru przyjętej przez parlament angielski w 1846 r. – 4 stopy i 4 cale. Inny rozstaw szyn przyjęły w Europie tylko takie kraje, jak Rosja (1524 mm), Hiszpania i Portugalia (1668 mm) i Irlandia (1600 mm). Rozstaw szyn przyjęty przez Rosję stosowany był także we wszystkich krajach od niej zależnych, w tym również w Królestwie Polskim, z wyjątkiem jedynie kolei DŻWW i Kolei Warszawsko-Bydgoskiej – ta ostatnia była połączeniem Warszawy z Berlinem.

W czasie I wojny światowej zbudowano jeszcze wiele kilometrów linii, gdyż stwierdzono, że kolej jest bardzo przydatna do prowadzenia działań wojennych. Na ziemiach polskich zbudowano w latach 1914–1918 takie linie normalnotorowe, jak: Lublin – Rozwadów, Włodzimierz Wołyński – Sokal, Rejowiec – Bełzec, Suwałki – Raczek.

## Po I wojnie światowej

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 r. kontynuowano budowę linii kolejowych. Jako pierwszą zbudowano już w 1921 r. linię Kutno – Strzałkowo, długości 111 km, tworząc bezpośrednie połączenie Warszawy z Poznaniem i jednocześnie wstawiając brakujące ogniwo w wielkiej magistrali Paryż – Berlin – Warszawa – Moskwa.

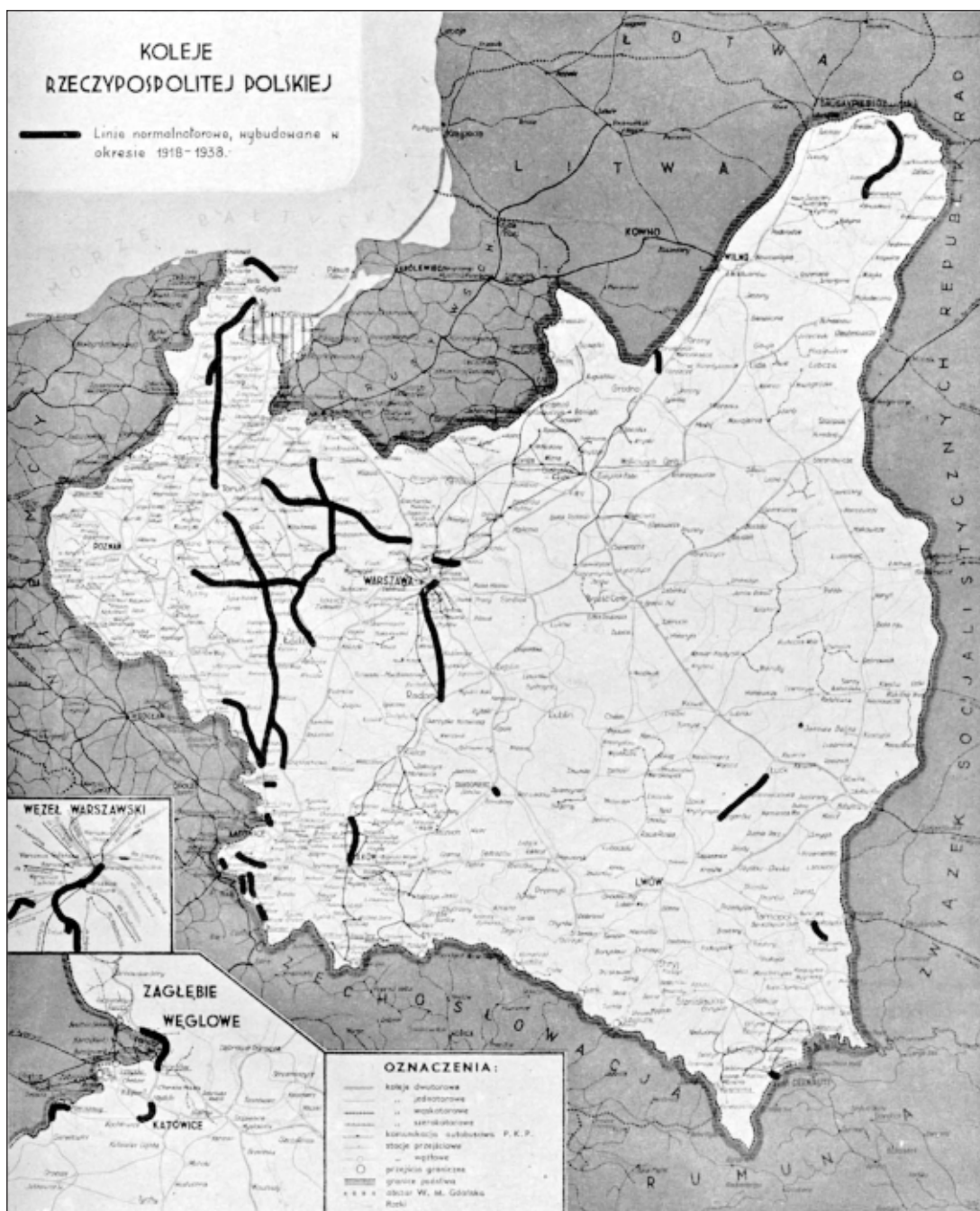
Dalsze wysiłki władz polskich szły w kierunku scalenia trzech różnych sieci kolejowych odziedziczonych po zabor-

cach. W pierwszym rzędzie należało ujednoczyć rozstaw szyn na terenie byłego zaboru rosyjskiego (1524 mm) z rozstawem szyn w dwóch pozostałych zaborach (1435 mm). Częściowo zrobiły to już wkraczające w 1915 r. do Warszawy, i dalej na wschód, wojska niemieckie gen. Beselera, jednak nie do końca. Należało także przebudować na ten rozstaw tabor – lokomotywy i wagony. Konieczne było także opracowanie jednakowych przepisów ruchu i sygnalizacji.

Należy podkreślić, że przejęte po zaborcach linie kolejowe normalnotorowe były przed I wojną światową wykupione przez rządy tych państw z rąk prywatnych – Skarb Pruski zakończył wykup w 1884 r., Skarb Austriacki – w 1907 r. i Skarb Rosyjski – w 1912 r. W ten sposób po wojnie

majątek kolejowy przeszedł całkowicie na własność Państwa Polskiego. Wykupywanie kolei przez państwo było w tamtych czasach traktowane jako wzmocnienie suwerenności państwa, gdyż stawało się ono właścicielem bardzo potężnego i nie mającego sobie równego środka transportu. Postulowały za tym szczególnie koła wojskowe. Obecnie, prywatyzując kolej, nie bierze się tego pod uwagę.

Utworzona jeszcze w czasie trwania wojny polska Rada Regencyjna dekretem z 26.10.1918 r. tworzy Ministerstwo Komunikacji, któremu zleca przejęcie od zaborców majątku kolejowego, a także drogowego i majątku żeglugi śródlądowej. Jednak wkrótce rola Ministerstwa Komunikacji zostaje zawężona do spraw czysto kolejowych i samo ministerstwo



Rys. 1. Mapa sieci z okresu międzywojennego



zostaje przemianowane dekretem Naczelnika Państwa z dnia 8.2.1919 r. na Ministerstwo Kolei Żelaznych, którą to nazwę zmieniono w 1924 r. na Ministerstwo Kolei.

W ciągu pierwszych lat po odzyskaniu niepodległości koleje w Polsce działały w oparciu o dawne dyrekcje okręgowe, których było 9 – w Warszawie, Radomiu, Wilnie, Katowicach, Gdańsku, Poznaniu, Krakowie, Lwowie i Stanisławowie, a które działały według przepisów odziedziczonych po zaborcach, w każdym zaborze innych. Mimo, że znak „PKP” pojawiał się na taborze już od 1920 r., to jednolitego przedsiębiorstwa PKP nie było. Pierwsze ujednoczenie organizacji dyrekcji okręgowych i przepisów wprowadzono dopiero od 1.1.1925 r.

### Powstanie PKP

Przygotowywana w Sejmie RP od 1924 r. ustawa o kolei, przewidująca powołanie jednego przedsiębiorstwa na terenie całego kraju, nie mogła zostać uchwalona z powodu wnoszenia wciąż nowych interpelacji poselskich. Ostatecznie, nowo wybrany po zamachu majowym 1926 r., prezydent RP Ignacy Mościcki rozporządzeniem z 24.9.1926 r. powołał przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe”. Wybrano formę przedsiębiorstwa państwowego, a nie państwowo-prywatnego, jako lepiej odpowiadającego interesom Państwa i dającą pewniejszą rękojmię działania na wypadek zagrożenia suwerenności z zewnątrz.

W myśl wymienionego rozporządzenia, majątek przedsiębiorstwa PKP miał zostać wyodrębniony z majątku państwowego, przy czym majątek ruchomy przechodził na własność PKP, a nieruchomości w zarząd powierniczy i użytkowanie, przedsiębiorstwo otrzymywało osobowość prawną i zostało wpisane do rejestru handlowego, mogło też zaciągać pożyczki krótko- i długoterminowe. Za wszystkie świadczenia PKP miało pobierać należności, a ulgi przewozowe mogły być przyznawane tylko w granicach opłacalności. Plan finansowy i bilans roczny PKP zatwierdzał rząd.

Według rozporządzenia, na czele przedsiębiorstwa PKP miał stać generalny dyrektor, co jednak nie zostało wykonane. Rozporządzenie nakazywało generalnemu dyrektorowi przedsiębiorstwa działanie według zasad komercyjnych i ze sprężystością właściwą przedsiębiorstwu prywatnemu. Tym samym rozporządzeniem zostało powołane także Ministerstwo Komunikacji, z ministrem i dwoma podsekretarzami stanu na czele. Wobec niepowołania generalnego dyrektora PKP, minister komunikacji stał się faktycznie tym generalnym dyrektorem, a Ministerstwo Komunikacji – generalną dyrekcją kolei.

Utworzone w ten sposób przedsiębiorstwo PKP działało przez ponad 60 lat, tj. do lat 90. XX w., z przerwą jedynie na okres wojny 1939–1945. Przepisy rozporządzenia prezydenta RP o PKP z 1926 r. stosowane były z niewielkimi zmianami jeszcze w Polsce Ludowej do 1960 r., kiedy to uchwalono ustawę o kolejach. W momencie powstania w 1926 r. PKP zatrudniały ok. 167 tys. pracowników i miały 17 tys. km linii normalnotorowych i 2200 km linii wąskotorowych. W 1938 r. PKP liczyły 158 tys. pra-



Fot. 1. Lokomotywa Pm36 – symbol nowoczesności polskiego kolejnictwa lat międzywojennych



Fot. 2. Okolicznościowy plakat z okazji elektryfikacji warszawskiego węzła w 1936 r.

owników stałych i miały 18,5 tys. km linii normalnotorowych, wliczając w to 500 km linii FPTK (Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe), tj. linię węglową Herby Nowe – Gdynia.

W czasie okupacji 1939–1945 PKP zostały zlikwidowane i ich rolę przejęły koleje okupantów: Deutsche Reichsbahn i Ostbahn – działające w strefie okupacji niemieckiej oraz Sovietskie Żelaznye Darogi – w strefie okupacji radzieckiej. Wykorzystywały one zagrabiony tabor i urządzenia PKP do swoich przewozów. Zatrudniały także i byłych pracowników PKP.

### Po II wojnie światowej

Po wyzwoleniu w 1945 r. PKP wznowiły swą działalność na mocno zmienionej i przesuniętej na zachód oraz zwiększonej nominalnie do 23 700 km sieci kolejowej (licząc tylko linie normalno- i szerokotorowe). Zatrudnienie w czerwcu 1945 r. wynosiło ok. 250 tys. pracowników. Zniszczenia wojenne kolei były ogromne i ich odbudowa trwała przez wiele lat. Do 1950 r. PKP przywróciły eksploatację na 22 500 km linii normalnotorowych i zatrudniały 280 tys. ludzi. Jednak chociaż odbudowa infrastruktury trwała jeszcze wiele lat, do dzisiaj nie odbudowano niektórych linii, np. 25 km połączenia Legionowa z Nasielskiem przez most na rzece Bug w Dębem na linii Warszawa – Gdańsk, skracające tę trasę o 10 km.

W 1947 r., na podstawie dekretu o upaństwowieniu gospodarki w Polsce, PKP przejęły niektóre urządzenia kolejowe, które należały przed wojną, i nawet jeszcze w czasie wojny, do prywatnych przedsiębiorców lub spółek. Były to:

- 1) Elektryczna Kolej Dojazdowa (EKD) z Warszawy do Grodziska Maz., długości 40 km, składająca się z linii dwutorowej o rozstawie szyn 1435 mm, zelektryfikowanej napięciem 600 V dc, wraz z 40 szt. taboru;
- 2) kolejka linowa na Kasprowy Wierch w Tatrach (przed wojną PKP miały 51% akcji w zarządzającej kolejką spółce „Linkokasprowy”);
- 3) kolejka linowo-terenowa na Gubałówkę w Zakopanem;
- 4) kolejka linowo-terenowa na Górę Parkową w Krynicy.

Urządzenia te zostały włączone do PKP i zarządzane jako oddzielna jednostka o nazwie Polskie Koleje Linowe (PKL).

W działalności PKP stosowane było zasadniczo 4-stopniowe zarządzanie: Ministerstwo Komunikacji (przemianowane w 1986 r. na Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, z jednoczesnym wprowadzeniem Dyrekcji Generalnej, co zwiększyło zarządzanie do 5-stopniowego), 8 dyrekcji okręgowych, oddziały i wreszcie jednostki liniowe (stacje, lokomotywownie, wagonownie, odcinki drogowe, odcinki automatyki, odcinki łączności, odcinki sieci trakcyjnej, odcinki podstacji, odcinki elektroenergetyczne itd.). W latach 1975–1986 działały jeszcze dyrekcje rejonowe w miejsce zlikwidowanych oddziałów. W latach 1960–1980 PKP zatrudniały ponad 400 tys. pracowników.

### Reformy lat 90.

Ustawa o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych z 1990 r. umożliwiła tworzenie spółek z udziałem przedsię-

biorstwa PKP. W kolejnych latach powstało kilkadziesiąt takich spółek, które można podzielić na 3 grupy. Do pierwszej grupy należą spółki zależne od PKP, tj. w których PKP posiadają co najmniej 51% akcji. Zajmują się one głównie produkcją lub montażem urządzeń sygnalizacyjnych (Adtranz Zwus Signal Katowice, KZŁ Bydgoszcz, Koltel), spedycją towarów (Kolsped.), drukiem czasopism i książek (drukarnie kolejowe w Warszawie, Krakowie i Poznaniu), wydawaniem czasopism, książek i rozkładów jazdy (Kolejowa Oficyna Wydawnicza – KOW), działalnością usługową (Myślęcinek) i inną.

Do drugiej grupy, liczącej kilkanaście spółek, należą spółki, w których PKP mają 20–50% udziałów. Należą do nich: Trade Trans (spedycja 50%), Eiskol (budowa domów na sprzedaż, 50%), Ester (działalność wytwórcza 50%), Transkom (transport samochodowy 49,7%), ChemTrans Logistic (spedycja 49%), Polzug (spedycja kontenerów pomiędzy Polską a Niemcami 40%), Univar (działalność handlowa, 40%) i inne.

Wreszcie trzecią grupę stanowią spółki, gdzie udział PKP stanowi poniżej 20% kapitału założycielskiego i są to takie spółki jak: Mirtrans (spedycja 15%), Polkombi (spedycja, 7,6%), Kolmex (handel 13,2%), Tasko (usługi 13,0%), Interkontener-Interfrigo (spedycja 0,6%) i inne.

Zasadniczą restrukturyzację przedsiębiorstwa rozpoczęto w latach 1991–1992 poprzez wydzielenie z PKP około 80 różnych przedsiębiorstw zaplecza naprawczego (zakłady naprawcze taboru kolejowego), przemysłowego (wytwórnie podkładów strunobetonowych, nasycalnie podkładów, kolejowe zakłady nawierzchniowe, kolejowe zakłady automatyki), budowlanego (zakłady budownictwa kolejowego i zakłady budownictwa mostowego, przedsiębiorstwa robót kolejowych, przedsiębiorstwa kolejowych robót elektryfikacyjnych), oraz projektowo-badawczego i usługowego (kolejowe zakłady usługowe), zmniejszając w ten sposób zatrudnienie w przedsiębiorstwie PKP o około 100 tys. pracowników.

Dalszym etapem restrukturyzacji było wydzielenie w 1997 r. sektora trakcji z dotychczasowych struktur, z jednoczesną redukcją liczby zakładów pracy w tym sektorze, poprzez utworzenie zakładów taboru z połączenia lokomotywowni i wagonowni oraz przeniesienia dyrekcji sektora z Warszawy do Krakowa. W 1998 r. utworzono w ten sposób 3 dalsze sektory: pasażerski (utworzono zakłady przewozów pasażerskich na bazie stacji rejonowych), towarowy (Cargo) – utworzono odpowiednio zakłady przewozów towarowych oraz sektor infrastruktury. W utworzonych zakładach infrastruktury znalazły się dawniejsze oddziały drogowe, oddziały geodezyjne i oddziały mostowe oraz oddziały automatyki i telekomunikacji. Jednocześnie sektor Cargo przeniesiono z Warszawy do Katowic. W 1999 r. sektor Cargo wchłonął sektor trakcji.

Mimo tych zmian, w końcu lat 90. wyniki finansowe PKP zaczęły się gwałtownie pogarszać. Podczas gdy strata netto za 1997 r. wynosiła 81 mln zł, przy stanie zatrudnienia na 31.12.1997 r. ok. 190 tys. ludzi, to za 1999 r. wyniosła ona aż 2520 mln zł., a za 2000 r. – 2142 mln zł. Sumaryczne straty PKP na 31.12.2000 r. osiągnęły 7127 mln zł,

a w połowie 2001 r. wynosząc już ok. 7,5 mld zł. Jednym z powodów tak dużego deficytu PKP były koszty restrukturyzacji, gdyż odchodzącym pracownikom wypłacono w ciągu ostatnich 3 lat ok. 350 mln zł rekompensat. Jednak najpoważniejszą przyczyną było załamanie się przewozów węgla, które stanowią prawie połowę wszystkich przewozów towarowych PKP, oraz niespotykana w Europie gwałtowna redukcja subsydiów do przewozów pasażerskich. Należy też podkreślić, że ponad 50% kosztów przedsiębiorstwa stanowią płace. Stan zatrudnienia PKP na 31.12.2000 r. zmniejszył się do 167 tys.

Restrukturyzacja organizacyjna PKP prowadzona była na podstawie nowej ustawy o przedsiębiorstwie PKP z 1995 r., która umożliwiała tworzenie spółek z udziałem majątku rzeczowego PKP. Mogło to dotyczyć tylko działalności podstawowej

przedsiębiorstwa. Utworzone spółki musiały mieć 100% udziałów PKP. Na tej podstawie utworzono szereg podmiotów gospodarczych, z których największe to:

- 1) Kolejowe Przedsiębiorstwo Turystyczno-Wypoczynkowe „Natura-tour” Sp. z o.o. – spółka z siedzibą w Gdańsku przejmująca dotychczasową działalność socjalną PKP; ma ona 8 oddziałów regionalnych w dawnych miastach-siedzibach dyrekcji okręgowych PKP oraz 42 domy wczasowe w całej Polsce; spółka została zarejestrowana w sądzie w marcu 2000 r., rozpoczęła działalność od 1.4.2000 r. i zatrudnia ok. 750 osób;
- 2) Polskie Koleje Linowe Sp. z o.o. – z siedzibą w Zakopanem, posiadająca 3 kolejki linowe (Kasprowy, Gubałówka i Góra Parkowa w Krynicy), jak również wyciągi krzesełkowe z hali Gąsienicowej i hali Goryczkowej na Kasprowy Wierch oraz wyciąg na Butorowy Wierch i Palenicę w Szczawnicy, a ponadto kilka mniejszych wyciągów, urządzenia do wytwarzania sztucznego śniegu na Gubałówce i Palenicy, a także 8 ratraków do utrzymania nartostrad; rozpoczęła ona działalność od 1.7.2000 r. i zatrudnia ok. 170 osób.



Rys. 2. Sieć kolejowa lat 60. należała do największych w dziejach polskiego kolejnictwa. W latach 70. i 80 oddano do eksploatacji linie CMK i LHS, ale rozpoczął się proces likwidacji wielu lokalnych linii

### W stronę spółek

8.9.2000 r. została podpisana ustawa o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP. Ustawa mówi, że przedsiębiorstwo państwowe PKP z siedzibą w Warszawie staje się spółką holdingową, złożoną zarówno ze spółek z ograniczoną odpowiedzialnością (Sp. z o.o.), jak i spółek akcyjnych (S.A.). Spółki-córki muszą powstać i być zarejestrowane w sądzie w ciągu 6 miesięcy od zarejestrowania spółki-matki. Zgodnie z ustawą niektóre płatności PKP zostają odroczone, a odsetki od nich anulowane. Ponadto niektóre długi PKP wobec budżetu państwa będą zamienione na akcje w przyszłej spółce Polskie Linie Kolejowe – PLK S.A. PKP otrzymują prawo do wieczystej dzierżawy gruntów i budynków, które użytkowały w dniu 5.12.1990 r. PKP, mają także prawo do emisji obligacji o wartości do 3,9 mld zł. Na podstawie niniejszej ustawy PKP zostały przekształcone z dniem 1.1.2001 r. z przedsiębiorstwa państwowego w PKP spółkę akcyjną (S.A). Oznaczało to, że wszystkie spółki-córki musiały powstać do 30.6.2001 r.

Pierwsza grupa spółek, utworzonych na bazie ustawy z dnia 8–9.2000 r., została zarejestrowana w sądzie przed 30.6.2001 r. i po otrzymaniu koncesji na wykonywanie prze-



wozów od Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej na 50 lat rozpoczęła działalność w dniu 1.7.2001 r. Są to:

- 1) PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. – spółka z siedzibą w Zamościu, posiadająca linię jednotorową o rostawie szyn 1520 mm, nie zelektryfikowaną, ze Sławkowa Pld. k/ Huty Katowice przez Hrubieszów do granicy z Ukrainą, długości 400 km, i 58 lokomotyw spalinyowych, zatrudniająca 1165 ludzi;
- 2) PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. – spółka z siedzibą w Gdyni, prowadząca ruch na 45-kilometrowym odcinku linii 2-torowej oraz na 8-kilometrowym odcinku jednotorowym Gdańsk Gł. – Gdańsk Nowy Port; linie te są zelektryfikowane napięciem 3 kV dc; spółka ma 70 zespołów trakcyjnych, 3-wagonowych i zatrudnia 800 ludzi;
- 3) PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. – spółka z siedzibą w Grodzisku Maz., posiadająca linię długości 30 km, 2-torową, zelektryfikowaną napięciem 600 V dc. i 35 zespołów trakcyjnych, 2-wagonowych i 220 zatrudnionych;
- 4) CS Szkolenie i Doradztwo Sp. z o.o. – spółka z siedzibą w Warszawie z 6 oddziałami regionalnymi, zatrudniająca 200 osób.

Druga grupa spółek zależnych od PKP to te, które zostały zarejestrowane przed 30.6.2001 r., ale rozpoczną działalność kilka miesięcy później, i tak:

- 1) FERPOL Sp. z o.o. – spółka z siedzibą w Warszawie, zajmująca się zaopatrzeniem w części zamienne, paliwa, umundurowanie, druki i inne rzeczy dla PKP, a także sprzedażą złomu – zatrudniająca 900 osób, rozpoczęła działalność od 1.8.2001 r.;
- 2) Farmacja Kolejowa Sp. z o.o. – spółka z siedzibą w Warszawie, zajmująca się sprzedażą lekarstw, ma 52 apteki i 8 składnic leków, zatrudnia 500 osób – rozpoczęła działalność także od 1.8.2001 r.;
- 3) PKP Intercity Sp. z o.o. – spółka z siedzibą w Warszawie, zarządzająca pociągami Intercity i nocnymi pociągami hotelowymi; ma 48 lokomotyw o prędkości 160 km/h i 1300 wagonów oraz zatrudnia 1500 osób personelu – rozpoczęła działalność od 1.9.2001 r.

Również od 1.9.2001 r. ma rozpocząć pracę grupa 9 spółek zależnych od PKP, zajmujących się naprawą i utrzy-

maniem infrastruktury kolejowej. Mają także powstać dwie spółki zajmujące się naprawą taboru – Gorzów Wagony Sp. z o.o. i WAGREM Sp. z o.o.

Trzecią i najważniejszą grupę spółek powstałych na bazie majątku PKP pozostawiono do ostatniego etapu komercjalizacji i ewentualnie prywatyzacji. Zostały one zarejestrowane w sądzie przed 30.6.2001 r., a mają rozpocząć działalność z dniem 1.10.2001 r. Są to:

- 1) Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- 2) PKP Przewozy Pasażerskie Regionalne Sp. z o.o.;
- 3) PKP Cargo S.A.;
- 4) Energetyka Kolejowa Sp. z o.o. – spółka z siedzibą w Warszawie, posiadająca linie WN 110 i 15 kV, podstacje trakcyjne 110/3 kV i 15/3 kV, łącznie 26 000 km sieci trakcyjnej 3 kV, a w tym 11 500 km zelektryfikowanych linii kolejowych, ponadto linie NN 220/380 V; spółka ma zatrudniać ok. 10 000 pracowników;
- 5) PKP Telekomunikacja Sp. z o.o. – spółka z siedzibą w Warszawie, zatrudniająca 4000 ludzi;
- 6) PKP Informatyka Sp. z o.o. – spółka z siedzibą w Warszawie, zatrudniająca 850 ludzi.

Pierwsza z wymienionych spółek – PLK S.A. nie będzie prywatyzowana i pozostanie w 100% własnością państwa. Wszystkie powstałe spółki będą miały swoje własne rachunki bankowe i będą mogły rozpocząć działalność bez obciążenia dotychczasowymi długami PKP.

Jeśli chodzi o spłatę ogromnego długu 7,5 mld zł, z których ponad 2,3 mld zł jest wobec ZUS i Funduszu Pracy, to PKP zamierza sprzedawać swoje tereny znajdujące się w centrach dużych miast, jak Warszawa, Kraków, Gdańsk i inne. W 2001 r. w ten sposób zamierza się uzyskać kwotę ok. 300 mln zł. Ponadto PKP otrzymały w grudniu 2000 r. 100 mln euro pożyczki z banku EBOR i w maju br. 110 mln euro kredytu z Banku Światowego.

W 2001 r. pierwszym krokiem w restrukturyzacji PKP będzie komercjalizacja, a nie prywatyzacja. W tym roku planowane jest dalsze obniżenie zatrudnienia na PKP, ze 169 tys. do 153 tys. ludzi. Po zakończeniu obecnego procesu restrukturyzacji w 2003 r. PKP ma zatrudniać ok. 145 tys. ludzi i działać na 18 tys. km linii normalnotorowych i szerokotorowych oraz 900 km linii wąskotorowych.

□