

Łapy, dnia 20 maja 2009 roku.

DN-II-120/16/09

Szanowny Pan
Jarosław Dominiak
Prezes Zarządu
Stowarzyszenia Inwestorów Indywidualnych
ul. Długopolska 22
50-560 Wrocław

W związku z wystąpieniem reprezentowanego przez Pana Stowarzyszenia w trybie art. 428 § 4 ustawy z dnia 15 września 2000 r. kodeks spółek handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037 z póź. zm), Zarząd Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Łapach S.A. informuje, co następuje:

Poza zmniejszeniem zatrudnienia o 270 pracowników, zwolnionych w ramach zwolnień grupowych, Zarząd Spółki podjął starania w celu pozbycia się nieprodukcyjnych nieruchomości Spółki, które generowały koszty, a obecnie są zbędne.

Decyzja PKP CARGO S.A. o nieorganizowaniu przetargów na naprawę taboru kolejowego i jego naprawie przez wewnętrzne jednostki organizacyjne PKP CARGO S.A. spowodowała, że ZNTK w Łapach S.A., które dotychczas 80% przychodów ze sprzedaży uzyskiwały z PKP CARGO S.A., pozostały praktyczne bez zleceń od swojego głównego dotychczasowego kontrahenta.

Zmniejszeniu uległy również naprawy taboru od pozostałych prywatnych przewoźników kolejowych, którzy podobnie jak PKP CARGO S.A. odnotowali spadki przewozów kolejowych, co wiąże się kryzysową sytuacją gospodarczą, jaką mamy w Polsce i poza nią.

Cały czas ZNTK w Łapach S.A. są otwarte na współpracę z PKP CARGO S.A. jak i prywatnymi przewoźnikami kolejowymi.

Pozyskanie klientów zagranicznych z południa bądź zachodu Europy jest utrudnione z racji położenia ZNTK w Łapach S.A. w północno-wschodniej Polsce, jak również z uwagi na wysokie koszty transportu taboru kolejowego do naprawy i po naprawie. Z kolei potencjalni klienci na wschodzie Europy z takich państw jak Litwa, Białoruś czy Ukraina nie są zainteresowani naprawami taboru w Polsce z uwagi, jak na ich możliwości, wysokie koszty napraw, które zwiększają dodatkowe operacje w postaci konieczności przestawienia wózków wagonowych na granicy, co wynika z innej szerokości toru w tych państwach.

Spółka w ostatnich latach podjęła współpracę z innymi przewoźnikami kolejowymi, którzy pojawili się w Polsce w związku z liberalizacją kolejowych przewozów towarowych.

Udział w naprawach taboru dla tego segmentu klientów odpowiada ich udziałowi w ogólnym rynku przewozów towarowych na kolei.

Zarząd z uwagi na tajemnicę handlową nie może ujawnić wstępnych szacunków wartości likwidacyjnej majątku Spółki.

Dywersyfikacja działalności Spółki poprzez pozyskanie kontraktów na rynku napraw taboru innego niż kolejowy np. tramwajowego, jest niezwykle trudna z uwagi na czasochłonność i wysokie koszty takiego przedsięwzięcia, na które obecnie Spółki nie stać.

Znalezienie dla Spółki branżowego inwestora strategicznego, który zapewniłby Spółce ciągłość produkcji jest w obecnej sytuacji priorytetem Zarządu, jednakże z uwagi na tajemnicę handlową, takie informacje obecnie nie mogą być udostępnione.

Zarząd nie zna stanowiska byłego Prezesa Zarządu Pana Ryszarda Ekierta i jednocześnie większościowego akcjonariusza Spółki, dotyczącego dalszego istnienia Spółki.

Dyrektor Przedsiębiorstwa
Prezes Zarządu

Stanisław Jacek Łupiński