

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Infrastruktury**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU KOLEJOWEGO
(NR 11)
z dnia 8 września 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury – podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego (nr 11)

8 września 2025 r.

Podkomisja stała do spraw transportu kolejowego, obradująca pod przewodnictwem poseł **Barbary Oliwieckiej (Polska2050-TD)**, przewodniczącej podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– omówienie sytuacji w PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji w świetle zmian zachodzących w PKP CARGO SA.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Luśnia** radca w Departamencie Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Infrastruktury, **Marcin Butryn** prezes Zarządu PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji wraz ze współpracownikami, **Paweł Milek** wiceprezes – członek Zarządu ds. Restrukturyzacji PKP CARGO SA w restrukturyzacji, **Grzegorz Kiczmachowski** dyrektor Biura Kontrolingu PKP SA, **Adrian Furgalski** prezes Zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Czesław Gajewski** przewodniczący Zarządu Związku Zawodowego Kolejarzy PKP CARGOTABOR – Ostrów Wielkopolski sp. z o.o., **Jarosław Kucz** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych wraz ze współpracownikami, **Andrzej Netkowski** zastępca przewodniczącego Organizacji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w PKP CARGOTABOR sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Sławomir Centkowski** wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych wraz ze współpracownikami, **Lucjan Brylowski** wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy wraz ze współpracownikami, **Łukasz Urbaniak** wiceprzewodniczący Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników PKP z siedzibą w Warszawie oraz **Małgorzata Schmeling** przedstawicielka Międzyzakładowej Organizacji Związkowej PKP CARGOTABOR sp. z o.o., PKP CARGO SA NSZZ „Solidarność 80” wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Sindrewicz** i **Patrycja Wierzbicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł **Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD)**:

Dzień dobry. Szanowni państwo, serdecznie witam na kolejnym posiedzeniu podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego. Otwieram posiedzenie podkomisji.

Witam posłów. Witam zaproszonych gości.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia jest omówienie sytuacji PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji w świetle zmian zachodzących w PKP CARGO SA.

Szanowni państwo, mamy dzisiaj bardzo liczne grono gości, z czego bardzo się cieszę. Czy jest z nami pan Piotr Luśnia, radca w Departamencie Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Infrastruktury? Dzień dobry, witam pana. Czy jest dyrektor Biura Kontrolingu PKP SA, pan Grzegorz Kiczmachowski? Bardzo mi miło. Witam. Jest z nami również wiceprezes zarządu – członek Zarządu ds. Restrukturyzacji PKP CARGO SA w restrukturyzacji, pan Paweł Milek. Jest z nami oczywiście prezes PKP CARGOTABOR w restrukturyzacji, pan Marcin Butryn, wraz z członkami zarządu: panem Jerzym Ernstem i panią Katarzyną Iskrą. Witam pana Marcina Wojewódkę, przewodniczącego Rady Nadzorczej PKP CARGOTABOR w restrukturyzacji. Witam dyrektora Biura Handlu PKP CARGOTABOR, pana Roberta Brączkowskiego. Witam panią Annę Godlewską, dyrektora Biura Organizacyjno-Prawnego i Compliance PKP CARGOTABOR. Jest pani Anna? Bardzo nam miło. Są z nami również zarządcy masy sanacyjnej: pan Paweł Lewandowski i pan Maciej Geromin. Witamy.

Oczywiście bardzo serdecznie witam stronę związkową. Związek Zawodowy Kolejarzy PKP CARGOTABOR – Ostrów Wielkopolski reprezentowany jest przez pana Czesława Gajewskiego. Bardzo mi miło. Organizację Zakładową NSZZ „Solidarność” w PKP CARGOTABOR reprezentuje pan Andrzej Netkowski. Jest z nami pan Andrzej? Tak. Bardzo mi miło.

Jest jeszcze pan Łukasz Urbaniak z Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników PKP z siedzibą w Warszawie. Jest z nami pani Małgorzata Schmeling z Międzyzakładowej Organizacji Związkowej PKP CARGOTABOR sp. z o.o. i PKP CARGO SA NSZZ „Solidarność 80”. To pełna nazwa. Witamy jeszcze pana Wiesława Chałupniczaka z Organizacji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w PKP CARGOTABOR sp. z o.o. Pozwolę sobie wymienić wszystkich państwa. Mamy przewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych, pana Jarosława Kucza. Jest z nami pan Jarosław Kucz? Witam. Są wiceprzewodniczący: pan Daniel Konieczny i pan Janusz Matlak. Jest wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych, pan Sławomir Centkowski. Witam, panie Sławomirze. Jest też wiceprezydent Tomasz Pietrek. Jest z nami również wiceprzewodniczący federacji, Lucjan Brylowski. Mamy pana Jarosława Ślepaczuka, członka prezydium Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy, przewodniczącego Rady Branżowej Grupy PKP CARGO. Jest z nami jeszcze PKP CARGOTABOR CZNT Zduńska Wola i pan Wiktor Kowalkiewicz. Jest też z nami pan Andrzej Morel, zastępca Rady Sekcji Zawodowej NSZZ „Solidarność” Grupy PKP CARGO. Jeżeli kogoś nie wyczytałam, to bardzo przepraszam.

Tak?

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Z wnioskiem formalnym będę prosił panią przewodniczącą, dobrze?

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Przepraszam, chciałam przeczytać jeszcze jedną osobę: obecny na każdym posiedzeniu podkomisji i Komisji Infrastruktury pan Adrian Furgalski, prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Wielce szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, na ostatnim posiedzeniu podkomisji otrzymaliśmy zapewnienie ze strony spółki PKP CARGO – spółki matki – że otrzymamy informację o 10 tys. wagonów, które miały być przeznaczone do likwidacji: typ, rodzaj, rok produkcji. Potem było posiedzenie Komisji Infrastruktury, była dyskusja na ten temat. Nie chciałym mieć takiego przekonania, że spółka PKP CARGO lekceważy przede wszystkim panią przewodniczącą, ale także nas, parlamentarzystów, więc ponawiam wniosek, żeby na tym posiedzeniu Sejmu parlamentarzyści otrzymali pełny wykaz, tak jak mówiłem: rodzaj taboru kasowanego, złomowanego, sprzedawanego, rok produkcji, rok ostatniej naprawy P5, ponieważ do tej pory tego nie otrzymaliśmy. Będę gorąco prosił panią przewodniczącą, aby wyegzekwowała to od spółki, która do tej pory – przez dwa i pół miesiąca – lekceważy parlamentarzystów. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie, panie pośle. Powiem jedną rzecz. Absolutnie nie czuję się ignorowana, wręcz przeciwnie, czuję się zaszczycona, że tak liczne grono przedstawicieli PKP CARGOTABOR, tak liczne grono związków zawodowych... Zawsze, naprawdę na każdą naszą prośbę, na nasz wniosek przedstawiciele PKP CARGO są obecni na posiedzeniach naszych komisji.

Myślałam, że wniosek pana posła będzie dotyczył zupełnie innych kwestii, bardziej kwestii porządkowych co do posiedzenia tej podkomisji, dlatego udzieliłam głosu. Chcę natomiast wyprostować jedną rzecz. Szanowni państwo jako podkomisja stała do spraw transportu kolejowego mieliśmy, jeśli dobrze liczę, co najmniej dwa, jeśli nie trzy posiedzenia w sprawie sytuacji PKP CARGO. Mieliśmy również posiedzenie na Komisji Infrastruktury w pełnym składzie, gdzie również omawialiśmy sytuację PKP CARGO. Na wszystkich tych podkomisjach i na komisji trochę mieszały się wątki. My mówiliśmy o PKP CARGO, dużo pytań ze strony posłów, parlamentarzystów dotyczyło spółek zakładów PKP CARGOTABOR. Stąd wyszła potrzeba, żeby zrobić posiedzenie podkomisji dotyczące stricte PKP CARGOTABOR, spółki, która, co wszyscy wiemy, jest bardzo powiązana ze spółką PKP CARGO, natomiast jest to absolutnie oddzielny podmiot, który prowadzi 15 zakładów napraw taboru. Pewnie dlatego wielu posłów dopytywało, bo zakłady te są po prostu w naszych okręgach, w naszych regionach, gdzie mieszkamy, gdzie żyjemy.

Dzisiaj, panie pośle, chciałabym skupić się na sytuacji PKP CARGOTABOR, oczywiście w świetle restrukturyzacji, która zachodzi również w PKP CARGO. Jeżeli dobrze liczę, mamy 15 zakładów PKP CARGOTABOR w lokalizacjach: Gdynia, Olsztyn, Tczew, Toruń, Gorzów Wielkopolski, Jaworzyna Śląska, Kluczbork, Szczecin, Dąbrowa Górnicza, Kraków, Tarnowskie Góry, Zabrzeg Czarnolesie, Zduńska Wola, Ostrów Wielkopolski – gdzie są zakłady napraw lokomotyw – Czerwieńsk. Dzisiaj chciałabym rozmawiać głównie o tych zakładach, o tej sytuacji. Nie unikniemy wątków PKP CARGO, oczywiście, natomiast bardzo proszę – tu zwracam się do parlamentarzystów – żeby nie powielać wątków, tematów, które były omawiane w podkomisjach, bo przyjechała strona związkowa z różnych zakładów PKP CARGOTABOR. Dobrze, panie pośle? Tego się trzymajmy.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Pani przewodnicząca, chcę bardzo podziękować...

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Wątek taboru był wyjaśniany. Jeśli dobrze kojarzę, otrzymaliście państwo również wyjaśnienia drogą mailową ze strony sekretariatu Komisji. Oczywiście jeżeli ma pan jeszcze jakieś pytania, proszę dopytywać w interpelacjach, proszę dopytywać na tematycznym posiedzeniu Komisji Infrastruktury dotyczącym PKP CARGO.

Posel Łukasz Kmita (PiS):

Pani przewodnicząca, jeszcze raz chcę podkreślić, że jestem bardzo wdzięczny za to, że możemy dzisiaj spotkać się i rozmawiać o sytuacji we wskazanej spółce, czyli w PKP CARGOTABOR. Jest to niezwykle ważny temat. Dziękuję też stronie społecznej, że przyjechała z całej Polski, bo są liczne obawy dotyczące przyszłości tej spółki. Jako parlamentarzyści Prawa i Sprawiedliwości będziemy państwa wspierać i patrzeć na ręce właścicielowi.

Chciałbym natomiast także, żeby wypełniony został punkt dotyczący poinformowania parlamentarzystów o sytuacji PKP CARGO i likwidacji konkretnego taboru, nie teraz, na posiedzeniu podkomisji, tylko proszę, żeby swoim autorytetem wpłynęła pani na zarząd spółki, który już dwukrotnie nas oszukał i nie dostarczył informacji.

Dzisiaj my także chcemy skupić się na sytuacji w spółce PKP CARGOTABOR i wspierać działania strony związkowej i wszystkich pracowników zaniepokojonych przyszłością. Dziękuję bardzo. Dziękuję pani przewodniczącej za zwołanie tej podkomisji.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dobrze, panie pośle. Panie pośle, wyjaśnimy wszystkie kwestie, jeżeli będą pytania, a widzę, że ma pan pytania, więc będzie okazja do tego, ale ten wątek zostawmy sobie na czas po posiedzeniu podkomisji. Teraz skupmy się na temacie posiedzenia, czyli na sytuacji PKP CARGOTABOR.

Szanowni państwo, mam gorącą prośbę. Kiedy będę udzielać państwu głosu, proszę jeszcze raz przedstawić się i powiedzieć, jaki podmiot, jaką instytucję państwo reprezentujecie. Proponuję taki porządek prowadzenia podkomisji. W pierwszej kolejności udzielię głosu panu prezesowi PKP CARGOTABOR oraz zarządcom masy sanacyjnej, żeby przedstawili wyjściowe dane na temat sytuacji w PKP CARGOTABOR, które musimy sobie uporządkować. Oczywiście jeżeli wątek ten będzie się gdzieś splatał, z racji bardzo silnych powiązań o wyjaśnienia poproszę prezesa PKP CARGO, pana Miłka. Bardzo ważne jest dla mnie natomiast, żeby strona społeczna też miała szansę na zadanie wszystkich pytań, z którymi dzisiaj przyjechała, i żebyśmy mogli szczerze porozmawiać.

W takim razie pan prezes Marcin Butryn, prezes PKP CARGOTABOR. Bardzo proszę, panie prezesie, o zwięzłą informację o tym, w jakiej sytuacji w tej chwili znajduje się spółka PKP CARGOTABOR. Dobrze? Oczywiście jako parlamentarzyści będziemy jeszcze potem dopytywać o szczegóły.

Prezes PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Marcin Butryn:

Oczywiście. Bardzo dziękuję, pani poseł. Dziękuję pani przewodniczącej i całej podkomisji za możliwość opowiedzenia państwu o tym, co dzieje się w spółce PKP CARGOTABOR. Przed chwilą słyszałem od jednego z panów posłów, że konieczność przeprowadzenia tego posiedzenia wynika – m.in., jak zakładam – z nastrojów w spółce czy też z niepokojów dotyczących

dalszego losu spółki. Mam nadzieję, że przynajmniej w jakiejś części odpowiemy państwu na te niepokoje.

Cieszę się również, że jest z nami w bardzo licznym gronie nasza strona społeczna, która od samego początku z nami współpracuje, ze mną jako członkiem zarządu, z całym zarządem, z zarządcą. Mogę tylko podziękować, że z całej Polski zjechaliście państwo dzisiaj po to, żeby uczestniczyć w tych obradach. Można zresztą powiedzieć, że na spotkaniach ze stroną społeczną frekwencja zawsze jest stuprocentowa, więc nie dziwi mnie to, ale jednocześnie dziękuję, że możemy dyskutować w takim gronie, bo myślę, że będziemy mieli pełny obraz tego, jak wygląda sytuacja w spółce.

Szanowni państwo jako członek zarządu dołączyłem w lipcu zeszłego roku, następnie – od września – jako prezes. Myślę, że od roku udało się zrobić w tej spółce dużo dobrego. Spółka, co chcę podkreślić, w tym momencie nie jest w stuprocentowo stabilnej sytuacji, bo jest oczywiście spółką w restrukturyzacji. Każdy, kto zajmuje się restrukturyzacją albo przynajmniej miał z nią styczność, wie, że restrukturyzacja to jest proces przejściowy, który ma uzdrowić spółkę. To samo dzieje się obecnie w dużym CARGO. Uzdrowić spółkę, żeby ta spółka mogła być pewnym rynkowym graczem, pewnym pracodawcą, stabilnym pracodawcą i żebyśmy wszyscy z tej spółki, jako spółki państwowej, może państwowej nie w tej formie prawnej, ale spółki, która jest u nas, jest nasza, żebyśmy wszyscy z tej spółki byli dumni...

Wróćę jeszcze do kwestii prowadzonych od roku działań i tego, co w spółce się działo. Myślę, że należy zacząć od tego, że zastaliśmy spółkę, a przynajmniej ja zastałem spółkę w sytuacji, w której de facto pierwszym działaniem, które jako zarząd musieliśmy podjąć, było zdecydowanie, w jakiej formule dalej tę spółkę w ogóle można restrukturyzować. Dlatego zostały złożone do sądu odpowiednie wnioski, w tym wniosek o otwarcie postępowania sanacyjnego. Mogę też powiedzieć, że dobrze się stało, że po uwzględnieniu sytuacji spółki, po zweryfikowaniu jej możliwości finansowych, majątkowych, zadłużenia, sąd zdecydował jednak – to też jest istotne, bo to nie jest oczywista sprawa – że da nam szansę na to, żebyśmy tę spółkę mogli wyprowadzić na prostą.

Szanowni państwo, o ile się nie mylę – myślę, że te informacje będą też przekazywane przez naszych zarządców – sytuacja spółki w okresie sierpnia i września, w momencie, kiedy te wnioski zostały złożone, i zaraz po otwarciu postępowania sanacyjnego, była niestety taka, że na koncie spółki były dosłownie tysiące złotych w sytuacji, kiedy spółka jako spółka produkcyjna posiadająca kilkanaście dużych zakładów w całej Polsce ma miesięczne wydatki rzędu 40–50 mln zł obrotu. Mieliśmy więc sytuację, w której na koncie spółki nie było praktycznie nic. Mieliśmy ryzyko egzekucji komorniczych działań, które mogłyby być podejmowane przeciwko spółce. Dlatego otwarcie postępowania sanacyjnego dało nam, przynajmniej od strony prawnej, prawną ochronę, czasowy komfort, żeby móc zacząć podejmować działania restrukturyzacyjne na szerszą skalę.

Nie chciałbym mówić tu o rzeczach, które z pewnością będzie chciał powiedzieć zarządcą, natomiast od strony zarządu i od strony tego, co należy do nas, jako naszej trójki, myślę, że najistotniejsze jest to, że sąd wraz z otwarciem postępowania sanacyjnego postanowił utrzymać ten zarząd, czyli spółka dalej ma własny zarząd. Spółka tym własnym zarządem podejmuje działania wspólnie czy też pod egidą zarządcy. Zarząd własny wykonując, że się trochę powtórzę, czynności w ramach zwykłego zarządu, przeprowadza spółkę przez kolejne etapy restrukturyzacji.

Dostając kredyt zaufania również od sądu, a na początku od zarządcy... w pewnym momencie w spółce została również ustanowiona rada wierzycieli. To jest kolejny etap postępowania: etap jako takiej restrukturyzacji. Jeśli zaś chodzi o same działania restrukturyzacyjne, spółka od samego początku musiała zmierzyć się z tym, że powstał moment, kiedy nie mamy żadnych pieniędzy. Powstał moment, kiedy musimy decydować, patrząc na to, jaki wolumen pracy jest ze spółki matki – a de facto ten wolumen spadł o połowę – jak rozdysponować czy poprowadzić produkcję spółki, aby można było zaspokajać bieżące potrzeby typu wydatki na czynsze, najmy, ale przede wszystkim wydatki na wynagrodzenia.

Pierwszą z trudnych decyzji, którą musieliśmy podjąć niezwłocznie, bo ten proces też jest rozłożony w czasie, jest proces odpowiedniego dostosowania sytuacji, liczby zakładów, personelu do faktycznej możliwości przerobowej tej spółki. Stąd w trybie nagłym ten element został sygnowany, pilotowany, wspierany przez zarządcę. Przeprowadziliśmy w spółce zwolnienia

grupowe, ale myśleliśmy, że w początkowej fazie zwolnienia grupowe będą dużo bardziej dolegliwe, że obejmą o wiele więcej osób. Finalnie dotknęły one – mówię procentowo – nieco ponad 20% załogi, a de facto sprowadziły się do tego, że z 16 lokalizacji, które mieliśmy, oczywiście nie licząc już tych mniejszych, bo tam jeszcze było Braniewo, Pszczyna... W każdym razie musieliśmy w tej spółce podjąć decyzję o zamknięciu 4 z 16 zakładów, aczkolwiek tak alokowaliśmy pracę w pozostałych kilkunastu zakładach, żeby wolumen, który mamy przepracować jeszcze w zeszłym roku... znaczy w tym roku i w kolejnych latach, mógł dać nam taki balans, żebyśmy mogli nie tylko regulować bieżące zobowiązania, ale z czasem rozkręcać tę produkcję, a przede wszystkim, szanowni państwo, spłacać wierzycieli, bo to jest spółka w restrukturyzacji. Spółka ta w pewnym sensie jest własnością i działa pod spłatę wierzycieli, dlatego tego typu działania musiały być podjęte i zostały podjęte w najmniej dotkliwy sposób, w jaki mogły być podjęte, przynajmniej w ocenie zarządu, a myślę, że również w ocenie zarządcy.

Nie wiem, czy to powtórzę – myślę, że zarządca powie to w swojej części – ale działania zarządu są regularnie raportowane czy też zarząd raportuje o swoich działaniach do zarządcy, który następnie przedkłada odpowiednie sprawozdania do sędziego-komisarza, który to sędzia-komisarz następnie zatwierdza. Jest też rada wierzycieli. Chcę więc, żebyście państwo mieli nie tyle obraz zarządu działającego samodzielnie i podejmującego decyzje w takim zakresie, w jakim uważa, a obraz taki, że przechodzi to dalej przez przynajmniej dwa filtry, czyli przez radę i przez sąd.

Wszystkie działania, które podejmujemy i musimy podejmować, są działaniami, które z pewnością muszą być po pierwsze legalne, po drugie podejmowane z korzyścią dla spółki. Myślę, że wszystkim państwu wiadomo – przynajmniej ogólnie – jaka jest odpowiedzialność zarządu dotycząca prowadzenia spraw spółki. Nie możemy pozwolić sobie na działania, które później stanowiłyby dla nas jakiś problem, więc podejmując kolejne działania i przechodząc przez kolejne filtry, tak jak to nazwałem, staramy się przeprowadzić spółkę przez proces restrukturyzacji jak najbardziej suchą stopą.

Jeszcze w zeszłym roku załoga była w sytuacji takiej, że bodajże przez ponad pół roku – myślę, że prezes Ernst może mnie poprawić, ale myślę, że przez ponad pół roku – była w sytuacji, kiedy dobrowolnie, co chcę podkreślić, wierząc w dalsze istnienie tego zakładu, w kontynuację jego działalności, podpisała jednostronnie, świadomie deklarację, zgodę na obniżenie wynagrodzenia do pułapu 80%. Mówię o wynagrodzeniu zasadniczym. Można więc powiedzieć, że załoga jeszcze zawniosła tu swoją cegiełkę do tego, żebyśmy mogli dalej funkcjonować. My natomiast w kolejnych miesiącach po wdrożeniu tych działań restrukturyzacyjnych, niejako dziękując załodze, stronie społecznej, proponowaliśmy kolejne inicjatywy, które dają tej spółce możliwość większej sprawczości.

W ostatnich miesiącach regularnie dostajemy kolejne miesięczne, też kwartalne wyniki – bo już mamy któryś kwartał w tym roku – które pokazują, że chociażby wdrożony system premiowy – który wdrożyliśmy w ograniczonym zakresie, bo jesteśmy spółką, która musi uważać na takie rzeczy – to system, który po uzgodnieniu ze stroną społeczną pomógł nam na przykład rozkręcić produkcję. Widzimy skokowy wzrost wyników produkcyjnych. To jest też wyjście naprzeciw naszym pracownikom. Jednostronnie, można powiedzieć, że jednostronnie, na forum ze stroną społeczną udało nam się wprowadzić taki dokument zakładowy jeszcze na wiosnę.

Chcieliśmy nie tyle jak najszybciej przywrócić pracownikom 100% wynagrodzenia, co się stało już od stycznia tego roku, co zmotywować dodatkowo i trochę rozkręcić proces produkcyjny, żeby spółka jak najszybciej zaczęła nie tylko regulować bieżące zobowiązania, ale i, tak jak powiedziałem, spłacać wierzycieli. Oczywiście jesteśmy jeszcze na kursie do tego procesu. To jest chociażby to. Myślę, że warto wspomnieć też o tym, że w ramach współpracy ze stroną społeczną dokonaliśmy modyfikacji, jeśli chodzi o fundusz socjalny. Tu też wielkie ukłony w stronę strony społecznej, bo dzięki temu udało nam się zaoszczędzić znaczną kwotę, którą mogliśmy przeznaczyć na inne bieżące wydatki, aby dalej pracować nad płynnością tej spółki.

Warto też powiedzieć o tym, że w ostatnich miesiącach dzięki wspólnemu wysiłkowi zarządu CARGO i naszemu zarządowi spółka doprowadziła do podpisania porozumienia, w związku z którym regulowane są ostatnie zaległości finansowe, które urosły do kwoty kilkudziesięciu milionów, ale dzisiaj szczęśliwie jesteśmy już parę miesięcy od zawarcia tego

porozumienia i kwota ta została spłacona prawie w całości, tak że można powiedzieć, że każda ze stron na tym skorzystała i dzięki temu dalej możemy efektywnie działać jako spółka. Współpraca ta odbywa się więc na wielu płaszczyznach.

Jeżeli chodzi o samą restrukturyzację, odbywa się ona również w sferze majątkowej, odbywa się w sferze finansowej, odbywa się, jak wspomniałem, w sferze kadrowej, ale odbywa się również w sferze efektywności produkcyjnej. Teraz jesteśmy w trakcie bardzo dużego audytu, który pokaże nam, w jaki sposób możemy jeszcze poprawić efektywność naszej spółki. Chcę, żeby mieli państwo świadomość, że audyt ten nie jest ćwiczeniem polegającym na doszukiwaniu się nieprawidłowości, bo bardziej mówilibyśmy o kontroli. Szukamy pól do doskonalenia się i chcemy, aby ta produkcja była jeszcze bardziej efektywna.

Być może takie pytanie padnie, ale chciałbym to od razu przeciąć. Na dzień dzisiejszy nie mamy w planie ani zwolnień grupowych, ani redukcji zatrudnienia, ani obniżki wynagrodzenia. Oczywiście jesteśmy spółką w restrukturyzacji, sytuacja jest dynamiczna, to nie jest żadna tajemnica, natomiast uważam, że jeżeli działania, które prowadzimy, będziemy dalej prowadzić w taki sposób, w jaki prowadziliśmy je do tej pory, przy wsparciu, które mamy ze strony społecznej, to w perspektywie kolejnych miesięcy jesteśmy w stanie suchą stopą postawić spółkę w bardzo fajnym świetle, i to zarówno ze strony formalnej, prawnej, jak i finansowej, operacyjnej.

Mogę powiedzieć, że zarząd CARGO i nasi dyrektorzy włożyli sporo wysiłku w to, aby dzisiaj spółka ta dalej funkcjonowała. Oczywiście nie stałoby się to bez załogi. Wcześniej nie miałem styczności ze środowiskiem produkcyjnym, z produkcją tego typu. Po wizycie w zakładach mogę powiedzieć, że są to ludzie, którzy pracują bardzo ciężko, w trudnych warunkach, w okresie zimowym nierzadko na mrozie. Nie jest lekko. Widzę to gołym okiem. Jako zarząd staramy się, aby w tej pracy trochę ulżyć, a przede wszystkim, żeby ta praca była. Jeżeli ludzie zadają sobie pytanie, czy ta spółka będzie dalej funkcjonowała, to ja dzisiaj odpowiadam: tak, ta spółka jest w sanacji nie po to, żeby ją zamknąć, tylko ta spółka jest w sanacji po to – zresztą taki jest cel sanacji – aby ją uzdrowić, żeby wszystkie te zakłady działały efektywnie, bez żadnego wyjątku.

Chciałbym, żebyście państwo w sposób ogólny zapoznali się w sytuacją spółki, bo w sposób zwięzły i ogólny chciałem przedstawić ten obraz. Jako prezes jestem oczywiście otwarty na wszelkie pytania z państwa strony, w granicach tajemnicy przedsiębiorstwa i tajemnicy, która jest w spółce, bo wiadomo, że mamy tu różne reguły, których musimy się trzymać. Nasz główny właściciel jest spółką giełdową, więc pewne rzeczy nie mogą być powszechnie prezentowane, zanim nie zostaną odpowiednio zaraportowane, ale generalnie na wszelkie pytania i kwestie, które chcielibyście państwo omówić i zadać, postaram się dzisiaj, na tym posiedzeniu, razem z moim zespołem udzielić państwu informacji. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie, panie prezesie. Wybrzmiały pozytywne informacje. Kilka miesięcy na to, żeby znacznie poprawić czy przywrócić rentowność spółki, to jest bardzo dobra informacja. Chciałam jeszcze dopytać. Miałam informację, że nadal jest 15 zakładów. Rozumiem, że jest już tylko 12 zakładów, tak?

Prezes PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Marcin Butryn:

Pani przewodnicząca, tak. Korzystając z okazji, chciałbym to – tak jak już powiedziałem w swojej wypowiedzi – skorygować. Rzeczywiście startowaliśmy z poziomu dokładnie 16 lokalizacji, bo to jest to nazewnictwo – sekcja zakładu, to się zawiera w sobie – ale powiedzmy dla uproszczenia, że było to 16 lokalizacji. Dzisiaj jest 12.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

OK. To moja prośba jest o to, żeby uaktualnić dane na stronie internetowej, bo tam cały czas widnieje 15.

Prezes PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Marcin Butryn:

Oczywiście.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo dobrze, że udało się wdrożyć postępowanie sanacyjne. Uchroniło to spółkę przed egzekucją. W tej chwili są to możliwości oddłużania firmy.

Będę chciała zaraz oddać głos zarządcom masy sanacyjnej, żeby jeszcze ewentualnie dopowiedzieli pewne szczegóły, natomiast nie ukrywam, że chcemy też skierować tę dyskusję na przyszłość. Mam nadzieję, że to nam się uda. Proszę to ująć w wypowiedziach, jeżeli chodzi o zmianę struktury zamówień, zmianę struktury klienta, dywersyfikację rynku. To są wątki, które pojawiają się w naszych rozmowach ze stroną związkową również, jeżeli chodzi o unowocześnianie zakładów, o szkolenia kadry, żeby nadażyć za bardzo dynamicznym i rozwijającym się rynkiem. Myślę, że to wybrzmi w pytaniach strony związkowej.

W takim razie bardzo proszę. Czy pan Paweł Lewandowski, zarządca masy sanacyjnej i pan Maciej Geromin chcieliby coś dopowiedzieć do tego, co przedstawił pan prezes?

Zarządca masy sanacyjnej PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Paweł Lewandowski:

Pani przewodnicząca, bardzo dziękuję za głos. Nazywam się Paweł Lewandowski. Jestem adwokatem i doradcą restrukturyzacyjnym. Wspólnie z panem mecenasem Maciejem Gerominem, który również jest adwokatem i doradcą restrukturyzacyjnym, tworzymy spółkę Geromin Lewandowski Restrukturyzacje sp. z o.o. Spółka ta została powołana do pełnienia funkcji zarządcy w postępowaniu restrukturyzacyjnym PKP CARGOTABOR sp. z o.o.

Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy otwierając 2 września zeszłego roku to postępowanie, zdecydował się na pozostawienie zarządu własnego dłużnikowi. To oznacza, że nasza funkcja, nasze kompetencje jako zarządców koncentrują się wokół funkcji nadzorczych i kontrolnych. Sprawujemy tutaj kontrolę nad zarządem w zakresie legalności podejmowanych działań, ich zgodności z planem restrukturyzacyjnym, a przede wszystkim z interesem wszystkich wierzycieli.

Z podejmowanych przez nas działań sporządzamy i przedkładamy sprawozdania okresowe, które są przedkładane w krajowym rejestrze zadłużonych. Dostęp do tych sprawozdań, do akt postępowania mają wszyscy uczestnicy postępowania oraz pozostałe osoby, które taki dostęp dostaną od sądu.

Już na etapie przed otwarciem postępowania jako zarządcy otrzymaliśmy poparcie samego dłużnika i ponad 30% wierzycieli do pełnienia tej funkcji. W ramach tego postępowania restrukturyzacyjnego ważną rolę pełni rada wierzycieli, z którą jako zarządcy na stałe współpracujemy. Rada wierzycieli jest kolegialnym organem, który reprezentuje interes ogółu wierzycieli. W naszym postępowaniu, w postępowaniu PKP CARGOTABOR, organ ten składa się z wierzycieli publicznoprawnych: mamy tutaj ZUS, prywatnoprawnych, jest bank, duży i średni kontrahenci spółki oraz składa się z pracowników. Chciałbym podkreślić, że nasze dzisiejsze wystąpienie i informacje, które państwu przedstawiamy, są przygotowane i opracowane w uzgodnieniu i we współpracy z radą wierzycieli.

Zanim przejdziemy do omówienia sytuacji przebiegu całego postępowania restrukturyzacyjnego i ewentualnych perspektyw na przyszłość, chciałbym powiedzieć kilka słów o przyczynach, dla których PKP CARGOTABOR znalazł się w tym postępowaniu. Może historycznie rozpoczniemy od tego, że w 2023 r. spółka osiągnęła rekordowe przychody w wysokości 756 mln zł i zysk netto na poziomie 41 mln zł. W tym czasie spółka realizowała zlecenia na rzecz PKP CARGO i podmiotów z grupy PKP CARGO w wysokości 97,5%. Krótko mówiąc, oznacza to, że tylko 2,5% zleceń realizowanych było na rzecz podmiotów niebędących w ramach Grupy PKP CARGO. Ta struktura funkcjonowania spółki czy struktura zatrudnienia spółki była podporządkowana wielkości zleceń i zakresom usługi, które były zlecane przez CARGO do spółki CARGOTABOR.

W 2024 r. PKP CARGO zapowiadało zlecenie usług pozwalających na osiągnięcie przychodów w wysokości ponad 700 mln zł. Właśnie pod ten zakres zleceń uszyta była cała struktura organizacyjna spółki PKP CARGOTABOR.

Trzeba podkreślić, że spółka nie podejmowała działań zmierzających do pozyskiwania kontrahentów zewnętrznych ani nie redukowała zatrudnienia w newralgicznym 2024 r., opierając swoje funkcjonowanie na zapewnieniach płynących od spółki matki.

W II kwartale zeszłego roku, czyli 2024 r., PKP CARGO jednostronnie zredukowało plan napraw o 370 mln zł, czyli mniej więcej o połowę, i zaprzestało regulowania bieżących zobowiązań wobec PKP CARGOTABOR. Ta sytuacja bezpośrednio spowodowała problemy finansowe i płynnościowe w spółce. PKP CARGOTABOR nie miała możliwości przygotowania się

na tak gwałtowną, drastyczną zmianę. Nie miała również możliwości rozpoznania tego ryzyka wcześniej.

Mimo formalnie dodatnich wyników finansowych osiąganych w I kwartale 2024 r. spółka nie uzyskała realnych przepływów pieniężnych. Przyczyn należy upatrywać w otwarciu w dniu 25 lipca 2024 r. postępowania sanacyjnego wobec PKP CARGO, a skutkiem otwarcia tego postępowania było zamrożenie wszelkich należności, które PKP CARGOTABOR miało wobec PKP CARGO, w wysokości 160 mln zł. Te zobowiązania zostały objęte układem. Przez czas trwania postępowania restrukturyzacyjnego dłużnik nie może regulować zobowiązań objętych układem. Sposób zaspokojenia tych wierzytelności, które są objęte układem, jest regulowany właśnie w układzie, który ma być przyjęty z wierzycielami, a następnie zatwierdzony przez sąd.

W naszej ocenie wpływ na sytuację dłużnika miały również następujące okoliczności dodatkowe. PKP CARGO wielokrotnie modyfikowała i w dalszym ciągu modyfikuje plany naprawcze zarówno pod względem ilości, jak i rodzaju zleconych prac, a to uniemożliwia rozsądne zaplanowanie struktury zatrudnienia i struktury funkcjonowania przedsiębiorstwa. Dłużnik, pomimo posiadania uprawnienia do waloryzacji cen wynikających z umów, nie korzystał z takiej możliwości przed otwarciem postępowania restrukturyzacyjnego. Spółka finansowała realizację zleceń z własnych środków, gdyż umowy nigdy nie przewidywały obowiązku uiszczania przez PKP CARGO zaliczek, natomiast odbiór prac niejednokrotnie był odwlekany, co wiązało się z zamrożeniem środków obrotowych i pogarszało płynność dłużnika. Zapłaty za wykonane usługi następowały często z opóźnieniem, co de facto oznaczało kredytowanie bieżącej działalności PKP CARGO przez PKP CARGOTABOR.

Kolejną okolicznością, która negatywnie wpłynęła na płynność PKP CARGOTABOR, były nadmierne zakupy materiałów, które były przygotowywane pod zlecenia, które PKP CARGO zapowiadało czy też proponowało do realizacji. Następnie okazywało się, że tabor, który miał być naprawiany, został wycofany z eksploatacji. Jako przykład mamy zakupy towaru za kwotę 7 mln zł, który jest nieprzydatny i niemożliwy do wykorzystania w innym rodzaju taboru.

Ta polityka Grupy PKP CARGO, która została skonstruowana tak, aby spółka PKP CARGOTABOR wyłącznie dostarczała usługi na rzecz PKP CARGO, doprowadziła do sytuacji, w której nie było żadnej dywersyfikacji. W związku z tym problemy, które zaistniały w PKP CARGO, bezpośrednio doprowadziły do problemów płynnościowych PKP CARGOTABOR.

Proszę państwa, jak już wspominałem, w konsekwencji tych wszystkich zdarzeń 2 września zeszłego roku sąd otworzył postępowanie restrukturyzacyjne. W świetle spisu wierzytelności, który w toku tego postępowania został sporządzony, zobowiązania spółki wyniosły 243 mln zł, z czego niemalże 60 mln zł stanowią wierzytelności warunkowe. Spółka posiada zobowiązania wobec ponad 750 wierzycieli. Analiza okoliczności, o których wspominałem przed chwilą, i sytuacji dłużnika wskazują, że PKP CARGOTABOR nie posiadał mechanizmów pozwalających na skuteczne przeciwdziałanie skutkom tej polityki Grupy PKP CARGO.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Ślicznie dziękuję. Nie wiem, czy pan Maciej Geromin chciałby...

Zarządca masy sanacyjnej PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Maciej Geromin:

Tak, tak. Pani przewodnicząca, dziękuję za możliwość zabrania głosu. Umówiliśmy się z kolegą, że po prostu podzielimy się wypowiedzią, więc pozwolę sobie uzupełnić.

Przyczyny i umiejscowienie tych przyczyn na osi czasu jest dość istotne z punktu widzenia tego, o czym będziemy chcieli państwa poinformować dalej, stąd też taki wstęp historyczny, ponieważ – jak pewnie doskonale się państwo zorientowali – problemy PKP CARGOTABOR są problemami, których bezpośrednią przyczyną są problemy PKP CARGO. Jesteśmy jedyną spółką z Grupy PKP CARGO, która znalazła się również w procesie restrukturyzacji. Taka historyczna diagnoza, nazywana przez nas żartobliwie rachunkiem sumienia, pozwala na to, żeby zaplanować te działania na przyszłość w taki sposób, aby w niedalekiej przyszłości nie generować tych kryzysowych sytuacji.

Swoją wypowiedź zacznę od krótkiego zreferowania przebiegu postępowania restrukturyzacyjnego, bo to jest dość istotne, ze szczególnym podkreśleniem tego, o czym był uprzejmy mówić mój przedmówca i pan prezes. Obecnie sytuacja PKP CARGOTABOR wygląda tak,

że spółka ta ma realizować trzy bardzo trudne do połączenia, ale nie niemożliwe do połączenia interesy: interes przedsiębiorstwa rozumianego jako przedsiębiorstwo świadczące usługi na rzecz określonych podmiotów, z uwzględnieniem również ich strategicznego znaczenia dla gospodarki państwa, a w pewnym zakresie również obronności; interesy związane z utrzymaniem tego przedsiębiorstwa, zapewnieniem godziwych warunków pracy dla pracowników, których to pracowników mamy bardzo, bardzo dobrze współpracujących i z zarządem, i z zarządcą, o czym też będę chciał mówić. Pojawia się jednak również nowa okoliczność, o której też musicie państwo pamiętać. Jest to spółka zadłużona i „ekonomicznym” właścicielem tej spółki – przynajmniej na etapie postępowania restrukturyzacyjnego – są wierzyciele, którzy tę spółkę kredytowali i mają w tej spółce szereg środków zamrożonych wobec postępowania restrukturyzacyjnego.

Z tej perspektywy chciałbym bardzo wyraźnie powiedzieć, że optyka rady wierzycieli, która jest organem nowym w stosunku do organów korporacyjnych, strony społecznej, władz spółki, właściciela, jest taka, żeby spróbować wszystkie trzy trudne do pogodzenia racje zrealizować w ramach postępowania restrukturyzacyjnego.

Jako zarządcy działamy w oparciu o przepisy. Nasza rola jest taka, aby rzeczywistość pokazywać taką, jaką jest. Postaramy się to zrobić w oparciu o materiał, który mamy. Jeżeli będą pytania, to oczywiście chętnie na nie odpowiemy.

Z perspektywy naszego postępowania restrukturyzacyjnego – bo warto to podkreślać: to jest odrębne postępowanie restrukturyzacyjne – tak naprawdę w kwietniu zrealizowaliśmy wszystkie obowiązki, które były po naszej stronie. Sporządzony został spis wierzytelności, plan restrukturyzacyjny, który został zaakceptowany przez radę wierzycieli oraz przez sędziego-komisarza. Od kwietnia jesteśmy w stanie gotowości do tego, żeby zrealizować ten plan restrukturyzacyjny, który, jak się za chwilę okaże, w dużej mierze jest zależny od tego, jakie będzie nastawienie do nas spółki PKP CARGO.

W ramach planu restrukturyzacyjnego działania były ukierunkowane na przywrócenie rentowności operacyjnej, poprawy płynności finansowej i częściowe uniezależnienie się od działalności zleceń realizowanych wyłącznie na rzecz PKP CARGO, czyli pozyskania tego portfela nowych inwestycji. W szczytowym momencie poziom realizacji usług na rzecz innych podmiotów wynosił ok. 15%. Zakres ten spółka chciałaby osiągnąć, żeby tę płynność zdwersyfikować w oparciu o kontrakty z innymi podmiotami.

W tym celu spółka zaplanowała tzw. główne i wspomagające środki restrukturyzacyjne, które są w dużej mierze realizowane i które są odpowiedzią na problemy, które powstały w spółce. Jeśli chodzi natomiast o realizację tych środków, już w trakcie trwania tego postępowania znaleźliśmy się w kilku krytycznych momentach związanych ze współpracą z PKP CARGO.

Po pierwsze, krytycznym momentem było pozytywne podpisanie z PKP SA, PKP CARGO i LHS porozumienia, które miało zakładać restrukturyzację poprzez przejęcie niezlikwidowanej części przedsiębiorstwa przez spółkę z już teraz szeroko rozumianej Grupy PKP SA w celu kontynuacji działań, które są powierzone spółce, i przeniesienia tej spółki do innej struktury, żeby nie musiała funkcjonować z długiem. Niestety ten środek restrukturyzacyjny nie został zrealizowany pomimo szeregu zapewnień, podpisania listu intencyjnego. Informacja o tym trafiła do nas niestety dopiero 4 lipca tego roku, mimo że starania, aby tę transakcję zainicjować, podejmowaliśmy już od stycznia i lutego zeszłego roku. Nie spotkaliśmy się z pozytywnym odzewem pozostałych dwóch czy trzech stron tego listu intencyjnego, więc ten pomysł nie został zrealizowany.

Drugim zapalnym momentem w naszej współpracy pomiędzy PKP CARGO i PKP CARGO-TABOR, który musimy wskazać, bo on wynika ze sprawozdań, które składamy, to jest sytuacja na przełomie lutego i marca 2025 r., w której powtórzyła się sytuacja związana z tym, że PKP CARGO przestało płacić nam za bieżące zobowiązania, czyli takie, które nie są objęte postępowaniem restrukturyzacyjnym. Doszło do kwoty blisko 42 mln zł, które znowu kredytowali nasi kontrahenci, nasi pracownicy w stosunku do PKP CARGO. Dopiero 8 lipca udało się podpisać porozumienie, które te zobowiązania rozterminowało w taki sposób, że z jednej strony pozwoliło nam na spłatę zobowiązań bieżących, z drugiej strony dało też możliwość PKP CARGO spłaty tych zobowiązań w ratach. To był natomiast taki moment krytyczny, w którym ponownie PKP CARGO-TABOR mogło zabraknąć środków na zaspakajanie

bieżących zobowiązań, co stanowi przesłankę do umorzenia postępowania restrukturyzacyjnego w stosunku do tego podmiotu, a konsekwencję można sobie dopowiedzieć jako ekspozycję na ryzyko upadłości likwidacji tej spółki. Cieszymy się, że to porozumienie udało się podpisać. W efekcie podpisania tego porozumienia całość zadłużenia powinna zostać spłacona do 10 listopada 2025 r. Cieszymy się, że spływają do nas raty, które zostały uzgodnione.

Kolejny element współpracy z PKP CARGO, który jest warty wskazania, to informacje z grubsza zawarte w planie restrukturyzacyjnym PKP CARGO, które zakładały możliwość korporacyjnego przejęcia i dokapitalizowania naszej spółki tak, żeby miała środki na bieżącą działalność oraz na spłatę wierzycieli. Na tę chwilę ten środek również w żaden sposób nie został zrealizowany.

Ostatnia rzecz, którą mamy teraz świeżo, kolokwialnie mówiąc, na tapecie, to jest propozycja ze strony PKP CARGO dosłownie sprzed kilku dni, aby w porozumieniu spróbować zaplanować zakres prac i zakres zleceń na takim poziomie, który pozwoli w jakiejś perspektywie spłacić naszych wierzycieli. Do tej inicjatywy oczywiście też podchodzimy z dużą uważnością i dużą otwartością. Również rada wierzycieli odnosi się do tego pozytywnie.

Tak jak państwu natomiast powiedziałem, rada wierzycieli jest organem, który kontroluje postępowanie restrukturyzacyjne, kontroluje nas, projektuje pewne czynności, i musimy państwa poinformować, że decyzja rady wierzycieli zobowiązująca zarządcę jest również taka, aby oczekując możliwości rozwiązania problemu związanego z tak wysokim zadłużeniem PKP CARGOTABOR w stosunku do swoich wierzycieli, podejmować również działania w celu poszukiwania środków restrukturyzacji innych niż dotychczasowe. Takim środkiem restrukturyzacji, które rada wierzycieli zleciła do przeprowadzenia nam jako zarządcy, jest m.in. złożenie bardzo szerokiego zapytania ofertowego – żeby to jasno wybrzmiało: tutaj nie ma absolutnie żadnej decyzji formalnej, nieformalnej – w celu poszukiwania potencjalnych nabywców przedsiębiorstwa PKP CARGOTABOR, żeby to przedsiębiorstwo zostało nabyte przez inny podmiot i mogło dalej realizować te zadania, które realizuje, spłaciło wierzycieli i jednocześnie ochroniło miejsca pracy.

Wydaje mi się, że to jest rzecz, która będzie budziła pewne kontrowersje, natomiast ma ona na celu wyłącznie pozyskanie informacji o tym, czy taki środek restrukturyzacyjny w ogóle może mieć miejsce. Tak jak powiedziałem przed chwilą, tak samo nie wykluczamy realizacji jakichkolwiek innych środków restrukturyzacyjnych, przede wszystkim we współpracy z PKP CARGO. Wydaje mi się, że ta droga jest najbardziej celowa i jednoznacznie pozytywna.

To, jeśli chodzi o przegląd bieżących zdarzeń dotyczących współpracy PKP CARGO i PKP CARGOTABOR w zakresie projektowania wychodzenia z tych problemów. Teraz odniosę się do szczegółowych środków restrukturyzacyjnych.

Szanowni państwo, najpoważniejszy środek restrukturyzacyjny, który był dla nas najtrudniejszy do zrealizowania, został zrealizowany jeszcze w zeszłym roku. Chodzi o ośrodek restrukturyzacyjny dotyczący restrukturyzacji zatrudnienia. Ten środek restrukturyzacyjny został opracowywany dużo wcześniej niż otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego w stosunku do PKP CARGOTABOR. Był zaplanowany w stosunku do tej spółki w momencie, w którym obejmowaliśmy zarząd, i opierał się na szeregu analiz PKP CARGO, potwierdzonych również przez PKP CARGOTABOR, w zakresie oceny efektywności poszczególnych zakładów przez pryzmat wielu kryteriów, takich jak efektywność tych zakładów i geograficzna lokalizacja, zakres kompetencji, które te zakłady wykazują, również z uwzględnieniem tego, jakie kompetencje i jakie geograficzne rozlokowanie posiadały zakłady PKP CARGO.

Ta trudna decyzja była również uzasadniona tym, że planowane przez PKP CARGO-TABOR przychody po otwarciu postępowania w dłuższej perspektywie nie pozwalałyby na utrzymanie tego zatrudnienia. Decyzja w tym zakresie niestety musiała być podjęta i była najtrudniejszą decyzją, którą do tej pory podjęliśmy. Cieszymy się, że w wyniku analizy naszej i zarządu udało się jeszcze przekonać PKP CARGO do tego, żeby zmniejszyć liczbę zwalnianych pracowników o ponad 100 osób. Jest też tak, że dzisiaj, patrząc na sytuację PKP CARGO i PKP CARGOTABOR, staramy się aktywnie poszukiwać osób, które mogłyby być zatrudnione w tych zakładach, które są, oferując im pracę, ściągając ich zarówno z PKP CARGO, jak i z dawnego PKP CARGOTABOR. Widzimy też duży problem związany z ogólną sytuacją na rynku, w szczególności w tym sektorze usług, związany z pozyskiwaniem pracowników.

Na to też musimy w ten sposób odpowiadać, że kierujemy te oferty do naszych byłych pracowników, bo rynek w tym zakresie jest trudny.

Tak jak wskazywał pan prezes, jako zarządcy z radą wierzycieli kategorycznie i jasno na dziś wskazujemy, że nie planujemy jakichkolwiek dalszych zwolnień, czy to grupowych, czy zaplanowanych na mniejszą skalę w dłuższym terminie. Działania te są jak najbardziej poza spektrum naszego wzroku.

To też jest dość istotna informacja, żeby uściślić pewne kwestie. Nasza sytuacja finansowa związana ze zwalnianiem pracowników wygenerowała zadłużenie względem Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych, które teraz wpłacamy na bieżąco. Nie byliśmy w stanie tego wszystkiego uregulować, natomiast obecnie sytuacja, i to też głównie dzięki pracy pracowników, związków zawodowych, umowie społecznej, którą zawarliśmy w warunkach dżentelmeńskich, kryzysowych... Jesteśmy spółką, która może pochwalić się tym, że wszystkie zaległe zobowiązania – czyli sprzed otwarcia postępowania, jak i bieżące pracownicze i okołopracownicze – zostały spłacone.

Trzy minutki?

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Tak, bardzo proszę.

Zarządca masy sanacyjnej PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Maciej Geromin:

Oczywiście.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

To są ważne informacje. To jest ważne, żebyśmy wszyscy mieli na wejściu pełny komplet danych, natomiast goni nas czas, więc bardzo proszę już o ostatnie zdania. Dobrze?

Zarządca masy sanacyjnej PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Maciej Geromin:

Dobrze. Długą listę działań restrukturyzacyjnych, które mamy zaplanowane i które chcemy przeprowadzić, warto podsumować taką oto konkluzją. Trzeba pamiętać, że PKP CARGOTABOR jest i była spółką, która musi wykonywać zadania dla PKP CARGO i w ramach Grupy PKP CARGO. Ta spółka bez spółki PKP CARGO i innych spółek nie będzie funkcjonowała. Do czasu ustabilizowania płynności w PKP CARGOTABOR, pozyskania choćby szczątkowych środków na jakąś modernizację zakładów pracy i utrzymanie dotychczasowych zasobów ta spółka samodzielnie nie będzie w stanie skonkretyzować i złożyć atrakcyjnej oferty dla podmiotów z rynku albo będzie to w dużej mierze utrudnione, czyli musimy wyjść z tego procesu restrukturyzacji.

Aby z tego procesu restrukturyzacji wyjść, z pewnością musimy utrzymać i polepszyć relacje z PKP CARGO – co wydaje się tutaj jak najbardziej oczywiste i możliwe – ale z drugiej strony w ramach rachunku sumienia, który od początku rekomendujemy spółce i razem ze spółką wdrazamy, konieczne jest to, o czym mówił pan prezes, czyli tzw. audyt efektywności. To jest przeglądnięcie wszystkich procedur, które dotychczas miały miejsce w tej spółce, w celu zdiagnozowania takich elementów pracy, współpracy, zakresu dokumentacji, nadmierowej biurokracji w ramach tej spółki, które pozwolą na wygenerowanie większych zdolności operacyjnych i możliwości wygenerowania większych przychodów poprzez przyjmowanie większej ilości zleceń i dalszą redukcję kosztów.

W ramach działań restrukturyzacyjnych – o tym nie będę mówił – od kilkunastu tygodni stale redukujemy koszty, które są najbardziej widoczne: administracyjne, prawne itd., ale z tego nie uda się uzyskać dla tej spółki aż tak dużo. Konieczne jest pójście krok głębiej i przeglądnięcie wszystkich procedur. Na tym również chcielibyśmy skupić się w tym zakresie.

Na tę chwilę wydaje mi się, że sytuacja w PKP CARGOTABOR jest stabilna, poprawna. Odzyskaliśmy własne źródła finansowania, którymi możemy zarządzać. Staramy się wykonywać kontrakty tak dobrze, jak się da. Musimy jasno i wyraźnie podkreślić, że interesariusze tego postępowania, czyli pracownicy, przedstawiciele organizacji pracowniczych, są naszym partnerem. Musimy to podkreślać, bo na żadnym spotkaniu ze związkami zawodowymi, które mieliśmy osobiście czy za pośrednictwem władz spółki, nie usłyszeliśmy jakiegokolwiek skargi personalnej złożonej do nas, co jest bardzo istotne, a zawsze, jeżeli

przedmiotem skargi było jakieś rozwiązanie, była propozycja współpracy i rozmowy. Taką otwartość zarówno ze strony zarządcy, jak i zarządu cały czas kładziemy na stole. Jesteśmy gotowi do współpracy. Zresztą te spotkania są cykliczne, a my z mecenasem Lewandowskim też w nich uczestniczymy. Wydaje mi się, że to właśnie dzięki tej postawie rada wierzycieli i wierzyciele są na tym etapie, aby przyglądać się i motywować do tego, żeby z tego wspólnego kłopotu po prostu wyjść. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Ślicznie dziękuję. Chcę podkreślić to, co pan powiedział na końcu, bo faktycznie widzę, że strona społeczna, związki zawodowe w PKP CARGOTABOR – mieliśmy taką sytuację też w PKP CARGO – współpracują z zarządem. Ewidentnie widać, że na sercu leży państwu utrzymanie zakładu.

Chciałabym, żeby tutaj, na tej sali, wybrzmiały dzisiaj pytania, wątpliwości i obawy, z którymi przyjechaliście państwo jako reprezentanci strony społecznej, ale wydaje mi się, że w tym momencie konieczne jest oddanie głosu wiceprezesowi PKP CARGO, panu Pawłowi Miłkowi, dlatego że bardzo dużo wątków dotyczyło PKP CARGO, co jest oczywiste. Spółka matka ponosi ogromną odpowiedzialność za sytuację PKP CARGOTABOR.

Panie prezesie, bardzo proszę ustosunkować się do kwestii, które zostały tutaj podniesione, m.in. do fiaska rozmów, porozumienia czterostronnego, jeżeli chodzi o list intencyjny podpisany chyba w grudniu 2024 r., dotyczący przejęcia części zakładu przez PKP LHS. Dlaczego do tego nie doszło? Czy to faktycznie szybciej uratowałoby spółkę? Proszę też ustosunkować się do porozumień, które państwo zawieracie z PKP CARGOTABOR, m.in. do tego, czy jest ustalony jakiś poziom dywersyfikacji usług. Wiem, że swego czasu PKP CARGO-TABOR miało związane ręce, jeżeli chodzi o poszukiwanie klientów, rynków na zewnątrz, i stąd wynikały te bardzo, jak się okazuje, niekorzystne dla spółki proporcje: 97,5% zamówień z PKP CARGO, które z racji swoich problemów nie regulowało płatności. Czy w 2023 r. te płatności były regulowane? Tu słyszeliśmy o historii problemów finansowych głównie od 2024 r. Jaki jest bezpieczny dla spółki poziom dywersyfikacji? Na ile PKP CARGOTABOR może otworzyć się na rynek komercyjny? Rozumiem, że tutaj konieczna jest ta pomoc, żeby wyjść z procesu restrukturyzacji, bo spółka w restrukturyzacji na rynku komercyjnym nie jest spółką konkurencyjną.

Bardzo proszę, panie prezesie. Dałam możliwość dłuższej wypowiedzi, żebyśmy wiedzieli, jak przebiega proces restrukturyzacji, sanacji, ale teraz bardzo prosiłabym o konkretne, tzn. krótsze wypowiedzi, bo wypowiedzi były konkretne. Bardzo prosiłabym o krótsze wypowiedzi. Dobrze? Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes – członek Zarządu ds. Restrukturyzacji PKP CARGO SA w restrukturyzacji Paweł Miłek:

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca, za udzielenie głosu. Też chciałem odnieść się do przedstawienia sytuacji przez zarządców i zarząd spółki CARGOTABOR. Chciałem wskazać, że spadek z ilości zamówień wynikał z ilości zamówień związanych z tą decyzją węglową, gdzie wyremontowano 5 tys. węglarek, które nie zostały wykorzystane do funkcjonowania spółki. Z tego wynikało główne, wielomilionowe obciążenie. Poprzedni zarząd CARGO nie miał pomysłu na to, z czego to spłacić. Co do przeszłości, zdiagnozowaliśmy tę chorobę i wiemy, w jaki sposób ją leczyć.

Jeżeli chodzi o kwestie sposobu zakończenia postępowania restrukturyzacyjnego CARGO-TABOR, w tej chwili prowadzimy rozmowy jeszcze na bardzo mało zaawansowanym poziomie. Powinny zakończyć się może do końca października. Ustalimy po prostu wolumen naszych potrzeb, aby skorelować to z możliwością zleceń, realizacji układu w CARGOTABOR. Będzie to wymagało wielostronnego porozumienia, bo generalnie adresatem tych propozycji będą wierzyciele, nie tylko jako rada wierzycieli, ale także jako wierzyciele, którzy są dostawcami i usługodawcami dla CARGOTABOR. Myślę, że dodatkowo powinien przekonać ich fakt, że w przypadku zawarcia układu i ustalenia parytetów będą oni mieli z kolei zapewnione także spłaty z działalności prowadzonej w czasie bieżącym. Nasi wierzyciele rzeczywiście są poszkodowani, ale przez lata ta współpraca była dla nich korzystna. Będziemy dążyli do tego, żeby stało się tak w przyszłości.

Z naszej strony wyznaczaliśmy szeroką komisję. Mam nadzieję, że uda się dojść do porozumienia z zarządem CARGOTABOR i z zarządcami. Tak jak powiedziałem, jesteśmy w pełni zrozumienia, że odbiorcami naszych propozycji będą wierzyciele, którzy mają decydujący głos. Z naszej strony deklarujemy współpracę, która umożliwi określone spłaty. W tej chwili nie mogę ujawnić ich danych. Jak zostanie to uzgodnione z wierzycielami, wtedy będzie to informacja, która będzie mogła być upubliczniona. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Ślicznie dziękuję. Myślę, że jeszcze wrócimy do pytań do pana prezesa, ale w tej chwili chciałbym oddać głos stronie społecznej. Kto z państwa? Bardzo proszę, jako pierwszy zgłosił się pan Wiesław Chałupniczak.

Zastępca przewodniczącego Organizacji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w PKP CARGO-TABOR sp. z o.o. Wiesław Chałupniczak:

Wiesław Chałupniczak, „Solidarność” CARGOTABOR, zakład napraw lokomotyw w Ostrowie Wielkopolskim.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę.

Zastępca przewodniczącego OZ NSZZ „Solidarność” w PKP CARGOTABOR sp. z o.o. Wiesław Chałupniczak:

Chciałem odnieść się do słów zarządcy o tym, że restrukturyzacja to nie tylko zwalnianie, ale i konieczność modernizacji zakładów. Właśnie w tym sensie chcę tutaj zabrać głos.

Już wcześniej rozmawialiśmy z prezesami, z zarządem CARGOTABOR odnośnie do wdrażania planów restrukturyzacyjnych i przystosowania zakładów w Ostrowie Wielkopolskim i w Karsznicach do naprawy lokomotyw wielosystemowych typu Siemens Vectron, Griffin firmy Newag i Dragonów. Chodzi mi o to, czy dalej prowadzone są jakieś rozmowy z firmami o tym, żeby z nimi współpracować, i czy jest to ujęte w planie PDG na 2026 r., tym bardziej że w Ostrowie stacjonuje już firma Akiem. Mamy też pozwolenie od tej firmy na naprawy PK i P1. To jest jedno.

Pytanie drugie jest już do pracowników. Gdziekolwiek jesteśmy na zakładach, przewodniczący pytają, na kiedy planowane jest zakończenie restrukturyzacji. To jest pierwsza sprawa. Nie będę już wspominał o podwyżkach, bo wiadomo, że połowa pracowników pracuje za minimum. Chodzi też o to, że kolega chciał podpisać córce, powiedzmy, pożyczkę na mieszkanie, ale niestety nie dostał zezwolenia, bo bank stwierdził, że firma jest w restrukturyzacji, i nie dostanie takiego zezwolenia.

Mam jeszcze jedno pytanie do właściciela, do CARGO. Chciałem prosić właściciela o obniżenie dzierżawy za nasze zakłady, ale tu dowiaduję się, że pomimo tego, że nasz zakład oddał cztery zakłady Jaworzyna, to prawdopodobnie jest pobierana jeszcze dzierżawa. Chciałbym otrzymać wyjaśnienie, czy to jest prawda, czy nie. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Ślicznie dziękuję. Zbierzemy rundę pytań. Bardzo proszę, zgłosił się pan Adrian Furgalski jako prezes TOR. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję bardzo. Zaczęę tak. Rzeczywiście to, co tutaj słyszeliśmy, i to, co powiedziała pani przewodnicząca, zabrzmiało optymistycznie, a kiedy mówimy o rynku cargo, to przez wiele miesięcy przychodziły raczej złe informacje. Chciałbym zapytać – bo tego chyba nie było w przestrzeni publicznej – o obniżenie wynagrodzenia zasadniczego do 80%, bo to jest rzadkie. Tu na pewno szacunek dla strony społecznej za takie działania. Przy okazji wspomnianego PKP CARGO, gdzie jednak zwolnienia będą, były propozycje alternatywne, żeby na przykład nie wychodzić poza kodeksowe rozwiązania, nie płacić 100% wynagrodzenia za chorobowe. To się nie udało i tam niestety te zwolnienia będą, ale chciałem zapytać o to 80%. Rozumiem, że jakieś wskaźniki muszą być osiągnięte, żeby do tego wrócić. Czy już wróciliśmy? Już wróciliśmy. Druga rzecz: Czy 20% jest, że tak powiem, darowane na rzecz poprawy sytuacji, czy kiedyś będzie jakiś zwrot?

Druga rzecz też już była publicznie wspominana. Chyba pan prezes Wojewódka mówił o zakazie, który był kierowany w kierunku CARGOTABOR, że do napraw P1-P5 czy innych usług nie może brać klientów niezależnych, czyli spoza grupy. Przepraszam, to takie głupie myślenie, że jak się odmówi pracy dla przewoźników prywatnych, to oni padną. Jest więc pytanie, czy rzeczywiście tak było i z tego wynika ten niewielki procent, czyli 2,5% klientów innych niż z Grupy PKP CARGO w 2023 r. Czy ktoś policzył na przykład stracone przychody, czyli firmy, które musiały odejść z kwitkiem? Taki zakaz obowiązywał. Na ile ten zakaz był ważny – skoro jakoś te 2,5% się przez niego prześlizgnęło – a na ile wierzono, że bez dywersyfikacji oparcie się tylko na zapewnieniach PKP CARGO wystarczy firmie do przetrwania? Padła tutaj liczba 15% i to, że to jest dążenie do tego, żeby taki był udział klientów spoza grupy i że kiedyś to było. Pytanie: Kiedy? W którym roku?

Zabrzmiało to optymistycznie, chociaż wiemy, że sytuacja na rynku jest trudna. Kilka tygodni temu amerykański Greenbrier poinformował o likwidacji zakładu w Oławie, który zajmuje się serwisem, remontami czy modernizacją wagonów towarowych. To na pewno bardzo ważne pytanie do PKP CARGO. Pan prezes mówił, że te rozmowy będą trwały do października. Jaka będzie polityka tego głównego klienta, bez którego CARGOTABOR nie przetrwa? Czy można jakoś ustalić – pewnie nie – że 100% prac będzie kierowane do CARGO-TABOR? Czy tutaj mogą być już zaznaczone jakieś proporcje, ile będzie kierowane do CARGO-TABOR, ile do innych podmiotów?

Chyba ostatnia rzecz jest taka. To jest – też wspomniane – porozumienie, list intencyjny z grudnia 2024 r. Jak powiedziano, jeden jest ze środków restrukturyzacji, który nie wychodzi, chociaż z tego, co pamiętam, ważność tego listu jest do końca roku, ale jak nie ma chęci, to nie ma chęci. Miałem natomiast wątpliwości, więc mam pytanie. Czy bylibyśmy w stanie wyzwolić synergii między CARGOTABOR a LHS, której nie udało się do końca wyzwolić między PKP CARGO a CARGOTABOR? Wiem, że do CARGO wpłynąłby cash, ale trochę miałem obawy, czy LHS, która na szczęście jest spółką zdrową, ten może nie do końca chciany prezent przypłaciłaby jakimś pogorszeniem sytuacji. To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Ślicznie dziękuję. Bardzo proszę.

Przewodniczący zarządu Związku Zawodowego Kolejarzy PKP CARGOTABOR – Ostrów Wielkopolski sp. z o.o. Czesław Gajewski:

Czesław Gajewski, Związek Zawodowy Kolejarzy, Ostrów Wielkopolski.

Miałbym pytania do zarządcy PKP CARGO. Jakie są plany napraw lokomotyw z PKP CARGO i spółek zależnych na 2026 r. plus przez spółkę PKP CARGOTABOR? Drugie pytanie: Jak będzie wyglądał dalszy rozwój spółki CARGOTABOR na następne lata 2026 plus? Czy będzie przejęta przez PKP CARGO? Czy będzie samodzielna, jak do tej pory? Czy będzie oddana obcym kapitałom? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę.

Zastępca przewodniczącego Organizacji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w PKP CARGO-TABOR sp. z o.o. Andrzej Netkowski:

Andrzej Netkowski, NSZZ „Solidarność”. Bardzo dziękuję panom zarządcom za to, co powiedzieli. Nareszcie ktoś usłyszał, skąd to wszystko się wzięło. To jest przede wszystkim.

Chciałem powiedzieć troszeczkę o pracownikach, o których różnie się mówi. To wszystko są pracownicy, którzy wywodzą się z wagonowni, lokomotywowni. Następnie w latach 90. restrukturyzacja objęła te wagonownie, lokomotywownie. Zostały zakłady napraw taboru. Było ich dużo. Potem połączono je w większe zakłady napraw taboru po to, żeby ich ilość była mniejsza. Następnie przekazano nas do zakładów wyboru przewoźów towarowych. Potem była restrukturyzacja i zaplecze warsztatowe zostało wydzielone, nie wszyscy... Niektóre punkty utrzymania taboru są w CARGO. Mieliśmy swoje zakłady. Potem znowu nas połączono. Dwukrok zrobiono w 2013 r. i w 2014 r. Potem jeszcze dołączono do nas CARGOLOG i Karsznice.

Tworzyliśmy też wspólny dokument, który dotyczył naszych wynagrodzeń, czyli zakładowy układ zbiorowy pracy, regulamin pracy. Musieliśmy wypracować naprawdę niesamowity

dokument z tego tytułu, że wszystkie zakłady miały różnego rodzaju uwarunkowania. Niektóre zakłady miały zakładowe układy zbiorowe, niektóre miały regulaminy wynagradzania, a groziło nam jeszcze pracować na szczecińskim regulaminie wynagrodzenia. Kapi talizując wtedy swoje wynagrodzenia, część z tych wynagrodzeń zostawiliśmy na to, żeby mieć premię regulaminową.

Tak, już w grudniu 2017 r. przeżywaliśmy informacje: CARGO wypowiedziało nam różne umowy, różne naprawy na 2018 r. Potem była pandemia. Zadeklarowaliśmy, że będziemy mieli 10% wynagrodzenia. Potem nastąpił ten okres, w którym nie z naszej przyczyny, nie z przyczyny pracowników, bo w ich imieniu chciałbym powiedzieć, że oni pracują dobrze i są super, ekstra, są wykwalifikowani, na nich zawsze można liczyć... Chodziliśmy do nich. Prosiłiśmy, żeby podpisywali deklaracje o tych 20%. Zgodzili się, po raz kolejny wychodząc naprzeciw, żeby ratować swoje miejsce pracy.

Można jeszcze nadmienić, że są też rodziny, które pracują, tak że mieli dwa razy po 20% mniej budżetu. Wiele oddali nie tylko ze swoich finansów, ale też z czasu, który poświęcają w pracy, bo cały czas są gotowi. Oni naprawdę inaczej czują kolej. To nastawienie, oddanie i pasja to jest coś niesamowitego. Aż chce się tam pracować. Dlatego będziemy się z wszystkimi dogadywać, obojętnie, kto by to nie był. Prowadziliśmy m.in. negocjacje w 2014 r. Regulamin pracy... Pamiętam, wtedy też pan prezes Wojewódka moderował ten regulamin. Też został uchwalony, ale jakoś do tej pory jeszcze nie wszedł.

Jest jeszcze wiele takich rzeczy. Na pierwsze pytanie, które z tego wynikało, panowie zarządcy odpowiedzieli. Jako pracownicy chcemy wiedzieć, co z nami dalej. Chcę powiedzieć o tym, że wynagrodzenie wróciło, ale to nie wszystko, bo elementem tego skapitalizowanego wynagrodzenia jest jeszcze regulaminowa premia, którą pracownicy oddali. Ona jest zapisana. Wiemy, że jest restrukturyzacja, wiemy, że podpisaliśmy porozumienie, żeby to wszystko na razie nie funkcjonowało, ale naprawdę oczekujemy za to też wsparcia, docenienia pracowników i jeszcze czegoś takiego, żeby nikt nigdy publicznie w mediach nie mówił o naszych pracownikach, że sami sobie braliśmy tabor, sami zebraliśmy wagony, naprawialiśmy lokomotywy, a potem chcieliśmy pieniędzy od CARGO i dlatego mamy tyle długu. Tak nie może być. Wszyscy oczekiwaliśmy 2024 r. – to dziesięciolecie – bo już się do siebie przyzwyczailiśmy, chociaż kiedyś byliśmy osobnymi spółkami. Ludzie zasługiwali na to, żeby to świętować. To nie ich wina, bo sama firma, jak mówili panowie zarządcy... Gdyby płacił nam główny kontrahent, a zarazem właściciel, nie byłoby potrzeby żadnej restrukturyzacji. To jest clou tego wszystkiego. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Ślicznie dziękuję. Poproszę jeszcze państwa i potem wrócimy do odpowiedzi. Bardzo proszę panią i potem pana.

Przedstawicielka Międzyzakładowej Organizacji Związkowej PKP CARGOTABOR sp. z o.o., PKP CARGO SA NSZZ „Solidarność 80” Małgorzata Schmeling:

Dzień dobry. Małgorzata Schmeling, związek zawodowy pracowników w PKP CARGOTABOR w Czerwieńsku.

Szanowni państwo, chciałabym zadać dwa pytania. Jedno jest do zarządu PKP CARGOTABOR. Zakład Napraw Lokomotyw – oddział w Czerwieńsku jest jedynym w grupie PKP z zakładów wykonujących naprawę lokomotyw spalinowych na poziomie P4, P5. Jak zarząd widzi nasze losy w strukturach PKP CARGOTABOR po podpisaniu listu intencyjnego z województwem lubuskim?

Drugie pytanie kieruję do zarządu PKP CARGO. W związku z restrukturyzacją zamknięto wiele punktów utrzymaniowych taborów PKP na zachodniej ścianie Polski. Przykładem jest Legnica i dalej położone Opole oraz lokalizacje PKP CARGOTABOR w Szczecinie i w Jaworzynie. W wyniku tego powstał problem związany z bieżącą diagnostyką i wykonaniem specjalistycznych napraw związanych z układem biegowym wagonów, lokomotyw, co ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Czy w związku z tym zarząd PKP CARGO ma jakiś pomysł na udrożnienie wąskiego gardła, m.in. na reprofilację zestawów kołowych? Czy to będzie odbywać się za pośrednictwem prywatnych firm? Czy będziemy to oddawać do dalej położonych punktów? Dziękuję za pytania.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie. Bardzo proszę pana.

Wiceprzewodniczący Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników PKP z siedzibą w Warszawie Łukasz Urbaniak:

Łukasz Urbaniak, Międzyzakładowy Związek Zawodowy Pracowników PKP.

Szanowni państwo, spółka CARGOTABOR posiada wieloletnie doświadczenie w zakresie napraw taboru kolejowego oraz dysponuje wysoko wykwalifikowaną kadrą pracowników, którzy są silnie związani z firmą i zaangażowani w jej dalszy rozwój. W minionym roku, jak już zostało tutaj powiedziane, pracownicy wielokrotnie udowodnili swoją gotowość do poświęceń i współpracy, co spotkało się z uznaniem zarządu. Wysoki poziom dialogu i współdziałania zarządu CARGOTABOR ze związkami zawodowymi, jak i ciężkiej pracy, aby przywrócić spółkę z powrotem na odpowiednie tory, stanowi istotny element.

Jednym z kluczowych zagadnień, na które chcielibyśmy zwrócić uwagę przedstawicieli Polskich Kolei Państwowych oraz zarządu PKP CARGO, jest możliwość przejęcia przez CARGOTABOR punktów utrzymań taboru obecnie należących do PKP CARGO ze względu na to, że paramy się tożsamą działalnością. Rozwiązanie to pozwoliłoby znacząco zwiększyć skalę działalności naprawczej, wynieść spółkę na jeszcze wyższy poziom rozwoju. Przyczyniłoby się to do zwiększenia mocy przerobowych i pozwoliłoby na to, aby z uwagi na rosnące potrzeby w zakresie prac naprawczych zlecenia spółek zależnych, które obecnie realizowane są również przez podmioty zewnętrzne, mogły być w pełni kierowane do PKP CARGOTABOR. Taki kierunek działań pozwoliłby utrzymać środki finansowe w ramach Grupy PKP, zamiast przekazywać je firmom prywatnym. Przyniosłoby to wymierne korzyści, zarówno ekonomiczne, jak i organizacyjne.

Jakie jest państwa stanowisko wobec tej propozycji? Czy widzą państwo możliwość jej wdrożenia? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Ślicznie dziękuję. Teraz poproszę o odpowiedź. Nie wiem, panie prezesie, czy to pan będzie odpowiadał, czy zarządcy. Mam spisane pytania, więc dopilnujemy, żeby na wszystkie były odpowiedzi. Jeżeli coś umknęło, to będę przypominać. Dobrze?

Prezes PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Marcin Butryn:

Pani przewodnicząca, gdybym coś pominął, to proszę mi przypomnieć. Starałem się zapamiętać zadane pytania. Jeżeli po mojej wypowiedzi ktoś z obecnych tu członków zarządu albo kierownictwa chciałby coś dodać, to chętnie przekażę głos.

Zaczynając może od pana przewodniczącego, mogę powiedzieć w ten sposób. Odnośnie do Ostrowa i współpracy z kontrahentami typu Siemens, nie tylko zresztą z Siemens, ale i Stadler i paroma innymi kontrahentami, nie chciałbym za bardzo wchodzić w szczegóły, bo w ostatnim czasie z niektórymi z tych kontrahentów – jako prawnik celowo używam tego nazewnictwa – podpisaliśmy stosowne porozumienia o poufności NDA, dlatego nie chciałbym tu mówić o szczegółach, natomiast prowadzimy takie rozmowy. Chcielibyśmy, żeby te zakłady – nie tylko Ostrów – były zakładami, w których prowadzimy bardziej nowoczesny serwis, naprawę taboru. I tak, takie działania są podejmowane. Zresztą w ramach naszej współpracy bezpośrednio zajmuje się tym pan prezes Ernst, a pani prezes Iskra dąży do tego, żeby w najbliższym czasie zakłady były poddane certyfikacji, żebyśmy mogli naprawiać wagony, nie tylko te, które wożą coś w Polsce, ale i na przykład w Czechach czy w innych krajach, gdzie pojawiały się pewne wątki dotyczące tego, czy na przykład mamy odpowiedni poziom certyfikacji. Wychodząc więc naprzeciw temu wyzwaniu, równolegle staramy się o odpowiednią certyfikację tych zakładów.

Jeżeli chodzi o tematy, które poruszył pan Furgalski – bo wydaje mi się, że jeśli chodzi o pana pytania, to jest z grubsza wszystko – zacznę może od elementu, który skupia się na obniżce wynagrodzenia zasadniczego. To była obniżka wynagrodzenia zasadniczego. Została ona dokonana jeszcze za poprzedniego zarządu, zresztą słusznie, w tym sensie słusznie, że sytuacja spółki była zła. To natomiast oczywiście spotkało się z dolegliwościami po stronie załogi. 20% obniżki to jest spora obniżka. Moglibyśmy tutaj dyskutować czy można było zastosować inne narzędzia. Powiem w ten sposób. Są inne przepisy w Kodeksie pracy, ale nie chcę tu wchodzić w szczegóły, które mówią o tym, że niektóre elementy

zakładowych regulacji można zawiesić. Jest 9 prim, jest bodajże 15 prim albo 22 prim – nie chcę teraz strzelać, nie mam przed sobą kodeksu – natomiast można stosować inne narzędzia, na podstawie których można byłoby dojść do takiego czy innego konsensusu ze stroną społeczną i z pracownikami.

Pytał pan, czy to jest dane raz i bezpowrotnie, czy w najbliższym czasie będą jakieś, jak rozumiem, wyrównania czy zwrot tego. To było działanie jednorazowe. To działanie samo w sobie nie przewidywało formy zwrotu, natomiast na samym początku celowo powiedziałem, wspominając o tym, że taka obniżka została zastosowana, że poprzez działania, które mamy w swoim wachlarzu możliwości, podejmujemy takie działania, żeby po pierwsze jakoś – nie chcę używać stricte słowa „rekompensaty” – wyrównać tamtą sytuację. Dlatego uruchomiliśmy te premie. Takim narzędziem jest m.in. premia kwartalna, o której wspomniał tu jeden z panów przewodniczących. Padło tu takie pytanie. Działania te mają na celu na miarę możliwości spółki w restrukturyzacji – to też chcę podkreślić – wyrównać tamten okres czy dać pewien asumpt do tego, że w najbliższym czasie będziemy mogli w taki czy inny sposób to pracownikom zadośćuczynić, wyrównać, zrekompensować, żeby już nie używać bardzo kodeksowych zwrotów.

Mogę powiedzieć tak. Na pewno był to duży ukłon w stronę pracodawcy i, tak jak powiedziałem, za to jesteśmy bardzo wdzięczni, ale myślę, że wszystkim zależało na tym, żeby te miejsca pracy utrzymać. Myślę, że na dziś w dużej mierze to się udało.

Przepraszam, pytał pan jeszcze o inne elementy. Chyba pytał pan o zlecenia zewnętrzne, o ile się nie mylę. To może tutaj przekażę głos panu prezesowi.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

To ja jeszcze wrócę. Przepraszam, bo tu jeszcze pan przewodniczący Wiesław Chałupnicki pytał chyba o dzierżawę. Tak? Tak, ale to CARGO, to pan Wojewódka odpowie potem. Dobrze, to w takim razie było jeszcze pytanie pana prezesa Furgalskiego o policzenie strat wynikających z zakazu współpracy z kontrahentami zewnętrznymi. Czy te straty zostały policzone z narzuconego przez PKP CARGO zakazu? To chyba to?

Prezes zarządu ZDG TOR Adrian Furgalski:

Tak, to pytanie o utracone korzyści, o to, czy ewentualnie ktoś się pofatygował, i o ten procent: 97,5%, o to, czy rzeczywiście taki zakaz był, i o 15%, do którego spółka, jak rozumiem, teraz dąży. Była informacja, że kiedyś była już taka proporcja, że 15% to byli klienci spoza Grupy PKP CARGO. Pytałem też o to, w którym to było roku.

Przewodniczący Rady Nadzorczej PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Marcin Wojewódka:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo. Odpowiadając na to pytanie, nie pamiętam dokładnych wyliczeń dotyczących tych kwot, natomiast rzeczywiście ta potencjalna praca została utracona. Mogę powiedzieć tyle. Jedną z pierwszych decyzji, jakie podjęliśmy razem z prezesem Miłkiem i prezes Starecką w maju zeszłego roku, jak objęliśmy stery w dużym CARGO, było właśnie wyrażenie zgody na to, żeby m.in. CARGOTABOR mógł ofertować na zewnątrz. Oczywiście pan prezes wie, że rynek rządzi. To jest jeszcze kwestia efektywności spółki, o czym mówił też zarządca.

Musimy sobie jasno powiedzieć, że nie jest tak, że sama decyzja właściciela: „Możecie iść na rynek”, oznacza pozyskanie tych kontraktów, natomiast mogę powiedzieć, że patrząc dzisiaj z perspektywy chociażby ostatnich kilkunastu miesięcy i działań, które podejmuje chociażby pani prezes Iskra, bo teraz z perspektywy rady nadzorczej zresztą wspieramy i pomagamy, na przykład musimy wyrazić zgodę na pewne oferty, które składa spółka w różnych postępowaniach... To ruszyło. To nie oznacza, że ruszyła już praca z tego zakresu, ale decyzja, którą mogę potwierdzić, ta, którą podjęliśmy w maju zeszłego roku, o ponownym otwarciu spółki na możliwość pozyskiwania z zewnątrz kontraktów, jest wdrażana, natomiast musimy powiedzieć jedną rzecz. To też dzisiaj padło. Decyzja węglowa i praca, która była zlecana przez CARGO w 2022 i 2023 r., trochę nie dawała spółce możliwości czy nie miała już mocy przerobowych, żeby pozyskiwać coś z zewnątrz. Musimy o tym pamiętać.

Koniec końców natomiast te zlecenia z CARGO skończyły się. Tego rodzaju zewnętrzne zlecenia są potrzebne. Widząc obecne działania zarządu, wierzę, że spółka będzie się rozwijać w tę stronę, chociaż oczywiście to jest proces. To nie jest coś, co nastąpi z dnia na dzień.

Mogę powiedzieć tyle. Wiem, że niektóre przetargi wygrywamy, niektórych nie wygrywamy. Tak to przecież działa. To tyle.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

To jeszcze bardzo poproszę, panie przewodniczący, o te dzierżawy, opłaty za dzierżawy. Czy jest prawda, że są? Poproszę pana prezesa Miłka.

Zarządca masy sanacyjnej PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Paweł Lewandowski:

My możemy.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Tak? To bardzo proszę zarządcę.

Zarządca masy sanacyjnej PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Paweł Lewandowski:

Tak. Dziękujemy za to pytanie. Postaramy się też odpowiedzieć na pytania, które padły wcześniej. Obecnie sytuacja faktycznie wygląda tak, że są pobierane czynsze dzierżawne przez PKP CARGO i przez PKP, również za lokalizacje, które są zamykane. Proces wychodzenia z tych lokalizacji i negocjacji, żeby tych czynszów za te zamknięte lokalizacje nie płacić, prowadzi PKP CARGOTABOR. Jest to w rzeczywistości pewien problem, który musimy rozwiązać.

Jeśli chodzi natomiast o terminowość płacenia przez nas zobowiązań chociażby w stosunku do PKP SA, to tutaj mamy moratorium mówiące, że do września nie musimy tego zapłacić, ale posiadamy środki, żeby to uregulować. Jak gromadziliśmy natomiast środki w początkowym okresie, to chcieliśmy przede wszystkim przeznaczyć je na zakup materiałów i równoległe wyrównywanie strat pracowników związanych z wstrzymaniem pewnych świadczeń.

Tutaj warto odpowiedzieć na pytanie pana Adriana. Obniżenie wynagrodzenia było związane również z obniżeniem czasu pracy. Nie ma więc przestrzeni na kompensatę tego okresu, bo wtedy zakłady, także z uwagi na mniejszą ilość pracy, po prostu mniej pracowały. Wydaje mi się, że to jest bardzo istotne.

Zajrzałem do planu restrukturyzacyjnego i tutaj przepraszam za pewne nieprecyzyjne określenie. Na poziomie napraw lokomotyw zlecanych przez podmioty zewnętrzne średnio było 15% w badanym okresie 2017–2024. W największym okresie – to był 2022 r. – było aż 27% lokomotyw zlecanych przez podmioty zewnętrzne. 2023 r. to 10, 2024 r. to 6%. To są dane referencyjne, do których się odnosiliśmy.

Nawiązując do pytania pana Adriana Furgalskiego i pana Wiesława Chałupniczaka, dotyczącego kwestii nagród, podwyżek i rekompensat, efektem prac, które wdramy ze spółką w postaci audytu efektywności, jest tak naprawdę odpowiedź na tezę stawianą przez część pracowników i część dyrektorów co do tego, czy środki w ramach systemu premiowania i nagradzania są wydawkowane efektywnie. To znaczy za konkretną pracę idzie konkretna nagroda i premia. To na to pytanie audyt ma odpowiedzieć: Czy w ramach regulaminu, który mamy obecnie, nie trzeba dokonać pewnych modyfikacji?

W okresie przejściowym, w którym jesteśmy, też wskutek tego, że udało nam się „zwindykować” trochę środków, które mamy pozostawione do dyspozycji, jak panowie wiecie, bo rozmawialiśmy o tym parę tygodni temu, przekazaliśmy zarządowi dyspozycję do tego, żeby w miarę gotowości poszczególnych zakładów, dyrektorów, pracowników, jeżeli jest perspektywa wygenerowania większej ilości pracy poprzez przyjęcie nowego kontraktu zewnętrznego albo zrobienie czegoś dla CARGO... i jeżeli jest to opłacalne, to my jesteśmy w stanie przeznaczyć pewne nadwyżki, które mamy, na wypłatę nagród, czyli nie poprzez system dokładania podwyżek, które są zawsze i powodują to, że wynagrodzenie jest zwiększone już na zawsze. Chcemy to uzależnić od pewnego systemu motywacyjnego. Jeżeli są ekipy, zakłady, które są w stanie coś więcej zrobić, przyjąć, to naszą marzą, naszym zyskiem chętnie się z nimi podzielimy, bo to jest jak najbardziej korzystne dla wszystkich. To tyle, jeśli chodzi o ten segment pytań.

Prezes PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Marcin Butryn:

To może wróć jeszcze do jednego z pytań, które padło, a które dotyczyło Czerwieńska. Pani pytała o Czerwieńsk. Tak, prowadzimy rozmowy z marszałkiem województwa lubuskiego,

ogólnie rzecz biorąc: z województwem lubuskim. Podpisaliśmy list intencyjny. Jeden z naszych zakładów, właśnie zakład w Czerwieńsku, jest ulokowany w taki sposób, że jest to o tyle dobra lokalizacja dla województwa, że chciałoby wejść z nami w kooperację. To nie oznacza utraty miejsc pracy. To nie oznacza przekazania zakładu. To nie oznacza żadnych negatywnych konsekwencji dla pracowników. To chcę z całą stanowczością podkreślić. Upatrujemy współpracy z województwem lubuskim tylko i wyłącznie w tym zakresie, abyśmy mogli razem połączyć moce produkcyjne. Oni nauczają się czegoś od nas, my od nich.

Chcemy też pomóc im rozkręcić przedsięwzięcie pt. serwis czy naprawa bardziej osobowego taboru, w który oni są zainwestować. Mają na to środki, są na to gotowi, a my korzystając z tego, że jesteśmy tak dobrze zlokalizowani w tym akurat województwie pod względem ich potrzeb, chcemy partycypować, uczestniczyć w tym, żeby to odbyło się z korzyścią dla nas i dla województwa. Jeśli uda się jeszcze dodatkowo nabyć przez pracowników kompetencje właśnie przy naprawie tego typu taboru, to dla nas jest to wartość dodana.

Chciałbym więc panią czy państwa uspokoić. Pracownicy mogą czuć się bezpiecznie. Po prostu szukamy. To jest jedna ze ścieżek, którą obraliśmy, abyśmy mogli wejść w jakiś nowy obszar, jeśli chodzi o rozwój spółki. To na pewno to.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Tam jeszcze było pytanie pani Małgorzaty o wąskie gardło po zamknięciu PKP CARGO Jaworzyna – Szczecin. Rozumiem, że tam dokonywano specjalistycznych badań, które w tej chwili utrudniają czy wydłużają proces naprawy taboru. Tak? Czy macie państwo na to rozwiązanie?

Prezes PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Marcin Butryn:

Przepraszam, wydaje się, że to jest pytanie bardziej do CARGO. Tak mi się wydaje, ale oczywiście ze swojej strony możemy wrócić z informacją, tylko – przepraszam – nie w tym momencie.

Przedstawicielka MOZ PKP CARGOTABOR sp. z o.o., PKP CARGO SA NSZZ „Solidarność 80” Małgorzata Schmeling:

Nie, to miało być pytanie do CARGO.

Prezes PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Marcin Butryn:

OK. To może przejdę dalej.

Pan przewodniczący pytał, jak rozumiem, o inną perspektywę czy dodatkową działalność tej spółki pod kątem, powiedzmy, zwiększenia możliwości operacyjnych, jeśli chodzi na przykład o możliwości naprawcze, które w tym momencie są w spółce matce, czyli w PKP CARGO. Odpowiem w skrócie. Tak, zawsze jesteśmy zainteresowani takim przejęciem czy możliwością operacyjną z pozostałymi lokalizacjami CARGO, abyśmy dzięki temu mogli mieć większy potencjał, też w kierunku potencjalnego wyjścia na zewnątrz i zwiększania naszej bazy klienckiej, nie tylko dla grupy czy dla samego CARGO, ale też dla innych kontrahentów, czyli pozyskiwania rynku zewnętrznego, tej dywersyfikacji, o której tu rozmawiamy.

Jeżeli więc w toku rozmów, które teraz będziemy prowadzić ze spółką matką, z PKP CARGO, będzie taki pomysł, będzie taka przestrzeń do dyskusji, to z pewnością będziemy chcieli podjąć się tego wyzwania i mieć możliwość przejęcia – czy w jakiejś części, czy w całości – takich lokalizacji. Myślę, że mamy to nasze know-how, spółka jest na to gotowa, wiemy, jak to robić, i na pewno podołalibyśmy temu zadaniu, ale to będzie przedmiotem naszych dalszych analiz z CARGO, na pewno też przedmiotem dyskusji z zarządcą, z radą wierzycieli o tym, jak to potencjalnie przełoży się na cały proces restrukturyzacji.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Ślicznie dziękuję. Czy możemy przejść do drugiej rundy pytań? Zgłosili się parlamentarzyści. Najpierw oddam głos parlamentarzystom: panu posłowi Kamilowi Wnukowi, panu posłowi Janowi Mosińskiemu, i potem oczywiście poproszę pana Sławomira Centkowskiego. Proszę, panie pośle.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Dziękuję, pani przewodnicząca, za to posiedzenie podkomisji i za tę dyskusję, bo myślę, że jest bardzo potrzebna. Ważne, żeby czynnik społeczny usłyszał to, co tutaj państwo przedstawicie. Zdecydowanie cieszę się też, że przez wszystkie

przypadki odmieniane jest szukanie zleceń na zewnątrz, aby firma mogła funkcjonować, aby mogła pozyskać nowe zlecenia, a co za tym idzie, zarabiać środki finansowe i utrzymać swój zespół pracowników.

Warto zacząć, jak przed chwilą powiedział pan prezes, od spółki matki, bo to jest główny mocodawca. Można powiedzieć, że to tutaj są główne źródła funkcjonowania i finansowania spółki. Stąd moje pytanie nie do CARGOTABOR, tylko, jak pani przewodnicząca pozwoli, do PKP CARGO. Jako członek tej podkomisji i Komisji Infrastruktury mam sporo zgłoszeń i informacji od środowiska, od osób uczestniczących, także od pracowników państwa obu firm.

Pierwsze pytanie jest takie. Według informacji, które uzyskałem, sporo napraw najprostszych węglarek jest realizowanych na zewnątrz, w innych firmach, i to w firmach konkurencyjnych nie tylko dla CARGOTABOR, ale także dla samego CARGO, które, poza naprawianiem tych wagonów, na przykład przywożą kruszce w tych samych lokalizacjach i miejscach, w których robi to PKP CARGO, czyli są bezpośrednią konkurencją. Chciałem potwierdzić informacje, które uzyskałem od pracowników. Często te naprawy wcale nie są na wyższym czy zbyt wysokim poziomie, a wielu pracowników często nie potrafi mówić w języku polskim, co też może mieć znaczenie choćby przy komunikacji. To jedna kwestia.

Druga kwestia jest taka. Jeżeli chodzi o jakość i stan sprzętu, to jest znowu CARGO, a nie CARGOTABOR, ale mamy informację, że sprzedajemy nasze wagony, bo mamy ich nadwyżkę, mamy niepotrzebne, a z drugiej strony wypożyczamy węglarki od innych firm, także z zagranicy. Ostatnio dzierżawionych było 80 węglarek ze Słowacji. Mamy też informację, że trwają rozmowy o wypożyczeniu od jeszcze innej firmy 250 tego typu wagonów, a mamy wstępną informację po analizie pracowników PKP CARGO, że te wagony są w dużo gorszym stanie technicznym niż to, co posiada firma.

Stąd moje pytanie: Z czego to wynika? Jak to wygląda pod kątem technicznym i pod kątem finansowym? Na logikę w tym momencie chyba taniej, szybciej i lepiej technicznie jest robić to w ramach swojej firmy bądź firmy PKP CARGOTABOR. To jest spółka córka, czyli dzięki temu budujemy zysk tej firmy, a zarazem nie przynosi ona strat. Czy to nie jest działanie na szkodę tej spółki? Stąd moje pytania. Jeżeli się mylę, to proszę wyprowadzić mnie z błędu, a jeżeli się nie mylę, to chciałem zapytać, jakie są przyczyny tego typu działań PKP CARGO. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Ślicznie dziękuję. Pan poseł Jan Mosiński, bardzo proszę.

Poseł Jan Mosiński (PiS) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Mam kilka pytań jako pochodną wystąpień panów prezesów, zarządców sądowych itd.

Dziękuję za potwierdzenie, że przejęliście państwo spółkę z wynikiem dodatnim na działalności gospodarczej. Do tej pory to było przeliczane i tworzono wizję taką, że stan finansów spółki był dramatyczny, jeżeli chodzi o poprzednie zarządy i de facto nadzór właścicielski za rządów Prawa i Sprawiedliwości. Z ogólnie dostępnych informacji wynika przecież, że sytuacja spółki PKP CARGOTABOR była dobra, a jej wydajność była znacznie wyższa niż chociażby punkty utrzymania taboru PKP CARGO SA.

Mam pytanie odnośnie do słynnych węglarek. Mam trochę dysonans poznawczy, bo z tych informacji wynika, że zarząd jeszcze pod przewodnictwem obecnego na posiedzeniu podkomisji pana prezesa Marcina Wojewódki chyba przeszacował potrzeby spółki pod kątem wyremontowanych węglarek, które później stanęły na bocznicach, i, że tak powiem, rzekomo rdzewiały – nie wiem, czy to prawda, czy nie, więc tutaj też poprosiłbym o odpowiedź pana prezesa Wojewódkę – co później skutkowało, jak wynika z tej rozmowy, jednostronnym zerwaniem dostaw na rzecz PKP CARGOTABOR, co musiało odbić się na sytuacji finansowej i kondycji spółki. Przypomnę, że zysk netto PKP CARGOTABOR za 2023 r. to było 40 mln zł, a spółki CARGO, jeżeli dobrze policzyłem, 82 mln zł przy przychodach ze sprzedaży bodajże ok. 5,5 mld zł.

W związku z powyższym mam pierwsze dwa pytania do zarządu, co prawda CARGO, bo brakuje mi mimo wszystko... CARGO SA. Czy prawdą jest, że ma być ogłoszony przetarg na wykonanie 600 okresowych przeglądów węglarek na rzecz firm zewnętrznych

do naprawy bieżących węglarek oraz ponownego wynajmu wagonów od firm prywatnych? To jest pierwsze pytanie.

Drugie jest do zarządcy sądowego. Nie mam pełnej wiedzy odnośnie do cash flow, czyli przepływu środków na rachunkach, przepływów pieniężnych. Prosiłbym powiedzieć czy to jest prawda, czy fałsz. Po to dzisiaj rozmawiamy. Otóż z danych, które posiadam, wynika, że spółka PKP CARGOTABOR w ostatnim czasie zarobiła, mówiąc kolokwialnie, za wykonane usługi jakieś środki X, umieszczając je na lokatach bankowych, a z drugiej strony słyszymy, że bieżące zobowiązania spółki, chociażby wobec ZUS-u i Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych, są rozkładane na raty i spłacane z dużymi odsetkami. Proszę o weryfikację tej wiedzy. Środki, które znajdują się na dość dobrych oprocentowaniach bankowych, które spółka posiada, mogą prowadzić do takich oto wniosków, że niespłacanie zaciągniętych kredytów posiadających zasoby do ich spłaty mogą być działaniami na niekorzyść PKP CARGOTABOR. Prosiłbym o informację, czy to fałsz, czy prawda. Może to być odpowiedź zero-jedynkowa lub z rozszerzonym wątkiem.

Jeżeli chodzi o własność majątku trwałego, wybrzmiało to w wypowiedziach pana przewodniczącego Wiesława Chałupniczaka z Solidarności PKP CARGOTABOR z zakładu w Ostrowie Wielkopolskim. To jest akurat zakład, który działa na terenie mojego okręgu wyborczego. Faktycznie dziwne jest, proszę państwa, że spółka matka, która jest dłużnikiem spółki córki, mogłaby ewentualnie w ramach rozliczenia zadłużenia i zobowiązań ująć to w tej działalności, czyli na rzecz spółki córki uregulować należności za dzierżawę, tym bardziej że spółka córka – mająca wobec PKP CARGO do odebrania jakieś środki z tytułu działalności – w dalszym ciągu utrzymuje naprawę tych hal i ich bieżące funkcjonowanie. Gdyby miała to na własność, byłoby inaczej, bo nie musiałaby płacić czynszu dzierżawnego.

Jeżeli chodzi o plan napraw taboru, to tutaj, proszę państwa, wybrzmiało, że są jakieś plany na najbliższy czas, a doskonale wiemy, na pewno wie zarząd, że naprawa lokomotywy to proces ok. trzech miesięcy. Mamy już połowę września i mam pytanie do zarządu. Czy dysponują państwo planem napraw lokomotyw w zakładzie w Ostrowie Wielkopolskim, zwłaszcza P4 i P5 – mówimy o lokomotywach – wraz z numerami tych lokomotyw? Jeżeli taka lista została złożona, to poprosiłbym o informację na piśmie, czy takowe zapotrzebowania są złożone i ile jest lokomotyw, wraz z numerami bocznymi tych lokomotyw.

Słowo komentarza do zwolnień grupowych. To też przewijało się na kilku posiedzeniach podkomisji. Czy to miało być antidotum na sytuację spółki w ramach jej restrukturyzacji? To jest też pytanie do pana prezesa Wojewódki, który jako zarząd PKP CARGO w 2024 r. podjął decyzję o zwolnieniach grupowych w PKP CARGOTABOR. Jest bodajże ok. 700 pracowników. Panie prezesie, na podstawie jakich wyliczeń podjęto takie decyzje? Jaki był wymierny cel zrealizowanej decyzji? Czy spółka na tym zyskała, czy nie zyskała? Jakie były dane wejściowe przy podejmowaniu tej decyzji? Jaki był plan? Jak mówi życie i ulica w Ostrowie Wielkopolskim, na niewiele się to zdało, bo w dalszym ciągu sytuacja jest trudna, by nie rzec bardzo trudna. Już tutaj wybrzmiała kwestia sprzedaży spółki, ale o tym za chwilę. Pytam więc o zwolnienia grupowe.

Kolejna kwestia dotyczy masy towarowej. O tym też była mowa. Pytałem o to na ostatnim posiedzeniu podkomisji. Jak spojrzymy w dane, proszę państwa, to okaże się, że według Urzędu Transportu Kolejowego udział spółki według masy towarów wynosił, kolejno, w okresie styczeń–grudzień 2023 r., powiedzmy, 31,5%, w okresie styczeń–grudzień 2024 r. niecałe 28%, czyli był spadek, w okresie styczeń–lipiec 2025 r. 25,5%.

Jak widać z powyższych danych, mamy do czynienia ze spadkiem wolumenu przewozów. Przypomnę, panie prezesie Wojewódka, pana słynne „Make Cargo Great Again” z 2024 r. Tu posiłkuję się wypowiedzią na łamach Rynku Kolejowego. Jak pan mówił, nasze hasło, to przytoczone przeze mnie... „Przyszliśmy ratować tę spółkę nie po to, żeby być na jej pogrzebie. Przyszliśmy po to, żeby ją naprawić. Od trzech tygodni jednym z obszarów naszych głównych działań są też kwestie sprzedażowe. Sam miałem już przyjemność spotkać się i rozmawiać z naszymi kilkudziesięcioma klientami w Katowicach podczas Europejskiego Kongresu Gospodarczego, byłymi, obecnymi i, co najważniejsze, przyszłymi kontrahentami. W dłuższej perspektywie jestem dobrej myśli”.

Jak więc to wygląda z masą towarową, panie prezesie Wojewódka? Jak widać, są istotne spadki, a kontrahentów jak ni ma – jak to mówią kolejarze – tak dalej ni ma. Przepraszam za ten język, ale akurat powtarzam, może trochę uszczypliwie, ten stan faktyczny.

Na końcu, panie prezesie Butryn, mam do pana prośbę wyjaśniającą. W swojej wypowiedzi powiedział pan o tym, że spółka prowadzi działalność produkcyjną. Mam pytanie. Jakie produkty opuszczają spółki zakładu PKP CARGOTABOR? Z tego, co wiem, jest to spółka usługowa, a nie produkcyjna, ale może coś produkujecie. Chętnie bym o tym posłuchał.

Już na koniec, pani przewodnicząca, właśnie ta sprzedaż, to, że zakład w Czerwieńsku ma być sprzedany samorządowi województwa lubuskiego – ewentualnie ma to być jakiś inny alians, jakaś współpraca – to jest jedna kwestia, ale z wypowiedzi pana prezesa wyczytałem, zrozumiałem, że chodzi o badanie rynku dotyczące potencjalnej sprzedaży całej spółki. Jeżeli jest to prawda, to pytanie podstawowe jest takie. Skoro jest tak dobrze, jak to wybrzmiewało w wypowiedziach pan prezesa, to dlaczego jest tak źle? Jeżeli prawdą jest, że sondujecie rynek pod kątem sprzedaży całej spółki PKP CARGOTABOR, to potencjalny nabywca już dzisiaj wie, że sytuacja spółki jest zła i można ewentualnie przy negocjacjach wprowadzić jakieś zaporowe działania, które wygenerują jak najmniejsze koszty zakupu ze strony potencjalnego kontrahenta. Prosiłbym więc o informację o tym, czy prawdą jest, że spółka ma być sprzedana w całości jako PKP CARGOTABOR, czy jest tam mowa tylko o zakładzie w Czerwieńsku. Tyle z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Ślicznie dziękuję. Do odpowiedzi wrócimy, panie pośle. Na część pytań wcześniej padły już odpowiedzi, też, jeśli chodzi o Czerwieńsk. Myślę, że bardzo dobrze się składa, że następny głos w kolejce zabierze pan Sławomir Centkowski, który, jak rozumiem, ostatnio współorganizował albo organizował protest kolejowy, jeżeli chodzi o nadmierne faworyzowane przewozów transportowych kosztem przewozów kolejowych. Sama masa przewozowa, panie pośle, która spada, nie wynika z polityki tej czy innej spółki, tylko z polityki krajowej prowadzonej od wielu, wielu lat. To też jest ważny wątek, który będę chciała poruszyć na posiedzeniu naszej podkomisji, mianowicie rozwój transportu kolejowego towarowego w Polsce. To z tym związany był ostatni protest maszynistów.

Panie Sławomirze, bardzo proszę o zadanie pytania, a potem już oddam głos przedstawicielom spółki.

Wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Sławomir Centkowski:

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Szanowni panie i panowie posłowie, szanowni państwo, chciałem powstrzymać się od zabrania głosu, ale to, co dziś tu usłyszałem, powoduje, że chciałbym, żeby to wybrzmiało.

Szanowni państwo, pracownikom w tej spółce, szczególnie w CARGOTABOR, należy się prawda. Prawda należy się choćby z tego tytułu, że faktycznie pracują w wyjątkowo trudnych warunkach, wykonują wyjątkowo ciężką pracę. Ona nie jest ani przyjemna, ani czysta, ani dobrze płatna. Okazuje się, że najlepszym i najprostszym elementem wychodzenia na prostą jest zmniejszenie wynagrodzenia, bo przecież to jest jeden z czynników kosztowych spółki. Jest wiele innych, ale wynagrodzenie można załatwić jednym pociągnięciem długopisu.

Uważam więc, że pracownicy tej spółki powinni wiedzieć, na czym stoją i w którą stronę zmierzają. Dlaczego o tym mówię? Bo przecież wszyscy na tej sali powinni zdawać sobie sprawę z tego, że CARGOTABOR to jest papierek lakmusowy spółki PKP CARGO. Póki co nie wiem, czy były podjęte działania, które byłyby w stanie zapewnić – pomimo trudnej sytuacji PKP CARGO – samodzielne utrzymanie i finansowanie CARGOTABOR. Jeżeli mówicie państwo o tym, że szukacie potencjalnych kontrahentów czy potencjalnej pracy, czy dywersyfikacji swoich działań, to jak najbardziej tak, ale moje pytanie brzmi: Kiedy do tego dojdzie i kiedy będziecie państwo swobodnie, bez presji i obciążeń, które są w tej chwili, zdolni do tego, żeby w sytuacji tąpnięcia w spółce CARGO utrzymać zatrudnienie?

Przypomnę, że zlikwidowaliście jedną czwartą spółki. To też jest istotne. Panie prezesie, to, co najbardziej zaskoczyło mnie w pana wypowiedzi, to Czerwieńsk. Jest to dość specyficzny zakład, który tak naprawdę utrzymuje lokomotywy spalinowe spółki CARGO. Jak słyszę od pana, że chce się pan nauczyć czegoś od lubuskiego urzędu marszałkowskiego,

to jako kolejarz jestem żdziebko przerażony. Czegóż to chciałby się pan nauczyć od urzędu? Tam są pieniądze społeczne. Może jak korzystać ze środków społecznych? Póki co jednak lubuskie nie posiada ani zaplecza warsztatowego, ani pracowników warsztatowych, ani żadnej kadry technicznej, którą można byłoby dysponować, a ten element, zresztą już wcześniej podnoszony przez związkowców, jest dość istotny i ważny z punktu widzenia nie tylko spółki CARGOTABOR, ale również spółki PKP CARGO. Mam więc nadzieję, że to było tylko pustosłowie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Ślicznie dziękuję. Szanowni państwo, salę mamy do godz. 16.30, więc teraz bardzo prosilibym o udzielenie odpowiedzi. Czy odniesie się pan prezes, czy pan zarządca? Bardzo proszę.

Zarządca masy sanacyjnej PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Maciej Geromin:

Jeżeli mogę, do pytań panów posłów. Jeszcze raz powtórzę co do podpisania listu intencyjnego z województwem lubuskim, jak i innych tego typu działań, że są to działania zlecone przez radę wierzycieli w celu rozpoznania rynku, żeby mieć również możliwość dowiedzenia się, czy rynek taką ofertą jest w ogóle zainteresowany, a jeżeli tak, to za jakie środki. Nie ma tutaj żadnego przesądzenia co do kierunków działania w tym zakresie. Te działania wymagałyby zgody szeregu podmiotów, zmiany planu restrukturyzacyjnego, przekonania rady wierzycieli, przekonania sądu. Mówimy więc tutaj o perspektywie możliwości, a nie o perspektywie podjęcia decyzji.

Jeśli chodzi o kwestię lokat i środków, które posiada PKP CARGOTABOR, jest to temat istotny z kilku przyczyn. Po pierwsze, chyba musimy trochę uszczelnić informacje w spółce. Po drugie, musimy zdementować pewną narrację.

Na początku restrukturyzacji spółka PKP CARGOTABOR posiadała ok. 300 tys. zł na rachunkach bankowych przy miesięcznych kosztach wynoszących 40 mln zł. To mniej więcej wynika ze sprawozdań finansowych. To, w jakiej sytuacji się znaleźliśmy, rezonowało na wypłatę wynagrodzeń państwa jako strony społecznej, na możliwość zakupywania materiałów na potrzeby bieżących napraw. My nie posiadaliśmy jakiegokolwiek poduszki finansowej, żeby zapewnić tę działalność operacyjną i tę poduszkę bardzo długo odzyskiwaliśmy.

Nie chciałbym posługiwać się konkretnymi liczbami. Będę posługiwał się jednostkami. W maju posiadaliśmy ok. trzy płynne jednostki, które stanowiły procent naszych potrzeb. Istotnie, obecnie nasza sytuacja jest taka, że tych jednostek posiadamy 30, z czego część z tych jednostek – ok. 25 – stanowi zadłużenie czy to do funduszu, czy to do ZUS-u, natomiast od tych wszystkich jednostek, które jest nam winne CARGO, również pobieramy procent, który będzie w domyśle kompensował to zadłużenie do Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych i ZUS-u.

Bardzo ważne jest powiedzenie jednej rzeczy. Możliwość pobrania środków z FGŚP w postępowaniu sanacyjnym istnieje tylko raz, na początku postępowania. Gdybyśmy tego nie wzięli na początek i spłacili od razu, nie posiadalibyśmy środków na zakup materiałów, które teraz posiadamy, i środków buforowych na wypadek braku zapłaty ze strony PKP CARGO. To referuje troszeczkę do pana odpowiedzi. Przewidując to, że może być jakieś tąpnięcie, może być jakieś obsunięcie z płatnościami, po raz pierwszy w historii tej spółki mamy środki po to, żeby, gdyby wynagrodzenia nam nie wpłynęły albo gdyby były problemy z odbiorami jakichś naprawionych lokomotyw czy wagonów, mieć środki własne, żeby zapłacić pracownikom i kupić materiały na dalsze wydatki.

Analogicznie, jeśli chodzi o ZUS. Też mamy możliwość sfinansowania tego z odsetkami, ale jest to zrobione właśnie po to, żeby ta spółka po raz pierwszy od dłuższego czasu posiadała jakieś płynne środki do bieżącego funkcjonowania. Spółka nie ma więc milionów na rachunkach bankowych, takich, które może wydać, zapłacić pracownikom, zapłacić wierzycielom. Ona posiada takie środki głównie dlatego, że zaciągnęła te dozwolone prawem zobowiązania, które spłaca ratalnie, właśnie po to, żeby nie utracić płynności w bardzo krótkim czasie, bo inaczej zarządza się płynnością tak dużej spółki, jeżeli ma się na rachunku 300 tys. zł, 3 mln zł, 30 mln zł, 40 mln zł, a inaczej, jak się ma blisko zera, kiedy ryzyko upadłości jest bardzo prawdopodobne.

Dodam tylko, kwitując, że ten stan nie jest w żaden sposób ukrywany. On jest komunikowany przez nas sędziemu komisarzowi, radzie wierzycieli i on spotyka się ze zrozumieniem,

bo ma na celu właśnie ochronę możliwości dokonywania zakupów i zapłaty wynagrodzeń pracownikom na wypadek jakiegokolwiek tąpnięcia i skorzystania z mechanizmów dłużnych, które przepisy przewidują, przy jednoczesnym kompensowaniu ewentualnych odsetek z odsetek, które są nam należne w tym wypadku od PKP CARGO i innych podmiotów. PKP CARGO też zależy na tym, żeby nam spłacać w ratach, bo też mają swoje problemy. Wybierając mniejsze zło, wolimy mieć te środki na rachunkach bankowych, żeby gwarantowały jakiś bufor bezpieczeństwa dla pracowników na potrzeby materiałów w sytuacji, w której możemy legalnie to zadłużenie zaciągnąć.

To chyba tyle, jeśli chodzi... A, jest jeszcze jedna kwestia à propos daty zakończenia procesu restrukturyzacji i współpracy z województwem lubuskim. Proszę państwa, warto wspomnieć o jednej istotnej kwestii. Proces zakończenia postępowania restrukturyzacyjnego w stosunku do naszej spółki może spowodować w jakiś sposób otwarcie się na perspektywę ściągania i wykorzystywania środków, do których obecnie z uwagi na to, że jesteśmy w sanacji, nie mamy dostępu. Mówię tutaj przede wszystkim o środkach unijnych. Obecnie jedyny program, do którego moglibyśmy się kwalifikować, jest bardzo długotrwałym programem, który z dużym prawdopodobieństwem nas nie obejmie z uwagi na to, że jesteśmy częścią bardzo dużego przedsięwzięcia, czyli PKP CARGO, i wymagałby notyfikacji przez Komisję Europejską i UOKiK. Wydaje mi się więc, że wyjście z tej restrukturyzacji dla naszej spółki może dawać jakąś perspektywę pozyskiwania środków, głównie środków o charakterze inwestycyjnym, modernizacyjnym. Wszystkim nam zależy, żeby jak najszybciej z tej restrukturyzacji wyjść.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Ślicznie dziękuję. Bardzo dziękuję za wyjaśnienia w tym temacie, bo każdy, kto kiedykolwiek prowadził choćby jednoosobową działalność gospodarczą, wie, że nie ma nic gorszego niż utrata płynności. Ta troska jest o to, żeby była poduszka powietrzna, która ma zapewnić płynność finansową. To jest wynik roztropności i przewidywalności, i to jest bardzo dobre. Oczywiście kwestia zakończenia procesu restrukturyzacji, poza tym, że można się ubiegać o inne środki, na przykład europejskie, to jest też kwestia indywidualnych sytuacji, które tutaj padły, jak choćby brak możliwości poręczenia pożyczki czy zaciągnięcia kredytu. To są te indywidualne tragedie. Mamy więc nadzieję, że ta restrukturyzacja zakończy się szybciej.

Panie prezesie, bardzo proszę jeszcze w odpowiedzi odnośnie do Czerwieńska. Chciałabym to rozwiać, bo usłyszałam, że nie ma sprzedaży zakładu. Usłyszałam to bardzo konkretnie, ale widocznie pan poseł Mosiński potrzebuje usłyszeć to jeszcze raz. Rozumiem, że współpraca z województwem lubuskim jest szansą – proszę to sprostować – na to, żeby zakład w Czerwieńsku albo całych PKP CARGOTABOR rozwinął się w stronę remontu taboru pasażerskiego. Czy dobrze to zrozumiałam, panie prezesie?

Prezes PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Marcin Butryn:

Tak, szanowna pani przewodnicząca. Krótko, bo myślę, że sporo na ten temat przed chwilą powiedział pan zarządca w kontekście Czerwieńska. Kieruję to też do... przepraszam, pana posła? Nie? W każdym razie kieruję to do pana. Nie przejęzyczyłem się. Tak, miałem na myśli wejście w kooperację, jeśli chodzi o tabor, o serwis, wszelkiego rodzaju serwis taboru osobowego jako nowy kierunek. Wcześniej powiedział o tym pan zarządca. Nie wiem, ja nie boję się tego typu inicjatyw. Być może województwo lubuskie nie jest samo w sobie, powiedzmy, polską Doliną Krzemową, jeśli chodzi o naprawę osobówek, natomiast myślę, że jesteśmy w stanie zebrać taki zespół i tak rozkręcić tę współpracę, żeby ona była z korzyścią dla każdej ze stron. Nie wycofuję się z tego, co powiedziałem w kontekście Czerwieńska.

Odpowiadając na pytanie o to, czy będzie sprzedaż, czy nie: nie, nie będzie takiej sprzedaży. Przynajmniej na ten moment nikt na ten temat z nikim nie rozmawia, a jeszcze raz podkreślam, że list intencyjny służył tylko temu, żebyśmy z województwem lubuskim wypracowali odpowiedni model współpracy w kontekście Czerwieńska. I tak, potwierdzam, że Czerwieńsk jest w pewnym sensie naszym zakładem strategicznym, ponieważ jest to jeden z zakładów, który współpracuje z Ministerstwem Obrony Narodowej, realizuje zadania na rzecz obronności. Ten element też jest brany pod uwagę, jeśli chodzi o jakiejkolwiek decyzje dotyczące Czerwieńska.

Jeżeli chodzi o dwa wątki, które poruszył pan poseł Mosiński, jeden dotyczył planu napraw lokomotyw w Ostrowie – tak, dobrze mówię, w Ostrowie – z numerami bocznymi,

o ile dobrze zapamiętałem. Pan wybaczy, ale przynajmniej ja jako prawnik na ten moment nie przewiduję przekazywania jakichkolwiek numerów bocznych, bo uważam, że ustawa o wykonywaniu mandatu posła i senatora nie daje...

Poseł Jan Mosiński (PiS) – spoza składu podkomisji:

To w ramach kontroli poselskiej.

Prezes PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Marcin Butryn:

Dobrze, jasne. To jest ta sama ustawa. Zapraszam.

Poseł Jan Mosiński (PiS) – spoza składu podkomisji:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Prezes PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Marcin Butryn:

Zapraszam. Ja takiej potrzeby nie widzę. To jest zakład, podobnie jak pozostałe zakłady, strategiczny i nie widzę powodu, dla którego mielibyśmy podawać tego typu informacje o spółce.

Odpowiadając natomiast na pytanie odnośnie do planów, plany napraw są na każdy rok z wyprzedzeniem negocjowane z PKP CARGO. Jeżeli pytał pan o plany na przyszły rok, to tych planów jeszcze nie ma. Jest teraz etap negocjacji z CARGO na temat tego, jak będą wyglądały naprawy we wszystkich zakładach, nie tylko w Ostrowie, jeśli chodzi o CARGOTABOR. Wracając do poprzedniej kwestii, naprawę prosiłbym, żeby nie odbierał pan tego, panie pośle, jako akt złej woli czy niechęci do współpracy. Regularnie przyjmuję i przez ostatni rok przyjmowałem kontrole poselskie. Uważam natomiast, że niektóre informacje z punktu widzenia roztropności nie powinny być dystrybuowane poza pewne grono.

Chyba co do pytania na koniec o to, co produkujemy – takie było pytanie – zakładam, że to nie jest zła wola albo uszczypliwość z pana strony.

Poseł Jan Mosiński (PiS) – spoza składu podkomisji:

...z tego, co wiem, to jest firma usługowa...

Prezes PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Marcin Butryn:

Panie pośle, już odpowiadam. Przyznam szczerze, że z wykształcenia jestem prawnikiem, a nie kolejarzem. Nigdy nie kierkowałem się w tym obszarze, chociaż chciałem panu powiedzieć, że tata przepracował na kolei 40 lat i jestem z tego dumny.

Odpowiadając na pytanie o spółkę jako taką, proszę sobie wyobrazić, że ta spółka również jest spółką produkcyjną. Produkuje na przykład bardzo zaawansowaną aparaturę sprężeniową w Łodzi. Jeśli jest pan zainteresowany, jeśli to pytanie rzeczywiście było nakierowane na zainteresowanie, a nie na złośliwość, to zapraszam pana, po tym posiedzeniu pokażę panu w telefonie w ramach potwierdzenia na przykład cewki do panewek, jakie robimy w ramach sekcji napraw w Łodzi, do lokomotyw, zresztą nie tylko ten jeden element, bo to są dziesiątki innych elementów, jeśli nie setki, na przykład szafy do lokomotyw.

Nie wiem, czy słyszał pan o czymś takim, w każdym razie zapraszam pana do Łodzi. Wtedy będziemy mogli pokazać panu, jak wygląda produkcja spółki CARGOTABOR w zakresie aparatury sprężeniowej w Łodzi. Zresztą Karsznice, które produkują zestawy kołowe, to też jest produkcja, panie pośle. Przyznam szczerze, że o ile nie byłem nakierowany akurat na to, to od samego początku zdaję sobie z tego sprawę. Mam więc nadzieję, że to uczyniło zadość pana oczekiwaniom. Jeżeli jest pan zainteresowany, to zapraszam do Łodzi, żeby zobaczył pan, jak wygląda produkcja. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Ślicznie dziękuję. Czy ktoś ze strony PKP CARGO chciałby zabrać głos? Bardzo proszę. Pan przewodniczący Rady Nadzorczej PKP CARGOTABOR, tak? Rozumiem, że w tej roli, pan Marcin Wojewódka, bardzo proszę.

Przewodniczący RN PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji Marcin Wojewódka:

Tak, oczywiście. Marcin Wojewódka.

Pan poseł Mosiński, myślę, kilka razy przywołał moje nazwisko, więc chciałem bardzo podziękować, panie pośle, że wszystkim nam pan przypomniał, w jak trudnym stanie w zeszłym roku zastaliśmy obydwie spółki: i PKP CARGO, i PKP CARGOTABOR. Fakt, że jesteśmy tu dzisiaj, że rozmawiamy o tym, jak kontynuować działalność – w lewo,

w prawo – świadczy o tym, że działania, które w zeszłym roku razem z prezesem Miłkiem, prezes Starecką i z obecnym zarządem zainicjowaliśmy, dają szansę na wyjście z dołka, w który wprowadzili nas pańscy koledzy, panie pośle, żeby była jasność.

Zostawmy jednak przeszłość, rozmawiajmy o przyszłości, bo najważniejsze jest to, jak po tych trudnych wyrzeczeniach z zeszłego roku – mówiliśmy tutaj o zwolnieniach, mówiliśmy o zamykanych lokalizacjach, mówiliśmy o obniżeniu wynagrodzenia – wspólnie, słuchając siebie nawzajem – a myślę, że pan poseł nie słuchał tego, co mówił zarządca czy pan prezes Butryn – dalej rozwijać CARGOTABOR i CARGO. Jestem przekonany, że to jest właśnie to, nawiązując do „Make Cargo Great Again”, to o to chodzi.

Zresztą pan przewodniczący mówił, znamy się nie od wczoraj. Kilkanaście lat temu miałem przyjemność łączyć te wszystkie spółki, pomagać państwu. To działa, tylko musimy dzisiaj naprawić te błędy z przeszłości, i to właśnie robimy. Oczekujemy, że tak powiem, panie pośle, wsparcia, a nie wrzucania piachu w szprychy, bo od tego nic nie będzie. Tu chodzi o to, w jaki sposób możemy wspólnie rozwijać te spółki, całą grupę. Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Ślicznie dziękuję. Bardzo proszę. Przepraszam, panie pośle, zaraz udzielę panu głosu, ale jeszcze pan wiceprezes Miłek, PKP CARGO, bardzo proszę.

Wiceprezes – członek Zarządu ds. Restrukturyzacji PKP CARGO SA w restrukturyzacji Paweł Miłek:

Chciałem na bieżąco odpowiedzieć na kilka pytań, które padły, żeby sytuacja była jasna.

Było zapytanie o sieć zakładów naprawczych na ścianie zachodniej. Wskazuję, że tam jesteśmy zabezpieczeni. Mamy zakład w Poznaniu, w Gorzowie i we Wrocławiu. One wypełniają swoją rolę, tym bardziej że zakład we Wrocławiu jest akurat pomiędzy Legnicą a Opolem.

Jeżeli chodzi o naprawy zlecane firmom trzecim, chciałem wyjaśnić, że takich napraw, jakie są planowane, nie zlecamy żadnych. Są przypadki tego rodzaju – było ich 250 – gdzie mieliśmy odebrać jakiś skład, a okazało się, że skład był uszkodzony. Wtedy ściągaliśmy mobilne ekipy, które naprawiały, ponieważ transport akurat tych składów do miejsca naprawy plus koszt naprawy byłby mniej efektywny niż sprawna naprawa, która odbyła się na torach.

Jeżeli chodzi o kwestię przejęcia putów..., to w tej chwili nie mogę wypowiedzieć się na ten temat, ponieważ to będzie przedmiotem całościowych negocjacji, w wyniku których zostanie podpisane takie porozumienie, które będzie mogło stanowić trwały i stabilny podkład, na którym zostanie zawarty układ z wierzycielami. Ten układ będzie zrealizowany. To będzie najlepsza formuła dla wierzycieli, którzy współpracują z CARGOTABOR, ponieważ będą jeszcze mieli możliwość dalszego zarabiania na podstawie bieżącej działalności. Musimy po prostu zapewnić dochody w CARGO, co tutaj wykonujemy tak, żeby to wszystko było spłacane bez opóźnień. Tak jak powiedziałem, tak jak z bardzo trudnego stanu, z bardzo małymi środkami bieżącymi startował CARGOTABOR, mieliśmy sytuację analogiczną. Staraliśmy się w tej chwili działać w tym kierunku, aby zwiększyć naszą płynność. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Ślicznie dziękuję. Panie pośle, mamy 10 minut do końca. Oddaję panu jeszcze głos. Bardzo proszę.

Poseł Jan Mosiński (PiS) – spoza składu podkomisji:

W trzy minuty nie będę wypowiadał się odnośnie do poduszki finansowej, dlatego że ta dyskusja..., żeby była przeprowadzona transparentnie, więc zapewne podejmę się kontroli poselskiej.

Były prezes, obecnie przewodniczący rady nadzorczej, pan Wojewódka w ogóle nie odpowiedział na moje pytanie. Pytałem wprost i powtórzę to raz jeszcze. CARGO zamówiło węglarki. Za to nie zapłaciło. Stały na bocznym torze. Teraz prawdopodobnie macie zlecać naprawę węglarek firmie zewnętrznej. Czy to jest prawda, czy to jest fałsz?

W mojej ocenie niezapłacone węglarki stały się przyczynkiem do lawiny, która miała miejsce, jeżeli chodzi o PKP CARGOTABOR. Powtórzę raz jeszcze. Przejęliście państwo spółkę z dodatnimi wynikami finansowymi na działalności. Można się śmiać. Bardzo dziękuję za powagę z waszej strony. Ode mnie oczekujecie panowie, że będę się zachowywał poważnie, a sami zachowujecie się jak nie powiem dokładnie kto. Powtórzę raz jeszcze. Zbyt dużo litery

prawa w tym zarządzie, a za mało pragmatyki i praktyki. Nie dałbym wam nawet krzywego gwoźdźca do naprawienia.

Powtórzę raz jeszcze. Nie było... wyciągnąć tej spółki. Nie jestem rzecznikiem spółki za rządów Prawa i Sprawiedliwości, bo nie jest to moją rolą, natomiast dostrzegam to, co jest w raportach finansowych. Był zysk na koniec 2023 r., panowie prezesi? Był, i w PKP CARGOTABOR, i w PKP CARGO SA. Nie mówcie więc tutaj jak mantrę, że ratujecie spółkę, robicie rachunki sumienia, jakieś analizy sumienia. Działajcie. Najłatwiej jest zwolnić 1 tys., 2 tys. ludzi po to, żeby ewentualnie coś udowodnić na działalności. Dziwnym trafem, biorąc pod uwagę wojnę na Ukrainie, covid i sytuację gospodarczą po covidzie, spółka PKP CARGOTABOR i PKP CARGO SA jako spółka matka miały na działalności wyniki dodatnie w tamtym trudnym, ciężkim okresie. Jesteście, że tak powiem, u steru władzy dwa lata. Efekty tego są takie, jakie są: tysiące zwolnionych ludzi i mglista przyszłość. To w zasadzie „będziemy się starać”, „chcemy” itp. Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes – członek Zarządu ds. Restrukturyzacji PKP CARGO SA w restrukturyzacji Paweł Milek:

Chciałem odnieść się do pewnych tez, które zostały postawione. Mianowicie dodatnie wyniki finansowe za 2023 r. CARGOTABOR i CARGO... Zwracam uwagę na jedną okoliczność. Bardziej niż wynik ekonomiczny na działalności znaczenie w CARGO – do CARGOTABOR za chwileczkę przejdę – miała sprzedaż w zasadzie wszystkich naszych nowoczesnych lokomotyw. Środki te nie zostały wykorzystane na zwiększenie płynności, bo, jak powiedziałem, jak przejęliśmy, to nie mieliśmy tych środków. Zostały przeznaczone na pokrycie pewnych zobowiązań i na podwyżki dla pracowników. Znając trudną sytuację, jaka jest i jaka była wtedy, wynik finansowy trzeba było dobrze przeczytać, żeby wiedzieć, jak to było naprawdę. Stan faktyczny ustaliliśmy w naszym sprawozdaniu rocznym za 2024 r.

Druga sprawa. CARGOTABOR miał zysk. Na papierze można było go dodać tam po prostu z miliard, jak ktoś miałby fantazję, tylko że nie poszły za tym żadne pieniądze. Gdyby było tak, że CARGOTABOR ma dobry wynik finansowy i ma zapłacone, nie siedzielibyśmy tutaj, tylko że, tak jak powiedziałem, chociażby z tych środków za sprzedaż lokomotyw żadne środki nie poszły na uregulowanie zobowiązań wobec CARGOTABOR. Tam główny błąd był w zakresie zarządzania. Zamówiono te składy w oparciu o inne założenia biznesowe, które nigdy do użytkowania nie weszły, a koszty za to zostały poniesione na poziomie 500 mln zł, z czego określona pula nie została zapłacona. Do tego trzeba się odnieść. Dlatego moje zdziwienie wywołało to, że ktoś mówi o zyskach, nie mając na myśli faktycznego rezultatu, ponieważ zysk, a czasami jakąś stratę, mogą kreować księgowi i menadżerowie finansowi, a tak naprawdę dla wartości spółki najważniejsze jest to, czy są środki na rachunkach bankowych. W przypadku CARGOTABOR zysków, o których powiedział zarządca, było na rachunku 300 tys. zł. Staramy się w tej chwili...

Poseł Jan Mosiński (PiS) – spoza składu podkomisji:

W ciągu kilku miesięcy zrobiliście 300 tys. zł? Przecież... było zysku netto na działalności PKP...

Wiceprezes – członek Zarządu ds. Restrukturyzacji PKP CARGO SA w restrukturyzacji Paweł Milek:

Nie. Nie potrafię odpowiedzieć prościej. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Ślicznie dziękuję.

Poseł Jan Mosiński (PiS) – spoza składu podkomisji:

Umowy z klientami... wzrostu. Jakie są dzisiaj?

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Panie pośle, w tym momencie muszę zakończyć posiedzenie podkomisji. Powiem tak. Papier przyjmie wszystko i to wszystko wiemy. Jak powiedział pan prezes Milek, liczą się dostępne środki finansowe, bo dla spółek nie ma nic gorszego niż utrata płynności finansowej.

**Zastępca przewodniczącego OZ NSZZ „Solidarność” w PKP CARGOTABOR sp. z o.o.
Andrzej Netkowski:**

Pani przewodnicząca, my zarobiliśmy te pieniądze i to jest fakt. To, że nie zapłaciło CARGO...

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Tak, absolutnie.

**Zastępca przewodniczącego OZ NSZZ „Solidarność” w PKP CARGOTABOR sp. z o.o.
Andrzej Netkowski:**

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, proszę mi dać dokończyć.

**Zastępca przewodniczącego OZ NSZZ „Solidarność” w PKP CARGOTABOR sp. z o.o.
Andrzej Netkowski:**

...my sobie na papierze to realizowaliśmy.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Tak, oczywiście prace były wykonane.

**Wiceprezes – członek Zarządu ds. Restrukturyzacji PKP CARGO SA w restrukturyzacji
Paweł Miłek:**

Nie powiedziałem, że w tym zakresie była wina sensu stricte zarządu czy spółki CARGOTABOR. Po prostu zlecone... Nie. Tak. To już powiedziałem, ale to powtórzę. To była kwestia taka, że zlecono, nie zabezpieczając środków na zapłatę tego, co zostało zlecone. To jest największy zarzut.

**Zastępca przewodniczącego OZ NSZZ „Solidarność” w PKP CARGOTABOR sp. z o.o.
Andrzej Netkowski:**

Tak, ale to nie nasza wina, PKP CARGOTABOR, i o to chodzi.

**Wiceprezes – członek Zarządu ds. Restrukturyzacji PKP CARGO SA w restrukturyzacji
Paweł Miłek:**

Toteż kwestia jest taka, że tutaj główną spółką jest CARGO. CARGO wam nie zapłaciło. Gdyby CARGO zapłaciło, nie byłoby potrzeby restrukturyzacji.

**Zastępca przewodniczącego OZ NSZZ „Solidarność” w PKP CARGOTABOR sp. z o.o.
Andrzej Netkowski:**

Ale zarobiliśmy.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

PKP CARGOTABOR zarobiło. Szanowni państwo, bardzo dziękuję za to spotkanie, za to posiedzenie podkomisji. Powiem tak. Nikt tutaj – i za to szacunek – nie ucieka od odpowiedzialności. Mówię tutaj o PKP CARGO. Ma pan rację, PKP CARGOTABOR wykonywało swoje zadania, za które po prostu fizycznie nie było opłacane. Papier przyjmował wszystko i problemy się piętrzyły.

Chciałabym to podsumować kilkoma bardzo ważnymi punktami, które tutaj wybrzmiały, bo po to była zaproszona strona społeczna, która miała pytania o konkretne rzeczy, konkretne zakłady. Cieszę się – to usłyszałam, teraz jest ten moment, jeżeli źle usłyszałam, to proszę to zdementować – że trwają rozmowy na temat unowocześnienia zakładów w Ostrowie Wielkopolskim, żeby zakład mógł konkurować, jeżeli chodzi o naprawę bardziej nowoczesnych lokomotyw.

**Zastępca przewodniczącego OZ NSZZ „Solidarność” w PKP CARGOTABOR sp. z o.o.
Wiesław Chałupniczak:**

Wagonów też oczywiście jako całość... spółka.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Wagonów też, oczywiście. Jeżeli chodzi o zakład w Czerwieńsku, to jest ten dobry krok, że otwieracie się państwo na tabor pasażerski, osobowy. Lubuskie jest w potrzebie jak chyba żaden z regionów. To jest po prostu prawo rynku, popyt i podaż. Jest potrzeba. Oni mają

ogromne problemy z taborem pasażerskim, ze starymi pociągami PolRegio. Może w końcu uda się w takiej współpracy rozwiązać dwa problemy. Szanowni państwo, bardzo się cieszę, bo po raz kolejny strona społeczna przy współpracy z zarządami spółek PKP CARGO, PKP CARGOTABOR udowadnia, że cel jest jeden: uratowanie zakładów.

Moja ogromna prośba jest o to – mając tutaj prezesów, zarządców sądowych PKP CARGO-TABOR, ale również PKP CARGO – żeby, jeśli sytuacja pozwoli, jak najszybciej – nie używamy słowa „rekompensować” – godnie nagradzać pracowników właśnie tych spółek, stronę społeczną, która w dobrowolny, polubowny sposób zgadzała się na obniżki wynagrodzeń. Łatwiej się odbiera, trudniej się daje. Mam nadzieję, że będziecie państwo pamiętać o tym, żeby w formie premii czy – jak już kondycja firmy będzie dobra – podwyżek wynagrodzeń docenić tę kadrę.

Jeżeli dobrze pamiętam, pan Andrzej Netkowski bardzo dużo mówił o rodzinach kolejowych. Jak państwa słucham, współpracuję i z państwem rozmawiam, to mam wrażenie, że rodziny kolejowe, kolejarze to jest trochę służba, że macie to mocno w sercu. To czas, żeby zacząć po prostu godnie zarabiać. Bardzo więc proszę panów prezesów o to, żeby pamiętali, żeby jak najszybciej rekompensować utraty tych zarobków.

Ślicznie dziękuję państwu za to spotkanie. Mam nadzieję, że z tą nadzieją w sercu gdzieś tam każdy kończy. Oczywiście będziemy też – ja ze swojej strony – pilnować, czy te wszystkie zobowiązania są realizowane. Dziękuję ślicznie.