

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Infrastruktury**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU KOLEJOWEGO
(NR 3)
z dnia 5 czerwca 2024 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego (nr 3)

5 czerwca 2024 r.

Podkomisja stała do spraw transportu kolejowego obradująca pod przewodnictwem posła **Barbary Oliwieckiej (Polska2050-TD)**, przewodniczącej podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat bieżącej sytuacji PKP Cargo SA oraz planowanej restrukturyzacji firmy.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tomasz Warsza** dyrektor Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikiem, **Łukasz Zgoda** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Marcin Wojewódka** pełniący obowiązki prezesa PKP Cargo SA wraz ze współpracownikiem, **Paweł Lisiewicz** członek zarządu PKP SA, **Mieczysław Cykman** członek prezydium Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”, **Jan Przywoźny** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Samek** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych wraz ze współpracownikami, **Arkadiusz Pączka** wiceprzewodniczący Federacji Przedsiębiorców Polskich oraz **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych wraz ze współpracownikiem.

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

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dzień dobry. Witam państwa na posiedzeniu podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego. Rozpoczynamy w miarę punktualnie, trzy minuty po 12.00. Bardzo się cieszę.

Pewnie dojdzie jeszcze ktoś do nas. Uprzedzam, że część posłów zgłaszała, że nie dojedzie na dzisiejsze posiedzenie, ale oczywiście będą w temacie i odsłuchają nagranie posiedzenia podkomisji. Są żywo zainteresowani tematem.

Tematem naszego dzisiejszego posiedzenia jest informacja na temat bieżącej sytuacji PKP Cargo oraz planowanej restrukturyzacji firmy.

Oficjalnie otwieram to posiedzenie.

Witam posłanki i posłów. Witam zaproszonych gości. Pozwolę sobie może pokrótce powitać państwa, aby wiedzieli państwo, z kim siedzą przy stole. Witam oczywiście przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, czyli pana Andrzeja Groszkowskiego, specjalistę w Departamencie Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Infrastruktury, oraz pana Tomasza Warszę, dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury. Witam prezesa PKP Cargo, pana Marcina Wojewódkę, oraz członka zarządu do spraw handlowych, pana Pawła Miłka. Witam członka zarządu PKP SA, pana Pawła Lisiewicza, oraz pana dyrektora Biura Projektów Unijnych PKP SA, pana Łukasza Cachrę. Nie wiem, czy jest z nami pan Łukasz Zgoda. Jest, więc witam pana Łukasza Zgodę, głównego specjalistę kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury NIK.

Dalej pozwolę już sobie wymieniać ogólnie. Mamy przedstawicieli Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, przedstawicieli związków zawodowych z Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy, przedstawicieli Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych. Mamy przewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych. Przepraszam, mamy nie tylko przewodniczącego, mamy silną grupę

przedstawicieli Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych. To chyba najsilniejsza grupa. Nie wiem, czy jest z nami przedstawiciel Federacji Przedsiębiorców Polskich. Jest pan, tak? Pan Arkadiusz Pączka. Witam pana serdecznie.

Witam przewodniczącego Komisji Infrastruktury, pana Mirka Suchonia. Witam panią Jolantę Niezgodzką, wiceprzewodniczącą podkomisji. Są z nami panowie posłowie Kamil Wnuk i Rafał Kasprzyk. Jeżeli dobrze widzę, jest jeszcze z nami pan Robert Warwas, również poseł i członek naszej Komisji.

Szanowni państwo, tak jak mówiłam, przedmiotem naszego dzisiejszego posiedzenia jest informacja na temat bieżącej sytuacji PKP Cargo. Dodam coś od siebie. Pisząc plan posiedzeń podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego, wszyscy zgodziliśmy się, że towarowy transport kolejowy jest dla nas tematem bardzo ważnym, priorytetowym i że chcemy się nim zajmować w ramach tej podkomisji. Zakładaliśmy na początku, że zaczniemy od sytuacji ogólnej, krajowej i sprawdzimy, jak to wygląda w całym kraju. Natomiast sytuacja zmieniła się nam dość dynamicznie i rozpoczynamy ten wątek właśnie od sytuacji PKP Cargo.

Jak wiemy z doniesień medialnych, a przede wszystkim z doniesień strony społecznej, ta sytuacja jest trudna. Zaczniemy więc w ten sposób. Natomiast oczywiście będziemy też rozwijać na posiedzeniach tej podkomisji wątek całości przewozów kolejowych. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. W takim razie stwierdzam przyjęcie porządku dziennego. Przystępujemy do jego realizacji.

Mam prośbę. Chcemy, żeby spotkania podkomisji były treściwe, konkretne i nieprzedłużające się. Pozwolę więc sobie ustalić taki porządek obrad, że w późniejszych wypowiedziach nie będziemy zabierać głosu dłużej niż pięć minut. Przewiduję taki plan, że w pierwszej kolejności poproszę o głos pana prezesa PKP Cargo. W drugiej kolejności będę chciała wysłuchać strony społecznej, czyli wszystkich przedstawicieli związków zawodowych. Uzgodniłam, kto z państwa zabierze głos. Zarówno przedstawiciele ministerstwa, jak i przedstawiciele PKP SA przysłuchują się temu. W razie potrzeby będziemy oczywiście dopytywać i prosić o uzupełnienie. Oczywiście proszę też państwa o zgłaszanie się, jeżeli będą chcieli państwo zabrać głos. Na ten moment nie składali państwo takiego wniosku.

Dobrze. W takim razie bardzo proszę pana prezesa, pana Marcina Wojewódkę.

Tak? Bardzo proszę.

Członek zarządu ds. handlowych PKP Cargo SA Paweł Miłek:

Chciałem zgłosić, że przed 14.00 będę musiał opuścić posiedzenie tej podkomisji w związku z posiedzeniem Komisji ds. Cyberbezpieczeństwa w KPRM.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Rozumiemy. Z doświadczenia wiem, że efektywne spotkania naprawdę nie są dłuższe niż 1,5–2 godziny. To jest naprawdę maks. Mamy ograniczoną zdolność koncentracji.

W takim razie, panie prezesie, bardzo bym prosiła o rozpoczęcie naszego posiedzenia od informacji ogólnej. W jakim stanie obecnie znajduje się spółka PKP Cargo SA? Bardzo proszę uwzględnić też czynnik społeczny struktury zatrudnienia oraz wyniki finansowe. Oczywiście mówię o tych wynikach, które można przekazywać, bo wiem, że jako spółka giełdowa macie swoje restrykcje w tym zakresie. W jakim stanie zastał pan spółkę, przejmując kierowanie nią? Oczywiście najbardziej w tym momencie interesuje nas też plan naprawczy. Bardzo proszę.

Pełniący obowiązki prezes PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Dzień dobry, szanowna pani przewodnicząca, panie posłanki i panowie posłowie oraz wszyscy zgromadzeni. Dziękuję za udzielenie głosu. Marcin Wojewódka, od 19 kwietnia tego roku mam przyjemność być członkiem rady nadzorczej PKP Cargo razem z panem prezesem Miłkiem. Od 26 kwietnia zostaliśmy delegowani na 3 miesiące do pełnienia funkcji w zarządzie PKP Cargo.

Aby odpowiedzieć na pytanie, które przed chwilą zadała pani przewodnicząca, pozwolę sobie przybliżyć parę faktów na temat spółki. Pani przewodnicząca na początku

powiedziała, że sytuacja jest trudna. Ja mogę powiedzieć, że sytuacja jest bardzo trudna. Niestety jest gorzej, niż nam się wydaje. O tym jednak powiem za chwilę.

Tak jak powiedziałem, 26 kwietnia weszliśmy do spółki. Mamy oczywiście pełną świadomość kontynuacji funkcjonowania spółki. Jednak niestety to, co zastaliśmy, to były trochę takie zgłiszcza, takie rozgrzebane i porzucone kwestie. To był obraz nędzy i rozpaczy, żeby była jasność. Niestety z każdym dniem i z każdym tygodniem dowiadujemy się więcej. Sytuacja wcale nie wygląda lepiej.

Tak jak wspomniała przed chwilą pani przewodnicząca, PKP Cargo jest spółką giełdową. Muszę to zastrzec. Jest też taką spółką, w której prawie 67% akcji posiadają prywatni inwestorzy. Oczywiście PKP SA jest naszym największym akcjonariuszem. To nie ma jednak znaczenia. Zgodnie z przepisami uchwalonymi w tym budynku znaczenie ma to, że spoczywają na nas obowiązki, chociażby giełdowe i informacyjne. Jesteśmy zobowiązani do przestrzegania wszystkich tych przepisów.

Innymi słowy, przejdę do konkretów. Otóż 27 maja, czyli w zeszłym tygodniu, opublikowaliśmy wyniki finansowe na 31 marca. Taki jest kalendarz raportów okresowych. Dzisiaj mamy początek czerwca. My, czyli ja, pan prezes Miłek i, jak widzę, dwóch członków rady nadzorczej naszej spółki, mamy dzisiaj posiedzenie rady. Mamy pełną świadomość tego, jaka jest sytuacja spółki dzisiaj, czyli na przykład na dzień 31 maja. Natomiast to, co możemy w tej chwili powiedzieć na przykład w zakresie wyników finansowych, opiera się na wynikach z 31 marca. Dlaczego? Dlatego że każdą informację, jaką podamy, musimy podać najpierw w postaci raportu bieżącego. Jest tak z uwagi na przepisy giełdowe, które obowiązują nas wszystkich. Muszę więc zastrzec, że dzisiaj niestety może być tak, że kilka razy będziemy musieli zasłonić się tymi przepisami. Nie dlatego, że nie mamy wiedzy, tylko dlatego, że jesteśmy związani obowiązującymi przepisami.

Przejdę dalej, do spraw spółki. Oczywiście PKP Cargo to największy, najważniejszy i najlepszy przewoźnik towarowy w naszym kraju. Jest to spółka z długą tradycją. Powstała wiele lat temu w wyniku wydzielenia jej z przedsiębiorstwa państwowego PKP. Był to, notabene, dopust boży. Dzisiaj jeszcze parę razy użyję tego wyrażenia. Właśnie dzięki temu, że powstaliśmy tak, a nie inaczej, możemy zastosować nieświadczenie pracy. Pewnie będziemy jeszcze dzisiaj mówili o tej instytucji. Gdybyśmy nie byli spółką utworzoną na podstawie ustawy o komercjalizacji PKP z 8 września 2000 r., to myślę, że przebieg naszej dzisiejszej rozmowy byłby dużo mocniejszy. Podejmowalibyśmy nieco inne decyzje niż te, które musieliśmy już podjąć.

Będę szedł po kolei. PKP Cargo to największy przewoźnik. Nie muszę chyba w tym gronie tłumaczyć, czym się zajmujemy. Przypomnę tylko, że mamy prawie 14 tys. pracowników i kilka tysięcy pracowników w kilkunastu spółkach zależnych. Kluczową spółką jest... Oczywiście wszystkie one są kluczowe, ale niektóre są bardziej kluczowe. Na pewno padnie dzisiaj na tej sali nazwa Cargo Tabor. Myślę, że panowie podniosą ten temat, bo to jedna z głównych kwestii. Spółka ma między 2,5 tys. a 2,6 tys. pracowników, w zależności od tego, czy liczymy głowy, czy etaty. Jest to grupa, która 11 lat temu, w 2013 r., została sprywatyzowana i weszła na warszawską Giełdę Papierów Wartościowych.

Ja sam w 2013 r. współpracowałem z częścią panów siedzących po drugiej stronie. Jak zwykle byliśmy po dwóch stronach, ale wprowadzaliśmy razem PKP Cargo na giełdę. Negocjowaliśmy pakiet gwarancji pracowniczych – właśnie ten, który wypowiedzieliśmy 17 maja. On się skończył. Wyekspirowało się to 10 lat gwarancji zatrudnienia, które wprowadzono wtedy dla pracowników. Od razu odpowiem, że nie ma uzasadnienia dla utrzymywania pustego dokumentu, który nic nie daje w obecnej sytuacji. Oczywiście może ładnie wygląda, jednak to nie o to chodzi. 10 lat temu razem, za zgodą i ręką w rękę wprowadziliśmy PKP Cargo na giełdę. Miałem przyjemność być wtedy doradcą ówczesnych zarządów PKP SA i PKP Cargo. Stąd się przecież znamy. Znam więc od podszewki te dokumenty, które współtworzyliśmy razem.

Dobrze pamiętam, kiedy 10 lat temu spółka weszła na giełdę. Akcje były sprzedawane w pierwszej ofercie publicznej po 78 zł. Pierwsze notowanie to było, o ile dobrze pamiętam, chyba 80,71 zł. Potem akcje sięgnęły 100 zł. Gdybyśmy zobaczyli wykres akcji PKP Cargo, to od 2015/2016 r. jest tam cały czas konsekwentnie zejście w prawo, w dół.

Z wartości prawie 100 zł zeszliśmy do takiego poziomu, jaki zastaliśmy, gdy weszliśmy do spółki w kwietniu tego roku. Wartość jednej akcji PKP Cargo wyniosła wtedy 12,40–12,60 zł. Dzisiaj, może po tych działaniach, które podejmujemy od miesiąca, może giełda trochę nam wierzy. Powiem więc, aby nie być gołosłownym, że dzisiaj giełda podaje 14,18 złotych. To notowania sprzed 15 minut. W tej chwili jest to 14,35 zł. Dzisiaj spółkę, która była kiedyś warta 2,5 mld zł, można kupić za 600 mln złotych. Jeżeli ktoś ma 600 mln zł, to zapraszam. To znaczy oczywiście nie zapraszam nikogo, bo to jest nasza wspólna spółka. Jednak za 600 mln zł można kupić spółkę. Akcja jest wyceniana na te 14 zł, a wartość księgowa na akcje to 68 zł.

To jest trochę odpowiedź na pytanie o to, jaka jest sytuacja spółki. Ta spółka została przez ostatnie lata... Nie chcę użyć zbyt mocnego słowa, chociaż może takie powinno się nam wszystkim nasuwać na usta. Ta spółka została – nie wiem, jak to się mówi – zniszczona, zajechna? Po prostu ten potencjał, który miała przez ostatnie... Nie chcę powiedzieć, że przez ostatnie 8 lat, bo znamy sformułowania. Jednak niestety tak jest. Jeśli dzisiaj patrzymy na to, jak spółka miała na przykład rozwijać się międzynarodowo, to czy wiedzą państwo, że w ciągu ostatnich paru lat chyba nikt w zarządzie nie mówił po angielsku? Mamy na przykład chińskich partnerów, którzy mają jakieś udziały w spółce, więc czasem mamy się spotkać z Chińczykiem mówiącym po angielsku. Zapytaliśmy więc w Biurze Strategii o to, kto rozmawiał z nim ostatnio. No, chyba prezes Warsewicz. W którym roku prezes Warsewicz był w Cargo? W roku 2015, 2016? Nam wszystkim się wydaje, że to jest wielka, wspaniała spółka. To jest wielka wspaniała spółka, ale pod niektórymi względami jest to kolos na glinianych nogach.

Idźmy dalej. To, co zidentyfikowaliśmy przez pierwszy miesiąc jako członkowie rady nadzorczej delegowani do zarządu na trzy miesiące, to powiem tak. Myśleliśmy, być może w swojej naiwności, że trzeba poprawić czy stuningować kilka rzeczy i będzie fajnie. Tak jak mówiłem niedawno na spotkaniu, myślałem, że będziemy rozmawiali z panami o podwyżkach. Myśleliśmy, że będziemy negocjowali tę kwestię. Też chcielibyśmy zrobić tak jak PLK, panie prezesie, żeby mając 1 mld zł straty, dać 800 zł podwyżek. Zastrzegam oczywiście informacje giełdowe, ale problem polega na tym, że nas po prostu nie stać na żadne podwyżki, nas na mało co stać. My jesteśmy na permanentnym minusie, żeby była jasność.

Oczywiście odnoszę się tylko do publicznych danych wskazanych według stanu na 31 marca. Mogę tylko powiedzieć tyle, chociaż nie wiem, czy nie rozstrzelają mnie już zaraz relacje inwestorskie, że na pewno nie jest lepiej. Tyle mogę powiedzieć, nie mogę powiedzieć nic więcej. Mogę jednak powiedzieć tyle – mamy dzisiaj tysiące stojących w krzakach pięknie wyremontowanych wagonów, dla których nie mamy pracy. Mamy dzisiaj setki i tysiące pracowników, dla których nie mamy pracy. Nie mamy zleceń. Nie mamy pracy przewozowej. Dlaczego tak się stało? To jest oczywiście fakt, a z faktami trudno rozmawiać. Co więcej, mamy w tym roku oficjalne plany przewozowe, o których mogę mówić. One przewidują 80 mln t masy przewozowej. Módlmy się, żeby zbliżyć się w tę stronę. Niestety dane, o których wie rada nadzorcza i jej członkowie, wskazują, że nasze modły powinny być chyba szczególnie intensywne. Członkowie rady wiedzą, o czym mówię, więcej nie mogę powiedzieć.

PKP Cargo zarabia na pracy przewozowej, jak taksówka. Dostajemy złotóweczki za przewiezienie na daną odległość danej tony towaru – czy to jest węgiel, kruszywo, czy cokolwiek innego. Jeśli nie mamy pracy przewozowej, to nie zarabiamy nic. Koszty za to mamy stałe. Co więcej, popełniane błędy w zarządzaniu, do których omawiania zaraz przejdę, a które zidentyfikowaliśmy w czasie pierwszego miesiąca naszego pobytu w spółce, wskazują, że nasi poprzednicy chcieli chyba się sprawdzić w biznesie. Oni chyba uczyli się tego, jak można sobie pozarządzać spółką, myśleli chyba, że to się nie przewróci, że to się nie wykołei.

To teraz po kolei z tymi błędami. Myślę, że najważniejszy jest obszar handlowy. W tej spółce nie ma sprzedaży. Ta spółka się nie sprzedaje. W tej spółce mamy obronę istniejących kontraktów i pilnowanie, żeby nie uciekło nam ich za dużo. Nie mamy sprzedawców, mamy brokerów naszych klientów, którzy jasno dali do zrozumienia

nowemu zarządowi, że jeśli my im coś zrobimy, to oni pójdą z tymi klientami do konkurencji. Mielśmy takie spotkanie na Europejskim Kongresie Gospodarczym. Po raz pierwszy od paru lat Cargo wydało kolację dla stu parudziesięciu klientów. Odbyło się to 6 maja w Katowicach. To było dosłownie pierwsze spotkanie, pojechaliśmy tam z panem prezesem i spotkaliśmy się ze stu kilkudziesięcioma klientami na nieformalnych rozmowach. Wiecie, co robili nasi sprzedawcy z PKP Cargo? Przychodzili do mnie i do pana prezesa Pawła i opowiadali różne rzeczy. Klienci mówili wtedy, że mamy takiego fajnego sprzedawcę, super. Może coś się nie udało, ale ogólnie to tylko on jest gwarancją tego, że będziecie mieli mnie jako klienta.

My nie mamy sprzedawców, nie mamy kogoś, kto pójdzie i coś sprzeda, mamy obronę. Historia pokazuje, że zawsze radośnie skracaliśmy linię obrony. Tak też jest w tej spółce. To możemy powiedzieć po pierwszym miesiącu. Potrzebujemy przede wszystkim pozyskać nowe kontrakty, potrzebujemy je odzyskać, utrzymać to, co jest, i uzyskać kontrakty. Niestety ta spółka nie ma do tego zasobów. Umowy są negocjowane miesiącami. Są jakieś rozwiązania, że tak powiem, na zakładkę. Dosłownie wczoraj dowiedzieliśmy się na spotkaniu zarządu, że mamy do zaakceptowania jakąś umowę, która ma usankcjonować coś, co działa od paru miesięcy, ustalone na gębę. Tak to jest, ta spółka została zapuszczona w każdym obszarze, żeby była jasność.

Przetarg na Połaniec. To jest publiczna informacja. Panie prezydencie, ona została upubliczniona 11 kwietnia. Państwo przypisali to nam, że nowy zarząd przegrał ten kontrakt. Nie, nowy zarząd jest od 26 kwietnia. Nie mamy zdolności przesuwania się w czasie, my we dwóch nie mamy.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Leszek Miętek:

Zobaczmy, jak wygracie przetarg na Bogdanę.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

A jak by pan chciał, żeby było?

Pełniący obowiązki prezes PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Jeśli mogę...

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę nie przerywać, dobrze? Będzie czas również dla państwa.

Pełniący obowiązki prezes PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Jestem przekonany, że jeśli wszyscy będziemy działać w tym samym kierunku...

Prezydent ZZMK Leszek Miętek:

To proszę bez osobistych wycieczek.

Pełniący obowiązki prezes PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Oczywiście, że nie będzie żadnych osobistych wycieczek. Opowiadam o sytuacji spółki. Na razie odpowiadam na pytanie o obszar handlowy.

Tak, ostatnim osiągnięciem PKP Cargo jest przegrana w Połańcu. Dlaczego? Bo są takie procedury. Ówczesny członek zarządu do spraw handlowych... Obecni tutaj panowie wiedzą o tym, bo na każdym posiedzeniu rady nadzorczej rozmawiamy o historii przegranej w Połańcu. Co chwilę wracamy po nowe dokumenty. Wychodzi na to, że ówczesny tzw. członek zarządu do spraw handlowych generalnie nie miał czasu podjąć decyzji, która pozwoliłaby uzyskać tę masę przewozową.

To będzie też trochę odpowiedź na pytanie o strategię. Bez względu na to, co będziemy czytali w gazetach o tym, czego to my nie zrobiliśmy, to my podejmujemy działania. Rozliczą nas państwo ze skutków naszych działań, kiedy damy raport giełdowy o pozyskaniu lub niepozyskaniu czegoś. Mogę tylko powiedzieć, że szukamy także rozwiązań błędów handlowych z przeszłości. Myślę, że państwo wiedzą o tym dużo więcej. Przypominę tylko, że specyfika sprzedaży naszych usług jest taka, że my nie sprzedajemy z dnia na dzień. Sprzedajemy usługę, którą będziemy wykonywali w przyszłym roku czy za dwa lata. Połaniec czy Bogdanka to kontrakty na przyszłość. My nie mamy kontraktów na ten rok. To nie jest tak, że PKP Cargo zajmuje się tym, że ktoś komuś przywozi 100 kontenerów do Gdyni i on potrzebuje to przewieźć w przyszłym tygodniu

do Rzeszowa, Wrocławia czy gdziekolwiek. To nie tak, to nie jest nasza specyfika. Mamy tylko kilkuset potencjalnych klientów w Polsce. Kto z nas ma potrzebę przewiezienia dziesiątek tysięcy ton na setki kilometrów? To może być przewóz kruszywa, węgla, zboża, kukurydzy czy czegokolwiek. Jako żywo, chyba nie potrzebuje tego nikt z nas na tej sali. Nawet jak ktoś kupi sobie dużo samochodów, to pewnie przewiezie je sobie jednak tirami, a nie tirem na tory. Musimy mieć tego świadomość.

Podsumuję ten pierwszy punkt dotyczący przyczyn. Chociaż może jeszcze powiem coś o udziałach rynkowych, bo o tym też dobrze wiedzieć. Cargo miało kiedyś prawie 60% udziału w rynku. Jak mijał nas pociąg, to sześć na dziesięć wagonów to było Cargo. Dzisiaj nie mamy nawet 30%, czyli nasze są niecałe trzy wagony. Przepraszam bardzo, te trzy wagony, które straciliśmy, nie uciekły za granicę. One uciekły do innych przewoźników. Prywatnych, może takich, którzy są bardziej elastyczni. Może oni potrafią lepiej to sprzedać, może mają niższe koszty, takie są fakty. Uciekli też do przewoźników zagranicznych – czeskich, niemieckich, z krajów bałtyckich. Nasi poprzednicy skupili się na pięknej ekspansji zagranicznej, ale zapomnieli trochę o tyłach, mówiąc delikatnie.

To jest pierwszy obszar, obszar handlowy. Chcę to powiedzieć jasno – oczywiście kluczem do rozwoju i dobrej przyszłości naszej spółki jest sprzedaż pracy przewozowej. Mogę powiedzieć, że za 32 minuty kończy się czas składania ofert w postępowaniu wyboru członków zarządu PKP Cargo. Tam jedną z kluczowych osób, która będzie wybrana przez radę nadzorczą, czyli także przez niektórych z nas obecnych na sali, jest właśnie członek do spraw handlowych. Jestem przekonany, że po raz pierwszy będzie to ktoś, kto będzie w tej spółce dłużej niż rok. Gdybyśmy zrobili sobie poczet członków zarządu do spraw handlowych, to zobaczylibyśmy, że była to fajna funkcja, ale niekoniecznie służyła sprzedaży. To jest pierwszy obszar.

Idziemy dalej z przyczynami. Teraz obszar operacyjny czy taborowy. Nazwijmy to w ten sposób. Powiedziałem już trochę, ale teraz to rozwinę. Nikt w Polsce nie posiada tylu świetnych lokomotyw, tylu świetnych wagonów różnych typów i ogólnie tyle wszystkiego, co się rusza, co PKP Cargo. Nikt nie ma tyle takich dobrych, fajnych... Problem polega jednak na tym, że mamy ich za dużo w stosunku do potrzeb, w stosunku do naszej pracy przewozowej. Musimy sobie jasno powiedzieć, że nie będziemy w stanie wykorzystać posiadanego przez nas potencjału. Nie pozyskamy na rynku tyle pracy przewozowej, nie ma szans. Mówiłem dzisiaj na początku o 80 mln. To jest plan na 2024 r. Idźmy w tę stronę. Jednak czytałem wczoraj czy w zeszłym tygodniu jakieś opracowanie ekspertów, którzy mówią, że powinniśmy mieć zasoby taborowe i personalne na 120 mln t pracy przewozowej. Myślę, że ktoś, kto to pisał, nie ma do końca tej wiedzy, jaką mamy my. Siedzimy w środku spółki codziennie i widzimy, co się dzieje.

Z taborom jest jeszcze jeden problem. Wróć do osiągnięć naszych poprzedników. Nasi poprzednicy doszli do wniosku, że z jakiegoś powodu rynek będzie się tak rozwijał, że będą potrzebne te setki wyremontowanych lokomotyw i tysiące wyremontowanych wagonów. Zainwestowano więc setki milionów złotych w remonty tego, co mamy. Oczywiście dzięki temu spółka Cargo Tabor, czyli nasza własna spółka, w której mamy 100% udziałów, miała bardzo dużo pracy. Ona miała bardzo fajne wyniki. O ile dobrze pamiętam, w poprzednich latach zarabiała 100 mln zł rocznie. Tyle tylko, że ona produkowała i remontowała coś, co jest dzisiaj obiektywnie niepotrzebne. To stoi i nudzi się w krzakach. Dostaliśmy niedawno dane, z których wynika, że jakbyśmy przestali dzisiaj remontować wagony – żadnego P3, P4 czy P5 – to do końca roku w niektórych asortymentach mielibyśmy po 2–6 tys. wagonów, które i tak są niepotrzebne, bo i tak nie będziemy mieli dla nich pracy. Jesteśmy spółką z przeinwestowanym taborom. W pewnym stopniu wyrzucono pieniądze w błoto. Mamy piękne wagony, działające super, najlepsze. One są nam jednak po prostu niepotrzebne. To jest problem spółki Cargo Tabor. Będziemy pewnie mówili dziś także i o tym.

Przejdźmy dalej, obszar finansowy. Nasi poprzednicy doszli do wniosku, że ważny jest wynik podany na końcu. Reszty może ktoś się doczyta, a może się nie doczyta. Jesienią zeszłego roku przeprowadzono taką operację, która nazywa się leasingiem zwrotnym. Wzięto najlepsze lokomotywy, sprzedano je, zainkasowano za nie wiele milionów złotych. Zamiast zmniejszać zadłużenie, przeznaczono te środki na potrzeby bieżące.

Przeznaczono je na przykład na podwyżki wynagrodzeń. Bardzo fajnie, tylko to jest życie na kredyt, to jest gospodarka rabunkowa, tylko po to, żeby, nie wiem, może zaspokoić zeszłoroczne potrzeby wyborcze. Jak popatrzymy na kalendarz, to dokładnie tak jest.

Wyprzedano nasze, że tak powiem, srebra rodowe. Nie mamy najlepszych lokomotyw. One nie są nasze, one są banku. Jeśli – odpukać – będziemy mieć kłopoty finansowe i nie będziemy mieli możliwości obsługi tego leasingu, to te lokomotywki mogą odjechać. One nie są nasze, tak jest. Taką zastaliśmy sytuację. Mówię cały czas o sytuacji zastanej po odejściu naszych poprzedników. Nie mówię o takich rzeczach, jak wydawanie pieniędzy na jakieś sponsorowanie klubów sportowych. To było w gazetach, pewnie teraz już skończył się ten temat. Weźmy pana prezesa Seligę, który piastował to stanowisko chyba dwóch prezesów temu. Jakby spytali państwo, z jakiego okręgu wyborczego on pochodził, a potem nałożyli na mapę miasta Widzewa Łódź i Unii Skierniewice, to mielibyście pewnie odpowiedź. To jest po prostu taka sama akcja jak z Funduszem Sprawiedliwości. Tutaj zorganizowano sobie po prostu inny sposób.

Inna sprawa to umowa PKOl. Nagle PKP Cargo podpisało umowę na sponsorowanie różnych rzeczy związanych z Polskim Komitetem Olimpijskim. Wszystko świetnie, tylko nas naprawdę na to nie stać. To, że w tej umowie jest zapisane przypadkiem, że są tam jeszcze dwa indywidualne pakiety na wyjazd na igrzyska olimpijskie, łącznie z samolotem, dojazdem na lotnisko, hotelem na pięć nocy, wyżywieniem i biletami... Pamiętam, że rozmawialiśmy z panami na posiedzeniu rady nadzorczej, czy był może taki konkurs dla najlepszego pracownika PKP Cargo, że najlepszy pracownik wygrałby te dwa pakiety. Jako żywo, tego chyba nie usłyszałem. Zakładałam więc, że skoro umowa była w gestii prezesa, to pewnie on by decydował o wyborze.

Tej umowy nie ma, bez względu na to, jak bardzo nie będzie nas lubić jedno czy drugie ministerstwo. Jako zarząd spółki giełdowej mamy racjonalnie zarządzać, racjonalnie, w interesie akcjonariuszy. Mamy dostarczyć zysk. To jest bardzo proste. Inaczej to ujmując, mamy nie wydawać na niepotrzebne rzeczy. To jest chyba proste, ale może my źle pojmujemy tę kwestię.

To są te przyczyny. Musimy sobie jednak również jasno powiedzieć o jednej rzeczy. Już w ostatnim punkcie, pani przewodnicząca, bo oczywiście będę już powoli kończył wypowiedź. Jeśli chodzi o przyczyny, to są tu też kwestie personalne. Są kwestie pracownicze. Musimy sobie jasno powiedzieć, że mamy przerost zatrudnienia. Nie mamy dzisiaj pracy dla takiej liczby zatrudnionych pracowników. Trzeba sobie jasno powiedzieć, że nie spodziewałbym się, że będziemy w stanie zaoferować pracę dla takiej liczby pracowników, jaką mamy obecnie. Stąd też wynikają podjęte przez nas działania.

Przechodzę już do działań naprawczych. Chcę tylko jasno powiedzieć, że działania naprawcze podjęliśmy we wszystkich tych obszarach. Dość gwałtownie rozwiązaliśmy umowy sponsoringowe. Zredukowaliśmy koszty zewnętrznej obsługi prawnej, bo nagle się okazało, że mieliśmy 64 kancelarie zewnętrzne, więc trzeba to było po prostu wyciszczyć. Prowadzimy działania w sprawie nieruchomości. Czy naprawdę potrzebujemy wynajmować jeden z najlepszych budynków w Katowicach i płacić 0,25 mln zł, mając własny budynek po drugiej stronie torów? Mogliśmy tam spokojnie zmieścić naszych pracowników i nasze dyspozytury. Ta gigantomania poprzedników... Powiem tak. Gdyby nas było na to stać, to pewnie byłaby ona uzasadniona, problem polega jednak na tym, że nie było nas na to stać.

Podejmujemy działania w zakresie nieruchomości. Podejmujemy także działania w zakresie taborowym. Muszę niestety zastrzec, że to jest jedna z tych informacji giełdowych. Mogę więc jedynie powiedzieć, że podejmujemy działania także w tym obszarze. Podejmujemy działania i w obszarze handlowym, i w obszarze taborowym.

Niektórzy mówią, że nie widać efektów rozpoczętych już przez nas działań. Co wy tam zrobiliście? W obszarze pracowniczym to zdążyliście już wypowiedzieć pakiet gwarancji, napisać, że nie będzie podwyżek, i wprowadzić nieświadczenie pracy, a gdzie są efekty działania w obszarze nieruchomości? Gdzie jest sprzedaż? Chcę więc jasno powiedzieć, że są pewne działania, których efekty będziemy widzieć od razu. Rozwiązanie umowy z Widzewem czy z PKOl jest widoczne. Skierowanie na nieświadczenie pracy jest widoczne. Jednak podjęte przez nas rozmowy handlowe mają taką specy-

fikę... Dlaczego państwo nie znajdują raczej w mediach pana prezesa Miłka? Nie dlatego, że on nie ma za dużo do powiedzenia, bo ma bardzo dużo. Jednak Paweł zajmuje się właśnie tymi rzeczami, o których dobrze by było, żeby nie wszyscy wiedzieli. Dokładnie tak jest. To są chociażby sprawy handlowe. To jest *clou* sprawy. Po owocach ich poznać.

Wracam do tej najważniejszej rzeczy. Myślę, że wszystkie są ważne, ale ta jest najważniejsza. Chodzi o kwestie osobowe i kwestie nieświadczenia pracy. Powiedziałem na początku, że Cargo powstało na podstawie ustawy z 8 września 2000 r. o komercjalizacji PKP. Z perspektywy nas wszystkich jest to – użyję tego wyrażenia świadomie – dopust boży. Tam jest art. 54. Jestem prawnikiem prawa pracy, więc sam niestety zajmuje się tym zawodowo od 20 lat. Tam jest taki przepis. Dzisiaj w tym budynku często mówi się o tym, że potrzebne jest elastyczne prawo pracy. Tam już to jest. Nie trzeba wprowadzać nic nowego. To jest przepis, który pozwala pracodawcom w bardzo trudnej sytuacji – a jeszcze raz powiem, że jesteśmy w bardzo trudnej sytuacji – zastosować pewne działania. Oczywiście mam pełną świadomość, że są to dotkliwe działania. Są to jednak takie działania, które gwarantują utrzymanie jak największej liczby potrzebnych miejsc pracy przez jak najdłuższy czas.

Dlaczego? Ponieważ instytucja nieświadczenia pracy opisana w art. 54 ustawy o komercjalizacji oznacza... Po pierwsze, jest ona możliwa do zastosowania tylko w czterech czy pięciu spółkach powstałych wskutek komercjalizacji PKP. My jako PKP Cargo możemy to zastosować. PKP też może to zrobić. Jakbyście potrzebowali, to my wam doradzimy. Natomiast na przykład Cargo Tabor...

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Mam nadzieję, że nie będzie to potrzebne.

Pełniący obowiązki prezes PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Ja nie wiem, ja tylko złożyłem ofertę. Na pewno mamy już kompetencje.

Natomiast chcielibyśmy zastosować ten przepis w Cargo Taborze. Tam nie będzie roboty. Ten przepis nie ma tam jednak zastosowania, nie możemy tak zrobić. Jesteśmy legalistami i przestrzegamy przepisów. Będziemy ich przestrzegali od każdej strony. Nie przez przypadek i Paweł, i ja jesteśmy radcami prawnymi. To jest nasz pierwszy, wyuczony zawód. Jak są przepisy, to mamy ich przestrzegać. Nie wyobrażamy sobie inaczej.

Teraz wracam do instytucji nieświadczenia pracy w PKP Cargo. Trzeba sobie jasno powiedzieć, że ta instytucja nie jest nowością. Ona była już chyba stosowana w naszej spółce w roku 2008, w roku 2015. Większość z nas, którzy tutaj siedzą, zna tę instytucję. Ona jest właśnie po to, żeby można było złapać oddech. To jest jedyna możliwość jednostronnego działania pracodawcy. Pracodawca może działać praktycznie z dnia na dzień, bo pozwolił na to ustawodawca. Z dnia na dzień można podjąć decyzję o skierowaniu pracowników na nieświadczenie pracy. Co to oznacza i jakie są tam wymogi?

Tylko przypomnę. Ustawa mówi, że mogę, jako pracodawca, skierować na nieświadczenie pracy każdego pracownika, bez względu na to, czy to jest kierownik, robotnik, dyrektor, mężczyzna, kobieta, pracownik chroniony czy niechroniony. Jest chyba tylko jedno wyłączenie dotyczące ochrony przedemerytalnej, ale 3-letniej, innej niż standardowa kodeksowa. Jednak co do zasady pracodawca może skierować każdego prawie pracownika na nieświadczenie pracy. Ustawodawca mówi, że może to trwać od 1 do 12 miesięcy. W okresie nieświadczenia pracy pracownik otrzymuje tzw. świadczenie socjalne. Pracownik cały czas jest pracownikiem, żeby była jasność. Nie ma żadnego rozwiązania stosunku pracy. Nie ma żadnej zmiany warunków pracy i płacy. Natomiast pracownik zamiast wynagrodzenia otrzymuje 60%.

Tak, panowie, prawnie nie ma zmiany warunków pracy i płacy. Tak postanowił ustawodawca w 2000 r., żeby była jasność. My wykonujemy te postanowienia.

Pracownik otrzymuje świadczenie socjalne w wysokości 60% ekwiwalentu za urlop. Jeżeli weźmiemy pracownika ze średnim wynagrodzeniem w Cargo, czyli zarabiającego między 7,6 zł a 8 tys. zł... Takie jest u nas średnie wynagrodzenie. Można to wyczytać z naszego raportu giełdowego, więc nie ujawniamy żadnych danych poufnych. 60% z tego to 4,7 tys.–4,8 tys. zł brutto. Mam pełną świadomość, że to jest znaczące zmniejszenie

miesięcznego budżetu domowego, natomiast jest to w dalszym ciągu koszt, który ponosi pracodawca. To w dalszym ciągu nie jest mniej, niż wynosi krajowa płaca minimalna. W okresie nieświadczenia pracy pracownik oczywiście nie świadczy pracy. Ustawodawca wprowadził taką zasadę, że w każdej chwili, z 48-godzinowym wyprzedzeniem, możemy odwołać pracownika z nieświadczenia pracy.

Taka jest funkcja tego przepisu. Ona ma zabezpieczyć pracodawcę w trudnych czasach bez konieczności rozstawania się z pracownikami. W żadnym stopniu naszym celem nie jest pozbywanie się ludzi czy zwalnianie pracowników, jak to przeczytałem ostatnio w jakiejś gazecie, nie. Zadaniem, jakie przedstawiła nam rada nadzorcza, jako osobom delegowanym z rady nadzorczej do zarządu, jest utrzymanie jak największej liczby potrzebnych miejsc pracy. To jest cel.

Co więcej, mogę jeszcze raz powtórzyć coś, co od paru tygodni powtarzam na spotkaniach. Mam oczywiście świadomość, że jesteśmy z Pawłem delegowani do zarządu do 25 lipca. Mogę jednak powiedzieć, że w pierwszej połowie 2024 r. nie będzie żadnych zwolnień grupowych w PKP Cargo. Dlaczego? Właśnie dzięki temu, że mamy instytucję nieświadczenia pracy i możemy uzyskać oszczędności także w tym obszarze, wykorzystując specjalne, zgodne z prawem narzędzia. Uzyskujemy też oszczędności w obszarze nieruchomości, taboru, usług zewnętrznych. Uzyskujemy oszczędności w każdym obszarze. Sytuacja spółki jest taka, że musimy oszczędzać na wszystkim. Zrezygnowaliśmy z papierowych gazet, bo naprawdę nie są nam potrzebne. Będziemy rezygnowali z połowy rzeczy. Patrzymy dzisiaj na karty kredytowe, na samochody służbowe. Musimy oszczędzać. Póki nie będziemy mieli pracy przewozowej, która pozwoli nam na rozwijanie skrzydeł, musimy je związać. Specyfika procesu sprzedażowego, o którym mówiłem, jest taka, a nie inna. Nie przyjedzie do nas jutro rycerz na białym koniu, który powie, że proszę bardzo, mamy tutaj kontrakt na miliard czy dwa, a tutaj jest przedpłata za to, co będziecie wozic za rok czy dwa. Nie, włożmy to między bajki.

To są działania, które podejmowaliśmy i podejmujemy nadal. Od razu odpowiem na pytanie, które pojawiło się nawet już dzisiaj, czyli jak to będzie z tym nieświadczeniem pracy. Ile osób to tak naprawdę będzie, jak to będzie wyglądać? Upředzając, mogę powiedzieć to, co zapewne będzie też powiedziane na posiedzeniu rady nadzorczej. Uchwała została przyjęta przez zarząd 27 maja. Zgodnie z zasadami będzie to do 30% pracowników. Zwracam uwagę – do 30%, bo w mediach mogą państwo przeczytać, że to będzie 30%. Tam jest jeszcze takie małe słówko „do”. Do 30% pracowników – to jest poziom maksymalny – zostanie skierowanych na nieświadczenie pracy. W liczbach bezwzględnych jest to 4150 osób. Te skierowania zaczęły się już od czerwca.

Zgodnie z zasadami, które przyjęliśmy w uchwale, ci pracownicy będą zawsze kierowani na 12-miesięczny okres nieświadczenia pracy. Może się to zacząć w czerwcu, lipcu, sierpniu, we wrześniu – w poszczególnych miesiącach do końca tego roku. Przyjęliśmy więc pułap 30%. Nie wiem, ile to będzie w rzeczywistości, czy to będzie 28%, 29% czy 30%. Niezależnie od tego, ten pułap osiągniemy w grudniu. Dlaczego? Ponieważ chcemy elastycznie stosować to rozwiązanie, które daje nam pracodawca. Chcemy dostosowywać się do potrzeb pracy przewozowej. Chodzi o to, co słyszeliśmy przed chwilą – jak wygramy przetarg na Bogdanke, to będzie super i będziemy potrzebowali więcej pracy. Wtedy natychmiast będziemy odwoływali osoby z nieświadczenia pracy. Tylko wygrajmy tę Bogdanke. Jak jej nie wygramy, to co? Musimy mieć pełną świadomość tej sytuacji.

To są te rzeczy, które już się wydarzyły. Chcę jednak jasno powiedzieć też o czymś, o czym mówiłem już naszym partnerom społecznym na naszym pierwszym spotkaniu 5 czy 6 maja. Spotykaliśmy się już parę razy i myślę, że będziemy się jeszcze spotykać. Sytuacja jest bardzo trudna. Nieświadczenie pracy jest jedynym rozwiązaniem, które możemy podjąć samodzielnie jako pracodawca, aby już teraz uzyskać oszczędności. Nie mamy innych możliwości.

Jest oczywiście kolejna możliwość – rozmawiajmy o zakładowym układzie zbiorowym pracy. Będziemy o tym rozmawiali. Powiem natomiast tak. Pierwsze głosy, jakie dochodzą do mnie z drugiej strony, są takie, że nie będzie żadnego zawieszenia zakładowego układu zbiorowego pracy, czyli kolejnych realnych oszczędności. Przyjdziemy

z taką propozycją. Tylko żeby wiedzieć, co mamy zawieszać i jakie mamy propozycje, chciałbym wiedzieć, jakie realne oszczędności uzyskamy ze wszystkich innych działań. Jesteśmy w spółce już czy też dopiero przez 5–6 tygodni. W poprzednich miesiącach Komisja nie zajmowała się spółką, bo nie działa się tam kompletnie nic.

Członek zarządu ds. handlowych PKP Cargo SA Paweł Miłek:

Źle się działało, tylko to było wewnętrzne. To było po prostu przejadanie środków zewnętrznego finansowania.

Pełniący obowiązki prezes PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Podsumowując, powiem, że tak w tej chwili wygląda sytuacja spółki. Co do planów na przyszłość, to znowu chcę zastrzec, że jesteśmy spółką giełdową, więc wszystkie informacje, które chcemy przekazać, możemy przekazać po raportach giełdowych. Chcę jednak jasno powiedzieć, że nie zasypiamy gruszek w popiele. Codziennie analizujemy sytuację i będziemy reagowali stosownie do potrzeb.

Co do nieświadczenia pracy, bo chcę skończyć ten temat, to myślę, że dzisiaj na posiedzeniu rady nadzorczej odpowiemy, że dane będziemy mieli pod koniec tygodnia. To znaczy, że tak w przyszłym tygodniu będziemy w stanie przedstawić, ile osób w pierwszej turze, czyli w tym tygodniu, zostało skierowanych na nieświadczenie pracy. Dlaczego? Proszę pamiętać, że z punktu widzenia prawa pracy PKP Cargo to nie jest jeden pracodawca. To jest ośmiu pracodawców. To jest siedem zakładów w całej Polsce i centrala. Z formalnego punktu widzenia prowadzimy osiem procesów, które dopiero składają się w jedną tabelkę. W tej chwili czekamy na meldunki. Meldunki spływają, zbieramy je. Po weekendzie będę miał wiedzę na ten temat.

Jeżeli relacje inwestorskie wykażą, że mamy raport bieżący, to na pewno podamy te informacje. Jeżeli nie będziemy musieli zdawać raportu bieżącego, to sami podamy tę informację na rynek. Ta informacja jest istotna, nie ma co do tego wątpliwości. Dzisiaj nie odpowiem natomiast na pytanie, które dostaje od rana z różnych źródeł, czyli jaki jest wynik. Nie znamy jeszcze wyniku. To, co robimy, robimy transparentnie. Mówimy, jak jest. Nie będziemy malować trawy na zielono. Nie będziemy mówili, że jest lepiej, niż jest. Niestety nie jest lepiej, niż jest. Natomiast oczywiście znowu muszę zastrzec, że nie możemy też uprawiać czarnowidztwa.

Na koniec powiem jedną rzecz, trochę osobistą: wierzę w tę spółkę. Pamiętam, jak 10 lat temu miałem przyjemność współpracować z panami i z innymi osobami. Jeszcze wiosną tego roku kupiłem akcje spółki, zanim w ogóle wiedziałem, że przyjdę tu znowu. Teraz coś zadeklarowałem i robię to. Wierzę głęboko, że to ma sens. Kupuję akcje. Idą już raporty bieżące, więc mogą państwo to sprawdzić. Kupuję akcje PKP Cargo. Głęboko wierzę, z takiego ludzkiego punktu widzenia, że jest to opłacalna inwestycja. Głęboko wierzę w to, że uda nam się podnieść tę spółkę. Wierzę, że uda się nam... Jest takie hasło, które teraz jest popularne w pewnych grupach. My mamy na WhatsAppie hasło „Make Cargo Great Again”. Naprawdę w to wierzymy. Inaczej pewnie nie inwestowalibyśmy w to własnych środków.

To tyle tytułem wstępu. Nie wiem, pan prezes Miłek pewnie uzupełni jeszcze krótko.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę o uzupełnienie. Proszę jednak również o większą dyscyplinę czasową, dobrze?

Członek zarządu ds. handlowych PKP Cargo SA Paweł Miłek:

Dobrze, będę już mówił zwięźle.

Generalnie, jeżeli chodzi o Bogdanekę i Połaniec, to prowadzę rozmowy w tym zakresie. Przygotowujemy zupełnie inną strategię. Cargo było i jest podmiotem największym. Jako podmiot największy był też niestety podczas przetargów podmiotem najbardziej przewidywalnym. Konkurencja, znając po prostu spółkę... Nie rzucam podejrzeń, że wiedzieli o tym skądinąd. Konkurencja wiedziała, jakie oferty może przedłożyć Cargo, i była na to przygotowana. W szczególności mówimy o nowych podmiotach, które na przykład w związku z utratą transportów węglowych na terenie swojego kraju... Mówimy o Czechach i o upadłości Liberty. Te podmioty rozpoczęły gwałtowną ekspansję także

do naszego kraju. Przetarg na Połaniec został po prostu przez nich wygrany. Zażądałem raportu dotyczącego obsługi dotychczasowych procedur handlowych. Wprowadzone zostaną całkowicie nowe procedury z dodatkową motywacją dla osób zajmujących się handlem. Do przetargu na Bogdanę przystąpimy więc już w zupełnie innym stylu. To po pierwsze.

Chciałem jeszcze uzupełnić jedną rzecz i to będzie już koniec w tym zakresie. Jako zarząd wprowadziliśmy możliwość skierowania na nieświadczenie pracy, bo jest to instytucja skorelowana z inną, jaką przedstawił nam ustawodawca. Jako podmiot utworzony ustawą nie mamy zdolności upadłościowej. Nie można wybrać najprostszego ze środków. Nie można ogłosić upadłości i zobaczyć, co tam się da zrobić. Nie będzie tak, że jakiś inny państwowy podmiot kupi to żadnych zobowiązań i będzie miał czystą sprawę. Musimy doprowadzić ten podmiot do takiej sytuacji, w której będzie on dochodowy, a przynajmniej nie będzie przynosił strat. On nie pełni tylko i wyłącznie funkcji w obszarze komercyjnego przewozu towarów. Ma także inne bardzo istotne zadania w zakresie obronności. Nie można nad nimi przejść do porządku dziennego. Z wielką pieczołowitością przyglądamy się więc całej sytuacji i podejmujemy działania. Pozyskujemy też środki na określone cele, które są już zaplanowane przez wojsko. Rozpocznemy te rozmowy. Myślę, że będzie je już prowadził nowy zarząd. My przygotujemy i wskażemy im materiały, aby spełniała się zasada kontynuacji i aby te osoby mogły dalej prowadzić tę sprawę.

To tak tylko tytułem uzupełnienia. Nie chcę zabierać więcej czasu. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Bardzo dziękuję, panie prezesie, za przedstawienie tej bolesnej, ale bardzo realnej sytuacji. Dziękuję, że nie pudrowali państwo tej sytuacji. Wiemy, jak to wygląda z państwa strony. W nas oczywiście rodzą się pytania, ale zachowajmy porządek, o którym mówiłam na początku. Teraz oddam głos stronie społecznej. Zaraz powiem, które osoby się zgłosiły. Potem wrócimy do pytań.

Mam prośbę techniczną. Chcemy mieć potem czas właśnie na zadawanie pytań i swobodną dyskusję. Bardzo bym prosiła o przedstawienie swojego stanowiska – mówię teraz do przedstawicieli związków zawodowych – w odniesieniu do dwóch konkretnych punktów. Czy mają państwo na ten moment świadomość sytuacji, którą przedstawił pan Marcin Wojewódka, pełniący obowiązki prezesa? Czy istnieje zrozumienie i wola współpracy, jeżeli chodzi o realizację działań naprawczych?

Bardzo proszę. Może według kolejności, którą mam na liście, jako pierwszego poproszę o wypowiedź pana Mieczysława Cykmana, członka prezydium Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność”. Potem będę po kolei udzielać głosu według listy. Bardzo proszę.

Członek prezydium Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” Mieczysław Cykman:

Tak jak wspomniała już pani przewodnicząca, nazywam się Mieczysław Cykman. Jestem zastępcą przewodniczącego sekcji zawodowej PKP Cargo.

Chciałem tylko powiedzieć, że jako związek „Solidarność” mamy wielkie zrozumienie dla tej trudnej sytuacji, jaka panuje teraz u nas w spółce. Razem z innymi związkami również zwracaliśmy uwagę na obszary, dzięki którym można by polepszyć aktualną sytuację. Prosiłszy też zarząd, żeby nie wysyłał pracowników na nieświadczenie pracy na cały rok. Tak było w latach poprzednich. Lepiej zrobić to rotacyjnie. Pracownicy by na tym tak mocno nie zubożeli, a spółka prawdopodobnie by na tym nie straciła, raczej zyskała jeszcze więcej pieniędzy. Tyle miałbym do powiedzenia na ten moment. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie. Jest więc postulat rotacyjnego nieświadczenia pracy, tak? Rozumiem, że postulują państwo właśnie takie rozwiązanie.

Członek prezydium Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność” Mieczysław Cykman:

Tak.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Zamiast wysłać jednego pracownika na rok, wysłać na przykład dwóch pracowników na krótsze okresy. OK. Dziękuję ślicznie.

Bardzo proszę teraz o zabranie głosu pana przewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy, pana Jana Przywoźnego. Bardzo proszę.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy Jan Przywoźny:

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Szanowne panie posłanki, szanowni panowie posłowie, panowie ministrowie, dyrektorzy, prezesi, pan Marcin Wojewódka, pełniący obowiązki prezesa naszego narodowego przewoźnika PKP Cargo, powiedział, że ta spółka ma bardzo duży potencjał. To jest prawda. Ten tabor i te lokomotywy, mimo że są oczywiście zastawione w bankach, jeżdżą jeszcze po torach. Mogą jeździć jeszcze długo. Nic nie stoi na przeszkodzie, żeby wykorzystać ten potencjał. Trzeba tylko teraz przystąpić do działań.

Tak jak powiedział pan prezes, trzeba zmienić umowy handlowe. Trzeba rozpocząć naprawę, szczególnie w zakresie handlu. Jeżeli tego nie zmienimy i nie przystąpimy do przetargów z realnymi stawkami cenowymi, to będziemy dalej mieli to, co mamy teraz. Przegramy wszystkie przetargi i będziemy sięgać po najłatwiejsze rozwiązanie, czyli po pracownika. Wiadomo, że efekt w dużej skali uzyskuje się albo poprzez zwolnienia grupowe, albo, tak jak w tym przypadku, nieświadczenie pracy. Załoga odczuje bardzo boleśnie wprowadzenie tej instytucji nieświadczenia pracy.

Może się okazać, że otrzymujący to świadczenie pracownicy nie będą osiągać dochodów nawet w wysokości najniższej krajowej. Tam jest taka prawna zawilkość, że mamy 60% od tego świadczenia urlopowego. Tak jak podał tu pan prezes, to może być ok. 4 tys. zł brutto, a nawet mniej. Od 1 lipca najniższe wynagrodzenie w Polsce będzie natomiast wynosić 4,3 tys. brutto. To świadczenie nie osiągnie tego pułapu. To jest duże zagrożenie. Wiadomo, że to nie dotyczy jednoosobowych gospodarstw domowych, tylko gospodarstw domowych 1+.

Przyłączę się więc do postulatu rotacyjności. Trzy miesiące przebywania pracownika na nieświadczeniu pracy nie spowoduje takiego obciążenia budżetu gospodarstwa domowego jak dwanaście miesięcy. Mówimy, że w każdej chwili jest możliwość przywołania tego pracownika. Nie oszukujemy się jednak i nie czarujemy. Nowe kontrakty, które pozwolą spółce dźwignąć się z tego dołka, nie przyjdą jutro ani pojutrze. One mogą dopiero zacząć owocować za trzy, cztery miesiące lub pięć miesięcy. To taki najbardziej realny scenariusz. Tylko tyle mam do powiedzenia w tym zakresie.

Jest jednak także inna prośba. Pozwoliłem sobie, jako przewodniczący federacji, złożyć na ręce pani poseł przewodniczącej podkomisji do spraw infrastruktury nasze spostrzeżenia zawarte w kilku punktach. Żałuję, że pani poseł nie odebrała ich wczoraj, bo wczoraj skierowaliśmy je do kancelarii. Dostała je pani jednak dzisiaj. W tych punktach naprawdę jest zawarta merytoryczna treść – gdzie i w jakich aspektach możemy poprawić finansowanie tej spółki.

Przede wszystkim, w punkcie pierwszym akcentujemy, że wiemy doskonale, że poprzedni rząd na polecenie pana premiera Morawieckiego zdecydował o priorytecie transportu węgla w kraju. Mieliśmy kryzys węglowy itd. Jednak spółka nie dostała z tego powodu ani złotych. Spółka z tego powodu straciła kontrakty, które musiała zerwać z innymi podmiotami handlowymi. Mamy więc prośbę, żeby te działania naprawcze mogły wejść w życie. To pozwoli pracownikom nie odczuć tak boleśnie tego, co w tej chwili jest wdrażane, czyli tego nieświadczenia pracy.

Pan członek zarządu powiedział o obronności. Wiemy doskonale, że nikt inny w kraju nie będzie mógł spełnić wymagań wojska, tylko spółka PKP Cargo. To też jest zawarte w naszym wystąpieniu do podkomisji, do pani przewodniczącej.

Nie będę już powtarzał, ale mówiąc merytorycznie, jest jeszcze sprawa nieruchomości. Jest tu członek zarządu PKP SA. Jako przewodniczący i członek rady nadzorczej

zwróciłem się do spółki PKP SA w sprawie współpracy między spółką PKP SA a spółką PKP Cargo. Chodziło o rozwiązanie tego węzła gordyjskiego, jak można nazwać sprawę tych nieruchomości. Płacenie w tej chwili przez spółkę PKP Cargo za nieruchomości, których właścicielem jest spółka PKP SA, a które nie są potrzebne do wykonywania podstawowych zadań w tej spółce, dodatkowo obciąża tę spółkę. Jest więc apel, żeby rozwiązać tę sprawę. Znacząco zmniejszy to obciążenia spółki. Wiem, o czym mówię. To poprawi sytuację finansową.

Jeżeli któryś z kolegów chciałby uzupełnić moje słowa, to... To było tak w skrócie, pozostałe rzeczy są wiadome. Te rzeczy nie są żadną tajemnicą, pani przewodnicząca może przesłać to pismo spółce PKP SA czy spółce PKP Cargo. Niech wiedzą, o czym mówimy na dzisiejszym posiedzeniu podkomisji. Na razie dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie za tę zwięzłą wypowiedź.

Rozumiem, że nie otrzymali państwo tego listu?

Członek zarządu ds. handlowych PKP Cargo SA Paweł Miłek:

Nie, ale mogę od razu odpowiedzieć na te trzy pytania.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Wie pan co, pogubimy się, jeśli teraz wejdziemy w pytania.

Dobrze. Pan przewodniczący, bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Chcę powiedzieć tylko jedno zdanie. Czy dobrze pana zrozumiałem? Z powodu wydanego przez premiera polecenia transportu spółka straciła kontrakty komercyjne? Proszę tylko o odpowiedź tak lub nie.

Przewodniczący FZZK Jan Przywoźny:

Tak.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Będę chciała rozwinąć ten wątek po wypowiedziach wszystkich, dobrze?

Pan musi uciekać, tak?

Członek zarządu ds. handlowych PKP Cargo SA Paweł Miłek:

Tak, dlatego chciałbym od razu odpowiedzieć na te pytania.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, z uwagi na to, że deklarował pan, że musi wcześniej wyjść, udzielam głosu.

Członek zarządu ds. handlowych PKP Cargo SA Paweł Miłek:

Jeżeli chodzi o kwestię decyzji węglowej, to wydałem działowi handlowemu i działowi controllingu polecenie obliczenia dokładnej wartości strat. Zamierzamy występować o nie do Skarbu Państwa, w myśl zasady kontynuacji. Jest może inny skład zarządzający naszym państwem, tak jak jest inny skład zarządzający PKP Cargo, ale pieniądze to pieniądze. Występujemy o to.

Jeżeli chodzi o nieruchomości, to ten temat został poruszony na ostatnim posiedzeniu zarządu. Podjęliśmy akurat decyzję o wszczęciu procedur w zakresie rozwiązania części umów z PKP i generalnie pozbycia się zbędnych nieruchomości.

Natomiast jeżeli chodzi o kwestię wojska, to pewne rzeczy są już zapreliminowane. Będziemy teraz przechodzić do działania.

Przepraszam pana prezesa, że być może za dużo powiedziałem.

Przewodniczący FZZK Jan Przywoźny:

Dziękuję bardzo. Mamy więc wspólne interesy i wspólne pole do działania, tak?

Członek zarządu ds. handlowych PKP Cargo SA Paweł Miłek:

Dokładnie tak. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, liczę właśnie na to, że zarząd spółki i związki zawodowe mają jeden cel, podobnie jak my wszyscy – „Make PKP Cargo Great Again”. Mam nadzieję, że to łączy nas wszystkich.

Bardzo proszę o zabranie głosu pana Leszka Miętka, prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych. Bardzo proszę.

Prezydent ZZMK Leszek Miętek:

Dziękuję. Bardzo dziękuję za zwołanie tego posiedzenia podkomisji i poświęcenie chwili uwagi PKP Cargo.

Zanim przejdę do swojej wypowiedzi, chciałbym kontynuować temat węgla. Kiedy zarząd PKP Cargo SA był na posiedzeniu rady nadzorczej, zadałem wprost jedno pytanie jako członek rady nadzorczej PKP SA. Zapytałem, czy zarząd spółki zarządza nią, wypełniając dyspozycje polityczne, takie jak dyspozycja polityczna ministra aktywów, pana premiera Sasina i ministra Małeckiego, czy też podejmując decyzje biznesowe? Można to sprawdzić w protokołach posiedzeń rady nadzorczej. Odpowiedzieli, że mają dyspozycje polityczne, ale robią to też biznesowo. Efekt był taki, że porzucono naszych klientów. Oni pozrywali linie technologiczne itd. i odwrócili się od Cargo, bo był wtedy czas na przewóz węgla. To był ostatni gwóźdź do trumny tej spółki.

Chcę natomiast powiedzieć jedno, szanowni państwo. Jest tu wielu nowych parlamentarzystów. Chcę powiedzieć jedno. Dzisiaj w przestrzeni medialnej tzw. doradcy – także ci, którzy prywatyzowali Cargo poprzez wprowadzenie na giełdę i pozostawili je w rękach polityków, nie dając nawet złotówki na rozwój tej spółki – krytykują wszystkich dookoła. Mówią, że to związki zawodowe odpowiadają za to, co działo się w spółce.

Chcę państwu powiedzieć, że od kilku lat, od roku 2000... Na pewno wysyłałem dokumenty do pana premiera i do pana ministra aktywów państwowych, czyli jeszcze wtedy do pana ministra Budki. Wysłałem załączniki, które pokazują, że to związki zawodowe występowały do zarządu Cargo, do rady nadzorczej Cargo, do ówczesnego premiera, ówczesnego ministra infrastruktury, a nawet do prezesa rządzącej partii politycznej, pana Kaczyńskiego. Chcieliśmy skłonić ich do zmuszenia zarządu do zarządzania.

Szanowni państwo, jak wyjechałem za granicę i tłumaczyłem moim kolegom, prezydentom związków maszynistów, jaki powstał komitet protestacyjno-strajkowy... Mówiłem, że mieliśmy jeden jedyny postulat – przeprowadzenie programu naprawczego w spółce i restrukturyzacja. Tłumaczka trzy razy musiała to tłumaczyć, bo oni myśleli, że my protestujemy przeciwko restrukturyzacji. W europejskich związkach zawodowych nie ma takiej sytuacji, żeby to związki zawodowe postulowały program naprawczy.

Widzieliśmy, w jakim kierunku idzie ta spółka. Spółka zgniła politycznie na wskroś. Jedynym i głównym kwalifikatorem kompetencji zatrudnianych na stanowisko kierownicze była odpowiednia przynależność. Pracownik zatrudniany na nowo w spółce musiał przed podpisaniem umowy o pracę podpisać najpierw deklarację wstąpienia do „Solidarności”. Inaczej nie było możliwości, żeby dostał umowę o pracę. Jak komuś przyszło do głowy, żeby zmienić tę przynależność w czasie umowy czasowej, to tracił tę umowę.

Chcę powiedzieć jasno, żeby przekonać państwa raz na zawsze. Kiedy miała miejsce personalna wycieczka pana prezesa do mnie, pan poseł pytał, czy my byśmy chcieli. Nie, my w tej spółce pracujemy często po 30–40 lat. To jest spółka, która żywiła i żywi nas i nasze rodziny. Zrobimy wszystko, żeby funkcjonowała. Nie mamy jednak siły na to, żeby zmusić zarząd do zarządzania. Tak było również tutaj, w parlamencie. Można przeczytać sobie stenogramy posiedzeń sejmowej Komisji Infrastruktury, na których była mowa o Cargo i o kolei. Prosiliśmy tam o to. Nikt nas nie posłuchał i doprowadzono spółkę do fatalnej sytuacji. Na giełdzie jest opublikowany dług w wysokości 2 mld zł. Jednak na konferencjach prasowych słyszę, że wysokość tych zobowiązań wynosi już 6,5 mld zł. Tak słyszę, więc chyba mogę odwołać się do tej kwoty. To są takie zobowiązania, jakie miało kiedyś...

Przewodniczący FZZK Jan Przywoźny:

Nie przesadzaj już, nie dolewaj oliwy do ognia.

Prezydent ZZMK Leszek Miętek:

Tak mówią politycy na konferencjach prasowych. Mogę skończyć? To dobrze.

To jest dług, jaki miało kiedyś PKP SA. Gdzie są te pieniądze? Chodzi nam o zarządzenie.

Natomiast, szanowni państwo, deklaracja współpracy związków zawodowych cały czas leży na stole. Nie będziemy jednak rozmawiali w atmosferze pastwienia się nad pracownikami. To nie oni są winni tej sytuacji. Pracownicy codziennie przychodzili do pracy i pracowali. Tak jak słusznie zauważył pan mecenas... Nie będę tu konkurował z panem doktorem prawa, który specjalizuje się w prawie pracy i sprawach pracowniczych, który mówi zresztą, że jego pasją jest zamykanie przedsiębiorstw i zwalnianie pracowników. Tak mówił przecież na posiedzeniu. Nie będę konkurował w tej sprawie. Pan prezes był łaskawy mówić tutaj z 50 minut. Przepraszam, ale ja jestem tylko związkowcem. Pewnie parlamentarzyści zrozumieli, jaka jest sytuacja spółki. Ja, gdybym słuchał tylko tego, co mówi pan prezes, nie wiedziałbym, w jakiej sytuacji jest spółka. To jest jednak pastwienie się nad pracownikami.

Rzeczywiście, w przeszłości było zastosowane nieświadczenie pracy. Jednak ono zostało zastosowane wtedy, kiedy mieliśmy wypracowany program naprawczy. Wtedy zawiesiliśmy również pewne elementy układów zbiorowych pracy itd. Robiliśmy wszystko, żeby jak najmniej odczuł to pracownik i jego rodzina. Na nieświadczenie pracy wysyłano wtedy na miesiąc. Dzieliliśmy to jeszcze od 15. dnia miesiąca do 15. dnia miesiąca, żeby skutki dla rodzin były do wytrzymania.

Co zrobiono teraz? Teraz wysyła się pracownika na 12 miesięcy na nieświadczenie pracy. Wysyła się również pracowników operacyjnych. Na rynku kolejowym w Polsce brakuje pracowników operacyjnych – maszynistów, rewidentów, ustawiaczy. Oni są poszukiwani. Specjaliści od utrzymania – oni są poszukiwani na rynku pracy. Takich ludzi odsyła się na 12-miesięczny areszt domowy. Chcę powiedzieć, że na przykład z umowy o pracę maszynisty wynika zakaz pracy dla konkurencji. On nie jest piekarzem, cieślą czy malarzem, tylko maszynistą. Jak pójdzie na 12-miesięczne nieświadczenie pracy, to będzie musiał opłacić kredyt i utrzymać rodzinę. Może wtedy pójść do innego przewoźnika. To są ludzie poszukiwani na rynku pracy. Co się stanie? Stanie się to, że duża grupa maszynistów po prostu odejdzie do innych przewoźników i spółka na trwałe straci możliwość realizacji przewozów. Podobnie będzie z innymi pracownikami operacyjnymi.

Nie chcę wchodzić w szczegóły tego, w jaki sposób odsyła się tych pracowników. Widzimy to już teraz, w czasie tych kilku dni stosowania instytucji nieświadczenia pracy. Maszyniście, który prowadzi pociąg i zatrzymuje się na stacji, wręczane jest zesłanie na nieświadczenie pracy. On ma potem dalej prowadzić pociąg. Ustawiacza, który spychał wagony na bocznice, zawołał naczelnik i wręczył mu papier o nieświadczeniu pracy. Ten ustawiacz rzucił rękawicami i wyszedł.

Jesteśmy gotowi do rozmowy, ale szanowni państwo, proszę posłuchać, nie możemy naprawiać patologii patologią. To nie może być obejście ustawy o zwolnieniach grupowych. Czy to jest takie przygotowywanie poprzez 12-miesięczne obniżenie wynagrodzenia pracowników, żeby było taniej ich zwolnić z pracy? Po to jest to robione?

Zarząd mówi, że nie ma czasu na wiele rzeczy, że wiele rzeczy wymaga czasu. Jest jednak czas na wypowiedzenie pakietu gwarancji pracowniczych. Po co? Po to, żeby przygotować wypowiedzenie układu zbiorowego pracy. Po to, żeby przygotować wypowiedzenie porozumienia partnerów społecznych. Szanowni państwo, porozumienia partnerów społecznych są we wszystkich dużych spółkach kolejowych. One spowodowały, że od kilkunastu lat nie było strajku na kolei. Tylko po to są te działania? W to mamy się angażować? Nie może tak być.

Szanowni państwo, nie może być tak, że pan prezes mówi, że giełda, że nie może mówić... Proszę sobie poczytać w prasie, jak zarząd wypowiada się w spółce, jak w niej jest źle, jaka fatalna jest sytuacja. Przecież to czytają nasi potencjalni kontrahenci. Jaka opinia o tej spółce jest na rynku? Mamy głosy od firm, że oni się zastanawiają

i nie chcą podejmować współpracy, bo już sam prezes tej spółki mówi, że jest tam fatalnie. Dlaczego to jest robione? Chcę tylko zwrócić uwagę, że zarząd też nie ma... Zarząd wszedł do spółki, sam mówi, że jest patologia itd., ale cała kadra zarządzająca jest taka sama, jaka była. Zarząd nie ma czasu na zmianę. Zarząd nie ma nawet czasu na pochylenie się nad taką patologią, że dyrektor jednego z zakładów zatrudnia swoją żonę na stanowisku, na które jej nie powołali, i co miesiąc daje jej premię. Dyrektor daje premię swojej żonie. Właśnie z nimi chcą zmieniać firmę, z taką kadrą zarządzającą. Oni dzisiaj, jak im każą strzelać, to będą strzelać do pracowników liniowych. Dałem przykłady tego, w jaki sposób wręcza się im te wypowiedzenia pracy.

Była mowa o spółce Cargo Tabor. Pan prezes sam wywołał ten temat, widocznie ma coś na sumieniu. To rzeczywiście jest spółka, która utrzymuje tabor dla całej grupy. Mogłaby robić to szerzej, tylko był zakaz świadczenia usług zewnętrznych. Chcę powiedzieć, szanowni państwo, że to nie Cargo Tabor jest chore. To matka jest chora. Chciałbym, żeby nie pociągnęła do grobu takich funkcjonujących spółek córek. Dzisiaj niestety jest na krawędzi ogłoszenia ustawowej upadłości. Oni dzisiaj siedzą i nie mają co robić. Nie są w stanie regulować swoich zobowiązań, bo nie płaci im spółka matka Cargo.

Nie chciałbym, aby te zmiany, w które mamy się angażować... Jeszcze raz podkreśliam, że będziemy się w nie angażować, bo są tu ludzie, którzy pracowali tu 30–40 lat. My będziemy się w to wpisywać. Nie możemy jednak wpisywać się w żądzę zemsty na pracownikach. Jeżeli potrzeba – a jest taka potrzeba w spółce – aby dostosować odpowiednio strukturalne zatrudnienie i w ogóle całą strukturę spółki, to usiądźmy i porozmawiajmy o tym. Dzisiaj się wysyła pracownika i robi z niego niewolnika. To jest niezgodne z prawem. My oczywiście będziemy zaskarżali te rzeczy. Już jest zgłoszenie do głównego inspektora pracy. Robi się niewolnika z pracownika, wysyłając go na 12 miesięcy na nieświadczenie pracy.

Jednak, szanowni państwo, chcę zwrócić uwagę na to, że...

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Tylko bardzo proszę już kończyć.

Prezydent ZZMK Leszek Miętek:

Potrzebuję minuty.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dobrze.

Prezydent ZZMK Leszek Miętek:

Mam nadzieję, że odsłucha to ktoś z parlamentarzystów.

Szanowni państwo, sam pan prezes mówił o niewykorzystanym potencjale taborowym, ludzkim itd. To, że spółka nie była zarządzana, że była patologia, że spółka wymaga wewnętrznych zmian, to tylko z powodów obecnej sytuacji spółki. Drugim fundamentalnym powodem jest to, że od wielu lat niestety nie mamy zrównoważonej konkurencji w transporcie. Czy państwo wiedzą, że dzisiaj na polskich drogach przewoźnicy drogowi wożą 2 mld t ładunku? Jakby Cargo uratował z tego chociaż 1%, to w ogóle byśmy nie rozmawiali, bo oni finansowaliby te bieżące rozwiązania i finansowali firmę. Wykładamy miliardy na remont infrastruktury kolejowej.

Pamiętam, jak kiedyś na kolei woziło się ponad 30% towarów. Tyle udziału w rynku miała kolej. Jeszcze niedawno miała 20%. Dzisiaj ma 10%. To po co my inwestujemy w tę kolej? Ja się pytam, co na to wszystko minister klimatu i środowiska? Gdzie tu troska o emisję CO₂? Dlaczego w Polsce bardziej opłaca się uruchomić 50 tirów z 50 kontenerami niż uruchomić jeden pociąg? Dlaczego? Dlatego że stawki dostępu do infrastruktury są takie, że przewoźnicy drogowi wożą praktycznie za darmo. Natomiast stawki dostępu do infrastruktury kolejowej są zaporowe. One wygaszają rynek przewozów towarowych. Jest tu potrzebna interwencja państwa w stawki.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Przepraszam, nie chciałam wchodzić w połowę zdania. Chciałam tylko powiedzieć, że to jest bardzo ważny temat. Tak jak mówiłam, to będzie tematem kolejnego

posiedzenia podkomisji – generalna sytuacja kolejowych transportów towarowych. Absolutnie tak. Proszę dokończyć.

Prezydent ZZMK Leszek Miętek:

Chcę tylko powiedzieć, szanowni państwo, że jest tu potrzebna interwencja ministra finansów oraz poszukanie środków na obniżenie stawek dostępu do infrastruktury. To nie jest jedyny problem. Chcę zwrócić uwagę, że również ceny energii uderzają w kolejowy transport towarowy. W transporcie pasażerskim stawki są obniżone, natomiast w przewozach towarów – nie.

Chcę powiedzieć tylko jedno.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

To bardzo proszę już kończyć, bo ma pan najdłuższy czas wypowiedzi, a nie wszystko dotyczy przedmiotu dzisiejszego posiedzenia podkomisji. Tak jak mówiłam, to, co pan mówi, jest bardzo ważne. Zostawmy sobie jednak temat konkurencyjności transportu kolejowego towarowego na kolejne posiedzenie podkomisji. Dzisiaj skupiamy się na sytuacji wewnętrznej firmy PKP Cargo. Nie chciałabym, żeby ten wątek się rozmywał. Dobrze?

Prezydent ZZMK Leszek Miętek:

Wiem o tym, ale chciałbym zwrócić uwagę. Mówię to po to, aby państwo jako parlamentarzyści nie odnieśli wrażenia, że jedynym powodem kłopotów Cargo są jego pracownicy. Jest to problem złożony.

Chcę powiedzieć jedno, już na koniec, bo wątek jest przerywany. Chciałem krócej, ale ten przerywany wątek... Chcę powiedzieć tylko jedno. Szanowni państwo, ta sytuacja w Cargo i pytanie, czy Cargo wyjdzie z kryzysu, czy nie, to nie będzie tylko problem jego pracowników. To będzie problem państwa. Jeżeli ta spółka padnie w taki czy inny sposób, to nie będzie możliwości realizacji żadnych dużych inwestycji, które są projektowane – czy to będzie CPK, czy cokolwiek innego.

Po drugie, mamy zagrożenie bezpieczeństwa państwa. To na spółce PKP Cargo leżą obowiązki transportowe na wypadek wojny. Ona nie ma zabezpieczonych odpowiednich środków. Przepraszam za kolokwializm, ale jak Putin strzeli w transformator, to kolej stanie. Zapytajcie, ile mamy sprawnych lokomotyw spalinowych i innych rzeczy koniecznych do realizacji tych celów. To nie jest więc tylko problem pracowników Cargo. Jeśli ta spółka nie przetrwa, to będzie to problem społeczny.

Natomiast pastwienie się nad pracownikami to nie jest droga do naprawy tej spółki. W odwecie będą protesty zamiast współpracy. W dodatku to nie będą wcale protesty strajkowe. Chcę państwu powiedzieć coś w tonie czarnego humoru. My dzisiaj nie ogłosimy strajku, choć mamy skończone referendum, mamy zrobiony spór zbiorowy i możemy ogłosić strajk. Pan prezes jednak bardzo by się cieszył, gdybyśmy ogłosili strajk. I tak jest strajk, bo ludzie siedzą i nie wożą niczego. Jeżeli ogłosimy strajk, to on nie będzie musiał im płacić za godziny strajkowe. Powiedziałby: „Słuchaj, prezydent, strajkujcie z pół roku, to nie będę musiał płacić”. W związku z tym jeżeli uruchomimy formy protestu, to o nas się usłyszy, bo one nie będą polegały na powstrzymaniu się od pracy. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie. Rozumiem pana wzburzenie, szczególnie przy tej części dotyczącej błędów poprzedniego zarządu i tego, co pan mówił odnośnie do waszych postulatów restrukturyzacji i programów naprawczych. To faktycznie ewenement po stronie związków zawodowych.

Natomiast powtórzę jeszcze raz, że wiele wątków, które pan poruszył, nie umknie nam w tej podkomisji. Chcemy je poruszać na posiedzeniach. Tak jak zaznaczyłam, transport kolejowy jest dla nas po prostu kluczowy. Będziemy więc wracać do tych wątków.

Został nam jeszcze jeden gość, który prosił o głos. Jest to pan Grzegorz Samek, przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych. Bardzo proszę. Tylko bardzo proszę skupić się na tych wątkach, o których mówiłam – świadomości trudnej sytuacji firmy lub jej braku i akceptacji bądź uwagach do programu naprawczego, który wyjawiał nam pan Wojewódka. Dobrze? Dziękuję.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych Grzegorz Samek:

Dziękuję za udzielenie głosu, pani przewodnicząca.

Szanowni państwo, padło już tutaj wiele wypowiedzi i nie chciałbym się powtarzać, więc mam kilka konkretów. Pierwsza kwestia dotyczy przewodniczącego rady nadzorczej, pana Władysława Szczepkowskiego.

W latach 2005–2007 szefował on spółce Cargo. Po skończeniu szefowania, czyli po zmianie władzy w 2007 r., spółka wymagała gruntownej naprawy. Były wprowadzone programy naprawcze, zostali zwolnieni ludzie. Zmniejszona została liczba zakładów. Teraz jest rok 2024 i mówię to z całym szacunkiem, ale pan Władysław Szczepkowski jest chyba od 7 czy 8 lat przewodniczącym rady nadzorczej. To jest człowiek, który nadzorował poszczególne zarządy i to, jak realizują one zadania powierzone spółce. Widzimy, jakie są tego efekty. Ten pan pracuje tam dalej.

Obecny, tymczasowy – przepraszam za sformułowanie – zarząd mówi tak: „Oszczędzamy na wszystkim”. Potem zaś zostają nam przedstawieni doradcy zarządu. Jeden doradca zarządu to jest były związkowiec, który został członkiem zarządu dzięki związkowi zawodowemu. Nie pamiętam jego aktywności przez ostatnie 8 lat, ale teraz będzie doradzał w spółce. Drugi pan to pan z PAZP, pan Janusz Janiszewski.

Przeczytałem krótko: „Premier Mateusz Morawiecki powierzył Januszowi Janiszewskiemu pełnienie obowiązków prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej bez podstawy prawnej. Wynika to z orzeczenia Sądu Najwyższego. Tym samym Sąd Najwyższy potwierdził wcześniejsze zastrzeżenia NIK, o których informowaliśmy”. I tak dalej, i tak dalej. TVN podaje, że zarobił 0,5 mln złotych. Był program w telewizji na ten temat. Była groźba paraliżu powietrznego przez kontrolerów ruchu. Dopiero jak odwołali pana Janiszewskiego, to kontrolerzy ruchu wrócili do pracy. Wypowiadają się o nim w negatywnym świetle. Taki człowiek przyszedł i doradza spółce? Specjalista od bezzałogowych statków powietrznych. Czy państwo nie widzą tutaj jakiejś... Nie wiem, jak to nazwać, jakiejś niezdrowej sytuacji? Rozumiem, że oni nie pracują za darmo, tak?

Pan Janiszewski wraz z tym drugim doradcą jeżdżą po zakładach pracy. Byłem na takim spotkaniu. Powiem państwu, jak jest. Co innego jest na naszym spotkaniu z zarządem, a co innego jest w zakładach. Mówią tak: „Szanowni państwo, jesteście doradcami. Przyjechaliśmy was zapytać, co zrobić, żeby było lepiej”. Od tego zaczynają swoją wypowiedź. Też chciałbym być takim doradcą.

Szanowni państwo, przejdę do ustawy o czasie pracy maszynisty. Wszyscy wiemy, że powoduje to budowanie przewagi konkurencyjnej innych przewoźników. Ta ustawa jest chyba najdłużej procedowana, bo aż kilkanaście lat. Leży teraz w Sejmie. Jak pytałem ostatnio pana prezesa, jaka jest aktywność w zakresie wyegzekwowania tej ustawy, to powiedział, że rozmawiał z panem ministrem. Rozumiem, że ta rozmowa przyniesie jakiś skutek. To jest podstawowa rzecz – żebyśmy wszyscy pracowali na tych samych warunkach. Nie może być tak, że tzw. prywatny przewoźnik towarowy buduje swoją przewagę tylko dlatego, że nie ma takich obciążeń, jakie ma na przykład PKO Cargo.

Teraz przejdę do art. 54 ustawy o prywatyzacji kolei z 2000 r. Szanowni państwo, to jest środek przewidziany na bardzo kryzysowe sytuacje. Robienie sobie z tego takiego elastycznego narzędzia, że za każdym razem, gdy będzie taka potrzeba, będziemy kierować ludzi na nieświadczenie pracy... Tak zrozumiałem z wypowiedzi pana prezesa. Ci ludzie będą czekać na to, aż w ciągu 48 godzin będą musieli się stawić w pracy. To jest niedorzeczne. Część ludzi, którzy są kierowani na 12-miesięczny okres nieświadczenia pracy, nie wróci już do spółki.

Mimo że występowałem o to dwukrotnie, spółka do tej pory nie jest w stanie przedstawić, jaka jest nadwyżka zatrudnienia w poszczególnych jednostkach organizacyjnych, komórkach organizacyjnych i na poszczególnych stanowiskach. Jeżeli tego nie wiemy, to jak możemy kierować na nieświadczenie pracy do 30% pracowników? Proszę powiedzieć. Przecież to jest niedorzeczność. Należy zidentyfikować, gdzie są nadwyżki, a gdzie są niedobory i alokować tych ludzi, jeżeli jest taka potrzeba. Tak jest to zapisane w pakiecie gwarancji pracowniczych, który przeszkadza panu prezesowi. Wtedy będziemy mogli mówić o minimalizacji kosztów ponoszonych przez pracodawcę. Dzisiaj,

szanowni państwo, oczekujemy i prosimy o to, aby pan prezes zastanowił się, czy jest w stanie zmienić uchwałę albo wpłynąć na zmianę uchwały. Chodzi o zmianę, która powodowałaby, że pracownicy będą szli na nieświadczenie pracy maksymalnie na okresy 3-miesięczne.

Chciałbym powiedzieć coś, co padło już wcześniej – art. 54 był stosowany wcześniej. To nie jest nowa sytuacja. Jednak wówczas za każdym razem miał miejsce rzeczywisty, a nie pozorowany dialog społeczny. Wtedy mówiliśmy: „Dobrze, ale nie od 1. dnia miesiąca, tylko od 15. dnia miesiąca, żeby było mniejsze obciążenie dla pracownika”. Dzisiaj nie ma takiej sytuacji. Dzisiaj mówi się, że to jest dobrodziejstwo. W pewnym sensie trzeba się z tym zgodzić. To gwarantuje trwałość stosunku pracy. Tyle tylko, że jeżeli są określone zasady i mówi się pracownikowi, że w czasie nieświadczenia pracy może on skorzystać na przykład z regulaminu świadczeń socjalnych... W regulaminie jest napisane, że otrzyma to świadczenie, jeżeli weźmie urlop. Przypominam, że chodzi o pracownika zwolnionego ze świadczenia pracy. On ma kłopot, bo jest zwolniony ze świadczenia pracy i nie może iść na urlop. Niuansów, które się przy tym stosuje, jest bardzo wiele. Mogę ich tu wymieniać bardzo dużo.

Chcę więc jeszcze raz podkreślić, że oczekujemy skrócenia okresów nieświadczenia pracy. Naszym zdaniem wtedy osiągnie się taki sam efekt. Najlepiej najpierw zidentyfikować nadwyżkę zatrudnienia. To jest dla nas oczywiste. Jeżeli na nieświadczenie pracy pójdzie do 30% pracowników, to będzie to jakaś... Powiem jeszcze inaczej. Pracownicy ponoszą w tej chwili pełne koszty sytuacji, która powstała nie z ich winy. Oni wykonywali pracę w taki sposób, jaki zorganizował im pracodawca. Czyją winą jest to, co mówi prezes, czyli że handel nie działa, że nie rozmawiają w języku angielskim? Maszyniści, rewidenty? Kto pracował nad tym wszystkim?

Pan prezes w mediach mówi, że na iluś tam dyrektorów tylko jeden nie jest w związku zawodowym. Rozumiem, że chodzi o „Solidarność”. Prezes mówi tak; „To wy, panowie, skierujecie tych ludzi na nieświadczenie pracy”. W głównej mierze kierują się oni kryterium związkowym. Dyrektorzy, którzy przynależą do tego związku, bronią swoich towarzyszy. To są rzeczy, której już się dzieją. Kolega mówił o sytuacji, w której wręcza się zawiadomienie o nieświadczeniu pracy maszyniście, ustawiaczowi czy manewrowemu w miejscu jego pracy. Oczywiście, że to się dzieje w miejscu pracy.

Na stacji Dąbrowa Górnicza Towarowa pani dostała dokument i wyjechała stamtąd erką. Ludzie płaczą, dzwonią. Nikogo to nie obchodzi. Tak jak mówię, jest to kwestia tego, że nie rozmawia się z nami. Nie prowadzimy dialogu. To jest narzucanie własnego punktu widzenia na uzdrowienie sytuacji. Pan prezes jest zresztą znany z tego, że uważa, że związki zawodowe się ogrywa, a nie rozmawia z nimi. Przynajmniej ja słyszałam takie opinie. Tak to wygląda, taka jest rzeczywistość. Można ją zaklinać w różny sposób.

Na końcu chciałbym jeszcze podkreślić jedną rzecz. Szanowni państwo, mam pewien apel. Mieszkam w Opolu, gdzie niedawno był festiwal. Jeden z kabareciarzy wygłosił apel do prezydenta. Ja chciałbym wygłosić ten apel do państwa. 15 października społeczeństwo, w tym wszyscy ci, którzy stali do trzeciej rano przed lokalami wyborczymi, otworzyło drogę do tego, żeby zło odeszło i żeby nie było jego powrotu. Jeżeli nie będą państwo działać w sprawach pracowniczych, jeżeli będą państwo stosować takie metody, to bardzo szybko powróci sytuacja, w której społeczeństwo odwróci się z powrotem do wyganiania zła za pomocą salcesonu. To się stanie szybciej, niż myślicie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie za ten głos. Nawiązał pan do sytuacji kryzysowych. Rozumiem, że tę sytuację, która panuje obecnie w PKP Cargo, traktuje pan jako sytuację kryzysową, która otwiera możliwość wprowadzenia instytucji nieświadczenia pracy? Mają jednak państwo duże zastrzeżenia co do sposobu jej wprowadzania, tak? Dobrze.

W takim razie otwieram dyskusję. Bardzo proszę, teraz osoby, które chcą zabrać głos i zadać pytania. Zgłosił się pan poseł Kamil Wnuk. Ja też pozwolę sobie teraz zadać pytania, a w międzyczasie proszę o zapisanie osób, które chcą zadać konkretne pytania.

Do ministerstwa również będę miała pytanie odnośnie do ustawy o czasie pracy maszynistów. Wrócimy do tego.

Moje pierwsze pytania są jednak oczywiście skierowane do zarządu PKP Cargo. Pierwsze pytanie. Bardzo proszę o krótką odpowiedź. Czy mają państwo podliczone, jakie są koszty i straty wynikające z nakazu – czy też oferty, bo nie wiem, jak to traktować – priorytetowych transportów węglowych? Po pierwsze chodzi o ich finansowanie – czy to były dobrze zbilansowane stawki? Po drugie chodzi o to, jakie były straty spowodowane odejściem klientów. Bardzo proszę o taką informację.

Moje drugie pytanie jest bardzo ważne. Naliczyłam, że ten temat pojawiał się w wypowiedziach co najmniej trzech związków zawodowych. Jak prowadzą państwo dialog ze związkami zawodowymi? Może powiem bardziej konkretnie, bo lubię konkretne odpowiedzi. Czy przychylicie się do wprowadzenia rotacyjnego systemu nieświadczenia pracy? Jak wynika z ich wypowiedzi, byłby to krok w kierunku oczekiwania związków zawodowych.

Bardzo proszę o odpowiedź. Potem udzielię głosu innym posłom.

Pełniący obowiązki prezes PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, powiem konkretnie, zaczynając od drugiego pytania. Nie, nie przychylimy się do tego. Wprowadzona przez nas struktura, która pozwala na skierowanie na nieświadczenie pracy od każdego z miesięcy od czerwca do grudnia tego roku, daje tę elastyczność.

Natomiast z uwagi na toczące się na przykład z bankami rozmowy dotyczące finansowania spółki... To też będzie trochę odpowiedź na to, co powiedział pan przewodniczący, i na postulaty, które przedstawili państwo podkomisji. Niestety, w tym momencie znowu muszę zastrzec tajemnicę giełdową przedsiębiorstwa. Musimy jednak pokazać trochę pewne działania, które są długoterminowe. Z całym szacunkiem, ale z perspektywy naszych partnerów, na przykład banków, trzymiesięczne nieświadczenie pracy nie jest takim rozwiązaniem. Nie pomoże nam to chociażby w znalezieniu finansowania zewnętrznego.

Odpowiem natomiast od razu na pytanie co do innej kwestii w tym zakresie. Wsluchuję się w to, co panowie powiedzieli przed chwilą. Cieszę się, bo myślę, że zarząd podpisze się pod dużą częścią postulatów, które zgłosili nam panowie. Chcę jednak przejść do konkretów. Myślę, że jeżeli w ramach zasad nieświadczenia pracy wprowadzimy na przykład zasadę, że świadczenie socjalne nie może być niższe niż minimalne wynagrodzenie krajowe, to znajdziemy porozumienie w tym zakresie.

Jeden z państwa związków przedstawił wczoraj czy przedwczoraj pismo, w którym składał konkretne propozycje. Było to na przykład wyłączenie jedynych żywicieli rodziny z grona osób, które mogą zostać wysłane na nieświadczenie pracy. Wrócimy z propozycją. To oczywiście nie jest miejsce do dialogu między nami. Chcę jednak zapowiedzieć, że wrócimy z taką propozycją. Jesteśmy już po analizach. Wrócimy z propozycją, żeby ustalić kryterium socjalne. Chodzi o to, aby ustalić, których jedynych żywicieli wyłączymy z tego grona. Czym innym jest wyłączenie pracownika zarabiającego 20 tys. zł, a czym innym wyłączenie takiego, który zarabia 7 tys. zł. Musimy to sobie jasno powiedzieć. Wrócimy do tego i odpowiemy na każdy taki postulat.

Jest też chociażby to, co mówił pan przewodniczący Przewoźny. Zapisalem to sobie dokładnie, bo zależy nam na tym, żeby to nieświadczenie pracy... Rozumiem w pełni brak ludzkiej twarzy tej instytucji nieświadczenia pracy. Chodzi o to, żeby ona w miarę możliwości miała ludzką twarz. Dlaczego? Niestety, jest tak, jak mówił pan przewodniczący Samek. Dziękuję za to. Chcę to jasno powiedzieć – to jest bolesne narzędzie, ale najmniej dotkliwe.

Nie ma nic za uszami, jeśli chodzi o Cargo Tabor. Problemem są poprzednie decyzje poprzednich zarządów. Problemem jest to, czy dzisiaj 50 mln zł, które jako PKP Cargo jesteśmy winni PKP Cargo Tabor, mam przelać do Cargo Taboru, czy mam je przelać na wynagrodzenia pracowników PKP Cargo? Pomożecie odpowiedzieć? Ja się zastanawiam, co mam zrobić. Chcę powiedzieć jeszcze jedną rzecz. Niestety, ale sytuacja finansowa spółki... Muszę się tutaj odwołać do dwóch członków rady nadzorczej będą-

cych z nami tu na sali. Sytuacja finansowa spółki nie jest taka, jaka była 31 marca. Dzisiaj mamy już wyniki na koniec maja. Taka jest sytuacja. Chciałbym, żebyśmy mieli świadomość, gdzie jesteśmy. Nie mogę powiedzieć nic więcej w tym zakresie.

Natomiast jeśli chodzi o pierwsze pytanie pani przewodniczącej, czyli o umowy handlowe i kwestię potencjalnych strat, to tutaj też musimy uważać na każde słowo, bo nie możemy jeszcze stwierdzić, jak wygląda ta sytuacja. Natomiast, tak jak powiedział pan prezydent, tak jak powiedział pan prezes Miłek, pan prezes wydał polecenie zweryfikowania i obliczenia tych liczb, także na poszczególnych kontraktach.

Mogę podać przykład. Nie mogę oczywiście podać nazwy klienta ani czegokolwiek, ale jest to nasz dosyć istotny klient. Mam tu informację, którą dostaliśmy i którą chciałbym pokazać tytułem egzemplifikacji. Sytuacja jest taka, że mamy klienta, z którym mieliśmy umowę. Mamy takie informacje, że w okresie obowiązywania decyzji... Chodzi o decyzję pana premiera Morawieckiego, na którą wskazywał wcześniej pan prezydent. Mamy informację, że na skutek tej decyzji od lipca 2022 r. do czerwca 2023 r. utraciliśmy w przypadku tego jednego klienta 600 tys. t pracy przewozowej. To są mniej więcej dwie dniówki, jakie jesteśmy w stanie wypracować.

Tracimy więc, że tak powiem, dwa dni z 365. Tracimy 600 tys. t. Proszę pamiętać, że Cargo wozi mniej więcej 300 tys. t dziennie, oczywiście z dużym przybliżeniem. Na skutek tej decyzji, w przypadku jednego klienta... Nasze służby szacują, że są to przychody rzędu 24 mln zł. Straciliśmy to wskutek tej jednej decyzji, i to w przypadku tylko tego jednego klienta. Nie chcę wskazywać, jak duży to jest klient czy cokolwiek innego. Będziemy pokazywać te dane.

Teraz uwaga. Gdyby nie było tej decyzji, to dla tego klienta przewiezilibyśmy jeszcze 660 tys. t i mielibyśmy 24,5 mln zł więcej przychodów. Nasze służby wyliczyły jeszcze natomiast, że konsekwencje tego są dalej odczuwalne. Jest dokładnie tak, jak powiedział pan prezydent. Nieczęsto się zgadzamy, ale co do tego zgodzimy się na pewno. Straciliśmy na tym, że ten klient od nas uciekł, a co więcej, założył własną spółkę i ma teraz własny transport. Tak więc w konsekwencji tej decyzji straciliśmy jeszcze 2,4 mln t, czyli kolejne kilka dni pracy przewozowej. Szacujemy, że jest to jakieś 78,8 mln zł przychodów.

Inaczej mówiąc, jeśli byśmy to podsumowali, to tylko w przypadku tego jednego klienta na skutek tej decyzji straciliśmy 3 mln t, czyli 10 dni pracy przewozowej. To jest naprawdę dużo, 1/3 miesiąca. Straciliśmy też prawie 103,2 mln zł przychodów. W pełni zgadzam się więc z tym, co padło dzisiaj na tej sali – kluczowa jest sprzedaż. Jest tak, jak powiedział pan prezydent – gdybyśmy tylko mieli tę sprzedaż i możliwości, to koszty, które ponosimy, byłyby trochę drugorzędne. W pełni się jednak zgadzam, że należy je zrestrukturyzować.

Finalizując odpowiedź na pytanie pani przewodniczącej, mogę jeszcze powiedzieć, że w tej chwili zbieramy dane. Jak tylko będziemy na takim etapie, że będziemy w stanie je zebrać, uzasadnić, przeliczyć, przemnożyć i przypisać do nich odpowiedzialność za konkretne decyzje...

Niestety znowu się zgodzę z tym, że w Cargo niestety nie działa bardzo dużo rzeczy. Niedługo na posiedzeniu rady nadzorczej będziemy też rozmawiali na przykład na temat najmu zewnętrznego węglarek. Proszę sobie to wyobrazić – mimo że mamy w naszej spółce setki czy tysiące naszych nieużywanych dzisiaj węglarek, w zeszłym roku najmowaliśmy węglarki z zewnątrz. Po co, dlaczego? Proszę państwa, potem dostaję informację z audytu, jak oni oceniają tę sytuację. Oni piszą, że koszty niepotrzebne, czyli straty, to 2,5 mln zł. Są to więc, w cudzysłowie, „straty”. Tyle straciliśmy na niepotrzebnym najmie węglarek.

Oczywiście, czasami jest taka potrzeba, jeśli nie mamy czegoś specjalistycznego, a potrzebujemy do jakichś zleceń. Generalnie jednak audyt wyliczył mi... Zresztą pan przewodniczący Grymel, którego dzisiaj nie ma, a który jest członkiem rady nadzorczej z ramienia „Solidarności”, powiedział na posiedzeniu rady, że było to 2,5 mln zł. Ja powiedziałem, że było to 2,499 mln zł, bo dokładnie taka jest kwota. Zapytałem więc audytu, ja to jest, że napisali, że mamy szkodę czy też niepotrzebne koszty

w wysokości 2,5 mln zł wyrzuconych w błoto na najem niepotrzebnych węglarek, a oceniają to jako dostatecznie dobre, jako OK. Trochę tego nie rozumiem.

Naprawdę potrzebujemy zmian personalnych. W pełni się z tym zgadzam, panie prezydencie. Od razu odpowiadam na to wyzwanie. Tylko niestety sytuacja jest taka, że mamy dzisiaj pożary, szczególnie pożary finansowe. Mamy duże zadłużenie. Mamy też dokładnie taką sytuację... Nie mogę za dużo powiedzieć. Mam jednak dylematy, czy zapłacić 50 mln złotych Cargo Taborowi, czy przeznaczyć je na pensje. To jest pytanie, które chcę zostawić bez odpowiedzi. To jest sytuacja.

Nie będę w stanie odpowiedzieć w sprawie wszystkich poruszonych tutaj kwestii. Powiem jednak konkretnie – trwa postępowanie w sprawie żony dyrektora. Poinformujemy, jak zostanie zakończone. Trwa postępowanie. Jeśli zaś chodzi o doradców, to bardzo się cieszę, że oni jeżdżą po zakładach i pytają ludzi, jak można pomóc spółce. Nie dostaniemy tej wiedzy, patrząc na to z ul. Grójeckiej. Siedząc w gabinecie, nie pozyskam wiedzy, którą pozyskają doradcy. Są to właśnie doświadczone osoby, które potrafią słuchać ludzi.

Przewodniczący FZZMK Grzegorz Samek:

O czym pan do nas mówi?

Pełniący obowiązki prezes PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Odpowiadam w tej chwili na kwestie, które podnosił pan przewodniczący.

Tych obszarów jest oczywiście bardzo dużo. Jeśli natomiast chodzi o te kwoty, to będziemy to wyliczać i przedstawimy informację

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dobrze. Dziękuję, bo takie były dwa moje pytania.

Podsumowując, rozumiem, że świadczenie socjalne nie może być niższe niż minimalne wynagrodzenie, a jedyni żywicieli nie będą odsyłani na nieświadczenie pracy, jeśli ich zarobki mieszczą się poniżej jakiejś kwoty. To kryterium socjalne jest do ustalenia. Biorę to za dobrą monetę. Wierzę, że usiądą państwo z tymi dwoma wątkami do stołu ze związkami zawodowymi. Tak?

Pełniący obowiązki prezes PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Powiem tak. Z uwagi na czas prześlę po prostu propozycję do naszych partnerów społecznych. Poproszę ich o ustosunkowanie się do tego. Nie ma problemu, zrobimy to jeszcze dosłownie w tym tygodniu.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo się cieszę.

Pełniący obowiązki prezes PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Niestety, w tej spółce nie mamy czasu na długie... To, co przedstawiła pani przewodnicząca, to konkrety.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dobrze.

To teraz poproszę pana posła Kamila Wnuka, który zgłosił się do zadania pytania.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Przede wszystkim chciałem bardzo podziękować pani przewodniczącej, że w tak szybkim czasie i trybie udało się zorganizować spotkanie naszej Komisji. Dziękuję też panom pełniącym funkcję zarządu spółki Cargo, przedstawicielom ministerstwa i przede wszystkim czynnikom społecznym. Nie ukrywam, że byłem inicjatorem tego spotkania, jednak wniosek wyszedł właśnie od czynnika społecznego. Temat tego spotkania przyszedł od związków zawodowych. Państwo dużo mówią i zwracają się do nas, do parlamentarzystów. Powinni mieć państwo świadomość, że siedzą tutaj posłowie z różnych klubów parlamentarnych, ale nie ma to akurat większego znaczenia. To są te osoby, które interesują się waszym tematem. Jesteśmy tutaj, żeby was wysłuchać, żeby wam pomóc i starać się rozwiązać tę sprawę. Myślę, że pozostałe osoby myślą tak samo i powiedzą to samo.

Cieszę się, że jest taka dyskusja. Wydaje mi się, że kwestia pracowników, czyli ludzi, jest najważniejsza. Może trochę emocjonalnie, ale został przywołany ważny temat. Państwo patrzą na tę sprawę pod kątem kolejarzy, maszynistów, którzy przez ponad 30 lat pracują na kolei. Chodzi o miejsca pracy itd. Myślę, że poza czynnikiem ekonomiczno-finansowym, czyli restrukturyzacyjnym, musimy mieć też na uwadze czynnik ludzki. Są to ludzie, którzy często całe życie, a nawet z pokolenia na pokolenie pracują w tej branży. Nie znają innego życia. Trzeba więc wziąć to poważnie pod uwagę.

Mam jeszcze jedną dygresję i za chwilę przejdę do pytań, żeby nie przedłużać. Dzisiaj jechałem do państwa. Nie mamy obecnie posiedzenia Sejmu, więc większość z nas przyjechała specjalnie na nasze wspólne posiedzenie, tak samo jak państwo. Ja akurat też jechałem pociągiem. Totalnie przypadkowo jechałem z przedstawicielem zarządu jednej z dużych spółek działających na naszym rynku, która kiedyś była w 100% obsługiwana przez Cargo. Obecnie obsługuje ją firma Kolprem, która została tak naprawdę stworzona jako spółka celowa do obsługi... Nie będę tutaj mówił nawet nazwy, ale państwo z branży domyślają się pewnie, o kim mowa. Cargo ma tam oczywiście jakieś zlecenia, ale tylko na poziomie 10%. To jest taki trochę symbol.

Jadąc do państwa, rozmawiałem z człowiekiem z rynku, który powiedział mi wiele rzeczy, których nie będę oczywiście wymieniał, bo to jest temat na oddzielną rozmowę. Jeśli chodzi o to, kto zawinił tej sytuacji, to był to tak naprawdę proces długotrwały. Natomiast skandaliczne jest to, co usłyszeliśmy dzisiaj od czynnika społecznego, a co potwierdził zarząd. Skandaliczne jest to, że to rząd tak naprawdę... Nie chcę tu wymieniać nazwiska. Jednak to rząd miał duży udział w doprowadzeniu do tego, co dzieje się teraz. Obecną sytuację, która i tak nie byłaby dobra, w bardzo dużej mierze popsuły władze państwowe. To są osoby odpowiedzialne za obywateli, odpowiedzialne za pracowników w spółce z udziałami, nomen omen, Skarbu Państwa. Tam właśnie doszło do takiej sytuacji. Ciężko to w ogóle komentować.

Przejdę do pytań. Zacznę od kwestii, które niepokoją mnie najbardziej. One zostały wskazane przez przedstawicieli strony społecznej. Chodzi o konkretne nazwiska doradców i ich powiązania z poprzednim rządem. Jak wynika z dyskusji, nie miał on najwyższych notowań. Te osoby, współpracujące z poprzednim rządem w ramach pełnionych funkcji, raczej nie pomagały swoją wiedzą, tylko działały na szkodę spółek, w których pracowali, w których byli doradcami.

Stąd też wynika moje pytanie, dlaczego akurat te osoby zostały doradcami? Kto podjął taką decyzję, kto o tym decydował? Jest to dla mnie niepokojące. Skoro mamy coś naprawiać, to czy rzeczywiście powinni robić to osoby, które popsuły coś wcześniej? Jaką mamy gwarancję, że nie popsują tego drugi raz? Czy takie osoby rzeczywiście powinny pobierać jakiegokolwiek wynagrodzenia z tej spółki?

Szczerze mówiąc, jestem bardzo zaniepokojony tym faktem. Zgadzam się trochę z przedmówcami. 15 października nasza strona polityczna dużo obiecała obywatelom. Naprawdę chcemy dotrzymać tych obietnic. Jednak abyśmy mogli ich dotrzymać, organ wykonawczy musi tego pilnować. Mamy tutaj przedstawiciela ministerstwa. Na pierwszym miejscu w wytycznych powinny być kompetencje. Niepokoi mnie więc ta sprawa. Prosiłbym o odpowiedź, dlaczego są to te konkretne nazwiska. Kto o tym zdecydował? Osobiście mnie to niepokoi i chciałbym to wyjaśnić.

Pani przewodnicząca powiedziała o ustawie o czasie pracy maszynisty. To jest temat trochę poboczny. Odniesiemy się do tego oddzielnie.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

To na końcu.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dobrze, to na końcu.

Kolejna sprawa to też pytanie do zarządu. Doszły do mnie konkretne informacje. Jestem akurat z województwa śląskiego i znam spółki funkcjonujące w województwie śląskim. Jestem nawet w kontakcie nie tylko z czynnikiem społecznym, lecz także prywatnie z pracownikami tej spółki. Chciałem rozeznaczyć się w temacie. Mam informację odnośnie do kryterium doboru osób przechodzących na nieświadczenie pracy.

Jest niestety tak, że często decyduje o tym kryterium przynależności do związków zawodowych. To jest dla mnie bardzo niepokojące. Chciałem dowiedzieć się czegoś na ten temat. Znam Kodeks pracy i wiem to, o czym mówił pan wcześniej. W pełni się z tym zgadzam. Mogą państwo dobierać sobie pracowników tak, jak chcecie, poza tą kwestią ochrony wieku przedemerytalnego. Macie do tego prawo. Mam natomiast taką niepokojącą informację, że rzeczywiście w sytuacji, w której dyrektor placówki jest związany z jednym ze związków zawodowych, osób z tego związku w ogóle nie ma na tych listach. Natomiast pozostałe osoby, nienależące do żadnych związków lub należące do pozostałych, znajdują się na tych listach.

Mam konkretną informację z jednego z zakładów, w którym 10% osób dostało już informację o wysłaniu na nieświadczenie pracy. Mówię w tym momencie stricte o maszynistach, czyli najważniejszym trzonie firmy. 10% osób dostało już takie odesłanie na 12 miesięcy. Ani jedna osoba spośród tych 10% nie jest z tego największego związku zawodowego. Ani jedna osoba, wszystkie są z pozostałych związków. To jest rzecz, którą moim zdaniem trzeba wyjaśnić. Prosiłbym o odpowiedź i wyjaśnienie tej kwestii.

Jeśli chodzi o rotacyjne i krótkie okresy, to ten temat został już dosyć szeroko przedstawiony przez wszystkie obecne związki zawodowe. Pewnie pozostali posłowie też zabiorą głos na ten temat, ale wydaje mi się, że optujemy za tym, aby ten temat został przemysłany. Będzie się to pewnie zgadzać i kwotowo, i jakościowo.

Przejdę teraz do mojego ostatniego pytania. Jest to właściwie trochę teza i pytanie w jednym. Jeżeli ktoś jest fachowcem w jakieś dziedzinie i coś potrafi, to Cargo nie jest jedyną firmą na rynku. W naszym województwie przemysł ciężki wciąż jeszcze intensywnie funkcjonuje i jest tam sporo takich firm, głównie z kapitałem niemieckim oraz czeskim. Czy nie jest trochę tak, że w momencie, gdy te osoby zostaną wysłane na niepłatne świadczenie, to przejdą po prostu do konkurencyjnych firm na stałe? Wykwalifikowanie i wykształcenie takiego pracownika trwa około 2 lata. Dopiero wtedy taki wykwalifikowany pracownik ma wykształcenie i warunki, by móc pracować w spółce.

Czy stać nas na to, jako spółkę strategiczną dla bezpieczeństwa pod kątem militarnym, żeby pozbyć się takiej konkretnej liczby specjalistów? Jeżeli oni przejdą do czeskiej spółki, to może być tak, że nie wrócą już do nas. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Ja jeszcze tylko dopytam o wątek, który poruszał pan Leszek Miętek, a który dotyczy właśnie pracowników operacyjnych. My też nie uzyskaliśmy informacji, w jakich sektorach jest przerost zatrudnienia. Faktycznie, przychyliam się do pytania, czy oddelegowanie pracowników operacyjnych, których inne firmy poszukują na rynku, jest dobrą strategią dla PKP Cargo. Chodzi o delegowanie tych pracowników na nieświadczenie pracy. Bardzo proszę ustosunkować się do tych pytań. Dziękuję.

Pełniący obowiązki prezes PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Dziękuję bardzo.

Pani przewodnicząca, panie pośle, odpowiem na pytania. Zaczniemy od kadr i pana Janusza Janiszewskiego. Ja podjąłem tę decyzję i ja biorę za to odpowiedzialność. Pracowałem z panem Janiszewskim przez lata. Byłem jego doradcą w PAŻP. Wiem, co zrobił. Jeżeli ktoś negatywnie ocenia pana Janiszewskiego, to proszę oceniać negatywnie również mnie. Biorę pełną odpowiedzialność. Rozumiem, że związki zawodowe PAŻP z różnych powodów... On tam był przewodniczącym związku zawodowego kontrolerów ruchu lotniczego. Potem panowie się poprztykali. Rozumiem, że dotarli do pana Samka. Wiemy, jaka jest sytuacja w tej chwili.

Powiem natomiast tak. Jestem naprawdę zdziwiony, że niektórzy nie rozumieją naszej obecnej sytuacji. Nie ma czasu zajmować się różniami, kiedy płoną lasy. Teraz naprawdę płoną lasy. Proponowałbym, żebyśmy zajmowali się rzeczami naprawdę ważnymi. Odpowiem jednak jeszcze raz na to pytanie – to moja decyzja, moja odpowiedzialność. Jak najbardziej będę bronił takiej decyzji.

Druga kwestia to kwestia przynależności związkowej i typowania pracowników na nieświadczenie pracy. Tak jak już dzisiaj padło, od 25 lat zajmuję się zawodowo

prawem pracy. Zajmuję się tym przez całą moją karierę zawodową. Mam pełną świadomość, że jedną z najważniejszych zasad prawa pracy jest zasada równego traktowania bez względu na przynależność bądź brak przynależności do organizacji związkowych. To jest zasada wolności związkowej, lecz także wolności od przynależności związkowej. Te same głosy, które dochodzą do pana posła, dochodzą też do nas, jako do pracodawcy.

Powiem natomiast tak. Proszę zobaczyć, jaki mamy poziom uzwiązkowienia w firmie. 80% pracowników jest członkami związku zawodowego. Jeżeli 30% pracowników będzie skierowane na nieświadczenie pracy, to siłą rzeczy można sobie matematycznie obliczyć, że muszą się tam znaleźć... Tak odpowiem panu posłowi. Natomiast, żeby była jasność, mam pełną świadomość, jaki jest dobór. Dostaję te same informacje ze spółki. Natomiast odpowiem trochę jednocześnie na wcześniejsze pytanie pani przewodniczącej – nie mam dzisiaj żadnej wiedzy co do nazwisk i co do tego, kto jest kim, gdzie, jak itd.

Tak jak mówiłem wcześniej, mamy ośmiu niezależnych pracodawców. Decyzje są podejmowane na poziomie poszczególnych zakładów. To nie są decyzje podejmowane personalnie przez mnie, na moim biurku. Natomiast w przyszłym tygodniu zbierzemy sobie wszystkie dane, zobaczymy nazwiska i nałożymy na to naszą wiedzę. Proszę mi wierzyć, że rozkład... Nie wiem, czy to będzie krzywa Gaussa czy jakiegokolwiek inny rozkład. Wiem jednak, że to się znajdzie. Nie ma tutaj żadnego problemu.

Odpowiem natomiast na pytanie dotyczące grup zawodowych. Pani przewodnicząca pytała, w których grupach zawodowych jest przerost zatrudnienia. Mogę powiedzieć, że jeśli weźmiemy pod uwagę pracę przewozową, to niestety przerost zatrudnienia jest we wszystkich grupach, także wśród maszynistów. Chcę pani precyzyjnie odpowiedzieć na pytanie. Mamy dzisiaj 3210 maszynistów PKP Cargo. Mniej więc jasność, że jest to duża grupa zawodowa. Oczywiście jest to grupa bardzo ważna, ale każda grupa jest ważna. Nie traktujemy żadnej grupy zawodowej w jakiś inny sposób. Mamy 3210 maszynistów, w tym 421 maszynistów stażystów i 98 maszynistów instruktorów.

Od razu powiem, że żaden z maszynistów stażystów nie jest kierowany na nieświadczenie pracy. Dlaczego? Mieliśmy taką rozmowę m.in. z niektórymi z obecnych tu panów. To jest po prostu całkowicie nieracjonalna sytuacja, żeby przerywać teraz szkolenie osobom, którym płacimy w trakcie tego szkolenia. Musimy sobie natomiast jasno powiedzieć, że na dzisiaj mamy czynnych 2750 maszynistów. Jeśli natomiast dobrze policzymy ilość pracy przewozowej, to mamy jej na 2400 osób. Oznacza to, jak można sobie policzyć, że 350 maszynistów siedzi dzisiaj i się nudzi. Pan prezydent mówił już zresztą o tym wcześniej. Nie mamy dla nich pracy przewozowej.

Dlaczego więc skierowanie na nieświadczenie pracy ma być na 12 miesięcy? Bądźmy realistami. Jeśli uda nam się odzyskać pracę przewozową, to nie odzyskamy jej za 3, 5 czy 6 miesięcy. Odzyskamy ją oczywiście jak najszybciej, ale musimy mówić o takich okresach. Chcę jasno powiedzieć, że gdyby ustawodawca dał możliwość kierowania na nieświadczenie pracy na 24 miesiące, to ja bym rekomendował zarządowi 24 miesiące. Dlaczego? Jeszcze raz powtórzę – musimy podjąć takie działania, które pozwolą nam wziąć oddech. Chodzi chociażby o relacje z inwestorami i o to, że być może chcielibyśmy zaraz... Tutaj uwaga, bo giełda... Być może chcielibyśmy zaraz emitować jakieś papiery finansowe. Są przecież pomysły z państwa pisma. Być może trzeba rozmawiać o podwyższeniu kapitału.

Musimy spełniać pewne wymogi. Jeśli mamy je spełniać, to nie możemy powiedzieć, że fajnie, zmienimy rotacyjność z 12 miesięcy na 3 miesiące. Nie, musimy być poważni i odpowiedzialni wobec rynku, czyli tych, którzy chcieliby w nas zainwestować. Jeśli będziemy musieli to robić samodzielnie, bez zewnętrznego inwestowania, to nie pomożemy w taki sposób, w jaki byśmy chcieli pomóc.

Odpowiem jeszcze na jedno pytanie. Chodzi o tę pracę dla konkurencji. Powiem tak. Nikogo nie będziemy zmuszać do pracy. Przepraszam bardzo, mamy w naszym kraju wolność pracy. Jeżeli ktoś wierzy w Cargo oraz w naszą spółkę i wierzy, że te trudności są przejściowe... Przypominam, że przesłanką do zastosowania art. 54 ustawy o komercjalizacji są okresowe trudności finansowe. Tak właśnie je zidentyfikowaliśmy w raporcie giełdowym, który wydaliśmy 10 maja. Natychmiast, tego samego dnia, poinformowaliśmy partnerów społecznych o zamiarze wdrożenia nieświadczenia pracy.

Jeżeli te okresowe trudności finansowe ustąpią – daj panie Boże jak najszybciej – to będziemy oczywiście zwiększali zatrudnienie.

Tak jak powiedziałem wcześniej, naprawdę chciałbym siedzieć i negocjować podwyżki. Ktoś dzisiaj powiedział, że ja lubię zwalniać. Nie. Jestem menadżerem wynajętym do stawianych przede mną zadań. W tym przypadku dostałem zadanie uchronienia tej spółki przed najgorszą sytuacją. Jeszcze raz powtórzę, że mam zrobić wszystko, co możliwe, aby utrzymać jak największą liczbę jakże nam potrzebnych miejsc pracy. Dokładnie tak, jak mówił pan prezydent, te miejsca są nam potrzebne z perspektywy potrzeb obronności, potrzeb społecznych. To jest właśnie po to.

Kiedy w zeszłym roku dostałem od klienta zadanie zamknięcia fabryki autobusów Scania w Słupsku, to zamknąłem ją w 3 miesiące. Tym się zajmuję, to jest prosta sprawa. Tutaj dostałem zadanie podniesienia spółki z ruiny, w jaką popadła wskutek działań poprzednich zarządów. Będę wykonywał to zadanie tak długo, jak pozostanie mi ono powierzone. Takie mam zadanie, za to płacą mi akcjonariusze i rada nadzorcza.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Zanim udzielię głosu panu Miłkowi i Samkowi, chciałam tylko poprosić o doprecyzowanie. Rozumiem, że działa pan konkretnie. Taki jest pana zawód i takiej ręki pewnie potrzebuje też firma. Natomiast jedna kwestia przeszła mi koło ucha i chciałabym prosić o doprecyzowanie. Chodzi mi o system rotacyjny delegowania pracowników do nieświadczania pracy. Udzielił pan takiej odpowiedzi, że banki oczekują jakichś długoterminowych zobowiązań z państwa strony.

Powiem jednak szczerze, że przecież państwo, kierując gdzieś pisma czy deklarując jakieś zmiany w celu uzyskania lub podtrzymania finansowania zewnętrznego, nie wskazują konkretnych osób. Wskazują państwo liczbę etatów, która przejdzie na nieświadczanie pracy. Może to uproszczenie wynika z tempa, w którym musi pan wprowadzać zmiany.

Jednak po łańcuszku pytań od dwóch panów... Jeszcze pan poseł Rafał. Dobrze.

Bardzo bym więc prosiła, żeby odniósł się pan do tego po tym łańcuszku pytań. To wytłumaczenie wydaje mi się zbyt uproszczone.

Panie pośle, czy mogę najpierw udzielić głosu stronie społecznej? Dobrze. To bardzo proszę, pan Leszek Miłek.

Prezydent ZZMK Leszek Miłek:

Miłek.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Przepraszam, Miłek. Przepraszam.

Prezydent ZZMK Leszek Miłek:

Ja tylko krótko ad vocem do wypowiedzi pana prezesa.

Maszynista to nie jest coś, co można kupić w Lidlu czy w Biedronce. To są wysoko wykwalifikowani pracownicy, na których zapotrzebowanie jest na rynku. Maszynista nie będzie niewolnikiem spółki, którego pan odsyła na 60% zasiłku przez rok. Ci ludzie po prostu odejdą ze spółki. Nie będą się na to oglądali, bo mają kredyty. Miłość do firmy ma swoje granice. Ważniejsza jest rodzina i kredyt, który mają do spłacenia. Przez takie ślepe zastosowanie nieświadczania pracy wobec tej konkretnej grupy zawodowej, w której są także rewidenci i ustawiacze, spółka straci możliwość realizacji przewozów w przyszłości.

Nie kupicie sobie tych pracowników w Lidlu. Udowodnimy prawnie, że niekonstytucyjne jest wprowadzenie zakazu konkurencji dla pracowników. Oni mają siedzieć w domu przez rok. Inni pracownicy mogą podjąć jakąkolwiek pracę na nieświadczaniu pracy. Maszynista nie może tego zrobić. Szanowni panowie, on jest wykształconym maszynistą i po prostu odejdzie z tej spółki. Mówiliśmy panom, że jest zapotrzebowanie na rynku.

Są okresowe przeszkody w realizacji przewozów, to proszę zawrzeć porozumienie. Są Koleje Śląskie, Polregio i inne podmioty, które potrzebują tych osób. Trzeba albo przejąć od nich zadania, albo oddelegować pracowników do ich wykonywania.

Trzeba uchronić grupę wysoko kwalifikowaną. Kiedy ruszy CPK, to nie będzie u was miał kto wozić. Czy wy to rozumiecie, panowie, czy tego nie rozumiecie?

Chcę powiedzieć, że jutro przekazemy panu prezesowi wykaz na piśmie. Ślepe odsyłanie dzisiaj pracowników operacyjnych na nieświadczenie pracy powoduje, że pociągi stoją, nawet w czasie panującej obecnie mizერიi transportowej. Nie ma ich kto obsłużyć i poprowadzić. Pokażemy panu ten wykaz. Dyrektorzy dzisiaj zamkną oczy i będą cięli, co im powiecie, bo chcą uchronić siebie. To są ci, którzy reformowali tę spółkę za poprzedniej ekipy. Oni odsyłają ludzi z Warszawy.

Szanowni panowie, zakład warszawski ściągał maszynistów z całej Polski, bo nie mógł przerobić pracy. Teraz z dnia na dzień maszynistów z Warszawy wysyła się na nieświadczenie pracy. Odrobinię opamiętania. Mówię jeszcze raz, że maszyniści odejdą ze spółki. Część pójdzie na emerytury pomostowe, bo ma po prostu już tego dość. Nie chcą przed emeryturą wchodzić w to bagno i pójdą dla spokoju na pomostówkę. Natomiast część młodych ludzi po prostu odejdzie do konkurencji. Na rynku jest kanibalizm. Są spółki wyspecjalizowane w tym, że oni nie szkolą maszynistów, tylko biorą sobie maszynistów od takich firm, jak na przykład Cargo. Cargo jest producentem szkolenia maszynistów.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Ja też prosiłabym o odniesienie się do pytania, które wybrzmiało przed chwilą, do treści tej tezy. Czy jest możliwe podpisanie porozumień z innymi przewoźnikami, żeby jednak zapewnić maszynistom pracę, skoro inni przewoźnicy poszukują ich na rynku?

Bardzo proszę, pan Grzegorz Samek.

Przewodniczący FZZMK Grzegorz Samek:

Raz jeszcze dziękuję, pani przewodnicząca.

Właściwie kolega mnie już uprzedził, więc tylko odpowiem, bo pan prezes wywołał mnie z nazwiska. Mówię o doradcach. Jest jasna deklaracja: „Tak, zatrudniłem kolegę. Ja doradzałem jemu, to teraz on będzie doradzał mnie”. Tak to wygląda po prostu. Gratuluję. Wszyscy będziemy się uśmiechać i będziemy zadowoleni.

Pan prezes pyta, komu ma płacić. Czy ma nie zapłacić Cargo Taborowi, czy pracownikom? To ja pytam, dlaczego nie można nie zapłacić PLK? Dlaczego nie egzekwować wyroku trybunału, o którym pisze Stowarzyszenie Menadżerów Transportu Szynowego? Z jakiego powodu wydali państwo oświadczenie, w którym skupiliście się jedynie na tym, że związki zawodowe brały udział w sytuacji, jaka powstała w Cargo?

Tam są jasne wskazówki. Rozumiem, że to są fachowcy. To podpisał człowiek, który dowodził kiedyś tym przedsiębiorstwem. To było w innych czasach, ale on był przecież szefem Cargo. Jak mogą państwo tak mówić i wprowadzać ludzi w błąd, że mają wybierać, czy nie zapłacić temu, czy temu? Nie mogą państwo nie zapłacić PLK zawyżonej stawki dostępu?

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Pytam, że to jest konkretne pytanie.

Pytanie zada jeszcze tylko pan poseł Rafał Kasprzyk i zamykam listę pytań. Jeszcze pani poseł Jolanta Niezgodzka. Potem poproszę o odpowiedź. Dziękuję ślicznie.

Proszę, panie Rafale.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Szanowni państwo, wybrzmiało już parę pytań. Doprecyzuję je. Mam cztery pytania.

Tytułem wstępu chciałem jednak powiedzieć, że niestety kolejny raz jestem na takim posiedzeniu podkomisji, na którym omawiamy dramatyczną sytuację PKP Cargo. To, co mówi pan prezes, to słowa dramatyczne, ale w tej sytuacji chyba bardzo uzasadnione. Absolutnie rozumiemy państwa, jako przedstawicieli części pracowników. Dla państwa też jest to sytuacja absolutnie dramatyczna.

Natomiast sytuacja w PKP Cargo utwierdza mnie tylko w przekonaniu o właściwym kierunku działania mojej organizacji. Złożyliśmy projekt ustawy o ładzie korporacyjnym w spółkach Skarbu Państwa. Jest to projekt złożony przez Polskę 2050. W kolejnej spółce

widzieć jak na dłoni, że obecność państwa w spółkach i politycy nią zarządzający to psucie funkcjonowania tych spółek. Ostatecznie jest to strata dla Skarbu Państwa, dla państwa i dla pracowników, którzy są zatrudnieni w tych spółkach. Przykładów jest wiele. Dzisiaj jest to PKP Cargo. Jest to też Poczta Polska, Grupa Azoty. To są miliardowe straty. To jest dramat, że można było doprowadzić przez... Nie chcę już mówić, że przez 8 lat, bo pewnie te historie trwają już jakoś od roku 2000. One mają szerszy kontekst.

Jestem praktykiem, pracowałem 35 lat w biznesie. Od 6 miesięcy jestem posłem, więc stosunkowo krótko. Zgadzam się jednak z tym, że to jest dramat, jak można doprowadzić do ruiny spółki, które miały tak dużo przewag konkurencyjnych na naszym polskim rynku. Chodzi o te wagony, sprzęt maszynowy, świetnych maszynistów, dużą kadrę... Dla mnie opisy tych spółek i kolejne takie spotkanie to jest... Użyję może mocnych słów, ale dla mnie to jest opis piramidy finansowej czy też takiej maszyny wyborczej, a nie opis zarządzania ogromnym majątkiem, również społecznym.

Wracam do pytań. Mam cztery pytania czy pięć bardzo krótkich, precyzyjnych pytań. Dużo słyszę o tym, że warunki świadczenia przewozów są w jakiś sposób niekonkurencyjne. Mam więc pytanie chyba do pana prezesa albo do przedstawiciela ministerstwa – czy warunki świadczenia przewozów są równe dla wszystkich? Czy mamy zasadę równej konkurencji? Mówimy o PKP Cargo, o przewoźnikach niemieckich, czeskich. Jak to wygląda? Czy są różne warunki? Pytam również w kontekście pracy maszynistów. To jest istotny zasób tej spółki.

Czy są takie przypadki, że inne podmioty wynajmują środki transportowe PKO Cargo? Mówię więc o sytuacji odwrotnej od tej, o której raczył mówić pan prezes. Krótko mówiąc, pytam, czy ktoś wynajmuje maszynistów z elektrowozem i wagonami, żeby pełnić usługi przewozowe, czyli usługi konkurencyjne. Wiem, że z różnych przyczyn powstały jakieś spółki prywatne. Czy one na przykład wynajmują wagony, aby pełnić... Nie wiem, czy są takie przypadki i czy pan to potwierdzi.

Czy Ministerstwo Infrastruktury albo zarząd... Może zacznę od zarządu, bo rozumiem, że reprezentują państwo jedną linię. Czy zarząd przychylił się do opinii o konieczności obniżenia stawki za dostęp do infrastruktury? Tutaj padły słowa o tych zawyżonych stawkach. One są zawyżone w stosunku do PKP Cargo, czy w stosunku do wszystkich? Czy one są nierynkowe dla wszystkich uczestników tego rynku?

Prezydent ZZMK Leszek Miętek:

W stosunku do transportu drogowego.

Posel Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Drogowego, tak? OK.

Mam też pytanie, jakie jest zatrudnienie w spółce dzisiaj, przy tych bardzo niskich przewozach, a jakie było w dobrym okresie? Czy struktura jest taka sama? Rozumiem, że pan dostał zadanie, żeby utrzymać i, daj Boże, rozwinąć spółkę. Gdzie jednak jesteście teraz? Chciałbym dostać również taką informację.

Czy jest rozważane wycofanie zakazu konkurencji dla maszynistów? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę panią poseł Jolantę Niezgodzką.

Mam tylko jedną uwagę. Pilnowaliśmy porządku. Bardzo proszę, abyśmy pytania dotyczące konkurencyjności taboru oraz opłat za transport kolejowy i szynowy zostawili na kolejne posiedzenie. Wówczas będziemy to omawiać. Ustalimy harmonogram. To dotyczy całego systemu towarowego przewozu kolejowego. Dzisiaj skupiamy się na sytuacji wewnętrznej firmy, dobrze? Ucieka nam już czas.

Bardzo proszę, pani poseł Niezgodzka.

Posel Jolanta Niezgodzka (KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Rozumiem panów złość i frustrację, ale chciałabym przypomnieć, że to nie jest wina obecnego zarządu. Sytuacja, w której znalazła się spółka, to w największej mierze efekt działań z ostatnich 8 lat. Na tę skrajnie trudną sytuację składa się wiele czynników. Dałabym jednak wspólny mianownik, którym jest skrajne upolitycznienie tej spółki

i zarządzania nią. Można mnożyć przykłady. Członkami zarządu byli członkowie Prawa i Sprawiedliwości, posłowie, radni. Stryj prezydenta Andrzeja Dudy był w radzie nadzorczej.

Cieężko więc znaleźć tam wspólny mianownik, którym powinny być kompetencje. Wspólnym mianownikiem była przynależność partyjna. Skrajna sytuacja, o której mówimy dzisiaj, to efekt poprzednich rządów. Myślę, że wszyscy na tej sali zgadzamy się, że spółka musi przejść restrukturyzację. Wiemy, w jak trudnej znaleźliśmy się sytuacji.

Nie była praktycznie prowadzona w żaden sposób polityka sprzedażowa. Nie było nowych kontraktów. Było usilne utrzymywanie tych, które funkcjonowały dotychczas. Pan prezes mówił już o kwestii remontu taboru, który dzisiaj stoi i tak naprawdę nie może być wykorzystywany ze względu na brak pracy przewozowej. Jest więc zmarnowany potencjał zasobów, również zasobów ludzkich. W obszarze personalnym też nie podjęto żadnych działań, które dostosowywałyby przez ostatnie lata skalę zatrudnienia do potrzeb rynkowych. Poza tym zapadały błędne decyzje w obszarze środków trwałych, o których też wspominał już pan prezes.

Chciałabym, aby państwo dobrze mnie zrozumieli. Nikt tutaj nie pastwi się i nie ma zamiaru pastwić się nad pracownikami. Nie mam takiego wrażenia. My jako posłowie i posłanki będziemy robili wszystko, żeby nie doszło do sytuacji, w której wyłącznie pracownicy będą obciążeni kosztami.

Z tego, co przekazał pan prezes, wynika, że na razie tak nie jest. Działania naprawcze są podejmowane na różnych obszarach. Oczywiście te najtrudniejsze dotyczą pracowników. Chyba jednak nie możemy ich uniknąć w tej sytuacji. Te działania są podejmowane na różnych płaszczyznach.

Pan prezes powiedział tutaj o tym, że zostały rozwiązane umowy sponsorskie. Zostały poczynione zmiany w zakresie obsługujących kancelarii prawnych. Są jednak takie procesy, które wymagają więcej czasu, również ze względu na tę skostniałą strukturę spółki. Chodzi na przykład o sprzedaż nieruchomości. Myślę, że trzeba będzie poczekać chwilę na efekty, szczególnie te w zakresie pozyskiwania nowych klientów. Bardzo dobrze, że następny zarząd będzie miał w składzie osobę, która będzie się zajmowała wyłącznie kwestią pozyskiwania nowych klientów. Będzie to osoba, która naprawdę będzie traktowała swoje zadanie serio, a nie była tam tylko po to, żeby przeczekać pół roku czy rok w tej spółce.

To jest największe wyzwanie, żeby utrzymać potencjał taboru i zawierać nowe umowy oraz szukać kontrahentów. Ten potencjał osobowy i taborowy był zmarnowany. Naprawdę mam wrażenie, że działania naprawcze są podejmowane na każdym poziomie. One będą trudne, one zawsze będą się wiązały z trudnościami. Dzisiaj jednak stosowanie procedury nieświadczenia pracy to chyba jedyna szansa na to, żeby uniknąć zwolnień grupowych, choćby w tym pierwszym półroczu. Sami państwo wiedzą, że restrukturyzacja musi dotyczyć każdego z tych obszarów.

Już kończę. Pan prezes mówił też o tym, że czas nieświadczenia pracy będzie wynosił do 12 miesięcy. To będzie się pewnie różniło. Żywię nadzieję, że po naszym dzisiejszym spotkaniu będą państwo kontynuować rozmowy, które będą dotyczyć przede wszystkim zadbania o pracowników. To na razie tyle. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Jeszcze tylko konkretne pytanie ode mnie – czy instytucja nieświadczenia pracy będzie również dotyczyła kadry administracyjnej i kierownictwa? W jakim stopniu będzie ich dotyczyła w porównaniu do pracowników operacyjnych? Bardzo proszę pana prezesa o odpowiedź. Przypominam, żeby zacząć od tego rotacyjnego systemu nieświadczenia pracy.

Członek zarządu PKP SA Paweł Lisiewicz:

Jeśli pani przewodnicząca pozwoli, to przyłączę się tylko do tych podziękowań dla pana prezesa i dla zarządu. To jest ogromna, tytaniczna praca. W imieniu całej grupy PKP deklaruje pełne wsparcie dla pana prezesa i dla zarządu, również w tych tematach, o których mówią przedstawiciele strony społecznej. Chodzi również o te kwestie

związane z maszynistami, nieruchomościami. Jeśli tylko będzie takie zapotrzebowanie ze strony zarządu PKP Cargo, to włączymy się w te działania.

Pełniący obowiązki prezes PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, postaram się zwięźle odpowiedzieć po kolei na te pytania.

Po pierwsze – rotacyjność. Zastrzegam oczywiście, jak we wszystkich przypadkach, nasze obowiązki giełdowe. Rotacyjność co 12 miesięcy i rotacyjność co 3 miesiące nie wiąże się z tymi samymi kosztami. To jest pierwsza rzecz, abstrahując na razie od rozmów z potencjalnymi podmiotami finansowymi.

Proszę natomiast pamiętać o tym, co padło również przed chwilą. Nieświadczenie pracy jest tylko jednym z elementów całej układanki. Jeżeli na przykład chcemy zamknąć jakąś niepotrzebną nieruchomość i wysyłamy całą załogę tej nieruchomości na nieświadczenie pracy, to wysyłamy po prostu właśnie ten punkt, który nie będzie już funkcjonować. To jest taka sytuacja. Rotacyjność spowodowałaby zwiększenie kosztów na przykład w zakresie konieczności odzyskiwania dostępów do systemu czy jakichś uprawnień. Proszę pamiętać, że niestety, ale koszt pracownika nie jest jedyną częścią konsekwencji rotacyjności. W tej sytuacji musieliśmy przyjąć pewne kalkulacje.

Druga rzecz to umowy lojalnościowe. W pełni rozumiem, co mówi pan prezydent. Jednak, jeśli przetłumaczyć to na ludzki, to pan prezydent proponuje, żebyśmy wysłali na nieświadczenie pracy naszych maszynistów, płacili im 60% wynagrodzenia, zwolnili ich z umów lojalnościowych i dali im możliwość pracy dla konkurencji. Będziemy więc dopłacać 60% wynagrodzenia naszym maszynistom za to, że pracują w tym czasie u konkurencji. Oni będą więc zabijali rynek, na którym chcemy działać za chwilę. To powiem tak. Ja się nie podpiszę pod takim biznesem. Jestem w zarządzie do 25 lipca i w tym czasie na pewno nie będzie takiego rozwiązania.

Pan przewodniczący mówił o radach od naszych doświadczonych kolegów. Wsluchuję się we wszystkie. Czytam, co mówi prezes Balczun, prezes Kowalczyk i wszyscy poprzednicy. Natomiast oni nie mają pewnej wiedzy. Nie wiedzą tego, czego nie wie nawet pan. Wie o tym pan przewodniczący Pietrek i wie o tym pan przewodniczący siedzący tutaj. Maja tę wiedzę. Osoba przez państwa przywołana cały czas mówi o pracy przewozowej wielkości 120 mln t. To jest w tej chwili nierealne. Zejdźmy na ziemię. Ktoś wmówił części osób na tej sali, że jesteśmy potężnym Cargo, które jest super i przewiezie te 120 mln t. Po to budujemy załogę i wagony, nie? Tylko na koniec jest problem, bo nie ma pracy przewozowej.

Spójrzmy na rynek i na wszystko. W pełni się zgadzam, że potrzeba zmian systemowych i strukturalnych. Tiry na tory, jak mówi pan przewodniczący. Chodzi o to, żeby odzyskać te wszystkie ładunki z transportu drogowego. Wtedy tak może być. Tylko że my jesteśmy tu i teraz. Musimy utrzymać tę spółkę przy życiu. Musimy dać jej kroplówkę, żeby mogła bezpiecznie wykonywać chociażby te zadania, o których mówił pan prezydent.

Co do warunków zewnętrznych, to myślę, że lepszym adresatem tego pytania jest ministerstwo. Powiem jednak tylko, że z perspektywy Cargo nie odczuwamy różnego traktowania. Rozumiemy, że wobec nas są takie same wymogi jak wobec innych podmiotów. Chcę powiedzieć, żeby była jasność, że problem jest po stronie spółki. Problem jest po stronie nieefektywnych procesów.

Powiem tak. U nas jest tak, że jak akceptuję jakieś pismo w SEOD, to i tak dostaję je jeszcze do podpisu i muszę to zrobić na papierze. Mamy tu procedury jak za króla Cwieczka. Naprawdę, byłem w spółce 10 lat temu i nic się ta nie zmieniło od tego czasu. Wiecie, ona się toczyła. Nie jesteśmy nowoczesnym podmiotem zdolnym do konkutowania z tymi małuchami i innymi spółkami, które nas nadgryzają. Albo powiemy sobie jasno, że musimy się zrestrukturizować w każdym obszarze, żeby być czempionem, albo możemy sobie o tym gadać. Nie da się inaczej, musimy to robić.

Teraz odpowiem co do liczby pracowników, czyli, jak rozumiem, ostatniego pytania. Teraz w samym PKP Cargo, czyli w spółce matce, jest 13 860 pracowników. Mówię z pamięci. Parę lat temu było 20 tys. pracowników. Ta liczba zmniejszała się

z czasem. Natomiast, jeśli pan poseł pozwoli, to prześlemy dokładną tabelę z informacjami. Nie chcę mówić z pamięci. Proszę tylko pamiętać, że PKP Cargo to grupa. Mamy kilkanaście spółek zależnych i kilka tysięcy pracowników. Mamy ważną spółkę w Czechach, dawne AWT. Notabene, poprzednicy odżegnali ją od czci i wiary w 2015 r. czy 2016 r., kiedy ówczesny zarząd kupił tę czeską spółkę. Dzisiaj dzięki skonsolidowaniu z jej wynikami jest lepiej, niż byłoby bez niej.

Chcę jednak pokazać jedną rzecz. Ta czeska spółka, kupiona w 2015 r., nie miała potem na szczęście jakichś dużych politycznych zawirowań. Ona w 90% wozila węgiel. Dzisiaj w masie przewozowej jest 30% węgla. Ta spółka potrafiła się dostosować przez te lata do potrzeb rynkowych. U nas przez lata mówiło się, że trzeba wprowadzić intermodalność, że trzeba przestawić się na kruszywa. Skończyło się na etapie mówienia. Piękna strategia, bardzo fajne slajdy i super. Tyle tylko, że potem przychodziła rzeczywistość, która wyglądała tak, że nie robiono nic w tę stronę. Różnica polega na tym, że my zaczęliśmy to robić. Będziemy to robić, żeby uratować tę sytuację.

Chyba odpowiedziałem na wszystkie pytania. Jeżeli na któreś nie odpowiedziałem, to przepraszam. Chyba odpowiedziałem na wszystkie.

Prezydent ZZMK Leszek Miętek:

Ja mogę odpowiedzieć panu posłowi.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Panu posłowi Kamilowi Wnukowi czy panu Rafałowi Kasprzykowi?

Prezydent ZZMK Leszek Miętek:

Panu Kasprzykowi.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

To poproszę jednym zdaniem, bo zgłasza się jeszcze pani poseł Niezgodzka, a potem poproszę ministerstwo o zabranie głosu.

Prezydent ZZMK Leszek Miętek:

Panie pośle, nie ma równego traktowania na rynku.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

To jest temat na inne posiedzenie.

Prezydent ZZMK Leszek Miętek:

Przecież nie wie jeszcze pani, co ja chcę powiedzieć.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

O równym traktowaniu.

Prezydent ZZMK Leszek Miętek:

To ja już się zamknę i wyłączę, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Nie...

Prezydent ZZMK Leszek Miętek:

Pani przewodnicząca, mam wrażenie, że jak tylko się odezwę, to to jest jakaś sól na ranę.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Nie, panie prezydencie.

Prezydent ZZMK Leszek Miętek:

Chcę tylko panu powiedzieć, że nie ma równego traktowania. Nasza konkurencja zdobywa przewagi konkurencyjne na elastycznym traktowaniu czasu pracy. Po to jest od kilkunastu lat blokowana ustawa o czasie pracy maszynistów. O kierowcach jest, a o maszynistach nie ma. Po to jest blokowany centralny rejestr maszynistów w Urzędzie Transportu Kolejowego.

Nasza konkurencja buduje sobie przewagi konkurencyjne na czasie pracy. To nie jest tylko moje zdanie. Tak stwierdziła sejmowa Rada Ochrony Pracy, Państwowa Inspekcja Pracy i Najwyższa Izba Kontroli. Mamy dzisiaj takie zasady, że zgodnie z prawem

zawartym w Kodeksie pracy przewoźnicy kolejowi mogą utrzymywać maszynistę w zatrudnieniu 24 godziny na dobę. To jest budowanie przewag konkurencyjnych. Pomijam już kwestię bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Wszyscy tylko na to patrzą, bo jak dojdzie do katastrofy, to winny będzie maszynista, a nie ktoś z nadzoru. Ustawa o czasie pracy uregulowałaby wspólne zasady, żeby nie budować konkurencyjności na czasie pracy. Tylko tyle, nic więcej.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie. Na pewno wrócimy do tego tematu. Zaraz oddam jeszcze krótko głos ministerstwu właśnie w tym temacie, dla podsumowania dyskusji.

Może jeszcze tylko oddam głos pani poseł Niezgodzkiej, bo prosiła o zdanie uzupełnienia. Bardzo proszę.

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Szanowni państwo, chciałabym, żeby mocno wybrzmiało, że naszym celem jest dzisiaj zachowanie narodowego przewoźnika. Te zmiany muszą niestety dotyczyć wszystkich sfer, również sfery pracowniczej. Celem jest utrzymanie spółki, pozyskanie nowych klientów i zachowanie jak największej liczby potrzebnych stanowisk. Obecny zarząd oraz zarząd, który będzie podejmował działania niebawem, stoją przed ogromnym wyzwaniem. Jednak krytyka tych gaszących pożary działań nie powinna być adresowana do tych zarządów, tylko w kierunku tych osób, które w ciągu ostatnich lat doprowadziły do tej trudnej, skrajnej sytuacji.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Teraz poproszę pana głównego specjalistę w Departamencie Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Infrastruktury, żeby...

Dyrektor Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Tomasz Warsza:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

W takim razie przepraszam. Bardzo proszę pana Tomasza Warszę o podsumowanie i krótką informację na temat ustawy o czasie pracy maszynistów. Tylko naprawdę krótką, bo wrócimy do tego tematu. Kiedy możemy spodziewać się tej ustawy? Na jakim etapie są prace?

Dyrektor departamentu MI Tomasz Warsza:

Odpowiem najpierw na pierwsze pytanie, czyli o czas pracy maszynisty. To był jeszcze dokument tworzony przez poprzedni rząd. Faktycznie pracowano nad nim dłużej niż 10 lat. On budził różne kontrowersje, panie pośle. Nie chodzi o to, że to było tak trudne do zrobienia. Potrzebujemy najpierw stanowiska ministra, żeby móc je przedstawić pani przewodniczącej podkomisji. Musimy najpierw wiedzieć, jakie jest stanowisko resortu, żeby móc powiedzieć jednoznacznie, czy minister zgadza się, czy się nie zgadza i jak zamierza to procedować.

Jeżeli chodzi o stawki dostępu, obniżenie ich i konkurencyjność dla transportu drogowego, to jest to dość szeroki temat. Przygotowalibyśmy po prostu materiał w tym zakresie i wtedy byśmy pokazali, jak to wygląda. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Myślę, że jeżeli państwo posłowie się zgodzą, to jako podkomisja wystąpimy z oficjalnym zapytaniem do ministerstwa w sprawie pracy nad tą ustawą. To jest jedna rzecz. Wystąpimy też do PKP Cargo z prośbą o informację o tym, nad czym państwo pracują w tym momencie. Chodzi o rozliczenie tych wszystkich nierentownych transakcji. Będziemy czekać na tę informację. Myślę, że już możemy uzyskać informację o kwotach. O to też wystąpimy do PKP Cargo. Chodzi o kwoty z zerwanych przez państwa umów sponsoringowych. Chcemy wiedzieć, jakie to było obciążenie dla spółki. To są informacje, które chcielibyśmy uzyskać jako podkomisja. Wystąpimy o to.

Szanowni państwo, bardzo dziękuję za to spotkanie. To nie jest nasze ostatnie spotkanie, wręcz przeciwnie. Patrzę na pana prezydenta, bo zanotowałam sobie pana uwagi. Będziemy nad nimi dyskutować i pracować na kolejnych posiedzeniach, na które również będę państwa zapraszać. Chodzi generalnie o poprawę sytuacji transportu towarowego w Polsce. Dzisiaj skupialiśmy się na sytuacji wewnętrznej w firmie PKP Cargo.

Przychylam się do podziękowań dla nowego zarządu PKP Cargo za to, że faktycznie restrukturyzują i zmieniają państwo tę firmę. To nie jest łatwe. Dziękuję za obecność i za wyjaśnienia. Sytuacja jest trudna. Musimy znać prawdę, żeby wspierać ją w sposób legislacyjny, tak jak możemy to robić z racji naszych funkcji.

Dziękuję bardzo stronie społecznej. Pan Leszek Miętek powiedział jedną bardzo ważną rzecz, trochę w formie zarzutu wobec członków zarządu. Chodziło o sposób wypowiadania się o firmie. Faktycznie, słuchają tego klienci i akcjonariusze firmy. Pan użył takiego sformułowania, że opinia o firmie jest bardzo ważna. Jestem przekonana, że opinia o firmie będzie lepsza, kiedy związki zawodowe i nowy zarząd będą mówić jednym głosem. Chodzi o restrukturyzację, chodzi o plan naprawczy. To jest możliwe.

Zwracam się też jednak do pana prezesa z takim... Wiem, że czas nagli i ma pan umowę na trzy miesiące. Musi pan wykazać się efektami. Bardzo jednak proszę także o dialog ze stroną społeczną. Wszystko musi odbywać się w porozumieniu, bo to będzie służyło firmie. Zgadza się co do tego, że wtedy opinia o PKP Cargo będzie się odbudowywała, co budzi nadzieje na rozwój firmy.

Bardzo proszę.

Pełniący obowiązki prezes PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Dialog trwa, chociażby jutro jesteśmy umówieni na spotkanie z maszynistami. Mamy jutro spotkanie na posiedzeniu rady u państwa maszynistów.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Cieszę się bardzo. Liczę, że ustalą sobie państwo jutro re postulaty, które wybrzmiały na tym posiedzeniu, czyli minimalne świadczenie nie mniejsze niż minimalna krajowa i ochronę żywicieli rodzin. My oczywiście będziemy czekać na feedback z waszych rozmów.

Jeszcze raz bardzo serdecznie dziękuję za to spotkanie i za informację. Tak jak mówię, będziemy kontynuować temat już w kontekście szerszego spektrum. Jeżeli natomiast będzie taka potrzeba, to zwołamy również... Myślę nawet, że chcielibyśmy zwołać kolejne spotkanie. Może moglibyśmy się spotkać po zakończeniu pana umowy, czyli po tych trzech miesiącach i po zamknięciu kolejnego kwartału przez spółkę giełdową. Wtedy będzie już raport giełdowy. Może zrobimy jeszcze jedno spotkanie, żeby być na bieżąco. Dziękuję ślicznie.

Zamykam posiedzenie. Dziękuję.