

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Infrastruktury**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU KOLEJOWEGO
(NR 4)
z dnia 10 lipca 2024 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego (nr 4)

10 lipca 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 – kontynuacja.

W posiedzeniu udział wzięli: **Konrad Grzejszczak** dyrektor Departamentu Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Adam Owsianik** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Marcin Wojewódka** p.o. prezes zarządu PKP Cargo SA, **Henryk Grymel** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” wraz ze współpracownikami, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Samek** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych wraz ze współpracownikami, **Jan Przywoźny** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy wraz ze współpracownikami, **Wojciech Jurkiewicz** prezes zarządu Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, **Kamil Sikora** koordynator ds. analiz w Fundacji ProKolej, **Adrian Furgalski** prezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Anna Górska** senator.

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

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

Dzień dobry, witam państwa.

Rozpoczynamy posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego.

Przedmiotem dzisiejszych obrad tej podkomisji, bo zaznaczam, że dzisiaj mamy dwie, jest informacja na temat bieżącej sytuacji w PKP Cargo oraz planowanej restrukturyzacji firmy. To jest kontynuacja spotkania, które już odbyło się miesiąc temu, gdzieś na początku czerwca.

Głos z sali:

4 czerwca.

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

Tak, 4 czerwca.

Zaznaczę jeszcze tylko, że o godzinie 14:00, jeżeli państwo macie czas, to zapraszam jeszcze na drugie posiedzenie Komisji w sali im. Jacka Kuronia w budynku F, gdzie będziemy rozmawiać już ogólnie o przewozach towarowych, kolejowych w Polsce. To będzie też bardzo ważny głos. Z jednej strony mamy tę sytuację bieżącą, ale z drugiej strony musimy też patrzeć i myśleć o przyszłości.

Szanowni państwo, chciałam przywitać bardzo serdecznie pana Konrada Grzejszczaka, dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego w Ministerstwie Infrastruktury. Jest z nami również pan Andrzej Groszkowski, główny specjalista w Departamencie Nadzoru Właścicielskiego w Ministerstwie Infrastruktury. Mamy specjalistę

Kontroli Państwowej w Departamencie NIK, pana Adama Owsianika. Jest z nami członek zarządu PKP, pan Paweł Lisiewicz – bardzo nam miło. Jest oczywiście prezes zarządu PKP Cargo, pan Marcin Wojewódka. Jest członek zarządu PKP Cargo do spraw handlowych, pan Paweł Miłek. Jest pan Paweł, prawda?

Głos z sali:

Nie ma.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, są z nami posłowie, senatorowie, którzy przybyli na tę Komisję spoza składu naszej podkomisji stałej czy Komisji Infrastruktury – bardzo serdecznie państwa witam. Witam liczną reprezentację strony społecznej. Mamy przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”, pana Henryka Grymela. Sprawdzam od razu, kto dotarł. Jest zastępca przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”, pan Jan Majder. Jest pan z nami, bardzo mi miło. Jest pan Leszek Miętek, prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych – witam, panie Leszku, przyjechał pan do nas z urlopu, więc doceniamy to. Jest wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych, pan Sławomir Centkowski – bardzo mi miło. Jest pan Tomasz Pietrek, wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych, bardzo mi miło. Jest pan Grzegorz Samek, przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych. Jest z nami pan Samek?

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych Grzegorz Samek:

Jestem.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Jest pan. Dzień dobry, panie Grzegorzu. Jest pan Daniel Konieczny, wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych. Jest pan Jarosław Kucz, wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych. Jest pan Janusz Matlak, wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych – bardzo mi miło. Jest pan Jan Przywoźny, przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy. Jest pan Marian Kogut, wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy. Jest pan Jarosław Ślepaczuk, członek zarządu Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy. Mamy jeszcze koordynatora do spraw analiz Fundacji ProKolej, pana Kamila Sikorę. Jest pan Kamil Sikora?

Koordynator ds. analiz Fundacji ProKolej Kamil Sikora:

Jestem.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Jest, bardzo mi miło. Czy jest z nami pani Marita Szustak, prezeska Izby Gospodarczej Transportu Lądowego? Jeszcze nie ma. Może będzie na drugim posiedzeniu. Czy jest z nami pan prezes zarządu Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, pan Wojciech Jurkiewicz?

Prezes zarządu Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych Wojciech Jurkiewicz:

Dzień dobry.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dzień dobry. Bardzo mi miło. Czy jest pan Michał Litwin, dyrektor generalny Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych?

Głos z sali:

Jeszcze go nie ma.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

To pewnie dotrze pan później albo na drugą Komisję.

Szanowni państwo, z częścią z państwa już spotkaliśmy się 4 czerwca na pierwszym naszym posiedzeniu dotyczącym sytuacji w PKP Cargo. Wówczas pan prezes Marcin

Wojewódka zabrał dość dużo czasu i konkretnie opowiedział nam o sytuacji. Strona związkowa również miała okazję, żeby wypowiedzieć się. Pamiętam, że na tym spotkaniu wybrzmiały postulaty, jeżeli chodzi o plany dotyczące restrukturyzacji. Wówczas pan Marcin Wojewódka zapowiadał skierowanie części załogi na nieświadczenie pracy. Pamiętam, że postulowaliśmy tutaj o to, żeby było to rotacyjne nieświadczenie pracy, nie, jak to pierwotnie zakładał zarząd – na dwanaście miesięcy, tylko właśnie rotacyjnie – co trzy miesiące, i żeby było zachowane świadczenie minimalne na takim właśnie nieświadczeniu pracy. Z doniesień medialnych wiem, że te rzeczy zostały wdrożone. Natomiast informacje, które docierają do nas, mówią jasno, że wdrażane są kolejne, bardziej restrykcyjne kroki.

Bardzo poproszę o dyscyplinę czasową, dlatego że o 11:00, czyli za półtorej godziny, mamy tutaj kolejne posiedzenie, tym razem już ogólnej Komisji Infrastruktury. Będę bardzo pilnowała takiego reżimu czasowego.

Porządek, jaki proponuję, jest taki – na początku poprosimy pana prezesa Wojewódkę o to, żeby zabrał głos i powiedział nam, co dalej będzie z firmą, z pracownikami, jakie będą podjęte dalsze kroki. Potem oczywiście oddam głos posłom, posłankom, senatorom, senatorkom oraz stronie społecznej w dyscyplinie czasowej. Myślę, że będzie to maksymalnie dwie, trzy minuty. Będę chciała tego pilnować.

Panie prezesie, mam gorącą prośbę również o zachowanie dyscypliny czasowej. Bardzo proszę, aby to pierwsze pana wystąpienie zamknęło się w piętnastu minutach, dobrze? Żebyśmy mieli potem czas na to, aby wszyscy zainteresowani mogli zabrać głos.

Oddaję panu głos. Proszę potwierdzić nam, że osoby, które zostały skierowane na nieświadczenie pracy, były skierowane tam w trybie rotacyjnym, z zachowaniem minimalnego świadczenia, o którym mówiliśmy, oraz dlaczego dalsze kroki są konieczne i jakie to będą kroki. Dziękuję ślicznie.

Pełniący obowiązki prezes zarządu PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Dzień dobry państwu. Pani przewodnicząca, panie posłanki, panowie posłowie, państwo senatorowie, strono społeczna i wszyscy inni zaproszeni, dziękuję za zaproszenie.

Trzymając się czasu, odpowiadam po kolei na te kwestie. Tak, dokładnie tak, jak powiedziała pani poseł, po ostatnim spotkaniu tutaj, 5 czerwca, zostały wdrożone zmiany w zakresie nieświadczenia pracy, dokładnie te, o których rozmawialiśmy na tej podkomisji. Rzeczywiście uchwałą z 11 czerwca wdrożyliśmy zasady nieświadczenia pracy w spółce. Mogę powiedzieć, że na koniec czerwca, w tej chwili, ok. 20% pracowników PKP Cargo przebywa na nieświadczeniu pracy, to jest ponad 2,5 tys. pracowników PKP Cargo nie świadczy pracy, otrzymując świadczenie socjalne w wysokości 60% wynagrodzenia. Jest to zgodne z przepisami ustawy o komercjalizacji PKP z 8 września 2000 r. Jak państwo pamiętają, zapowiadaliśmy, to jest w tej uchwale, że docelowo jest zamiar skierowania do 30% pracowników na nieświadczenie pracy. Natomiast sytuacja jest dynamiczna, sytuacja finansowa spółki jest trudna.

Muszę jeszcze raz zastrzec to, co zastrzegałem też na poprzedniej podkomisji – PKP Cargo jest prywatną spółką giełdową, w której 67% akcjonariatu posiadają prywatni inwestorzy, jedynie 33,01% posiada PKP. Jesteśmy związani wszelkimi obostrzeniami giełdowymi, więc od razu zastrzegam, że może być tak, że dzisiaj na niektóre pytania albo w niektórych kwestiach będę musiał wskazać, że tego rodzaju odpowiedzi będę musiał udzielić na przykład tylko po wydaniu raportu giełdowego, ponieważ wszelkie informacje, które mogą mieć wpływ na cenę akcji, możemy ujawniać dopiero po podaniu w pierwszej kolejności na giełdę. Jak państwo śledzą, chociażby wczoraj przekazaliśmy informację o zmianie terminu publikacji raportu okresowego na 30 czerwca... z 23 sierpnia na 30 września, ponieważ podjęliśmy taką decyzję dokładnie po rozmowach z audytorem i z uwagi na sytuację spółki. Najpierw poszedł raport bieżący, a teraz mogę o tym już mówić.

Co wydarzyło się od naszej ostatniej podkomisji? Oczywiście, tak jak powiedziałem, ruszyliśmy z nieświadczeniem pracy. Natomiast jednocześnie sytuacja finansowa spółki jest bardzo dużym wyzwaniem. Chcę jasno powiedzieć, że spółka zachowuje płynność finansową. Pierwsza pozytywna dzisiejsza informacja – dzisiaj, 10 lipca, zapłacimy

100% pensji za czerwiec 2024 r., a walka o to trwała jeszcze wczoraj i przedwczoraj. Wczoraj dostałem informację z płac, że jesteśmy w stanie to zapłacić. Spółka jest zadłużona. Spółka nie reguluje części swoich zobowiązań. Spółka potrzebuje gruntownych działań restrukturyzacyjnych, ponieważ to, co zrobiono w niej przez ostatnie lata... Nie będę powtarzał rzeczy, o których mówiłem przez parędziesiąt minut na poprzedniej Komisji, bo nic się nie zmieniło. Poza tym, że 20 czerwca złożyliśmy zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa przez zarządy zarządzające spółką w latach 2020–2023 z uwagi na tzw. decyzję węglową premiera Morawieckiego z 25 lipca 2022 r., a także sposób wykonania tej decyzji, który de facto – nie chcę użyć zbyt mocnego słowa, ale w dużym stopniu zatopił spółkę. Przypomnę tylko, że ówczesne zarządy, chyba chcąc przypodobać się rządzącym, podjęły decyzję o zdjęciu wagonów węglarek z intratnych kontraktów, o zerwaniu kontraktów i przesunięciu ich pod Gdynię, pod Szczecin, żeby czekały na ten kolumbijski węgiel. Konsekwencje są oplakane. Do dzisiaj i przez kolejne lata spółka będzie borykała się z konsekwencjami tej decyzji, bo to nie jest tylko utrata rynku, ale także utrata przyszłych zleceń, bo klienci po prostu się obrazili.

Ale wracając do tego, co się dzieje. Jednocześnie patrząc na sytuację finansową spółki, patrząc na to, co się dzieje, w jakiej sytuacji jesteśmy, 27 czerwca zarząd złożył do sądu rejonowego w Warszawie wniosek o otwarcie postępowania sanacyjnego, czyli jednego z postępowań naprawczych regulowanych przepisami ustawy o prawie naprawczym uchwalonej w tym budynku w 2015 r., która to ustawa, jak powiedziałem, wśród tych czterech postępowań przewiduje tzw. sanację, czyli jak sama nazwa wskazuje – uzdrowienie, naprawę. Jest to skomplikowana, dosyć rygorystyczna procedura sądowa, która zakłada i której celem jest utrzymanie spółki przy funkcjonowaniu, wyprowadzenie jej na prostą i kontynuowanie działalności. Wbrew temu, co czasami czytamy w różnych publikacjach z różnych stron, nie ma mowy o tym, że jest jakiś pomysł likwidacji, upadłości, zamknięcia. Nie, nie ma żadnego takiego pomysłu. Celem działań obecnego zarządu jest naprawienie spółki, naprawienie chorej sytuacji, w której ona się znalazła, we wszelkich aspektach: taborowym, organizacyjnym, finansowym, sprzedażowym. Bo – mówiłem to i powtórzę – w każdym z tych obszarów jest bagno.

Złożyliśmy wniosek o otwarcie postępowania sanacyjnego. Ten wniosek został przyjęty przez sąd i jest obecnie przedmiotem badania przez sąd. Zgodnie z procedurą – to wszystko odbywa się według bardzo precyzyjnej procedury – został powołany tzw. tymczasowy nadzorca sądowy. My jako spółka składamy różne informacje na zapytanie tymczasowego nadzorcy sądowego i przekazujemy uzupełniające informacje do wniosku sanacyjnego, który złożyliśmy pod koniec czerwca. Sądy mamy niezawisłe, więc oczekujemy, że w czasie, kiedy sąd podejmie decyzję o otwarciu postępowania sanacyjnego... Spółka spełnia wszelkie przesłanki formalne do otwarcia postępowania sanacyjnego. Co do tego nie ma wątpliwości. Przesłanki, które są wskazane w ustawie, czyli możliwość kontynuacji, możliwość uzyskania finansowania na czas postępowania sanacyjnego, są jak najbardziej spełnione. Dla tych, którzy mają mniejszą wiedzę w tym zakresie, przypomnę, że sanacja oznacza taką kopułę ochronną nad spółką. To znaczy, że spółka na przykład nie będzie musiała płacić odsetek na przykład od tych faktur, które dzisiaj zalega różnym podmiotom, spółka będzie mogła wycofać się z niekorzystnych kontraktów, tych kontraktów, na których tracimy, wreszcie spółka będzie podlegała ochronie przed egzekucją, co oznacza, że nawet jeżeli jakiś nasz kontrahent, któremu nie zapłaciliśmy – bo chcę jasno powiedzieć, że nie płacimy dużej części faktur, bo w mediach było o tych kwotach, tak jak mówiłem, nie mogę ich obecnie zaktualizować, ale powtórzę to, co powiedziałem 4 czerwca: sytuacja nie poprawia się – jeśli któryś z naszych wierzycieli na drodze postępowania sądowego uzyska wyrok nakazujący zapłatę i tytuł egzekucyjny, to jak spółka będzie w sanacji, jak będzie już otwarte postępowanie sanacyjne, to nie będzie można przeprowadzić egzekucji z naszego majątku. Inaczej mówiąc – nikt nie zajmie nam lokomotywy, wagonów, nieruchomości, rachunku bankowego.

W okresie sanacji będziemy w stanie normalnie funkcjonować, pozyskiwać nowe kontrakty, pozyskiwać zlecenia, wykonywać prace, przygotowywać się do spłaty zadłużenia. Ten proces sanacyjny będzie trwał kilkanaście miesięcy, może więcej, to trochę zależy oczywiście od zarządcy sądowego, który zostanie ustanowiony przez sąd,

bo z formalnego punktu widzenia to wygląda w ten sposób, że będzie postępowanie o otwarciu sanacji, będzie docelowy, a nie tymczasowy zarządca masą sanacyjną, a majątek spółki stanie się masą sanacyjną. Spółka będzie dalej notowana na giełdzie papierów wartościowych, co prawda ze znacznikiem „w restrukturyzacji”. Spółka będzie mogła występować w przetargach, uczestniczyć w zamówieniach publicznych, ponieważ nawet wbrew temu, co mówią niektóre z osób tu obecnych na sali i wprowadzają w błąd opinię publiczną – spółka w sanacji może występować w przetargach i może je wygrywać, bo przesłanką występowania w przetargach jest terminowe płacenie składek na ubezpieczenia społeczne i podatków. Tak długo, jak spółka będzie w stanie to robić, a wierzę, że będzie w stanie – dlatego wypłaciliśmy 100% wynagrodzeń, bo stać nas także na zapłatę składek od tych wynagrodzeń, bo żeby była jasność, inaczej byśmy nie wypłacili 100% – tak długo, jak spółka będzie w stanie realizować te zobowiązania, to będziemy oczywiście funkcjonowali w zamówieniach publicznych i będziemy uczestniczyli w przetargach i je wygrywali.

Chcę od razu zaznaczyć, że specyfika transportu kolejowego i tego, co my robimy jest taka, że te duże przetargi nie są na jutro, na przyszły miesiąc czy na wrzesień, tylko to są przetargi, jak ktoś ma na przykład kilka milionów ton węgla do przewiezienia – to jest to przetarg na przyszły rok, na najbliższe 36 miesięcy. To są przetargi, które przygotowuje się miesiącami i one też zaczną działać, praca z nich będzie po miesiącach. Dzisiaj, w 2024 r., mamy pracę przewozową, którą zafundowali nam nasi poprzednicy, przegrywając w 2023 r. przetarg za przetargiem, w ogóle nie interesując się tym, co będzie działo się ze spółką w 2024 r. i w następnych latach.

W ramach tej sanacji będzie przygotowany przez zarządcę, a potem wdrożony plan restrukturyzacyjny. Często pada w mediach: pokażcie plan restrukturyzacyjny. Oczywiście, że będzie plan restrukturyzacyjny, ale wykonuje go zarządca. My jako zarząd złożyliśmy tzw. wstępny plan restrukturyzacji, który tak naprawdę służy temu, żeby sąd podjął decyzję, czy otworzyć, czy nie postępowanie sanacyjne. Natomiast musimy sobie jasno powiedzieć, że w przypadku PKP Cargo, w którym mamy taką a nie inną strukturę kosztów, w ramach restrukturyzacji – co jest pewnie dla wszystkich oczywiste, ale powtórzę – musimy oszczędzać na każdym elemencie. Jeśli największą pozycją kosztową są koszty zatrudnienia, to nie ma szans, żebyśmy w ramach restrukturyzacji nie dotknęli także kosztów zatrudnienia. Drogi są dwie, nie ma innych – albo obniżamy wynagrodzenia wszystkim, albo zmniejszamy się... Wiem, mam 13 minut i 20 sekund. Mam jeszcze minutę.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Tak. Panie prezesie, tylko ta dyscyplina czasowa jest bardzo ważna. Proszę, żeby nie umknął wątek zwolnień, bo to jest...

Pełniący obowiązki prezes zarządu PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Dobrze, właśnie do tego chcę przejść.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dobrze.

Pełniący obowiązki prezes zarządu PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Drogi są dwie – albo możemy obniżyć wynagrodzenia wszystkim pracownikom i możemy dokonać tego, rozmawiając z partnerami społecznymi o zawieszeniu postanowień zakładowego układu zbiorowego pracy, albo musimy odchudzać się z liczby pracowników. Spółka jest za duża w stosunku do pracy przewozowej, którą może pozyskać, w stosunku do tego, co jesteśmy w stanie realnie pozyskać z rynku, w stosunku do rynku przewozów kolejowych. Wiem, że dzisiaj o 14:00 Komisja będzie o tym rozmawiała. Realia, na które musimy patrzeć tu i teraz, są takie, że nie będziemy mieli znacząco większej pracy przewozowej w najbliższych latach niż to, co w tej chwili robimy. Tak to po prostu wygląda. Musimy przyjąć jakieś założenia. Musimy się odchudzić – i taborowo, i organizacyjnie, i osobowo. Zostały przeprowadzone analizy, które wskazują, jaka jest tak naprawdę możliwość funkcjonowania spółki, żeby dostosować się i z kosztami, i z potencjałem organizacyjnym do tego, co jesteśmy realnie w stanie pozyskać na rynku.

Wracając trochę do nieświadczenia pracy. Nieświadczenie pracy pokazało, że w lipcu 2024 r. spółka funkcjonuje normalnie. Oczywiście w pojedynczych miejscach w Polsce są problemy: ktoś nie dojedzie, ktoś zaśpi, ktoś źle przekaże papiery. W takiej organizacji zawsze będą problemy. Natomiast spółka funkcjonuje normalnie w sytuacji, w której jedna piąta pracowników nie przychodzi do pracy. Nieświadczenie pracy potwierdziło i pokazało, że damy radę funkcjonować, wykonywać to, co robimy, przy dużo mniejszym faktycznym zatrudnieniu. Dlatego też 3 lipca 2024 r. zarząd podjął uchwałę o wdrożeniu planu przeprowadzenia zwolnień grupowych i wysłał do organizacji związkowych działających w spółce... Mamy jeszcze taką poboczność, bo z punktu widzenia prawnego PKP Cargo to jest ośmiu niezależnych pracodawców. Nie będę tutaj zanudzał podkomisji. Wysłaliśmy zawiadomienie o zamiarze przeprowadzenia zwolnień grupowych. Rozpoczął się dwudziestodniowy okres konsultacji. Do 23–24 lipca w tym zakresie będą trwały konsultacje z partnerami społecznymi. One odbywają się i na poziomie poszczególnych zakładów i na poziomie centrali czy ponadzakładowym. Dzisiaj o godzinie 12:00 pewnie spotkamy się z większą częścią panów, którzy siedzą tutaj pod oknem i na środku sali, i będziemy rozmawiali m.in. o tym. Zwolnienia grupowe są niestety koniecznością. Największą pozycją kosztową, jaką posiadamy w PKP Cargo, są koszty osobowe i bez ich ruszenia nie jesteśmy w stanie uratować spółki, a jeżeli nie przeprowadzimy tej restrukturyzacji, jeżeli nie odbędzie się sanacja, jeżeli nie odbędzie się uzdrowienie, to musimy mieć tego świadomość, że na szali kładziemy całą spółkę i kilkanaście tysięcy miejsc pracy. W tym zawiadomieniu wskazaliśmy 4142 osoby, z którymi zamierzamy się rozstać. W większości są to pracownicy administracyjni, chociaż oczywiście też będą pracownicy operacyjni. W przypadku maszynistów mamy na przykład 3,2 tys. osób i nie mamy dla nich wszystkich pracy. W zawiadomieniu wskazaliśmy 377 maszynistów.

Kończąc – to jest ostatnia rzecz – jednocześnie zanim ruszyliśmy ze zwolnieniami grupowymi, to przygotowaliśmy poduszki bezpieczeństwa. Jako PKP Cargo dogadaliśmy się z PKP Intercity, z Polregio, z Intercity Remtrakiem razem na 1 tys. miejsc pracy, gdzie nasi pracownicy, jeżeli będą musieli odejść, a jeżeli chcemy uratować spółkę, to będą musieli odejść, znajdując zatrudnienie i będą mieli szybkie ścieżki do tych spółek. Na przykład w przypadku maszynistów, żeby to od razu powiedzieć, jest różnica między uprawnieniami maszynisty na pociąg towarowy a pociąg osobowy, ale wiemy, że będzie szybka ścieżka zastosowana przez Intercity, jeżeli tylko któryś z naszych maszynistów się tam zjawi.

Ostatnia rzecz – mogę tyle zapowiedzieć, że prowadzimy rozmowy również z innymi spółkami, i kolejowymi, i niekolejowymi. Myślę, że jak tylko będą one dopięte na ostatni guzik – a będą dopięte – to będziemy wszystkich państwa informować o tym, gdzie znajdujemy poduszki bezpieczeństwa dla naszych pracowników. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie, panie prezesie. No właśnie ten wątek społeczny – tych zwolnień budzi największą emocji.

Teraz proponuję tak – strona rządowa będzie gotowa zabrać głos, jeżeli będą bezpośrednio pytania do strony rządowej. W tym momencie chciałabym oddać głos związkowi zawodowemu. Wiem, że państwo jesteście tu z różnych związków, czasami są dwie, trzy osoby, więc na razie proszę po jednej osobie z ustosunkowaniem się właśnie do tych zwolnień lub do innych kwestii poruszanych przez pana prezesa. Bardzo proszę – po trzy minuty.

Jako pierwszy zgłosił się pan Leszek Miętek, prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych. Bardzo proszę mi wybaczyć, że będę ingerować, gdy będzie przedłużany czas.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Ja już sobie włączyłem stoper, pani poseł.

Witam bardzo serdecznie wszystkich zebranych. Nie będę odnosił się do przeszłości, bo o tym rozmawialiśmy dość długo na poprzedniej podkomisji. Chcę tylko powiedzieć co do przyszłości, że przywieźliśmy dzisiaj dla pań posłanek i panów posłów, ale również dla mediów, dla komentatorów życia kolejowego w Polsce wystąpienia związków

zawodowych wywołujące temat naprawy spółki PKP Cargo od 2020 r. – z uwagi na to, że w przestrzeni publicznej celowo jest nakręcana taka batalia, bardzo często przez tych komentatorów, dziennikarzy, którzy próbują scedować, że to sytuacja w spółce PKP Cargo jest przez związki zawodowe. Dziennikarz powinien być uczciwy. Przyniosłem wystąpienia. Dziennikarze, jak będą później komentowali, to niech pokażą, co oni robili przez osiem lat. Jak dbali o narodowego przewoźnika PKP Cargo, że on był źle zarządzany. To, co robiły związki – to pokazaliśmy.

Natomiast co do teraźniejszości. Szanowni państwo, jak wynika z tych pism, związki zawodowe od dawna chcą włączyć się w proces naprawczy spółki PKP Cargo, bo ona rzeczywiście nie przystoi do konkurencyjnego rynku. Natomiast to, co dzieje się w tej chwili, to jest zwijanie spółki PKP Cargo, ograniczanie jej możliwości, potencjału rozwojowego na przyszłość. Proszę zwrócić uwagę, że jak wypowiadał się pan prezes, to on mówił tylko i wyłącznie o kosztach. Chcę przypomnieć, że spółka PKP Cargo to nie jest żaden bank, to jest spółka przewozowa. Pan prezes ani się nie zająknął o tym, ile kontraktów... Pewnie jutro będą rozstrzygnięcia na 9 mln ton na Bogdanekę z Enei – ze spółki Skarbu Państwa. Zobaczymy, ile z tego będzie woziło PKP Cargo. Jakbym miał robić zakłady, to pewnie zero. My nie mówimy o przewozach, my mówimy tylko o tym, żeby wysłać ludzi na nieświadczenie pracy. Jeśli chodzi o same nieświadczenia pracy, to na piśmie występowaliśmy, na razie tylko z dwóch zakładów, do pana prezesa, ale również do ministra infrastruktury z informacją, ileż to pociągów, tej mizerii, bo dzisiaj jest mizeria przewozowa, pociągi stoją, bo maszyniści są na nieświadczeniu pracy.

Cieszę się, że jest ten list intencyjny z Intercity i z Polregio, ale mówiąc szczerze – to żadna łaska, bo jest rynek pracownika. Maszyniści spółki PKP Cargo odchodzą sami. Za chwilę odejdą i spółka straci potencjał możliwości przewozowych przy dużych inwestycjach infrastrukturalnych. Ważne, żeby państwo polskie zorientowało się, kto będzie woził na CPK, na inne inwestycje i infrastrukturę kolejową, bo PKP Cargo straci ten potencjał. Kto będzie woził przewozy specjalne na wypadek zagrożenia bezpieczeństwa państwa? To jest główny zarzut do tego, co się dzisiaj dzieje. Spółka jest zwijana, dowodem jest dzisiejsza Komisja – ani słowa o przychodach.

Szanowni państwo, proszę zwrócić uwagę, że pan prezes mówił o zwolnieniach z pracy. Członek zarządu – pan Milek, którego dzisiaj nie ma, przyznał, że to jest racjonalne. Jesteśmy gotowi do tego, aby rozmawiać o restrukturyzacji również zatrudnienia, ale w kontekście restrukturyzacji spółki, a my nie mamy żadnych planów restrukturyzacji spółki. Co więcej, ja nie wiem, po co będzie wybierany zarząd spółki, skoro pan prezes mówił, że to zarządca z sądu będzie zarządzał tą spółką przez najbliższe miesiące. Nie mamy żadnego planu restrukturyzacji spółki. To jest bardzo poważny błąd.

Chcę również zwrócić uwagę, że temperatura nastrojów społecznych sięga zenitu. Jednym z pierwszych dokumentów, które wypowiedział pan prezes Wojewódka, jest porozumienie partnerów społecznych. To jest to porozumienie, które zapewniało spokój społeczny na kolei. Od kilkunastu lat nie było strajku na kolei. Widocznie chce się strajku i prowokuje się strajk, żeby wybuchał.

Chcę powiedzieć tylko tyle, że my jako kolejarze jesteśmy przyzwyczajeni do tego, że problemy kolejowe rozwiązujemy przy stole negocjacyjnym. Zawsze tak było. Ale się skończyło, bo niestety pan minister infrastruktury na nasz wniosek odmówił zwołania Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa. Podnosiłem tę sprawę na Radzie Dialogu Społecznego. Pan minister infrastruktury nie chce z nami rozmawiać, chce sprowokować protesty społeczne na kolei. Jest to niezrozumiałe. Wystąpimy do prezydenta, który jest patronem dialogu społecznego, Rady Dialogu Społecznego.

Ostatnia rzecz, pani poseł.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dobrze, bardzo proszę.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Zwrócimy się również do instytucji międzynarodowych, pokazując, jak w tej chwili wygląda dialog społeczny i poszanowanie związków zawodowych, bo zgodnie z medialnymi zapowiedziami pan prezes zapowiada, że w sanacji pierwszymi do zwolnienia będą

związkowcy. Powiadomimy międzynarodowe organizacje pracy. Pokażemy, jak wygląda dialog społeczny. Przypominamy również panu premierowi Kosiniakowi-Kamyszowi, który mówił o dialogu społecznym, że on będzie odnawiany – jeżeli tak ma wyglądać odnowa dialogu społecznego w Polsce, to my za taki dialog społeczny dziękujemy. Będzie się szykanować związki zawodowe, które zgodnie z ustawą są partnerem społecznym. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie za ten głos.

Rozumiem, że zgłasza się przedstawiciel Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”? Nie? Przepraszam, to proszę się przedstawić i oddaję panu głos.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy Jan Przywoźny:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Jan Przywoźny, Federacja Związków Zawodowych Kolejarzy.

Kolega Miętek powiedział bardzo dużo, chyba chciał zawrzeć wszystko, ale chciałbym uzupełnić jego wypowiedź. Polska jest kluczowym krajem tranzytowym, czy to ze wschodu na zachód, czy to z południa na północ. Już niedługo mamy otwarcie rynku kolejowego, IV pakiet kolejowy i o dziwo Polska chyba nie będzie uczestniczyła w tym pakiecie. Będą w nim uczestniczyć wszystkie kraje ościennie, ale Polska nie będzie uczestniczyła. Dlaczego? Dlatego że my zamiast rozwijać nasz potencjał kolejowy, to zwijamy ten potencjał kolejowy. To jest ten dzisiejszy przykład, że te nasza kluczowa spółka, która ma kluczowe znaczenie i jest pod kontrolą Skarbu Państwa, nie realizuje tych celów. Nie wiem, czemu ma to służyć i w czyim interesie są te działania, które są czynione na chwilę obecną. Dlaczego nie realizuje się ani nie prowadzi nowych rozmów na zawarcie nowych umów, nowych kontraktów? Pokaże to Bogdanka.

Czy odzyskamy potencjał, który będzie chociażby sprzed tego okresu, który rozpoczął się tak niedawno? Chciałbym, żeby ten potencjał przewozowy tej spółki został utrzymany na tym samym poziomie, który był rok temu, a mówimy, że tego potencjału nie ma. Co robi zarząd? Chciałbym, żeby jak najszybciej ten zarząd wziął się do pracy. W tej chwili mamy ogłoszony konkurs na wybór nowego zarządu, ale obecnie tego nowego zarządu nie ma. Nie wiem, jak będzie pracował nowy zarząd. Czy ten nowy zarząd doprowadzi tę spółkę do tego, żeby ona wykonywała swoje podstawowe zadania, a także zadania z tytułu obronności kraju? Proszę państwa, w tej chwili mamy wojnę za wschodnią granicą. Co się stanie, gdy – nie daj Boże – ta wojna będzie też dotyczyć nas? Kto będzie realizował podstawowe zadania rynku kolejowego w Polsce, gdy nie będziemy mieli narodowego przewoźnika? Apeluję tutaj do państwa.

To jest ostatni gwizdek, żeby rozpocząć naprawę tej spółki, a nie bawić się w jej likwidację. To, co mówimy w tej chwili, że to nie jest likwidacja, tylko ograniczenie zasobów ludzkich, to ja państwu powiem – dziennie na wschodnim przejściu granicznym Jedwabnego Szlaku jest obsługiwanych szesnaście pociągów. Ile tych pociągów obsługuje spółka PKP Cargo? Zero. Dlaczego tego nie robi? Szesnaście pociągów idzie na zachód, tylko PKP Cargo tego nie obsługuje.

Nie wiem, jak mamy dalej jako strona społeczna wpływać na decyzje zarządu, wpływać na organizację pracy. Jak to powiedział tutaj pan prezes: ktoś zasnął. Nieprawda, nie zasnął. Ten pracownik, który miał obsługiwać te pociągi, jest w tej chwili na nieświadczeniu pracy. Z dnia na dzień zamknął komputer, zostawił dokumenty i odszedł ze swojego stanowiska pracy. Nikt nie zadbał, żeby ktoś zastąpił go na jego miejscu. Pociągi stoją nierozładowane na bocznicach i stoją pod semaforami.

To na razie tyle. Dziękuję. Jeżeli później będzie można, to mój kolega, przewodniczący rady branżowej, też chciałby uzupełnić.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Bardzo proszę. Jeżeli dobrze pamiętam, pan Jan Majder. Bardzo proszę, zastępcą przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”.

Zastępca przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” Jan Majder:

Dziękuję bardzo.

Mam pytanie do pana prezesa: jak pan prezes widzi przyszłość spółki w związku z tym, że zostanie zwolnionych ponad 4 tys. pracowników? Są to pracownicy wyszkoleni, którzy są już specjalistami w swojej dziedzinie. Do tego jeszcze dojdzie ponad 2,5 tys. pracowników spółki PKP Cargo Tabor, bo wiemy dobrze, że nie są zlecane im naprawy itd. Tak że ta spółka Cargo Tabor też jest szykowana do tego, że można powiedzieć, że będzie zlikwidowana. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Widzę, że pan prezes notuje pytania do niego, ja również to robię. Będzie ten moment, kiedy zbiorczo poproszę o odpowiedź.

Czy ktoś jeszcze ze strony związkowej? Bardzo proszę, proszę się przedstawić.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych Grzegorz Samek:

Grzegorz Samek, Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych.

Chciałbym w krótkich słowach podsumować to, co powiedział pan prezes Wojewódka. To wszystko tylko tak ładnie wygląda. Pan prezes właściwie skupia się tylko na tym, jak ograniczyć koszty, natomiast te wszystkie sprawy pracownicze dotyczące i nieświadczania pracy, i zwolnień grupowych są tak ogólnie traktowane. To, co wydarzyło się między posiedzeniami podkomisji – 3 lipca przyjechalśmy w gotowości do zawarcia porozumienia z panem prezesem dotyczącego zawieszenia niektórych elementów układu zbiorowego pracy. Pan prezes Wojewódka raczył przyjść w składzie uniemożliwiającym zawarcie takiego porozumienia. Nie można było zawrzeć tego porozumienia z powodu, o którym przed chwilą powiedziałem. Natomiast tego samego dnia pan prezes Wojewódka położył uchwałę dotyczącą przeprowadzenia zwolnień grupowych. Szanowni państwo, jeżeli zaprasza się partnera na rozmowy o zawieszeniu i z drugiej strony kładzie się dokument mówiący o tym, że trzeba zwolnić 4 tys. ludzi, to coś jest nie w porządku. Sytuacja jest taka, że podstawą do zawieszenia tego układu jest art. 241²⁷ Kodeksu pracy. Ten przepis stosuje się po to, żeby ograniczyć albo zrezygnować ze zwolnień grupowych. W tej chwili mamy taką sytuację – pewnie o 12:00 będziemy o tym rozmawiać – że z jednej strony mamy zawrzeć porozumienie, które zawiesza przepisy zakładowego układu zbiorowego pracy, w radykalny sposób ograniczając i tak już ograniczone i nieduże wynagrodzenia w spółce, a z drugiej strony nic nie mówi się o tym, że zostaną ograniczone albo wstrzymane zwolnienia grupowe. Czytając dalej, pan prezes pewnie za chwilę się oddali, jeżeli zostanie wszczęte postępowanie sanacyjne, to przyjdzie zarządca czy nadzorca, który będzie się zajmował spółką. Jak by nie patrzeć, restrykcje w stosunku do pracowników będą dalej utrzymywane. Bo mamy zrobić tak: zwolnić 4 tys., a ci, którzy zostaną, to mają zostać z ograniczonym układem zbiorowym pracy. Przyznacie państwo, że to jest dla nas sytuacja nie do przyjęcia.

Mówiliśmy tutaj o zwijaniu spółki. Naszym zdaniem tak to wygląda. Wszyscy pewnie wiemy czy czytaliśmy, kto ostatnio wszedł na rynek. Koncesję otrzymał ukraiński przewoźnik, spółka, przedstawiciel jednoosobowy – pan Plastun. Dlaczego o tym mówię? Jest pewna swoboda działalności gospodarczej i nie możemy tutaj nikomu niczego zabronić. Sytuacja jest taka, kiedy w 1999 r. kładziono podwaliny pod ustawę z 8 września 2000 r., to założeniem było, że każdy nowy podmiot wchodzący na rynek towarowy będzie ściągał pracę z transportu samochodowego. Przypomnę, że wtedy kolej obsługiwała 20% całego wolumenu towaru, który poruszał się po naszym kraju. Dzisiaj obsługujemy 10%, ponieważ polityka państwa – wszystkich poprzedników – była taka, że lepiej było oskubać wielkiego, czyli mówimy tutaj o spółce Cargo, niż sięgać po towar z transportu samochodowego.

Chciałbym także powiedzieć, pewnie wszyscy o tym wiedzą, że Komisja Europejska niedawno zaakceptowała dofinansowanie w wysokości 1,7 mld euro dla kolei niemieckich do przewozów towarowych. Tam są pociągi jednowagonowe. To ma istotne znaczenie zwłaszcza w intermodalu, kiedy jest to pierwsza i ostatnia mila. Te pociągi, które są

nierentowne, będą dofinansowane przez niemiecki rząd. Jeżeli zdarzyła się taka sytuacja – a zdarzyła się – że niemiecka federalna agencja podniosła stawki dostępu, to przewoźnik towarowy zaraz wystąpił na drogę prawną. Mamy cały szereg rzeczy do zrobienia, które absolutnie mogą pominąć koszty pracownicze. To nie pracownik jest winien temu, co się wydarzyło. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie. Te wątki, które pan poruszał odnośnie rynku i funkcjonowania również w innych krajach, będą dzisiaj przedmiotem rozmowy o godzinie 14:00. Na tym dzisiejszym spotkaniu chcemy odnieść się typowo do spółki PKP Cargo.

Czy ktoś jeszcze ze strony związkowej chciałby zabrać głos? Przepraszam tutaj, ale mówiłam, że po jednym przedstawicielu z każdego związku. Zgłosił się pan Henryk Grymel, ale już pan Jan Majder zabrał głos. Najpierw oddam głos... Rozumiem, że to jest Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych, tak? Nie? To przepraszam, proszę się przedstawić.

Przewodniczący Rady Branżowej Cargo Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy Jarosław Ślepaczuk:

Jarosław Ślepaczuk, przewodniczący Rady Branżowej Cargo, działającej przy Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy.

Chciałbym poruszyć trzy kwestie, oczywiście zmieszczę się w czasie. Bardzo dziękuję, pani przewodniczącej za kontynuację posiedzenia podkomisji, dlatego że jest to forum, na którym możemy przekazać nasze bolączki. Dziękuję parlamentarzystom za zainteresowanie i za udział w dzisiejszym posiedzeniu podkomisji. W tym bloku tematów, które co prawda zostały poruszone, ale myślę, że zostały zbyt mało wyartykułowane, jest to, że nieświadczenie pracy i obawy pracowników przed zwolnieniami powodują pewien paraliż działalności operacyjnej spółki. Na przykładzie zakładów – wczoraj mieliśmy spotkanie ze wszystkimi przewodniczącymi zakładów PKP Cargo, w każdym zakładzie występują znaczne problemy związane z tym, że brakuje pracowników przede wszystkim na stanowiskach operacyjnych. Jest to duże zagrożenie dla spółki, dlatego że jednym z elementów każdego planu naprawczego jest to, że nie tylko tniemy koszty, i tutaj potwierdzam głosy przedmówców, że pan prezes głównie ogranicza się do tej części kosztowej, natomiast zarząd poświęca zbyt mało czasu części pozyskiwania nowych wpływów, a przede wszystkim nie służy temu sytuacja z ograniczeniami pracowników.

Drugi punkt, który dotyczy tej odpowiedzialności central związkowych. Wielokrotnie pokazywaliśmy, że strona związkowa chce rozmawiać nawet o tych trudnych rzeczach. Nie może być tak, że o najtrudniejszych decyzjach dowiadujemy się z prasy, a to już jest taka stała praktyka pana prezesa Wojewódki. Przyznam tylko, że rada nadzorcza o wdrożeniu sanacji dowiedziała się w sobotę, a komunikat prasowy był podany w piątek. Myślę, że potwierdzą to pozostali koledzy, którzy zasiadają w radzie. Tu nie chodzi o to, że my się obrażamy. My również czujemy potrzebę włączenia się w rozwiązywanie problemów, ale panie prezesie, chcemy być traktowani jak partnerzy. Po raz kolejny o to bardzo proszę.

Chciałbym powiedzieć jeszcze jedną rzecz. Kolejowy ruch związkowy, nie tylko w PKP Cargo, ma ponad stuletnią historię. Naszymi działaniami wielokrotnie pokazywaliśmy, że rozumiejąc potrzeby pracodawcy, chcemy walczyć o miejsca pracy. Dlatego też nie na miejscu jest dla nas straszenie. Coraz częściej otrzymuję pytania od znajomych: co wyście takiego przeszkrobali, że straszą was prokuratura, że mówią, że jesteście odpowiedzialni za całe zło na kolei? To naprawdę staje się bardzo nieprzyzwoite. Dziękuję państwu za uwagę.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Czy jest jeszcze, jakiś związek zawodowy, który nie zabierał głosu, a chciałby? Widzę, że pan Henryk jeszcze chciałby zabrać głos. Dobrze, ale naprawdę proszę w tej dyskusji trzeć minut.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” Henryk Grymel:

Dziękuję bardzo.

Janek, nasz przedstawiciel, mówił krótko. Chciałem tylko krótko uzupełnić. Chciałbym, żeby państwo wiedzieli. Wydaje mi się, że omijamy ten temat. PKP Cargo rocznie ma ok. 5 mld przychodu i tu chodzi o ten duży rynek. Wiadomo, że się rozwiną przewozy, odbudowa Ukrainy, zboże – czyli jest to rynek perspektywiczny. W tym momencie, powiem kolokwialnie, przycinanie PKP Cargo niczemu nie służy. Służy to obcym przewoźnikom. Nie wiem, kto ma w tym jakiś interes. Pan prezes powiedział, że czasem staną pociągi, bo ktoś nie doniesie papierów. Prawdą jest to, co powiedział mój kolega. Mamy dane z dołu, których może panu prezesowi nie dają – bo wie pan, panie prezesie: król wie tyle, co mu dwór powie – mamy konkretne dane. Stoją pociągi, nie ma rewidentów, nie ma maszynistów. Ci klienci, których jeszcze mamy, już piszą do PKP Cargo, że jeżeli dalej będzie taka niska jakość obsługi, to oni zmieniają przewoźnika. Utracimy nawet tych klientów, których mamy dzisiaj. Ponieważ zostały wysłane niewłaściwe osoby na nieświadczanie, nie informujemy, nie obsługujemy klientów. Nie dziwny się – klient płaci pieniądze PKP Cargo i żąda rzetelnej obsługi. Nieświadczanie pracy spowodowało przerwanie łańcucha logistycznego w PKP Cargo. PKP Cargo po prostu zapada się.

Wiem, że pan prezes jest świetnym reformatorem fabryki cukierków czy tam jakichś tam innych, ale kolej to jest kolej. Trzeba się znać na kolei. Trzeba wiedzieć, że jeżeli w pewnym miejscu wysła się maszynistów, rewidentów na nieświadczanie – to co powiedział tutaj kolega o granicy: nikt ich nie zastępuje i pociąg stoi. Pociągi potrafią stać po dwa, po trzy dni. No ale wiadomo, jak to jest – zwała się to wszystko na związki zawodowe. Nie wiem, skąd jest taki atak na związki zawodowe. Leszek pokaże państwu papiery. Od 2020 r. staramy się, bo wiemy, że to jest nasz zakład pracy, nasi ludzie i musimy dbać o nich, o warunki pracy i o płace. Najlepiej znaleźć winnego i ktoś znalazł winnego – związki zawodowe. Pokazujemy papiery, w których jest, że walczyliśmy o restrukturyzację, o naprawę spółki. Proszę pokazać jeden papier, który mówi o tym, że jest to wina związków zawodowych. To jest taka medialna wrzutka, żeby było w kogo bić i żeby ludzie powiedzieli: no tak, związki są niepotrzebne, bo przeszkadzają. My mówimy prawdę, my wytykamy błędy zarządowi i to jest niewygodne. Najlepiej zrobić swoje po cichu, z boku, otrząpać ręce i odejść. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Szanowni państwo, na tym zakończyliśmy wystąpienia strony społecznej. Króciutko je podsumuję i oddam głos posłom, posłankom, senatorom. Będę chciała, żeby w ostatnich minutach pan prezes odniósł się do tych pytań i uwag, które padły ze strony społecznej, oraz do uwag posłów. Jeżeli będą pytania do związków zawodowych, to też proszę je notować i oddam głos.

Panie prezesie, podsumowując te wszystkie wystąpienia – pojawiają się dwa kluczowe pytania. Pierwszym jest oczywiście przyszłość PKP Cargo, czyli mówimy o kosztach. Jakie są plany na zdobywanie nowych kontraktów? Co dzieje się w tej materii? Bo jest to bardzo ważne. Padały tu te pytania. Drugi bardzo poważny zarzut, który się pojawia, to jest to, że wysyłanie pracowników operacyjnych na nieświadczanie pracy sparaliżowało pracę PKP Cargo. Poruszył to pan Henryk Grymel. Pan Jarosław Ślepaczuk mówił, że brakuje pracowników na stanowiskach operacyjnych. Pan Jan Przywoźny jasno wskazał, że na Jedwabnym Szlaku stoją pociągi, bo nie ma pracowników i zostali wysłani na nieświadczanie pracy. Bardzo chciałabym, żeby odniósł się pan do tych zarzutów. Co do planowanych zwolnień – to pan wskazał, że będą to 4142 osoby, w większości na stanowiskach administracyjnych. Jeżeli będzie pan przygotowany, to proszę powiedzieć, w jakich proporcjach będzie to administracja, a w jakich pracownicy operacyjni. Ale to na koniec. To były te dwa główne wątki, które wybrzmiewały z państwa wypowiedzi – i je zanotowałam.

Bardzo proszę, teraz oddam głos. Jako pierwszy zgłaszał się pan Kamil Wnuk, potem pani senator Anna Górska, pani posłanka Matysiak. W tej kolejności. Bardzo proszę. Pamiętajmy o dyscyplinie czasowej. Dziękuję.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Pani przewodnicząca, dziękuję za oddanie głosu.

Zacznę od podziękowania, bo to już wybrzmiało. Właściwe posiedzenie Sejmu zaczyna się dopiero jutro, a dzisiaj duża część posłów i posłanek przyjechała, żeby spotkać się z państwem. Dziękuję stronie społecznej, która tak naprawdę jest inicjatorem tego dodatkowego posiedzenia podkomisji. Dziękuję pani przewodniczącej za zwołanie podkomisji. Dziękuję panu prezesowi za to, że się na nim pojawił. Cieszę się, bo kiedy na czerwcowej podkomisji w tej samej sprawie, związanej z PKP Cargo, rozmawialiśmy na temat tego problemu, byli tylko posłowie Polski2050 i pani Jolanta Niezgódzka z Koalicji Obywatelskiej, a dzisiaj mamy przedstawicieli chyba wszystkich opcji politycznych poza Konfederacją. Cieszę się, że państwo w końcu zainteresowaliście się tą sprawą. Trzeba powiedzieć jasno i uczciwie, że – dzisiaj to nie wybrzmiało, bo wybrzmiało to w czerwcu – to, co dzieje się dzisiaj w spółce, jest winą nie związków zawodowych, bezpośrednio osobowo kogokolwiek, tylko zarządzających tą spółką we wcześniejszych latach tak naprawdę, we wcześniejszym okresie. Pan prezes przedstawia tutaj rozwiązania, które on proponuje, jeżeli chodzi o naprawę tej sytuacji. Natomiast chciałbym odnieść się do tego, co powiedział pan prezes i do państwa głosu. Nie będę mówił o tym, o czym rozmawialiśmy miesiąc temu, w czerwcu, bo to państwo, strona społeczna, która jest najbardziej zainteresowana sprawą, doskonale wiecie, o czym rozmawialiśmy, więc nie będę do tego wracał. Natomiast wtedy było bardzo dużo o tym handlu, o tych zleceniach, o tych przetargach. Dzisiaj było o tym troszkę mało.

Są dwie kwestie. Pierwsza to jest kwestia kosztu największego, czyli pracowniczego – obsługi pracowników spółki, czyli wynagrodzeń. Rozumiem, że niezbędna jest tutaj restrukturyzacja. Druga kwestia, którą mocno poruszyły związki w swoich wypowiedziach, to są właśnie te zlecenia, ta możliwość na przyszłość pozyskania tych zleceń. Dzisiaj mamy taką a nie inną sytuację, taką a nie inną dobową możliwość do tego przewozu, a co za tym idzie, taką potrzebę obsługi, ale może uda się, że po wystartowaniu w kilku przetargach, realizacji nowych zadań będzie tego więcej. Moje pytanie jest pod tym kątem – jak to wygląda, jakie są szanse? Jaka jest wizja przyszłości spółki? To pierwsza i kluczowa kwestia.

Kolejna kwestia, do której chciałbym się odnieść, to ostatnio rozmawialiśmy o dialogu społecznym i była kwestia przejścia na nieświadczenie pracy, a teraz mówimy o zwolnieniach określonej liczby osób. Pan teraz powiedział o zwolnieniach głównie w pionie administracyjnym, a w mniejszej liczbie maszynistów. Była mowa o parasolu bezpieczeństwa. Wiem, że to są dwie różne spółki. Spółka giełdowa działa na innych zasadach. To nie jest spółka Skarbu Państwa, gdzie Skarb Państwa ma 100% udziałów i decyduje o wszystkim. Stąd moje pytanie, żeby powiedzieć więcej o utrzymaniu maszynistów. Rzeczywiście dzisiaj jest taka sytuacja, że nie potrzebujemy aż takiej liczby, ale może za chwilę znów będziemy potrzebować. Jaki jest pomysł na to, żeby utrzymać, kolokwialnie mówiąc, w firmie tych najbardziej potrzebnych, niezbędnych ludzi?

Na koniec powiem coś pozytywnego. Pamiętam, że nasze czerwcowe spotkanie zakończyło się rozmowami pomiędzy stroną społeczną, czyli związkami zawodowymi, a zarządem spółki i wiem, że po tych rozmowach doszło jednak do rewizji pewnych decyzji zarządu, tzn. nieświadczenie pracy miało być na dwanaście miesięcy, a przeszło na trzy miesiące.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Cztery razy po trzy miesiące.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Tak, wiem o tym. Szukam pozytywów w tej trudnej sytuacji spółki, bo jest ona bardzo trudna i wszyscy wiemy o tym, że jest ciężko. Mam głęboką nadzieję, że dzisiaj o 12:00 strona społeczna spotka się z panem prezesem i że znowu wyjdziecie z tego spotkania w jakiś sposób zadowoleni. W imieniu chyba wszystkich obecnych tutaj posłów,

bez względu na opcję polityczną, mogę zadeklarować, że jesteśmy tutaj, bo zależy nam na PKP Cargo, żeby ta spółka się utrzymała, żeby była jak najsilniejsza, żeby polska spółka była wiodącą w Polsce, jeżeli chodzi o transport towarowy.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie. Musimy pilnować czasu.

Jeszcze tylko dodam i potwierdzę to, co powiedział tutaj pan poseł Kamil Wnuk do strony społecznej, zawodowej. Nie podtrzymujemy, nie pielęgnujemy takiej narracji, państwo może jesteście na nią bardziej wyczuleni, że tylko strona związkowa jest winna tej sytuacji. W przestrzeni publicznej jest ewidentnie mowa o złym zarządzaniu przez poprzednie zarządy. Nie kładziemy tej winy na państwa barki.

Teraz pani senator Anna Górska, pani Paulina Matysiak, pan poseł Marcin Horała, pan poseł Adamczyk. W tej kolejności. Dziękuję ślicznie. I pan poseł Małecki również. Proszę w tej dyscyplinie czasowej.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Niech nas pani przewodnicząca nie pogania, bo to są bardzo ważne sprawy.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Tak, tylko chciałam przypomnieć, że o 11:00 mamy posiedzenie. Szkoda, że nie było państwa na poprzednim posiedzeniu podkomisji, gdzie było dużo więcej czasu. O 11:00 zaraz wejdzie nam tu kolejna komisja i pan dobrze o tym wie, panie ministrze.

Senator Anna Górska:

Dzień dobry. Dziękuję pani przewodniczącej za udzielenie głosu. Anna Górska, senatorka.

Mam jedno krótkie pytanie do pana prezesa, wynikające z przebiegu i z toku jego wcześniejszej wypowiedzi. Na jakiej podstawie opiera pan swoje przekonanie, że w PKP Cargo nic się więcej nie wydarzy, że nie będzie więcej przewozów, nie będzie więcej pracy, że zwolnienia, które pan planuje, są podyktowane tym, że spółka nie będzie się rozwijać, że nie będzie startowała w przetargach, nie będzie realizowała większej liczby przewozów? To wybrzmiało wprost z wypowiedzi, której pan tutaj udzielił. Jeśli popatrzymy na ukazujące się wszystkie raporty przeróżnych instytucji specjalistycznych, jeśli popatrzymy nawet na taki dokument, jakim jest strategia rozwoju kraju, to widzimy, że wszędzie wszystkie zapisy mówią o tym, że rynek przewozów towarowych, kolejowych będzie się rozwijał. Ta proporcja przewozu drogowego i kolejowego będzie się przechylała na korzyść kolejowego. Moje podstawowe pytanie do pana jest takie, dlaczego pan twierdzi, że w spółce nie będzie lepiej, że nie będzie więcej przewozów, że nie potrzebuje pan ludzi do pracy. Być może nie będzie tych przewozów, jeśli zwolni pan taką liczbę załogi – bo rzeczywiście nie będzie miał pan czym ich realizować. No ale to chyba nie jest taka ścieżka, jaka powinna być obrana, bo jest to zakłęte koło, które jest prostą ścieżką prowadzącą do upadku tej firmy. Bardzo proszę o przedstawienie mi konkretnych, na których opiera pan swoje przekonanie o tym, że nie będzie rozwijało się PKP Cargo i nie będą rozwijały się w Polsce – chciałabym podkreślić – realizowane przez tę spółkę kolejowe przewozy towarowe. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Pani posłanka Paula Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Dziękuję. Dzień dobry.

Mam kilka pytań. Po pierwsze, panie prezesie, z czego wynika zmiana terminu przekazania do publicznej wiadomości skonsolidowanego raportu za pierwsze półrocze tego roku? Pan powiedział, że jest to efekt rozmów z audytorem, ale jakie są konkretne argumenty, żeby nie publikować tego raportu 23 sierpnia, tylko 30 września?

Jak wygląda sytuacja pod względem zysku PKP Cargo International, PKP Cargo Service, PKP Cargo Tabor? Popatrzmy chociażby na te trzy.

Konkretne pytanie – ilu pracowników do tej pory złożyło już wypowiedzenia? To jest bardzo istotna kwestia.

Chciałam też powiedzieć o obszarze operacyjnym...

Pełniący obowiązki prezes zarządu PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Od kiedy do kiedy?

Posel Paulina Matysiak (Lewica):

Może być do końca pierwszego półrocza – od 1 stycznia do 30 czerwca. Ilu pracowników PKP Cargo złożyło wypowiedzenia?

Jeżeli chodzi o kwestię tego, jak to wygląda gdzieś z boku, to faktycznie na ten moment wygląda to jak celowe, destrukcyjne działania, które mogą doprowadzić do utraty zdolności przewozowych spółki – i będzie miało to negatywny skutek zarówno dla realizacji dużych inwestycji w Polsce, jak i może także wpływać na zagrożenie bezpieczeństwa państwa, jeżeli mówimy o transportach specjalnych w okresie zagrożenia konfliktem zbrojnym.

Zanotowałam to sobie, bo jest to po prostu niesamowite. W swojej wypowiedzi mówił pan: musimy odchudzić się taborowo. Przepraszam, czy państwo zamierzacie sprzedać swój tabor, który macie na stanie? Komu? Za ile? Chyba wszyscy doskonale zdają sobie sprawę, że łatwiej sprzedać, a trudniej kupić.

Kluczowe jest to, że nawet w najtrudniejszej sytuacji obok cięcia kosztów powinno się przede wszystkim walczyć o przychody. Tego faktycznie brakowało w tej wypowiedzi.

Oczywiście spółka powinna przedstawić plan naprawczy, bo na razie jesteśmy informowani o konkretnych decyzjach, które zostały już podjęte. Nie może być tak, że jest ogłaszana redukcja 30% zatrudnienia bez wcześniejszego ogłoszenia takich planów.

Nie ma informacji o tym, jak spółka chce walczyć na rynku, jak zwiększać przychody. Jaki macie państwo plan na konkurowanie na tym rynku? Tylko u nas, na polskim rynku, PKP Cargo konkuruje z ponad siedemdziesięcioma przedsiębiorstwami przewoźników towarowych. Jak państwo zamierzacie wygrywać z konkurencją? Wydaje mi się, że nie redukcją zatrudnienia. To jest podstawowa kwestia.

Ostatnie. Jakby mógł pan przedstawić, jak wygląda z państwa strony – zarządu spółki dialog ze stroną społeczną. Wiemy, jak to wygląda ze strony związków zawodowych. Bardzo konkretne pytanie – kiedy odbywały się te spotkania? Czy one kończą się notatkami, porozumieniami? Jak to w ogóle wygląda? Czy państwo w ogóle chcecie? Na ten moment wygląda to tak, jakbyście w ogóle nie chcieli rozmawiać ze związkami zawodowymi, tylko po prostu próbowali siłowo rozwiązać ten temat. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie. To były bardzo konkretne pytania. Na takie liczymy.

Bardzo proszę, pan poseł Marcin Horała.

Posel Marcin Horała (PiS):

Bardzo dziękuję.

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, słuchając pana prezesa, mam takie wrażenie, że wsiałem w wehikuł czasu i znowu jestem z powrotem w latach 90., kiedy to specjaliści spod znaku Leszka Balcerowicza mieli jedną receptę na wszelkie problemy, czyli: ciąć, zwalniać, sprzedawać i nic poza tym. Przyłączam się do tych wszystkich głosów, że zdecydowanie brakuje tutaj jakichkolwiek planów na ekspansję, na pozyskiwanie kontraktów, na pozyskiwanie pracy.

Drugie, czego mi brakuje, to skoro słyszymy, że jedną z przyczyn problemów spółki jest wykonywanie na przykład decyzji węglowej, czyli wykonywanie strategicznych działań zleconych przez państwo, bo państwo polskie po to ma takiego rodzaju firmy, żeby w sytuacji, kiedy jest ona dramatyczna, kiedy jest panika, kiedy Polacy czują zagrożenie, mieć w ręku instrumenty, którymi te problemy będą rozwiązywane. Ale jeżeli wprowadziło to spółkę w jakieś problemy, to prosiłbym pana prezesa o informację, z czym zwrócił się do rządu. Cały czas słyszymy o tych działaniach w dół, w kierunku pracowników, a jakie są działania w stosunku do rządu? Czy wystosował pan do pana premiera jakąś prośbę o dokapitalizowanie, o zwrócenie tych kosztów, o przekazanie jakichś środków? Jeżeli jest tak, jak pan mówi, to pewnie one należały się w tej lub innej formie. To jest kwestia wypracowania formy. Apeluję, żeby nie tylko patrzeć na to, jak przerzucić koszty

na pracowników i ich pozwalniać, ale można też wystąpić do właściciela, żeby trochę wspomógł spółkę w tym krytycznym momencie – po to, żeby ona utrzymała swoje strategiczne zdolności.

W tym kontekście również jeszcze jeden wątek, czyli spółka Cargo Tabor, dla której, z tego co słyszałem, zostały wstrzymane zlecenia dotyczące remontów taboru. Tam też są planowane zwolnienia. Dochodzą bardzo niepokojące informacje o likwidacji całych zakładów, co z kolei drastycznie ogranicza nasze zdolności techniczne do remontu taboru. Jesteśmy państwem, które sasiaduje z sytuacją wojenną, które za chwilę może być przedmiotem aktów sabotażu, terroryzmu, działań hybrydowych, a w jakiejś dłuższej perspektywie również bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa państwa. W tej sytuacji zdolności techniczne – a jak się je raz zlikwiduje, to z dnia na dzień się ich nie odtworzy – do tego, żeby podtrzymywać system transportowy w działaniu, są absolutnie kluczowe. Znowu może należałoby zwrócić się do rządu, żeby w przejściowym momencie rekompensował koszty ze względu na ten strategiczny interes państwa. O tym w ogóle nie słyszeliśmy.

Trzecia sprawa, która była już poruszana, ale warto ją wybić. Mamy bardzo niski udział kolei w przewozach w Polsce. Na dłuższą metę jest to ograniczenie rozwojowe naszego kraju. To jest w ogóle jeden z celów naszego kraju, do którego powinniśmy dążyć, żeby ten udział w przewozach na kolei wzrastał. Znowu pytanie – czy pan kontaktował się z Ministerstwem Infrastruktury i osobami za to odpowiedzialnymi? Te podejmowane teraz działania z myślą o jutrze wydają się w sprzeczności z tym, co ma być za rok, za dwa i za trzy. Są one wręcz temu odwrotne. Raz utraciwszy, nie da się odzyskać z dnia na dzień pewnych zdolności, wykwalifikowanej kadry.

Już kończę. Mieliśmy taki przykład w innym sektorze w spółce transportowej, czyli w Polskich Liniach Lotniczych LOT. Były one już bardzo bliskie likwidacji. Zmienił się zarząd i na co postawił? Nie na sprzedawanie i zwalnianie, tylko na kupowanie i zatrudnianie, uruchamianie nowych połączeń, pozyskiwanie nowego rynku. W kilka lat LOT zwiększył przewozy z 4 mln do 10 mln pasażerów i stał się najszybciej rozwijającą się, najbardziej agresywną linią lotniczą w Europie. Prośba do pana prezesa, żeby może pomyśleć troszkę w tym kierunku, a nie tylko w kierunku cięcia kosztów. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie. Tylko moja jedna uwaga. Bardzo żałuję, że nie było państwa na poprzedniej podkomisji, bo tam były poruszane te rzeczy. Musimy iść naprzód i nie wracać. Tylko powiem jednym słowem – była omawiana sytuacja Cargo Tabor i mieliśmy informacje od pana prezesa. Pan prezes może odnieść się jeszcze do tego w tym krótkim wystąpieniu, bo będzie miał bardzo mało czasu. Z tego co wiemy, wagony były remontowane ponad potrzeby i to był główny problem. Odnosnie do niskiego udziału przewozów towarowych, kolejowych – szanowni państwo, to maleje. Tak jak w przypadku pozyskiwania nowych klientów musimy wiedzieć, że to wszystko dzieje się w perspektywie dwóch lat. Kontrakty zdobyte teraz przyniosą spółce zyski w przyszłości. To, że teraz nie ma tych kontraktów, to jest właśnie to, co teraz mówimy – efekt złego zarządzania w poprzednich latach. Bardzo bym prosiła, żeby skupiać się na tej bieżącej sytuacji, a nie wracać do tego, co było przedmiotem...

Próbuję odpowiedzieć panu ministrowi Horale, bo pan prezes ma odpowiedzieć dzisiaj na pytania, które wybrzmiały, a nie na pytania, które były przedmiotem poprzedniego posiedzenia podkomisji.

Bardzo proszę, pan minister Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, mam taką prośbę do pani przewodniczącej: proszę nie wzbudzać takiego poczucia winy we mnie i w tych osobach, które nie brały udziału w poprzednim posiedzeniu, bo nie brałimy udziału w poprzednim posiedzeniu. Jesteśmy tutaj, żeby rozmawiać o konkretnych problemach, które stoją przed nami tu i teraz, a nie w czasie przeszłym – i proszę już nie odsyłać nas do tego czasu przeszłego. To jest pierwsza kwestia. Nawet jeżeli na tym posiedzeniu powtórzą się

pytania, na kolejnym, bo zapewne będą kolejne – i o to będziemy wnioskowali, żebyśmy stale mogli rozmawiać o tym problemie. To taki kardynalny wniosek.

Natomiast co do sytuacji w PKP Cargo, to pani przewodnicząca już wydała wyrok – wszystkiemu zawinił poprzednicy. To jest dobry wyrok, żeby wytłumaczyć sytuację w styczniu tego roku, ale przypominę, że mamy lipiec, przypominę, że mamy pół roku aktywnej działalności osób odpowiedzialnych za działalność spółki, bo o ile dobrze pamiętam, poprzedni prezes został wyłączony z zajęć już w styczniu tego roku. W sytuacji, kiedy mieliśmy do czynienia z dodatnim wynikiem spółki za poprzedni rok, to za pierwszy kwartał tego roku mamy wynik ujemny.

Mam pytanie do pana prezesa. Panie prezesie, ile kontraktów pozyskała spółka w czasie ostatniego pół roku? Ile podpisała umów? Ile wygrała przetargów? To jest ta jedna z najważniejszych spraw, bo ona rzutuje na przyszłość, mówi o tym, co w najbliższej przyszłości.

Teraz kwestia związana z konkurencją. Na ile olbrzymi problem PKP Cargo wpisuje się w dynamicznie zmieniającą się sytuację na rynku? Przypominę o rejestracji ukraińskiej spółki, Koleje Ukrainie – Cargo Polska. To jest spółka córka Ukrzaliznyci. Na ile w powstanie tego podmiotu, konkurencji dla PKP Cargo, wpisują się decyzje o zwolnieniach? To znaczy, czy mamy tego świadomość, że doskonale wyszkolona kadra – maszyniści, wszyscy ci, którzy zajmują się transportem, bezpośrednio zaangażowani w ruch pociągów – znajdzie zatrudnienie u konkurencji?

Pytanie takie, o czym mówili już moi szacowni poprzednicy. Czy sytuacja poszerzenia konkurencji w sytuacji, kiedy PKP Cargo jest pozbawiane tych swoich podstawowych atutów, a tym podstawowym atutem jest potencjał, zmniejszany potencjał PKP Cargo – czy wszystko to nie zakończy się w najbliższych latach katastrofą? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Szanowni państwo, tak jak mówiłam – o 11:00 mamy komisję i muszę pilnować czasu. Panie ministrze, sprostuję, tylko dlatego selekcjonuję pewne pytania, żeby pan prezes mógł odpowiedzieć dzisiaj na te nowe pytania, które padły, dotyczące pracowników operacyjnych i przyszłości firmy, bo bardzo ważne są zarzuty, że nieświadczanie pracy pracowników operacyjnych paraliżuje w tej chwili spółkę.

Dosłownie na dwie minuty oddaję głos pani wiceprzewodniczącej Jolancie Niezgodzkiej, a potem już poproszę pana prezesa o odpowiedź. Jeśli będzie jeszcze czas, to będziemy zabierać głos, chociaż o 11:00 jest komisja. To nie jest nasze ostatnie spotkanie. Będziemy kontynuować te spotkania, kiedy tylko będą potrzebne, ale naprawdę za trzynaście minut wchodzi tutaj komisja, która zresztą była zwołana.

Poseł Maciej Małecki (PiS) – spoza składu podkomisji:

Pani przewodnicząca, mam jedno bardzo konkretne pytanie.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dobrze, ale najpierw pani przewodnicząca Jolanta Niezgodzka.

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Obwinianie obecnego zarządu za to, że nie ma dzisiaj pracy przewozowej, jest co najmniej niewłaściwe i w ogóle nieuzasadnione. Wiemy, że zmiana w zarządzie nastąpiła kilka miesięcy temu – 100% odpowiedzialności za to, co dzisiaj dzieje się w spółce, ponosi poprzedni rząd, poprzednie upolitycznione zarządy. W wypowiedziach panów z PiS skala obłudy sięga zenitu. Państwo oczekujecie, że w pół roku naprawimy to, co wy zepsuliście w osiem lat. Jeśli chcecie konkretów, to przytoczę wam kilka konkretów. W ciągu dziewięciu lat spółka PKP Cargo straciła 90% swojej wartości. W 2014 r. spółka była wyceniana na 4 mld, a na początku tego roku na 600 mln. Cena akcji w 2014 r. – 90 zł, na początku tego roku – 12 zł. Na przestrzeni dziesięciu lat udział spółki w polskim rynku przewozowym zmalał z 60% do niemal 30%. Państwo oczekujecie od nas w ciągu pół roku nowych kontraktów od spółki, a co zrobiliście przez ostatnie osiem lat? To właśnie za waszych rządów tak zmalał ten udział w rynku. Pomimo utraty udziału w rynku,

pomimo tego, że rosły koszty, rosły wynagrodzenia i malały przychody, to za państwa rządów spółka została zadłużona na ponad 5 mld zł.

Zwracam się do państwa ze związków zawodowych – zarząd jest od kilku miesięcy, a wy w tej spółce jesteście co najmniej kilka, kilkanaście lat. Sami wiecie, jak wygląda sytuacja, jak ona jest trudna, jakie jest zadłużenie, jak mało jest tej pracy przewozowej, jak poprzednie zarządy nie pozyskiwały nowych kontraktów, a nawet te, które posiadały, to potrafiły w krótkim czasie stracić. Cel mamy wspólny – utrzymanie narodowego przewoźnika. Bardzo chciałabym prosić państwa o to, żebyście włączyli się państwo w te działania, które mogą wesprzeć spółkę, które mogą wesprzeć pracowników w tej trudnej sytuacji – i żebyśmy starali się skupić na tych konstruktywnych rozwiązaniach. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Panie prezesie, oddaję głos na odpowiedzi. Jak będzie jeszcze czas na odpowiedzi...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, tutaj jeszcze pan poseł Małecki chce zabrać głos.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Panie ministrze, rozumiem, ale mamy dwanaście minut do rozpoczęcia Komisji.

Poseł Maciej Małecki (PiS) – spoza składu podkomisji:

To będziemy mieli dziesięć minut.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dobrze, jedno krótkie i konkretne pytanie.

Poseł Maciej Małecki (PiS) – spoza składu podkomisji:

Pani przewodnicząca, mam prośbę, naprawdę niech pani nie cenzuruje pytań.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Albo zadaje pan pytanie, albo oddaje głos, bo stracił pan teraz czas.

Poseł Maciej Małecki (PiS) – spoza składu podkomisji:

Przed chwilą pani koleżanka zabrała ze trzy minuty na dywagacje, o których powiedziała pani, że nie chce dzisiaj rozmawiać.

Mam pytanie. Panie prezesie, pan powiedział, że wożenie węgla, umowy na węgiel z decyzji premiera Morawieckiego zatopiły spółkę. Mam prośbę, żeby pan nam powiedział, jaki wolumen został przewieziony. Jakie przychody były z tych umów? Jakie były straty lub zyski, czyli jaką marżę spółka zrobiła na wożeniu węgla? Powiedział pan, że spółka straciła innych klientów przez to, że woziła węgiel. Proszę powiedzieć, jakie umowy spółka musiała zerwać, wypowiedzieć, żeby przewieźć węgiel. Proszę też powiedzieć o rentowności tych umów, jeśli takie były. Proszę powiedzieć, którzy klienci zerwali umowy ze spółką, dlatego że nie mogli realizować swoich potrzeb, bo spółka woziła węgiel. Proszę też podać rentowność tych wypowiedzianych umów, jeśli takie były.

Panie prezesie, mamy połowę 2024 r. Jakie nowe kontrakty zostały zdobyte przez spółkę? Widzimy tutaj zaskakującą koincydencję zdarzeń, mówił o tym pan minister Andrzej Adamczyk. Z jednej strony jest wypychanie z PKP Cargo świetnych fachowców, ludzi z uprawnieniami, doświadczonych, znających rynek, znających polską kolej, a z drugiej strony licencję dostaje ukraiński przewoźnik, który z przyjemnością będzie chciał zagospodarować ten rynek. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, panie prezesie. Proszę odpowiedzieć na te pytania. Zwracam się do tego, o czym mówiła strona społeczna. Proszę też tego nie pominąć. Proszę o odniesienie się do tego zarzutu, jak ja zrozumiałam, że jest praca, a nie ma pracowników operacyjnych, bo są na nieświadczeniu pracy.

Pełniący obowiązki prezes zarządu PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Pewnie nie zdążę odpowiedzieć na wszystkie pytania, ale postaram się odpowiedzieć na większość. Jest praca dla tych osób, które dzisiaj są w spółce. Nie ma pracy dla tych, którzy są na nieświadczeniu. Jeżeli są pojedyncze przypadki, o których mówią panowie przewodniczący, to zawsze w takiej dużej organizacji będą potknięcia. Natomiast nie ma pracy dla tej liczby osób, którą mamy dzisiaj w zatrudnianiu. Możemy zakłamywać rzeczywistość, ale tej pracy nie ma.

Odpowiadając po kolei na poszczególne pytania, no może nie po kolei, ale o konkretnych. Panie pośle, w zakresie decyzji węglowej to szczegóły złożyliśmy w zawiadomieniu do prokuratury. W takim zakresie, w jakim będziemy mogli to ujawnić, to oczywiście to prześlemy. Zobowiązuję się w rozsądnym terminie, nie wiem, czy będzie to za tydzień, czy za dwa, ale myślę, że do końca miesiąca, przedłożyć do Komisji tę informację o konkretnych liczbach, cyfrach. Tam są grube setki milionów złotych, które spółka straciła w przychodach nie tylko dlatego, że zeszła z jakichś kontraktów, ale także dlatego, że ci klienci, od których uciekliśmy z dnia na dzień, nie złożyli nam już nowych zleceń, bo się obrazili, bo założyli własne spółki kolejowe. Straciliśmy także przyszłe przychody. Musimy to wyszacować.

Poseł Maciej Małecki (PiS) – spoza składu podkomisji:

Panie prezesie, konkretnie, którzy klienci?

Pełniący obowiązki prezes zarządu PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Ale jedna rzecz, bo chyba część osób na sali nie zrozumiała tego, co mówiłem na początku. Jesteśmy spółką giełdową i wszelkie takie dane, które mogą mieć wpływ na cenę akcji, będziemy ujawniali w formie raportów bieżących. Te informacje, które prześlemy tutaj na podkomisję, jeżeli będzie to konieczne, to najpierw uwzględnimy je w raporcie bieżącym. To ma wpływ na naszych akcjonariuszy. Proszę pamiętać, że w spółce PKP Cargo 67% akcji posiadają prywatni inwestorzy, posiadają otwarte fundusze emerytalne – członkami otwartych funduszy emerytalnych jest 15 mln Polaków – czy nam się to podoba, czy nie, a nie 33%, które siedzą tutaj na sali z PKP SA. Żeby była też jasność, że my jesteśmy w takim reżimie i będziemy go przestrzegać.

Przepraszam, że pewnie nie odpowiem na wszystkie pytania pani poseł Matysiak, ale odpowiem konkretnie na te liczby osób, które odeszły. Od stycznia do czerwca 2024 r. z PKP Cargo odeszło 760 osób, z czego 490 przeszło na emeryturę lub z powodów zdrowotnych. W tej chwili jesteśmy w trakcie rozwiązywania umów o pracę z 578 osobami, z czego 502 osoby to są osoby przechodzące na emeryturę. Żeby była jasność, nie ma żadnej ucieczki z Cargo. W przypadku maszynistów, bo to też chyba ciekawe – w tej chwili mamy 99 maszynistów, którzy od nas odchodzą. Z czego na emeryturę...

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Czy mogłabym poprosić o doprecyzowanie jednej rzeczy?

Pełniący obowiązki prezes zarządu PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Sekundkę, teraz ja odpowiadam.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

W związku z tymi osobami, o których mówi pan, że przechodzą na emeryturę. Jak rozumiem, ci, którzy mogli pobierać już emeryturę, także pracowali jako maszyniści. Nie traktujemy kogoś, kto przechodzi na emeryturę...

Pełniący obowiązki prezes zarządu PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Jeżeli da mi pani odpowiedzieć, jeśli pani chce odpowiedź. Wśród tych 578 osób jest 99 maszynistów, z czego 60 odchodzi na emeryturę, co jest normalnym procesem. Żeby była jasność, w związku z obecną sytuacją w spółce nie odnotowujemy żadnego zwiększonego zainteresowania odchodzeniem ze spółki. Stan jest aktualny, dane dostałem przed chwilą, na koniec czerwca.

Proszę państwa, idąc po kolei. Myślę, że to jest najważniejsza kwestia...

Poseł Maciej Małecki (PiS) – spoza składu podkomisji:

Przepraszam, panie prezesie, w tej sprawie, o którą pytałem, ja pytałem o dane historyczne, które pan raportował za 2023 r., nic z bieżącej działalności. Które firmy, z którymi rozstało się Cargo, założyły własne spółki, o czym pan powiedział?

Pełniący obowiązki prezes zarządu PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Nie raportuję...

Poseł Maciej Małecki (PiS) – spoza składu podkomisji:

Ale to są dane historyczne, już raportowane.

Pełniący obowiązki prezes zarządu PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Ale ja nie raportuję takich danych. Komu mam raportować takie dane? Ale jak już powiedziałem, wywiązałem się...

Poseł Maciej Małecki (PiS) – spoza składu podkomisji:

Które umowy? Liczba umów.

Pełniący obowiązki prezes zarządu PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

Panie pośle, proszę posłuchać. Mimo że nie mamy takiego obowiązku, to obowiązałem się, że przedstawimy takie dane na piśmie. Szanując potrzeby podkomisji, zrobimy to. Proszę dać mi czas, tak jak rozumiem, że pani przewodnicząca się zgodziła, zrobię to na piśmie. Proszę dać mi szansę odpowiedzieć na inne pytania.

Dzisiaj bardzo często padał temat braku sprzedaży. Kłamstwo, które niestety pan minister powiedział przed chwilą o zarządzie. Panie ministrze, pański zarząd, z pańskiego nadania, był do 25 kwietnia 2024 r. Żeby była jasność, wszystkie decyzje, wszystkie przegrane przetargi w 2024 r. do 25 kwietnia były za czasów zarządów powołanych przez pana. Ostatni i jedyny przegrany duży przetarg przez PKP Cargo w tym roku miał miejsce 11 kwietnia tego roku na Połaniec. Dlaczego go przegraliśmy? Bo ówczesny członek zarządu – podobno do spraw handlowych, mniejsza o jego nazwisko, można je znaleźć – nie odebrał telefonu w czasie aukcji internetowej i nie złożył oferty.

Drugi przypadek, bo padał dzisiaj często temat Bogdanki. Na stronie internetowej u pana przewodniczącego, notabene jedna z najlepszych stron internetowych związków zawodowych w Polsce, jaka może być, gdzie jak zawsze szukam informacji o kolei...

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Moja jest lepsza.

Pełniący obowiązki prezes zarządu PKP Cargo SA Marcin Wojewódka:

No pana przewodniczącego jest lepsza, przepraszam. Ma aktualniejsze dokumenty. Pan przewodniczący trzy dni temu powiesił wyniki jednego z etapów postępowań na Bogdankę. To jest największy przetarg w tej chwili – 9 mln ton węgla. Wisi na stronie u pana przewodniczącego Samka. Rekomenduję wejść na tę stronę i zobaczyć – federacja.info. Jakby co, to reklamę robię za darmo. To jest pismo z 26 czerwca, gdzie jest lista najlepszych ofert złożonych w poprzednim postępowaniu, gdzie jesteśmy teraz. Tam są oferty na trzy poszczególne zadania. Weźmy jedno przykładowe, bo tam są trzy podobne. Pierwsze zadanie – 3 mln ton węgla do przewiezienia z Bogdanki do Kozienic dla Enei. Jest trzech oferentów: czeskie konsorcjum – cena 86 mln zł, konsorcjum DB Cargo – Niemcy – 86 mln zł i PKP Cargo – 110 mln zł. Dlaczego złożyliśmy taką ofertę? Bo rozumiem, że to są nasze koszty. Chcemy też zarobić. Ten przetarg nie jest jeszcze rozstrzygnięty. Notabene aukcja będzie działa się jutro. Proszę spodziewać się informacji jutro w ciągu dnia czy na koniec dnia.

Tylko nasz problem jako spółki polega na tym, że my, żeby osiągnąć jakąkolwiek marżę, żeby mieć jakikolwiek tyci zysk, musimy położyć taką cenę. Dzisiaj jesteśmy za drodzy. Między innymi dlatego, że mamy za dużą strukturę, bo mamy za dużo taboru, pani poseł. My go nie potrzebujemy. W Cargo Taborze niepotrzebnie wyremontowaliśmy wagony za grube setki tysięcy, za miliony złotych, m.in. w ramach decyzji węglowej. Dzisiaj ten piękny, wyremontowany tabor siedzi w krzakach i nie ma roboty, a mamy takie a nie inne koszty. Zrobimy wszystko, żeby wygrać Bogdankę. Ona pokazuje jasno, że zamawiający tam bo tam jest wszystko w trybie zamówień publicznych, to wszystko

są informacje jawne – od razu powiem do rady nadzorczej: dzisiaj będziemy o tym rozmawiali – tam jest limit 106 mln na to działanie. My jesteśmy za drodzy. Można sobie opowiadać o potędze, o potencjale. Tylko my dzisiaj nie mamy pieniędzy, żeby utrzymać to, co jest. Idą kolejne przetargi, będziemy w nich startować. Mamy wygrywać dumpingowo, a potem nie mieć pieniędzy i mieć takie samo zawiadomienie do prokuratury za to, co robiły poprzednie zarządy, które doprowadziły do obecnej sytuacji? Czy mamy się zrestrukturizować, oszczędzić koszty? Wiem, że będzie trudno, ale jak tego nie zrobimy, jak nie zrestrukturujemy się, to nie ocalimy kilkunastu tysięcy miejsc pracy w naszej spółce.

Pani senator, jakby pani doczytała ustawę, to wiedziałaby pani, że PKP Cargo nie ma zdolności upadłościowej. Jesteśmy spółką powstałą na mocy ustawy, nie możemy upaść, ale niestety możemy przestać wykonywać działalność, jak nie będziemy mieli z czego. Jesteśmy spółką prywatną. Kto z państwa teraz dokapitalizuje i dołoży miliard, dwa, pięć, ilekolwiek do spółki, która jest nieefektywna, która w przetargach składa oferty, które są najdroższe?

Co do Cargo Tabor – to jest oddzielna historia i też była wyjaśniona.

Kończąc, widzę, że nie odpowiem na wszystkie pytania, bo mój czas minął. Prowadzimy dialog społeczny z partnerami społecznymi. Spotkamy się z państwem w różnych formatach. W takim gronie, jak tu siedzimy będziemy się pewnie dzisiaj widzieli o 12:00. Spotykamy się na poszczególnych zakładach. Nie dalej niż dwa tygodnie temu widzieliśmy się z panem przewodniczącym w Gdyni. Z niektórymi widzieliśmy się w Poznaniu. Spotkamy się też na wszelkich innych... Takich dużych spotkań było cztery przez ostatnie sześć tygodni. Ja robię też inne rzeczy niż spotkania i praca ze stroną społeczną. Natomiast odnośnie do porozumień i notatek – nie ma takich obowiązków wynikających z treści, zresztą z panem przewodniczącym Samkiem mieliśmy już parę dyskusji na ten temat, z czego wywodzi, że zdanie, stanowisko zarządu jest inne.

Chcę podsumować, bo rozumiem, że kończymy. Proszę państwa, PKP Cargo jest w trudnej sytuacji finansowej, dlatego złożyliśmy ten wniosek o sanację, bo jesteśmy głęboko przekonani, że będziemy w stanie naprawić spółkę pod tą ochroną wynikającą z sanacji. Jestem przekonany, że po tym czasie turbulencji, który już jest i będzie jeszcze w najbliższych tygodniach, bo będą turbulencje, pozyskując nowe kontrakty, uda nam się. To jest dokładne pytanie. Mamy je pozyskać poniżej kosztów czy mamy zredukować koszty? Proszę dać mi odpowiedź, bo odpowiedzialność będzie moja, a nie pana przewodniczącego, nie państwa. To ja podejmę decyzję. Naprawimy Cargo. Odpowiadając panu przewodniczącemu Majderowi – jestem dobrej myśli, wyciągniemy spółkę z bagna, bo nie ma wątpliwości, że musimy mieć sprawnego narodowego przewoźnika towarowego. Dziękuję, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Szanowni państwo, zaczynamy już kolejne posiedzenie.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych Grzegorz Samek:

Pani przewodnicząca, bardzo proszę jedno słowo odpowiedzi panu prezesowi, bo zostałem wymieniony.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę o porządek, bo mam pięć zgłoszeń do jednego zdania, do jednego słowa.

Padło tutaj pytanie o przetargi, panie prezesie, rozumiem, że przetarg o Bogdanke będzie dopiero rozstrzygany, będzie aukcja. Pytanie padło o to, jak liczyć koszty – przed zwolnieniami czy po zwolnieniach? Bardzo proszę poruszyć to może na radzie nadzorczej. Faktycznie nie było odpowiedzi na pojawiający się temat dialogu społecznego.

Szanowni państwo, nie mogę wstrzymywać kolejnego posiedzenia. Panie Grzegorzu, rozumiem, ale wszyscy chcą jedno zdanie i muszę być w tej kwestii stanowcza.

W tej chwili rozpoczynamy posiedzenie Komisji Infrastruktury. Zapraszam państwa na godzinę 14:00. Jeżeli nie, to zaraz umówimy kolejne spotkanie. Myślę, że Sejm jest

dobrym miejscem, żeby mówić i rozmawiać o dialogu społecznym, którego brakuje zdaniem strony związkowej i nie było czasu się do tego odnieść.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Wniosek formalny, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Wrócimy do tego tematu. W tej chwili zamykam to pierwsze posiedzenie podkomisji, żeby zrobić miejsce na posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Kwestia formalna, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo proszę o zaplanowanie posiedzenia podkomisji na następnym posiedzeniu Sejmu, ale tak, żeby nie doszło do koincydencji czasowej, która będzie wymuszała na nas taką nerwową atmosferę. To przede wszystkim. Proszę pana prezesa o odpowiedź na moje pytania na piśmie. Proszę, aby ta odpowiedź dotarła do mnie przed następnym posiedzeniem Sejmu, mniemam przed następnym posiedzeniem podkomisji.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Oczywiście z przyjemnością zorganizujemy takie spotkanie z większą rezerwą czasową, temat jest gorący. Ustalę zaraz z sekretariatem czas i termin. Natomiast bardzo proszę, jeżeli zadaliście państwo pytania, a nie było na nie odpowiedzi, to bardzo proszę o skierowanie tych pytań na piśmie do sekretariatu Komisji, bo one się w części powielają, a w części były nowe. Wtedy będziemy mogli uporządkować kolejne posiedzenie i uzyskać odpowiedzi na te pytania. Dziękuję ślicznie.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Pani przewodnicząca, pytania zostały nagrane, są dostępne. Bardzo proszę o to, żeby minister...

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę dla porządku o przesłanie na piśmie tych naprawdę konkretnych pytań do sekretariatu Komisji.

Posel Maciej Małecki (PiS) – spoza składu podkomisji:

Pani przewodnicząca myli tryby, te pytania zostały zadane na posiedzeniu Komisji i oczekujemy na nie odpowiedzi. Koniec kropka.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Panie pośle, powiem tak: to spotkanie dotyczyło PKP Cargo, pan zadał pytania dotyczące wielu wątków. O tym będziemy mówić...

Posel Maciej Małecki (PiS) – spoza składu podkomisji:

Pani przewodnicząca, jak poseł chce pisać interpelację, to ją pisze. Pani obowiązkiem jest, żeby uzyskać odpowiedź na pytania, które padły na Komisji.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę nie mówić, kiedy ja mówię, dobrze?

O godzinie 14:00 zapraszam na posiedzenie podkomisji. Tam będzie właśnie szeroki temat przewozów towarowych. Liczę, że państwo się pojawicie, bo to będzie też konstruktywne spojrzenie na przyszłość. Dziękuję.