

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Infrastruktury**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU KOLEJOWEGO
(NR 9)
z dnia 24 czerwca 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego (nr 9)

24 czerwca 2025 r.

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

– omówienie sytuacji ekonomicznej w PKP CARGO SA – plan restrukturyzacji ze szczególnym uwzględnieniem kwestii pracowniczych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Luśnia** radca w Departamencie Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Infrastruktury, **Agnieszka Wasilewska-Semail** prezes zarządu PKP CARGO SA wraz ze współpracownikami, **Paweł Lisiewicz** członek zarządu PKP SA, **Henryk Grymel** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” wraz ze współpracownikami, **Jarosław Kucz** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych wraz ze współpracownikami, **Lucjan Brylowski** wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy wraz ze współpracownikami, **Sławomir Centkowski** i **Tomasz Pietrek** wiceprezydenci Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR oraz **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji „Pro Kolej”.

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

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

Szanowni państwo, myślę, że możemy zacząć. Posłowie, którzy nie mają innych posiedzeń – skończyliśmy głosowania niedawno – myślę, że już dotarli. W razie czego dotrą jeszcze za chwilę.

Serdecznie witam państwa na posiedzeniu podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego w temacie oczywiście sytuacji w PKP CARGO. To jest nasze kolejne spotkanie i myślę, że odbywa się w bardzo dobrym czasie, bo dużo się dzieje w PKP CARGO.

Pozwolę sobie oczywiście na początek przywitać gości, ale kiedy będziemy zabierać głos, proszę się przedstawiać, żebyśmy wiedzieli, z kim rozmawiamy.

Bardzo serdecznie witam oczywiście parlamentarzystów. I witam panią prezes PKP CARGO SA, Agnieszkę Wasilewską-Semail. To jest nasze pierwsze spotkanie na podkomisji, bardzo serdecznie witam. Witam wiceprezesa zarządu PKP CARGO, pana Pawła Miłka. Bardzo nam miło. Pana Janusza Janiszewskiego, doradcę zarządu PKP CARGO SA. Jest pan Janusz z nami? Jeszcze nie. Może dotrze. Witam radcę w Departamencie Nadzoru Właścicielskiego w Ministerstwie Infrastruktury, pana Piotra Luśnię. Czy jest pan Piotr? Bardzo nam miło. Członek zarządu PKP SA, pan Paweł Lisiewicz – bardzo nam miło. Pan przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność” Henryk Grymel. Pan Jan Majder, zastępca przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, jest również z nami. Mamy również przedstawiciela Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych, pana przewodniczącego Jarosława Kucza. Bardzo nam miło. Jest również wiceprzewodniczący tego związku, pan Daniel Konieczny, i drugi wiceprzewodniczący, pan Janusz Matlak. Jest z nami wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych, pan Tomasz Pietrek, i wiceprezydent Sławomir Centkowski. Witam również przewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy, pana Jana Przewoźnego. Nie ma pana Jana, tak? Jest, jak rozumiem, wiceprzewodniczący, pan Lucjan Brylowski. Bardzo nam miło. Członek zarządu Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy i przewodniczący Rady Branżowej Grupy PKP CARGO, pan Jarosław Ślepaczuk.

Jeżeli kogoś z państwa nie wyczytałam, to witam bardzo serdecznie. Będzie okazja, żebyśmy, żeby każdy zabrał głos. Na to liczę.

Szanowni państwo, temat posiedzenia podkomisji brzmi – taki został wysłany do PKP CARGO – omówienie sytuacji ekonomicznej PKP CARGO – plan restrukturyzacji ze szczególnym uwzględnieniem kwestii pracowniczych.

Od kwestii pracowniczych zaczęliśmy naszą dyskusję na posiedzeniu podkomisji w ubiegłym roku, teraz ją kontynuujemy. I spotykamy się po raz drugi, jak myślę, w dwóch bardzo ważnych tematach. Po pierwsze, żeby podsumować restrukturyzację, która się dokonała na mocy decyzji zarządu z lipca 2024 r., czyli zwolnień grupowych, pierwszych, które objęły, jak dobrze pamiętam, 3665 osób. Przynajmniej takie były założenia. Kiedy przeglądamy nagłówki medialne, słyszymy: „PKP CARGO zwalnia”, „kolejne zwolnienia”, „kolejne problemy”. Ale też pojawiają się takie nagłówki, jak: „PKP CARGO wychodzi na prostą”. I tutaj jest odniesienie się do wyników finansowych, czyli do mniejszej straty – wciąż straty, ale mniej-szej niż była na przykład za I kwartał 2024 r. I wzrost wartości umów z klientami również odnotowujemy.

I myślę, że przyjmujemy, szanowni państwo, taki porządek – ja poproszę przedstawicieli PKP CARGO, myślę, że panią prezes, o zabranie głosu w dwóch tematach. Po pierwsze, jakie są skutki restrukturyzacji, jakie są efekty, czy widać pozytywne efekty restrukturyzacji, która trwa, jak wygląda sytuacja teraz. Bo spodziewamy się według doniesień medialnych znowu zwolnień około 30% załogi, co daje nam około 3 tys. osób. Nie możemy tego rozpatrywać w kontekście sytuacji przewozów towarowych na rynku polskim, gdzie odnotowujemy generalnie – według danych, do których dotarłam – spadek. Jak tutaj państwo odnajdujecie się, jeżeli chodzi o konkurencję z innymi podmiotami? I oczywiście te rzeczy, które dotyczą kwestii pracowniczych, czyli zmiana w regulaminie zwolnień grupowych. Wiem, że takie zmiany się dokonały. Rozumiem, że jest dialog pomiędzy zarządem a związkami zawodowymi. I zmiany, które się szykują, z tego, co wiem, na dniach, czyli zmiany w założeniach dotyczących zawieszenia części zakładowego układu zbiorowego. O to też będę dopytywała stronę społeczną.

I bardzo ważny temat, który dotyczy zmiany struktury organizacyjnej – wiem, że jest już nowy regulamin. Państwo podjęliście stosowne decyzje, uchwały. Jak to ma przynieść efekty wymierne? Czego możemy się spodziewać?

Myślę, że po zabraniu głosu przez panią prezes i naświetleniu tej sytuacji rozpoczniemy dyskusję. Bardzo proszę o zgłaszanie się. Będziemy się starali – ja tu liczę na pomoc prezydium podkomisji – pilnować porządku i kolejności zgłoszeń. Proszę też o w miarę krótkie wypowiedzi – lepiej zabierać głos częściej niż dłużej – i niepowtarzanie się. Chciałbym, żeby się każdy wypowiedział.

Bardzo proszę, pani prezes, czy mogę już pani oddać głos? Bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semail:

Witam serdecznie jeszcze raz wszystkich państwa.

Tak żeby wszystkie mniej więcej obszary, które zostały poruszone, omówić. Jeśli chodzi o redukcje ubiegłoroczne, to było trochę ponad 2,5 tys. osób tak naprawdę, które zostały zwolnione w ramach zwolnień grupowych. I był to element procesu związanego z restrukturyzacją spółki. Te zwolnienia nastąpiły po złożeniu wniosku o otwarcie postępowania sanacyjnego, który został przyjęty przez sąd. I teraz bardzo ważna informacja w kontekście tego, co się pojawia w przestrzeni medialnej, o czym rozmawiamy ze stroną społeczną – kolejnym kamieniem milowym procesu restrukturyzacji sądowej jest złożenie do końca czerwca bieżącego roku, czyli do przyszłego poniedziałku, tak zwanego planu restrukturyzacyjnego. Plan restrukturyzacyjny, który musi być zatwierdzony przez sędziego komisarza po zasięgnięciu opinii rady wierzycieli, otwiera drogę do negocjacji układu z wierzycielami.

Dla przypomnienia – bo to gdzieś w pewnym momencie umknęło w komunikatach – PKP CARGO otwierało czy wnioskowało o otwarcie procesu sanacyjnego z kwotą powyżej 3 mld zobowiązań. To jest kwota przewyższająca przychody roczne z ubiegłego roku. Jeśli chodzi o proces restrukturyzacji, ten proces sądowy, to kwestie związane z planem restrukturyzacyjnym – tak żeby też odmitologizować kwestie planu restrukturyzacyjnego – to jest plan, który ma przede wszystkim stanowić podstawę dla wierzycieli do zagłosowania

za przyjęciem układu. To nie jest długoterminowa strategia działania spółki. To jest plan, który ma pokazać, w jaki sposób mamy zamiar zaspokoić wierzycieli, którzy ten układ będą zawierali.

I teraz, jeśli chodzi o kwestie związane właśnie ze złożeniem planu restrukturyzacyjnego, jednym ze środków restrukturyzacyjnych, oprócz tego, o czym też spółka informowała, są... Tutaj muszę takie drobne zastrzeżenie zrobić, że możemy podawać informacje, które nie stanowią informacji cenotwórczej z punktu widzenia prawa obrotu papierami wartościowymi. Jeśli chodzi o kwestie, które już spółka wcześniej anonsowała, to jednym ze środków restrukturyzacyjnych będą dezinwestycje z majątku zbędnego z punktu widzenia operacyjnego, z punktu widzenia generowania przychodów. I tutaj mamy zarówno nieruchomości, które nie są użytkowane przez spółkę, jak i tabor, który nie jest użytkowany w tej chwili przez spółkę. Nawet nie w tej chwili, tylko od dłuższego czasu.

Jeśli chodzi o pozostałe środki restrukturyzacyjne, to jednym z tych środków również – zgodnie z tym, co zostało zarekomendowane zarówno przez spółkę doradcą, która bierze udział w przygotowywaniu tego planu restrukturyzacyjnego, jak i zarządcę masy sanacyjnej – jest również taki środek, jak zwolnienia grupowe. Te zwolnienia grupowe albo ich poziom został oszacowany na bazie różnego rodzaju współczynników związanych głównie oczywiście z poziomem biznesu, który PKP CARGO realizuje – czyli masy przewozowej, pracy przewozowej w porównaniu do podmiotów konkurencyjnych działających na rynku przewozów towarowych, przewozów kolejowych.

I tutaj znowu drobna dygresja. Rynek przewozów towarowych jest rynkiem wysoce konkurencyjnym. Mamy 126 podmiotów, które posiadają licencję w zakresie przewozów towarowych. Są to zarówno podmioty zagraniczne, podmioty należące do dużych grup kapitałowych, jak również podmioty stanowiące części grup kapitałowych, chociażby dużych polskich podmiotów, które posiadają swoje własne spółki przewozowe – można wymienić chociażby Orlen czy Azoty – jak również małe prywatne podmioty, które na tym rynku funkcjonują.

I z tego powodu musimy się gdzieś tam porównywać do tej konkurencji, do takiej grupy konkurencyjnej, która jest porównywalna ze względu na strukturę przewozów. Chociaż tutaj oczywiście ciężko jest znaleźć drugi podmiot, który cały czas ma tak wysoki udział węgla w portfelu swoich przewozów jak PKP CARGO. Ten udział jest największy na rynku i pewnie przez jakiś czas jeszcze nie zmaleje. Będzie oczywiście malała masa przewozowa, bo przewozy węgla spadają sukcesywnie, natomiast udział w portfelu na pewno jeszcze przez jakiś czas będzie znaczący. Jeśli chodzi o masę, to jest 42% w tej chwili, gdzie rynek to jest dwadzieścia kilka procent. Takie mamy... Pozostałe podmioty to jest dwadzieścia kilka procent. Taką mamy strukturę przewozową.

I teraz, jeśli chodzi o ten plan restrukturyzacyjny i środek restrukturyzacyjny, jakim są zwolnienia grupowe, to żeby można było go w ogóle ująć w planie restrukturyzacyjnym, spółka była zmuszona rozpocząć proces dialogu ze stroną społeczną. Zgodnie z prawem mamy 20 dni na przeprowadzenie takiego dialogu. Ostatnim dniem, w jakim można było ten wniosek, informację o procesie konsultacji złożyć, był 6 czerwca tego roku. Teraz bardzo wyraźnie chcę podkreślić, że jesteśmy w procesie konsultacji ze stroną społeczną. To nie jest tak, że zarząd spółki zaanonsował zwolnienia, powiedział, ile osób ma zamiar zredukować w ramach procesu zwolnień grupowych i przeprowadza tylko przewidziane prawem konsultacje, które nie mają prowadzić do zmiany stanowiska spółki. My jesteśmy cały czas w trakcie rozmów ze stroną społeczną, żeby proces sanowania spółki odbył się z jak najmniejszym obciążeniem dla pracowników, z jak najmniejszymi negatywnymi skutkami społecznymi.

To wymaga oczywiście przeprowadzenia analiz przez naszego doradcę, który finalnie będzie rekomendował pewne rozwiązania dla zarządcy masy sanacyjnej, bo tutaj podmiotem składającym ten plan restrukturyzacyjny jest zarządca masy sanacyjnej – we współpracy oczywiście z zarządem. Dlatego te cyfry, które podaliśmy, to były maksymalne cyfry ustalone w drodze negocjacji z naszym doradcą w tym procesie restrukturyzacyjnym. I podzielone one są specjalnie na dwa lata. Ten drugi rok jest takim rokiem warunkowym, czyli proces związany z redukcjami w 2026 r. zostałby uruchomiony tylko wtedy, gdyby znacząco nie zmieniły się wskaźniki związane z przychodami, z biznesem generowanym przez spółkę. Czyli te redukcje przyszłoroczne są przyjęte przez doradcę przy założeniu, że nic się w tej materii nie zmienia ponad jego przewidywania dotyczące rozwoju rynku.

Jeśli chodzi o te sygnały pozytywne, które pokazywaliśmy – tak, faktycznie w niektórych kategoriach wynikowych I kwartał był kwartałem lepszym w porównaniu z I kwartałem ubiegłego roku. Ale chciałabym bardzo wyraźnie podkreślić, że daleko jeszcze zarządowi od mówienia, że już wyprowadziliśmy spółkę na prostą – to będzie proces trwający na pewno do końca tego roku, a prawdopodobnie w przyszłym roku tak naprawdę będziemy mogli mówić o tym, że jesteśmy blisko, powiedzmy, tego... To zależy, na jakim poziomie się zero ustawi, tak? Bo EBITDA mamy dodatnią cały czas, ale ona też wynika z wysokiego poziomu amortyzacji.

Natomiast jeśli chodzi o wskaźniki związane z udziałem w rynku, to tutaj też musimy powiedzieć, że rynek towarowych przewozów kolejowych maleje. On zmalał w naszym przypadku – to jest związane też z takim, a nie innym udziałem węgla, o którym mówiłam – o 10% rok do roku. Czyli jeżeli porównamy ubiegły rok – ten moment w roku – do tego roku, to jest 10%. Natomiast cały rynek też od początku roku się zmniejszył, czego dowodzą chociażby dane z PKP PLK, jeśli chodzi o masę przewozów towarowych. A więc działamy na rynku, który nie jest rynkiem wzrostowym. Wzrastają jedynie wybrane kategorie przewozów. I tutaj akurat możemy powiedzieć, że w tych kategoriach przewozów w stosunku do ubiegłego roku PKP CARGO zwiększa swój udział – chociaż planujemy jeszcze dalszy rozwój przewozów intermodalnych. Po raz pierwszy podmiot konkurencyjny wyprzedził nas, jeśli chodzi o udział w rynku. Spadliśmy na drugą pozycję, ale cały czas ten udział około 17% w rynku intermodalnym utrzymujemy.

Jeśli chodzi o pozytywne elementy, to myślę, że najbardziej pozytywnym elementem, który dokonał się w I kwartale tego roku – bo ja cały czas mogę tylko odnosić do I kwartału tego roku, jako że pozostałe dane są jeszcze nieopublikowane – jest pozyskanie nowych klientów. I na koniec I kwartału ubiegłego roku – aczkolwiek już mówiliśmy w pewnym momencie, więc mogę powiedzieć, ile to jest w tej chwili – to jest 66 nowych klientów, nowych relacji dla PKP CARGO.

Dlaczego to jest tak istotne? Dlatego, że utrata niektórych klientów czy znaczące zmniejszenie udziału w ich przewozach w związku z wykonaniem decyzji węglowej, którą PKP CARGO wykonało w latach 2022–2023, spowodowało, że skurczyła nam się baza klientów, więc bardzo trudne było odbudowanie przychodów. I w tym roku obserwujemy... To jest pierwszy rok, kiedy pozyskujemy nowych klientów. Jeszcze tego nie widać tak bardzo w wynikach finansowych, bo siłą rzeczy potrzebujemy kilku kwartałów, żeby nowe relacje były widoczne, przy czym – to jest również istotne – nie tracimy klientów. Zatem zakładamy, że w IV kwartale tego roku właśnie te nowe relacje, które pozyskaliśmy, powinny już zaowocować zmianą w strukturze rachunku wyników. Myślę, że może się zatrzymam i poczekamy na pytania.

Jeszcze zapytam tylko może prezesa Pawła Miłka, który jest odpowiedzialny w zarządzie za restrukturyzację – czy chciałby coś jeszcze do tego dodać?

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, tak.

Wiceprezes zarządu PKP CARGO SA Paweł Miłek:

Jeżeli chodzi o kwestię już samego procesu restrukturyzacyjnego, to wystąpiliśmy do sądu o zgodę na sprzedaż 10 360 wagonów – przy czym wskazuje, iż tutaj warunkiem uczestnictwa w przetargu na te wagony jest dokonanie przedpłaty na 100% wartości tych wagonów. I drugi – że te wagony zostaną przeznaczone wyłącznie na złom, ponieważ... Co prawda, one są bardzo stare i w złym stanie technicznym, ale dopuszczenie po prostu takiej ilości wagonów na rynek mogłoby tę strukturę zaburzyć. Chociaż muszę stwierdzić, że te wagony przeznaczone na złomowanie to są węglarki, których i tak po tej sprzedaży będziemy mieli nadmiar.

Jeżeli chodzi o nieruchomości – bo tutaj było pewne zamieszanie związane chociażby ze Szczecinkiem – to my po prostu badaliśmy rynek pod kątem zainteresowania inwestorów, żeby dostosować się ewentualnie do tej sytuacji rynkowej. Jeżeli chodzi o nieruchomości, o które wystąpiliśmy, to wystąpiliśmy o zgodę na sprzedaż nieruchomości Warszawa Praga, nieruchomości we Wrocławiu, w Szczecinie i w Jaworzynie. Najprawdopodobniej jeszcze w tej chwili powinniśmy wystąpić i zdażyć wystąpić o zgodę na sprzedaż nieruchomości w Krakowie. To, jeżeli chodzi o tę sytuację. Tak jak tutaj informowaliśmy już w naszym komunikacie, planowane są transakcje w najbliższym czasie dotyczące sprzedaży przez naszą spółkę zależną terminalu przeładunkowego Sławków – Medyka oraz naszych udziałów z kolei w Euroterminalu. To będzie sprzedaż wiązana, bo pozostawanie w Euroterminalu

po prostu bez tamtych terminali przeładunkowych powodowałoby to, że one by straciły na wartości w przypadku podniesienia kapitału, na który my na pewno nie moglibyśmy sobie pozwolić. Jesteśmy w kontakcie z naszymi wierzycielami finansowymi. Także jesteśmy w kontakcie z naszymi kluczowymi, największymi wierzycielami, niefinansowymi – czyli z Energetyką Kolejową i PLK. I tutaj dalej będzie to procedowane już w oparciu o złożony plan restrukturyzacyjny.

Tutaj wskazuję na to, co jest istotne. Ten plan restrukturyzacyjny jest przewidziany na to, co mamy tutaj i teraz. I generalnie po prostu bez jakichś prognoz wzrostowych, które by były w tej chwili niezasadne. Działamy intensywnie w zakresie pozyskania nowych kontraktów, ale jeżeli ich nie mamy, to po prostu nie wykazujemy. Można powiedzieć, że jeżeli ten plan – mamy nadzieję – będzie się zmieniał, to będzie się zmieniał po prostu na korzyść. Bo też intensywnie działamy w kierunku pozyskania inwestorów, w kierunku pozyskania kontraktów. Tylko to, co chciałbym powiedzieć, to to, że trudno byłoby występować o inwestorów, kiedy spółka przynosiła miesięczną stratę 100 mln. Bo tutaj po prostu pozyskanie takiego miliarda... To byśmy zużyli w ciągu roku. Kiedy dojdziemy do poziomu zero, zero+, wtedy to będzie zasadne. W szczególności w kontekście inwestycji, których chcemy dokonać w zakresie też nowego taboru, w tym lokomotyw spalinowych, oraz w zakresie współpracy z wojskiem – co do zakupu platform i innych jeszcze usług, które moglibyśmy na rzecz wojska świadczyć. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie. Zanim oddam głos stronie społecznej – bo będziemy dopytywać, jak wygląda ten dialog – proszę mi tylko jeszcze powiedzieć, bo tego mi zabrakło, odnośnie do... Chcę dopytać o zmiany w strukturze organizacyjnej. Co państwo planujecie, jeżeli o to chodzi? Jak rozumiem, chcecie ujednolicić strukturę i skonsolidować zakłady, tak? Jakich efektów się państwo spodziewacie i jakich oszczędności? Bo rozumiem, że temu to ma służyć?

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semail:

Przepraszam, wyleciało mi to z głowy. Tak, zamierzamy skonsolidować strukturę w ramach PKP CARGO. Mamy obecnie osiem zakładów, które są samodzielnymi pracodawcami. Część funkcji została już scentralizowana. W związku z tym ta struktura, która jest w tej chwili, jest wysoce nieoptymalną strukturą z punktu widzenia zarządzania spółką. Mamy zamiar utworzyć jednego pracodawcę, natomiast absolutnie żadne redukcje zatrudnienia nie mogą być związane z połączeniem zakładów w jeden.

Jednak oszczędności będą głównie wynikały z oszczędności procesowych, takich, które pozwolą... Chociażby konsolidacja magazynów, konsolidacja sprzętu informatycznego, zmniejszenie inicjatyw, które będą związane ze zmianą procesów operacyjnych prowadzących do zmniejszenia ilości papieru. I to może brzmieć trywialnie, ale naprawdę te ilości są dzisiaj gigantyczne. To są setki tysięcy stron, które są drukowane. A więc generalnie tego typu oszczędności procesowe będą głównym wynikiem po stronie oszczędnościowej. Natomiast to, co zamierzamy uzyskać, to jest przede wszystkim skonsolidowanie zarządzania, wypłaszczenie struktury zarządczej, ujednolicenie tej struktury zarządczej i stworzenie pracodawcy konkurencyjnego w stosunku do tego, o czym mówiłam – czyli naszego rynku konkurencji.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Czyli jak państwo szacujecie, ile po takiej konsolidacji zaoszczędzicie? Jeżeli jest to przeliczone.

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semail:

Nie. Nie jest to przeliczone.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dobrze. Szanowni państwo, myślę, że pani prezes będzie jeszcze nieraz zabierać głos – bo tu większość pytań będzie oczywiście kierowana do państwa. Otwieram w takim razie dyskusję. Jeżeli ktoś z państwa chce zabrać głos w tym momencie, to bardzo proszę. Zaczniemy, rozumiem, od strony społecznej. Proszę się przedstawić.

Dobrze. To bardzo przepraszam. Dlatego pana nie poznałam. Przepraszam. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Paweł Rychlik (PiS) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Posel Paweł Rychlik. Jestem posłem spoza Komisji Infrastruktury. W ostatniej kadencji Sejmu zasiadałem w tej Komisji. W tej niestety nie udało mi się dostać.

A temat kolejnictwa i PKP CARGO jest mi bliski ze względu na to, że na terenie mojego okręgu wyborczego są Zduńska Wola i Karsznice, węzeł w Karsznicach i zakłady PKP CARGO-TABOR, zakłady naprawcze.

Chciałbym zapytać, bo otrzymałem pismo właśnie od związkowców, od pracowników. Przeprowadziłem również z nimi rozmowę na temat sytuacji w tych zakładach. Ta sytuacja jest zła. Ona po prostu jest pochodną tego, że dziewięćdziesiąt kilka, jak nie 100% tego zakładu to właśnie naprawa taboru PKP CARGO. I chciałbym zapytać: czy tutaj płacone są po prostu faktury PKP CARGOTABOR zakładowi w Karsznicach, jak i innym piętnastu zakładom naprawczym?

Chciałbym też zapytać – bo to mnie zmroziło... Tutaj pan prezes, jak rozumiem, przedstawił informację o tym, że chcecie sprzedać 10 tys. wagonów na złom, bo są w złym stanie. To, po pierwsze, chciałbym zapytać: czy one po prostu przez ostatnie dziesięciolecia stały na bocznicach, gdzieś w zaroślach i krzakach, czy były użytkowane? A jeśli były użytkowane – a mówił pan, że są w złym stanie – to kto je dopuścił do użytku na torach, żeby dziesiątki ton wozily po Polsce? A jeśli sprzedacie te 10 tys. wagonów na złom – i to jest część programu restrukturyzacji – to ile tych węglarek pozostanie? Bo pan powiedział, ile pan chce sprzedać, ale niestety nie otrzymaliśmy informacji jeszcze, ile tych węglarek zostanie.

Pani prezes, jeśli pani powiedziała, że częścią programu restrukturyzacji jest zmniejszenie ilości kartek, które są drukowane w poszczególnych biurach i siedzibach – to pozostawiam trochę bez komentarza, bo to był jedyny jakby szczegół tego programu restrukturyzacyjnego. Niemniej jednak to jest ocena... A prosiłbym teraz w tym momencie o odpowiedź o sytuację ekonomiczną, płynnościową zakładu w Karsznicach i w innych zakładach naprawczych. Czy po prostu PKP CARGO płaci tym zakładom za wykonaną pracę? Czy są też zlecenia? Bo przecież zakłady te muszą...

Właśnie, tabor PKP CARGO przecież się zużywa, psuje się. Czy nie ma działania celowego, żeby właśnie te wagony trafiały na złom? Bo jak się zepsuje, a nie zostaje naprawione, to faktycznie wtedy stan techniczny jest zły. I pytanie: ile tych węglarek, ile tych wagonów po sprzedaniu 10 tys. w zasobie PKP CARGO pozostanie? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Przepraszam, chciałabym doprecyzować. Bo faktycznie zakłady, o których tutaj pan poseł mówi, to jest, rozumiem, PKP CARGOTABOR. I teraz to są w zasadzie spółki córki. I takich spółek jest więcej, więc pytanie...

Rozumiem, bo ja też mam takie pytanie dotyczące Ostrowa Wielkopolskiego, lokomotywni. Ja mam też takie pytanie właśnie – czy zmiana struktury organizacyjnej, o której państwo mówicie, w jakikolwiek sposób dotyka spółek córek, czyli PKP CARGOTABOR? Na te spółki macie ogromny wpływ. Te spółki są od was absolutnie zależne. Zatem też bym prosiła tutaj rozszerzyć tę wypowiedź o funkcjonowanie właśnie tych spółek córek – jaki jest plan dla nich?

I myślę, że będzie dobrą formą, przynajmniej przy tak rozbudowanych pytaniach, żeby odpowiadać na bieżąco. Chyba że będzie kumulacja pytań do jednego wątku, to wtedy pozwolimy sobie na zebranie tych pytań i odpowiedź.

Bardzo proszę, pani prezes.

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semail:

Ja zacznę, a prezes Miłek dokończy, jeśli chodzi o CARGOTABOR. Zacznę od końca. Panie pośle, oczywiście ta informacja dotycząca kartek nie jest żadnym elementem planu restrukturyzacyjnego, tylko jest wynikiem konsolidacji zakładów. Jeśli chodzi o plan restrukturyzacyjny, to nietrudno sobie wyobrazić, że tego typu oszczędności nie doprowadzą nas do zaspokojenia wierzycieli, którym jesteśmy dłużni wielkość rocznych przychodów PKP CARGO.

Jeśli chodzi o kwestie związane z węglarkami, to właściwie pan poseł też sobie sam odpowiedział na to pytanie, pytając, czy one nie były używane – tak, nie były używane latami. Jeśli chodzi o poziom taboru związanego z przewozami węgla, to dzisiaj jest to 75% taboru,

którym dysponuje PKP CARGO. Wartość przychodów z obszaru węglowego to 30%, a więc nietrudno policzyć, że ten tabor jest po prostu ponadnormatywny w zakresie biznesu, który może generować. Zresztą bardzo prostą odpowiedzią na pytanie o tabor jest odpis, którego spółka musiała dokonać w związku ze swoją działalnością za 2024 r., a który wprost wynika z tego, że część taboru jest taboriem nieoperacyjnym – czyli aktywa nie są wykorzystywane do generowania przychodu. I to spowodowało konieczność stworzenia odpisów za ubiegły rok na ponad miliard złotych. Tak więc, jeśli chodzi o węglarki, to będziemy dysponowali odpowiednim poziomem węglarek i to ciągle będzie dwa razy tyle, co sprzedajemy w tej paczce 10 tys. Mamy zidentyfikowany tabor, jeśli chodzi o węglarki.

Natomiast, szanowni państwo – może zanim oddam głos prezesowi Miłkowi, jeśli chodzi o CARGOTABOR – to może jedna taka informacja, która też trochę odmitologizuje funkcjonowanie takich firm, jak PKP CARGO. Bardzo wysokie przewozy węgla mają niestety pewną sezonowość. Ta sezonowość, to są bardzo zwiększone transporty jesienne, natomiast praktycznie bardzo niskie transporty podczas reszty roku. Co to powoduje? To powoduje, że te wagony pracują właściwie tylko przez 2–3 miesiące w roku. W związku z tym ich naprawy, ich remonty, ich przeglądy muszą być dostosowane do generowania przychodów w odpowiednich okresach. Przy udziale innego rodzaju przewozów, na przykład przewozów kruszyw, które są realizowane poza tymi miesiącami – my to nazywamy jesienną kampanią węglową – one pozwalają na optymalizację wykorzystania tego sprzętu do generowania przychodów. W innym przypadku należy się zastanowić z punktu widzenia ekonomiki całego procesu obsługi węgla, czy takie węglarki należy remontować i ponosić nakłady, które będą nam pracowały tylko przez bardzo krótki okres – powiedzmy okres jednego kwartału w roku – czy powinno się w inny sposób zdobywać, pozyskiwać sprzęt na takich warunkach, gdzie płacimy za jego efektywne wykorzystanie tylko przez kwartał w ciągu roku.

Teraz, jeśli chodzi o spółki grupy, zanim przejdziemy do tej konkretnej, czyli CARGOTABORU – w ramach grupy mamy spółki, które zajmują się bardzo różnymi obszarami działalności. Czyli trudno porównywać PKP CARGO INTERNATIONAL, które zajmuje się w zasadzie obsługą przewozów zagranicznych, z na przykład PKP CARGO TERMINALE, które zajmuje się działalnością związaną z obsługą terminali zarówno masowych, jak i intermodalnych. Zresztą wspomniany przez pana posła nowy terminal Karsznice to taki obszar bardzo dużej uwagi naszej i planów rozwojowych, bo jest to rzeczywiście świetnie zlokalizowany punkt na mapie – przede wszystkim dla potrzeb transportu intermodalnego.

Zatem, jeśli chodzi o konsolidację grupy, przewidujemy pewne ruchy związane z konsolidowaniem działalności wszędzie tam, gdzie to ma sens w obszarze właśnie terminalowym, w obszarze intermodalnym, w obszarze, o którym powiedział pan prezes, czyli terminala Sławków, gdzie jesteśmy jeszcze mniejszościowym, znacząco mniejszościowym, akcjonariuszem. Posiadamy 9,3% udziałów w Euroterminalu Sławków. Tam stwarzamy możliwości rozwoju tego terminala w oparciu o finansowanie, które będzie pochodziło z obszaru spółek pod parasolem ARP.

Natomiast jeśli chodzi o pozostałe spółki, to planujemy jeszcze – też już o tym mówiliśmy, podpisaliśmy list intencyjny z PKP PLK – dezinwestycję z PKP CARGOTOR. Natomiast jeśli chodzi o CARGOTOR, to jest kwestia związana z tym, że CARGOTOR jest spółką infrastrukturalną, więc tutaj my, jako przewoźnik, nie mamy kontroli menedżerskiej zgodnie z prawem. A więc tutaj, jeśli chodzi o pozostałe spółki, CARGOTABOR jest jedyną spółką w ramach grupy kapitałowej, która przechodzi niestety również proces sanacji sądowej. Pozostałe spółki pracują, generują biznes – pomimo oczywiście wahań na rynku, które mogą powodować okresowe pogorszenie wyników niektórych podmiotów.

Wiceprezes zarządu PKP CARGO SA Paweł Miłek:

Ustosunkowując się do sytuacji PKP CARGOTABOR, wskazuję, że są pewne zaległości w stosunku do PKP CARGOTABOR, które jednakże z miesiąca na miesiąc maleją. Mam nadzieję, że w tym tygodniu zostanie już podpisane porozumienie pomiędzy zarządcą CARGO a zarządcą PKP CARGOTABOR dotyczące ostatecznych rozliczeń.

Jeżeli chodzi o CARGOTABOR, mamy konkretne plany co do tej spółki, które zostaną przedstawione w planie restrukturyzacyjnym. Generalnie te miejsca pracy i zakłady powinny zostać – chyba że po prostu okaże się, już w trakcie działania, że któryś z nich po prostu nie jest

efektywny – na co nie będziemy mogli sobie pozwolić. Ale takich planów w tej chwili nie mamy. Co do PKP CARGOTABOR mamy konkretny plan, który zamierzamy zrealizować do końca tego roku.

Jeżeli chodzi o inne spółki, także mamy tutaj – jeżeli chodzi o CARGO TERMINALE czy CARGO CONNECT – plan kierunku ich działania, który też zostanie przedstawiony w programie restrukturyzacyjnym w poniedziałek. Tak że co do tych spółek, to one po prostu będą potrzebowały pewnych zmian.

Jeżeli chodzi o nasze spółki typu CARGO SERVICE, jest to spółka, która przynosi zysk i jej działalność będziemy wspierali.

Jeżeli chodzi o CARGO INTERNATIONAL, to oprócz tego, co w tej chwili robią, mają dokonać pewnych inwestycji – ponieważ posiadają środki własne na te inwestycje, posiadają także zdolności finansowe do pozyskania środków zewnętrznych. I jednym z tych kierunków będzie generalnie dokonani pewnej akwizycji na terenie Bałkanów, żebyśmy mieli możliwość dojeżdżania naszymi pociągami do Turcji. Poprzez spółkę zgodnie z porozumieniem mamy po prostu możliwość dojeżdżania – co prawda, na cudzych wagonach – do portów w Rumunii.

Czyli jeżeli chodzi o te spółki, bacznie się im wszystkim przyglądamy. Tak jak powiedziałem, INTERNATIONAL też jest spółką, która jest spółką dochodową. I tutaj jedyne co możemy zrobić, to wspierać ich działalność i określać kierunki tej działalności. To się dotyczy tego taboru.

Tutaj jeszcze było jakieś pytanie? Panie posle, proszę... Być może coś mi uciekło...

Posel Paweł Rychlik (PiS) – spoza składu podkomisji:

Jeśli mógłby pan zdradzić i przekazać, poprosiłbym o informację, w jakiej kwocie są te zaległości. Powiedział pan o planach, ale ich nie przedstawił – jakie są plany w szczególności co do zakładów w Karsznicach, a także tych zakładów PKP CARGO. Jak mi dobrze wiadomo, jest ich 16 w Polsce. Czy któryś z nich będzie zlikwidowany?

Wiceprezes zarządu PKP CARGO SA Paweł Milek:

Jeżeli chodzi o kwestię Karsznic, to – tak jak powiedzieliśmy – tam zamierzamy dokonać pewnych inwestycji w kierunku rozwoju tego terminalu, który w tej chwili nie jest nawet w istotnej części wykorzystany.

Posel Paweł Rychlik (PiS) – spoza składu podkomisji:

Ale mówię o zakładach naprawczych PKP CARGOTABOR, nie o terminalu.

Wiceprezes zarządu PKP CARGO SA Paweł Milek:

Jeżeli chodzi o te zakłady naprawcze, tak jak powiedziałem, mamy konkretny plan co do nich. Jeżeli chodzi o zaległości, to one się wahają, powiedzmy, od 10 do 30 mln. Po prostu jak dochodzą nowe faktury, które płacimy na bieżąco, to w pewnym okresie to jest wzrost do trzydziestu kilku milionów. A następnie jak spłacamy – i spłacamy kawałek jeszcze zaległości – to one są znacząco mniejsze. Planujemy tutaj w każdym razie w ogóle zakończyć proces związany z PKP CARGOTABOR do końca roku – czyli też automatycznie żadnych zaległości w tych rozliczeniach nie przewidujemy.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dobrze. Szanowni państwo, chciałabym tylko przedstawić. Do głosu zgłosili się w kolejności: przewodniczący Mirosław Suchoń, który wyszedł na chwilę, więc wejdzie w trakcie, poseł Kamil Wnuk. Potem – przepraszam, bo nie przywitałam – będzie Adrian Furgalski, prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR. I potem posłowie. Pan Łukasz Kmita, następnie ja sobie pozwolę zadać jeszcze jedno pytanie. Pan Mariusz Krystian, pani Paulina Matysiak, pani Małgorzata Kołodziejczak i pan Bartosz Zawieja. Ja sobie to wszystko notuję. Pan Jan Mosiński i potem oddamy głos stronie społecznej.

Dobrze. A więc, panie przewodniczący, bardzo proszę.

Posel Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo posłowie, drodzy goście, mam dwa pytania. Być może...

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo przepraszam.

Po spotkaniu takie... Przepraszam. Bo to przeszkadza, jak państwo rozmawiacie między sobą.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo bym prosił...

Dwa pytania, jeżeli chodzi o CARGOTOR i tę umowę, która jest... Być może to padło, ale obowiązki przewodniczącego Komisji troszeczkę mnie przeniosły w inne miejsce. Ale chyba do lipca jest termin pomiędzy CARGO a PLK. Pytanie: czy to jest aktualne i czy to ma szansę na realizację?

I druga sprawa, myślę, trudniejsza. Otóż chodzi o kulturę organizacji. Podczas wielu spotkań z osobami, które są ekspertami, pracują w obszarze transportu, w obszarze kolei, te osoby wskazywały, że jedną z poważnych przyczyn utraty rynku jest, powiedziałbym, niedostosowana do obecnych warunków kultura organizacyjna, która powoduje, że generalnie nie da się.

Zatem pytanie do pani prezes – jakie działania państwo zamierzają podjąć, żeby rzeczywiście spółka stała się nowoczesną organizacją i porzuciła te elementy ducha poprzedniego, minionego systemu, w którym nic się nie da i na wszystko trzeba czekać, w którym nie można zorganizować transportu płynnie, w czasie oczekiwanym, przez tych, którzy chcą realizować przewozy kolejną? Bo właśnie dlatego w Polsce istnieje 200 przewoźników. We Francji istnieje bodajże trzech przewoźników. To pokazuje, że istotnym elementem budowania pozycji na rynku oprócz *know-how*, oprócz załogi, oprócz elementów infrastruktury jest właśnie kultura organizacyjna, czyli dostosowanie do tych wymagań, które mają klienci. Inne spółki Skarbu Państwa również tworzyły własnych przewoźników, bo nie były w stanie doprosić się, żeby transport był organizowany w dogodnym dla nich terminie i docierał z miejsca A do miejsca B w określonym i umownym czasie. A więc to bardzo poważne wyzwanie i bardzo poważne pytanie.

Bardzo prosiłbym o informację, jakie w tej sprawie działania zamierzają państwo podjąć, żeby rzeczywiście doszło tutaj do radykalnej zmiany. Bo wydaje mi się, że bez radykalnej zmiany – także analizując to, co na posiedzeniach Komisjach słyszeliśmy o tych poprzednich latach, o wyprzedaży majątku, o takim frywolnym podejściu do rachunku ekonomicznego, o tym, że lokomotywy były sprzedawane, żeby tak w zasadzie nie wyjeżdżały, tylko trafiały do firmy w leasing po to, żeby poprawić... Czyli te wszystkie obciążenia takiej twardej, powiedziałbym, jakiejś komunistycznej nomenklatury – one zatopiły tę firmę.

Pytanie właśnie o zmiany organizacyjne, kultury firmy, ducha, nie wiem. Co państwo zamierzają zrobić, żeby to zmienić, żeby rzeczywiście ci, którzy mają towar do przewiezienia, chcieli korzystać z usług PKP CARGO, a nie odwracali się? Przypomnę, firma przewozowa niemiecka – 2 mld euro pomocy państwowej na budowanie przewagi konkurencyjnej. Jesteśmy w bardzo trudnej sytuacji z PKP CARGO. Niemcy rozpychają się także na naszych wschodnich granicach. I za chwileczkę, jeżeli nie będzie radykalnej zmiany, to tej części rynku, którą jeszcze można posiadać czy wykreować, już nie będzie – bo ona zostanie zagospodarowana. Tylko że ta zmiana musi być radykalna. Dziękuję bardzo pani przewodniczącej.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Proszę, pani prezes.

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semail:

To ja może króciutko, jeśli chodzi o CARGOTOR – harmonogram nie jest zagrożony, natomiast będzie tutaj wymagana zgoda sędziego komisarza. Tak więc w tym sensie nie jesteśmy do końca panami tego procesu. Ale harmonogram nie jest zagrożony.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Czyli CARGOTOR trafi do PLK? Dziękuję.

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semail:

Jeśli chodzi o kwestie związane z kulturą organizacyjną, to tak, to jest zmiana konieczna – w może nie tyle strukturze organizacyjnej, co rzeczywiście związana z transformacją biznesu PKP CARGO. I to jest zawsze bardzo trudny temat w okresie restrukturyzacji – kiedy przede

wszystkim patrzy się na koszty, a to jest taki obszar, który często wiąże się ze wzrostem kosztów, z zatrudnianiem osób spoza organizacji, ze ściąganiem talentów, z inwestycjami w obszar IT. To są takie elementy, co do których wiadomo, że zawsze są trudne dla spółek czy dla podmiotów, które przechodzą głęboki proces restrukturyzacji, zwłaszcza proces restrukturyzacji sądowej. Ale w naszym planie restrukturyzacyjnym jednym z elementów, który musiał być ujęty absolutnie w modelach finansowych, są inwestycje w obszar IT. Tutaj na szczęście jako kraj – może tego tak bardzo nie widać – mamy bardzo dobre rozwiązania, którymi zresztą interesują się również podmioty zagraniczne w obszarze zarządzania transportami kolejowymi. To są najnowocześniejsze oprogramowania, które zresztą zdobywają nagrody. A więc tutaj mamy zamiar absolutnie zainwestować w niezawodność naszych operacji. A ta niezawodność nie będzie możliwa w dzisiejszych czasach bez implementacji rozwiązań informatycznych.

Jeśli chodzi o kadry, to też punktowo będziemy starali się pozyskiwać specjalistów w tych obszarach kompetencyjnych, w których z jakiegoś powodu PKP CARGO nie inwestowało czy tam, gdzie w niektórych obszarach utraciło w ogóle takie kompetencje. Bardzo trudno oczywiście będzie nam powrócić na te rynki, które zostały zagospodarowane przez chociażby spółki Skarbu Państwa, które właśnie stworzyły swoich przewoźników, albo spółki prywatne – *vide* Budimex chociażby, z którym ostatnio rozmawialiśmy. I on się nie wycofa z tej swojej decyzji. Ale niestety, to jest pokłosie tego, że w pewnym momencie firma była nakierowana tylko na jeden rodzaj transportów, zapominając o pozostałych klientach.

Natomiast jeśli chodzi o zmiany, to mogę powiedzieć, że już zaczęliśmy te zmiany robić, głównie w obszarze handlu, w obszarze sprzedaży. Jednak jeszcze cały czas trzyma nas zakładowy układ zbiorowy pracy. Ale już informacja do strony społecznej jest skierowana, że jak najszybciej będziemy chcieli usiąść do rozmów nad zmianami w zakresie właśnie tego układu zbiorowego pracy, po to, żeby stworzyć odpowiednie mechanizmy motywacyjne, bo ich nie ma – po prostu ich nie ma dzisiaj w PKP CARGO. Mechanizmy takie, które byłyby powiązane z wynikami, z efektami finansowymi, z poprawą obszarów jakościowych. Po prostu normalny system motywacyjny, którego, tak jak mówiłam, nie ma.

Tutaj też trzeba brać poprawkę na to, że pomimo dużych zmian w obszarze sprzedaży, jest to dość duży ewenement na skalę rynkową w Polsce, a chyba nawet na świecie, że obszar sprzedaży nie jest motywowany, nie jest w ogóle rozliczany z wyników sprzedaży. A więc tutaj to, że pracownicy nasi pozyskali tych nowych 66 klientów, uważam, naprawdę pokazuje, że kadra jest, są bardzo dobrzy ludzie, bardzo kompetentni – trzeba im tylko po prostu dać odpowiednie narzędzie.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie...

Wiceprezes zarządu PKP CARGO SA Paweł Milek:

Uzupełniając jeszcze. Bo tu pytanie dotyczyło także po prostu jakości świadczonych przez nas usług. I też wskazuję, że mamy w tym zakresie w planie dokonanie istotnych zmian w zakresie tych operacji, w szczególności tak, żeby po prostu można było pozyskiwać i obsługiwać klientów intermodalnych i żeby można było korzystać z premii intermodalnej, którą daje PLK za terminowe korzystanie z infrastruktury. Tak że jeżeli chodzi o to, takie zmiany są i będą po kolei wdrażane. Byłoby błędem, gdybyśmy wprowadzili zmiany nagle we wszystkim. Tutaj musimy robić to po prostu w odpowiedniej kolejności. Ale jeżeli chodzi o kwestię jakości naszych usług, jest ona krytyczna pod kątem utrzymania tych klientów, których pozyskaliśmy, a także pozyskiwania następnych.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Pan poseł Kamil Wnuk, bardzo proszę.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Na początku chciałbym podziękować pani przewodniczącej za zwołanie tego posiedzenia podkomisji. Wydaje mi się, że to jest bardzo ważny temat. Też mamy nową – już nie taką nową, bo już od pół roku – panią prezes w spółce. Też ważne, że strona społeczna...

Przede wszystkim będę chciał usłyszeć głos strony społecznej. Tutaj nie chcę już się powtarzać za panem przewodniczącym. Bo najważniejsza kwestia jest taka – żeby była praca dla ludzi, to musi być klient i musimy mieć kogo obsługiwać. Na pewno cieszy te 66 nowych kontraktów, nowych klientów. Ale wiemy też, ile odeszło. Ważne są właśnie zmiany, restrukturyzacja w firmie – ale w sensie wejścia właśnie w intermodalność, w takiego klienta, jaki dzisiaj jest na rynku, jakiego można pozyskać też, nie tylko bazując na spółkach Skarbu Państwa, ale też na rynku komercyjnym. Bo pewnie to są rzeczy, wokół których teraz najwięcej się dzieje.

Cieszy też wejście na rynek zagraniczny. Natomiast jak te szlaki będą ci nasi maszyniści robić, tego za bardzo nie wiemy – jak to ma wyglądać formalnie.

Jednak moje pytanie jest troszkę inne. Mówiliśmy o innych spółkach córkach. Jak to wygląda, jeżeli chodzi o restrukturyzację, jeżeli chodzi zarówno o możliwości pozyskania tych nowych klientów, czyli zleceń, ale także potencjalne ewentualne zmiany restrukturyzacyjne, kadrowe w poszczególnych zakładach, w poszczególnych częściach Polski? Bo wiemy, że PKP CARGO to jest spółka, która ma masę udziałów w różnych częściach Polski. Jak to się przekłada właśnie, jeżeli chodzi o klientów? Jak się przekłada na potencjalne zwolnienia, restrukturyzację, na poszczególne miejsca, na poszczególne zakłady?

I będę chciał jeszcze na pewno, jeśli pani przewodnicząca oczywiście pozwoli, zabrać głos, ale po tym, jak usłyszę głos społeczny. Bo najważniejsze jest tutaj to, żebyśmy mogli rozmawiać trójstronnie, że się tak wyrażę, na linii zarząd – strona społeczna – a także parlamentarzyści. Dziękuję.

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semal:

Dziękuję.

Jeśli chodzi o pozyskiwanie klientów, to oczywiście pracujemy zarówno nad zleceniami, które pochodzą od spółek Skarbu Państwa – tylko tutaj jesteśmy równoprawnym uczestnikiem procesów przetargowych... Cała energetyka organizuje przetargi. Co więcej, spółki energetyczne w tej chwili dzielą zamówienia i na przykład ustalają maksymalną liczbę tych slotów, które można pozyskać w ramach przetargu. A więc tutaj konkurujemy z innymi podmiotami na rynku na równych prawach, aczkolwiek rozmawiamy również z niektórymi podmiotami na temat głębszej integracji – może w ten sposób powiem, bo też przepraszam, ale nie mogę powiedzieć niczego, zanim nie będziemy mogli wyjść z komunikatem wspólnie z tymi firmami – łańcuchów dostaw, tak żeby wpleść jednak w większym zakresie usługi transportowe PKP CARGO w ich logistykę, nawet tam, gdzie one już mają swoje spółki transportowe.

Jeśli chodzi natomiast o masę towarową, to cały rynek niestety się kurczy – więc tutaj pozyskujemy te zlecenia, które są obecnie na rynku, ale też rozmawiamy na temat przyszłych inwestycji, na temat tego, w jaki sposób przygotować się do tych inwestycji, dużych, infrastrukturalnych, które będą się na rynku pojawiały. A one nie przyniosą nam jeszcze przychodów w tym roku – prawdopodobnie częściowo w przyszłym roku. Ale jest takie zrozumienie, powiedzmy, w sektorze infrastrukturalnym szeroko pojętym, że pewne działania po prostu trzeba planować z wyprzedzeniem ze względu na ewentualne późniejsze obciążenia logistyczne, które mogłyby skutkować takimi, powiedzmy, zmasowanymi przewozami rodzajowymi.

Jeśli chodzi o zakłady, to tutaj rozmawiamy ze stroną społeczną. Tak jak wspomnieliśmy, rozmawiamy na temat konkretnych liczb we wszystkich ośmiu zakładach – jednym z zakładów jest centrala, czyli w siedmiu zakładach terenowych i w centrali. Rozmawiamy na temat liczb, rozmawiamy o rozwiązaniach alternatywnych w stosunku do zwolnień. W tym tygodniu zamierzamy te rozmowy zamknąć i wypracować taki model, który będzie, tak jak mówiłam, najmniejszym obciążeniem, jeśli chodzi sferę społeczną, i jak najmniejszym – i identyfikowanym przez nas – ewentualnym ryzykiem związanym z niedoborami kadrowymi, które mogłyby być skutkiem skoncentrowania po prostu redukcji w jakimś jednym obszarze, w jakimś jednym zakładzie.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

I pan prezes Adrian Furgalski, bardzo proszę.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Jeżeli będzie szansa, żeby w jakiejś drugiej turze zabrać głos, tak ogólnie o rynku i wsparciu, nie tylko dla CARGO, ale dla całego rynku towarowego, to chętnie.

Natomiast trzy kwestie dotyczące konkretnej spółki. Po pierwsze, prośba o wyjaśnienie. Bo jako członek jednego zespołów w ramach Rady Dialogu Społecznego otrzymałem uchwałę wojewódzkiej rady dialogu społecznego z województwa mazowieckiego w czerwcu tego roku odnośnie do wypłacenia pierwszej turze osób zwolnionych tych zaległości, o których była tutaj mowa. Pan prezes Wojewódka informował – nagrody jubileuszowe itd. Jeżeli dobrze pamiętam, to 100 czy 102 mln zł pożyczki z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych miało to zaspokoić i miało być do końca roku w pełni uregulowane. Zatem tu prośba o informacje, czy są jeszcze jakieś zaległości w tym temacie.

Druga rzecz. Pani prezes mówiła o tych 66 nowych klientach. To mam pytanie – czy to są tacy nowi-nowi, czy też...

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semail:

Nowi-nowi.

Prezes zarządu ZDG TOR Adrian Furgalski:

OK. Pytanie zadaję dlatego... Nie chcę użyć słowa: obrazili się, ale – nie wiem – stracili zaufanie ci właśnie na skutek decyzji węglowej, więc byłem ciekaw, czy może kogoś się udało odzyskać. Pytanie, czy ktoś wrócił? Bo to na pewno nie jest łatwe. I ten Budimex chociażby wspomniany, które pochwalił się nową lokomotywą, nowymi wagonami, mówi: „Nie chcę być wielkim przewoźnikiem, ale chcę się uniezależnić, bo ta moja wiara w PKP CARGO została mocno nadszarpnięta”. A więc to mnie interesuje, czy udaje się odzyskać tych dawnych klientów.

I trzecia rzecz na zasadzie komentarza. Zrobiłem sobie takie wyliczenia – bo oczywiście nikt przecież nie ma satysfakcji, że zwalnia ludzi z pracy – przed tym procesem restrukturyzacyjnym. Biorąc pod uwagę wszystkich zatrudnionych w CARGO, tych wskaźników nie można lekceważyć. Wiem, że to jest pewne uproszczenie, bo w ciągu roku trwały te zwolnienia, ale przed tą restrukturyzacją zatrudnienia na jedną osobę w CARGO przypadało około 5300 ton – już teraz dokładnie nie pamiętam...

Nie chcę podawać przykładu firm niemieckich itd., ale przykład firmy polskiej, na której dynamikę wzrostu powinniśmy zwrócić uwagę. Dzisiaj to jest ORLEN Kolej, która dawno, jeszcze jako LOTOS Kolej, poszła po rozum do głowy, że to, czym ona się zajmuje tylko dla rafinerii – czyli wozimy ropę i ropopochodne produkty – jest *passé*, to się będzie kończyć. I weszła w intermodal. Sama ta spółka ORLEN Kolej – prawie 11 200 ton na pracownika. A więc dalej te wskaźniki są niekorzystne. A wziąłem to tylko dlatego, że to jest polska firma. Natomiast są takie firmy nie do końca polskie – choć tutaj mają siedziby i płacą podatki – które mają te wyniki też znacznie lepsze. A więc w kwestii podniesienia wydajności pracy, tego wzrostu efektywności, na pewno jest sporo do zrobienia.

Tak jak mówię, jeżeli będzie można tak szerzej o rynku i o działaniach na rzecz CARGO jako firmy i także całego sektora gospodarki, to też chętnie. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Tak, bardzo proszę. Tylko dodam, że temat, który pan prezes poruszył – przewozów towarowych w Polsce – to jest temat w ogóle na oddzielne posiedzenie podkomisji. Ale myślę, że będzie szansa na drugą turę pytań, jak przyspieszymy, i wtedy już będziemy troszkę grupować te pytania.

Bardzo proszę o skondensowane odpowiedzi.

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semail:

To tak króciutko. Oczywiście, tak. Staramy się wracać do takich klientów. I my trochę ich traktujemy jako nowych. Przepraszam, ale wśród tych 66 oczywiście są tacy, do których powróciliśmy. Niektórzy z nich deklarują możliwość zwiększania tego wolumenu, natomiast bardzo wielu z nich stawia sprawę dość jasno – że oni już całego wolumenu na pewno nam nie oddadzą, tak jak kiedyś to woziliśmy, ze względu po prostu na nieprzewidywalność. Niektórzy mieli poważne problemy płynnościowe – i to duże firmy nawet – ze względu na to,

że przestaliśmy ich obsługiwać. A więc tak, staramy się, to jest oczywiście pierwszy adres, pod który się udajemy. To są nasi byli klienci. Z częścią nam się udaje powrócić do tych relacji. Nad niektórymi pracujemy. Ale pozyskujemy też zupełnie nowych klientów.

Może jeszcze tylko jedną bardzo króciutką dygresję – bo pojawiła się informacja w wypowiedzi poprzedniej, że Niemcy się rozpychają na granicy wschodniej. Chciałabym sprostować – Niemcy się rozpychają za granicą wschodnią, i to jest bardziej niebezpieczne. Port w Hamburgu kupił duży terminal na Ukrainie, który będzie rozwijał. I nietrudno się domyślić, że prawdopodobnie nie zleci obsługi firmie nieniemieckiej – a taką mamy na naszym rynku. A więc my się bardzo temu przyglądamy. Dlatego m.in. inwestujemy dużo naszej uwagi i czasu w PKP CARGO INTERNATIONAL po to, żeby bardzo mocno wzmocnić korytarze północ-południe, na których możemy operować jako grupa i poszukiwać właśnie nowych klientów. W tym klientów dla rozwijanego cały czas właściwie – bo to nie jest koniec Karsznic – terminala czy hubu intermodalnego w Karsznicach, po to, żeby również pogłębić penetrację rynku korytarzy nie tylko północ-południe, ale też wschód-zachód.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, pan poseł Łukasz Kmita.

Wiceprezes zarządu PKP CARGO SA Paweł Miłek:

Jeszcze może kwestia tych świadczeń pracowniczych. Jeżeli chodzi o świadczenia związane ze zwolnieniami grupowymi, one zostały już – nie wiem, czy do końca tamtego roku... Do końca tamtego roku już wszystkie zostały uregulowane. Kończymy proces wypłaty świadczeń dodatkowych typu nagrody jubileuszowe. Ale też mam nadzieję, że niedługo to ukończymy.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo parlamentarzyści, szanowni przedstawiciele spółki PKP CARGO, szanowni przedstawiciele strony społecznej, konkretne pytania – bo na część zarząd tylko zasygnalizował odpowiedź. A chciałabym uzyskać jednak szczegółowe informacje. Będę prosił także o formę pisemną dla tych informacji, których dzisiaj państwo nie przekazacie w formie ustnej.

Wracamy do spółki PKP CARGOTABOR. I konkretne pytanie – co z zakładami napraw taboru w Krakowie, Dąbrowie Górniczej, Zabrzegu Czarnolesie i Tarnowskich Górach? Jakie są plany? Jak to wygląda z państwa strony? Czy będzie tam konkretne ograniczenie liczby pracowników? Czy te zakłady przetrwają? Bardzo proszę o to, żeby odnieść się poszczególnie do konkretnych zakładów w PKP CARGOTABOR.

Druga informacja. I tutaj może też uszczegółowienie pytania pana posła Rychlika, który nie jest członkiem Komisji, ale zgłosił się w sprawie tych węglarek na złom – też w formie pisemnej proszę o przedstawienie informacji – kiedy był rok budowy tych węglarek, od kiedy nie mają one napraw okresowych czy przeglądów? W jakim są w stanie? Kiedy ostatnio wykonywały pracę przewozową? Prosiłbym, żeby bardzo szczegółowo tę informację przedstawić.

Kolejne pytanie – w ilu przetargach na przewozy spółka PKP i spółki zależne wzięły udział w 2025 r. i w ilu przetargach wygrała kontrakty? Myślę, że tę informację państwo będziecie mieli na miejscu i możecie nam powiedzieć – także z rozbiciem na przetargi na przewóz węgla, w jakich spółka PKP CARGO brała udział w bieżącym roku i w ilu wygrała kontrakty. Nie byłem od początku – z góry przepraszam za nieobecność – ale chciałbym to wiedzieć. I to na razie tyle. Dziękuję bardzo.

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semail:

Jeśli chodzi o dane liczbowe, to możemy oczywiście państwu przedstawić, ale nie w tym momencie.

Jeśli chodzi o przetargi, to przystępujemy do wszystkich przetargów, które są organizowane przez zarówno naszych obecnych klientów, jak i takich klientów, w których przewozach nie uczestniczyliśmy. Oczywiście możemy przedstawić takie informacje – ile. Tylko to nie jest kwestia tego ile, tylko kwestia jest po jakich cenach. W ostatnim chociażby przetargu dla Energetyki pierwsze pięć... PKP CARGO się nie zakwalifikowało do aukcji elektronicznej, zakwalifikowało się pierwszych pięć firm. Natomiast nawet przy bardzo znaczącej optymalizacji kosztów nasze koszty nie byłyby na poziomie tych pięciu firm, które się zakwalifikowały.

Zatem myślę, że to nie chodzi o to, ile my przetargów wygramy, tylko czy te przetargi będą z naszego punktu widzenia dochodowe. Przystępujemy do wszystkich po to, żeby rozpoznać rynek, żeby rozpoznać potrzeby naszych klientów. Natomiast też nietrudno się dziwić, że spółki energetyczne czy spółki, które operują w obszarze węglowym, starają się jak najbardziej zoptymalizować swoje koszty. A jednym z tych kosztów jest oczywiście koszt transportu paliwa.

Ale postaramy się taką informację dostarczyć. Bo to nie są tylko przetargi na przewozy węgla, w których uczestniczy samo PKP CARGO. Często uczestniczymy z naszymi spółkami zależnymi – dla przykładu ze spółką CARGO SERVICE, która jest spółką realizującą m.in. prace manewrowe właściwie dla większości polskich klientów energetycznych.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

W zasadzie też mam pytanie dotyczące...

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Przepraszam, bo jeszcze pytałem o te konkretne zakłady napraw taboru – wymienione przeze mnie. Gdybym mógł poprosić panią przewodniczącą o to, by pan prezes mógł konkretnie się odnieść.

Wiceprezes zarządu PKP CARGO SA Paweł Milek:

Wcześniej już wskazałem, że dla PKP CARGOTABOR mamy konkretne rozwiązanie, które przedstawimy w planie restrukturyzacyjnym. Dlatego też ze szczegółami tutaj po prostu się powstrzymam. Mamy rozwiązanie dla całego PKP CARGOTABOR. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Jest dużo pytań odnośnie do zakładów CARGOTABOR. Myślę, że byłoby zasadne, gdybyśmy faktycznie porozmawiali szczegółowo o tych zakładach. Oczywiście musimy doprosić pana prezesa Marcina Butryna – jeżeli dobrze pamiętam. Obiecuję, że takie spotkanie zrobimy. Ustalę z państwem harmonogram, kiedy złożycie ten plan restrukturyzacji – żeby to się oczywiście pokryło.

Ale ja też mam pytanie odnośnie właśnie do zakładu CARGOTABOR Ostrów Wielkopolski – dotyczące polityki cargo. Bo dobrze wiem, że te spółki są od państwa bardzo zależne. One mają potencjał, żeby konkurować na rynku napraw taboru. Naprawdę mają. Natomiast tak jak wcześniej były blokowane i miały narzucone nawet limity udziałów w rynku prywatnym i musiały gwarantować dyspozycyjność dla PKP CARGOTABOR, mimo że CARGOTABOR im nie zlecało albo nie płaciło za zlecenia... To doprowadziło też tę spółkę do wielu problemów. Znamy ten mechanizm.

Natomiast teraz, rozumiem, nie możemy się dowiedzieć konkretnie, jakie są zaległości dla poszczególnych zakładów i dla całej spółki PKP CARGOTABOR ze strony PKP CARGO, ale proszę mi powiedzieć tak... Bo spotykam się z taką praktyką opisaną, że CARGOTABOR remontuje pojazdy dla państwa, natomiast wy, jako CARGOTABOR matka, odpowiadacie za łańcuchy dostaw. I czy znana jest wam taka praktyka – czy ją kontrolujecie, czy możecie na nią zwrócić uwagę – że na przykład pojazd, lokomotywa jest gotowa do naprawy, ale brakuje części, które dostawcy dostarczają przy udziale CARGOTABOR? I ta lokomotywa stoi. Wystarczy tylko włożyć silnik. A ten silnik jest powstrzymywany – taki jest odbiór – przez CARGOTABOR, żeby na przykład później oddać, żeby później powstały zobowiązania finansowe. Co państwo zamierzacie zrobić, żeby usprawnić łańcuchy dostaw, żeby takie spółki zyskały po prostu większą autonomię? I czy są państwu znane właśnie takie praktyki?

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semail:

Szczerze powiedziawszy, nie są mi znane takie praktyki. Natomiast trzeba wyraźnie powiedzieć, że mieliśmy do czynienia z innym zjawiskiem w związku z tym, że CARGOTABOR jest spółką w sanacji – mieliśmy problemy z łańcuchami dostaw, gdzie na przykład dostawcy wymagali przedstawienia gwarancji finansowych, które oczywiście są niemożliwe do uzyskania przez spółkę będącą w postępowaniu sanacyjnym. Zatem tam staramy się w takich przypadkach zawsze reagować, żeby znaleźć jakieś rozwiązanie, zwłaszcza jeżeli to jest na przykład

nasz wspólny dostawca, żeby wypracować takie rozwiązanie, które pozwoli na terminowe realizowanie napraw.

Natomiast jeśli chodzi o CARGOTABOR, to właśnie możliwości pozyskiwania zleceń z zewnątrz też są w dużej części ograniczone właśnie tym ich postępowaniem sanacyjnym. Bo o ile w postępowaniach, czy to prywatnych podmiotów, czy to podmiotów państwowych, wiadomo, że nie można wykluczyć jakiegoś podmiotu albo nie można rozwiązać umowy ze względu na postępowanie restrukturyzacyjne czy upadłościowe, o tyle można nie dopuścić takiego podmiotu do wzięcia udziału w postępowaniu. A więc tutaj szukamy w tej chwili rozwiązań. Bo są też inne spółki, powiedzmy, z szeroko pojętego obszaru spółek z udziałem pieniędzy państwowych, które też zajmują się remontami wagonów i też borykają się z różnego rodzaju problemami. Rozmawiamy po to, żeby wypracować pewne rozwiązania strukturalne dla, ogólnie rzecz biorąc, remontu taboru kolejowego – tak żeby wszystkie spółki, które w tym obszarze działają, czy to CARGOTABOR, czy inne, mogły na tym skorzystać. Zatem tutaj – tak jak mówię – nie słyszałam o takich praktykach, aczkolwiek spotkał się z praktykami ograniczania czy uzależniania dostaw od dodatkowych gwarancji ze strony PKP CARGOTABOR.

Wiceprezes zarządu PKP CARGO SA Paweł Milek:

Występuje także tutaj opcja przedpłat na dostarczony towar.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Tak jak mówię, do sytuacji PKP CARGOTABOR musimy wrócić z panem prezesem.

Już odnotowuję pana posła.

Natomiast teraz, bardzo proszę, pan poseł Mariusz Krystian.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, w kontekście informacji, które otrzymaliśmy i dzisiejszego posiedzenia, mam bardzo ważne pytania dotyczące procesu restrukturyzacji firmy – a w ramach tego procesu odnośnie do decyzji, które są podejmowane w procesie restrukturyzacji PKP CARGO.

Rozpocznę od planów sprzedaży nieruchomości, jakie są przedstawiane, jakie zostały już podjęte przez PKP CARGO. I podam jeden przykład, ale przykład, który będzie jakby takim szerszym spektrum całości procesu sprzedaży majątku, w tym nieruchomości, przez PKP CARGO. A przykład dotyczy Nowego Sącza i nieruchomości, która jest poddana sprzedaży, przy ulicy Nawojowskiej – nieruchomości, która posiada całość infrastruktury, łącznie z bocznicą kolejową, wraz ze wszystkimi elementami niezbędnymi do tego, aby przeprowadzać konserwację i naprawę taboru kolejowego. Jeżeli państwo poddajecie sprzedaży takie nieruchomości – w mojej ocenie, i nie tylko mojej, ale również pracowników PKP Cargo, z którymi na ten temat rozmawiałem – tak naprawdę państwo pozbawiacie się możliwości rozwoju. To tak, jakby zdrowy człowiek odjął sobie rękę, mówiąc, że w przyszłości ten proces odjęcia ręki zapobiegnie jakiejś chorobie. Państwo dzisiaj z punktu widzenia dalszego funkcjonowania PKP CARGO sprzedajecie nieruchomości, które i dziś, i w przyszłości mogą stanowić bardzo ważny element dalszej działalności. Podaję przykład tej jednej nieruchomości, ale takich sytuacji w skali całego kraju jest więcej. W związku z tym pytanie, czy państwo przeprowadzaliście analizy pod kątem nie tylko wyniku ekonomicznego związanego ze sprzedażą nieruchomości i innego majątku PKP CARGO, ale również czy państwo dokonaliście analizy – i kto dokonywał tej analizy – co do zasadności i dalszego posiadania określonego majątku, w tym również nieruchomości pod kątem dalszego istnienia PKP CARGO?

I druga kwestia, która jest tożsama z pewnym – w mojej ocenie, ale nie tylko mojej, również związków zawodowych i pracowników PKP CARGO – brakiem logiki w procesie restrukturyzacji. Dotyczy to zwolnień pracowników i odejść pracowników. Duża część z tych zwolnień bądź odejść pracowników, co sygnalizują związki zawodowe, dotyczy specjalistów, którzy są niezbędni dla dalszego funkcjonowania i rozwoju PKP CARGO. Bo pomimo tego – jak podaje Urząd Transportu Kolejowego – że 2024 r., oprócz 2020 r., kiedy była pandemia, jest rokiem spadku przewozów kolejowych – czyli od 2020 r. w 2024 r. przewieziono rekordowo mało towarów... Ale przecież w 2022 czy 2023 r. ta ilość towarów przewiezionych przez wszystkich przewoźników towarowych, w tym PKP CARGO, które jeszcze wtedy było liderem na tym rynku, była bardzo duża.

I w kontekście nawet tego, o czym bodaj powiedziała pani prezes, że Deutsche Bahn dokonuje inwestycji na Ukrainie, to przecież firma Deutsche Bahn nie dokonuje inwestycji na Ukrainie tylko dlatego, że jej się tam podoba, tylko dlatego, że przygotowuje się do ekspansji, również przewozowej i transportu na osi wschód–zachód, w kontekście funkcjonowania Ukrainy po wojnie. A my w składzie osobowym oraz majątkowym pozbawiamy PKP CARGO tymi działaniami nie tylko jednej ręki, ale ręki i nogi. Czyli tak naprawdę czynimy firmę w jakimś sensie pozbawioną atutów ekonomicznych i zasobów ludzkich do tego, żeby mogła konkurować również na tym rynku. W związku z tym pytanie dotyczy logiki działań.

Czy państwo, oprócz tego bezpośredniego i krótkookresowego – nie chcę powiedzieć, że krótkowzrocznego – wyniku ekonomicznego, bierzecie pod uwagę również potrzebę posiadania zasobu kadrowego, ludzkiego, ale również majątkowego do tego, aby PKP CARGO wchodziło na nowe rynki, aby stanowiło element konkurencyjny? Choćby dla Deutsche Bahn, ale również dla innych przewoźników prywatnych, którzy będą wchodzić na rynek, a zwłaszcza będą prowadzili przewozy z kierunku wschodniego. Dziękuję bardzo.

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semail:

Bardzo szerokie pytanie. Postaram się na wszystkie poruszone kwestie odpowiedzieć. Ale może zaczniemy od tej bardzo słusznej uwagi – tak, absolutnie, jeżeli prowadzilibyśmy dezinvestycję w zakresie aktywów, które są niezbędne do wykonywania pracy przewozowej, albo takich, które spodziewamy się w przewidywalnej przyszłości wykorzystać, to rzeczywiście odcinalibyśmy sobie rękę albo nogę. Ale takich operacji chirurgicznych na razie nie prowadzimy.

A jeżeli chodzi o Nowy Sącz, to dobrze, że pan o tym wspomniał – bo narosło dużo legend wokół Nowego Sącza czy Szczecinka, że rzekomo my już prowadzimy jakiś proces sprzedaży. Nie. To było tak, jak tutaj prezes Miłek w pewnym momencie powiedział – rozpoznawaliśmy rynek w zakresie pewnych lokalizacji, które są cały czas poddawane analizie. Ale absolutnie nie ma decyzji, żeby te lokalizacje sprzedawać. One się pojawiły na naszej stronie internetowej, ale to nie są lokalizacje do sprzedaży. Te, które są do sprzedaży, są opuszczone, niewykorzystywane i nie będą prawdopodobnie w dającej się przewidzieć przyszłości wykorzystywane. A to jest lokalizacja warszawska, wrocławska, Jaworzyna Śląska, Szczecin i potencjalnie Kraków. I o tych nieruchomościach mówimy. One zostały bardzo szczegółowo przeanalizowane, głównie przez nasze biuro zarządzania nieruchomościami. Bardzo kompetentne osoby przyglądały się temu, są na miejscu, wiedzą, jak te lokalizacje funkcjonują – albo nie funkcjonują. Tak że tutaj, jeśli chodzi o nieruchomości, to chcę państwa uspokoić: absolutnie nie prowadzimy żadnego procesu, w którym mielibyśmy na przykład przenosić ludzi – bo takie głosy się pojawiły.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Przepraszam, że wchodzę w słowo. Ale na państwa stronie pkpcargo.com oferta sprzedaży, prawa użytkowania wieczystego gruntu i prawa własności budynków i budowli... To trwa.

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semail:

Ale to mówiłam o tym...

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

I jest.

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semail:

Nie. Na stronie internetowej jest lista lokalizacji, co do których po prostu badamy rynek.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Nie. Tu jest opis, pani prezes. Tu jest cały opis – wraz z opisem dotyczącym planu zagospodarowania przestrzennego. Opis, co tam jest. I tu nie jest napisane, że to jest oferta wstępna czy rozeznanie rynku, tylko tu jest opis oferty dotyczącej sprzedaży prawa użytkowania.

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semail:

Ale jak chciałby pan zebrać wiarygodne oferty, nie pokazując, że tak powiem, całości dokumentacji?

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Ogłaszając wstępny przetarg dla zainteresowanych.

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semail:

Nie ogłaszamy wstępnego przetargu, dlatego że one nie są przeznaczone do zbycia. Wszystkie przetargi są ogłaszane na naszej platformie – tak jak będą ogłaszane przetargi na te lokalizację, na które mamy już decyzję pozytywną sędziego komisarza.

Warszawa, tak. I to będzie ogłaszane na naszej platformie. Będą warunki przetargowe. Te przetargi są poddawane bardzo szczegółowej ocenie i szczegółowej procedurze sądowej. W związku z tym my sobie nie możemy pozwolić na to, że podamy jakiś fragment dokumentacji, ale na przykład nie powiemy, jakie są wymogi, które stawiamy przed oferentami. A więc to będą normalne postępowania przetargowe z aukcją elektroniczną – takie, które zapewnią nam bezstronność i najwyższą cenę za te lokalizacje. Zatem to tyle, jeśli chodzi o lokalizację.

Natomiast jeśli chodzi o kwestie związane z masą przewozową, tak, to prawda, 2022 i 2023 r. charakteryzowały się wyższą masą przewozową związaną głównie z przewozami węgla. I to raczej się nie powtórzy w przyszłości, więc tego typu anomalie rynkowe nie mogą decydować o pewnej przewidywalnej w przyszłości ścieżce rozwoju rynku. Jeśli chodzi o kwestie związane z rynkiem, to dla potrzeb planu restrukturyzacyjnego został on w szczegółowy sposób przeanalizowany – nie tylko przez wewnętrzne służby, przez to, co możemy znaleźć w publicznej domenie, ale też przez ekspertów tego rynku i chyba najlepszy zespół pracujący czy wywodzący się z warszawskiego SGH. Zatem tutaj, jeśli chodzi o perspektywę rozwoju rynku, my nie widzimy wspólnie z naszymi doradcami żadnego takiego obszaru rynku, który miałby się rozwijać w sposób skokowy. I nasz plan restrukturyzacji nie jest skrojony na potrzeby skokowego rozwoju.

A to, o czym pan mówił – żeby pewną, powiedzmy, poduszkę sobie zostawić, bo może w przyszłości rozwiniemy jakąś działalność – jest to dość, powiedziałabym, karkołomne ćwiczenie dla spółki, która jest w procesie sanacyjnym i która nie może absolutnie liczyć na żadne finansowanie pomostowe, dodatkowe.

To, o czym pan wspominał i tutaj też było mówione, że DB Cargo korzysta z pomocy publicznej – to jest szczęśliwie ostatni rok pomocy publicznej dla DB Cargo. Natomiast taka pomoc publiczna wymaga oczywiście notyfikacji i odpowiedniej zgody po stronie Komisji Europejskiej, gdyż w przypadku podmiotów, które mają, że tak powiem, taki standing finansowy jak PKP CARGO, czyli mają sytuację finansową negatywną, powiedzmy, żaden instrument pomocy publicznej nie może być traktowany jako dozwolona pomoc publiczna *per se*. Musi być notyfikowany przez Komisję i uzyskać zgodę Komisji na zastosowanie mechanizmów pomocowych, które co do zasady mają na celu transformację biznesu.

Nie mówię, że wykluczamy taką ścieżkę, ale nie jest ona elementem planu restrukturyzacyjnego, z racji tego, że w planie restrukturyzacyjnym przewidujemy jedynie wykorzystanie środków, które jesteśmy w stanie z bardzo dużym prawdopodobieństwem dzisiaj przewidzieć bądź mamy je na stole. Przewidujemy organiczny wzrost i restrukturyzację w oparciu o własne źródła kapitału – przy założeniu, że finansowanie zewnętrzne, w tym finansowanie bankowe, będzie niemożliwe w całym okresie obsługi zobowiązań.

Tak więc – rozwijając wątek pozycjonowania się w stosunku do DB Cargo i budowania pozycji konkurencyjnej, budowania czy inwestowania w nowe obszary, pozostawiania pewnych obszarów działalności, które nie generują przychodów ani dzisiaj, ani w bliskiej przewidywalnej przyszłości po to, żeby być może kiedyś w nie zainwestować – w sytuacji spółki, która jest w postępowaniu sanacyjnym, byłoby to dość karkołomne.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, pani poseł Paulina Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (Razem):

Bardzo dziękuję.

Proszę państwa, ja w ogóle mam wrażenie *déjà vu*. Bo my się spotykaliśmy rok temu. Wtedy pełniący obowiązki prezesa pan Wojewódka mówił głównie o redukcji kosztów i zwolnieniach. Były zwolnienia, były redukcje kosztów, poszła za nimi mniej więcej analogiczna w skali utrata rynku i wracamy do punktu wyjścia. Bo znowu mówimy o zwolnieniach. Znowu słyszymy o wyprzedaży majątku. Warto przypomnieć – w zeszłym roku słyszeliśmy od pana Wojewódki, że trzeba zwolnić 4 tys. pracowników po to, żeby uratować 10 tys. osób w firmie. I jesteśmy w 2025 r., i teraz te 10 tys. pracowników co słyszy? Że musimy zwolnić jedną trzecią załogi

na przestrzeni najbliższych dwóch lat, żeby uratować miejsca pozostałych. Przepraszam, ale czy my się spotkamy za pół roku albo za rok i będziemy słyszeli znowu takie właśnie propozycje? Że żeby uratować firmę, znowu musimy dokonać kolejnych zwolnień? Bo jeżeli tak to będzie wyglądać – a wygląda to po prostu na konsekwentne zwijanie tej firmy – to za trzy albo cztery lata po prostu ostatniej osobie przyjdzie zgasić światło. Nie wiem, czy pani prezes będzie wtedy prezesem, czy będzie już ktoś inny, ale okaże się, że po prostu nie ma pracowników, nie ma majątku, nie ma taboru, dziękujemy, do widzenia.

Dla mnie to jest naprawdę zastanawiające, że my dzisiaj nie usłyszeliśmy o tym, jak państwo chce pozyskiwać nowe kontrakty. Usłyszeliśmy o tych 66 firmach. Warto przywołać te dane, które dotyczą masy przewożonych towarów. W poprzednim roku było tylko 62,5 mln ton towarów. W 2023 r. prawie 83 mln ton towarów. To są dane Urzędu Transportu Kolejowego. Czyli w poprzednim roku zwolniliście państwo pracowników, zmniejszyliście zatrudnienie o ponad 3,6 tys. osób – bo tyle osób odeszło z CARGO, 2,5 tys. zwolniono w wyniku rozwiązania umowy o pracę, a ponad 1,1 tys. osób odeszło z innych powodów – i potem okazało się, że w sumie państwo nie pozyskujecie kontraktów na tyle, żeby firmę utrzymać.

Dzisiaj słyszymy o tym, że mają być sprzedane wagony, ma być wyprzedawany tabor. I usłyszeliśmy też, że one są z klauzulą „na zniszczenie”. Czyli, jak rozumiem, nie można ich sprzedać komuś, kto chciałby z nich skorzystać – bo okazałoby się, że konkurencja z pewnością by z nich skorzystała. A więc jeżeli konkurencja w teorii mogłaby skorzystać z tych wagonów czy je dostosować, dlaczego nie może tego zrobić spółka? To jest podstawowe pytanie.

Chciałabym się dowiedzieć, jak państwo w takim razie szacujecie tę próbę wyprzedaży majątku? Przed chwilą pani prezes powiedziała, że absolutnie to, że na stronie jest informacja o sprzedaży konkretnych obiektów, to nie jest prawdziwa sprzedaż. Czyli rozumiem, że państwo w zasadzie wprowadzacie w błąd tych swoich potencjalnych kontrahentów, bo prosicie państwo, żeby ktoś przyszedł, wycenił, a wy się wtedy zastanowicie, czy się opłaca, czy się nie opłaca. Chciałabym konkretnej informacji, które nieruchomości mają zostać sprzedane. Chciałabym też konkretną informację na temat tego, jaka będzie przyszłość Zachodniego Zakładu Spółki Sekcji Przewozów i Eksploatacji w Szczecinku. Pracownicy tej sekcji ostatnio protestowali. Czy oni utrzymają miejsca pracy? Jak będzie wyglądała ta sekcja na Pomorzu? To jest niezwykle istotna informacja. Bo – tak jak państwo mówicie – na ten rok i na przyszły mamy prawie 2,5 tys. osób do zwolnienia, podzielone, w tym roku – 1 tys. osób, w przyszłym – ponad 1,3 tys. Czy będą zwolnieni pracownicy z tego wspomnianego przeze mnie zakładu?

Chciałabym też dopytać – już tutaj było to pytanie, a państwo powiedzieliście, że zostały wypłacone wszystkie nagrody i jubileusze do poprzedniego roku. To znaczy, przepraszam, naprawdę bardzo łatwo to sprawdzić. Bo w tym roku pojawił się artykuł z wypowiedzią prezesa Miłka, w styczniu 2025 r., w którym pan prezes opowiadał, że wypłaca państwo wszystkie zaległości do końca kwietnia. Państwo tego nie zrobiliście w poprzednim roku. Chciałabym się zapytać, czy wszystkie nagrody, jubileusze i odprawy zostały wypłacone. Czy nie ma przypadkiem osób, które nie dostały tych nagród? I pytanie przede wszystkim o odsetki – czy zostały wypłacone odsetki za to, że państwo wypłaciliście te zaległości z opóźnieniem? Czy ktokolwiek dostał odsetki? Czy po prostu państwo tak naprawdę żerujecie na pracownikach tej firmy, którzy nie dostali tego, co powinni po prostu dostać?

I dokładnie z tego samego artykułu wypowiedź pana prezesa Miłka ze stycznia, który mówi: „Nie przewidujemy dalszych zwolnień”. To było w styczniu 2025 r. Rozmawiamy dzisiaj, w czerwcu 2025 r., i chciałabym się dowiedzieć, jaką mamy gwarancję, że za kilka miesięcy albo za rok nie spotkamy się ponownie i państwo nie przyjdziecie kolejny raz właśnie z taką propozycją, że trzeba zwolnić ludzi, że trzeba pozamykać zakłady, że trzeba wyprzedać majątek, że trzeba sprzedać nieruchomości? I wtedy może jakoś to będzie.

Dzisiaj usłyszeliśmy z ust pani prezes – pani sama powiedziała, że państwo nawet nie wiecie, jakie oszczędności przyniesie konsolidacja zakładów. Jakież na pewno przyniesie, bo zawsze są, ale w sumie to nie policzyliśmy. To może właśnie trzeba najpierw usiąść, policzyć, mieć konkretne liczby, a potem przyjąć i przedstawić pomysł na to, jak ta spółka ma wyjść do przodu, jak ta spółka ma działać, jaką chcecie państwo przyjąć strategię? Bo państwo absolutnie o tym nie mówicie. I tu jest po prostu analogiczna sytuacja do sytuacji z innych spółek. Dla mnie to jest po prostu niewiarygodne, że mało kto podnosi ten temat,

jak państwo chcecie pozyskiwać nowych kontrahentów, jaki państwo macie pomysł na spółkę – poza wyprzedając majątku i zwalnianiem ludzi. Bo wydaje mi się, że na to nie powinno być naszej zgody. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semail:

Postaram się odpowiedzieć na wszystkie wątki. Najpierw może...

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Mam taką uwagę. Wsłuchajmy się. Bo wiele tematów było tutaj poruszanych. I liczby, i kultura pracy, i pozyskiwanie klientów. Po prostu naprawdę się wsłuchajmy. Zrobiłam taką formułę, bo uważam, że jest bardziej przejrzysta. Bo kiedy się zadaje pięć pytań z rzędu od osób, to potem te odpowiedzi giną. Ale proszę też faktycznie wsłuchiwać się, nie powtarzać pytań. I też przyspieszać, dobrze? Dziękuję. Żebyśmy wszyscy zdążyli zadać pytanie.

Tak, mam tutaj... Będę dopisywać.

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semail:

Tak szybciotko. Tak jak już udzielaliśmy odpowiedzi – po pierwsze Szczecinek nie podlega likwidacji, po drugie nieruchomości, które są przeznaczone do sprzedaży i będą sukcesywnie ukazywały się w formule przetargowej po uzyskaniu zgód sędziego komisarza, to Warszawa, Szczecin, Wrocław, Jaworzyna Śląska oraz Kraków.

Jeśli chodzi o jubileusze – prezes Miłek też to mówił – całość odpraw została uregulowana. Natomiast sukcesywnie są regulowane kwestie związane ze wszystkimi dodatkami. Jeśli chodzi o kwestie związane ze sprzedażą, to też już wspominaliśmy, że została zmieniona struktura sprzedaży, zostały zmienione cele, zostały przyporządkowane portfele klientów oraz portfele klientów do pozyskania. Zostały wdrożone mechanizmy związane z rozliczaniem sprzedaży. Tak więc o tym mówiliśmy.

Jeśli chodzi o kwestie związane z postępowaniem sanacyjnym, to ono charakteryzuje się pewnym procesem i też o tym wspominałam, że wszelkiego typu sprzedaże nieruchomości czy składników majątku, takiego jak chociażby sprzedaż udziału w spółkach – mówiliśmy o spółce CARGOTOR, mówiliśmy o Euroterminalu Sławków – muszą podlegać również zgodzie sędziego komisarza. A więc też są to transparentne procesy.

Jeśli chodzi o węglarki natomiast, to pierwsze podstawowe pytanie jest takie, ile węglarek potrzebujemy do przewożenia tej masy towarowej, którą mamy, a nie czy gdyby je wyremontować, to byłoby lepiej je używać. Nie – dlatego że masa przewożonych towarów nie zakłada takiego wykorzystania węglarek, jak obecny stan posiadania PKP CARGO. Tak jak już mówiłam, nawet po sprzedaży tych węglarek będziemy ciągle mieli dwa razy tyle. I szacujemy, że też jest to nadmiarowy stan. Zatem tutaj nie chodzi nam o to, że one mogłyby być wykorzystane, czy że rynek jakoś specjalnie na nie czyha i tylko patrzy po to, żeby je wykorzystać do wożenia węgla – dlatego, że jest bardzo dużo węglarek za naszą granicą południową, które stoją w pogotowiu i kosztują 20% mniej niż węglarki na rynku polskim, z racji zmiany przepisów w Czechach. Wagony do przewozu m.in. węgla czy kruszywa są po prostu dostępne w dużo niższych cenach – łącznie z tym, że rynek do tego stopnia się zmienił, że niektóre podmioty oferują wynajem praktycznie na dzień, bez konieczności zobowiązania się na dłuższe okresy, tak jak to miało miejsce w przeszłości. A więc to nie jest tak, że te węglarki stanowią jakieś dobro, które nam może pozwolić rozwinąć skrzydła, tylko po prostu stanowią spuściznę z przeszłości, czyli niedopasowywanie do sukcesywnie zmieniającego się rynku.

To, o czym już też wspominaliśmy – 2022 r., zwłaszcza przełom 2022 i 2023 r., oraz 2023 r. to były bardzo specyficzne lata ze względu na znaczący udział wzrostu węgla w związku z wykonaniem decyzji węglowej. I ten udział przewozów – jeżeli się go wyłącznie analizuje na podstawie danych globalnych, masy przewozowej, to on po prostu nie daje nam obrazu rynku, w szczególności rynku, w którym uczestniczy PKP CARGO. Bo jeżeli popatrzymy sobie na przykład na rynek paliw, to on rok do roku rósł bodajże o 11%. Natomiast to nie jest rynek, który jest zagospodarowany przez takie firmy, jak PKP CARGO czy inni przewoźnicy, tylko po prostu jest zagospodarowany przez przewoźników branżowych – a więc przez spółki córki spółek dużych koncernów, takich jak chociażby ORLEN.

To jest więc tak, że jeśli chodzi o redukcję, pani zapytała, czy to nie jest tak, że... To znaczy, po pierwsze, zarząd nie przewiduje zwijania firmy, tylko dopasowanie firmy i struktury zatrudnienia do aktualnego stanu przewozów, jak i przewidywanego normalnego rozwoju rynku – w porównaniu do głównych konkurentów. Takie porównania zostały przeprowadzone. Wiemy, ile masy przewozowej, ile pracy przewozowej jest na pracownika, na pracownika operacyjnego, również na pracownika biurowego, na łączne zatrudnienie – zarówno w PKP CARGO, jak i u konkurencji. Ale jeszcze raz chcę podkreślić, że staramy się wypracować takie mechanizmy, które pozwolą nam na maksymalne ograniczanie skutku społecznego w postaci zwolnień – i muszę to powiedzieć – spodziewając się wzrostu przewozów w obszarze dużych inwestycji infrastrukturalnych, czyli przeczekanie tego chwilowego kryzysu, który w tym obszarze mamy.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo...

Wiceprezes zarządu PKP CARGO SA Paweł Milek:

Ustosunkowując się do...

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Nie. Przepraszam bardzo. Muszę coś powiedzieć. Mamy czas do 13.30, czyli mamy 40 minut. Bardzo bym prosiła teraz – jeżeli państwo pozwolą... Zostało nam trzech posłów – pani Magdalena Kołodziejczak, pan Bartosz Zawieja i pan Jan Mosiński. Zadajmy te pytania wszyscy i potem państwo odpowiecie, dobrze? Żeby zostawić te ostatnie pół godziny absolutnie dla strony społecznej, dobrze? Formułę musimy troszkę przyspieszyć. Ona jest może czytelniejsza, ale wolniejsza – to znaczy, zabiera więcej czasu.

Bardzo proszę, pani Magdalena Kołodziejczak, pan Bartosz Zawieja i pan Jan Mosiński.

Poseł Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Dziękuję.

Pani przewodnicząca, kiedy przysłuchuję się tej dyskusji, to mam przed oczami Poczta Polska. Dlatego że, drodzy państwo, przez osiem lat zaniechano działań, nie nadążano za zmianą rynku, pozwolono na to, żeby nawet ORLEN stawiał swoje paczkomaty. A dzisiaj zadajemy pytanie, co robią zarządzający, żeby Poczta Polska wyciągnąć z tej zapaści, którą mamy. Podobna sytuacja jest z PKP CARGO. A więc, zamiast przyglądać się również przez ten czas tendencjom na rynku, m.in. podjęto decyzję węglową, gdzie rzucono wszystkie kontrakty, nie zwracano uwagi, jak się tendencja na rynku zmienia, tylko podejmowano takie działania.

Mam takie pytania. Po pierwsze, chciałam zapytać – wiem, że już państwo mówiliście o sprzedaży tych nieruchomości – jakie są przyczyny sprzedaży tych, o których państwo już zdecydowaliście? Bo nie wiem o tym.

Druga sprawa. Pani prezes – albo któryś z panów – była uprzejma powiedzieć o stratach 100 mln zł miesięcznie. Tak...

Panie prezesie, czy to miało miejsce, czy ma miejsce? Bo tego nie wiem dokładnie.

I trzecia sprawa – czy państwo w związku z niestety największą stratą, jaką ponieśliście, czyli z utratą zaufania klientów, którzy korzystali z państwa usług, płaciliście też kary z tytułu zerwanych umów czy umów niedotrzymanych? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

I pan Bartosz Zawieja.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję.

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, skoro rok do roku rynek węgla spadł o 10%, należy chyba przytoczyć – jeżeli mogliby państwo oszacować – te straty za lata 2022–2023 z niezrealizowanych kontraktów wskutek wzmoczonego ruchu nad Bałtyk, jeżeli chodzi o węgiel. Chodzi mi tutaj o wszystkie straty, które poniosła spółka, jeżeli chodzi o kontrahentów krajowych i zagranicznych. Chodzi też o jakieś koszty, jeżeli chodzi o kary umowne *et cetera*.

Skoro sprzedaż 10 300 wagonów, węglarek, które stoją na bocznicach, to warto też określić – jeżeli można poprosić o ustosunkowanie się – jaki jest koszt stania tego taboru na bocznicach, który spółka ponosiła chociażby w ostatnich dwóch latach na rzecz PKP PLK, które zarządzają infrastrukturą torowo-sieciową.

Idąc dalej, skoro można powiedzieć, że obecnie, jeżeli chodzi o przewozy węgla, spółka – tak zrozumiiałem panią prezes... Obecny tabor, po uwzględnieniu chociażby likwidacji czy zbycia tych 10 tys. sztuk taboru – zostanie około 30% węglarek, które będą wykorzystywane do obecnego rynku. Czy jest pomysł, co dalej zrobić z nadwyżką tego, powiedzmy, sprawnego taboru? Bo tutaj się dopytałem, mniej więcej o to chodzi... Czy mają państwo na to jakiś pomysł?

Idąc dalej, jeżeli chodzi o odpis za niewykorzystane aktywa za 2024 r., ten 1 mld zł – czy według państwa, pomimo właśnie zaproponowanych przez zarząd działań, on również nastąpi w roku obecnym? Ilość niewykorzystywanego taboru będzie rosła czy też ona może drastycznie spadnie?

Mam też takie zapytanie. Skoro PKP CARGO nie jest już liderem, jeśli chodzi o przewozy intermodalne – to jest 17% udziału w rynku – czy uwzględniają państwo duże inwestycje, może ze środków z KPO bądź z funduszy strukturalnych, w zakresie dużych intermodali, tych portali przeładunkowych, chociażby uwzględniając Poznań Franowo? Gdzie będą państwo inwestowali w rozwój przewozu intermodalnego?

A jeżeli chodzi o ten najbardziej smutny aspekt, czyli kolejne zbiorowe zwolnienia – bardzo interesuje, również stronę społeczną, czy układ zbiorowy, który obowiązuje do połowy czerwca przyszłego roku, będzie tutaj przedłużany? Czy państwo, jako zarząd spółki czy pracodawca, usiądą ze stroną społeczną, aby tutaj chociaż ten aspekt uwzględnić, aby cała procedura restrukturyzacji przebiegała jak do tej pory?

Ostatnie pytanie. Czy ta liczba około 1 tys. osób, które mają być zwolnione w tym roku, to jest ostateczna liczba, czy ona może ulec zmniejszeniu? Ile z tych osób ma szansę po drobnym przekwalifikowaniu uzyskać pracę w ramach szeroko rozumianej grupy PKP? Czy to w PLK, czy w PKP Intercity. Czy jest w ogóle praktyka rozmów na temat tych osób, które niestety tę pracę tracą? A mogłyby kontynuować swoje zatrudnienie i wykorzystywać swoje duże doświadczenie w spółkach szeroko rozumianej grupy PKP. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Pan poseł Jan Mosiński, bardzo proszę.

Poseł Jan Mosiński (PiS) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję.

Pani przewodnicząca, Szanowna Komisjo, szanowni państwo, słuchając tej części, na której byłem obecny – nie mogłem być na początku, bo jest posiedzenie Komisji do Spraw Unii Europejskiej – słysząc wypowiedzi kierownictwa spółki, słyszę te same wypowiedzi, które padały ze strony pana Wojewódki rok temu. Czyli nic się nie zmieniło poza jednym. Kolejne tysiące ludzi mają być zwolnione ze spółki po to, aby spółka mogła funkcjonować na rynku przewozowym, naprawczym itp. Są takie kolejne deklaracje, że już potem będzie dobrze. Otóż mam pewne obawy co do tego, że będzie dobrze. Skoro zarząd spółki – poprzedni jeszcze zarząd spółki, pod kierownictwem m.in. pana Wojewódki – przyjął dziwne działania pod postacią prowadzenia wojny ze stroną społeczną, zwłaszcza z „Solidarnością”, oskarżając ją, co mnie rozśmiesza, o to, że wynik ujemny spółki to jest m.in. вина członków „Solidarności” zasiadających w radzie nadzorczej, to faktycznie obrazuje bezradność. Takie jest moje wrażenie i moja ocena zarządzania tą spółką. W pierwszym okresie działalności PKP CARGO po objęciu rządu przez koalicję 13 grudnia pan prezes Wojewódka, rok temu bodajże, zapewniał, że głównym powodem sytuacji spółki jest przerost zatrudnienia. I to główny powód tego, że spółka generuje straty.

Panie prezesie, minął rok od pana pisma do Stowarzyszenia – podam nazwę dokładnie – Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego, w którym zapewniał pan, że rozpoczynacie działania, oczywiście po redukcji zatrudnienia, żeby pozyskać finansowanie zewnętrzne dla spółki. Tak więc tu pierwsze pytanie – odpowiedzi poproszę na piśmie na moje biuro poselskie – na jakim etapie są działania, które mają pozyskać finansowanie zewnętrzne dla

spółki, żeby utrzymać działalność? Zapewniał pan, że po redukcji zatrudnienia pozyskacie nowe masy przewozowe, łącznie z tym, że doprowadzicie do utworzenia pewnej struktury sprzedażowej – tak, aby spółka mogła funkcjonować. Jak widzę – taka jest moja wiedza, być może niepełna – minął rok i niewiele się dzieje, żeby nie powiedzieć, że nic, w tym zakresie. Bo mamy kolejne ileś tysięcy osób do zwolnienia. Mnożąc to razy trzy lub cztery, to jest kilka lub kilkanaście tysięcy dramatów ludzkich w rodzinach pracowników PKP CARGO.

Na koniec pytanie, które zadają pracownicy PKP CARGO TABOR, zakład w Ostrowie Wielkopolskim – czy prawdą jest, że zakład ten będzie w wyniku procesów restrukturyzacyjnych zlikwidowany? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę o odniesienie się do tych trzech wątków, to znaczy, tych trzech czy większej ilości pytań, ale zadanych przez troje posłów. I potem już oddajmy głos strony społecznej.

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semail:

Dobrze. Jeżeli czegoś zapomnę, to jeszcze poproszę o uzupełnienie – bo starałam się wypisać wszystkie pytania. Ale było kilka wątków, więc...

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Przepraszam, pani prezes. Tylko jeszcze powiem tak – bardzo chciałam tego uniknąć w podkomisji, bo już mieliśmy dyskusję, natomiast widzę, że musimy się cofnąć do historii. Bo zapomnieliśmy, dlaczego jesteśmy w tym punkcie. Było temu poświęcone już jedno, niejedno chyba nawet, posiedzenie. Ale naprawdę tego wymaga w tej chwili sytuacja – więc też dziękuję posłowi Bartoszowi Zawiei i pani poseł Magdalenie Kołodziejczak za przypomnienie tych wątków. Bo faktycznie jesteśmy w tym punkcie z określonych powodów.

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semail:

Tak. Na początek myślę, że najistotniejszy jest element, który być może nie wybrzmiał do końca we wcześniejszych wypowiedziach. Natomiast rynek kolejowych przewozów towarowych od ubiegłego roku do roku obecnego, rok do roku, spadł o 10%, jeśli chodzi o wpływ na portfel PKP CARGO. O 20% spadły ceny. To były elementy absolutnie nie do przewidzenia w poprzednim roku. Zatem, jeżeli pytacie państwo, czy za rok – bo tutaj z ust pani też to wybrzmiało – się spotkamy i będzie już wszystko tak, jak dzisiaj mówimy... Szanowni państwo, kilka dni temu wybuchł konflikt na Bliskim Wschodzie, który być może uda się opanować na tyle, że nie poskutkuje nam tak dramatycznymi podwyżkami cen paliw, że baza kosztowa PKP CARGO będzie nieadekwatna w stosunku do przychodów, które już mamy z klientami podpisane. Tak więc, jeżeli nie stanie się nic nieprzewidywalnego dla ekspertów rynku, w przyszłym roku spotkamy się tutaj na pewno i będziemy dyskutowali o przyszłości PKP CARGO oraz grupy PKP CARGO w kontekście rozwoju, a nie w kontekście zwolnień.

I jeszcze raz też chcę podkreślić, że ten poziom, który został przedstawiony, to także już nie jest ten poziom – bo już pracujemy na zupełnie innych cyfrach ze stroną społeczną, a jeszcze staramy się uruchomić inne elementy, powiedzmy, w obszarze płacowym. Dlatego że to też jest bardzo istotne. Jeśli chodzi o stronę kosztową najważniejsze trzy elementy kosztowe, które stanowią większość kosztów w spółce, to są wynagrodzenia, koszty paliw i energii – energii jako paliwa – oraz koszty dostępu do infrastruktury. Poza tym pozostałe koszty są marginalne, a ich wpływ na wynik niewielki.

I teraz może, jeśli chodzi o dwa elementy – czyli kwestie związane z kosztem dostępu do infrastruktury – tak, te węglarki, które stoją, generują koszty dostępu do infrastruktury. I to jest też jeden z elementów, który w wyniku sprzedaży będziemy chcieli zlikwidować. Jeśli chodzi o pozostałe węglarki, te, których nie sprzedamy... Bo to jest tak – ja może nieprecyzyjnie się wyraziłam – teraz sprzedajemy 10 tys., a powyżej 22 tys. jeszcze będziemy mieli w portfelu. Część z nich będziemy jeszcze analizowali – czy nie możemy ich wykorzystać do przewozu kruszyw. Jeżeli ten rynek będzie odpowiednio duży, to wtedy ograniczymy oczywiście sprzedaż węglarek i przeznaczymy je na przewóz innych towarów.

Natomiast jeśli chodzi o przewozy węgla, to przewozy węgla będą spadały. Są przewidziane kolejne odstawienia elektrowni węglowych. W tym roku Dolna Odra – to się stało faktem. I kolejne są planowane do odstawienia albo do znaczącego ograniczenia udziału węgla w procesie spalania ze względu na koszty ETS. I to są fakty, czy to się, że tak powiem,

podoba, czy nie. Taki jest świat. Kiedyś usłyszałam takie zdanie, które ktoś wypowiedział – że epoka kamienia łupanego nie skończyła się dlatego, że kamienia zabrakło. Pewnych trendów po prostu nie zatrzymamy i musimy się do tego, jako PKP CARGO, przygotować – przede wszystkim zwiększając swój udział, chociażby w obszarze intermodalu, bo to jest bardzo istotne. Nadal jesteśmy liderem rynku. Tutaj pojawiła się informacja, że nie jesteśmy. Jesteśmy liderem rynku. Realizujemy 27% przewozów w tej chwili i jest to pozycja lidera.

Natomiast jeśli chodzi o intermodal – tak, mamy program rozwoju rynku intermodalnego, jednak do tego niezbędne są inwestycje, m.in. w bazę terminalową odpowiednio do tego wyposażoną.

I odpowiadając na pytanie o pozyskiwanie finansowania zewnętrznego – oczywiście możemy to też w formie pisemnej zawrzeć. Już mówiłam o tym, że pozyskiwanie finansowania zewnętrznego w sytuacji postępowania sanacyjnego jest niemożliwe, a zwłaszcza w okresie, w którym nawet nie jest zawarty układ z wierzycielami. To jest po prostu niemożliwe. Ponieważ PKP CARGO zadłużyło się na ponad 1,5 mld w instytucjach finansowych, zarówno krajowych, jak i w jednej multilateralnej, czyli w Europejskim Banku Inwestycyjnym, pozyskanie jakiegokolwiek finansowania po zawarciu układu z wierzycielami, zewnętrznego finansowania dłużnego, mogę określić jako mało prawdopodobne. W związku z tym musimy szukać rozwiązań, i szukamy takich rozwiązań, wspólnie również z naszym dominującym akcjonariuszem, ale też z innymi instytucjami, które do tego celu zostały powołane, żeby znaleźć rozwiązania pozwalające nam na doinwestowanie terminalu w Karsznicach oraz innych terminali intermodalnych – po to, żeby przede wszystkim wypracować stałe korytarze. Po co są te stałe korytarze? Po to, żebyśmy mogli mieć rozkłady jazdy. Po to, żebyśmy mogli wreszcie skorzystać z ulg, które oferuje PLK. Dlatego że tutaj obszar jakości, obszar niezawodności i możliwości pozyskania rozkładów jazdy dla przewozów intermodalnych jest absolutnie niezbędny.

Jeśli chodzi o decyzję węglową – bo padło pytanie – to są dwa wątki. Jeden jest wątkiem, który jest analizowany w prokuraturze w tej chwili. Natomiast jeśli chodzi o decyzję węglową – ponieważ to było komunikowane i dostaliśmy takie pytanie, rozważamy również inne formy wystąpienia o zadośćuczynienie związane z decyzją węglową. Kończymy prace związane z przygotowaniem odpowiedniego materiału dowodowego w kontekście utraconych korzyści.

Natomiast co do pytania od pani posłanki o kary – tak, kary również spółka poniosła. Jeśli chodzi o konsekwencje wykonania decyzji węglowej, to mieliśmy zasadniczo cztery rodzaje tych konsekwencji. Mówię w ujęciu finansowym. Jedne to były kary i skutki bezpośrednie związane z zerwaniem umów przez naszych klientów. Drugi obszar to były koszty pośrednie, których też spółka doświadczyła. Koszty pośrednie związane są m.in. z nadmiernym kosztem związanym z remontowaniem węglarek, które później nie były wykorzystywane do innych przewozów, a także z obszarem utraconych korzyści. Utracone korzyści to jest oczywiście zawsze najbardziej skomplikowany obszar dowodowy, jeśli chodzi o jakiegokolwiek roszczenia. I one są związane z ograniczeniem przewozów, niemożnością powrotu czy utrudnionym powrotem do pewnych relacji oraz z takimi sytuacjami, jak ma to miejsce chociażby w przypadku Budimexu, który po prostu otworzył sobie swoją firmę przewozową. Nie jest jedyną taką firmą. Dodatkowo myślę, że mogę powiedzieć, że w ramach prowadzonych działań kontrolnych wybrana próbka naszych klientów była pytana przez kontrolerów i znakomita większość potwierdziła, że negatywny wpływ na ich relację z PKP CARGO miał skutek wykonania decyzji węglowej. A więc to, jeżeli chodzi o decyzję węglową. I myślę, że...

Wiceprezes zarządu PKP CARGO SA Paweł Milek:

Chciałbym tutaj jeszcze, odpowiadając na szereg zadanych pytań, dopowiedzieć, że jeżeli chodzi o ten sprzedawany majątek, to on też czemuś służy. Bo generalnie tutaj nikt z nas nie powiedział, że zamierzamy po prostu ten majątek przejeść. Część tego majątku, część zaledwie, ma wpływ na polepszenie naszej płynności finansowej – żebyśmy już nie mieli takich zatorów, jak chociażby z PKP CARGOTABOR. Ale reszta w zasadniczej swojej części ma zostać przeznaczona na inwestycje, o których już wspominałem – w tabor, który będzie adekwatny do współczesnych potrzeb, i pozyskanie także nowych lokomotyw spalinowych, które także będą mogły być wykorzystane przez wojsko. I z wojskiem też na ten temat będziemy prowadzić rozmowy. Czyli to nie jest tylko, że tak powiem, kanibalizm. Człowiekowi organy nie

odrastają, nie mogę powiedzieć, że po prostu rękę wymieniamy. Ale generalnie jedno narzędzie, które po prostu już jest zdezaktywowane i nie jest w tej chwili przydatne, zamieniamy na inne, z którego będziemy mogli korzystać.

Jeżeli chodzi o tabor, to generalnie mamy jeszcze znaczącą jego część, której w tej chwili nie możemy sprzedać, ponieważ stoi on w takich miejscach, gdzie nie ma już torów. Zostało to po prostu przez poprzednie zarządy zapuszczone w taki sposób, że już nie możemy tego tak prostą metodą wziąć i sprzedać. Są takie zagajniki, gdzie parę tysięcy naszych wagonów sobie stoi. Tak, na poważnie. Że tak powiem, najpierw chcemy to oczyścić, żebyśmy potem mogli znaleźć jakąś technologię...

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Jakby pan prezes wskazał dokładnie, w których miejscach – w formie pisemnej.

Wiceprezes zarządu PKP CARGO SA Paweł Miłek:

Dobrze.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Panie pośle, naprawdę tutaj bardzo kulturalnie prowadzimy tę rozmowę, więc zgłaszajmy się do głosu.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Bardzo przepraszam.

I w których latach zostały rozebrane tory.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Rozumie pan, ale pan nie przestrzega.

Wiceprezes zarządu PKP CARGO SA Paweł Miłek:

Dobrze. Jest to wszystko do sprawdzenia. Oczywiście sprawdzamy. Taka sytuacja wystąpiła.

Chcąc oddać głos stronie społecznej, uzupełniam tylko jedną rzecz. Z planowanych tutaj zwolnień na ponad 1 tys. w tym roku liczba faktycznych zwolnień będzie znacząco mniejsza – o kilkadziesiąt. Dodatkowo wskazuję, że jesteśmy jeszcze w trakcie rozmów ze związkami i szukamy alternatywnych możliwości, takich, żeby te zwolnienia zostały zmniejszone.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dobrze, szanowni państwo, zanim oddam głos stronie społecznej, pan były prezes – tak można powiedzieć – a teraz pan przewodniczący rady, pan Marcin Wojewódka, z którym zaczynaliśmy ten temat. I bardzo proszę też o krótką wypowiedź, ale taką esencjonalną.

Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej PKP CARGO SA Marcin Wojewódka:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, wiceprzewodniczący rady nadzorczej PKP CARGO.

Przywołany przez pana posła Mosińskiego, muszę też jedną rzecz przypomnieć. Spółka jest masakrycznie zadłużona. Pani prezes mówiła o miliardowych zadłużeniach. Celem tych wszystkich działań jest m.in. uratowanie spółki, a także spłata tych długów, których spółka w poprzednich latach nabrała – to musimy sobie jasno powiedzieć. I te trudne działania, które przeprowadziliśmy w zeszłym roku, o których w Komisji rozmawialiśmy, dały płynność finansową na poziomie 400 mln zł w skali roku i one uratowały spółkę, i one prowadziły do sytuacji, że spółka dalej funkcjonuje. Gdyby nie te trudne działania, które razem z prezesem Miłkiem przeprowadzaliśmy w zeszłym roku, to dzisiaj naprawdę mielibyśmy dużo bardziej trudną sytuację – praktycznie nie byłoby spółki. I o tym musimy pamiętać. A w dalszym ciągu jesteśmy spółką masakrycznie zadłużoną – żebyśmy mieli tego świadomość. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

I dziękuję za cierpliwość stronie społecznej. Pan Sławomir Centkowski, wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych.

Wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Sławomir Centkowski:

Dzień dobry.

Pani przewodnicząca, Szanowna Komisjo, to wszystko, co usłyszeliśmy, to są założenia. Szanowni państwo, dziś jesteśmy w punkcie, w którym albo kaprys wierzącego, albo decyzja sądowa może przekreślić wszystko, co zostało wypowiedziane. Ale chciałbym trochę tę formułę zmienić i powiedzieć, jak jest.

Do wczoraj faktycznie jeszcze był plan zwolnienia ponad 1 tys. pracowników, i to pracowników operacyjnych. Chodzi o maszynistów, rewidentów, ustawiaczy. I też dla pani poseł Matysiak – na przyszły rok również otrzymaliśmy plan kolejnych zwolnień, więc różowo nie jest. Powiedziałbym, że jest dość ponuro i nieoptymistycznie. Szanowni państwo, jaka grupa by to nie była, to obecnie rynek nie wchłonie tylu maszynistów, tylu rewidentów – nie ma takiej możliwości. Tak więc część z nich obciąży budżet państwa, bo w sposób naturalny skorzystają z emerytur pomostowych, do których mają prawo – zresztą to już było przewidziane. Część się przebranzowi, a przecież ci, którzy się na tym znają, wiedzą, że po roku wiele uprawnień, maszynistowskich chociażby, ale również innych pracowników, ucieka. Zatem nie ma szans na to, żeby ci pracownicy wrócili na rynek, wykonując ponownie swoje zadania. Paradoxem tego wszystkiego jest, że spółka CARGO z jednej strony będzie zwalniać tak dużą ilość maszynistów, a z drugiej strony szkoli 400 kolejnych maszynistów, żeby stali się maszynistami. Szanowni państwo, choć w naturalny sposób zarząd spółki jest przeciwnikiem strony społecznej, to ja osobiście widzę przyczynę tych wszystkich zdarzeń całkowicie gdzie indziej. Przyczyną problemów w CARGO, ale również całego środowiska kolejowego, jest antykolejowa polityka państwa. I udowodnię to w swojej wypowiedzi.

Szanowni państwo, 2 mld towarów na drogach, troszkę ponad 200 mln na kolei. Ta kanibalizacja, o której wspomniał pan prezes, istnieje – ona istnieje i przejawia się w takiej formule, że dziś spółki kolejowe walczą i rywalizują o każdy kęs, o każdy kawałek, o każde zlecenie. Niestety ta rywalizacja jest kosztem ceny i jesteśmy na granicy utrzymania się, płynności finansowej i istnienia nie tylko spółki CARGO, ale również wielu innych podmiotów operujących na polskim rynku – a tych naprawdę funkcjonujących, intensywnie działających jest około 40 z tych 126, o których mówiła pani prezes.

Żeby udowodnić to, że działanie państwa jest antykolejowe w zakresie transportowej polityki kolejowej, to chociażby z danych PLK mamy, że w tym roku o prawie 5% spadły przewozy na kolei. O czym to świadczy? O tym, szanowni państwo, że jeżeli budujemy drogę, jaka ona by nie była, to na tej drodze natychmiast pojawiają się miliony towarów. Jeżeli budujemy drogę kolejową, to jest to tak zwana droga betonowa – wjazd mamy w Zgorzelcu, wyjazd z tej drogi mamy w Medyce. Po drodze nigdzie nie można dołączyć wagonu, nigdzie nie można stworzyć pociągu. Powstają potężne centra logistyczne. Niestety przy tych centrach nikt nie planował żadnych rozjazdów, nikt nie planował żadnych wjazdów. I miliardy złotych wydane na polską kolej skutkują dzisiaj tym, że nie można formować pociągów i tymi pociągami nie można wozić towarów.

Związki zawodowe, wszystkie tutaj siedzące, wysyłały petycje, monity do pana ministra Klimczaka, apelując o podjęcie stosownych decyzji w kwestii zrównoważenia transportu kolejowego i drogowego. Niestety nie jest to domeną pana ministra, żeby zadbał o nas, prostych kolejarzy – bo widzimy to w danych.

Szanowni państwo, też ostatnia ciekawa informacja – pan minister nie czeka do 2030 r. na wejście czwartego pakietu kolejowego, tylko wpuszcza na bardzo treściwe, intratne odcinki linii kolejowych, gdzie kursowały pociągi Intercity, konkurencję zagraniczną, żeby chyba pokazać się, że można być bielszym od papieża. I pomimo inwestycji, które poszły, ogromnych inwestycji, które poszły w Intercity, Intercity za chwilę zderzy się z...

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Panie wiceprezencie, mam taką prośbę...

Wiceprezydent ZZM w Polsce Sławomir Centkowski:

Już kończę.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Nie, tu nie chodzi o czas. Chodzi o to, że odbiega pan w wypowiedzi bardzo mocno od tematu. I tu nie chodzi o to, że nie chcemy na ten temat rozmawiać – tylko nie ma w tej chwili na sali przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury i nie mamy absolutnie możliwości dyskusji. Ja też nie chcę otwierać dyskusji w tym temacie. Natomiast, nawiązując do tego, co powiedział pan prezes Adrian Furgalski, od czego zaczął wypowiedź – tak, jest potrzeba rozmowy o rozwoju przewozów towarowych. Zobowiązuję się, że takie spotkanie będzie. I wtedy będzie przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury, żebyśmy mogli o tym rozmawiać. Natomiast teraz bardzo chcielibyśmy od państwa, od strony społecznej, dowiedzieć się, jaki jest poziom akceptacji, zrozumienia, dialogu, jeżeli chodzi o plany restrukturyzacyjne – bo w tym temacie się dzisiaj spotkaliśmy.

Wiceprezydent ZZM w Polsce Sławomir Centkowski:

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam, tylko jedno sprostowanie.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przypomnę, że dopuszczenie przewoźnika na tory odbywa się w specjalnej procedurze, w której nie decyduje minister, tylko decyduje – po pierwsze – przewoźnik, który nie składa formalnego wniosku o badanie. Po drugie, to badanie przeprowadza instytucja, która jest instytucją niezależną. I to pan doskonale wie. Tak że bardzo proszę nie wprowadzać tutaj obecnych państwa i naszych słuchaczy w błąd. Dziękuję bardzo.

Wiceprezydent ZZM w Polsce Sławomir Centkowski:

Panie przewodniczący, staram się nie wprowadzać w błąd.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Ale tu pan wprowadził.

Wiceprezydent ZZM w Polsce Sławomir Centkowski:

Jeżeli wypowiedź jest emocjonalna, to ona związana jest z tym, że w tamtym roku zwolnienia dotknęły kilka tysięcy ludzi – bo przecież to nie są tylko pracownicy, ale również ich rodziny. W tym roku dotknie to następne tysiące ludzi i w przyszłym roku być może również. Niestety, jeżeli nie zmieni się polityka transportowa państwa, to nie ma co liczyć, że spółka CARGO, która ma ogromną kotwicę w postaci olbrzymiego zadłużenia, jest w stanie funkcjonować na tym rynku.

Tak jak pani poseł Matysiak powiedziała – spotkamy się za pół roku i będziemy rozmawiali o tych samych problemach, jeżeli państwo nie podejmie decyzji, jeżeli pan minister nie wprowadzi rozporządzeń dotyczących przewozu towarów masowych, które dziś chociażby PLK wozi tirami. PLK na budowę swoich linii kolejowych, wozi kruszywa tirami. To jest absurd – absurd, który jest chory. Szanowni państwo, nie chciałbym operować rzeczami, których nie znacie, ale będę operował na przykład hasłem, jak ważna jest kolej, jak ważny jest transport kolejowy. Widzimy to na Ukrainie. Widzimy to przy prowadzeniu wojny. DB Schenker ma uprawnienia, żeby przewozić natowskie wojsko, i już dzisiaj maszyniści z DB Schenker robią w Niemczech kolejny kurs, żeby wozić również polskie wojsko – i mamy to potwierdzone, choć nie dostaliśmy dokumentu na tego typu działania.

Szanowni państwo, zdaję sobie sprawę z tego, że strona społeczna bardzo często jest zmuszona do przyjęcia wielu niepopularnych rzeczy, wielu kwestii, z którymi się nie zgadza, też troszkę w zamyśle ratowania spółki – żeby pracownicy, którzy są w niej zatrudnieni, mieli jeszcze szanse i nadzieje na to, że ta spółka przetrwa. Ona nie przetrwa. I to mówię jako osoba, która ponad 40 lat pracuje na kolei. Nie przetrwa, bo nie ma szans z zadłużeniem, które posiada, z polityką państwa, która jest taka, a nie inna. Jeżeli się nie zmieni, jeżeli nie wpłyną towary na polską kolej, to tylko będzie kolejna degradacja i za chwilę dowiemy się o kolejnych procentach i kolejnych ilościach zabranych towarów, które przeszły na drogi.

Dlatego pozwolę sobie powiedzieć, szanowni państwo, że oczekujemy, iż pan minister Dariusz Klimczak podejmie stosowne rozporządzenia dotyczące ograniczenia wożenia masowych towarów, które będą skutkowały decyzjami do 50 lub 60 km/h. I z uwagi na to, że w formie dialogu społecznego nie jesteśmy w stanie obronić polskiej kolei – bo to nie dotyczy tylko spółki CARGO, ale też wielu innych segmentów – postanowiliśmy podjąć działania, które spowodują nagłośnień problemu spółki CARGO, ogólnopolskie działania, które również wskażą, że dotychczasowa polityka transportowa państwa jest nieadekwatna do sytuacji, w której się znaleźliśmy. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Tak, mam te głosy.

Natomiast, szanowni państwo, na podstawie informacji, które tutaj pani prezes przedstawia, widzę nadzieję. Zgadzam się, że trzeba rozmawiać oczywiście z ministrem odnośnie do polityki transportowej – ja się z tym absolutnie zgadzam. Do tego tematu i do tej dyskusji wrócimy.

Chciałabym powiedzieć, że właśnie w zeszłym tygodniu czy dwa tygodnie temu byliśmy na wyjazdowym posiedzeniu Komisji, i proszę mi wierzyć, że można wyjść z takich problemów finansowych, jakie ma PKP CARGO, przy współpracy, przy dobrej polityce. Na początku lat dwutysięcznych firma NEWAG była bankrutem, prawda? W tej chwili, po 20 latach optymalizacji, pewnej restrukturyzacji, jest liderem. Kluczowa jest ta współpraca. A myślę, że biznes zawsze, naprawdę zawsze, będzie się musiał dostosowywać do zmieniających się warunków. I ta elastyczność, nabranie tej elastyczności jest kluczowe.

Bardzo proszę – przepraszam, nie umiem odczytać – przedstawić się, dobrze? Potem pan w środku. Taka jest kolejność. Bardzo proszę.

Członek zarządu Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy Jarosław Ślepaczuk:

Jarosław Ślepaczuk, Federacja Związków Zawodowych Kolejarzy.

Zgadzam się z moim przedmówcą, że nie da się oddzielić tematu polityki transportowej państwa od tematu PKP CARGO. Właśnie dzisiaj bardzo mało słów, jak myślę, padnie na temat tego, w jaki sposób prowadzimy dialog – bo nie jest prowadzony. Widzimy pewne zielone światło na zmniejszenie liczby pracowników, którym ewentualnie zostaną wręczone te zwolnienia. Natomiast my dzisiaj jesteśmy zdeterminowani, ale bezsilni w tym, że nie możemy utrzymać państwa właśnie w obszarach, o których dzisiaj część parlamentarzystów mówiła na posiedzeniu Komisji. Chodzi o rekompensaty wynikające z niezrealizowanych przewozów w latach 2022–2023. Chodzi o pobudzenie takim impulsem, na przykład takim jak CPK, który dałby nam na pewno taki kąsek w tym całym torcie przewozowym, który pomógłby PKP CARGO. O pewnych ograniczeniach przewozów transportem samochodowym na długich odcinkach... To są narzędzia, które posiada pan minister infrastruktury, które są w rękach parlamentarzystów i które pomogłyby nam bardzo.

Tak że również nie mogę się zgodzić z tym, że możemy pewien element dyskusji wyłączyć z dzisiejszego posiedzenia Komisji. Bo spółka, która ma około 3 mld zobowiązań... Tutaj padało słowo kotwica – tak, bez pomocy, nie jesteśmy w stanie dźwignąć się. Konsultowaliśmy temat z moimi kolegami z innych organizacji związkowych. Zaczynamy tracić nadzieję i nie wiemy, czy w pewnym momencie nie zostaniemy na pokładzie sami – bo reszta pracowników w kolejnej turze takich zwolnień grupowych zostanie zwolniona albo sama odejdzie z firmy. Bo to też jest pewien symptom, który w PKP CARGO występuje. Szczególnie dotyczy pracowników operacyjnych.

Z tymi postulatami w gronie wszystkich obecnych central zwracaliśmy się do pana premiera, do ministra infrastruktury, do parlamentarzystów. Natomiast na chwilę obecną brakuje... Dlatego też patrzę z nadzieją na inicjatywę wyrażoną przez panią przewodniczącą podkomisji, żebyśmy jednak w dość krótkim czasie jeszcze raz znaleźli podłoże do dyskusji, ale z udziałem ministra infrastruktury. Bo bez tego będzie kolejne spotkanie, my je odhaczymy – że się odbyło. Natomiast efekt tego spotkania dla pracowników – bo to nas najbardziej interesuje – będzie dla nas nieodczuwalny, nic niezmiennego. I tutaj podkreślam, że PKP CARGO – i pracownicy spółki – moim zdaniem w tak trudnej sytuacji, w jakiej znaleźliśmy się, nie była już dość dawno. Jeżeli ta pomoc nie zostanie udzielona – nie chodzi o kropelkę w formie

dotacji, ale właśnie w formie tych gotowych rozwiązań – to przewidujemy, co się wydarzy. Niestety nic dobrego. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Bardzo proszę.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych Jarosław Kucz:

Jarosław Kucz, Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych.

Podsumowując, pozwolę sobie przypomnieć hasło – wszyscy je pamiętamy, bo jest z nami już wiele lat – „Tiry na tory”. Pamiętacie państwo? Pamiętacie, tak. A znacze takie hasło: „Ani tony z dróg na tory”? To jest takie hasło, które teraz działa. „Ani tony z dróg na tory”. My nie przyszliśmy tutaj, tak jak Jarek powiedział, prosić o jałmużnę, o dotacje. Zarząd spółki, jaki by nie był, może się zatupać nogami, tworząc co roku kolejne plany restrukturyzacyjne, jeżeli państwo polskie nie będzie stymulowało kolei towarowej. Nie da się uzdrowić tej spółki bez konkretnych działań.

My te działania, propozycje tych działań... Nasze kolejne pismo, wystąpienie, apel, nie wiem, możemy to nazywać różnie. Było tych dokumentów sporo na przestrzeni ostatnich kilku lat podczas rządów i tamtej ekipy, i obecnej ekipy. W obszarze przeniesienia, chociażby części ładunków z dróg na tory, nie zrobiono kompletnie nic. Bylibyśmy na pewno w zupełnie innej sytuacji, nie zwałalibyśmy wszystkiego tylko na decyzję węglową – bo o tej decyzji węglowej możemy mówić różnie. Ta decyzja za chwilę może się powielić, jak komuś się przyśni decyzja kruszywowa. Bo dobrze wiecie państwo, że nie da się naraz przewieźć 50 mln ton kruszywa, które są taką sumą oficjalnie podaną w szacunkach nadchodzących inwestycji infrastrukturalnych. Nie da się tego zrobić.

Zatem tutaj związki zawodowe apelują – nie wiem, czy do premiera, czy do ministra, do osób właściwych – żeby w końcu zauważono ten problem. Bo będziemy się spotykać co pół roku tutaj z tym samym problemem, z sytuacją PKP CARGO. Tak jak Jarek powiedział – przyjdziemy w końcu we trzech i tyle. Możemy w kółko o tym mówić. Bardzo żałuję, naprawdę bardzo żałuję, że na tak istotnym posiedzeniu nie ma nikogo z Ministerstwa Infrastruktury, kto mógłby się odnieść do tego. Oczekiwaliśmy, drodzy państwo, od Ministerstwa Infrastruktury... W zasadzie czekaliśmy bardzo długo na posiedzenie zespołu trójstronnego do spraw kolejnictwa, które odbyło się na początku roku. Od tego czasu nie wydarzyło się kompletnie nic. Apelowaliśmy o ustawę o czasie pracy maszynistów, która jest w niektórych kręgach bardzo kontrowersyjnym tematem, ale pewne rzeczy uporządkowałaby na pewno – nie zrobiono w tym temacie nic. Tak że, pani przewodnicząca, z całym szacunkiem, ale musimy o tym mówić, bo może wreszcie się dobijemy. Tylko o to chodzi. Dziękuję serdecznie.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie. Bardzo dziękuję państwu za poruszenie tego tematu i za tę troskę, która wybrzmiewa. Tak jak powiedziałam, ta dyskusja jest potrzebna i zobowiązuję się do niej. Posiedzenie dzisiaj dotyczyło restrukturyzacji i sytuacji w PKP CARGO.

Aczkolwiek jest z nami jeszcze chyba pan radca Piotr Luśnia, prawda? Jest pan. Mam nadzieję, że pan Piotr Luśnia, który jest radcą w Departamencie Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Infrastruktury, przekaże panu ministrowi, że jest ogromna potrzeba rozmawiania na ten temat. I tak, zorganizujemy takie posiedzenie Komisji na temat polityki kolejowej, jeżeli chodzi o przewozy towarowe w państwie. Też uzyskamy informację... Bo przecież przypominam, że spółka CARGO jest spółką akcyjną i nie może korzystać z każdej formy wsparcia publicznego – to też jest ważny wątek. Tak więc absolutnie zorganizujemy takie spotkanie. Państwo mnie tylko utwierdziliście w tym, że to jest bardzo ważny temat.

To, że dzisiaj państwo poruszacie ten temat, bardzo kluczowy, strategiczny, jest dla mnie wyrazem, że jest dialog i zrozumienie dla działań zarządu. I współtworzycie też pewną... Chronicie pracowników w różnych obszarach. Za to też wam dziękuję – bo ja o tym też czytam w różnych doniesieniach medialnych, że faktycznie tworzycie czy ochraniać konkretne grupy pracownicze. A teraz jeszcze, jak rozumiem, będziecie negocjować z zarządem zmiany w części zakładowego układu zbiorowego pracy. To jest dobry sygnał, bo przy takiej współpracy spółka jest w stanie się podnieść.

Jeszcze tutaj – bardzo proszę pana o głos.

Wiceprezydent ZZM w Polsce Sławomir Centkowski:

Pani przewodnicząca, przepraszam, jedno zdanie. My nie wyciągamy ręki po pieniądze, wyciągamy rękę po pomoc, żeby państwo dostrzegło problem – nie tylko spółki CARGO, ale w ogóle spółek kolejowych. My chcemy pracować i my chcemy zapracować na swoje utrzymanie – tylko dajcie nam szansę.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Ja to rozumiem. Dziękuję za to sprostowanie. Do takiego spotkania dojdzie. Ustalimy termin z ministerstwem. Ta debata jest bardzo potrzebna. Zgadzam się.

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

Dziękuję, pani przewodnicząca. Jan Majder, zastępca przewodniczącego Krajowej Sekcji Kolejarzy w „Solidarności”.

Miałbym może tylko takie dwa pytania. Znajdujemy się akurat w temacie CARGO. Nie będę pytał ministra infrastruktury. Chciałbym zapytać szanowny zarząd – kiedy myśli uregulować kwestie finansowe związane ze zwolnieniem grupowym, które było w zeszłym roku? Z tymi pracownikami. Mówię o odsetkach. Bo tu temat wybrzmiewał, ale nie było na niego odpowiedzi – odsetki. I kiedy wypłaci już definitywnie odprawy emerytalne czy nagrody jubileuszowe? To jest jedno pytanie.

Drugie pytanie wiąże się z obecnymi, można powiedzieć, już za chwilę zwolnieniami pracowników tej pierwszej grupy. Zarząd, jak słyszę, nie ma pieniędzy, jest sytuacja trudna. Skąd zarząd weźmie pieniądze na odprawy dla tych pracowników i na odszkodowania? Dziękuję.

Wiceprezes zarządu PKP CARGO SA Paweł Milek:

Odpowiem na to pytanie i na pytanie, które było wcześniej zadane. Ale na to w pierwszej kolejności. Jeżeli chodzi o odsetki, to my też komunikowaliśmy, że najpierw chcemy te należności wszystkie rozliczyć, a później wypłacić odsetki. Jedne osoby po prostu, że tak powiem, miałyby taki dodatkowy przychód, którymi im się należy ewidentnie – nie kwestionujemy tego – a ktoś inny po prostu by ze swoimi świadczeniami czekał.

Jeżeli chodzi o kwestie dokończenia wypłaty tych odpraw emerytalnych i nagród jubileuszowych oraz środków na te zwolnienia – nie wiadomo, w jakiej jeszcze do końca skali... Bo tutaj rozmawialiśmy i bardzo cieszę się z tego naszego wczorajszego spotkania. Bo my, w zarządzie, pochylamy się nad tym i przedyskutowaliśmy, że tak powiem, samoograniczenie się w niektórych zakresach.

A jeżeli chodzi o to, w tej chwili chcemy uzyskać płynność po prostu ze sprzedaży aktywów, żeby na to było, plus generalnie taką bieżącą płynność, żebyśmy także jakieś pieniądze mieli w zapasie. A pozostałe części z tych sprzedaży chcemy po prostu przeznaczyć na inwestycje. Czyli tutaj na pewno nie zostawimy takiej sytuacji, że będziemy dawać wypowiedzenia, nie mając zagwarantowanych środków na to.

Jeżeli chodzi o kwestię stażystów – dlaczego zatrzymujemy, a zredukowaliśmy liczbę maszynistów. Bo takie było pytanie. Chciałbym powiedzieć, że tę liczbę maszynistów, którą tutaj wskazywałem, jest w stanie wchłonąć rynek. Konkretnie taka deklaracja padła od członka zarządu PKP, że takie zapotrzebowanie ma akurat Intercity – na około 200 maszynistów. Z kolei tych stażystów musimy zostawić, ponieważ średnia wieku maszynistów jest dosyć wysoka. I generalnie tutaj nie poprzez zwolnienia, ale przez naturalne odejścia bylibyśmy w takiej sytuacji, że byśmy byli bez maszynistów – czyli po prostu jest taka kwestia, że ci stażyści mają być w miejsce tych, którzy z naturalnych przyczyn pójdą na emeryturę. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

Szanowni państwo, czy ktoś jeszcze z państwa chce zabrać głos? Bardzo proszę.

Prezes zarządu Fundacji „Pro Kolej” Jakub Majewski:

Dziękuję bardzo. Jakub Majewski, Fundacja „Pro Kolej”.

Chciałbym się odnieść po części do tej dyskusji na temat wagonów. Przeanalizowaliśmy tę sprawę – jeszcze będziemy to robić dalej. Po pierwsze, padły tutaj takie stwierdzenia, że PKP CARGO nie chce sprzedać tych wagonów w formie takiej, żeby ktoś je wykorzystał,

co może wpływać na zaniżenie tego majątku – bo znacznie więcej wart jest wagon niż złom z tego wagonu. Przetarg jest napisany tak, że jest to przetarg na tabor bez możliwości wykorzystania go – określony jako odpady ze ścieżką przymusowej likwidacji. Likwidacja polega na przecięciu ostoi wagonu na dwie części, przecięciu każdej ostojnicy, ramy wózka, nacięciu osi zestawów kołowych itd., zabraniając również odsprzedaży wszelkich części i podzespołów. Rozumiem, że jest to działanie antykonkurencyjne, i nadal należałoby się temu przyjrzeć za pośrednictwem UOKiK – bo tego typu działania w Europie Zachodniej przez Komisję Europejską były piętnowane. Było parę spraw w tym zakresie – że zasiedziali operatorzy zaniżali wartość majątku i cięli tabor po to, żeby nie można było go wykorzystać. To się w Polsce nie udało, bo PKP CARGO ma, jak słyszeliśmy, poniżej 30% rynku – a więc cięcie wagonów lokomotyw nie prowadzi do tego, że rynek jest niekonkurencyjny. Ale to, powiedzmy, jest mniej istotna sprawa.

Ciekawsze jest to, że wśród tych 10 360 wagonów, które są wystawione na przetarg w pierwszej transzy, ponad połowę stanowią węglarki, typ 430W, produkowany w ZNTK w Gniewczynie w latach 2005–2008. Szanowni państwo, to są dosyć nowe wagony. Są tam platformy podczółgowe, co – mówiąc szczerze – w obecnej sytuacji geopolitycznej mocno nas martwi. Są tam wagony do przewozu stali, są tam wagony samowyładowcze do przewozu kruszyw, są tam wagony do przewozu transformatorów. A więc to nie jest tak, że to jest sprzęt całkowicie zbędny. Ale rozumiem, że chcemy go pociąć, żebyśmy go już na pewno nie mogli użyć. Część z tych pojazdów była eksploatowana w granicach czterech–pięciu lat temu i oczekiwała na naprawy poziomą czwartego i piątego. Rozumiem, że nie doczeka się na te naprawy na pewno.

Teraz jakaś puenta. PKP CARGO nie mogło obsłużyć przetargu dla huty w Trzynie, bo brakowało mu wagonów i w związku z tym nie mogło złożyć oferty. Chodzi tutaj o serię wagonów EAS, które też są przeznaczone do złomowania.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Przepraszam. Zanim państwo odpowiecie, to jeszcze dopytam o jedną rzecz. Czy państwo próbowaliście analizować sprzedaż tych wagonów za granicę? Gdzieś na Wschód?

Prezes zarządu PKP CARGO SA Agnieszka Wasilewska-Semail:

Nie prowadziliśmy takiego postępowania z racji tego, że tego wąskotorowego odcinka jest niewiele na Wschodzie. Natomiast jeśli chodzi o wagony, to zapewniam państwa, że każdy wagon jest zaewidencjonowany u nas w bazie. Jeżeli byłaby szansa na jego wykorzystanie, to byłby wykorzystany w takim czy innym postępowaniu przetargowym. Jak mówimy o platformach, to często są to platformy niespełniające wymagań nowego sprzętu wojskowego – przede wszystkim nacisku na osie. Natomiast każdy wagon w PKP jest zaewidencjonowany w systemie do tego przeznaczonym. Ten system jest na bieżąco utrzymywany przez służby utrzymania i każdy wagon jest przeglądany raz do roku – bez względu na to, czy jest używany, czy nie. Część tych wagonów nie była nigdy użyta. Były kiedyś zakupione, dawno temu, platformy pod intermodal. To miał być element rozwoju firmy i nigdy te wagony nie zostały użyte – bo weszła decyzja węglowa. To więc nie jest tak, że my w sposób dowolny ewidencjonujemy wagony, które dzisiaj akurat mamy zamiar sprzedać, bo bardziej korzystnie byłoby je sprzedać na powtórne użytkowanie, ale my chcemy je sprzedać na złom – bo tak to troszeczkę wybrzmiało. Tak więc to określenie wagonów jest wynikiem analizy.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie.

I jeszcze pan poseł Łukasz Kmita. Rozumiem, że to będzie już chyba ostatnie pytanie – bo musimy kończyć posiedzenie.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca.

To, co przedstawił pan prezes Majewski, jest dla mnie szokujące. Po pierwsze, wagony, które mają 20 lat, to są wagony nowe. Już nie wspomnę, że PKP Intercity użytkuje wagony z lat 70. i 80. A tu mówimy o wagonach towarowych. Przyznam szczerze... Tym bardziej proszę o to, żeby członkom Komisji, ale także gościom, rozesłać bardzo szczegółową specyfikację, jakie są to wagony, w jakim są stanie – to, o co prosiłem na samym początku.

Wiem, że to jest dużo pracy, ale, szanowni państwo, gdybym używał języka, który jest używany na posiedzeniach Komisji Infrastruktury przez pana przewodniczącego, to mógłbym powiedzieć, że po tej informacji, którą uzyskaliśmy, należy się zastanowić nad zawiadomieniem prokuratury o działaniu na szkodę spółki. Cały czas słyszeliśmy o tym, że miały być węglarki stare i niedostosowane. A tu okazuje się, że to wcale nie są węglarki, tylko też inne wagony. I to jest naprawdę informacja bardzo szokująca. Dlatego być może nawet na posiedzeniu Komisji Infrastruktury będziemy prosili pana przewodniczącego, jeśli uzna za stosowne, żeby ten temat jeszcze zgłębić. Bardzo proszę o poważne potraktowanie tematu i, jeśli to możliwe, o przesłanie w ciągu tygodnia szczegółowych informacji – najlepiej wraz z dokumentacją fotograficzną. Dziękuję bardzo.

Wiceprezes zarządu PKP CARGO SA Paweł Milek:

Udzielimy takiej odpowiedzi i wtedy będzie mógł pan dojść do konkluzji – z tym zawiadomieniem włącznie.

Przewodnicząca poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dobrze, to czekamy w takim razie na odpowiedzi.

Bardzo państwu dziękuję za to spotkanie, za spokojny przebieg rozmów – chociaż temat jest bardzo emocjonujący i emocje są absolutnie zrozumiałe. Wracamy do tematów... Będziemy przyglądać się temu, co się dzieje w PKP CARGO. Trzymamy mocno kciuki i wspieramy, żeby w tym dialogu i przy współpracy spółce udało się wrócić na dobre tory. Czekamy na odpowiedzi i podejmujemy temat polityki strategicznej państwa w zakresie transportu towarowego. Ustalimy z przewodniczącym, czy na podkomisji stałej, tak jak tutaj, czy na Komisji głównej. Dziękuję ślicznie.

Wiceprezes zarządu PKP CARGO SA Paweł Milek:

Jedną rzecz chciałbym dopowiedzieć. Jeżeli chodzi o dokumentację fotograficzną, nie będziemy w stanie w takim terminie jej przedstawić, ale jeżeli chodzi o specyfikację, to tak.