



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.54.2024
Warszawa, 12 grudnia 2024

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 6392 posłów na Sejm RP Panów Tadeusza Woźniaka, Michała Wosia oraz Dariusza Mateckiego w sprawie dramatycznej sytuacji w spółce PKP CARGO SA, na wstępie pragnę poinformować, że Skarb Państwa nie jest akcjonariuszem PKP CARGO SA w restrukturyzacji (dalej: PKP CARGO) i nie wykonuje uprawnień z tytułu posiadania jej akcji, jak również z akcji/udziałów spółek wchodzących w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO SA.

Pakiet akcji, stanowiący 33,01% udział w kapitale zakładowym Spółki posiadają Polskie Koleje Państwowe S.A. Zgodnie z regulacjami Kodeksu spółek handlowych organy spółki działają w zakresie posiadanych kompetencji, a kompetencje w zakresie bieżącego prowadzenia spraw Spółki posiada Zarząd Spółki.

Mając na względzie przedstawioną powyżej zależność właścicielską pozwalam sobie odnieść się do kwestii wskazanych w wystąpieniu.

Należy zauważyć, że sytuacja w jakiej znalazło się PKP CARGO i podjęte działania restrukturyzacyjne są następstwem szeregu błędnych decyzji biznesowych i nieefektywnego zarządzania Spółką na przestrzeni ostatnich lat, jak również tzw. „decyzji węglowej” byłego Premiera i sposób jej realizacji przez ówczesny Zarząd Spółki.

Wyniki za trzy kwartały 2024 r. to w dużej mierze także konsekwencja przegranych przetargów w 2023 roku. W branży towarowych przewozów kolejowych, a szczególnie w przypadku tak dużych podmiotów jak PKP CARGO, większość kontraktów zawiera się w wyniku otwartych postępowań. Pod koniec zeszłego roku, PKP CARGO przegrała większość przetargów, a tym samym straciła możliwość zarówno pracy operacyjnej jak i finansowania na ten rok. Pomimo starań pracowników Spółki przewozy, masa towarowa i zamówienia, które można pozyskać z rynku z wolnej ręki, o dużo krótszych terminach realizacji, nie są w stanie zastąpić największych przetargowych zamówień. Efekty wygrywanych przez Spółkę na przestrzeni od maja br. do chwili obecnej przetargów będą widoczne dopiero w kolejnych miesiącach.

Dramatyczną sytuację odzwierciedlają konkretne liczby: udział PKP CARGO S.A. w rynku mierzony pracą przewozową zmalał z niemal 60% w 2013 roku do mniej niż 29% w III kwartale 2024 roku. Wartość giełdowa spadła o 90% z ponad 4 miliardów złotych w 2014 roku do niespełna 600 milionów złotych w 2024 roku, przyczyniając się tym samym do utraty zaufania inwestorów do zdolności spółki do odzyskania stabilności finansowej.

Na wyniki związane z podstawową działalnością operacyjną mają również wpływ zmiany rynkowe w grupach towarowych przewozu kolejną, co wpływa na wielkość przewiezionych towarów także w PKP CARGO.

Ad 1. Zlecenie analizy sytuacji w PKP Cargo S.A. oraz ocena, czy wprowadzone zmiany restrukturyzacyjne są zgodne z obowiązującymi przepisami prawa pracy oraz standardami międzynarodowymi?

Kwestia oceny prowadzonych działań restrukturyzacyjnych i tworzonych w PKP CARGO planu restrukturyzacji podlega ocenie zarządcy sanacyjnego oraz sądu, któremu taki plan będzie przedłożony.

Odnosnie przestrzegania prawa pracy przez Zarząd spółki PKP CARGO SA, uprzejmie informuję, że organem uprawnionym do kontroli przestrzegania prawa pracy i podejmowania interwencji w przypadku jego naruszeń jest Państwowa Inspekcja Pracy, która podlega Sejmowi RP a nadzór nad nią, w zakresie ustalonym ustawą, sprawuje Rada Ochrony Pracy - zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2007 r. o Państwowej Inspekcji Pracy.

Minister Infrastruktury nie ma kompetencji ustawowych oraz instrumentów prawnych do przeprowadzenia kontroli w tym zakresie.

Zgodnie z zapewnieniami Zarządu PKP CARGO SA wszystkie podejmowane działania są zgodnie z powszechnie i wewnątrznie obowiązującymi przepisami prawa.

Ad 2. Wspomożenie dialogu pomiędzy pracownikami a zarządem PKP Cargo, aby zapewnić przestrzeganie praw pracowniczych oraz związkowych, a także wypracowanie rozwiązania sprzyjające stabilności zatrudnienia w spółce.

Minister Infrastruktury, działając w imieniu Skarbu Państwa jako akcjonariusza PKP SA oczekuje, że wszystkie podjęte przez organy zarządzające działania będą prowadzone w dialogu ze stroną społeczną, i w konsekwencji pozwolą Spółce PKP CARGO na odbudowę pozycji na rynku, co pozytywnie wpłynie także na sytuację spółek z jej grupy kapitałowej. Wyrazem tego były spotkania z przedstawicielami strony społecznej oraz władz PKP CARGO. W dniu 18 listopada 2024 r. odbyło się spotkanie Współprzewodniczących Zespołu Trójstronnego do spraw Kolejnictwa, reprezentujących wszystkie strony tego Zespołu, tj. stronę rządową, stronę pracodawców kolejowych oraz stronę społeczną, na którym omawiano, przede wszystkim, kwestie związane z bezpieczeństwem w transporcie kolejowym. W trakcie tego spotkania strona związkowa przyjęła propozycję kolejnego posiedzenia Zespołu po wyłonieniu nowego Zarządu Spółki PKP CARGO.

Ad 3. Przeanalizowanie możliwości zapewnienia dodatkowej ochrony osobom będącym w trudnej sytuacji życiowej, takiej jak samotni rodzice czy osoby niepełnosprawne, aby uniknąć ich nieuzasadnionych zwolnień.

Z oficjalnych komunikatów PKP CARGO wynika, że otwarcie postępowania sanacyjnego pozwoliło na uratowanie płynności finansowej oraz dało szansę na dalszą działalność na konkurencyjnym i wymagającym rynku kolejowych przewozów towarowych. W zakresie natomiast stosunków pracy, otwarcie sanacji, które z punktu widzenia przepisów jest równoznaczne co do skutków ogłoszeniu upadłości, zniósło wszelką ochronę trwałości stosunków pracy, w tym między innymi takich grup jak działacze związkowych,

społecznych inspektorów pracy lub innych osób posiadających ochronę pracowniczą. W celu utrzymania działalności podjęto wiele inicjatyw zmierzających do obniżenia kosztów stałych, zarówno w obszarze działalności operacyjnej jak i kadrowej (proces zwolnień grupowych). Wszystkie powyższe działania poprzedzono wnikliwymi analizami oraz przygotowaniem zapewniającymi utrzymanie pełnej zdolności przewozowej. Jak wielokrotnie było podkreślane przez Zarząd PKP CARGO, wszystkie podejmowane decyzje były i są wdrażane zgodnie z przepisami prawa powszechnego, jak też zakładowego w tym w pełnym poszanowaniu uprawnień pracowniczych oraz wolności związkowych.

Wszystkie aktywności w ramach postępowania sanacyjnego podejmowane są przez zarządcę oraz zarząd spółki pod ścisłym nadzorem sędziego komisarza, który między innymi wyraził zgodę na przeprowadzenie niezbędnych zwolnień grupowych w oparciu o regulaminy zawierające precyzyjne kryteria doboru pracowników do zwolnień.

W upubliczonym przez Zarząd PKP CARGO wystąpieniu do parlamentarzystów zostało podkreślone, że w ramach zwolnień grupowych nie było przypadku zwolnienia żadnej kobiety w ciąży, mimo że obowiązujące przepisy dają taką możliwość, gdy firma znajduje się w postępowaniu sanacyjnym. Natomiast celem ratowania ponad 10 000 potrzebnych miejsc pracy Spółka wypowiedziała stosunek pracy osobom posiadającym uprawnienia do świadczeń z zakresu ubezpieczeń społecznych, jak też z kilkudziesięciu zwolnionym z obowiązku świadczenia pracy, działaczom związkowym.

Z komunikatów PKP CARGO wynika, że proces zwolnień grupowych został zamknięty, a informacja w tej sprawie przekazana stronie społecznej. Finalnie od lipca do października 2024 roku zatrudnienie w Spółce zakończyło 3665 osób, z czego 1150 osób z tzw. przyczyn naturalnych (np. przejście na emeryturę czy wypowiedzenie umowy przez pracownika), a pozostałe w ramach zwolnień grupowych. Jak zostało wskazane w komunikacie, Zarząd PKP CARGO SA nie przewiduje dalszych zwolnień.

Minister Infrastruktury oczekuje, że wszystkie działania jakie Zarząd PKP CARGO podjął w ramach postępowania sanacyjnego, pozwolą na uzdrowienie sytuacji Spółki, przywrócenie jej pozycji w przewozach towarowych koleją i zapewnienie stabilnych miejsc pracy dla jej pracowników.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu