



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.60.2024
Warszawa, 12 grudnia 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 2022 Poseł na Sejm RP Pani Lidii Czechak, w sprawie kontrowersji przy restrukturyzacji PKP Cargo SA, poniżej pozwalam sobie odnieść się do zawartych w wystąpieniu pytań.

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. Kompetencje w zakresie bieżącego prowadzenia spraw Spółki i jej reprezentowania posiada Zarząd Spółki.

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 sposobu 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 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.

Odnosząc się do kwestii zawartych w zapytaniu informuję, że odpowiedzi na nie oparte są na oficjalnych komunikatach PKP CARGO oraz na stanowiskach Spółki prezentowanych w otrzymanej przez Ministerstwo Infrastruktury korespondencji.

1) Czy prawdziwe są zarzuty kierowane przez związek i jak ustosunkowuje się do nich Ministerstwo?

2) Czy strona rządowa zamierza podjąć rozmowy wyjaśniające niezadowolenie pracowników działaniami p.o. zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji?

Minister Infrastruktury, działając w imieniu Skarbu Państwa jako akcjonariusza PKP SA oczekuje, że wszystkie podjęte i podejmowane przez organy zarządzające działania będą zgodne z obowiązującymi przepisami prawa i będą prowadzone w dialogu ze stroną społeczną, a w konsekwencji pozwolą Spółce PKP CARGO SA 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 SA.

W tym miejscu należy podkreślić, że zgodnie z opublikowanym na stronach PKP CARGO SA pismem Zarządu do Parlamentarzystów, wszelkie działania związane z restrukturyzacją zatrudnienia, wynikające z otwartego postępowania sanacyjnego, choć były trudne, nie łamały żadnych obowiązujących przepisów czy zasad dotyczących zwolnień pracowniczych, również w sferze działaczy związkowych. Wszystkie aktywności w ramach postępowania sanacyjnego podejmowane są przez zarządcę oraz zarząd spółki pod ścisłym nadzorem sędziego komisarza, który wyraził zgodę między innymi na przeprowadzenie niezbędnych zwolnień grupowych w oparciu o regulaminy zawierające precyzyjne kryteria doboru pracowników do zwolnień.

Otwarcie postępowania sanacyjnego pozwoliło na uratowanie płynności finansowej PKP CARGO oraz dało szansę na dalszą działalność spółki na konkurencyjnym i wymagającym rynku kolejowych przewozów towarowych. W zakresie stosunków pracy otwarcie sanacji, które z punktu widzenia przepisów jest równoznaczne co do skutków z ogłoszeniem upadłości, zniósło wszelką ochronę trwałości stosunków pracy, w tym między innymi takich grup jak działaczy związkowych czy społecznych inspektorów pracy lub pracowników objętych ochroną w wieku przedemerytalnym.

Wszystkie podejmowane w Spółce decyzje, związane ze zwolnieniami grupowymi, były wdrażane i prowadzone zgodnie z przepisami prawa powszechnego, jak też zakładowego w tym w pełnym poszanowaniu uprawnień pracowniczych oraz wolności związkowych.

Jak wskazała PKP CARGO w ww. piśmie do Parlamentarzystów, spółka w procesie zwolnień kierowała się przede wszystkim kryteriami w postaci: braku zapotrzebowania na pracę na danym stanowisku pracy czy długotrwałego nieświadczenie pracy. Jak zostało to wyjaśnione w ww. piśmie, skala przeprowadzanych zwolnień (między 3 lipca 2024 r. a 4 listopada 2024 r. spółka zmniejszyła zatrudnienie o 27% załogi to jest o 3665 osób) przy jednoczesnym uzwiązkowieniu na poziomie 82% (stan na 30 czerwca 2024 roku) co powoduje, że umowy o pracę rozwiązywane są z członkami wszystkich związków zawodowych, w tym NSZZ Solidarność. Statystyki jakimi dysponuje spółka wskazują, że

procent pracowników odchodzących z PKP CARGO liczony wedle przynależności związkowej jest proporcjonalny do liczby członków związków zawodowych.

Jak wielokrotnie podkreślała Spółka w swoich komunikatach, w żadnym przypadku nie ma miejsca „prześladowanie” i „zwalnianie pracowników” z tytułu przynależności związkowej.

W kwestii rozmów strony rządowej z partnerami społecznymi o sytuacji w PKP CARGO informuję, że 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 zwróciła się z prośbą o zwołanie posiedzenia Zespołu, na którym poruszona byłaby kwestia sytuacji w PKP CARGO i przychyliła się do jego odbycia po wyłonieniu nowego Zarządu tej Spółki.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu