



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.53.2024
Warszawa, 15 stycznia 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z przekazaniem przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów interpelacji nr 5934 pośła na Sejm RP Dariusza Mateckiego oraz grupy posłów w sprawie postulatów Zarządu Regionu NSZZ "Solidarność" Pomorza Zachodniego, w celu udzielenia odpowiedzi na pytania:

Nr 1 Powstrzymanie likwidacji Cargotabor Zakładu Napraw Taboru w Szczecinie

Czy rząd podjął działania mające na celu zabezpieczenie dalszego funkcjonowania Cargotabor Zakładu Napraw Taboru w Szczecinie, w szczególności w kontekście zachowania dotychczasowego poziomu zatrudnienia? Zakład ten pełni kluczową rolę w logistyce towarowej regionu. Jakie działania podejmuje rząd, aby zapobiec jego likwidacji?

Nr 4 Poprawa wynagrodzeń w Polskiej Żegludze Morskiej

Jakie działania podejmuje rząd w celu poprawy warunków wynagradzania pracowników Polskiej Żeglugi Morskiej? Czy istnieją plany zwiększenia zatrudnienia polskich specjalistów na jednostkach pływających, aby co najmniej połowę pracowników stanowili Polacy, co byłoby zgodne z wymogami rynku pracy oraz interesem narodowym?

uprzejmie informuję, że w zakresie ww. pytań udzielono odpowiedzi Przewodniczącemu Zarządu Regionu NSZZ „Solidarność” Pomorza Zachodniego. Wobec tożsamości poruszonych zagadnień, poniżej pozwalam sobie przytoczyć treść udzielonej odpowiedzi.

Odnosząc się do likwidacji zakładu spółki PKP Cargotabor sp. z o.o. w Szczecinie, na wstępie informuję, że Skarb Państwa nie jest akcjonariuszem spółki PKP Cargotabor sp. z o.o. w restrukturyzacji (dalej: PKP Cargotabor) i nie wykonuje uprawnień właścicielskich ani osobistych z udziałów tej spółki.

Powyższe oznacza, że Minister Infrastruktury nie może podejmować czynności zastrzeżonych dla Walnego Zgromadzenia tej Spółki, wchodzącej w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO SA.

Pakiet akcji, stanowiący 100% udziału w kapitale zakładowym PKP Cargotabor posiada spółka PKP CARGO SA w restrukturyzacji (dalej: PKP CARGO), będąca spółką notowaną na

Giełdzie Papierów Wartościowych, w stosunku do której uprawnienia osobiste oraz z części akcji wykonuje spółka PKP SA.

Wobec powyższego Minister Infrastruktury - reprezentujący Skarb Państwa - nie posiada kompetencji pozwalających na podejmowanie jakichkolwiek działań władczych wobec wskazanych podmiotów prawa handlowego, jak również podejmować czynności zastrzeżonych dla organów korporacyjnych tej spółki, również tych związanych z określaniem struktury organizacyjnej PKP Cargotabor, gdyż Skarb Państwa reprezentowany przez Ministra Infrastruktury pozostaje akcjonariuszem spółki PKP SA, a nie spółki PKP CARGO.

Sytuacja w jakiej się znalazła spółka PKP Cargotabor jest skorelowana z kondycją PKP CARGO. Postanowieniami Sądu zostały otwarte postępowania sanacyjne w stosunku do PKP CARGO oraz PKP Cargotabor, które mają na celu uratowanie przedsiębiorstw i długoterminowe przywrócenie im płynności i konkurencyjności, przy jednoczesnym zachowaniu jak największej liczby miejsc pracy.

Należy zauważyć, że sytuacja w jakiej znalazło się PKP CARGO i podjęte działania restrukturyzacyjne, również w PKP Cargotabor, 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 kolejją, co wpływa na wielkość przewiezionych towarów i wykorzystania taboru kolejowego, którego naprawą utrzymaniem i modernizacją zajmuje się PKP Cargotabor.

Z oficjalnych komunikatów PKP CARGO SA wynika, że kluczowe działania naprawcze obejmują konieczność dopasowania skali działalności PKP Cargotabor – a w szczególności liczby zakładów i wielkości zatrudnienia – w kontekście zbilansowania kosztów i przychodów.

Z uwagi na społeczną wagę sprawy, zwróciłem się do PKP SA, jako akcjonariusza PKP CARGO o przedstawienie informacji w zakresie planów związanych z zakładem PKP Cargotabor w Szczecinie.

Z przedstawionych informacji wynika, że sytuacja finansowa PKP Cargotabor, będąca pochodną sytuacji PKP CARGO nie pozwoliła na kontynuowanie działalności Spółki w jej dotychczasowym kształcie. W ramach działań restrukturyzacyjnych Zarząd PKP Cargotabor podjął decyzję o likwidacji 6 lokalizacji (z dotychczasowych 16), w tym Sekcji w Szczecinie. Przeprowadzone na przełomie ostatnich kilku miesięcy zwolnienia grupowe objęły łącznie blisko 500 osób w skali całej Spółki. Proces restrukturyzacji został zatwierdzony na wniosek Zarządcy przez Sędziego Komisarza.

Podjęcie licznych środków zaradczych przez zarządy obu spółek, których celem było utrzymanie wszystkich lokalizacji, w których PKP Cargotabor dotychczas wykonywała swoje usługi, okazało się niewystarczające w kontekście obecnej sytuacji przewozowej na rynku i przewidywanych przychodów. Dodać również należy, że jakkolwiek przeprowadzone działania nie pozwoliły ostatecznie uniknąć zwolnień, to niewątpliwie bez nich sytuacja Spółki byłaby jeszcze gorsza niż obecnie, co skutkowałoby koniecznością przeprowadzenia zwolnień oraz restrukturyzacji na zdecydowanie większą skalę.

Zagrożenie upadłością PKP Cargotabor doprowadziło do tego, iż zarządy obu spółek musiały podjąć także inne trudne, ale konieczne decyzje takie jak obniżenie kosztów infrastruktury w niektórych lokalizacjach. Jest to jednym z elementów prowadzonej w PKP Cargotabor restrukturyzacji oraz wynika z polityki przewozowej i utrzymaniowo-naprawczej Grupy PKP CARGO. Wybór lokalizacji, które ostatecznie miałyby zostać wyodrębnione ze struktur grupy PKP CARGO był przedmiotem długotrwałej i uważnej analizy, w ramach której rozważane były różne warianty.

Sekcja Napraw Wagonów w Szczecinie, stanowiąca część Zachodniego Zakładu PKP Cargotabor generuje najwyższe koszty z tytułu opłacanych czynszów w skali całej spółki. Jest to roczny wydatek w wysokości ponad 3,2 mln złotych. Doliczyć do tego należy również koszty utrzymania, które ze względu na kubaturę dzierżawionych obiektów, stanowią znaczące obciążenie dla budżetu PKP Cargotabor. Stan techniczny infrastruktury, zarówno bezpośrednio eksploatowanej w ramach procesu utrzymaniowo-naprawczego, jak i wspomagającej (kotłownia, oczyszczalnia ścieków), wymaga poczynienia znacznych inwestycji oraz wykonania niezbędnych remontów.

W zakresie realizacji planów Sekcja specjalizowała się w obszarze naprawy okresowej (poziomy utrzymania P4 i P5) wagonów serii Ea, na które zapotrzebowanie ze strony PKP CARGO pod kątem realizowanych przewozów zostało ograniczone. Dodatkowo realizowano naprawy wagonów serii Sgs i Res. W związku z ograniczonymi możliwościami zapewnienia wagonów do przeglądów okresowych i napraw bieżących, Sekcja realizowała zadania na tych poziomach utrzymania w ilościach odbiegających od założonych planów napraw. Ma to bezpośredni związek z ograniczoną ilością wyłączeń wagonów na stacji obsługującej oraz wysokimi kosztami przesuwu z innych lokalizacji, zarówno z terenów Zachodniego Zakładu Spółki, jak i innych Zakładów PKP CARGO SA.

Zadania utrzymaniowo-naprawcze po likwidacji Sekcji w zakresie napraw bieżących zostaną przejęte przez działający na terenie Szczecina Punkt Utrzymania Taboru PKP CARGO SA. Z kolei zadania na poziomach od P3 do P5 zostaną rozdysponowane na inne

Sekcje Napraw PKP Cargotabor, uwzględniając potrzeby PKP CARGO w zakresie potrzeb przewozowych i utrzymaniowo- naprawczych.

Wobec powyższego należy stwierdzić, że likwidacja Sekcji w Szczecinie okazała się nieodzowna, niemniej jednak konieczna dla zachowania pracy ponad 1700 pozostałych pracowników.

Odnosnie wynagrodzeń pracowników Polskiej Żeglugi Morskiej należy zauważyć, że kompetencje Ministra Infrastruktury wykonującego uprawnienia organu założycielskiego w zakresie oddziaływania na działalność przedsiębiorstwa państwowego Polska Żegluga Morska (dalej: PŻM) i sprawowanie nadzoru są znacząco ograniczone i dalece odbiegają od uprawnień np. akcjonariuszy/wspólników spółek kapitałowych prawa handlowego. Zgodnie z ustawą o przedsiębiorstwach państwowych organy przedsiębiorstwa samodzielnie podejmują decyzje oraz organizują działalność we wszystkich sprawach przedsiębiorstwa, zgodnie z przepisami prawa i w celu wykonania zadań przedsiębiorstwa. Powyższe dotyczy również prowadzonej przez PŻM polityki zatrudniania i kształtowania wynagrodzeń.

Z informacji uzyskanych od PŻM wynika co następuje.

Poziom wynagrodzeń za pracę na statkach grupy PŻM kształtowany jest układem zbiorowym, podpisywanym na okres 2 lat. Strona społeczna bierze udział w negocjacjach - pracownicy są reprezentowani przez Federację Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków oraz Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”. Ostatni podpisany układ zbiorowy na lata 2024 i 2025 gwarantuje podwyżki wynagrodzeń (w USD) odpowiednio 4% i 2% rok do roku. Firma stara się oferować jak najbardziej atrakcyjne poziomy wynagrodzeń na poszczególnych stanowiskach, które zdecydowanie przewyższają minimalny standard wymagany w światowej flocie wyznaczony w ITF-IMEC IBF INTERNATIONAL COLLECTIVE BARGAINING AGREEMENT. We flocie grupy PŻM w roku 2024 suma wynagrodzeń wypłacanych była wyższa o blisko 40% w stosunku do minimalnych wymagań określonych w przywołanym powyżej dokumencie (na statek).

Aktualny poziom wynagrodzeń pracowników lądowych PŻM plasuje się na poziomie o 49% wyższym w stosunku do przeciętnego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw w województwie zachodniopomorskim. Ogólnie poziom wynagrodzeń pracowników lądowych ocenia się dobrze, a kwestie wysokości płacy zasadniczej i jej waloryzacji regulują zapisy Układu Zbiorowego Pracy pracowników lądowych z 2015 r. Pracownicy lądowi w 95% stanowią osoby z wyższym wykształceniem, często posiadające kompetencje specjalistyczne i szeroką wiedzę w obszarze branży transportu morskiego.

Aby sprostać obecnym wyzwaniom polityki kadrowej, PŻM od kilku tygodni wdraża proces wartościowania stanowisk pracy, dzięki któremu nastąpi weryfikacja systemu wynagradzania i warunków pracy. Całość prac ma celu optymalizację przyjętych warunków wynagradzania pracowników. Jednocześnie z uwagi na Dyrektywę UE w sprawie przejrzystości wynagrodzeń, która zostanie wdrożona w 2026 r., wdrażane działania będą stanowiły solidną podstawę do realizacji obowiązków wynikających z tej dyrektywy.

Dział Kadr Morskich aktywnie poszukuje pracowników i jest w procesie permanentnej rekrutacji. Ogłoszenia o pracę są odświeżane na bieżąco, a aplikacje wszystkich chętnych marynarzy przyjmowane do weryfikacji. Do obsadzenia jest blisko 300 miejsc pracy na

wszystkich stanowiskach, zatem każda osoba spełniająca wymagania może liczyć na zatrudnienie. Niestety z uwagi na postępujący trend rezygnacji polskich obywateli z pracy na statkach masowych (i ogólnie z pracy na morzu), liczba etatów do obsadzenia permanentnie przekracza liczbę chętnych. Dbając o interes armatora, brakujące etaty uzupełniane są pracownikami zza granicy.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu