



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.6.2025

Warszawa, 15 kwietnia 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 8574 posła na Sejm RP Pana Adama Andruszkiewicza, w sprawie utraty statusu stacji manewrowej przez Suwałki, poniżej przedstawiam stanowisko do pytań zawartych w otrzymanej interpelacji, uwzględniające informacje pozyskane z PKP CARGO SA w restrukturyzacji.

Na wstępie należy podkreślić, że przedmiotem interpelacji jest obiekt znajdujący się w strukturze organizacyjnej spółki PKP CARGO SA w restrukturyzacji (dalej: PKP CARGO lub Spółka), w której Skarb Państwa nie jest akcjonariuszem i nie wykonuje uprawnień z tytułu posiadania jej akcji.

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.

Odnosząc się do kwestii stacji manewrowej w Suwałkach i utraty jej statusu informuję, że Ministerstwo Infrastruktury nie gromadzi danych dotyczących statusu poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej należącej do jej zarządców, tym bardziej infrastruktury znajdującej się w strukturach PKP CARGO.

Jak wynika z przekazanych przez PKP CARGO informacji, w ramach działań bieżących, obejmujących optymalizację organizacji obszarów ciężenia stacji rozrządowych i rejonów ciężenia stacji manewrowych od dnia 1 stycznia 2025 roku zarządzono przekształcenie zakresu funkcji stacji Suwałki. Wprowadzona zmiana spowodowała, iż obecnie stacja ta, wraz z wybranymi punktami eksploatacyjnymi formalnie podlega pod stację manewrową w Białymstoku. Siatka stacji rozrządowych i manewrowych jest w sposób ciągły weryfikowana pod względem natężenia ruchu pociągów w składach zwartych oraz wagonów pojedynczych i grup wagonowych. Podstawą do podejmowania wszelkich działań w tym zakresie jest badanie wielkości i dynamiki potoku wagonów, przechodzących przez dany rejon oraz ocena poziomu zaangażowania zasobów ludzkich i zastosowanych środków trakcyjnych do wykonania pracy na wskazanych stacjach. Systematyczny spadek liczby wagonów nadawanych i przybyłych w rejonie manewrowym Suwałki uzasadnia podjętą z początkiem bieżącego roku decyzję Spółki, w której głównym obszarze działań restrukturyzacyjnych podejmowane są obecnie przede wszystkim kroki mające na celu zwiększenie efektywności pracy eksploatacyjnej. Z przeprowadzanych przez PKP CARGO analiz operacyjnych i przewozowych wynika, że wskazane wyżej działania w żaden sposób nie wpłynęły negatywnie na jakość realizowanych przez Spółkę

zadań przewozowych; wprowadzane zmiany dotyczą wyłącznie jej wewnętrznej struktury organizacyjnej, co w żaden sposób nie ogranicza działalności innych zewnętrznych podmiotów, korzystających z otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej.

Dodatkowo, PKP CARGO podkreśliło, że decyzje w odniesieniu do przekształceń struktury organizacyjnej czy zmian w realizacji procesu przewozowego w poszczególnych lokalizacjach - również na terenie Suwałk - podejmowane są na bazie weryfikacji aktualnych danych operacyjnych i biznesowych i mają na celu wyłącznie zwiększenie efektywności oraz optymalizacji procesowej tej Spółki. Dalsze kierunki działań restrukturyzacyjnych w perspektywie długofalowej zostaną wyznaczone przez Spółkę w ramach trwającego procesu opracowania kompleksowego planu restrukturyzacji. Jego sfinalizowanie przewidywane jest na koniec I połowy 2025 roku.

Odnosząc się do kwestii pracowniczych, Spółka potwierdziła informacje, przekazane wcześniej posłowi Adamowi Andruszkiewiczowi, że zatrudnienie na przestrzeni 2024 r. w zespołach zlokalizowanych w Suwałkach zostało zmniejszone z 44 do 31 etatów, co istotnie stanowi spadek o 30%. Powyższa redukcja zatrudnienia została zrealizowana w ramach przeprowadzonych w Spółce zwolnień grupowych. Procentowy poziom przeprowadzonych zwolnień, zgodnie z dokonаныmi przez PKP CARGO ocenami nadwyżek zatrudnienia w stosunku do zmniejszonego znacznie poziomu pracy przewozowej, został określony zgodnie z limitem do 30% zatrudnionych w skali całej Spółki. Liczba zwolnień w tej lokalizacji w żaden sposób nie przewyższała ogólnego poziomu zmniejszenia etatów we wszystkich lokalizacjach PKP CARGO w Polsce. Obecne zatrudnienie pozostaje na poziomie wyznaczonym w momencie zakończenia zwolnień grupowych, które zrealizowane zostały do 31 października 2024 r. Ewentualne zmiany poziomu zatrudnienia w późniejszym okresie wynikają wyłącznie z odejść naturalnych (tj. przejścia na emeryturę czy zakończenia umów terminowych).

Kwestia czasowego wstrzymania wypłat należności wynikających z *Ustawy z dnia 13 marca 2003 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników*, podobnie jak kwestia czasowego wstrzymania wypłaty odpraw emerytalnych - dotyczyły w roku 2024 wszystkich byłych pracowników PKP CARGO. Niestety, sytuacja ta stanowiła wyłącznie potwierdzenie fatalnego położenia finansowego Spółki w momencie podejmowania przez nią decyzji o przeprowadzeniu kompleksowej restrukturyzacji.

Biorąc pod uwagę ocenę bieżącej sytuacji płynnościowej PKP CARGO oraz poziom zadłużenia Spółki, mając na celu w pierwszej kolejności zabezpieczenie jej funkcjonowania i umożliwienie skutecznej realizacji podstawowych zobowiązań przewozowych, od momentu objęcia PKP CARGO procesem sanacji, tj. od 25 lipca 2024 r., Zarząd zmuszony był uznać za priorytetowe przede wszystkim wypłaty wynagrodzeń zasadniczych dla około 10 000 pracowników w skali całego kraju oraz zabezpieczenie obszaru eksploatacji, niezbędnego do kontynuowania podstawowej działalności operacyjnej (w szczególności mowa tu o zobowiązaniach publiczno-prawnych, płatnościach za dostęp do infrastruktury kolejowej, kosztach energii elektrycznej czy zobowiązaniach leasingowych).

Jak podkreśliła Spółka, świadczenia wynikające przede wszystkim z przeprowadzonych zwolnień grupowych są w pełni należne jej byłym pracownikom. Takie podejście było wielokrotnie przez Zarząd PKP CARGO komunikowane, jak również to, że Spółka w okresie sanacji skupiła swe działania przede wszystkim na ustabilizowaniu sytuacji finansowej

i dostosowaniu struktury organizacyjnej do wymagań konkurencyjnego rynku przewozów towarowych.

W efekcie:

- do końca I połowy stycznia 2025 roku spłacone zostały wszystkie odprawy i odszkodowania za skrócony okres wypowiedzenia pracowników, którzy odeszli z firmy w ramach zwolnień grupowych. Wypłaty zrealizowano m.in. dzięki pozyskaniu środków celowych z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych a wszystkie osoby, które zostały objęte procesem zwolnień grupowych, również te z terenu Suwałk i województwa podlaskiego otrzymały już zaległe należności,
- w kolejnym etapie (po 20 stycznia br.) PKP CARGO rozpoczęło regulowanie wypłat zaległych odpraw emerytalnych. Począwszy od stycznia br., po wypłacie wynagrodzeń zasadniczych, w drugiej połowie każdego miesiąca regulowane są świadczenia zaległe, z uwzględnieniem konieczności uprzedniego zapewnienia finansowania działalności operacyjnej Spółki. Jak zastrzegła Spółka, dane ilościowe w zakresie wysokości i liczby wypłacanych odpraw emerytalnych stanowią poufne informacje dotyczące pracowników i nie są one udostępniane do wiadomości publicznej.

Oczekiwaniem Skarbu Państwa - Ministra Infrastruktury jest utrzymanie a docelowo rozwijanie i wzmocnienie wiodącej pozycji na rynku przewozów kolejowych PKP CARGO. Obecnie kluczową kwestią pozostaje realizacja programu naprawczego, który jest odpowiedzią na zastaną, fatalną sytuację w Spółce.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu