



Nowy Sącz, dnia 1 października 2013 r.

POSEŁ NA SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

ANDRZEJ ROMANEK

Szanowny Pan
Łukasz Boroń
Prezes Zarządu
PKP CARGO S.A.

Szanowny Panie Prezesie,

Działając na podstawie art. 20 ust. 1 ustawy o wykonywaniu mandatu posła i senatora (Dz. U. z 2011 r., Nr 7, poz. 29 z późn. zm.) zwracam się do Pana Prezesa w sprawie kolejnego etapu reorganizacji spółki, ze szczególnym uwzględnieniem połączenia Śląsko-Dąbrowskiego Zakładu Spółki siedzibą w Katowicach z Południowym Zakładem Spółki z siedzibą w Nowym Sączu i jego likwidacją.

Zarząd spółki PKP CARGO S.A. pismem z dnia 20 września 2013 roku zwrócił się do Związków Zawodowych będących stroną Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. o przedstawienie opinii dotyczącej kolejnego etapu reorganizacji spółki. W powyższym piśmie zarząd spółki przedstawił szereg argumentów mających uzasadniać optymalizację zakładów spółki poprzez ich likwidację i łączenie oraz odstąpienie od dzierżawy nieruchomości stanowiących zaplecze napraw taboru. Takie stanowisko spółki spotkało się z negatywną opinią pracowników oraz związków zawodowych działających w spółce, w tym tych działających w Południowym Zakładzie Spółki z siedzibą w Nowym Sączu.

Zarząd spółki w/ w piśmie podał szereg argumentów, które jej zdaniem uzasadniają tak daleko idące zmiany organizacyjne. Uzasadniając tzw. optymalizację, zarząd podkreśla, że: „uwzględniając zebrane w ostatnich latach doświadczenia, w tym zwłaszcza warunki biznesowe, w jakich realizowane są poszczególne funkcje poszczególnych zakładów i związane z tym aspekty ekonomiczne uzasadnione w niektórych regionach kraju struktur większych w swoim geograficznym obszarze działania, co pozwoli na usprawnienie procesu przewozowego, a w konsekwencji najlepsze wykorzystanie zasobów oraz redukcję kosztów”. Kolejnym argumentem przemawiającym za optymalizacją ma być fakt spadku ilości przewożonej masy towarów w 2012 roku porównaniu z rokiem 2011. Spadek ten ma być najbardziej widoczny

w Południowym i Dolnośląskim Zakładzie Spółki. W oparciu o powyższe argumenty zarząd spółki proponuje optymalizację liczby zakładów w następującym układzie:

- 1) dotychczasowy Zakład Mazowiecko-Podlaski będzie połączony z Zakładem Centralnym, który ma zostać zlikwidowany;
- 2) dotychczasowy Zakład Śląsko-Dąbrowski będzie połączony z Zakładem Południowym, który ma zostać zlikwidowany;
- 3) dotychczasowy Zakład Wielkopolski będzie połączony z Zakładem Zachodniopomorskim, który ma zostać zlikwidowany;
- 4) dotychczasowy Zakład Śląski będzie połączony z Zakładem Dolnośląskim, który ma zostać zlikwidowany.

Kolejną z planowanych zmian organizacyjnych ma być rezygnacja z dzierżawy nieruchomości stanowiących zaplecze napraw taboru, ze szczególnym uwzględnieniem takich nieruchomości w Tarnowie, gdzie pozostałby jedynie punkt utrzymania taboru trakcyjnego.

Mając na uwadze powyższe propozycje spółki oraz podane przez nią argumenty związku zawodowe działające w spółce, w tym te działające w Południowym Zakładzie Spółki z siedzibą w Nowym Sączu stanowczo sprzeciwiają się takim rozwiązaniom podając w swoich opiniach szereg niezwykle istotnych argumentów. W tym miejscu chciałbym skupić uwagę Pana Prezesa na sytuacji zaistniałej w Południowym Zakładzie Spółki, któremu grozi likwidacja. Południowy Zakład Spółki obejmuje zasięgiem działania linię tranzytową z obszaru Śląska w kierunku granicy wschodniej z Ukrainą. Od 1 stycznia 2011 roku jest jednym z 10 zakładów spółki, które powstały na skutek jej poprzedniej restrukturyzacji. W 2010 i 2011 roku spółka wykonała gruntowną modernizację budynku siedziby Zakładu w Nowym Sączu oraz jego infrastruktury tj. dyspozytury, hali napraw czy też kanału remontowego. Koszty powyższych prac, dzięki którym infrastruktura Zakładu stała się wizytówką całej spółki wyniosły ponad 6 milionów złotych. A teraz po kilkunastu miesiącach od tych potężnych inwestycji zarząd spółki planuje jej likwidację. W tym kontekście pojawia się zatem pytanie, dlaczego pomimo zamiaru likwidacji usilnie realizowano powyższe inwestycje i co będzie się działo z tą infrastrukturą w przyszłości. Zdaniem spółki argumentami świadczącymi o konieczności likwidacji jej Południowego Zakładu jest „ściska zależność” w organizacji pracy przewozowej z Zakładem Śląsko-Dąbrowskim oraz spadek ilości przewożonych towarów. Obydwa te argumenty nie znajdują potwierdzenia w opinii związków zawodowych działających w Południowym Zakładzie Spółki. Odnosząc się jedynie do argumentu dotyczącego spadku ilości przewożonych towarów warto podkreślić, że pomiędzy rokiem 2010 a 2013 doszło do obniżenia ilości przewożonej masy towarów zaledwie o 6 % (ze 119,5 mln ton do planowanych w tym roku 112 mln ton), a planowana przez spółkę likwidacja ma objąć aż 40 % wszystkich zakładów spółki. Zdumienie związkowców Południowego Zakładu Spółki budzi również propozycja spółki odnosząca się do planów rezygnacji z zaplecza utrzymania wagonów w Tarnowie (również

wchodzącego w skład Południowego Zakładu Spółki). Strona związkowa podkreśla, że jest ono zlokalizowane w niezwykle ważnym węźle kolejowym i nieustannie wykorzystywane do wykonywania okresowych napraw wagonów (obecnie ok. 35 napraw w miesiącu).

Chciałbym podkreślić, że proponowana restrukturyzacja spółki, dotycząca w sposób szczególny Południowy Zakład Spółki będzie musiała nieść za sobą zwolnienia pracowników, w tym tych z ogromnym doświadczeniem zawodowym i stażem pracy oraz będących tzw. jedynymi żywicielami rodziny. Taka sytuacja byłaby ogromnym ciosem w szczególności dla Nowego Sącza i Sądecczyzny, które od lat borykają się z problemem ogromnego bezrobocia.

Biorąc pod uwagę argumenty przedstawiane w opinii Związków Zawodowych działających w Południowym Zakładzie Spółki uważam, że Zarząd spółki powinien bezwzględnie wziąć je pod uwagę i wyciągnąć z nich stosowne wnioski. Uważam, że wszelkie działania reorganizacyjne w tak dużej spółce muszą być prowadzone w oparciu o analizy ekonomiczne oraz zdrowy rozsądek. Spółka PKP Cargo S.A. to europejski potentat i wicelider na rynku przewozów towarowych w Unii Europejskiej. Trzeba również podkreślić, że jest ona spółką bardzo bogatą. W 2012 roku przy przychodach 5,2 miliarda złotych wypracowała 767 milionów złotych zysku operacyjnego powiększonego o amortyzację i odpisy aktualizujące oraz 267 milionów czystego zysku netto. Dlatego też mając na względzie te rewelacyjne wyniki finansowe należy głęboko rozważyć, czy obecna struktura organizacyjna nie jest właściwa oraz jakie realnie skutki przyniosłoby proponowane zmiany.

Zatem mając na uwadze powyższe zwracam się do Pana Prezesa o ponowne przeanalizowanie kierunku restrukturyzacji spółki, wzięcie pod uwagę powyższych argumentów przedstawionych przez stronę związkową, a dotyczących w szczególności Południowego Zakładu Spółki oraz proszę o poinformowanie mnie o wynikach podjętych działań.

Z poważaniem,

Andrzej Romanek
Poseł na Sejm RP

W załączeniu przedkładam kserokopię opinii Związków Zawodowych działających przy PKP CARGO S.A. Południowym Zakładzie Spółki w Nowym Sączu z dnia 26 września 2013 roku.