



L.dz. 23.2024 Warszawa, 16.05.2024

Pan Dariusz Klimczak

Minister Infrastruktury

W związku z bardzo trudną sytuacją rynkową i finansową PKP Cargo S.A. przedstawiamy analizy przyczyn zaistniałego stanu oraz propozycje niezbędnych działań ratunkowych i naprawczych dla tej Spółki.

Najogólniej rzecz ujmując przyczyny doprowadzenia PKP Cargo S.A. do obecnych trudności tkwią w błędach w zarządzaniu. Ich poznanie i zrozumienie jest kluczem do sformułowania programu ratunkowego i naprawczego. Mówiąc o zarządzaniu mamy na myśli:

1. Realizowaną przez Ministra, odpowiedzialnego za transport, politykę transportową.
2. Zarządzanie operacyjne, za które odpowiadają zwykle zarządy i radyspółki.
3. Zarządzanie właścicielskie, za które odpowiadają właściciele akcji spółki ale również Ministerstwo Infrastruktury, zaś wcześniej ministerstwa o innych nazwach.

Podział ról i odpowiedzialności jest następujący.

Jeśli jedna gałąź transportu, tracisystematycznie, udziały w rynku przewozów to odpowiadają za to kolejni Ministrowie, zarządzający działem gospodarki TRANSPORT. Taką sytuację mamy w zakresie kolejowych przewozów ładunków, których udziały w rynku przewozów spadły z poziomu 20% w 2000r. do poziomu 10% w 2023r. i nadal się obniżają.

Jeśli jedna korporacja, w tym przypadku PKP Cargo S.A., traci udziały w rynku kolejowych przewozów ładunków to odpowiadają za to władze korporacyjne spółki, w tym również Minister Infrastruktury, który jest ważnym organem w systemie zarządzania PKP Cargo S.A. Udziały PKP Cargo S.A. w rynku kolejowych przewozach ładunków obniżyły się z poziomu 70% w roku 2000 do poziomu (aktualnie) poniżej 30% i nadal się obniżają.

Panie Ministrze. Taką dramatyczną sytuację Pan zastał. W Polsce, patrząc na statystyki, realizowana jest od lat polityka przenoszenia ładunków z kolei na transport samochodowy. Obniżania udziału kolei w rynku zapisano też w Strategii Rozwoju Transportu do roku 2030.

Aby odwrócić ten trend i stworzyć warunki do odbudowy kolejowego rynku przewozów ładunków potrzebna jest pilnie kompleksowa decyzja wyrównująca warunki funkcjonowania przewoźników kolejowych z konkurentami w transporcie samochodowym. Jest to warunek uratowania i wyprowadzenia z kryzysu spółki PKP Cargo S.A. oraz stworzenia systemowych i stabilnych warunków rozwoju dla całej branży kolejowych przewoźników ładunków.

PKP Cargo S.A. powinna zostać uratowana, naprawiona i skierowana na ścieżkę rozwoju, z wielu powodów, z których najważniejszymi są:

1. Kolejowy transport ładunków powinien i może stać się, tak jak transport samochodowy, polską specjalnością gospodarczą w Unii Europejskiej. Potrzebny jest



do tego lider, który byłby w stanie konkurować nie tylko w Polsce, lecz efektywnie funkcjonować w skali międzynarodowej. Nie ma w Polsce innego przewoźnika, który mógłby zastąpić w tej roli PKP Cargo S.A. Sprawny działający w skali UE polski kolejowy przewoźnik ładunków powinien być jednym z naczelnych celów działań Ministra Infrastruktury w obszarze kolejnictwa. Inwestycje w infrastrukturę kolejową są tylko celem pośrednim. To przewoźnik zbiera z rynku pieniądze i zasila nimi całą sieć własnych poddostawców i firm usługowych, a także odprowadza je do budżetów lokalnych i Budżetu Państwa. Przewoźnik kolejowy daje zatrudnienie i zarobek przeciętnie 3 razy większej liczbie pracowników niż sam zatrudnia oraz umożliwia uzyskiwanie przychodów w co najmniej 2 krotnie większym wymiarze niż sam je uzyskuje. Przewoźnik kolejowy działa w biznesie tak jak lokomotywa w pociągu.

2. PKP Cargo S.A. pełni też ważną rolę w systemie obronności państwa. W sytuacji wojny na Ukrainie, groźby przedłużenia i eskalacji tego konfliktu Polska powinna mieć własnego dużego przewoźnika kolejowego, zdolnego do realizacji przewozów dla wojska w każdej części kraju. Pod szczególną kontrolą powinna być infrastruktura i przewozy ładunków niebezpiecznych i wojskowych, przez przejścia graniczne, na wschodniej granicy Polski. Nikt w tej roli nie jest w stanie w pełni zastąpić PKP Cargo S.A. Osłabienie pozycji i standingu PKP Cargo S.A. jest bezpośrednim i znacznym osłabieniem zdolności obronnych Polski.

W załączniku 1 przedkładam pogłębioną Analizę przyczyn drastycznego spadku udziałów kolei w przewozach ładunków, jak i analizę przyczyn systemowych ogromnego obniżenia się przewozów ładunków w PKP Cargo S.A. skutkującego trudnościami finansowymi Spółki.

Jeśli zaś chodzi o PKP Cargo S.A. to mechanizm dotychczasowych, w sumie nieefektywnych restrukturyzacji był następujący: Najpierw PKP Cargo S.A. traciła udziały w rynku, po czym przystępowano do redukcji zasobów materialnych i zwalniania pracowników. Powtarzanie tego planu może skutkować tylko dalszą degradacją pozycji rynkowej Spółki, jak również dużymi niepokojami społecznymi, których odium może spaść na Pana.

PKP Cargo S.A. potrzebuje pilnego ustabilizowania jej sytuacji finansowej, następnie zaś przemyślanego programu naprawczego.

W załączniku 2 przedkładam stosowne propozycje. Nie ma potrzeby zwalniania ani odsyłania na nieświadczenie pracy dużych grup pracowników. Należy podjąć wyzwanie przejmowania ładunków z transportu samochodowego, którym wozi się już ponad 2 mld ton. Dla zachowania miejsc pracy w PKP Cargo S.A. i uratowania Spółki wystarczy przenieść na kolej 1%, czyli 20 mln ton ładunków.

Józef Marek Kowalczyk

Prezes Stowarzyszenia