

# Doktor bez recepty

17 lipca 2024

Póki nie będziemy mieli pracy przewozowej, która pozwoli na rozwijanie skrzydeł, to musimy je związać – mówi tymczasowy prezes PKP Cargo.

„Make Cargo great again”, ten slogan – wzorowany na haśle, z którym Donald Trump w 2016 r. wygrał wybory prezydenckie – przyjął jako swoją dewizę Marcin Wojewódka, gdy w kwietniu 2024 r. został członkiem rady nadzorczej PKP Cargo, następnie na trzy miesiące oddelegowanym do tymczasowego pełnienia obowiązków prezesa spółki. Czy Wojewódka skieruje PKP Cargo na właściwe tory i przewoźnik ten znów stanie się wielkim?

## Wielkie PKP Cargo coraz mniejsze

PKP Cargo to wciąż największy przewoźnik towarowy w Polsce. W 2023 r. kolejną przetransportowano 231,6 mln ton towarów, z czego jedną trzecią – 72,6 mln ton – przewiozły pociągi PKP Cargo. Dla porównania, w 2013 r. kolejną przewieziono 233,2 mln ton towarów, z czego pociągami spółki PKP Cargo – wchodzącej wówczas na giełdę papierów wartościowych – przejechało 113,4 mln ton, czyli prawie połowa.

Gdy PKP Cargo traci swoją pozycję, udziały w rynku zwiększają inni przewoźnicy – tacy jak będąca częścią koncernu Orlen spółka Lotos Kolej, niemieckie DB Cargo, czeskie ČD Cargo czy należące do kapitału amerykańskiego firmy Freightliner i Rail Polska. W Polsce działa już kilkadziesiąt przewoźników towarowych, ale przewozy od kilkunastu lat utrzymują się na podobnym poziomie. Stagnacja wynika z wielu czynników. Jednym z nich jest nierówna konkurencja z przewoźnikami drogowymi, którzy płacą za korzystanie tylko z części głównych dróg, podczas gdy przewoźnicy kolejowi muszą płacić za każdy przejechany kilometr zarówno liniami magistralnymi, jak i lokalnymi. W ramach modernizacji linii kolejowych degradowano

stacje do roli przystanków i zmniejszono na stacjach liczbę torów dodatkowych – jest więc zbyt mało punktów, w których składy towarowe mogą puścić pociągi pasażerskie. Skutek jest taki, że na wielu liniach brakuje miejsca dla składów towarowych, które z wyruszeniem w drogę muszą czekać do zakończenia szczytu w ruchu pasażerskim lub aż do pory nocnej. Jednocześnie zamykanie linii kolejowych, a także odcinanie bocznicy i likwidowanie ładowni na czynnych liniach spowodowało, że przewóz towarów koleją do wielu miejsc Polski nie jest możliwy. Zamiast więc zdobywać nowych klientów, przewoźnicy skupiają się na podbieraniu sobie dużych kontraktów. Choćby ostatnio, wiosną 2024 r., czeskie ČD Cargo odebrało spółce PKP Cargo kontrakt na dowóz 1 mln ton węgla rocznie ze Śląska do Elektrowni Połaniec.

## **Uśmiechnięta twarz obecnego rządu**

„Mamy tysiące stojących w krzakach pięknie wyremontowanych wagonów, dla których nie mamy pracy. Mamy dzisiaj setki, tysiące pracowników, dla których nie mamy pracy. Nie mamy zleceń, nie mamy pracy przewozowej” – mówił Marcin Wojewódka na odbywającym się 5 czerwca 2024 r. posiedzeniu sejmowej podkomisji ds. transportu kolejowego. – „Mamy w tym roku plany przewozowe na 80 mln ton masy. Módlmy się, żeby się w tę stronę zbliżyć”.

Swoją misję w spółce PKP Cargo Marcin Wojewódka zaczął od tego, czym zajmuje się od dawna. Jego specjalnością – jako doktora ekonomii i radcy prawnego zajmującego się prawem pracy – są redukcje zatrudnienia. Wojewódka nie kryje się z tym, że w 2023 r. na zlecenie koncernu Scania w trzy miesiące przeprowadził proces zwolnień grupowych w likwidowanym zakładzie produkcji nadwozi autobusów w Słupsku – pracę straciło 847 osób. W lutym 2024 r. Wojewódka był prelegentem na konferencji „Zwalnianie pracowników”. Jest też autorem wielu publikacji, w jednej z nich – artykule „Restrukturyzacja zatrudnienia w firmie” na łamach magazynu „HR Business

Partner” – nazwał zwolnienie pracownika „uwolnieniem od ciężaru otrzymywania comiesięcznego przelewu od pracodawcy”. Trudno, żeby osoba z takim życiorysem i takim podejściem nie budziła niepokoju załogi. I rzeczywiście, jedną z pierwszych decyzji Wojewódki było wdrożenie nieświadczania pracy – na przymusowe wolne wysłano już jedną piątą pracowników PKP Cargo, obniżając im wypłaty o 40%. „Czy uśmiechniętą twarzą obecnego rządu jest twarz Marcina Wojewódki, który szczyli się tym, że jego specjalizacją są zwolnienia i zamykanie firm? To jest jego pasja!” – grzmiał Leszek Miętek, szef Związku Zawodowego Maszynistów.

## Psychologia zarządzania

Dialog ze związkami zawodowymi Marcin Wojewódka zaczął od małostkowego upomnienia działaczy, aby adresując do niego pisma, nie zapominali o wpisywaniu przed jego nazwiskiem stopnia doktora. Wypomniał też związkowcom wybranym przez pracowników do reprezentowania ich w radach nadzorczych, że nie legitymują się należywym wykształceniem do zasiadania w takich organach.

Jednocześnie Wojewódka, nie przebierając w słowach, oskarża związkowców, że w okresie rządów Prawa i Sprawiedliwości wspólnie z upolitycznionymi zarządami doprowadzili do obecnej sytuacji PKP Cargo. „Ta spółka została wręcz zaorana przez działające na jej szkodę były zarządy i związki zawodowe” – mówił portalowi „Onet”. „Część ich działaczy swoimi grabieżczymi działaniami oraz politycznymi działaniami pociągnęła spółkę głęboko w dół. Chcę, by ludzie o tym wiedzieli i zrobili z tym porządek jako pracownicy. Część z tych osób powinna bać się stanąć przed lustrem, bo zobaczą tam współwinnych bardzo trudnej sytuacji spółki”.

Gdy pod warszawską centralą PKP Cargo odbywała się manifestacja związkowców z „Solidarności” przeciwko działaniom tymczasowego zarządu PKP Cargo, Marcin Wojewódka podjął

decyzję o wystawieniu przed głównym wejściem dużych luster, by protestujący mogli się w nich przejrzeć jako, zdaniem obecnych władz spółki, współwinni trudnej kondycji przewoźnika. Gdy natomiast zapadła decyzja o wysyłaniu pracowników na nieświadczenie pracy, na stronie internetowej PKP Cargo zamieszczono informację, że „zarząd zwrócił się do rady nadzorczej o wyznaczenie osoby z zarządu spółki, która będzie delegowana na nieświadczenie pracy”. Było to niczemu nie służące działanie, bo delegowani do zarządu członkowie rady nadzorczej nie są pracownikami spółki. Marcin Wojewódka – który szczyli się ukończonymi studiami podyplomowymi z psychologii zarządzania personelem – nie mógł sobie odmówić żartów z trudnej sytuacji pracowników PKP Cargo w obliczu nagłej obniżki zarobków o 40% przez cały okres nieświadczenia pracy.

## **Jak ogłoszenie upadłości**

Tymczasowy zarząd PKP Cargo nie ograniczył się tylko do decyzji o skierowaniu 30% załogi na nieświadczenie pracy. Następnie wypowiedziany został pakt gwarancji pracowniczych, zawarty w 2013 r. przy wejściu spółki na giełdę, oraz zakładowy układ zbiorowy pracy, który obowiązuje od 2004 r.

W sejmie Wojewódka sugerował, że te decyzje są konieczne, aby uniknąć zwolnień: „Naszym celem – żeby była jasność – nie jest w żadnym stopniu pozbywanie się ludzi czy zwalnianie pracowników” – mówił 5 czerwca 2024 r. na posiedzeniu podkomisji ds. transportu kolejowego. Ale już miesiąc później, 3 lipca 2024 r., spółka ogłosiła plan przeprowadzenia zwolnień grupowych, które mają objąć do 4,1 tys. osób, czyli 30% załogi. Stało się to po złożeniu przez zarząd spółki wniosku o sądowe postępowanie sanacyjne. Na stronie spółki z jednej strony poinformowano, że jest ono „drogą do uratowania PKP Cargo”, a z drugiej strony, że „wywołuje w zakresie praw i obowiązków pracowników i pracodawcy takie same skutki jak ogłoszenie upadłości”.

# Podjąć wyzwanie

W połowie maja 2024 r. prezes Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego Józef Marek Kowalczyk – który w latach 2001-2005 był pierwszym prezesem PKP Cargo po podziale kolei na spółki – skierował do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka apel o interwencję: „Należy podjąć wyzwanie przejmowania ładunków z transportu samochodowego, którym wozi się już ponad 2 mld ton. Dla zachowania miejsc pracy w PKP Cargo i uratowania spółki wystarczy przenieść na kolej 1%, czyli 20 mln ton”.

Choć za czasów Kowalczyka przewozy też spadały, to jednak z innego poziomu – w 2001 r. PKP Cargo przewiozło 165,7 mln ton, a w 2005 r. 144,7 mln ton. Dziś Kowalczyk zaapelował do zarządu PKP Cargo o „opracowanie nowej polityki handlowej, zakładającej odzyskanie do końca 2024 r. poziomu przewozów ładunków z 2023 r., następnie zaś ich sukcesywne zwiększanie, o co najmniej 10 mln ton w skali roku, do poziomu 120 mln ton”.

Apel Kowalczyka o przyjęcie polityki zakładającej rokroczny wzrost przewozów został przez aktualne władze PKP Cargo właściwie wyśmiany: „W ocenie obecnego zarządu postulat przygotowania PKP Cargo, także pod względem kadrowym, do przewozu rzędu 120 mln ton rocznie jest całkowicie nierealny. Z danych ekonomicznych i finansowych, do których otrzymaliśmy dostęp po objęciu funkcji, jasno wynika, że w obecnej sytuacji spółka nie jest w stanie sprostać takiemu wyzwaniu” – napisali w odpowiedzi Marcin Wojewódka i Monika Starecka z zarządu PKP Cargo. „W zakresie określenia zasobów materialnych i pracowniczych obecnie są podejmowane działania zmierzające do dopasowania ich do sytuacji rynkowej oraz elastycznej reakcji na zmiany, a nie zaś do przyjętego z góry określonego poziomu”.

Stanowisko to niebezpiecznie przypomina doktrynę Polskich

Kolei Państwowych z lat 90.: „Podstawowym i wspólnym celem działań wszystkich komórek i jednostek organizacyjnych PKP jest poprawa sytuacji finansowej i ekonomicznej szczególnie przez dostosowanie majątku trwałego do aktualnych potrzeb przewozowych” (cytat z planu PKP na 1995 r.). Doktryna z lat 1990. – dopasowująca kolej do spadku przewozów – spowodowała, że potem przez lata brakowało zasobów, aby odbić się od dna.

## Gwoździe do trumny

Za małe zasoby były powodem kryzysu, który pogrążył PKP Cargo w 2017 r. Wskutek decyzji o całkowitym zamknięciu magistrali Lublin – Warszawa na czas jej modernizacji przewoźnik musiał skierować objazdami pociągi wożące węgiel z Bogdanki do Kozienic, Połańca i Ostrołęki. Tylko trasa z Bogdanki do Kozienic wydłużyła się z 128 km do 232 km.

Ówczesny prezes PKP Cargo Maciej Libiszewski alarmował, że w sytuacji wydłużonych objazdami obiegów taboru wystąpił niedobór 5 tys. węglarek. Zakłócenia dostaw węgla rozlały się na cały kraj: elektrownie raportowały, że mają za małe zapasy, a jednocześnie kopalnie alarmowały, że kończy się im miejsce do składowania wydobytego węgla, bo PKP Cargo nie podstawia pociągów.

Jako że węglarki to wagony uniwersalne, problemy dotknęły nie tylko branżę energetyczną. „Wszystko to spowodowało zagrożenie dostaw do hut, elektrowni, cukrowni, zakładów chemicznych i zakładów papierniczych, a także na budowy dróg i kolei” – napisał Libiszewski w oświadczeniu, po czym podał się do dymisji.

Maciej Libiszewski zwracał uwagę, że w latach 2008-2015 zmniejszono zasoby taborowe spółki: „W tym czasie z ponad 80 tys. wagonów zostało nieco ponad 60 tys.” – mówił jeszcze przed kryzysem w 2017 r.

Kolejny poważny kryzys dotknął spółkę pięć lat później.

„Sytuację PKP Cargo dramatycznie pogorszyła polityczna decyzja z 2022 r. o realizacji rządowego zlecenia na transport węgla. Związane z nim porzucenie innych kontraktów negatywnie wpłynęło na kondycję i sytuację finansową spółki w kolejnych latach” – czytamy dziś na stronie internetowej PKP Cargo. Akurat w tej kwestii panuje zgoda między zarządem spółki a związkowcami. W sejmie Leszek Miętek przyznał: „To był ostatni gwóźdź do trumny tej spółki”.

Mowa o rządowym nakazie dla spółki PKP Cargo, aby priorytetowo potraktowała przewozy węgla. W 2022 r. – po wprowadzeniu embarga na rosyjski węgiel – Polska stała bowiem w obliczu poważnych problemów energetycznych. Politycy ówczesnej opozycji rozliczali rządzących z działań na rzecz ich rozwiązania, a media biły na alarm: „W Polsce brakuje węgla” (TVN), „Rząd zawalił sprawę z węglem” („Gazeta Wyborcza”), „Czy zabraknie nam prądu” („Tygodnik Powszechny”).

Polska sprowadziła węgiel między innymi z Australii, Republiki Południowej Afryki i Indonezji. PKP Cargo dostało, wydawałoby się, proste zadanie: dowieźć ten węgiel z bałtyckich portów w głąb kraju. Spółka nie była jednak w stanie temu podołać, realizując jednocześnie wszystkie inne kontrakty przewozowe. W efekcie część zleceń porzucono, wypychając tym samym klientów w objęcia konkurencji. Ponownie zemściła się doktryna dopasowywania zasobów do bieżących przewozów, która nie brała pod uwagę możliwości wystąpienia nagłych potrzeb.

## **Odzyskać kontrakty**

Dwa największe kryzysy przewozowe spółki PKP Cargo za czasów Prawa i Sprawiedliwości były wywołane niedoborem zasobów. Dlatego niepokojące są słowa Marcina Wojewódki z rozmowy z TVP Info: „Jesteśmy dzisiaj za dużą strukturą w stosunku do tego, jakie mamy zamówienia”.

Zniechęcanie i zwalnianie pracowników to odsyłanie ich do konkurencyjnych firm, które poszukują rewidentów taboru,

ustawiaczy czy manewrowych, a przede wszystkim maszynistów – najbardziej rozchwytywanych z uwagi na to, że proces szkolenia osób nowo wchodzących do tego zawodu trwa dwa lata.

„Nawet jak dzisiaj jesteśmy w trakcie negocjacji pewnych kontraktów, nawet jak je dopniemy, to one dotyczą przyszłego roku czy za półtora roku. Taka jest specyfika sprzedaży usługi transportowej dla kruszyw, dla węgla czy dla tego rodzaju towarów” – mówił w TVP Info Wojewódka, mimo że choćby przetargi koncernów energetycznych zwykle ogłaszane są na dwa-trzy miesiące przed rozpoczęciem kontraktu.

„My potrzebujemy przede wszystkim pozyskać nowe kontrakty i odzyskać kontrakty, niestety ta spółka nie ma ku temu zasobów” – mówił Wojewódka, by chwilę później samemu sobie zaprzeczyć: „My jesteśmy przeinwestowaną spółką w tabor, w pewnym stopniu wyrzucono pieniądze w błoto: mamy piękne wagony, super działające, najlepsze, tylko one są nam po prostu niepotrzebne”.

Jeśli spółka zacznie odzyskiwać kontrakty i zagospodaruje zasoby taborowe, to może okazać się, że brakuje ludzi. „W Lidlu sobie tych pracowników nie kupicie” – mówił Leszek Miętek do Wojewódki w sejmie.

„Póki nie będziemy mieli pracy przewozowej, która pozwoli na rozwijanie skrzydeł, to musimy je zwijać” – oznajmił Marcin Wojewódka. Okres tymczasowego pełnienia obowiązków prezesa PKP Cargo kończy się 25 lipca 2024 r. Czy również dla jego następców pomysłem na reformę będzie zwijanie skrzydeł?

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: [ZBS.net.pl](https://zbs.net.pl), „Z Biegiem Szyn” nr 4 (131) 2024