

**Adam Gawęda - Poseł RP**

Warszawa, 6 sierpnia 2010 r.

**Klub Parlamentarny  
Prawo i Sprawiedliwość**

*Szanowny Pan  
Cezary Grabarczyk*

Minister Infrastruktury

#### **INTERPELACJA**

**w sprawie planowanej reorganizacji zakładów PKP CARGO S.A. polegającej na likwidacji sześciu zakładów, w tym Górnośląskiego Zakładu Spółki z siedzibą w Rybniku.**

W związku ze skierowaną przez organizacje związkowe i pracowników PKP CARGO S.A., Górnośląskiego Zakładu Spółki z siedzibą w Rybniku do nas interwencją, dotyczącą planowanej likwidacji zakładów tej spółki, zwracamy się z prośbą o udzielenie odpowiedzi i wyjaśnień na poniżej postawione pytania.

Z otrzymanych informacji wiemy, że z szesnastu zakładów aktualnie działających w Spółce ma pozostać tylko dziesięć, z czego tylko dwa mają powstać na terenie województw śląskiego i opolskiego. Oznaczałoby to, że z dotychczasowych trzech zakładów: Śląskiego, Górnośląskiego i Śląsko-Dąbrowskiego miałyby być utworzone dwa nowe zakłady: Zakład I Północny i Zakład II Południowy. PKP CARGO S.A. Górnośląski Zakład Spółki z siedzibą w Rybniku obejmuje swoim działaniem część województw śląskiego i opolskiego, zatrudniając obecnie około 1660 osób. Biorąc pod uwagę poziom zatrudnienia, wielkość pracy ładunkowej i wyładunkowej oraz masę towarową zdeponowaną do transportu w tym zakładzie, wynoszącą w I półroczu 2010 r. ok. 11,6 mln ton i odebraną wynoszącą ok. 7,5 mln ton, możemy stwierdzić, że wskazany Górnośląski Zakład Spółki jest jednym z czołowych, by nie powiedzieć najlepszym w Spółce. Średniodobowo na terenie Zakładu uruchamianych jest około 100 pociągów, z czego tylko około 10 % stanowią pociągi w ruchu rozproszonym (TKM).

Wskazać należy, że przedstawione dotychczasowe działania restrukturyzacyjne przyniosły zamierzone efekty, m.inn. Zakład w porównaniu do analogicznego okresu roku 2009 uzyskał znaczące nadwykonanie planów (o 32 %) oraz poprawę wszystkich wskaźników ekonomicznych.

Podkreślić również należy, że Zakład posiada na swoim terenie własne komórki utrzymaniowo - naprawcze kolejowego taboru wagonowego i trakcyjnego, usytuowane w Rybniku, Raciborzu, Opolu i Kędzierzynie-Koźlu. Na terenie Zakładu znajdują się również zakłady naprawy taboru kolejowego, tj.: Tabor Szynowy Opole S.A. w Opolu i Wagonbau Sp. z o.o. w Nysie.

Górnośląski Zakład Spółki w Rybniku obsługuje wielu strategicznie ważnych klientów również pod względem, tzw. bezpieczeństwa energetycznego o dużej pracy przewozowej, w tym głównie kopalnie Kompanii Węglowej S.A., KWK „Jankowice”, „Chwałowice”, „Marcel”, „Rydułtowy-Anna” i „Bolesław Śmiały”, kopalnie Jastrzębskiej Spółki Węglowej S.A., KWK „Krupiński”, „Jas-Mos”, „Pniówek”, „Zofiówka” i „Borynia” oraz koksownie Kombinatu Koksochemicznego Zabrze, koksownię „Dębieńsko” i koksownię „Radlin”, Elektrownię Rybnik S.A., PKE S.A. Elektrownię „Łaziska”, Zakłady Koksownicze „Zdzieszowice” Sp. z o.o., ZAK S.A. w Kędzierzynie-Koźlu, BOT Elektrownię Opole S.A. i wiele innych zakładów branży cementowej, budowlanej, spożywczej, przemysłowej.

Zakład obsługuje również przejście graniczne Chałupki, przez które dobowo przekazuje się ok. 20 pociągów. Prognozy na najbliższe lata wskazują, że dotychczas obsługiwane firmy zwiększą zapotrzebowanie przewozowe, w tym m.in.: Elektrownia Opole planuje rozbudowę o kolejne dwa bloki energetyczne, zwiększające przewozy węgla o ok. 3 mln ton rocznie. Planowane jest uruchomienie kopalni surowców mineralnych (stacje załadunku Raclawice Śląskie i Głogówek) z możliwym do pozyskania przewozem mas tych surowców na poziomie ok. 2 mln ton rocznie i budowa zbiornika retencyjnego na Odrze w Bukowie, na potrzeby której konieczne będą dostawy ok. 8,5 mln ton kruszywa. Te okoliczności wskazują, że należałoby zwiększyć potencjał przewozowy zakładu a nie go ograniczać.

Wiadomym jest, że raz wygrane przetargi i pozyskane do obsługi transportowej firmy nie dają gwarancji, że w przyszłości PKP CARGO S.A. likwidując Górnośląski Zakład i tworząc nowy znacznie oddalony od potencjalnych dużych klientów utrzyma swoją obecnie dobrą pozycję lidera transportu kolejowego.

Niezrozumiałym jest fakt, że opracowany program naprawczy i podjęte działania restrukturyzacyjne przez Zarząd Spółki, które uzyskały powszechne przyzwolenie społeczne i przyniosły zakładane efekty jest dzisiaj drastycznie zmieniany i modyfikowany. Dysponując informacjami przekazanymi w piśmie Członka Zarządu do organizacji związkowych działających w spółce można wnioskować, że stan obecny szesnastu zakładów działających w spółce (zmniejszony z czterdziestu dwóch) jest optymalny i zapewnia utrzymanie potencjału transportowego, zwiększanie ilości przewożonych drogą kolejową mas oraz szybkie reagowanie na potrzeby klienta, co w sumie gwarantuje rozwój PKP CARGO S.A.

W wyżej przywołanym piśmie przedstawiciel Zarządu podkreśla, że na skutek wprowadzonych działań Spółka uzyskała: *„podniesienie efektywności zasobów, czego potwierdzeniem jest wzrost w I pół. 2010 roku o ponad 32 % przewozów masy towarowej (...) trafnym rozwiązaniem okazały się również działania w zakresie reorganizacji stacji manewrowych i rozrządowych (...) efektem działań naprawczych w PKP CARGO S.A. jest osiągnięcie za I pół. 2010 roku wyniku netto 7,311 mln zł i przewiezienie 54,8 mln ton tj. o 9,6 mln ton więcej aniżeli w I pół. 2009 roku”*.

Zaproponowane przez Zarząd dalsze zmiany pozbawione są jakichkolwiek kryteriów i nie zawierają istotnego w takim procesie uzasadnienia ekonomiczno-finansowego, wykazującego ewentualną opłacalność zamierzonego przedsięwzięcia. Brak również w tej koncepcji jasno określonych dalszych planów i zamierzeń oraz brak docelowej wizji spółki. Wskazują na to

przeprowadzone konsultacje społeczne, najpierw w oparciu o zmianę z czterdziestu dwóch zakładów do szesnastu obecnie funkcjonujących, teraz się mówi o kolejnym łączeniu z szesnastu do dziesięciu, tak więc docelowo ile zakładów miało by pozostać tego Zarząd nie określa, a przecież każda tego typu zmiana struktury organizacyjnej spółki pochłania spore środki finansowe.

Reasumując nasuwa się spostrzeżenie, że proponowane zmiany nie mają nic wspólnego z dostosowaniem struktur Spółki do zmieniającego się rynku przewozów kolejowych, mającym na celu zapewnienie możliwości rozwoju i konkurencyjności z innymi przewoźnikami kolejowymi.

**Biorąc pod uwagę wskazane okoliczności prosimy o pozostawienie Górnośląskiego Zakładu w obecnym kształcie organizacyjnym oraz weryfikację zaproponowanych rozwiązań restrukturyzacyjnych Spółki.**

**Mając ponadto na uwadze przyszłość PKP CARGO S.A., dobro jej pracowników i utrzymanie miejsc pracy oraz dostrzegając niespójne i pozostające w sprzeczności z dotychczasowymi efektami wnioski Zarządu Spółki, pragniemy skierować do Pana Ministra następujące zapytania:**

1. Dlaczego Zarząd Spółki zamierza kolejny raz zmniejszać ilość zakładów z obecnie funkcjonujących szesnastu do dziesięciu i w oparciu o jakie kryteria proponuje się łączenie zakładów?
2. Czy istnieją konkretne wyliczenia wskazujące na opłacalność zamierzonego przedsięwzięcia oraz czy Spółka dysponuje uzasadnieniem ekonomiczno-finansowym?
3. Jakie przyjęto kryteria biznesowe do proponowanych rozwiązań zmierzających do utworzenia nowych zakładów?
4. Dlaczego przedstawiona propozycja zmian nie jest spójna z przyjętymi założeniami które nie przewidywały dalszego zmniejszenia liczby aktualnie działających zakładów w Spółce?
5. Co przemawia za likwidacją Górnośląskiego Zakładu, osiągającego najlepsze wyniki finansowe i wskaźniki ekonomiczne?
6. Jakie przesłanki techniczno – organizacyjne i logistyczne przemawiają za łączeniem zakładów i utworzeniem dwóch na terenie województw śląskiego i opolskiego z przyjętym wiodącym kryterium pełnej obsługi całego ciągu przewozowego?
7. Czy o braku spójności zaproponowanej koncepcji nie świadczy również dokonanie podziału Śląska na dwa zakłady w oparciu o obszary działania stacji manewrowych, co w Spółce, zakładającej w swoim programie naprawczym maksymalną likwidację tychże stacji i stałe ograniczanie realizacji przewozów w ruchu rozproszonym oraz dążącej wzorem konkurencji do świadczenia usług przewozowych w składach całopociagowych, nie ma żadnego uzasadnienia?
8. W jakim terminie Spółka zamierza wprowadzić zaproponowane zmiany i w jaki sposób nastąpiłoby ewentualne utworzenie nowych zakładów?
9. Jak Spółka zamierza rozwiązać problem ewentualnej nadwyżki zatrudnienia?

Oczekujemy na podjęcie skutecznych działań skierowanych na rozwiązanie tego bardzo poważnego problemu oraz udzielenie pełnych wyjaśnień i wyczerpującej odpowiedzi.

Posel na Sejm RP  
Adam Gawęda