

Załącznik 2 do pisma nr 23/2024 z dnia 16.05.2024

do Pana Dariusza Klimczaka – Ministra Infrastruktury

REKOMENDACJE DZIAŁAŃ RATUNKOWYCH I NAPRAWCZYCH DLA PKP CARGO S.A.

Trudna sytuacja PKP Cargo S.A. będąca następstwem ogromnego spadku przewozów i utraty udziałów w rynku wymaga podjęcia pilnych działań ratunkowych oraz przemyślanych i kompleksowych działań naprawczych.

REKOMENDOWANE DZIAŁANIA RATUNKOWE – CEL STABILIZACJA SYTUACJI FINANSOWEJ PKP CARGO S.A.

Dla odzyskania przez PKP Cargo S.A. równowagi finansowej i spłaty zobowiązań przeterminowanych niezbędne jest aby nowe władze spółki:

W PIERWSZEJ KOLEJNOŚCI

1. Ogłosiły natychmiast z moratorium na zaprzestanie płacenia opłat za dostęp do torów, do czasu wynegocjowania ze spółką PKP PLK S.A. takich poziomów tych opłat, które umożliwią PKP Cargo S.A. konkurowanie z przewoźnikami samochodowymi. Spółka PKP PLK S.A. zmniejszone wpływy od PKP Cargo S.A. powinna mieć zrekompensowana z dotacji utrzymaniowej lub ze środków Funduszu Kolejowego.
2. Wystąpiły i uzgodniły z PKP S.A (w ciągu miesiąca) udzielenie pożyczki właścicielskiej na poziomie ca 500 mln złotych, do spłaty w okresie 5 letnim, z 2 letnią karencją spłaty. Pożyczka ta powinna zawierać opcję konwersji jej na akcje PKP Cargo S.A.

RÓWNOLEGLE

1. Wystąpiły do spółki PKP PLK S.A. o zwrot nadmiernie pobranych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, za okres od roku 2013, czyli od daty obowiązkowego wdrożenia wyroku C – 512/2010 ETS.
2. Wystąpiły do spółki PKP S.A. o zwrot pobranych opłat dzierżawnych za składniki majątkowe, które zgodnie z ustawą z dnia 8 września 2000 roku, powinny być wniesione na kapitały PKP Cargo S.A. , jako składniki majątkowe niezbędne do działalności.
3. Wystąpiły do spółki PGE Energetyka Kolejowa S.A. o obniżenie taryf i cen za energię elektryczną zużywaną przez PKP Cargo S.A. do poziomu taryf i cen stosowanych dla spółek kolejowych przewozów pasażerskich.
4. Podjęły rozmowy z bankami dla zawarcia porozumień o restrukturyzacji kredytów.
5. Podjęły rozmowy z wierzycielami, celem zawarcia indywidualnych ugod odraczających terminy płatności i/lub rozkładające wymagalne płatności na raty.

REKOMENDOWANE DZIAŁANIA NAPRAWCZE – CEL ZAHAMOWANIE DALSZEGO SPADKU UDZIAŁU PKP CARGO S.A. W RYNKU I SUKCESYWNA ODBUDOWA ROZMIARÓW PRZEWOZÓW

1. Opracowanie nowego modelu organizacji zarządzania służb handlowo – marketingowych, opartego na maksymalnym przybliżeniu do klientów osób ich obsługujących. Menagerowie handlowi powinni być wyposażeni w duży zakres kompetencji, umożliwiających szybkie podejmowanie decyzji co do organizacji i realizacji przewozów. Należy też rozszerzyć korzystanie z usług spedytorów.
2. Opracowanie nowej polityki handlowej, zakładającej odzyskanie do końca 2024 roku poziomu przewozów ładunków z roku 2023., następnie zaś ich sukcesywne zwiększanie, o co najmniej 10 mln ton w skali roku, do poziomu 120 mln ton w skali roku. Polityka handlowa powinna być sformułowana w myśl podstawowej zasady w przewozach: „Najpierw tony (ładunków), potem miliony (wpływów).
3. Opracowanie planu przejęcia z transportu samochodowego, co najmniej 20 mln ton ładunków i określenie niezbędnego wsparcia ze strony PKP S.A. i Ministra Infrastruktury dla realizacji takiego zadania. Dla planu przejęcia ładunków z dróg PKP Cargo S.A. powinna złożyć wniosek o sfinansowanie kosztów realizacji takiego zadania do Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Fundusz ten dysponuje coraz większymi środkami z opłat za emisję CO₂, z których można finansować rozwój bez emisyjnego transportu kolejowego ładunków.
4. Opracowanie planu restrukturyzacji zasobów PKP Cargo S.A, związanych z realizacją przewozów węgla, z zużycia którego państwo się wycofuje. Koszty tej restrukturyzacji są również do pokrycia ze środków NFOŚ i GW, po przedłożeniu kompleksowego programu działań w tym zakresie.
5. Opracowanie wieloletniego planu współpracy z Ministerstwem Obrony, w którym należy ująć nakłady niezbędne na utrzymywanie przez PKP Cargo S.A. określonych zdolności przewozowych dla wojska oraz na zabezpieczenie trakcji i wagonów na wschodniej granicy Polski, w tym w trakcji spalinowej. Wydatki na te cele powinny być finansowane z budżetów i programów zabezpieczających potencjał obronny Polski.
6. Opracowanie Strategii rozwoju przewozów intermodalnych, w obszarze których rozegra się, w perspektywie 10 – 15 lat, batalia o cały rynek kolejowych przewozów ładunków. PKP Cargo S.A. powinna zająć w tym segmencie pozycję lidera.
7. Przedłożenie kompleksowego planu naprawczego PKP Cargo S.A, stronie społecznej, celem wypracowania porozumienia o jego realizacji.

Uwaga

W przedkładanych rekomendacjach działań ratunkowych i naprawczych nie ma propozycji redukcji zatrudnienia, ani też innych działań restrykcyjnych wobec pracowników. Nie ma gdyż uważamy, że wkładanie w pierwszej kolejności całej „pary” w wyciśnięcie oszczędności ekonomicznych z kosztów płac nie da efektów, które byłyby znaczące, ważne i wystarczające dla rozwiązania kumulowanych od lat problemów rynkowych i finansowych PKP Cargo S.A.

Józef Marek Kowalczyk

Prezes Stowarzyszenia