LOKALNIE · OPINIA

PKP CARGO DOWN

Konrad Wernicki · 24 stycznia 2025

PKP Cargo kurczy się. Jego pozycję na rynku może przejąć zagraniczna konkurencja, co stwarza zagrożenie dla naszej suwerenności i bezpieczeństwa.

PKP Cargo ma kłopoty i to spore. Te nie zaczęły się wczoraj, ale to, jak nowy zarząd z nadania koalicji rządowej sobie z nimi radzi, woła o pomstę do nieba. Pracownicy są traktowani jako koszty, a zasoby materialne przedsiębiorstwa gratami do zbycia. Strategiczny państwowy podmiot kurczy się, podczas gdy zagraniczna konkurencja jest hojnie dofinansowywana przez rządy swoich państw.

PKP Cargo to największy przewoźnik towarowy w Polsce oraz drugi co do wielkości w Unii Europejskiej zaraz po Deutsche Bahn Cargo. Spółka działa w sektorze kolejowego transportu towarowego, oferując usługi przewozowe zarówno na terenie Polski, jak i w innych krajach Europy. Powiedzieć, że PKP Cargo jest bardzo ważnym przedsiębiorstwem dla polskiej gospodarki, to jak nic nie powiedzieć. Transport węgla, żywności, broni – to wszystko na terenie Polski realizuje polski przewoźnik, a co więcej, łączy on zachód Europy ze wschodem. W kontekście wojny na Ukrainie PKP Cargo jest jednym z kluczowych ogniw logistyki, który jednak da się zastąpić innym, zagranicznym, a to staje się coraz bardziej realne.

Wróćmy jednak do czasów prosperity. W 2014 r. udział PKP Cargo na polskim rynku pod względem pracy przewozowej wynosił 57%. Większość stanowił węgiel i inne kruszywa wydobywane w polskich kopalniach. Zapotrzebowanie na nasz krajowy surowiec energetyczny rosło, tak samo jak na inne skarby kopalne polskiej ziemi, a to sprzyjało kolejowemu przewoźnikowi. Jednocześnie wysokie przychody były trawione przez konieczną modernizację starych taborów, rosnące koszty operacyjne, a przede wszystkim coraz bardziej archaiczną organizację pracy i jej metody. Niedostosowanie własnej infrastruktury i technologii do trendów na rynku europejskim oraz skupienie się na dochodowym, lecz niszowym w skali Europy przewozie masowym węgla i kruszyw, doprowadziło do utraty konkurencyjności.

Tu objawia się swoista niechęć do wyjścia ze strefy komfortu, tj. do odchodzenia z dobrze znanych, ale skostniałych mechanizmów. Świat zaczął PKP Cargo odjeżdżać. Dość powiedzieć, że dopiero dziś spółka budzi się w sprawie rozwoju transportu intermodalnego, czyli przewozu ładunków wykorzystujących kilka rodzajów transportu (kolejowy, drogowy, morski) przy użyciu jednej jednostki ładunkowej, takiej jak kontener. Europejska konkurencja z Niemiec i Francji na tle polskiego przewoźnika wypada o niebo lepiej, mając w zanadrzu nowoczesne terminale kontenerowe i zoptymalizowane procesy logistyczne.

Błędy pojawiły się także w obszarze pozyskiwania nowych klientów i utrzymywania starych. PKP Cargo tak skupiło się na dużych kontrahentach, że przestało czynić starania o małych, a ci byli gwarancją dywersyfikacji przychodów. Menadżerowie uznali, że obsługa „planktonu" jest nieopłacalna. Taka współpraca z małymi podmiotami wiąże się z dowożeniem wagonów do stacji rozrządowych i rozwożeniem

wagonów do klientów. Tymczasem skupiono się na grubych zleceniach dla dużych klientów. Ci jednak, jak KGHM czy Orlen, zaczęli nie tylko rozwijać swoje koleje wewnątrzzakładowe, ale też przekształcać je w przewoźników ogólnopolskich, którzy z czasem zaczęli przechwytywać klientów PKP Cargo. Do tego dochodzi konkurencja zagraniczna, głównie z Niemiec i Czech. Dziś już wiemy, że polski rynek zdobywa także ukraiński przewoźnik. W międzyczasie polski potentat stawał się coraz mniej konkurencyjny, a jego kadra kierownicza ślepa i gnuśna na zmieniającą się rzeczywistość.

Związek alarmował

Na sytuację przedsiębiorstwa nie byli obojętni pracownicy zrzeszeni w związkach zawodowych. W tym miejscu trzeba zadać kłam irracjonalnej narracji serwowanej przez nowy zarząd PKP Cargo, który twierdzi, że to związki zawodowe, a szczególnie Solidarność, są współodpowiedzialne za złe wyniki finansowe spółki.

Wygodnie jest zdejmować odpowiedzialność z menadżerów i przerzucać ją na związki zawodowe, jakby te były pasożytniczą hubą na drzewie. Te nie mają jednak takiej mocy sprawczej. Związki zawodowe to nic innego jak pracownicy zrzeszeni w organizację, by wspólnie prowadzić dialog z pracodawcą. Będąc w związku wciąż jest się pracownikiem wykonującym polecenia pracodawcy. To kadra kierownicza, zarząd dokonuje decyzji biznesowych odpowiedzialnych za kondycję przedsiębiorstwa. Pogarszająca się sytuacja biznesowa firmy absolutnie nie jest na rękę związkowcom i znajdowało to odzwierciedlenie w ich działaniach.

Przedstawiciele NSZZ „Solidarność" w PKP Cargo słali listy kolejno do prezesa PKP, a następnie do samego premiera Mateusza Morawieckiego w 2020 r., w których alarmowali o pogarszającej się kondycji narodowego przewoźnika.

„Spółka pogrąża się, tracąc pozycję rynkową i zdolności do realizacji przewozów. W ciągu raptem kilku lat z lidera rynku stała się przewoźnikiem ostatniego wyboru dla klientów, obiektem szyderstw i drwin" – pisali przedstawiciele trzech największych organizacji związkowych: Solidarności, Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy i Związku Zawodowego Maszynistów.

Te apele i prośby pozostawały jednak bez konkretnych reakcji, zarówno ze strony kierownictwa PKP, jak też polskiego rządu.

Niedotrzymana umowa

Brak działań pomocowych polskiego rządu dla PKP Cargo jest dużym grzechem, ponieważ to rząd wcześniej narzucił na jego barki potężne obowiązki wobec państwa, przez które nasz przewoźnik tracił konkurencyjność na wolnym rynku.

> Na skutek wojny na Ukrainie i idącym za nią kryzysem energetycznym Polacy stanęli przed wizją mroźnej zimy z deficytem źródeł energii. Wtedy to nagle wszyscy się ocknęli i zaczęli w panice pytać, gdzie jest polski węgiel?! Okazało się, że po odcięciu tanich rosyjskich źródeł, my sami nie wydobywamy go już na tyle dużo, by zaspokoić swoje własne potrzeby. Z eksportera staliśmy się importerem tego surowca.

Szczęście w nieszczęściu, polskim decydentom udało się zakontraktować na zimę odpowiednie ilości węgla pochodzącego m.in. z Ameryki Południowej. Ten przybył do nas drogą morską, a w portach w Gdańsku czy w Szczecinie zaczęły pojawiać się hałdy czarnego złota.

Surowiec teraz trzeba było przetransportować trybem nagłym w głąb kraju i tu z pomocą przybyło PKP Cargo. Bez zasobów i kompetencji narodowego przewoźnika musielibyśmy liczyć na dobrą wolę zagranicznej konkurencji, której musielibyśmy słono zapłacić i jeszcze bardziej wpuścić na nasz rynek. Dzięki PKP Cargo byliśmy w tym aspekcie suwerenni.

> Nasza kolej okazała się też strategiczna w zakresie logistyki wojennej na Ukrainę. Kto inny w Polsce mógł przewozić ciężkie czołgi, armatohaubice i wozy bojowe w dziesiątkach sztuk? PKP Cargo, rzecz jasna, ale nie tylko. W teorii i w praktyce takie zadanie może wykonywać i wykonywał także Deutsche Bahn Cargo, który do tej pory przewiózł ponad 1300 ładunków kontenerowych z pomocą humanitarną na Ukrainę.

Te strategiczne i jakże ważne w kontekście bezpieczeństwa Polski zadania PKP Cargo realizowało, bo tego wymagała polska racja stanu. Ta jednak nie może się wiązać jedynie z kosztami i ciężarem. Spółce notowanej na giełdzie, która musi rywalizować na wolnym rynku z prywatną konkurencją na zasadach komercyjnych, praca dla państwa i narodu zwyczajnie musi się opłacać. Dlatego rząd obciążając polskiego przewoźnika takimi obowiązkami, powinien wywiązać się z umowy i sowicie go wynagrodzić finansowo, tak by zrekompensować straty na rynku komercyjnym. Dzięki temu spółka uniknęłaby strat, a wraz z nowymi inwestycjami po unormowaniu sytuacji mogłaby znów walczyć na wolnym rynku, będąc potentatem pod względem kompetencji, zasobów ludzkich i infrastruktury rozbudowanych na potrzeby działań kryzysowych.

Z tego rząd Zjednoczonej Prawicy się nie wywiązał, a po nim przyszedł nowy, liberalny, który ma jeszcze inne podejście do strategicznych zasobów.

Oszczędzanie zamiast inwestowania

Nowy zarząd PKP Cargo, powołany z namaszczenia nowego rządu, dostał zadanie restrukturyzacji przedsiębiorstwa. Zaczął od... zwolnień grupowych. Te wg zapowiedzi miały tyczyć się nawet 30% załogi, czyli około 4000 pracowników. Aby to umożliwić, rozpoczęto postępowanie sanacyjne w PKP Cargo, by prawo pracy i przewidziane w nim osłony dla pracowników nie krępowały działań liberałów zarządzających spółką. Sanacja, tak samo jak ogłoszenie upadłości firmy, wyłącza szczególną ochronę pracowników.

I tak wypowiedzenia zaczęły trafiać do członków związków zawodowych celem rozbicia organizacji pracowniczych. Te nigdy nie cieszyły się sympatią środowiska Platformy Obywatelskiej, mimo że jest to partia postsolidarnościowa. Co bardziej szokujące, wypowiedzenia otrzymywali również pracownicy w wieku przedemerytalnym, pracownice na urlopach macierzyńskich, a nawet kobieta w ciąży. Dopiero po interwencji Solidarności cofnięto jej zwolnienie.

Czystka nie ominęła też powodzian. Znane są relacje byłych już pracowników PKP Cargo, którzy

sprzątając swój zalany dobytek, otrzymywali listownie wypowiedzenia z pracy.

Na naszych oczach w 2024 r. dokonuje się restrukturyzacja w iście balcerowiczowskim stylu, która nie oszczędza nikogo. Przy czym proces powolnego kurczenia się PKP Cargo trwa od dłuższego czasu. W ciągu ostatnich 10 lat z polskim przewoźnikiem pożegnało się około 9 tys. pracowników. Jest to efekt z jednej strony naturalnego starzenia się kadr i przechodzenia na emeryturę, a z drugiej malejącego zapotrzebowania na pracę przewozową.

W obecnym modelu zarządzania firmą pracownicy są jedynie „zasobem", komórkami w Excelu, których usunięcie ma spowodować, że autosumowanie kosztów i przychodów w końcu wyjdzie na plus. Strona biznesowa sporu o PKP Cargo często wskazuje na przerost zatrudnienia w spółce. Tylko czy jedynym rozwiązaniem tego problemu są nagłe zwolnienia w trybie sanacyjnym? Skutki ekonomiczno-społeczne nie obchodzą nowego kierownictwa PKP Cargo, które jest nastawione na naprawienie tabelek wyników finansowych. A przecież w firmie z kapitałem państwowym tym bardziej powinno się patrzeć na szerokie skutki działań podejmowanych względem pracowników. Na to, jak zwolnienia wpłyną na najbliższe otoczenie, na region, gdzie innej pracy nie ma. Na to, że ludzie nierzadko będą musieli wyemigrować do innego miasta, by znaleźć pracę. Właśnie przez tak krótkowzroczne restrukturyzacje w latach 90-tych i dwutysięcznych wyludniała się Polska powiatowa, a puchły jedynie duże ośrodki miejskie, gdzie dziś królują wysokie ceny mieszkań i niewydolna infrastruktura drogowa oraz transportu zbiorowego.

> Dziś wiemy, że finalnie pracę straciło 3665 pracowników, a nie wiemy, czy zwolnienia grupowe nie będą miały swojej kontynuacji w 2025 r.

Co więcej, w głowach liberałów narodził się pomysł, by wyprzedać część majątku trwałego spółki, a także zbyć udziały w innych firmach.

Możemy sobie teraz zadać pytanie retoryczne, kto będzie chętny „przygarnąć" świeżo zwolnionych pracowników z doświadczeniem i kompetencjami potrzebnymi na rynku kolejowym oraz kto połasi się na wykup sprzętu i infrastruktury należącej do PKP Cargo.

Zagraniczna konkurencja nie śpi

Położenie Polski na mapie Europy sprawia, że mamy wyjątkową pozycję geoekonomiczną w ramach Unii Europejskiej. Łączymy Zachód ze Wschodem, jesteśmy państwem tranzytowym, przez który towary mogą bardzo swobodnie przepływać dzięki rozwijanej infrastrukturze. Nie bez przyczyny pierwsze, co budowano w Polsce po wejściu do UE, to nowe drogi na linii Wschód–Zachód. Wszystko po to, by zagraniczny kapitał mógł u nas postawić swoje fabryki, montownie, centra logistyczne i czerpiąc garściami z taniej siły roboczej w naszym państwie tu produkować przy niskich kosztach, by następnie szybko i sprawnie wysyłać produkty do krajów starej Unii.

> Teraz otwiera się nowy rynek do eksploatacji: Ukraina, która będzie jeszcze tańsza od Polski. Gdzie zagraniczny kapitał będzie mógł osiąść niemal za bezcen. Do rynku otwartego jak step stoi na drodze Polska, w której interesie jest, by po pierwsze samej zagościć na rynku ukraińs-

> kim. Wszak mamy podmioty gospodarcze, które są w stanie wejść na Ukrainę i tam robić biznes. Po drugie możemy odcinać kupony od tego, że zachodni kapitał będzie wjeżdżać na Ukrainę. Nasze firmy logistyczne i przewoźnicy tylko czekają, by obsługiwać zagranicznych kontrahentów i wozić towary z i na Ukrainę.

I tu docieramy do smutnego podsumowania, w którym widzimy, jak polski potentat PKP Cargo kurczy się, sam się odchudza, zmniejsza swój potencjał, a jednocześnie jego konkurenci jak Deutsche Bahn Cargo i francuski SNCF Fret (trzeci przewoźnik w Europie) są hojnie dotowani przez rządy swoich państw. Do tego stopnia, że SNCF Fret jest przedmiotem dochodzenia prowadzonego przez Komisję Europejską w związku z możliwością otrzymania nielegalnej pomocy państwa. Tak samo zresztą DB Cargo, które ostatnio otrzymało 1,9 miliarda euro wsparcia. Komisja Europejska zapowiada, że te praktyki muszą się skończyć, ale ci przewoźnicy swoje już załatwili.

> Co jeszcze smutniejsze, na nasze tory wjeżdża Ukrainian Railways Cargo. Ukraiński przewoźnik niedawno otrzymał licencję upoważniającą go do działalności na europejskim rynku, a bramą do niego będzie Polska.

Chyba nie tak sobie wyobrażaliśmy rzeczywistość związaną z Ukrainą. Patrioci, widzący oczami wyobraźni Orlen, PGE czy PKP na ukraińskim rynku, mogą dziś czuć się oszukani. To wydawałoby się logiczne, że Polska jako kraj bogatszy, z większymi zasobami i przede wszystkim niedotknięty bezpośrednio wojną, będzie wykorzystywał nadarzającą się okazję do ekspansji gospodarczej. Tymczasem okazuje się, że to my jesteśmy podbijani przez prawie upadłe państwo.

PKP Cargo ma sporo do nadrobienia i wyprostowania, lecz nikt nie odbierze polskiemu przewoźnikowi jego unikalnych przewag konkurencyjnych, takich jak strategiczne położenie Polski na trasie głównych szlaków handlowych w Europie oraz dostęp do korytarzy tranzytowych między Europą a Azją.

Przede wszystkim należy pamiętać, że PKP Cargo nie jest zwykłą firmą, a przedsiębiorstwem państwowym, pracującym dla Polski i Polaków. Zabezpieczenie interesów naszego państwa zawsze powinno być priorytetem polskiego przewoźnika, nawet jeśli z wolnorynkowego punktu widzenia niektóre działania mogą wydawać się nierentowne – bo cóż opłacalnego biznesowo jest w transportowaniu czołgów czy węgla w trybie alarmowym. Bez przetargów, bez negocjacji. Bezpieczeństwo państwa trudno wycenić w języku ekonomii, bo jest zwyczajnie bezcenne.

Właśnie dlatego w podmiot o takim znaczeniu, z takim potencjałem, jak PKP Cargo, trzeba inwestować, stwarzać warunki do rozwoju i chronić, zamiast spychać na boczny tor.

Nagranie: https://www.youtube.com/watch?v=JR69f4elzQM

Oryginał: https://nlad-kopia1113.instawp.site/pkp-cargo-down/

WSPÓŁTWÓRZ NOWY ŁAD

Za Nowym Ładem stoją czytelnicy, którzy dorzucają się do jego istnienia. Dołącz do nich — jednorazowo, w kwocie, która Ci odpowiada.

DOŁĄCZAM

wspieram.nlad.pl

Zeskanuj, aby wesprzeć