



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.21.2025

Warszawa, 13 sierpnia 2025

**Pan**

**Szymon Hołownia**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 10124 posła na Sejm RP Pana Marcina Gwóździa, w sprawie sytuacji PKP Cargo, poniżej pozwalam sobie odnieść się do jej treści.

Sytuacja w jakiej znalazło się PKP CARGO SA i niezbędne działania restrukturyzacyjne są następstwem szeregu błędnych decyzji biznesowych i nieefektywnego zarządzania Spółką na przestrzeni ostatnich lat, jak również tzw. „decyzji węglowej” byłego Premiera i sposobu jej realizacji przez ówczesny Zarząd Spółki, co dobitnie wskazuje na chaotyczne zarządzanie i niedostateczny nadzór nad narodowym przewoźnikiem towarowym w tamtym okresie. Konsekwencje powyższego uderzają obecnie bezpośrednio w pracowników całej grupy kapitałowej Spółki. Wykonana przez Spółkę decyzja węglowa doprowadziła do utraty klientów i rentownych kontraktów aby bez zabezpieczenia ryzyk realizować polityczne zlecenie.

Wobec obecnej sytuacji PKP CARGO nie sposób nie odnieść się do lat 2015-2024. Spółka, działająca z powodzeniem na stabilnym wówczas rynku przewozów towarowych, w latach 2015-2024 straciła ok 43% wolumenu przewożonej masy towarowej, ze 108 mln ton w 2015 r., stanowiących 48% udział w rynku do 62 mln ton w 2024 r., tj. 26,3% udziału w rynku.

Utracony przez PKP CARGO udział w rynku przewozów towarowych został przejęty przez konkurencyjne podmioty, co bezpośrednio wynikało z nieudolnego zarządzania, działań realizujących decyzje polityczne oraz nacisków części partnerów społecznych.

Ten okres zarządzania PKP CARGO był prowadzony bez jakichkolwiek przemyśleń co do przyszłości Spółki i funkcjonowania na trudnym rynku przewozu towarów, na którym oprócz dotychczasowych podmiotów pojawiają się ciągle nowi przewoźnicy, bardziej elastyczni i wykorzystujący w maksymalny sposób czas pracy oraz posiadany tabor.

PKP CARGO od dłuższego czasu była w trudnej sytuacji płynnościowej, a zadłużenie systematycznie rosło. W ciągu 5 lat - pomiędzy 2018 a 2023 rokiem zobowiązania urosły o około 2 mld zł (z 2,67 mld zł do 4,63 mld zł).

Spółka wydawała środki, których nie posiadała, a pod koniec 2023 roku ówczesny zarząd uzgodnił z partnerami społecznymi podwyżki wynagrodzeń, w kwocie ok. 170 mln zł, które zostały sfinansowane leasingiem zwrotnym najlepszych lokomotyw (umowa leasingu zwrotnego na 200 mln zł z września 2023 roku).

Już w 2023 r. Spółka była poważnie zadłużona, jej bieżąca płynność finansowa systematycznie spadała - wskaźnik płynności na koniec 2019 roku wynosił 0,86 aby w 2023

r. osiągnąć poziom 0,36. Tymczasem optymalna płynność spółki powinna plasować wskaźnik na poziomie od 1,2 do 2. Co istotne, ten wskaźnik pokazuje, że majątek obrotowy firmy jest od 1,2 do 2 razy większy niż jej zobowiązania krótkoterminowe, co świadczy o dobrej zdolności do regulowania bieżących należności. Tymczasem ówczesny zarząd nie podjął żadnych, skutecznych działań, żeby zatrzymać tak niepokojący, spadkowy trend. Zadłużenie się pogłębiało; w połowie 2024 roku, przed złożeniem przez PKP CARGO wniosku o otwarcie postępowania sanacyjnego, Spółka miała 3 mld zł zobowiązań handlowych i finansowych. Tylko od momentu złożenia wniosku o otwarcie sanacji do dziś sflakowano już blisko 200 mln zł zobowiązań zabezpieczonych rzeczowo oraz leasingów.

Wszelkie podejmowane od 2024 roku działania, zmierzające do odzyskania przez PKP CARGO utraconego rynku przewozów towarowych, pozostające w gestii Zarządu Spółki, są dodatkowo determinowane ogólną sytuacją na rynku przewozów towarowych, spadkiem wolumenu przewozów i zmniejszeniem zapotrzebowania na pracę przewoźników.

Niewątpliwym wpływem na sytuację PKP CARGO w najbliższych latach będzie miał Plan Restrukturyzacyjny, który w dniu 30 czerwca 2025 r. zarządca masy sanacyjnej złożył do właściwego sądu, a opinia rady wierzycieli dla sędziego komisarza ma być wyrażona do 15 września 2025 roku. Integralną część Planu Restrukturyzacyjnego stanowią propozycje układowe dla wierzycieli. Należy wyraźnie podkreślić, że plan jest dokumentem poufnym i dostępnym tylko dla wierzycieli. Natomiast można zapoznać się z założeniami zarówno planu restrukturyzacyjnego, jak i propozycji układowych, które są opublikowane na stronie internetowej PKP CARGO.

Jak wynika z opublikowanych informacji, trwają rozmowy ze związkami zawodowymi w zakresie założonych w Programie Restrukturyzacyjnym kwestii pracowniczych. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom związków zawodowych i pracowników w zakresie ochrony miejsc pracy Zarząd PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji przedstawił także alternatywne, względem pierwotnych, rozwiązania.

Tak jak dotychczas w toku procesu restrukturyzacji Zarząd PKP CARGO podejmuje wszelkie możliwe działania łagodzące ewentualne negatywne skutki społeczne, w tym obejmujące zapewnienie kontynuacji zatrudnienia, m.in. dzięki porozumieniom z innymi podmiotami gotowymi oferować pokrewny profil pracowniczy. Pomoc ze strony Spółki obejmie także szerokie działania ułatwiające dostęp do informacji i dostępnych na rynku innych narzędzi zabezpieczenia społecznego, pozostających w gestii właściwych podmiotów i organów państwa.

Odnosnie obecnej sytuacji finansowej PKP CARGO informuję, że spółka na swej stronie internetowej zamieściła oficjalny komunikat, z którego wynika, że firma audytorska powołana do badania sprawozdań finansowej całej Grupy PKP CARGO, wydała pozytywną opinię do sprawozdania finansowego za ubiegły rok. Ponadto informuję, że Spółka w swych raportach opublikowała treści uchwał Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia dotyczących sprawozdań finansowych zarówno PKP CXARGO jak i jej Grupy Kapitałowej.

Zgodnie z danymi prezentowanymi na stronie internetowej, Grupa PKP CARGO łączy w ramach jednej organizacji spółki z wyspecjalizowanymi obszarami działań. Struktura całej Grupy PKP CARGO obejmuje 20 spółek zależnych, z których 10 jest bezpośrednio

kontrolowanych przez PKP CARGO, 10 jest kontrolowanych pośrednio, a jedna jest współkontrolowana przez spółkę w pełni kontrolowaną przez PKP CARGO. Kolejne trzy spółki to takie, w których PKP CARGO lub spółki kontrolowane posiadają udział mniejszy niż 50%, ale większy niż 20%. Ostatnią grupę stanowi pięć spółek, w których PKP CARGO lub spółki bezpośrednio kontrolowane posiadają udział mniejszościowy.

Prywatyzacja PKP CARGO miała miejsce w momencie zaoferowania jej akcji w publicznym trybie na Giełdzie Papierów Wartościowych.

Obecnie, zarówno Zarząd PKP CARGO jak i przedstawiciele Ministra Infrastruktury, wielokrotnie podkreślali, że Spółka ma szczególne, strategiczne znaczenie i wszystkie podejmowane działania zmierzają do utrzymania jej roli i funkcjonowania na rynku przewozów kolejowych.

Jednocześnie podsumowując powyższe oraz zastanę na początku 2024 roku sytuację Spółki, a w konsekwencji całej grupy kapitałowej, pozwolę sobie wyrazić poważne wątpliwości czy poprzedni zarządzający w ogóle brali pod uwagę fakt, że stabilne funkcjonowanie PKP CARGO SA ma kluczowe znaczenie dla przemysłu, energetyki oraz zapewnienia bezpieczeństwa w polityce transportowej państwa, o czym wspomina Pan Poseł.

*Z poważaniem,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:  
z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Piotr Malepszak  
Podsekretarz Stanu