



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.34.2025

Warszawa, 13 sierpnia 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 11113 Posła na Sejm RP Wojciecha Szaramy, w sprawie dramatycznej sytuacji w PKP CARGO SA i pogłębiającej się degradacji całego sektora kolejowych przewozów towarowych, kierowaną do Prezesa Rady Ministrów i przekazaną zgodnie z właściwością do Ministra Infrastruktury, poniżej pozwalam sobie odnieść się do treści interpelacji oraz pytań.

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. Dodatkowo całkowicie zignorowano negatywne tendencje pojawiające się na rynku i jego systematyczne spadki, co obecnie kumuluje się ze złą sytuacją spółki, generując kolejne problemy.

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 spłacono 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, są dodatkowo determinowane ogólną sytuacją na rynku przewozów towarowych, spadkiem wolumenu przewozów i zmniejszeniem zapotrzebowania na pracę przewoźową.

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.

Rozpoczęte w Spółce rokowania to wynik poszukiwania przez pracodawcę i organizacje związkowe alternatywnych możliwości w zakresie dalszej redukcji kosztów bieżących Spółki, które pozwoliłyby jednocześnie na ochronę miejsc pracy.

Jednocześnie pragnę zapewnić, że zdaniem Ministra Infrastruktury dialog z partnerami społecznymi pozostaje dominującą formą wypracowania w drodze kompromisów drogi przywrócenia długofalowej zdolności PKP CARGO do konkurowania na rynku towarowych przewozów kolejowych, a zdrowa i konkurencyjna Spółka to gwarancja utrzymania, a w dalszej perspektywie również zwiększenia poziomu zatrudnienia.

Minister Infrastruktury wielokrotnie włączał się w dialog społeczny, również dotyczący sytuacji w PKP CARGO, jednakże należy pamiętać, że organ ten nie może wywierać jakichkolwiek nacisków na spółkę prawa handlowego, szczególnie taką, która jest notowana na rynku papierów wartościowych.

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.

Nie można zgodzić się także z przekazem płynącym z treści interpelacji, wskazującym na degradację całego sektora kolejowych przewozów towarowych, w szczególności w kontekście wielomiliardowych nakładów na budowę i modernizację infrastruktury kolejowej.

Podsumowując dotychczasowe doświadczenia wynikające z zastanej sytuacji Spółki, jej Grupy Kapitałowej i rynku kolejowego, można jedynie wyrazić głęboką dezaprobatę wobec poprzednich zarządzających, pozostających obojętnymi wobec potencjalnego, przyszłego dramatycznego położenia pracowników oraz całej branży kolejowych przewozów towarowych, których brak reakcji doprowadził do nieodwracalnych strat w zakresie infrastruktury, zasobów kadrowych i strategicznej roli tego przewoźnika kolejowego.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu