



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.22.2025
Warszawa, 07 września 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 10231 Poseł na Sejm RP pani Pauliny Matysiak w sprawie przedstawienia strategii dla PKP CARGO SA, poniżej pozwalam sobie odnieść się do zawartych w wystąpieniu pytań.

Obecna sytuacja pracowników PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (dalej: PKP CARGO SA lub Spółka) jest konsekwencją doprowadzenia do krytycznego zadłużenia i konieczności postawienia spółki w stan upadłości restrukturyzacyjnej. Skumulowane w latach 2015-2023 zobowiązania, sięgające ponad 4 mld zł wymusiły bardzo trudne ale konieczne działania restrukturyzacyjne, prowadzone od 2024 roku, które niestety dotyczą przede wszystkim pracowników wszystkich spółek z grupy kapitałowej PKP CARGO. Utrata i brak zabezpieczenia nowych kontraktów spowodowały utratę pracy przewozowej, a więc także możliwości wykorzystania taboru. Obecnie najważniejszym celem do osiągnięcia jest utrzymanie Spółki i zabezpieczenie działalności w ogóle, co wiąże się z pozyskiwaniem nowych kontraktów i prowadzonymi negocjacjami z dotychczasowymi kontrahentami, ale także niestety z istotnymi cięciami kosztów.

Sytuacja w jakiej znalazło się PKP CARGO 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, bez zabezpieczenia ryzyk aby realizować polityczne zlecenie przez Spółkę, decyzja węglowa doprowadziła do utraty klientów i rentownych kontraktów. Spółka 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 rośnie. W ciągu 5 lat - pomiędzy 2018 a 2023 rokiem zobowiązania ogółem 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. Pomimo tego, 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 samych 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 przewozową. 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. Jak wynika z opublikowanych informacji, Zarząd PKP CARGO prowadził intensywne rozmowy z partnerami społecznymi w zakresie założonych w Programie Restrukturyzacyjnym kwestii pracowniczych. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom związków zawodowych i pracowników w zakresie ochrony miejsc pracy Zarząd PKP CARGO przedstawił także alternatywne, względem pierwotnych, rozwiązania, które niestety nie znalazły akceptacji partnerów społecznych.

PKP CARGO SA jest spółką, której akcje zostały wprowadzone do publicznego obrotu, zatem wszelkie informacje dotyczące jej sytuacji ekonomiczno-finansowej oraz planów naprawczych i związanych z tym działań restrukturyzacyjnych są możliwe do przekazania z uwzględnieniem obostrzeń wynikających z obowiązków informacyjnych. Ponadto Skarb Państwa reprezentowany przez Ministra Infrastruktury jest akcjonariuszem PKP SA, nie PKP CARGO, które pozostaje mniejszościową spółką Grupy Kapitałowej PKP SA, ze wszystkimi tego konsekwencjami formalnymi i faktycznymi.

Jak wiadomo, w ramach kompetencji Ministra Infrastruktury podejmowane są prace w szerszym aspekcie rynku kolejowego, których celem będzie zwiększenie znaczenia przewozów kolejowych, co będzie miało przełożenie na wzmocnienie rynku pracy przewozowej i pośrednio na sytuację wszystkich przewoźników towarowych, w tym PKP CARGO.

Równie ważnym elementem przyszłości kolejowego transportu towarów jest koniunktura gospodarcza i związane z tym zwiększenie masy przewozowej. W tym kontekście należy zwrócić uwagę na inwestycje związane z budową CPK, kolei dużych prędkości i inwestycje realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA.

Niemniej jednak Minister Infrastruktury, działając w imieniu Skarbu Państwa jako akcjonariusza PKP SA oczekuje od strony społecznej przede wszystkim zrozumienia nadrzędnego celu, któremu mają służyć dzisiejsze, bardzo trudne decyzje, dotyczące wielu pracowników oraz że wszystkie podjęte przez organy zarządzające działania będą zgodne z obowiązującymi przepisami prawa i będą prowadzone w dialogu ze stroną społeczną, i w konsekwencji pozwolą Spółce PKP CARGO na odbudowę pozycji na rynku.

Łączę wyrazy szacunku,

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