



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.27.2025

Warszawa, 07 września 2025

**Pan**

**Szymon Hołownia**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

poniżej pozwalam sobie odnieść się do zagadnień zawartych w interpelacji nr 10539, Posłanki na Sejm RP Pani Moniki Pawłowskiej, w sprawie sprzedaży wagonów PKP CARGO SA (dalej: Spółka, PKP CARGO) na złom, które wracają na tory i służą prywatnym przewoźnikom.

Sytuacja w jakiej znalazło się obecnie Spółka wraz z grupą kapitałową 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 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, pozostające w gestii Zarządu Spółki, 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. Należy wyraźnie podkreślić, że plan jest dokumentem poufny 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.

Domniemuję, że Pani Posłanka przywołuje sytuację jaka miała miejsce w PKP CARGO w latach 2021-2023. Wspomniany w interpelacji Pani Posłanki incydent z lat ubiegłych, związany ze sprzedażą posiadanego taboru, był jednym z czynników obecnej sytuacji w jakiej znalazła się Spółka oraz dowodem na niegospodarność i nieumiejętność zarządzania spółką przez ówczesny Zarząd. Pragnę przypomnieć, że w ww. okresie nadzór właścicielski nad PKP SA, tj. akcjonariuszem spółki PKP CARGO, w imieniu Skarbu Państwa sprawował minister właściwy ds. aktywów państwowych, tj. w tamtym okresie Pan Jacek Sasin. Konsekwencje prawne, wynikające ze złamania umów są uregulowane w powszechnie obowiązujących przepisach prawa, a obecny Zarząd Spółki w powyższym zakresie postępuje zgodnie ze standardami i najlepiej pojętym interesem Spółki oraz jej akcjonariuszy.

Odnosnie przywracania do ruchu taboru sprzedanego na złom uprzejmie informuję, że kwestie związane z dopuszczaniem do obrotu pojazdów kolejowych znajdują się we właściwościach Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i to ten organ jest odpowiedzialny za mechanizmy kontrolne zapobiegające próbom przywrócenia do eksploatacji wagonów towarowych nie spełniających kryteriów sprawności technicznej.

Tak jak autorka interpelacji, również jestem zaniepokojony sytuacją w jakiej znalazło się PKP CARGO, jednakże fakty jakie ujrzały w ostatnim roku światło dzienne, dobitnie pokazują, że skala niegospodarności, brak zachowania dyscypliny kosztowej i niepodjęcie w odpowiednim czasie jakichkolwiek kroków zaradczych doprowadziły do tego, że Spółka utraciła udział w rynku przewozów towarowych i stanęła na skraju upadłości.

Podejmowane od ponad roku działania restrukturyzacyjne pozwolą utrzymać działalność i dadzą podstawy do żmudnej odbudowy marki i stopniowego odzyskiwania rynku. Niemniej jednak

dotychczas poniesione straty wynikające z zaniechań poprzednich zarządzających, które dotknęły przede wszystkim pracowników Spółki, pozostaną niezniwelowane.

*Z poważaniem,*  
z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Piotr Malepszak  
Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.