



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.34.2025
Warszawa, 21 sierpnia 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 11422 Posła na Sejm RP Pana Grzegorza Matusiaka, w sprawie sytuacji PKP Cargo SA, poniżej pozwalam sobie odnieść się do zawartych w niej pytań, postulatów i oczekiwań.

Obecna sytuacja pracowników PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (dalej: PKP CARGO lub Spółka) jest konsekwencją doprowadzenia do krytycznego jej 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, które mimo wszystko dążą do pozostawienia jak największej liczby miejsc pracy. Zarząd podejmuje wszelkie możliwe działania, żeby negatywne skutki społeczne ograniczać do niezbędnego minimum. Z oficjalnych komunikatów wynika, że proces związany z wypowiedaniem umów o pracę zakończy się do końca września. Równoległe, wdrożone zostaną instrumenty wsparcia dla pracowników w znalezieniu innego zatrudnienia, analogicznie do roku poprzedniego, tj. m.in. ułatwienie znalezienia pracy w innych firmach z branży kolejowej.

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 w restrukturyzacji 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.

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.

Odnosząc się do pytań i postulatów zawartych w interpelacji pragnę zauważyć, że Polska dąży do zwiększania udziału kolei w transporcie towarów, które mają największy potencjał, tj. kruszywa, paliwa czy też dobrze rozwijający się, pomimo wielu przeszkód także zewnętrznych, w tym geopolitycznych – transport intermodalny, który może liczyć na tzw. ulgę intermodalną w wysokości 25% stawki dostępu do infrastruktury kolejowej, a w zwiększonym od 2024 r. zakresie kolejnych 25% dla tzw. „szybkich pociągów intermodalnych”.

Zwiększenie udziału kolei ukierunkowane jest na działania, związane z poprawą infrastruktury kolejowej, zwiększeniem przepustowości tej infrastruktury, co widać po systematycznym podnoszeniu tzw. prędkości handlowej pociągów towarowych, postępującą likwidacją wąskich gardeł na sieci kolejowej, rozwijaniem sieci terminali intermodalnych (morskich i lądowych), które integrują różne gałęzie transportu, czy wreszcie zwiększaniem efektywności działania poszczególnych kolejowych przewoźników towarowych

Średnie stawki dostępu do infrastruktury kolejowej w Polsce na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK), po znaczącej obniżce od Roczego Rozkładu Jazdy 2013/2014 oraz po kolejnej korekcie od Roczego Rozkładu Jazdy 2018/2019, pozostawały na podobnym poziomie, a wg szacunkowych kalkulacji stawki nie stanowią znaczącej części ogólnych kosztów uruchamiania i realizacji procesu transportowego przez przewoźników kolejowych i mieszczą się w przedziale ok. 14,1% - 18,0%.

Wg najnowszego raportu IRG Rail, który ukazuje się co dwa lata, średni koszt poc-km za minimalny dostęp do infrastruktury w 2023 r. w Polsce na poziomie 1,84 EUR/poc-km był zdecydowanie niższy niż w wielu krajach europejskich, zaś średnia europejska, wyliczona przez IRG Rail, wynosiła aż 5,13 EUR/poc-km. Według tego samego raportu - polskie stawki dostępu do infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych są również niższe niż w wielu krajach Europy oraz na tym samym poziomie jak średnia unijna - 2,83 EUR/poc-km. Nałożenie podziału modalnego (gałęziowego) transportu dla poszczególnych krajów Europy w transporcie drogowym i kolejowym na stawki dostępu do infrastruktury kolejowej w tych krajach prowadzi dodatkowo do konkluzji braku bezpośredniej korelacji wysokości takiej stawki z udziałem kolei w transporcie towarów w poszczególnych krajach Europy.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu