



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.39.2025

Warszawa, 07 września 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 11724 poseł na Sejm RP Anny Schmidt, w sprawie planowanych zwolnień zbiorowych oraz likwidacji Południowego Zakładu Spółki PKP CARGO SA na obszarze stacji Żurawica-Medyka, poniżej pozwalam sobie odnieść się do treści interpelacji oraz pytań.

Na wstępie pragnę zauważyć, że przywołana przez Panią poseł liczba 4.500 zwolnionych pracowników PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (dalej: PKP CARGO lub Spółka) w 2024 r., w ramach procesu zwolnień grupowych, nie znajduje pokrycia w danych przedstawianych przez Zarząd tej spółki w wydawanych komunikatach. Zgodnie z treścią komunikatów dostępnych na stronie internetowej PKP CARGO, w okresie od 3 lipca 2024 r. do 31 października 2024 r. (tj. w trakcie zwolnień grupowych w Spółce zmniejszono zatrudnienie o 3.665 pracowników, z czego w przypadku 1.150 osób rozwiązanie umów o pracę nastąpiło w związku z ich przejściem na emeryturę lub z innych przyczyn niż zwolnienia grupowe.

Również podana w interpelacji liczba 150 osób zwolnionych w Południowym Zakładzie Spółki obszar Żurawica-Medyka, w trakcie zwolnień grupowych przeprowadzonych w 2024 r., jest rozbieżna z danymi przedstawionymi przez PKP CARGO w odpowiedzi do Regionu Ziemi Przemyskiej NSZZ „Solidarność”. Zgodnie z ww. odpowiedzią, w lokalizacji Żurawica i Medyka, działających przed 1 sierpnia br., a więc przed wdrożeniem w PKP CARGO struktury jednego Pracodawcy, w obszarze funkcjonowania Południowego Zakładu Spółki, w wyniku zwolnień grupowych przeprowadzonych w 2024 r., procesem tym objęto łącznie 96 osób.

Obecna sytuacja pracowników Zakładu obszar stacji Żurawica – Medyka jest konsekwencją doprowadzenia do krytycznego zadłużenia PKP CARGO 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 ograniczyć 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 presję 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 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 S.A. w restrukturyzacji jest spółką, której akcje zostały wprowadzone do publicznego obrotu, zatem wszelkie informacje dotyczące jej sytuacji ekonomicznofinansowej 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, że wszystkie bardzo trudne działania, dotyczące wielu pracowników, służą nadrzędnemu celowi, jakim jest odbudowa rynkowej pozycji Spółki.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu