



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.28.2025

Warszawa, 11 września 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 10374 Posła na Sejm RP Pana Marcina Horały, w sprawie sytuacji w spółce PKP CARGO, poniżej pozwalam sobie odnieść się do zawartych w wystąpieniu kwestii.

Sytuacja w jakiej znalazło się PKP CARGO SA w restrukturyzacji (dalej: PKP CARGO lub Spółka), grupowe zwolnienia i niezbędne działania restrukturyzacyjne są następstwem szeregu błędnych decyzji biznesowych i nieefektywnego zarządzania Spółką w latach 2015-2024, 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 danych z 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.

Dobitnym przykładem następstw błędnych decyzji biznesowych i nieefektywnego zarządzania Spółką w latach 2015-2024 jest to, że maszynista w PKP CARGO przejeżdża rocznie 9,5 tys. km., zaś maszynista w konkurencyjnych spółkach przewozowych na rynku Cargo przejeżdża ok. 25 tys. km rocznie, co już wcześniej akcentowałem podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury w dniu 22 lipca 2025 r.

Powyższe dane wskazują na skalę nieefektywności mierzoną masą towarową, pracą przewoźową na pracownika, co ma obecnie duży wpływ na funkcjonowanie PKP CARGO, na bardzo konkurencyjnym otwartym rynku przewozów towarowych w Polsce.

Rabunkowa gospodarka w latach 2015-2024 spowodowała, że PKP CARGO bez głębokiej restrukturyzacji nie jest w stanie przetrwać z tak przerośniętym stanem majątkowym

i osobowym, co uczyniło ją mało elastyczną na wciąż zmieniającym się rynku przewozu towarów kolejną. Powyższe ma odzwierciedlenie w danych podawanych przez Urząd Transportu Kolejowego, gdzie wykazano że udział PKP CARGO, wśród kolejowych przewoźników towarowych, wg. liczby zatrudnionych pracowników na umowę o pracę wynosił na koniec 2024 r. ponad 43%, gdy kolejne wiodące spółki, wg. masy przewiezionych towarów, udział ten mają na poziomie ok. 6 do 7 %.

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 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, które niestety nie znalazły akceptacji partnerów społecznych.

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.

Ministerstwo Infrastruktury będzie kładło nacisk na rozwiązania systemowe wzmacniające zaangażowanie kolei jako strategicznego sektora transportu. Wyrazem tego są plany związane z zapewnieniem stabilnego finansowania infrastruktury kolejowej, zarówno pod względem jej utrzymania jak i modernizacji czy budowy nowych linii kolejowych.

Wszelkie środki wydatkowane obecnie na infrastrukturę kolejową będą procentować w przyszłości w postaci nie tylko lepszego skomunikowania kolejowego transportu pasażerskiego, lecz również wykorzystania nowoczesnej infrastruktury przez przewoźników towarowych.

Obecnie szansą zarówno dla PKP CARGO, jak i spółek z sektora kolejowych przewoźników towarów, jest realizacja planowanych dużych inwestycji infrastrukturalnych, np. budowa CPK, kolei dużych prędkości czy dalsza realizacja Krajowego Programu Kolejowego i związanym z tym wzmocnionym przewozem materiałów niezbędnych do realizacji inwestycji.

Oczekuję, że przewóz materiałów, dla potrzeb realizowanych i planowanych do realizacji inwestycji będzie mógł być zrealizowany poprzez transport kolejowy, co w dużym stopniu wpłynie na zwiększenie masy i pracy przewozowej oraz wykorzystanie taboru przez przewoźników kolejowych, w tym również przez PKP CARGO.

Jak już zostało wskazane na posiedzeniu w dniu 22 lipca 2025 r. Sejmowej Komisji Infrastruktury, poświęconej PKP CARGO, mimo niepokojących statystyk pojawiają się też pierwsze oznaki poprawy. W ciągu pierwszego półrocza 2025 roku PKP CARGO zawarło aż 360 nowych umów – zarówno z nowymi klientami, jak i z firmami, z którymi już współpracowano. Te działania, to kolejny krok w kierunku odbudowy pozycji Spółki.

Zatem podsumowując, zwalniani pracownicy Spółki zawdzięczają swoją dramatyczną sytuację poprzednim zarządzającym PKP CARGO, którzy działaniem bądź zaniechaniem doprowadzili Spółkę na granicę upadłości i bezpośrednio przyczynili się do nieodwracalnych strat w zakresie infrastruktury, zasobów kadrowych i strategicznej roli tego przewoźnika kolejowego.

Łączę wyrazy szacunku,

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