



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.31.2025  
Warszawa, 15 września 2025

**Pan**  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na **interpelację nr 10542 pośła na Sejm RP Pana Adama Andruszkiewicza**, w sprawie PKP CARGO, poniżej pozwalam sobie odnieść się do kwestii w niej poruszanych.

Sytuacja w jakiej znalazła się 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 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.

Niewątpliwy wpływ 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.

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.

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. Rozwiązania te nie uzyskały jednak akceptacji strony społecznej.

Wobec braku akceptacji dla takiego rozwiązania alternatywnego polegającego na ograniczeniu kosztów niezwiązanych z poziomem realizowanych działań przewozowych, a wynikających z ZUZP, PKP CARGO S.A. musiało rozpocząć restrukturyzację zatrudnienia. Zgodnie z założeniami w Planie Restrukturyzacji proces zwolnień w roku 2025 obejmie do 765 pracowników. Z oficjalnych komunikatów wynika, że proces związany z wypowiedaniem umów o pracę zakończy się do końca września.

Równolegle, 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. 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.

Niezależnie od powyższego, pragnę poinformować, że Skarb Państwa nie jest akcjonariuszem PKP CARGO SA w restrukturyzacji (dalej: PKP CARGO lub Spółka) i nie wykonuje uprawnień z tytułu posiadania jej akcji. Pakiet akcji, stanowiący 33,01% udział w kapitale zakładowym Spółki posiadają Polskie Koleje Państwowe SA. Zgodnie z regulacjami Kodeksu spółek handlowych organy spółki działają w zakresie posiadanych kompetencji, które w zakresie bieżącego prowadzenia spraw Spółki i jej reprezentowania na zewnątrz posiada Zarząd Spółki. Tym samym Minister Infrastruktury nie pozyskuje i nie agreguje szczegółowych danych dotyczących zatrudnienia w Spółce, w formie i zakresie wskazanym w interpelacji. Podobnie jeżeli chodzi o informacje dotyczące podmiotów kolejowych, którym zlecono przewóz sprzętu wojskowego na potrzeby Sił Zbrojnych. Odnośnie wynagrodzenia członków organów korporacyjnych natomiast informuję, że zgodnie z obowiązującymi spółki publiczne regulacjami, Spółka udostępnia na swojej stronie internetowej corocznie kompleksową informację w tym zakresie.

Podsumowując zastaną na przełomie 2023 i 2024 roku sytuację Spółki, nie sposób oprzeć się wrażeniu, że działania zarówno ówczesnie rządzących jak i ówczesnego Rządu RP miały na celu doprowadzenie do upadku kluczowej, także w obszarze bezpieczeństwa, strategicznej dla polskiej gospodarki Spółki.

*Z poważaniem,*

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