



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.055.61.2025

Warszawa, 11 września 2025

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 10547 Posła na Sejm RP Pana Łukasza Kmity, w sprawie planowanego zeżłomowania 10 000 wagonów towarowych należących do spółki PKP Cargo, przedstawiam poniżej stanowisko w zakresie zawartych w wystąpieniu pytań.

Do przywołanej przez Pana Posła wypowiedzi Prezesa Fundacji ProKolej Pana Jakuba Majewskiego, podczas sejmowej Podkomisji Stałej ds. Transportu Kolejowego, której obrady miały miejsce w dniu 24 czerwca 2025 r., stosowne oświadczenie złożył Zarząd PKP CARGO, którego treść jest dostępna na stronie internetowej tej spółki. Z powyższego jednoznacznie wynika, że informacje podane przez Prezesa Fundacji ProKolej są nie tylko nieprecyzyjne, niezgodne z prawdą, ale także przedstawiają PKP CARGO w niekorzystnym świetle. W ocenie Zarządu PKP CARGO wypowiedź Pana Majewskiego nie jest poparta faktami oraz zawiera szereg informacji, które mogą wprowadzać w błąd osoby postronne.

Stopień szczegółowości części pytań wykracza poza informacje będące w posiadaniu Ministra Infrastruktury, a do których dostęp ma jedynie PKP CARGO oraz strony biorące udział w postępowaniu przetargowym na sprzedaż wagonów z przeznaczeniem na złom, co oznacza, że dane te mogą być objęte tajemnicą postępowania przetargowego. Tym nie mniej przedstawiam poniżej informacje dotyczące sprzedaży, które są oficjalnie przedstawiane w mediach przez Zarząd PKP CARGO.

Z komunikatu przedstawicieli PKP CARGO wynika, że w wyniku aukcji przeprowadzonej 9 września 2025 roku, Spółka pozyskała 1 ofertę. Wylicytowana cena jest zgodna z kryteriami zatwierdzonymi przez sędziego-komisarza w postępowaniu restrukturyzacyjnym. W wyniku zakończonego postępowania, po uzyskaniu przez Spółkę zgody Rady Nadzorczej, zbyciu podlegać będzie 6696 sztuk wraków, co pozwoli pozyskać łącznie 123,3 mln złotych netto.

Pozostała pula wagonów przeznaczonych do sprzedaży będzie służyła jako ewentualne źródło części zamiennych do wykorzystania podczas wzmożonych przewozów w miesiącach jesienno-zimowych, a następnie, zgodnie z założeniami Planu Restrukturyzacyjnego, wystawiona na aukcjach w nadchodzących postępowaniach.

Wagony przeznaczone do sprzedaży to wagony wysoce wyeksploatowane i w bardzo złej kondycji technicznej, bez ważnych przeglądów technicznych i dopuszczeń do użytkowania, które zostały wytypowane na podstawie ich stanu i braku zapotrzebowania na ich pracę. Większość jest od lat trwale wyłączona z użytku operacyjnego.

Zarząd PKP CARGO wyjaśnił, że wszystkie wraki wagonów, które zostały wystawione do sprzedaży nie mogą być użyte w przewozach bez wcześniejszego wykonania naprawy okresowej z zakresem odtworzeniowym. Średnia wartość takiego remontu w 2023 roku wynosiła 82,1 tys. zł/wagon. Co oznacza, że inwestycja w remont wagonów jest nieopłacalna i wiąże się z dużym ryzykiem dot. znalezienia ewentualnego kupca na tabor do przewozu węgla.

Proces sprzedaży wagonów został starannie przygotowany, szczegółowo przeanalizowano stan techniczny i pracę, którą wykonywał wskazany tabor w ostatnich latach i mógłby ewentualnie wykonywać w najbliższych.

Co istotne w przedmiotowej sprawie, Spółka wystąpiła do sądu o zgodę na sprzedaż wagonów, a jednym z warunków uczestnictwa w przetargu było dokonanie przedpłaty 100% ich wartości.

Zarówno obecne jak i prognozowane przez Spółkę przewozy nie wymagają posiadania tak wysokiej trwale odstawionej rezerwy. Obecnie w procesie przewozowym PKP CARGO wykorzystuje ok. 25 tys. wagonów, w której to liczbie Spółka posiada też pracującą rezerwę. Po realizacji planu sprzedaży przewidzianego Planem Restrukturyzacyjnym, Spółka będzie posiadała nadal ok. 10 tysięcy odstawionych wagonów w niepracującej rezerwie, które po wykonaniu niezbędnych remontów i przeglądów, będą mogły być włączane do pracy przewozowej w miejsce najbardziej wyeksploatowanego taboru.

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 przewozową 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 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.

Tak jak autor 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,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu