



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.35.2025
Warszawa, 20 października 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 11736 Posła na Sejm RP pana Andrzeja Zapałowskiego, w sprawie przetargu PKP CARGO S.A. na sprzedaż wagonów towarowych, przedstawiam poniższe stanowisko.

Pytania Pana Posła dotyczą szczegółowych spraw operacyjnych Spółki, co do których Minister Infrastruktury nie posiada informacji, także z racji faktu, że nie jest akcjonariuszem PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (dalej: PKP CARGO).

Wobec powyższego, poniżej przedstawiam publicznie dostępne informacje dotyczące tej sprawy, przekazywane dotychczas przez Zarząd Spółki.

Ogłoszone postępowanie na sprzedaż zbędnych wagonów towarowych, zakwalifikowanych jako wraki o kodzie odpadu 16 01 06 z przeznaczeniem do złomowania, stało się bezwzględną koniecznością w obliczu wzrostu ilości odstawionych wagonów towarowych, nie używanych w procesie przewozowym. Aktualnie PKP CARGO posiada 48,3 tys. wagonów, w tym 22,3 tys. (46%) wyłączonych z eksploatacji. Tak wysoki odsetek wagonów nieużytkowanych jest następstwem spadku przewozów towarowych realizowanych przez Spółkę w latach 2015 – 2023. W tym okresie ilość przewożonej masy towarowej zmniejszyła się aż o 34% czego jednym z następstw było wygenerowanie dużej ilości zbędnego taboru. 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.

Sprzedaż nadwyżek taboru, w tym prowadzone postępowanie zbycia nieużytkowanych wagonów towarowych z przeznaczeniem na złom, jest jednym z kluczowych zadań uwzględnionych w planie restrukturyzacji Spółki. PKP CARGO przeznaczyła do sprzedaży w pierwszej kolejności zbędne dla działalności Spółki wagony towarowe, wyłączone z eksploatacji z powodu przekroczonych terminów wymaganych czynności utrzymaniowych na poziomach P4 lub P5, zgodnie z obowiązującymi cyklami utrzymania. Wagony przeznaczone do sprzedaży zostały wytypowane z puli najdłużej odstawionych z powodu braku zapotrzebowania, z której na podstawie oceny stanu technicznego wyznaczono najbardziej wyeksploatowane egzemplarze.

Co istotne, Spółka wystąpiła do sądu o zgodę na sprzedaż wagonów, a jednym z warunków uczestnictwa w przetargu było dokonanie przedpłaty 100% ich wartości. Zgoda sędziego komisarza na sprzedaż zbędnych wagonów w formie wraków jest obwarowana

postanowieniem o cenie minimalnej, poniżej której PKP CARGO nie może dokonać sprzedaży.

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 za wagon. Powyższe oznacza, że inwestycja w remont wagonów jest nieopłacalna i wiąże się z dużym ryzykiem dotyczącym znalezienia ewentualnego kupca na tabor do przewozu węgla.

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 tysięcy wagonów, w której to liczbie Spółka zabezpieczyła pracującą rezerwę. Po realizacji planu sprzedaży przewidzianego Planem Restrukturyzacyjnym, Spółka będzie posiadała nadal ok. 10 tysięcy odstawionych wagonów w rezerwie, które po wykonaniu niezbędnych remontów i przeglądów, będą mogły być włączane do pracy przewozowej w miejsce najbardziej wyeksploatowanego taboru.

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.

Ze względu na skalę sprzedawanego majątku, jego wiek, stan techniczny oraz trwałą zbędność wytypowanych wagonów potwierdzoną prognozami przewozowymi zawartymi w planie restrukturyzacji Spółki, jako optymalną formę zbycia wybrano sprzedaż z przeznaczeniem do złomowania. Kasacja wagonów wymaga przeprowadzenia tych czynności w lokalizacjach objętych stosownymi zezwoleniami na przetwarzanie odpadów i tym samym jest wykluczona w miejscu postoju wagonów.

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.

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.

Dobrym 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.

Nieudolne i nieperspektywiczne zarządzanie w latach 2015-2024 spowodowało, że PKP CARGO bez głębokiej restrukturyzacji nie jest w stanie przetrwać z 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 plasują na poziomie ok. 6 - 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. Optymalna płynność spółki powinna plasować wskaźnik na poziomie od 1,2 do 2. 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.

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. 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.

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 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