



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.26.2026
Warszawa, 18 maja 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z **zapytaniem nr 3354**, Posła na Sejm RP Pana Marka Krzakały, przedstawiam poniższe stanowisko wraz z informacjami pozyskanymi od spółki PKP CARGO SA w restrukturyzacji (dalej: PKP CARGO).

Na wstępie należy zauważyć, że Skarb Państwa nie był i nie jest akcjonariuszem PKP CARGO i nie wykonuje uprawnień właścicielskich ani osobistych z akcji tej Spółki. Pakiet ponad 33% akcji Spółki jest własnością PKP SA, której akcjonariuszem jest Skarb Państwa, obecnie reprezentowany przez ministra właściwego ds. transportu.

PKP CARGO jest spółką notowaną na rynku regulowanym. Jako spółka publiczna, zobowiązana jest przepisami ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. *o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych*, do zapewnienia wszystkim akcjonariuszom równego dostępu do informacji, poprzez przekazywanie do publicznej wiadomości informacji bieżących i okresowych.

Dodatkowo, zgodnie z art. 428 § 6 Kodeksu spółek handlowych (dalej: KSH), w przypadku zgłoszenia przez akcjonariusza, poza walnym zgromadzeniem, wniosku o udzielenie informacji dotyczących spółki, zarząd może udzielić informacji na piśmie, przy uwzględnieniu ograniczeń wynikających z przepisu art. 428 § 2 KSH, który stanowi, że zarząd odmawia udzielenia informacji, jeżeli mogłoby to wyrządzić szkodę spółce, spółce z nią powiązanej albo spółce lub spółdzielni zależnej, w szczególności przez ujawnienie tajemnic technicznych, handlowych lub organizacyjnych przedsiębiorstwa.

Stosownie do cytowanych przepisów PKP SA jako jeden z akcjonariuszy spółki notowanej na Giełdzie Papierów Wartościowych może pozyskiwać informacje od PKP CARGO wyłącznie w sposób ściśle określony ww. przepisami prawa i przy zachowaniu ograniczeń z nich wynikających.

Działając w wyżej opisanych warunkach prawnych, Ministerstwo Infrastruktury zwróciło się do PKP SA z prośbą o pozyskanie od Spółki informacji, umożliwiających udzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w przedmiotowej interpelacji, w zakresie, w jakim jest to prawnie dopuszczalne.

Z przekazanych od PKP CARGO informacji wynika, że **w 2024 roku PKP CARGO SA** przeprowadziła proces optymalizacji Punktów Utrzymania Taboru (PUT) w strukturach całej Grupy PKP CARGO. W wyniku tego procesu ograniczono proces utrzymania do optymalnej na ówczesny moment wielkości, zaprzestając realizacji zadań utrzymaniowych w blisko 50% PUT w Grupie Kapitałowej PKP CARGO (tj. w spółce PKP CARGO oraz zależnej

spółce utrzymaniowej PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji), w tym w 17 z 35 punktów utrzymania funkcjonujących w ramach struktur PKP CARGO. Proces ten miał na celu dostosowanie siatki PUT do zmieniających się warunków rynkowych, w szczególności do istotnie zmniejszonych przewozów, a co za tym idzie mniejszego zapotrzebowania na realizację zadań utrzymania taboru wykorzystywanego do realizowanych przewozów.

Zatwierdzony w 2026 roku Plan Restrukturyzacyjny dla PKP CARGO obejmuje szereg dalszych inicjatyw i działań optymalizacyjnych w różnych obszarach działalności Spółki, jak również w obszarze związanym z utrzymaniem taboru. Należy jednak podkreślić, że żadne decyzje w zakresie dalszego ograniczenia PUT nie zostały do tej pory podjęte, a ewentualne kierunki przyszłych działań w tym obszarze będą poprzedzane stosownymi analizami, w których oprócz aspektów ekonomicznych, będą uwzględniane aspekty operacyjne, związane z realizowaną w PKP CARGO pracą przewozową, w tym poruszane w zapytaniu kwestie dotyczące wpływu podejmowanych decyzji na koszty operacyjne, koszty transportu taboru i czas jego wyłączenia z eksploatacji, ciągłość i efektywność bieżącego utrzymania taboru, itp.

Zgodnie ze stanowiskiem prezentowanym przez PKP CARGO wszelkie działania optymalizacyjne są prowadzone w Spółce w duchu odpowiedzialności za realizowany proces przewozowy, przy jednoczesnym zagwarantowaniu efektywności ekonomicznej i operacyjnej w celu zachowania konkurencyjności oferowanych usług na niełatwym rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce.

Prowadzone w PKP CARGO działania restrukturyzacyjne, które objęły m.in. strukturę organizacyjną, poziom zatrudnienia, sposób zarządzania majątkiem oraz kluczowe procesy operacyjne, przynoszą wymierne efekty.

Po przeprowadzeniu rzetelnej weryfikacji stanu ekonomiczno-finansowego, stanu kontraktów i taboru, PKP CARGO za 2024 rok notowała stratę ponad 2,41 mld zł a grupa kapitałowa ponad 2,45 mld zł. Głównymi przyczynami tego stanu był istotny spadek przychodów z umów z klientami oraz odpisy na utratę wartości taboru a w perspektywie brak zabezpieczenia długoterminowych, rentownych kontraktów przewozowych, gwarantujących utrzymanie ciągłości działania.

Wymuszone tym stanem działania restrukturyzacyjne, pozwoliły utrzymać działalność Spółki, pomimo trudnej sytuacji geopolitycznej, negatywnie wpływającej także na rynek przewozów cargo.

PKP CARGO w 2025 r. wypracowała zysk netto na poziomie ponad 73 mln zł, a w Grupie Kapitałowej na poziomie ponad 39 mln zł, co wskazuje na pierwsze trwałe efekty działań naprawczych realizowanych w ramach trwającego postępowania sanacyjnego, szczególnie w obszarze poprawy kosztów stałych oraz stopniowej stabilizacji działalności operacyjnej.

Z poważaniem,

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