



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-2.054.47.2026

Warszawa, 04 września 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z interpelacją nr 18641, Pośla na Sejm RP Pana Marka Krzakały, przedstawiam poniższe stanowisko wraz z informacjami pozyskanymi od spółki PKP CARGO SA w restrukturyzacji (dalej: PKP CARGO).

Kwestie właściwości Skarbu Państwa, reprezentowanego przez ministra właściwego ds. transportu, w stosunku do PKP CARGO, jak i przekazywania przez tę spółkę informacji, zostały przedstawiane w piśmie z 18 maja 2026 r.¹, będącym odpowiedzią na zapytanie nr 3354², dotyczące planów spółki PKP CARGO wobec warsztatów utrzymania lokomotyw i wagonów zlokalizowanych w Rybniku.

Odnosnie ograniczenia liczby Punktów Utrzymania Taboru (PUT) funkcjonujących w strukturach PKP CARGO, a więc również w zakresie zaplecza utrzymaniowego zlokalizowanego w Rybniku, decyzje nie zostały ostatecznie podjęte, jak wynika z informacji przekazanych przez Spółkę.

W ramach zatwierdzonego w 2026 r. *Planu Restrukturyzacji PKP CARGO*, Spółka podejmuje szereg inicjatyw i działań optymalizacyjnych w różnych obszarach działalności Spółki, w tym również w obszarze związanym z optymalną strukturą Punktów Utrzymaniowych; ewentualne kierunki przyszłych działań będą poprzedzane szczegółowymi analizami, w których oprócz aspektów ekonomicznych, będą uwzględniane poruszone w interpelacji aspekty operacyjne, tj. koszty transportu taboru i czas jego wyłączenia z eksploatacji w celu realizacji zadań utrzymaniowych. Ponadto wszelkie przyszłe decyzje w tym zakresie będą uwzględniać długofalowy interes Spółki, jak również gwarancje ciągłości i efektywności bieżącego utrzymania taboru.

PKP CARGO na bieżąco analizuje efektywność działalności poszczególnych Punktów Utrzymania Taboru (PUT), wielkość realizowanej w nich pracy utrzymaniowej, posiadane zasoby operacyjne, w tym wyposażenie techniczne, ale również wielkość zatrudnienia i kompetencje personelu utrzymaniowego, co jest jednym z istotniejszych elementów w zakresie zapewnienia właściwej realizacji zadań utrzymaniowych. PUT Rybnik, podobnie jak inne PUT zlokalizowane w rejonie Górnego Śląska jest oceniany pozytywnie, wykonuje się w nim znaczne ilości zadań utrzymaniowych i jest postrzegany jako ważna lokalizacja na mapie PUT PKP CARGO.

Odnosząc się do pytania o działania inwestycyjne planowane na lata 2026-2031 w zakresie modernizacji taboru, zaplecza technicznego oraz infrastruktury utrzymaniowej, PKP CARGO

¹ pismo znak: DNW-2.054.26.2026

² <https://www.sejm.gov.pl/Sejm10.nsf/interpelacja.xsp?typ=ZAP&nr=3354>

poinformowała, że inwestycje będą adekwatne do realizacji planowych napraw i przeglądów taboru w celu zachowania zdolności przewozowych Spółki. W zakresie infrastruktury utrzymaniowej mogą być realizowane jedynie niezbędne zadania w celu zachowania zdolności naprawczych poszczególnych punktów utrzymania taboru.

W kwestii odbudowy utraconych udziałów w rynku kolejowych przewozów towarowych przez PKP CARGO, należy zauważyć, że odbudowa pozycji rynkowej tej spółki opiera się na założeniu, że wzrost udziałów w rynku musi iść w parze z poprawą rentowności i jakości świadczonych usług. Spółka nie koncentruje się wyłącznie na zwiększaniu wolumenów przewozów, lecz na budowaniu trwałej przewagi konkurencyjnej, opartej na efektywności operacyjnej, kompleksowej ofercie logistycznej oraz zdolności do odpowiadania na zmieniające się potrzeby klientów.

Zgodnie z danymi publikowanymi przez Urząd Transportu Kolejowego, udział PKP CARGO w rynku przewiezionej masy towarów wzrósł po pierwszym półroczu 2026 r. do 27,13%, wobec 26% rok wcześniej. Jeszcze wyraźniejsza poprawa nastąpiła w przypadku pracy przewozowej, gdzie udział wzrósł z 25,24% do 27,33%. Oznacza to, że Spółka nie tylko stopniowo zwiększa przewożone wolumeny, ale umacnia swoją pozycję również w segmencie przewozów dłuższych i bardziej wymagających operacyjnie.

Jednym z głównych kierunków rozwoju pozostaje transport intermodalny. Segment ten rozwija się obecnie szybciej niż tradycyjne przewozy masowe i jest jednym z kluczowych beneficjentów zmian zachodzących w europejskich łańcuchach dostaw. Wzrost znaczenia portów morskich, rozwój logistyki kontenerowej oraz rosnące znaczenie korytarzy transportowych Północ-Południe stwarzają nowe możliwości dla przewoźników kolejowych. Dlatego PKP CARGO konsekwentnie dąży do wzmocnienia swej obecności w tym obszarze, rozwijając współpracę z terminalami i portami oraz zwiększając efektywność obsługi przewozów intermodalnych.

Przewagą PKP CARGO nadal pozostaje także skala działalności. Spółka dysponuje największym potencjałem przewozowym na rynku, rozbudowaną siecią operacyjną oraz doświadczeniem w obsłudze najbardziej wymagających projektów logistycznych. Na obecnym etapie PKP CARGO duży nacisk kładzie na

rozwój Spółki na rynkach międzynarodowych. Szczególnie istotne są korytarze transportowe Północ-Południe oraz przewozy związane z obsługą portów Morza Bałtyckiego, Adriatyckiego i Czarnego.

Odnosząc się do aktualnego stanu realizacji Planu Restrukturyzacyjnego PKP CARGO, Spółka poinformowała, że procesy ujęte w tym dokumencie są konsekwentnie wdrażane od początku postępowania sanacyjnego. Realizowane są zadania w zakresie optymalizacji kosztowej i operacyjnej, uproszczona została struktura organizacyjna spółki poprzez likwidację zakładów, co umożliwiło funkcjonowanie jako jeden podmiot. Ponadto trwają prace nad usprawnieniem i optymalizacją procesów zakupowych, polityki magazynowej, zarządzaniem taboru i utrzymaniem oraz usprawnieniem narzędzi technologicznych.

Ostatnie decyzje Walnego Zgromadzenia Spółki umożliwiają podwyższenie kapitału zakładowego i przeprowadzenie emisji akcji, dzięki czemu Spółka uzyska narzędzia do pozyskania środków przeznaczonych na realizację Układu z Wierzycielami oraz odbudowę stabilności finansowej. Równolegle prowadzone są prace związane z finalizacją Porozumienia z Wierzycielami.

Podsumowując, ze względu na bardzo złą sytuację ekonomiczno-finansową, będącą konsekwencją fatalnego zarządzania przed 2024 rokiem PKP CARGO było zmuszone wdrożyć proces sanacyjny, ratujący przed upadłością. Powyższe i odziedziczona, postępująca utrata udziału w rynku przewozów cargo istotnie opóźniły procesy inwestycyjne. Zamknięcie procesu sanacyjnego pozwoli PKP CARGO na skoncentrowaniu się na inwestycjach, rozwoju i wykorzystaniu zmian zachodzących w obszarze logistyki i transportu intermodalnego.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu