

www.pkpcargo.com

Skonsolidowany Raport Kwartalny

Grupy Kapitałowej
PKP CARGO S.A.

za I kwartał
2024



Kwartalne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe

Grupy Kapitałowej PKP
CARGO S.A. za okres 3 miesięcy
zakończony dnia 31 marca
2024 roku sporządzone
zgodnie z MSSF UE

www.pkpcargo.com



Spis treści

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	2
KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ	3
KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM	4
KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH	5
1. Informacje ogólne	6
1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy	6
1.2 Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego i założenie kontynuacji działalności	8
1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	9
1.4 Sytuacja płynnościowa Grupy i zarządzanie ryzykiem płynności	10
1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	11
2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	11
2.1 Przychody z tytułu umów z klientami	11
2.2 Koszty operacyjne	13
2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	14
2.4 Przychody i (koszty) finansowe	14
3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania	15
3.1 Podatek dochodowy	15
4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia	17
4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	17
4.2 Kapitał własny	19
4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	20
5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej	20
5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	20
5.2 Prawa do użytkowania aktywów	22
5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)	23
5.4 Zapasy	23
5.5 Należności handlowe	23
5.6 Pozostałe aktywa	24
5.7 Zobowiązania handlowe	24
5.8 Zobowiązania inwestycyjne	24
5.9 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	25
5.10 Pozostałe rezerwy	25
5.11 Pozostałe zobowiązania	25
6. Instrumenty finansowe	26
6.1 Instrumenty finansowe	26
7. Noty pozostałe	29
7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi	29
7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	30
7.3 Zobowiązania warunkowe	31
7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym	31
7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	31

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	3 miesiące zakończone 31/03/2024	3 miesiące zakończone 31/03/2023	
Przychody z tytułu umów z klientami	1 180,7	1 564,0	<i>Nota 2.1</i>
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(165,4)	(257,4)	<i>Nota 2.2</i>
Usługi dostępu do infrastruktury	(102,7)	(133,2)	
Usługi transportowe	(61,9)	(89,2)	
Pozostałe usługi	(100,4)	(124,0)	<i>Nota 2.2</i>
Koszty świadczeń pracowniczych	(521,3)	(491,8)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe koszty	(92,1)	(104,1)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	(14,5)	(4,9)	<i>Nota 2.3</i>
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	122,4	359,4	
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(219,2)	(191,4)	<i>Nota 2.2</i>
Zysk/ (strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	(96,8)	168,0	
Przychody i (koszty) finansowe	(48,0)	(41,5)	<i>Nota 2.4</i>
Udział w zyskach/ (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	2,0	4,1	<i>Nota 5.3</i>
Zysk/ (strata) przed opodatkowaniem	(142,8)	130,6	
Podatek dochodowy	24,7	(26,4)	<i>Nota 3.1</i>
ZYSK/ (STRATA) NETTO	(118,1)	104,2	
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY			
Wycena instrumentów zabezpieczających	4,1	4,2	<i>Nota 6.1</i>
Podatek dochodowy	(0,8)	(0,8)	<i>Nota 3.1</i>
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	(22,6)	17,6	
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(19,3)	21,0	
Zyski/ (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	(0,3)	(0,6)	
Podatek dochodowy	0,1	0,1	<i>Nota 3.1</i>
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(0,2)	(0,5)	
Suma pozostałych całkowitych dochodów	(19,5)	20,5	
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	(137,6)	124,7	
Zysk/ (strata) netto przypadający:			
Zysk/ (strata) netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	(118,1)	104,2	
Suma całkowitych dochodów przypadających:			
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	(137,6)	124,7	
Zysk/ (strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)			
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	
Zysk/ (strata) na akcję podstawowy	(2,64)	2,33	
Zysk/ (strata) na akcję rozwodniony	(2,64)	2,33	

W okresach objętych niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym nie występowały udziały niedające kontroli.

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	31/03/2024	31/12/2023	
AKTYWA			
Tabor kolejowy	4 447,8	4 440,3	<i>Nota 5.1</i>
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	836,2	857,7	<i>Nota 5.1</i>
Prawa do użytkowania aktywów	1 519,7	1 436,1	<i>Nota 5.2</i>
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	41,5	42,7	<i>Nota 5.3</i>
Należności handlowe	0,2	1,2	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	9,8	8,9	
Pozostałe aktywa	49,3	52,4	<i>Nota 5.6</i>
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	218,6	191,3	<i>Nota 3.1</i>
Aktywa trwałe razem	7 123,1	7 030,6	
Zapasy	189,8	200,2	<i>Nota 5.4</i>
Należności handlowe	629,7	668,3	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	0,8	0,9	
Należności z tytułu podatku dochodowego	9,0	10,1	
Pozostałe aktywa	121,3	146,2	<i>Nota 5.6</i>
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	176,6	263,7	<i>Nota 4.3</i>
Aktywa obrotowe razem	1 127,2	1 289,4	
AKTYWA RAZEM	8 250,3	8 320,0	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	<i>Nota 4.2</i>
Kapitał zapasowy	797,1	797,1	
Pozostałe składniki kapitału własnego	(108,0)	(111,1)	
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	87,0	109,6	
Zyski zatrzymane	49,5	167,6	
Kapitał własny razem	3 064,9	3 202,5	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	2 095,6	2 089,7	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	3,5	3,4	<i>Nota 5.7</i>
Zobowiązania inwestycyjne	11,3	15,6	<i>Nota 5.8</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	570,0	578,9	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe rezerwy	3,5	3,6	<i>Nota 5.10</i>
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	86,8	93,0	<i>Nota 3.1</i>
Zobowiązania długoterminowe razem	2 770,7	2 784,2	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	799,8	804,1	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	894,6	844,4	<i>Nota 5.7</i>
Zobowiązania inwestycyjne	154,5	141,3	<i>Nota 5.8</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	177,3	170,2	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe rezerwy	14,4	17,7	<i>Nota 5.10</i>
Pozostałe zobowiązania	374,1	355,6	<i>Nota 5.11</i>
Zobowiązania krótkoterminowe razem	2 414,7	2 333,3	
Zobowiązania razem	5 185,4	5 117,5	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	8 250,3	8 320,0	

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Pozostałe składniki kapitału własnego			Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	Zyski zatrzymane/ (Niepokryte straty)	Kapitał własny razem
			Zyski/ (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski/ (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających			
1/01/2024	2 239,3	797,1	(9,1)	(109,3)	7,3	109,6	167,6	3 202,5
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	(118,1)	(118,1)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	(0,2)	3,3	(22,6)	-	(19,5)
Całkowite dochody razem	-	-	-	(0,2)	3,3	(22,6)	(118,1)	(137,6)
31/03/2024	2 239,3	797,1	(9,1)	(109,5)	10,6	87,0	49,5	3 064,9
1/01/2023	2 239,3	678,0	(12,9)	(26,7)	(26,3)	176,9	204,6	3 232,9
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	104,2	104,2
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	(0,5)	3,4	17,6	-	20,5
Całkowite dochody razem	-	-	-	(0,5)	3,4	17,6	104,2	124,7
31/03/2023	2 239,3	678,0	(12,9)	(27,2)	(22,9)	194,5	308,8	3 357,6

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPIŹYWÓW PIENIĘŻNYCH

	3 miesiące zakończone 31/03/2024	3 miesiące zakończone 31/03/2023	
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Zysk/ (strata) przed opodatkowaniem	(142,8)	130,6	
Korekty			
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	219,2	191,4	<i>Nota 2.2</i>
(Zyski)/ straty z tytułu odsetek, dywidendy	40,5	31,7	
Otrzymane/ (zapłacone) odsetki	0,3	(0,1)	
Otrzymany/ (zapłacony) podatek dochodowy	(3,5)	(23,8)	
Zmiany w kapitale obrotowym	133,6	(32,2)	
Pozostałe korekty	(5,4)	(0,2)	
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	241,9	297,4	
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(201,7)	(255,8)	
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	7,3	1,9	
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	-	0,4	
Pozostałe wpływy związane z działalnością inwestycyjną	1,7	1,4	
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(192,7)	(252,1)	
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wydatki z tytułu leasingu	(41,6)	(40,3)	<i>Nota 4.1</i>
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	29,6	158,7	<i>Nota 4.1</i>
Spłata kredytów/ pożyczek	(104,3)	(77,3)	<i>Nota 4.1</i>
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(37,8)	(37,1)	<i>Nota 4.1</i>
Dotacje otrzymane	20,3	-	
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(0,4)	(0,8)	
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	(134,2)	3,2	
Zwiększenie/ (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(85,0)	48,5	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	263,7	181,5	
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	(2,1)	0,3	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	176,6	230,3	
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	41,0	43,1	



NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO KWARTALNEGO SKRÓCONEGO SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO
1. Informacje ogólne
1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy
Informacje o Jednostce dominującej

Spółka PKP CARGO S.A. ("Spółka", "Jednostka dominująca") została utworzona na podstawie Aktu Notarialnego z dnia 29 czerwca 2001 roku (Repertorium A Nr 1287/2001). Podstawowe informacje o Jednostce dominującej zaprezentowano w tabeli poniżej.

Podstawowe informacje o Jednostce dominującej	
Nazwa	PKP CARGO S.A.
Siedziba	Polska
Adres zarejestrowanego biura Jednostki dominującej	ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
KRS	0000027702 - Sąd Rejestrowy dla M. St. Warszawy, Wydział XII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, Polska
REGON	277586360
NIP	954-23-81-960

W I kwartale 2024 roku nie doszło do zmiany nazwy oraz innych danych identyfikacyjnych Jednostki dominującej.

Rokiem obrotowym Jednostki dominującej oraz spółek wchodzących w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. jest rok kalendarzowy.

Skład organów zarządczych i nadzorujących Jednostki dominującej oraz struktura akcjonariatu Jednostki dominującej na dzień 31 marca 2024 roku zostały zaprezentowane w Pozostałych Informacjach do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. za I kwartał 2024 roku odpowiednio w [Rozdziałach 2.1](#) oraz [2.3](#).

Informacje o Grupie Kapitałowej

Podstawową działalnością Grupy jest transport kolejowy towarów. Oprócz usług transportu kolejowego towarów Grupa świadczy usługi dodatkowe:

- usługi intermodalne,
- usługi spedycyjne (krajowe i międzynarodowe),
- usługi terminalowe,
- usługi bocznicowe i trakcyjne,
- naprawa i serwis taboru kolejowego,
- usługi rekultywacyjne.

Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. (zwanej dalej Grupą) wchodziły PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 20 spółek zależnych. Ponadto Grupa posiadała udziały w 2 podmiotach stowarzyszonych oraz udziały w 1 wspólnym przedsięwzięciu.

Czas trwania działalności poszczególnych spółek z Grupy nie jest ograniczony, z wyjątkiem spółki PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o., która z dniem 25 kwietnia 2024 roku została postawiona w stan likwidacji. Spółka PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. nie prowadzi istotnej działalności gospodarczej.



1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy (cd.)

Nazwa jednostki	Typ jednostki	Siedziba	Procentowa wielkość posiadanych udziałów/ akcji	
			31/03/2024	31/12/2023
Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.	pozostała jednostka zależna	Warszawa	100%	100%
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Warszawa	100%	100%
PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Żurawica	100%	100%
PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Warszawa	100%	100%
CARGOTOR Sp. z o.o.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Warszawa	100%	100%
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Warszawa	100%	100%
PKP Linia Chełmska Szerokotorowa Sp. z o.o.	pozostała jednostka zależna	Warszawa	100%	100%
ONECARGO CONNECT Sp. z o.o.	pozostała jednostka zależna	Warszawa	100%	100%
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	jednostka stowarzyszona	Gdynia	20%	20%
PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Warszawa	100%	100%
Transgaz S.A.	pozostała jednostka zależna	Zalesie k. Małaszewicz	64%	64%
Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Braniewo	100%	100%
PKP CARGO CONNECT GmbH	pozostała jednostka zależna	Hamburg	100%	100%
Terminale Przeładunkowe Sławków Medyka Sp. z o.o.	udziały we wspólnych przedsięwzięciach	Sławków	50%	50%
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Ostrawa	100%	100%
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Budapeszt	100%	100%
AWT ROSCO a.s.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Ostrawa	100%	100%
AWT CFT a.s.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Ostrawa	100%	100%
AWT Rekultivace a.s.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Petřvald	100%	100%
DEPOS Horni Sucha a.s.	jednostka stowarzyszona	Horni Sucha	20,6%	20,6%
PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s.	pozostała jednostka zależna	Bratysława	100%	100%
AWT DLT s.r.o.	pozostała jednostka zależna	Kladno	100%	100%
PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o.	pozostała jednostka zależna	Grčarevec	80%	80%

Pozostałe jednostki zależne nie podlegają konsolidacji metodą pełną z uwagi na przyjęte przez Grupę kryterium istotności. Spółki te wyceniane są metodą praw własności, co zaprezentowano w [Nocie 5.3](#) niniejszego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego lub prezentowane są jako pozostałe aktywa.

1.2 Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego i założenie kontynuacji działalności

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2024 roku zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości.

Tendencja spadkowa na rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce utrzymuje się od kilku kwartałów i Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A. jako lider na tym rynku jest szczególnie narażona na spadek przewozów, co przekłada się również na mniejsze przychody. Utrzymująca się wysoka inflacja ma wpływ na ceny nabywanych surowców, materiałów oraz usług, a jednocześnie powoduje silną presję na wzrost wynagrodzeń ze strony pracowników. Wzrost kosztów spowodowany inflacją i kryzysem na rynku paliw i energii oraz konieczność zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego na przełomie lat 2022/23 ograniczyły możliwości Grupy do konkurencji w najbardziej dochodowych kategoriach przewozów i spowodowały utratę części klientów, co wpłynęło na wyniki ostatnich miesięcy. W wyniku powyższego nastąpił znaczący spadek popytu na usługi dostarczane przez Grupę.

W I kwartale 2024 roku przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych i spedycyjnych spadły o ponad 25% w porównaniu do I kwartału 2023 roku i były głównym determinantem spadku przychodów z tytułu umów z klientami. Wskutek spadku przewiezionego przez Grupę wolumenu masy towarowej nastąpił spadek kosztów zmiennych, tj. kosztów zużycia energii trakcyjnej i paliwa trakcyjnego, usług dostępu do infrastruktury, usług transportowych i spedycyjnych. Koszty stałe, tj. amortyzacja oraz koszty świadczeń pracowniczych uległy jednak zwiększeniu. Wzrost kosztów amortyzacji wynika z poniesionych w ostatnich okresach znaczących nakładów inwestycyjnych, zwłaszcza napraw okresowych taboru kolejowego, a koszty świadczeń pracowniczych w związku z wdrożoną od 1 stycznia 2024 roku systemową podwyżką wynagrodzeń pracowników. Opisane czynniki spowodowały, iż Grupa wygenerowała stratę netto w kwocie 118,1 milionów złotych przy wyniku EBITDA na poziomie 122,4 milionów złotych.

Osiągnięte w I kwartale 2024 roku wyniki przy zrealizowanych nakładach inwestycyjnych na poziomie 323,5 milionów złotych miały wpływ na pogorszenie sytuacji płynnościowej Grupy, co zaprezentowano w **Nocie 1.4** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Mając na uwadze obecną sytuację, Zarząd Jednostki dominującej planuje szereg działań optymalizacyjnych i oszczędnościowych, m.in. poprzez zakończenie części umów generujących koszty, czasowe skierowanie części pracowników na nieświadczenie pracy oraz zmniejszenie nakładów inwestycyjnych, które mają na celu ograniczenie tego ryzyka oraz poprawę sytuacji dochodowej i płynnościowej Grupy. W związku z powyższym niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone przy założeniu kontynuowania działalności.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe sporządzono zgodnie z Międzynarodowym Standardem Rachunkowości nr 34 Śródroczna Sprawozdawczość Finansowa w kształcie zatwierdzonym przez Unię Europejską.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe należy czytać łącznie ze zbadanym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. za rok zakończony 31 grudnia 2023 roku sporządzonym według MSSF UE. Zasady (polityka) rachunkowości zastosowane do sporządzenia niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego są spójne z tymi, które zastosowano przy sporządzaniu Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2023 roku.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej instrumentów pochodnych oraz inwestycji w instrumenty kapitałowe.

W okresie śródrocznym działalność Grupy nie wykazuje istotnych sezonowych lub cyklicznych trendów.

W skład niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego wchodzi skonsolidowane sprawozdanie z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów, skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej, skonsolidowane sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym, skonsolidowane sprawozdanie z przepływów pieniężnych oraz wybrane noty objaśniające.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone w polskich złotych (PLN). Dane w sprawozdaniu finansowym zostały wykazane w milionach złotych.

Transakcje wyrażone w walutach obcych przelicza się na walutę funkcjonalną według kursu obowiązującego w dniu transakcji lub wyceny, kiedy pozycje podlegają przeszacowaniu. Na dzień bilansowy aktywa i zobowiązania pieniężne denominowane w walutach obcych są przeliczane według średniego kursu NBP obowiązującego na ten dzień. Zyski i straty kursowe z tytułu rozliczenia tych transakcji oraz wyceny bilansowej aktywów i zobowiązań pieniężnych wyrażonych w walutach obcych ujmuje się w wyniku, o ile nie odracza się ich w pozostałych całkowitych dochodach, gdy kwalifikują się do uznania za zabezpieczenie przepływów pieniężnych. Pozycje niepieniężne wyceniane według kosztu historycznego wyrażonego w walucie obcej przelicza się przy zastosowaniu kursu wymiany z dnia zawarcia transakcji.

1.2 Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego i założenie kontynuacji działalności (cd.)

Dane finansowe jednostek zagranicznych dla celów konsolidacji przeliczone zostały na walutę polską w następujący sposób:

- pozycje aktywów i zobowiązań według kursu wymiany na koniec okresu sprawozdawczego,
- pozycje sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów oraz sprawozdania z przepływów pieniężnych według średniego kursu wymiany w danym okresie sprawozdawczym, obliczonego jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie.

Różnice kursowe powstałe w wyniku powyższych przeliczeń ujmowane są w kapitale własnym, jako różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych.

W niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym, dla potrzeb wyceny sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych objętych konsolidacją, Grupa zastosowała następujące kursy walut:

Waluta	Pozycje sprawozdania z sytuacji finansowej		Pozycje sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów oraz sprawozdania z przepływów pieniężnych	
	31/03/2024	31/12/2023	3 miesiące zakończone 31/03/2024	3 miesiące zakończone 31/03/2023
EUR	4,3009	4,3480	4,3211	4,7005
CZK	0,1700	0,1759	0,1719	0,1987

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe nie podlegało badaniu przez biegłego rewidenta. Pozycje skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 31 grudnia 2023 roku zostały zbadane przez biegłego rewidenta podczas badania Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. za rok zakończony 31 grudnia 2023 roku sporządzonego według MSSF UE.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 27 maja 2024 roku.

1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

Standardy i interpretacje przyjęte przez RMSR oraz UE, które weszły w życie

Zatwierdzając niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupa zastosowała następujące zmiany standardów i interpretacji, które zostały wydane przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości i zatwierdzone do stosowania przez UE:

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Zmiany do MSSF 16 „Leasing” - Zobowiązanie z tytułu leasingu w przypadku sprzedaży i leasingu zwrotnego	1 stycznia 2024 roku
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” - klasyfikacja zobowiązań jako krótkoterminowe lub długoterminowe oraz zobowiązania długoterminowe z kowenantami	1 stycznia 2024 roku
Zmiany do MSR 7 „Rachunek przepływów pieniężnych” i MSSF 7 „Instrumenty finansowe: Ujawnienia”: Ustalenia dotyczące finansowania dostawców	1 stycznia 2024 roku

Powyżej przedstawione standardy oraz interpretacje nie miały istotnego wpływu na sprawozdanie finansowe Grupy.

Standardy i Interpretacje przyjęte przez RMSR oraz niezatwierdzone przez UE

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różni się obecnie w znaczący sposób od regulacji przyjętych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości, z wyjątkiem poniższych standardów, zmian do standardów i interpretacji, które nie zostały jeszcze zatwierdzone przez UE i nie weszły w życie. W ocenie Zarządu Jednostki dominującej zatwierdzenie przez UE poniższych standardów nie spowoduje istotnych zmian w sprawozdaniu finansowym Grupy w kolejnych okresach sprawozdawczych, z wyjątkiem zmian wynikających z MSSF 18 „Prezentacja i ujawnianie informacji w sprawozdaniach finansowych”. Na dzień zatwierdzenia niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupa jest w trakcie analizy zmian wynikających z MSSF 18, w związku z czym nie jest jeszcze możliwa ocena wpływu tego standardu na sprawozdanie finansowe Grupy.

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Zmiany do MSR 21 „Skutki zmian kursów walutowych”: Brak wymienialności	1 stycznia 2025 roku
MSSF 18 „Prezentacja i ujawnianie informacji w sprawozdaniach finansowych”	1 stycznia 2027 roku

1.4 Sytuacja płynnościowa Grupy i zarządzanie ryzykiem płynności

W związku ze zidentyfikowaniem ryzyka okresowych trudności finansowych Jednostki dominującej, w zakresie zapewnienia bieżącej płynności Grupa podejmuje działania zmierzające m.in. do optymalizacji kosztowej oraz równocześnie do średnioterminowego zapewnienia dostępności narzędzi wspierających finansowanie działalności operacyjnej (m.in. kredyty w rachunku bieżącym). W toku zarządzania sytuacją płynnościową na bieżąco monitorowane są poziomy należności i zobowiązań handlowych.

Informacje o dostępnych źródłach finansowania zostały zaprezentowane w **Nocie 4.1**.

Aktualizacja ryzyk towarzyszących wojnie w Ukrainie może wpływać na sytuację finansową Grupy w kolejnych okresach sprawozdawczych.

Wymagalność zobowiązań finansowych Grupy na dzień bilansowy według daty wymagalności na podstawie umownych niezdykontowanych płatności (wraz z odsetkami płatnymi w przyszłości)

31/03/2024	Umowne terminy wymagalności od końca okresu sprawozdawczego				Razem (bez dyskonta)	Wartość bilansowa
	Poniżej 3 miesięcy	Od 3 do 12 miesięcy	Od 1 roku do 5 lat	Powyżej 5 lat		
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	473,0	461,0	1 683,5	844,6	3 462,1	2 895,4
Zobowiązania handlowe	891,6	3,0	3,5	-	898,1	898,1
Zobowiązania inwestycyjne	140,6	14,2	11,4	-	166,2	165,8
Cash pool	14,3	-	-	-	14,3	14,3
Razem	1 519,5	478,2	1 698,4	844,6	4 540,7	3 973,6

31/12/2023	Umowne terminy wymagalności od końca okresu sprawozdawczego				Razem (bez dyskonta)	Wartość bilansowa
	Poniżej 3 miesięcy	Od 3 do 12 miesięcy	Od 1 roku do 5 lat	Powyżej 5 lat		
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	404,5	486,4	1 640,3	874,1	3 405,3	2 893,8
Zobowiązania handlowe	841,5	2,9	3,4	-	847,8	847,8
Zobowiązania inwestycyjne	122,7	18,8	15,7	-	157,2	156,9
Cash pool	14,2	-	-	-	14,2	14,2
Instrumenty pochodne – kontrakt swap	0,1	-	-	-	0,1	0,1
Razem	1 383,0	508,1	1 659,4	874,1	4 424,6	3 912,8

Struktura wiekowa zobowiązań handlowych i inwestycyjnych

	31/03/2024			31/12/2023		
	Zobowiązania handlowe	Zobowiązania inwestycyjne	Razem	Zobowiązania handlowe	Zobowiązania inwestycyjne	Razem
Zobowiązania nieprzeterminowane	420,7	106,9	527,6	589,7	149,7	739,4
Zobowiązania przeterminowane						
do 30 dni	167,7	32,6	200,3	156,2	7,2	163,4
31 - 90 dni	246,4	26,3	272,7	92,3	-	92,3
91 - 180 dni	56,5	-	56,5	3,1	-	3,1
181 - 365 dni	2,3	-	2,3	3,0	-	3,0
powyżej 365 dni	4,5	-	4,5	3,5	-	3,5
Razem	898,1	165,8	1 063,9	847,8	156,9	1 004,7

1.4 Sytuacja płynnościowa Grupy i zarządzanie ryzykiem płynności (cd.)

Analiza wiekowa należności handlowych

	31/03/2024			31/12/2023		
	Brutto	Oczekiwane straty kredytowe	Netto	Brutto	Oczekiwane straty kredytowe	Netto
Należności nieprzeterminowane	566,2	(0,3)	565,9	585,3	(0,5)	584,8
Należności przeterminowane						
do 30 dni	31,6	(0,4)	31,2	47,3	(0,3)	47,0
31 - 90 dni	14,0	(1,1)	12,9	17,6	(1,2)	16,4
91 - 180 dni	4,8	(1,1)	3,7	2,9	(1,0)	1,9
181 - 365 dni	6,5	(5,7)	0,8	11,3	(6,8)	4,5
powyżej 365 dni	135,4	(120,0)	15,4	135,8	(120,9)	14,9
Razem	758,5	(128,6)	629,9	800,2	(130,7)	669,5

1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2024 roku nie miały miejsca zmiany założeń przyjętych przez Zarząd Jednostki dominującej przy ustalaniu wielkości szacunkowych, które miałyby istotny wpływ na okres bieżący lub na okresy przyszłe.

2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami

Struktura przychodów z tytułu umów z klientami

Grupa prowadzi działalność tylko w ramach jednego segmentu – krajowego i międzynarodowego przewozu towarów oraz prowadzenia kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych.

Zarząd Jednostki dominującej nie dokonuje oceny wyników działalności Grupy ani nie decyduje o alokacji zasobów do grup świadczonych usług przy uwzględnieniu zaprezentowanej poniżej struktury przychodów z tytułu umów z klientami, a więc poszczególne grupy usług nie mogą być traktowane jako segmenty operacyjne Grupy.

3 miesiące zakończony 31/03/2024	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	1,3	309,9	645,1	956,3
Przychody z pozostałej działalności transportowej	-	-	24,6	24,6
Przychody bocznicowe i trakcyjne	3,9	46,7	41,1	91,7
Przychody przeładunkowe	-	3,8	27,7	31,5
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	0,3	-	8,3	8,6
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	27,6	27,6
Pozostałe przychody	5,8	3,0	31,6	40,4
Razem	11,3	363,4	806,0	1 180,7
Termin ujmowania przychodów				
W określonym momencie	0,2	-	28,3	28,5
Przez okres	11,1	363,4	777,7	1 152,2
Razem	11,3	363,4	806,0	1 180,7

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

3 miesiące zakończone 31/03/2023	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	4,6	500,8	793,6	1 299,0
Przychody z pozostałej działalności transportowej	-	0,3	31,3	31,6
Przychody bocznicowe i trakcyjne	3,0	45,4	43,0	91,4
Przychody przeładunkowe	0,2	4,1	51,5	55,8
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	0,4	-	13,2	13,6
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	15,2	15,2
Pozostałe przychody	10,0	2,9	44,5	57,4
Razem	18,2	553,5	992,3	1 564,0
Termin ujmowania przychodów				
W określonym momencie	0,1	-	15,2	15,3
Przez okres	18,1	553,5	977,1	1 548,7
Razem	18,2	553,5	992,3	1 564,0

Informacje geograficzne

Grupa definiuje obszar geograficzny działalności gospodarczej jako miejsce siedziby odbiorcy usługi, a nie kraj wykonania usługi. Głównym obszarem geograficznym działalności Grupy jest Polska. Poniżej przedstawiono przychody z tytułu umów z klientami Grupy w rozbiciu na miejsce ich siedziby:

	3 miesiące zakończone 31/03/2024	3 miesiące zakończone 31/03/2023
Polska	875,3	1 217,0
Czechy	109,1	164,6
Niemcy	73,5	68,2
Włochy	20,1	17,7
Ukraina	19,6	10,9
Słowacja	14,0	17,6
Pozostałe kraje	69,1	68,0
Razem	1 180,7	1 564,0

Aktywa trwałe z wyłączeniem instrumentów finansowych i aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego w rozbiciu na lokalizacje

	31/03/2024	31/12/2023
Polska	6 281,4	6 173,6
Czechy	594,9	634,7
Pozostałe kraje	8,8	11,4
Razem	6 885,1	6 819,7

Informacje o wiodących klientach

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2024 roku oraz 31 marca 2023 roku przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekroczyły 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

Aktywa z tytułu umów z klientami

	31/03/2024	31/03/2023
Stan na początek okresu sprawozdawczego	35,7	49,8
Ujęcie przychodu przed wystawieniem dokumentu sprzedaży	34,2	35,0
Reklasyfikacja do należności	(34,9)	(48,5)
Różnice kursowe z wyceny	(0,3)	0,4
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	34,7	36,7

2.2 Koszty operacyjne

Zużycie energii i paliwa trakcyjnego

	3 miesiące zakończone 31/03/2024	3 miesiące zakończone 31/03/2023
Zużycie paliwa trakcyjnego	(30,5)	(44,1)
Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej	(134,9)	(213,3)
Razem	(165,4)	(257,4)

Pozostałe usługi

	3 miesiące zakończone 31/03/2024	3 miesiące zakończone 31/03/2023
Usługi remontowe i utrzymania składników majątku trwałego	(21,1)	(25,5)
Czyszcze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	(27,3)	(28,1)
Usługi telekomunikacyjne	(1,7)	(1,7)
Usługi prawne, doradcze i podobne	(3,0)	(2,7)
Usługi informatyczne	(15,6)	(12,2)
Usługi przeładunkowe	(6,5)	(9,7)
Usługi rekultywacyjne	(6,0)	(15,7)
Usługi manewrowe, trakcyjne i rewidenckie	(10,9)	(13,6)
Pozostałe usługi	(8,3)	(14,8)
Razem	(100,4)	(124,0)

Koszty świadczeń pracowniczych

	3 miesiące zakończone 31/03/2024	3 miesiące zakończone 31/03/2023
Wynagrodzenia	(389,3)	(370,3)
Koszty ubezpieczeń społecznych	(80,9)	(78,2)
Koszty odpisów na ZFŚS	(10,8)	(7,8)
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	(14,9)	(12,8)
Świadczenia po okresie zatrudnienia	(5,3)	(4,8)
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	(20,1)	(17,9)
Razem	(521,3)	(491,8)

Pozostałe koszty

	3 miesiące zakończone 31/03/2024	3 miesiące zakończone 31/03/2023
Zużycie paliwa nietrakcyjnego	(6,9)	(9,0)
Zużycie energii elektrycznej, gazu i wody	(22,1)	(30,5)
Zużycie materiałów	(20,0)	(28,3)
Podatki i opłaty	(10,2)	(10,2)
Wartość sprzedanych materiałów	(15,8)	(8,1)
Podróże służbowe	(8,5)	(9,0)
Pozostałe	(8,6)	(9,0)
Razem	(92,1)	(104,1)

Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości

	3 miesiące zakończone 31/03/2024	3 miesiące zakończone 31/03/2023
Amortyzacja taboru kolejowego	(166,6)	(145,0)
Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	(16,7)	(17,0)
Amortyzacja praw do użytkowania aktywów	(33,6)	(28,1)
Amortyzacja aktywów niematerialnych	(2,2)	(1,5)
(Zawiązane) / rozwiązane odpisy z tytułu utraty wartości		
Tabor kolejowy	-	0,2
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	(0,1)	-
Razem	(219,2)	(191,4)

2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

	3 miesiące zakończone 31/03/2024	3 miesiące zakończone 31/03/2023
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	0,6	0,3
Rozwiązane odpisy aktualizujące należności handlowe	0,6	1,4
Kary i odszkodowania	2,5	7,0
Rozwiązane pozostałe rezerwy	0,5	1,2
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	1,0	0,9
Wynik netto z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	0,8	-
Dotacje	1,4	0,4
Inne	1,4	0,9
Pozostałe przychody operacyjne razem	8,8	12,1
Utworzone odpisy aktualizujące należności handlowe	(1,2)	(2,2)
Kary i odszkodowania	(3,3)	(4,3)
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	(2,9)	(1,4)
Utworzone pozostałe rezerwy	(0,8)	(1,4)
Odsetki od zobowiązań handlowych oraz pozostałych zobowiązań	(13,9)	(4,7)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	-	(1,2)
Inne	(1,2)	(1,8)
Pozostałe koszty operacyjne razem	(23,3)	(17,0)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	(14,5)	(4,9)

2.4 Przychody i (koszty) finansowe

Przychody i (koszty) finansowe

	3 miesiące zakończone 31/03/2024	3 miesiące zakończone 31/03/2023
Przychody odsetkowe	1,4	1,3
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	0,3	-
Inne	-	0,1
Przychody finansowe razem	1,7	1,4
Koszty odsetkowe	(41,6)	(32,6)
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	(7,7)	(9,4)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	-	(0,5)
Inne	(0,4)	(0,4)
Koszty finansowe razem	(49,7)	(42,9)
Przychody i (koszty) finansowe	(48,0)	(41,5)

3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania

3.1 Podatek dochodowy

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	3 miesiące zakończone 31/03/2024	3 miesiące zakończone 31/03/2023
Bieżący podatek dochodowy		
Bieżące obciążenie podatkowe	(5,5)	(13,8)
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	(0,7)	-
Odroczony podatek dochodowy		
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	30,9	(12,6)
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	24,7	(26,4)

Stawki podatku dochodowego od osób prawnych obowiązujące w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A. w latach 2023 - 2024 wynosiły: w Polsce 19%, w Czechach 21% w 2024 roku (19% w 2023 roku) oraz na Węgrzech 9%.

Obecne przepisy nie zakładają zróżnicowania stawek podatkowych dla przyszłych okresów. Często występujące różnice w opiniach, co do interpretacji prawnej przepisów podatkowych zarówno wewnątrz organów państwowych, jak i pomiędzy organami państwowymi i przedsiębiorstwami, powodują powstanie obszarów niepewności i konfliktów. Zjawiska te powodują, że ryzyko podatkowe w Polsce jest znacząco wyższe niż istniejące zwykle w krajach o bardziej rozwiniętym systemie podatkowym. Rozliczenia podatkowe mogą być przedmiotem kontroli przez okres pięciu lat, począwszy od końca roku, w którym nastąpiła zapłata podatku. W wyniku przeprowadzanych kontroli dotychczasowe rozliczenia podatkowe Grupy mogą zostać powiększone o dodatkowe zobowiązania podatkowe.

Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach

	3 miesiące zakończone 31/03/2024	3 miesiące zakończone 31/03/2023
Podatek odroczony od wyceny instrumentów zabezpieczających	(0,8)	(0,8)
Podatek odroczony od zysków / (strat) aktuarialnych dotyczących świadczeń pracowniczych	0,1	0,1
Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego jednostek zagranicznych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach ¹⁾	3,3	(2,4)
Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	2,6	(3,1)

¹⁾ Pozycja prezentowana w ramach kapitału własnego, jako różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych.

Stan aktywów i zobowiązań z tytułu odroczonego podatku dochodowego

Aktywa i zobowiązania z tytułu podatku odroczonego podlegają kompensacie na poziomie sprawozdań finansowych każdej spółki z Grupy i w związku z tym w niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym prezentuje się następujące wartości:

	31/03/2024	31/12/2023
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	218,6	191,3
Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego	(86,8)	(93,0)
Razem	131,8	98,3

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego przed kompensatą

3 miesiące zakończone 31/03/2024	1/01/2024	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia saldo podatku odroczonego	31/03/2024
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:					
Niefinansowe aktywa trwałe	(89,7)	2,0	-	3,1	(84,6)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	(2,0)	(2,8)	-	0,2	(4,6)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	25,0	2,7	-	-	27,7
Zapasy	(7,5)	1,0	-	-	(6,5)
Należności leasingowe	(1,9)	(0,2)	-	-	(2,1)
Należności handlowe	(1,1)	(1,5)	-	-	(2,6)
Rezerwy na świadczenia pracownicze	142,6	(1,0)	0,1	(0,1)	141,6
Pozostałe	8,4	15,8	(0,8)	0,1	23,5
Niewykorzystane straty podatkowe	24,5	14,9	-	-	39,4
Razem	98,3	30,9	(0,7)	3,3	131,8

3 miesiące zakończone 31/03/2023	1/01/2023	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia saldo podatku odroczonego	31/03/2023
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:					
Niefinansowe aktywa trwałe	(83,7)	0,2	-	(2,2)	(85,7)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	(16,3)	2,3	-	(0,2)	(14,2)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	23,3	(7,0)	-	-	16,3
Zapasy	(9,3)	0,5	-	-	(8,8)
Należności leasingowe	(1,7)	0,1	-	-	(1,6)
Należności handlowe	(4,1)	2,7	-	-	(1,4)
Rezerwy na świadczenia pracownicze	121,7	(0,8)	0,1	-	121,0
Pozostałe	9,0	2,3	(0,8)	-	10,5
Niewykorzystane straty podatkowe	42,7	(12,9)	-	-	29,8
Razem	81,6	(12,6)	(0,7)	(2,4)	65,9

Analiza zapadalności aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego od strat podatkowych

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których ujęto aktywa z tytułu podatku odroczonego na dzień 31 marca 2024 roku

Rok	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	1,0	69,3	46,3	5,7	45,3	39,5	207,1

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których ujęto aktywa z tytułu podatku odroczonego na dzień 31 grudnia 2023 roku

Rok	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	1,2	69,3	46,3	5,7	6,1	-	128,6

Straty podatkowe nieujęte w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego

Kwota strat podatkowych nieujętych w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku wynika ze strat podatkowych od następujących spółek:

	31/03/2024	31/12/2023
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.	3,1	8,0
AWT CFT a.s.	7,9	8,2
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	3,2	3,1
Razem	14,2	19,3

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 31 marca 2024 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego

Rok	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	4,2	3,5	0,2	1,6	1,6	3,1	14,2

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 31 grudnia 2023 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego

Rok	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	4,4	11,5	0,2	1,6	1,6	-	19,3

4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

Zobowiązania z tytułu zadłużenia posiadane przez Grupę składają się z dwóch głównych kategorii: kredytów bankowych i pożyczek oraz leasingu. Umowy kredytów zawierane były głównie na finansowanie bieżącej działalności, finansowanie i refinansowanie planu inwestycyjnego oraz akwizycji. Spłata zaciągniętych zobowiązań wynikających z zawartych umów kredytowych jest dokonywana w PLN i EUR.

Umowy leasingu zawarte są w PLN, EUR, CZK i dotyczą głównie nieruchomości oraz taboru kolejowego.

Pozycje w walutach

31/03/2024	W walucie	W walucie obcej		Razem
	funkcjonalnej PLN	EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	929,2	470,0	-	1 399,2
Leasing	1 449,2	24,6	22,4	1 496,2
Razem	2 378,4	494,6	22,4	2 895,4

31/12/2023	W walucie	W walucie obcej		Razem
	funkcjonalnej PLN	EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	980,1	500,2	-	1 480,3
Leasing	1 361,9	26,5	25,1	1 413,5
Razem	2 342,0	526,7	25,1	2 893,8

Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

3 miesiące zakończone 31/03/2024	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2024	1 480,3	1 413,5	2 893,8
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	29,6	58,1	87,7
Modyfikacje istniejących umów	-	56,0	56,0
Leasing zwrotny	-	6,2	6,2
Koszty transakcyjne	0,3	-	0,3
Naliczenie odsetek	20,3	21,1	41,4
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(104,3)	(41,6)	(145,9)
Zapłacone odsetki	(21,4)	(16,4)	(37,8)
Koszty transakcyjne	(0,3)	-	(0,3)
Pozostałe	-	(0,1)	(0,1)
Różnice kursowe ujęte w wyniku	(5,0)	(0,5)	(5,5)
Różnice kursowe z przeliczenia	(0,3)	(0,1)	(0,4)
31/03/2024	1 399,2	1 496,2	2 895,4
Długoterminowe	825,8	1 269,8	2 095,6
Krótkoterminowe	573,4	226,4	799,8
Razem	1 399,2	1 496,2	2 895,4

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

3 miesiące zakończone 31/03/2023	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2023	1 494,3	877,9	2 372,2
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	158,7	206,3	365,0
Modyfikacje istniejących umów	-	60,2	60,2
Leasing zwrotny	-	1,6	1,6
Koszty transakcyjne	0,3	-	0,3
Naliczenie odsetek	21,2	11,0	32,2
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(77,3)	(40,3)	(117,6)
Zapłacone odsetki	(22,8)	(14,3)	(37,1)
Koszty transakcyjne	(0,3)	-	(0,3)
Pozostałe	-	(0,1)	(0,1)
Różnice kursowe ujęte w wyniku	(1,7)	(0,3)	(2,0)
Różnice kursowe z przeliczenia	(0,1)	1,5	1,4
31/03/2023	1 572,3	1 103,5	2 675,8
Długoterminowe	1 000,1	934,5	1 934,6
Krótkoterminowe	572,2	169,0	741,2
Razem	1 572,3	1 103,5	2 675,8

Pozostałe kwoty z tytułu umów leasingu ujęte w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów:

	Prezentacja w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	31/03/2024	31/03/2023
Przychody z tytułu umów leasingu operacyjnego	Przychody z tytułu umów z klientami	15,7	15,7
Koszty z tytułu leasingu krótkoterminowego	Pozostałe usługi	(11,0)	(17,3)

Warunki umów kredytowych

Podpisane z bankami umowy nakładają na Grupę zobowiązania natury prawno-finansowej stosowane standardowo w tego rodzaju transakcjach. Kluczowymi wskaźnikami wykonania ww. zobowiązań określonych w umowach kredytowych zawartych przez Grupę są: wskaźnik zadłużenie netto/EBITDA oraz wskaźnik ogólnego zadłużenia.

Wyżej wymienione wskaźniki kalkulowane są w oparciu o dane zawarte na bazie jednostkowych sprawozdań finansowych wybranych spółek zależnych oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO S.A. i Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL.

Zgodnie z postanowieniami umów zawartych przez Grupę weryfikacja spełniania warunków umów kredytowych następuje w cyklach kwartalnych, półrocznych oraz na koniec każdego roku obrotowego.

Wskaźnik zadłużenie netto/EBITDA określa poziom zadłużenia finansowego pomniejszonego o środki pieniężne w relacji do generowanej EBITDA i kalkulowany jest z uwzględnieniem wyłączenia wpływu MSSF 16. Maksymalna dopuszczalna wartość wskaźnika zadłużenie netto/EBITDA w zależności od umowy jest ustanowiona w przedziale 2,25-4,5. W przypadku wybranych umów istnieje również obowiązek spełnienia wskaźnika zadłużenie netto/EBITDA oraz zadłużenia ogółem kalkulowanych w oparciu o parametry prognozowane.

Wskaźnik ogólnego zadłużenia w większości umów zdefiniowany jest jako stosunek zobowiązań ogółem (z uwzględnieniem wyłączenia wpływu MSSF 16) do sumy bilansowej (z uwzględnieniem wyłączenia wpływu MSSF 16) i jego wartość nie może przekroczyć 60%.

Na dzień 31 marca 2024 roku w przypadku Jednostki dominującej i spółek zależnych warunki określone w umowach kredytowych zostały spełnione i tym samym na podstawie MSR 1 nie istniała konieczność przeklasyfikowania długoterminowych zobowiązań z tytułu kredytów do części krótkoterminowej.

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Niewykorzystane linie kredytowe i leasingowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Okres dostępności	Waluta umowy	31/03/2024	31/12/2023
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A. ¹⁾	24/05/2024	PLN	72,7	100,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A. ²⁾	25/05/2024	PLN	12,0	-
Kredyt w rachunku bieżącym	Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A.	27/06/2024	PLN	0,1	-
Kredyt w rachunku bieżącym	Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. ³⁾	30/06/2024	PLN	0,5	2,8
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	09/07/2024	PLN	1,6	1,6
Kredyt w rachunku bieżącym	Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A.	27/07/2024	PLN	10,0	0,5
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Gospodarstwa Krajowego ⁴⁾	28/02/2025	PLN	100,0	100,0
Kredyt w rachunku bieżącym	ING Bank N.V.	22/11/2028	EUR	12,9	13,1
Linia leasingowa	ING Lease (Polska) sp. z o.o.	13/06/2024	PLN	9,8	18,0
Linia leasingowa	PKO Leasing S.A.	26/10/2024	PLN	1,1	51,8
Razem				220,7	287,8

¹⁾ W dniu 23 maja 2024 roku Jednostka dominująca zawarła z bankiem aneks do umowy wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 23 sierpnia 2024 roku.

²⁾ W dniu 23 maja 2024 roku Jednostka dominująca wraz ze spółką zależną zawarły z bankiem aneks do umowy wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 23 sierpnia 2024 roku.

³⁾ W dniu 19 marca 2024 roku Jednostka dominująca zawarła z bankiem aneks do umowy wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 30 czerwca 2024 roku.

⁴⁾ W dniu 29 lutego 2024 roku Jednostka dominująca zawarła z bankiem aneks do umowy wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 28 lutego 2025 roku.

4.2 Kapitał własny

Kapitał zakładowy

	31/03/2024	31/12/2023
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239,3	2 239,3

Na dzień 31 marca 2024 roku oraz na dzień 31 grudnia 2023 roku kapitał zakładowy składał się z akcji zwykłych o wartości nominalnej 50 złotych każda. W pełni pokryte akcje zwykłe, o wartości nominalnej 50 złotych, są równoważne pojedynczemu głosowi na walnym zgromadzeniu i posiadają prawo do dywidendy.

Spółka PKP S.A. jest podmiotem dominującym wobec spółki PKP CARGO S.A. Zgodnie ze statutem Jednostki dominującej PKP S.A. posiada szczególne uprawnienia osobiste polegające na uprawnieniu do powoływania i odwoływania Członków Rady Nadzorczej w liczbie równej połowie składu Rady Nadzorczej powiększonej o jeden. PKP S.A. przysługuje osobiste uprawnienie do wyznaczenia przewodniczącego Rady Nadzorczej, jak i określenia liczby Członków Rady Nadzorczej. Dodatkowo w przypadku, w którym udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki wynosi 50% lub mniej, PKP S.A. przysługuje uprawnienie osobiste do wyłącznego wskazania kandydatów na Prezesa Zarządu Jednostki dominującej. Uprawnienia osobiste PKP S.A. przysługują zawsze wtedy, gdy PKP S.A. posiada co najmniej 25% kapitału zakładowego Jednostki dominującej.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2024 roku oraz 31 marca 2023 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Jednostki dominującej.

Zmiany w kapitale zapasowym i zyskach zatrzymanych

W dniu 23 kwietnia 2024 roku Zarząd Jednostki dominującej podjął uchwałę dotyczącą rekomendacji w zakresie przeznaczenia zysku netto za 2023 rok w wysokości 45,2 milionów złotych wykazanego w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym w całości na zasilenie kapitału zapasowego.

4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

	31/03/2024	31/12/2023
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	83,2	171,5
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	93,4	91,4
Inne środki pieniężne	-	0,8
Razem	176,6	263,7
<i>w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>41,0</i>	<i>37,5</i>

Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmowały głównie środki pieniężne zgromadzone na rachunkach VAT oraz rachunkach bankowych prowadzonych dla wadów i gwarancji.

5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe

Zmiana stanu taboru kolejowego i pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

3 miesiące zakończone 31/03/2024	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2024	7 777,0	1 056,8	504,4	105,8	49,0	66,1	1 782,1
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	203,4	203,4
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	4,9	4,9
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	-	0,8	-	-	0,8
Rozliczenie środków trwałych w budowie	200,1	5,9	6,8	2,7	0,7	(216,2)	(200,1)
Dotacja do aktywów trwałych	(10,5)	-	-	-	-	-	-
Sprzedaż	(2,6)	-	(6,4)	(0,8)	-	-	(7,2)
Likwidacja	(92,7)	-	(2,5)	-	(0,5)	(0,1)	(3,1)
Różnice kursowe z przeliczenia	(28,0)	(6,0)	(1,7)	(1,6)	(0,1)	(0,4)	(9,8)
31/03/2024	7 843,3	1 056,7	500,6	106,9	49,1	57,7	1 771,0
Skumulowane umorzenie							
1/01/2024	(3 169,6)	(390,0)	(399,3)	(88,3)	(42,7)	-	(920,3)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(166,6)	(8,3)	(6,6)	(1,2)	(0,6)	-	(16,7)
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	-	(0,3)	-	-	(0,3)
Sprzedaż	2,1	-	0,1	0,8	-	-	0,9
Likwidacja	92,6	-	1,5	-	0,4	-	1,9
Różnice kursowe z przeliczenia	11,6	2,0	1,2	1,2	0,1	-	4,5
Pozostałe	-	(0,1)	(0,5)	(0,1)	(0,1)	-	(0,8)
31/03/2024	(3 229,9)	(396,4)	(403,6)	(87,9)	(42,9)	-	(930,8)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2024	(167,1)	(0,8)	(1,7)	-	-	(1,6)	(4,1)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Ujęcie odpisu	-	-	(0,1)	-	-	-	(0,1)
Wykorzystanie odpisu	-	-	0,1	-	-	-	0,1
Różnice kursowe z przeliczenia	1,5	-	0,1	-	-	-	0,1
31/03/2024	(165,6)	(0,8)	(1,6)	-	-	(1,6)	(4,0)
Wartość netto							
1/01/2024	4 440,3	666,0	103,4	17,5	6,3	64,5	857,7
31/03/2024	4 447,8	659,5	95,4	19,0	6,2	56,1	836,2

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe (cd.)

3 miesiące zakończone 31/03/2023	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2023	7 343,7	1 033,2	483,6	104,5	46,0	103,1	1 770,4
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	160,8	160,8
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	38,5	38,5
Wykup przedmiotu leasingu	33,0	-	4,2	1,1	-	-	5,3
Rozliczenie środków trwałych w budowie	162,1	2,5	3,2	1,0	0,4	(169,2)	(162,1)
Sprzedaż	-	-	-	(1,7)	-	-	(1,7)
Likwidacja	(70,2)	-	(0,2)	-	(0,1)	(0,1)	(0,4)
Różnice kursowe z przeliczenia	19,1	4,4	1,3	1,0	0,1	0,4	7,2
Pozostałe	0,1	0,1	-	-	-	-	0,1
31/03/2023	7 487,8	1 040,2	492,1	105,9	46,4	133,5	1 818,1
Skumulowane umorzenie							
1/01/2023	(2 950,2)	(363,3)	(381,8)	(88,3)	(41,6)	-	(875,0)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(145,0)	(8,8)	(6,5)	(1,3)	(0,4)	-	(17,0)
Wykup przedmiotu leasingu	(15,1)	-	(2,7)	(0,9)	-	-	(3,6)
Sprzedaż	-	-	-	0,2	-	-	0,2
Likwidacja	69,0	-	0,2	-	0,1	-	0,3
Różnice kursowe z przeliczenia	(7,6)	(1,3)	(0,8)	(0,9)	(0,1)	-	(3,1)
Pozostałe	-	(0,1)	(0,2)	-	-	-	(0,3)
31/03/2023	(3 048,9)	(373,5)	(391,8)	(91,2)	(42,0)	-	(898,5)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2023	(185,2)	(0,9)	(1,8)	-	-	(1,6)	(4,3)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Rozwiązanie odpisu	0,2	-	-	-	-	-	-
Wykorzystanie odpisu	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Różnice kursowe z przeliczenia	(0,1)	-	-	-	-	-	-
31/03/2023	(185,1)	(0,9)	(1,8)	-	-	(1,5)	(4,2)
Wartość netto							
1/01/2023	4 208,3	669,0	100,0	16,2	4,4	101,5	891,1
31/03/2023	4 253,8	665,8	98,5	14,7	4,4	132,0	915,4



5.2 Prawa do użytkowania aktywów

Zmiana stanu praw do użytkowania aktywów

3 miesiące zakończone 31/03/2024	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
1/01/2024	847,0	926,4	72,2	31,3	2,0	1 878,9
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	50,7	5,1	0,5	1,8	-	58,1
Modyfikacje umów	0,1	55,4	0,4	0,1	-	56,0
Leasing zwrotny	-	-	6,2	-	-	6,2
Naprawy okresowe taboru	0,2	-	-	-	-	0,2
Zwrot przedmiotu leasingu	-	(2,1)	-	(2,0)	-	(4,1)
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	-	(0,8)	-	(0,8)
Pozostałe	-	(0,4)	-	-	-	(0,4)
Różnice kursowe z przeliczenia	(3,1)	(1,6)	(0,9)	(0,4)	-	(6,0)
31/03/2024	894,9	982,8	78,4	30,0	2,0	1 988,1
Skumulowane umorzenie						
1/01/2024	(112,9)	(284,8)	(22,6)	(20,9)	(1,6)	(442,8)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(11,2)	(18,9)	(2,4)	(1,0)	(0,1)	(33,6)
Zwrot przedmiotu leasingu	-	2,1	-	2,0	-	4,1
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	-	0,3	-	0,3
Różnice kursowe z przeliczenia	2,2	0,9	0,4	0,1	-	3,6
31/03/2024	(121,9)	(300,7)	(24,6)	(19,5)	(1,7)	(468,4)
Wartość netto						
1/01/2024	734,1	641,6	49,6	10,4	0,4	1 436,1
31/03/2024	773,0	682,1	53,8	10,5	0,3	1 519,7

3 miesiące zakończone 31/03/2023	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
1/01/2023	486,9	844,4	61,4	25,5	1,4	1 419,6
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	202,8	0,3	2,3	0,9	-	206,3
Modyfikacje umów	0,3	57,5	0,1	2,3	-	60,2
Leasing zwrotny	-	-	-	1,6	-	1,6
Naprawy okresowe taboru	1,9	-	-	-	-	1,9
Zwrot przedmiotu leasingu	(4,6)	(0,3)	-	(0,1)	-	(5,0)
Wykup przedmiotu leasingu	(33,0)	-	(4,2)	(1,1)	-	(38,3)
Pozostałe	-	0,5	-	-	-	0,5
Różnice kursowe z przeliczenia	3,8	1,2	0,6	0,2	-	5,8
31/03/2023	658,1	903,6	60,2	29,3	1,4	1 652,6
Skumulowane umorzenie						
1/01/2023	(186,4)	(220,9)	(20,5)	(18,4)	(1,2)	(447,4)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(9,3)	(16,0)	(1,7)	(1,0)	(0,1)	(28,1)
Zwrot przedmiotu leasingu	4,6	0,2	-	0,1	-	4,9
Wykup przedmiotu leasingu	15,1	-	2,7	0,9	-	18,7
Różnice kursowe z przeliczenia	(1,5)	(0,6)	(0,3)	(0,1)	-	(2,5)
31/03/2023	(177,5)	(237,3)	(19,8)	(18,5)	(1,3)	(454,4)
Wartość netto						
1/01/2023	300,5	623,5	40,9	7,1	0,2	972,2
31/03/2023	480,6	666,3	40,4	10,8	0,1	1 198,2

5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)

Zestawienie inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	Wartość bilansowa	
	31/03/2024	31/12/2023
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	0,2	0,2
Terminale Przeładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	23,0	22,7
Transgaz S.A.	8,7	8,2
PKP CARGO CONNECT GmbH	4,2	3,6
PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s.	2,5	2,5
PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o.	1,6	4,2
Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.	1,3	1,3
Razem	41,5	42,7

Zestawienie zmian inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	3 miesiące zakończone 31/03/2024	3 miesiące zakończone 31/03/2023
Stan na początek okresu sprawozdawczego	42,7	41,8
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych MPW	2,0	4,1
Zmiany kapitału własnego z tytułu dywidend	(2,9)	(3,2)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	(0,3)	-
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	41,5	42,7

5.4 Zapasy

Struktura zapasów

	31/03/2024	31/12/2023
Zapasy strategiczne	37,3	36,8
Tabor w trakcie kasacji	15,5	23,2
Pozostałe zapasy	140,9	143,5
Odpisy aktualizujące	(3,9)	(3,3)
Zapasy netto	189,8	200,2

5.5 Należności handlowe

Struktura należności handlowych

	31/03/2024	31/12/2023
Należności handlowe	758,5	800,2
Odpis aktualizujący należności	(128,6)	(130,7)
Razem	629,9	669,5
Aktywa długoterminowe	0,2	1,2
Aktywa krótkoterminowe	629,7	668,3
Razem	629,9	669,5

5.6 Pozostałe aktywa

Struktura pozostałych aktywów

	31/03/2024	31/12/2023
Aktywa finansowe		
Udziały w jednostkach nienotowanych	9,5	9,5
Aktywa niefinansowe		
Koszty rozliczane w czasie		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	33,1	36,7
Ubezpieczenia	6,1	9,0
Usługi informatyczne	7,8	7,9
Wykup świadczeń przejazdowych	12,1	-
Pozostałe koszty rozliczane w czasie	5,6	5,5
Zaliczki na zakup niefinansowych aktywów trwałych	0,6	3,4
Inne	2,4	4,0
Pozostałe należności		
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	46,2	63,7
Należności z tytułu sprzedaży udziałów	2,4	2,7
Należności z tytułu dywidend	3,3	0,4
Inne	9,3	22,1
Aktywa niematerialne		
Licencje	23,2	24,3
Inne aktywa niematerialne	0,7	0,8
Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	8,3	8,6
Razem	170,6	198,6
Aktywa długoterminowe	49,3	52,4
Aktywa krótkoterminowe	121,3	146,2
Razem	170,6	198,6

5.7 Zobowiązania handlowe

Struktura zobowiązań handlowych

	31/03/2024	31/12/2023
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	786,9	742,9
Zobowiązania z tytułu odsetek	59,6	49,5
Rozliczenia międzyokresowe bierne	51,6	55,4
Razem	898,1	847,8
Zobowiązania długoterminowe	3,5	3,4
Zobowiązania krótkoterminowe	894,6	844,4
Razem	898,1	847,8

5.8 Zobowiązania inwestycyjne

Struktura zobowiązań inwestycyjnych

	31/03/2024	31/12/2023
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące taboru kolejowego	154,6	131,5
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące nieruchomości	3,2	3,6
Pozostałe	8,0	21,8
Razem	165,8	156,9
Zobowiązania długoterminowe	11,3	15,6
Zobowiązania krótkoterminowe	154,5	141,3
Razem	165,8	156,9

5.9 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych

Struktura rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych

	31/03/2024	31/12/2023
Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia		
Odprawy emerytalne i rentowe	233,4	245,3
Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	151,5	150,6
Świadczenia przejzdowe	26,7	26,6
Odprawy pośmiertne	6,9	6,8
Pozostałe świadczenia pracownicze		
Nagrody jubileuszowe	266,6	271,3
Pozostałe świadczenia pracownicze (niewykorzystane urlopy / premie)	62,2	48,5
Razem	747,3	749,1
Rezerwy długoterminowe	570,0	578,9
Rezerwy krótkoterminowe	177,3	170,2
Razem	747,3	749,1

5.10 Pozostałe rezerwy

Struktura pozostałych rezerw

	31/03/2024	31/12/2023
Rezerwa na rekultywację	3,3	3,5
Inne rezerwy	14,6	17,8
Razem	17,9	21,3
Rezerwy długoterminowe	3,5	3,6
Rezerwy krótkoterminowe	14,4	17,7
Razem	17,9	21,3

5.11 Pozostałe zobowiązania

Struktura pozostałych zobowiązań

	31/03/2024	31/12/2023
Zobowiązania finansowe		
Cash pool	14,3	14,2
Instrumenty pochodne – kontrakt swap	-	0,1
Pozostałe zobowiązania		
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	46,7	45,1
Zobowiązania publicznoprawne	136,5	134,9
Rozrachunki z pracownikami	116,3	113,9
Rozliczenia z tytułu VAT	9,5	8,8
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	19,1	17,7
Pozostałe rozrachunki	31,7	20,9
Razem	374,1	355,6
Zobowiązania krótkoterminowe	374,1	355,6
Razem	374,1	355,6

6. Instrumenty finansowe

6.1 Instrumenty finansowe

Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	31/03/2024	31/12/2023
Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody			
Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Nota 5.6	9,5	9,5
Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Należności handlowe	Nota 5.5	629,9	669,5
Należności z tytułu sprzedaży udziałów	Nota 5.6	2,4	2,7
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	Nota 4.3	176,6	263,7
Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9		10,6	9,8
Razem		829,0	955,2

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	31/03/2024	31/12/2023
Zobowiązania finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik			
Instrumenty pochodne – kontrakt swap	Nota 5.11	-	0,1
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	465,5	495,2
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	1,4	3,9
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	933,7	985,1
Zobowiązania handlowe	Nota 5.7	898,1	847,8
Zobowiązania inwestycyjne	Nota 5.8	165,8	156,9
Cash pool	Nota 5.11	14,3	14,2
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	1 494,8	1 409,6
Razem		3 973,6	3 912,8

Odpisy aktualizujące wartość należności handlowych zostały zaprezentowane w **Nocie 1.4** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Rachunkowość zabezpieczeń

W okresie od 1 stycznia 2024 roku do 31 marca 2024 roku Grupa stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych. Celem podjętych działań zabezpieczających było ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR/PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczaną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Na dzień 31 marca 2024 roku Grupa ustanowiła następujące instrumenty zabezpieczające:

- kredyty inwestycyjne denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2035 roku. Na dzień 31 marca 2024 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 108,2 milionów EUR stanowiąca równowartość 465,5 milionów złotych;
- leasingi denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do maja 2024 roku. Na dzień 31 marca 2024 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 0,3 miliona EUR stanowiąca równowartość 1,4 miliona złotych.

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 31 marca 2024 roku oraz 31 grudnia 2023 roku instrumentami finansowymi wycenianymi w wartości godziwej były inwestycje w instrumenty kapitałowe oraz instrumenty pochodne – kontrakty swap.

	31/03/2024		31/12/2023	
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2	Poziom 3
Aktywa				
Inwestycje w instrumenty kapitałowe - udziały w spółkach nienotowanych	-	9,5	-	9,5
Zobowiązania				
Instrumenty pochodne – kontrakt swap	-	-	0,1	-

Metody wyceny instrumentów finansowych wycenianych w wartości godziwej

a) Instrumenty pochodne - kontrakt swap

Wartość godziwa kontraktu swap została ustalona w oparciu o różnicę między ceną z dnia zawarcia kontraktu a ceną rynkową na dzień bilansowy. Cena terminowa kalkulowana jest w oparciu o rynkową cenę oleju napędowego.

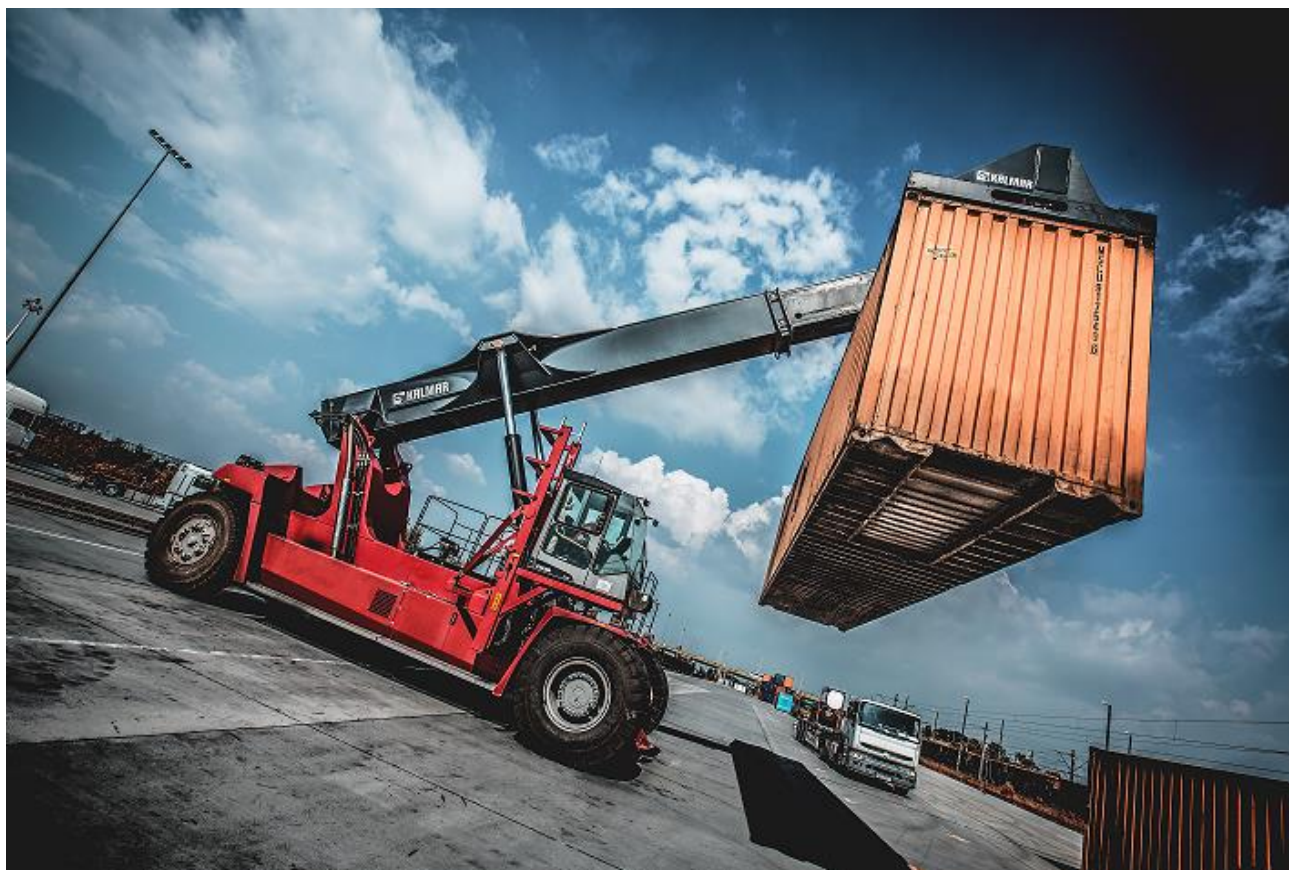
b) Inwestycje w instrumenty finansowe

Pozycja obejmuje głównie udziały w spółce Euroterminal Sławków Sp. z o.o. w kwocie 8,7 milionów złotych, których wartość została oszacowana przez niezależnego doradcę przy użyciu zmodyfikowanej metody szwajcarskiej. Metoda szwajcarska należy do mieszanych metod wyceny, tzn. łączy w sobie aspekt wartości majątku oraz zdolność do generowania przyszłych przepływów pieniężnych. Wartość przedsiębiorstwa w metodzie szwajcarskiej jest średnią ważoną wartości wyznaczonych metodą majątkową i dochodową. W metodzie tej większą wagę przyznaje się wartości wyznaczonej metodą dochodową (2 razy większą). Przyjęcie metody szwajcarskiej jest uzasadnione ze względu na fakt, iż Euroterminal Sławków Sp. z o.o. posiada umiarkowaną zdolność do generowania zysków w przyszłości, a z drugiej strony posiada istotne aktywa w postaci gruntów i nieruchomości.

c) Pozostałe instrumenty finansowe

Dla kategorii instrumentów finansowych, które na dzień bilansowy nie są wyceniane w wartości godziwej, Grupa nie ujawnia wartości godziwej ze względu na fakt, że wartość godziwa tych instrumentów finansowych na dzień 31 marca 2024 roku oraz na dzień 31 grudnia 2023 roku nie odbiegała istotnie od ich wartości prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2024 roku oraz 31 marca 2023 roku nie wystąpiły transfery pomiędzy poziomem 2 i 3 w hierarchii wartości godziwej.



6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Przychody, koszty, zyski i straty zawarte w skonsolidowanym sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów według kategorii instrumentów finansowych

3 miesiące zakończony 31/03/2024	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(4,7)	2,3	0,1	(29,6)	(21,1)	(53,0)
Różnice kursowe	-	0,7	(0,3)	0,5	0,2	1,1
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	(0,6)	-	-	-	(0,6)
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	(0,3)	-	(0,3)
Zysk / (strata) brutto	(4,7)	2,4	(0,2)	(29,4)	(20,9)	(52,8)
Zmiana wyceny	4,1	-	-	-	-	4,1
Pozostałe całkowite dochody	4,1	-	-	-	-	4,1

W okresie zakończonym dnia 31 marca 2024 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny kredytów bankowych w kwocie 4,6 milionów złotych oraz zobowiązań z tytułu leasingu w kwocie (0,5) miliona złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

3 miesiące zakończony 31/03/2023	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(3,9)	2,0	0,1	(22,2)	(10,9)	(34,9)
Różnice kursowe	-	0,1	-	0,3	(2,1)	(1,7)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	(0,8)	-	-	-	(0,8)
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	(0,3)	-	(0,3)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	(2,4)	-	-	-	-	(2,4)
Zysk / (strata) brutto	(6,3)	1,3	0,1	(22,2)	(13,0)	(40,1)
Zmiana wyceny	4,2	-	-	-	-	4,2
Pozostałe całkowite dochody	4,2	-	-	-	-	4,2

W okresie 3 miesięcy zakończonym dnia 31 marca 2023 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie (2,4) milionów złotych.

W okresie zakończonym dnia 31 marca 2023 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny kredytów bankowych w kwocie 4,2 milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

7. Noty pozostałe

7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi

Transakcje ze Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązаныmi

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2024 roku oraz 31 marca 2023 roku Skarb Państwa był dla Grupy PKP CARGO podmiotem dominującym wyższego szczebla. W związku z powyższym wszystkie spółki należące do Skarbu Państwa (bezpośrednio i pośrednio) są podmiotami powiązаныmi z Grupą i są prezentowane w podziale na podmioty powiązаны z Grupy PKP oraz pozostałe podmioty powiązаны ze Skarbem Państwa. Zarząd Jednostki dominującej ujawnił w niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązаныmi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązаны na podstawie jego najlepszej wiedzy.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2024 roku oraz 31 marca 2023 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Grupą PKP CARGO a Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązаныmi, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres i kwotę. W okresach objętych niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym najistotniejszymi odbiorcami Grupy, będącymi pozostałymi podmiotami powiązаныmi ze Skarbem Państwa, były podmioty z następujących grup kapitałowych: PGE, PKN Orlen, JSW oraz ENEA. W okresie 3 miesięcy zakończonych 31 marca 2024 roku najistotniejszymi dostawcami Grupy będącymi pozostałymi podmiotami powiązаныmi ze Skarbem Państwa były podmioty z Grupy PGE.

Transakcje z podmiotami powiązаныmi z Grupy PKP

W okresie objętym niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupa zawarła następujące transakcje handlowe z podmiotami powiązаныmi z Grupy PKP:

	3 miesiące zakończone 31/03/2024		31/03/2024	
	Sprzedaż podmiotom powiązаныm	Zakupy od podmiotów powiązаныch	Należności od podmiotów powiązаныch	Zobowiązаны wobec podmiotów powiązаныch
Jednostka dominująca	0,2	25,3	0,2	638,1
Jednostki zależne / współzależne – niekonsolidowane	1,4	7,7	3,4	3,0
Jednostki stowarzyszone	1,3	0,6	0,5	-
Pozostałe podmioty powiązаны z Grupy PKP	8,4	110,9	4,2	251,2

	3 miesiące zakończone 31/03/2023		31/12/2023	
	Sprzedaż podmiotom powiązаныm	Zakupy od podmiotów powiązаныch	Należności od podmiotów powiązаныch	Zobowiązаны wobec podmiotów powiązаныch
Jednostka dominująca	0,2	22,2	1,1	587,4
Jednostki zależne / współzależne – niekonsolidowane	3,9	7,6	0,7	2,2
Jednostki stowarzyszone	1,2	0,3	0,8	0,1
Pozostałe podmioty powiązаны z Grupy PKP	12,9	138,1	3,0	168,4

Transakcje zakupowe z jednostką dominującą (PKP S.A.) dotyczyły w szczególności usług najmu i dzierżawy traktowanych jako umowy leasingowe, dostawy mediów, kosztów składek z tytułu przynależności do kolejowych organizacji międzynarodowych oraz usług w zakresie medycyny pracy.

W ramach Grupy PKP transakcje sprzedaży obejmowały m. in. usługi przewozu towarów, dzierżawę urządzeń, poddzierżawę nieruchomości. Transakcje zakupu obejmowały m.in. utrzymanie i naprawę taboru kolejowego, usługi spedycyjne, usługi przeładunkowe, przewozy intermodalne.

Transakcje sprzedaży z pozostałymi podmiotami powiązаныmi Grupy PKP obejmowały m.in. obsługę trakcyjną pociągów, wynajem lokomotyw wraz z obsługą, usługi w zakresie przeprowadzania rozliczeń finansowych z obcymi kolejowymi przedsiębiorstwami przewozowymi, usługi w zakresie utrzymania taboru kolejowego, podnajem nieruchomości. Transakcje zakupu obejmowały między innymi dostęp do infrastruktury kolejowej, dzierżawę nieruchomości, dostawę mediów, utrzymanie urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego, zakup usług utrzymania sieci, eksploatację systemów informatycznych.

Oprócz transakcji handlowych Grupa posiadała należności z tytułu dywidend ujawnione w **Nocie 5.6** oraz zobowiązаны z tytułu cash pool ujawnione w **Nocie 5.11** niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi (cd.)

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego zaprezentowane w niniejszej notcie obejmują kwoty wypłaconych świadczeń w danym okresie.

Wynagrodzenia Członków Zarządu	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	3 miesiące zakończony 31/03/2024	3 miesiące zakończony 31/03/2023	3 miesiące zakończony 31/03/2024	3 miesiące zakończony 31/03/2023
Świadczenia krótkoterminowe	0,5	0,7	1,7	1,5
Razem	0,5	0,7	1,7	1,5

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	3 miesiące zakończony 31/03/2024	3 miesiące zakończony 31/03/2023	3 miesiące zakończony 31/03/2024	3 miesiące zakończony 31/03/2023
Świadczenia krótkoterminowe	0,5	0,4	0,3	0,3
Razem	0,5	0,4	0,3	0,3

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	3 miesiące zakończony 31/03/2024	3 miesiące zakończony 31/03/2023	3 miesiące zakończony 31/03/2024	3 miesiące zakończony 31/03/2023
Świadczenia krótkoterminowe	1,9	1,7	5,5	5,2
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	0,1	0,2	0,1	-
Razem	2,0	1,9	5,6	5,2

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2024 roku oraz 31 marca 2023 roku członkowie kluczowego personelu kierowniczego Jednostki dominującej, jak i spółek zależnych Grupy PKP CARGO, nie zawierali z Grupą żadnych transakcji w zakresie pożyczek oraz gwarancji.

Wszystkie transakcje z podmiotami powiązаныmi były dokonywane na warunkach rynkowych.

7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

Struktura zobowiązań do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

	31/03/2024	31/12/2023
Zobowiązania umowne z tytułu nabycia i napraw taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	136,0	337,4
Zobowiązania umowne z tytułu nierozpoczętych umów leasingowych	7,4	7,8
Razem	143,4	345,2



7.3 Zobowiązania warunkowe

Struktura zobowiązań warunkowych

	31/03/2024	31/12/2023
Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy	133,6	142,7
Pozostałe zobowiązania warunkowe	105,3	109,0
Razem	238,9	251,7

Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy

Na dzień 31 marca 2024 roku Grupa jako zobowiązania warunkowe ujmuje gwarancje wystawione przez banki oraz towarzystwa ubezpieczeniowe na zlecenie jednostek wchodzących w skład Grupy PKP CARGO. Pozycja obejmuje głównie gwarancje należytego wykonania umów handlowych, gwarancje celne oraz gwarancje akcyzowe.

Pozostałe zobowiązania warunkowe

Pozycja obejmuje zgłoszone w ramach postępowań sądowych roszczenia wobec Grupy, w przypadku których prawdopodobieństwo wypływu środków pieniężnych oceniane jest jako niewielkie oraz roszczenia, w przypadku których nie jest możliwe dokonanie wiarygodnego szacunku kwoty do zapłaty w przyszłości przez Grupę. Kwoty zaprezentowane w niniejszej notcie odpowiadają wartościom pełnych roszczeń zgłoszonych przez podmioty zewnętrzne. Ocena szacunku może ulec zmianie w kolejnych okresach w wyniku zaistnienia zdarzeń przyszłych.

7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym

W dniu 22 kwietnia 2024 roku Rada Nadzorcza Spółki odwołała Pana Jacka Rutkowskiego - Członka Zarządu ds. Handlowych ze składu Zarządu PKP CARGO S.A.

W dniu 24 kwietnia 2024 roku Rada Nadzorcza Spółki odwołała z dniem 24 kwietnia 2024 roku ze składu Zarządu PKP CARGO S.A. Pana Dariusza Seligę - Prezesa Zarządu, Pana Marka Olkiewicza - Członka Zarządu ds. Operacyjnych oraz z upływem dnia 25 kwietnia 2024 roku Pana Macieja Jankiewicza - Członka Zarządu ds. Finansowych i powierzenia mu obowiązków Prezesa Zarządu.

Jednocześnie w dniu 24 kwietnia 2024 roku Rada Nadzorcza Spółki podjęła uchwałę, zgodnie z którą postanowiła delegować do czasowego, tj. od dnia 26 kwietnia 2024 roku do dnia 25 lipca 2024 roku wykonywania czynności Członka Zarządu Spółki:

- Pana Marcina Wojewódkę - Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz powierzyć mu pełnienie obowiązków Prezesa Zarządu,
- Panią Monikę Starecką - Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz powierzyć jej pełnienie obowiązków Członka Zarządu ds. Finansowych,
- Pana Pawła Miłka - Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz powierzyć mu pełnienie obowiązków Członka Zarządu ds. Handlowych.

Pozostałe zdarzenia po dniu bilansowym zostały zaprezentowane w **Nocie 1.1** oraz **Nocie 4.1** niniejszego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego oraz w **Rozdziale 3.6** w Pozostałych Informacjach do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. za I kwartał 2024 roku.

7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 27 maja 2024 roku.

Zarząd Jednostki dominującej

Marcin Wojewódka
p.o. Prezes Zarządu

Monika Starecka
p.o. Członek Zarządu

Paweł Miłek
p.o. Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 27 maja 2024 roku

Kwartalna Informacja Finansowa

PKP CARGO S.A. za okres
3 miesięcy zakończony
31 marca 2024 roku

www.pkpcargo.com



KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	3 miesiące zakończone 31/03/2024	3 miesiące zakończone 31/03/2023
Przychody z tytułu umów z klientami	907,3	1 210,4
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(153,8)	(240,4)
Usługi dostępu do infrastruktury	(98,9)	(131,1)
Pozostałe usługi	(92,2)	(103,4)
Koszty świadczeń pracowniczych	(396,9)	(366,7)
Pozostałe koszty	(62,8)	(63,4)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	(17,4)	(1,9)
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	85,3	303,5
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(190,6)	(160,8)
Zysk/ (strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	(105,3)	142,7
Przychody i (koszty) finansowe	(45,2)	(39,6)
Zysk/ (strata) przed opodatkowaniem	(150,5)	103,1
Podatek dochodowy	27,0	(21,9)
ZYSK/ (STRATA) NETTO	(123,5)	81,2
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY		
Wycena instrumentów zabezpieczających	4,8	3,5
Podatek dochodowy	(0,9)	(0,7)
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	3,9	2,8
Suma pozostałych całkowitych dochodów	3,9	2,8
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	(119,6)	84,0
Zysk/ (strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)		
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917
Zysk/ (strata) na akcję podstawowy	(2,76)	1,81
Zysk/ (strata) na akcję rozwodniony	(2,76)	1,81

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	31/03/2024	31/12/2023
AKTYWA		
Tabor kolejowy	4 116,0	4 078,1
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	407,4	411,1
Prawa do użytkowania aktywów	1 242,5	1 162,4
Inwestycje w jednostkach powiązanych	897,1	897,1
Należności leasingowe	32,0	29,6
Aktywa finansowe	22,2	23,4
Pozostałe aktywa	30,1	31,6
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	161,7	135,6
Aktywa trwałe razem	6 909,0	6 768,9
Zapasy	84,6	92,3
Należności handlowe	446,6	468,0
Należności leasingowe	3,1	2,9
Aktywa finansowe	4,6	4,6
Pozostałe aktywa	99,9	112,0
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	42,8	120,2
Aktywa obrotowe razem	681,6	800,0
AKTYWA RAZEM	7 590,6	7 568,9
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA		
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	738,4	738,4
Pozostałe składniki kapitału własnego	(81,2)	(85,1)
Zyski zatrzymane	(78,3)	45,2
Kapitał własny razem	2 818,2	2 937,8
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 914,8	1 908,5
Zobowiązania inwestycyjne	11,3	15,6
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	482,6	493,0
Pozostałe rezerwy	0,4	0,4
Zobowiązania długoterminowe razem	2 409,1	2 417,5
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	724,0	709,0
Zobowiązania handlowe	768,4	687,1
Zobowiązania inwestycyjne	350,8	314,6
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	138,2	136,1
Pozostałe rezerwy	5,3	8,5
Pozostałe zobowiązania finansowe	147,1	140,5
Pozostałe zobowiązania	229,5	217,8
Zobowiązania krótkoterminowe razem	2 363,3	2 213,6
Zobowiązania razem	4 772,4	4 631,1
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	7 590,6	7 568,9

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Pozostałe składniki kapitału własnego			Zyski zatrzymane / (Niepokryte straty)	Kapitał własny razem
			Zyski / (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających		
1/01/2024	2 239,3	738,4	(9,1)	(79,4)	3,4	45,2	2 937,8
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	(123,5)	(123,5)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	3,9	-	3,9
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	3,9	(123,5)	(119,6)
31/03/2024	2 239,3	738,4	(9,1)	(79,4)	7,3	(78,3)	2 818,2
1/01/2023	2 239,3	635,7	(12,9)	(9,3)	(32,2)	102,7	2 923,3
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	81,2	81,2
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	2,8	-	2,8
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	2,8	81,2	84,0
31/03/2023	2 239,3	635,7	(12,9)	(9,3)	(29,4)	183,9	3 007,3

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	3 miesiące zakończone 31/03/2024	3 miesiące zakończone 31/03/2023
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej		
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(150,5)	103,1
Korekty		
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	190,6	160,8
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	38,6	31,5
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,5	0,2
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	-	(16,2)
Zmiany w kapitale obrotowym	131,6	(37,3)
Pozostałe korekty	(0,4)	0,8
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	210,4	242,9
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej		
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(188,0)	(212,3)
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	-	0,2
Wydatki z tytułu nabycia udziałów w jednostkach powiązanych	-	(31,5)
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	-	0,3
Spłata udzielonych pożyczek	1,1	-
Pozostałe wpływy związane z działalnością inwestycyjną	1,4	0,6
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(185,5)	(242,7)
Przepływy pieniężne z działalności finansowej		
Wydatki z tytułu leasingu	(29,2)	(28,0)
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	29,6	158,7
Spłata kredytów / pożyczek	(83,4)	(74,8)
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(34,8)	(34,3)
Dotacje otrzymane	10,6	-
Wpływy / (wypływy) w ramach cash pool	5,5	18,0
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(0,5)	(0,6)
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	(102,2)	39,0
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(77,3)	39,2
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	120,2	55,2
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	(0,1)	-
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	42,8	94,4
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	25,0	26,9

Zarząd Spółki

Marcin Wojewódka
p.o. Prezes Zarządu

Monika Starecka
p.o. Członek Zarządu

Paweł Miłek
p.o. Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 27 maja 2024 roku

Pozostałe informacje

do skonsolidowanego raportu
kwartalnego Grupy Kapitałowej
PKP CARGO S.A.

za I kwartał
2024

www.pkpcargo.com



POZOSTAŁE INFORMACJE DO SKONSOLIDOWANEGO RAPORTU KWARTALNEGO ZA I KWARTAŁ 2024 ROKU

1. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.	25
1.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A.	25
1.2 Jednostki podlegające konsolidacji	26
2. Informacje dotyczące Jednostki dominującej	28
2.1 Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.	28
2.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.....	31
2.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów.....	31
2.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących	32
3. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO	33
3.1 Otoczenie makroekonomiczne	33
3.2 Działalność przewozowa	37
3.3 Informację dotyczące segmentów działalności	46
3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia	46
3.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO.....	46
3.6 Istotne informacje i zdarzenia w I kwartale 2024 roku do dnia publikacji raportu	47
4. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO	48
4.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO.....	48
4.2 Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału	54
4.3 Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	56
4.4 Informacje o majątku produkcyjnym.....	56
5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	57
5.1 Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	57
5.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi.....	57
5.3 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek.....	58
5.4 Inne informacje, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez Emitenta i spółki Grupy	58

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.03.2024 r.	26
Rysunek 2 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2020-2023 wraz z jego dekompozycją, a także prognoza na lata 2024-2026 - dane niewyrównane sezonowo	34
Rysunek 3 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2020-2023 oraz prognoza na lata 2024-2026 – dane wyrównane sezonowo.....	35
Rysunek 4 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w pierwszych kwartałach w latach 2020-2024 (mln ton)	38
Rysunek 5 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w pierwszych kwartałach w latach 2020-2024 (mld tkm)	38
Rysunek 6 Kwartalne udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2020-2024 ...	39
Rysunek 7 Kwartalne udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2020-2024	39
Rysunek 8 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I kwartale 2024 r..	40
Rysunek 9 Struktura pracy przewozowej oraz masy Grupy PKP CARGO w okresie I kwartał 2023 r. i 2024 r.	42
Rysunek 10 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r.....	42
Rysunek 11 Struktura zatrudnienia w Grupie PKP CARGO – stan na 31.03.2024 r. oraz 31.12.2023 r.....	46
Rysunek 12 Wynik EBIT w okresie I kwartału 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r. (w mln zł)..	50
Rysunek 13 Struktura aktywów – stan na 31.03.2024 r. oraz 31.12.2023 r.....	51
Rysunek 14 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie I kwartału 2024 r. (w mln zł)	51
Rysunek 15 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.03.2024 r. oraz 31.12.2023 r.	52
Rysunek 16 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie I kwartału 2024 r. (w mln zł)	52
Rysunek 17 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie I kwartału 2024 r. (w mln zł).....	53
Rysunek 18 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO	57

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną.....	27
Tabela 2 Jednostki wycenione metodą praw własności.....	28
Tabela 3 Skład Zarządu PKP CARGO S.A.	28
Tabela 4 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.	29
Tabela 5 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.	30
Tabela 6 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.....	30
Tabela 7 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.....	31
Tabela 8 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	31
Tabela 9 Struktura znaczących akcjonariuszy PKP CARGO S.A. na dzień 23 kwietnia oraz 27 maja 2024 roku.....	31
Tabela 10 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające	32
Tabela 11 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące	32
Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2024 r. i I kwartał 2023 r.....	41
Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2024 r. i I kwartał 2023 r.....	41
Tabela 14 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za I kwartał 2024 r. i I kwartał 2023 r.....	41
Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za I kwartał 2024 r. w porównaniu do I kwartału 2023 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)	47
Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO.....	48
Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	49
Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie I kwartału 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r.	53
Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 31.03.2024 r. oraz 31.03.2023 r.....	57

1. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.

1.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A. („Grupa PKP CARGO”) jest operatorem kolejowych przewozów towarowych w Polsce i w Unii Europejskiej („UE”) od lat oferując kompleksowe usługi logistyczne. Rozwój Grupy ukierunkowany jest na doskonalenie i poszerzanie działalności zarówno w ujęciu produktowym, jak i geograficznym. Poza działalnością przewozową Grupa PKP CARGO świadczy usługi komplementarne wspierające ofertę Grupy w zakresie kolejowego przewozu towarów, m.in. usługi bocznicowe i trakcyjne, terminalowe czy spedycyjne.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A. posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych na terenie 9 państw UE: Litwy, Słowacji, Węgier, Słowenii, Austrii, Czech, Niemiec, Holandii i Polski.

Struktura Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. na dzień 31 marca 2024 roku, obejmowała:

- a) 20 spółek zależnych – kontrolowanych przez PKP CARGO bezpośrednio lub pośrednio (poprzez podmioty kontrolowane przez PKP CARGO), w tym:
 - 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO;
 - 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO (a pośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO), w tym 3 spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. oraz 7 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.);
- b) 1 spółkę współkontrolowaną przez spółkę PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiadającą 50% udziałów w jej kapitale zakładowym (pośrednio współkontrolowaną przez PKP CARGO): TERMINALE PRZEŁADUNKOWE SŁAWKÓW MEDYKA sp. z o.o.;

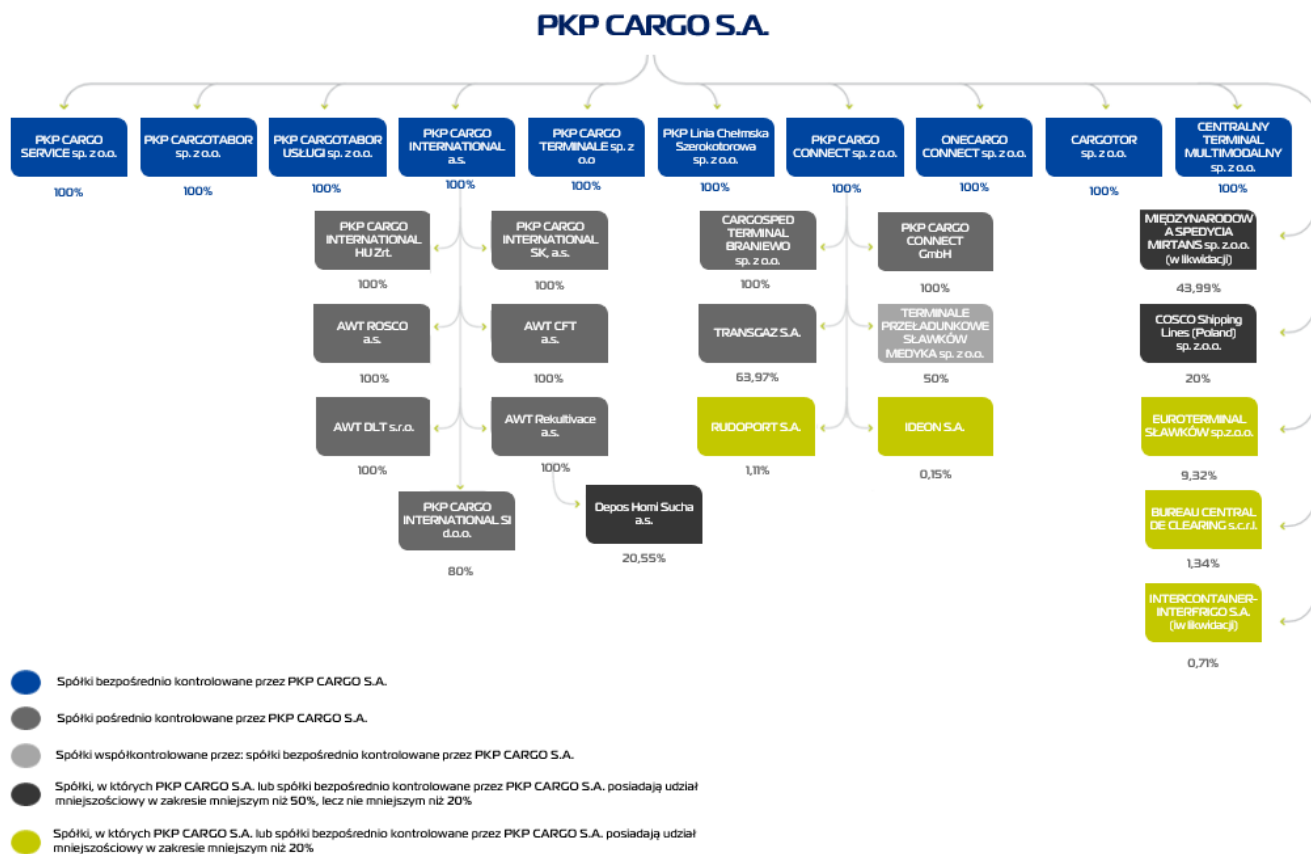
Ponadto PKP CARGO S.A. („PKP CARGO”) lub spółki zależne (kontrolowane bezpośrednio lub pośrednio) od PKP CARGO posiadały na dzień 31 marca 2024 roku udziały lub akcje w 8 spółkach, które nie były kontrolowane lub współkontrolowane przez PKP CARGO lub podmioty zależne od PKP CARGO, w tym:

- 5 spółek, w których PKP CARGO bezpośrednio posiada mniejszościowy udział,
- 2 spółki, w których spółka bezpośrednio kontrolowana przez PKP CARGO – którą jest PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. – posiada udział mniejszościowy w kapitale zakładowym, w sposób nie pozwalający na sprawowanie kontroli lub współkontroli,
- 1 spółkę powiązaną z Grupą PKP CARGO INTERNATIONAL, w której spółka pośrednio kontrolowana przez PKP CARGO ma udział mniejszościowy w kapitale zakładowym, w sposób nie pozwalający na sprawowanie kontroli lub współkontroli.



Na poniższym schemacie przedstawiamy strukturę powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31 marca 2024 roku:

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.03.2024 r.



Źródło: Opracowanie własne.

W zakresie struktury powiązań kapitałowych w okresie pierwszych 3 miesięcy 2024 r. nie zaszły żadne zmiany.

Po okresie I kwartału 2024 roku została podjęta decyzja o rozwiązaniu spółki „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie. W dniu 25 kwietnia 2024 r. odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o. które podjęło uchwałę w sprawie rozwiązania w ramach likwidacji spółki „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o. oraz powołania z dniem 25 kwietnia 2024 r. likwidatora tej Spółki.

W I kwartale 2024 roku oraz do dnia publikacji niniejszego raportu, oprócz zdarzenia wskazanego powyżej, nie miały miejsca inne zmiany organizacji Grupy, które wynikałyby z połączenia jednostek, uzyskania lub utraty kontroli nad jednostkami zależnymi oraz inwestycjami długoterminowymi, a także podziału, restrukturyzacji lub zaniechania działalności.

1.2 Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. na dzień 31 marca 2024 roku, obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 12 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną oraz 7 jednostek zależnych konsolidowanych metodą praw własności:

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

Nazwa Spółki	Podstawowa działalność
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. („PKP CARGO SERVICE”)	Kompleksowa obsługa bocznic kolejowych i przewozy ładunków transportem kolejowym oraz utrzymanie infrastruktury torowej.
PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. („PKP CARGOTABOR”)	Naprawa i utrzymanie taboru kolejowego oraz fizyczna likwidacja wagonów i lokomotyw, naprawa maszyn elektrycznych i zestawów kołowych oraz ważenie i regulacja taboru.
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. („PKP CARGOTABOR USŁUGI”)	Na dzień przekazania raportu spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. („PKP CARGO TERMINALE”) (d. CL Medyka-Żurawica i d. CL Małaszewicze)	Przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada terminale, które umożliwiają przeładunek towarów masowych, sztukowych i kontenerów. Posiada także możliwość prowadzenia komunikacji przestawczej i jako jedyna spółka na granicy wschodniej posiada 6 - komorową odmrażalnię.
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO Sp. z o.o. („CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO”)	Przeładunek towarów oraz handel węglem. Spółka zajmuje się również sprzedażą hurtową i detaliczną.
CARGOTOR Sp. z o.o. („CARGOTOR”)	Zarządzanie infrastrukturą torową i usługową (bocznic kolejowe i układy torowe) wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych.
PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. („PKP CARGO CONNECT”)	Usługi spedycyjne i logistyczne w kraju i za granicą. Spółka realizuje kompleksowe usługi logistyczne z wykorzystaniem transportu kolejowego, samochodowego, morskiego i śródlądowego organizując przewozy, przeładunek, składowanie, magazynowanie, konfekcjonowanie i dystrybucję. Obsługa celna dla klientów Grupy PKP CARGO.
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. („PKP CARGO INTERNATIONAL”) (d. Advanced World Transport a.s.)	Kompleksowa obsługa towarowego transportu kolejowego (Republika Czeska, Słowacja i Polska), spedytor kolejowy w całym rejonie Europy Środkowo-Wschodniej, zarządza terminalem intermodalnym zlokalizowanym w miejscowości Paskov. Oferuje kompleksową obsługę dowozów i odwozów transportem drogowym („ostatnia mila”). Zarządzanie taborem w Grupie PKP CARGO INTERNATIONAL.
AWT ROSCO a.s. („AWT Rosco”)	Czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.
AWT CFT a.s. („AWT CFT”)	Międzynarodowe usługi spedycyjne. Na dzień przekazania raportu spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
AWT Rekulivace a.s. („AWT Rekulivace”)	Działalność o charakterze budownictwa inżynierskiego, w tym gospodarowanie i rewitalizacja terenów przemysłowych (w tym górniczych), prace rozbiórkowe, zarządzanie obiektami przeznaczonymi do zagospodarowania odpadów, likwidacja wyrobisk, odkażanie gleby, etc.
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt. („PKP CARGO INTERNATIONAL HU”) (d. AWT Rail HU Zrt)	Usługi transportu kolejowego oraz obsługa bocznic kolejowych na terenie Węgier na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego.

Dodatkowo wykaz jednostek wycenianych metodą praw własności przedstawiono w **Nocie 5.3** Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2024 roku sporządzonego według MSSF UE.

Tabela 2 Jednostki wycenione metodą praw własności

Nazwa Spółki	Podstawowa działalność
Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.	Na dzień przekazania raportu spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	Przewozy realizowane za pomocą własnej floty (kontenerowce, masowce, tankowce, statki wielozadaniowe i specjalistyczne, np.: półzanurzalne oraz floty leasingowanej, obsługa i sprzedaż statków i części zamiennych, usługi magazynowe i terminalowe (prowadzone również na własnych terminalach Cosco).
Terminale Przeładunkowe – Medyka Sp. z o.o. Sławków	Podstawowym zakresem działalności spółki są: operacje przeładunkowe, składowanie na placach składowych, transport kolejowy, spedycja samochodowa, usługi spedycyjne.
Transgaz S.A.	Przeładunek szerokiej gamy gazów skroplonych takich jak: propan, butan, propanbutan, propylen, izobutan itp. oraz wyrobów petrochemicznych wymagających podgrzania jak: parafiny, woski, gacze parafinowe, niektóre oleje.
PKP CARGO CONNECT GmbH	Międzynarodowy dostawca usług logistycznych zapewniający kompleksowy transport, przeładunek, magazynowanie i usługi celne. Specjalizuje się w transporcie i obsłudze kontenerów, zwłaszcza w porcie w Hamburgu oraz na terminalach kolejowych w Niemczech.
PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s.	Kompleksowe usługi transportu kolejowego na Słowacji.
PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o.	Kompleksowe usługi transportu kolejowego w Słowenii.

2. Informacje dotyczące Jednostki dominującej

2.1 Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

ZARZĄD

Tabela 3 Skład Zarządu PKP CARGO S.A.

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Dariusz Seliga	Prezes Zarządu	13.04.2022 r.	24.04.2024 r.*
Marcin Wojewódka	p.o. Prezes Zarządu	26.04.2024 r.	25.07.2024 r.**
Marek Olkiewicz	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	03.02.2022 r.	24.04.2024 r.*
Zenon Kozendra	Członek Zarządu - Przedstawiciel Pracowników	14.07.2016 r.	nadal
Maciej Jankiewicz	Członek Zarządu ds. Finansowych	25.04.2022 r.	25.04.2024 r.
	p.o. Prezes Zarządu	01.02.2024 r.	
Monika Starecka	p.o. Członek Zarządu ds. Finansowych	26.04.2024 r.	25.07.2024 r.**
Jacek Rutkowski	Członek Zarządu ds. Handlowych	25.04.2022 r.	22.04.2024 r.
Paweł Miłek	p.o. Członek Zarządu ds. Handlowych	26.04.2024 r.	25.07.2024 r.**

* od 01.02.2024 r. do 24.04.2024 r. zawieszenie w czynnościach

** Członkowie Rady Nadzorczej oddelegowani czasowo do pełnienia obowiązków Członków Zarządu

Źródło: Opracowanie własne

W trakcie I kwartału 2024 r. do dnia publikacji niniejszego raportu doszło do następujących zmian w Zarządzie Spółki:

- W dniu 1 lutego 2024 r. Rada Nadzorcza zawiesiła w czynnościach Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. Pana Dariusza Seligę oraz Członka Zarządu ds. Operacyjnych Pana Marka Olkiewicza. W tej samej dacie Rada Nadzorcza powierzyła wykonywanie obowiązków Prezesa Zarządu Spółki Panu Maciejowi Jankiewiczowi Członkowi Zarządu ds. Finansowych.
- W dniu 22 kwietnia 2024 r. Rada Nadzorcza odwołała Pana Jacka Rutkowskiego Członka Zarządu ds. Handlowych ze składu Zarządu PKP CARGO S.A.
- W dniu 24 kwietnia 2024 r. Rada Nadzorcza odwołała ze składu Zarządu Spółki Prezesa Zarządu Pana Dariusza Seligę, Pana Marka Olkiewicza Członka Zarządu ds. Operacyjnych oraz z upływem dnia 25 kwietnia 2024 r. Pana Macieja Jankiewicza Członka Zarządu ds. Finansowych i z powierzenia mu obowiązków Prezesa Zarządu. Jednocześnie w tym samym dniu Rada Nadzorcza Spółki podjęła uchwałę, zgodnie z którą postanowiła delegować Członków Rady Nadzorczej do czasowego, tj. od dnia 26 kwietnia 2024 r. do dnia 25 lipca 2024 r. wykonywania czynności: Pana Marcina Wojewódkę do wykonywania czynności Członka Zarządu Spółki oraz powierzyła mu pełnienie obowiązków Prezesa Zarządu, Panią Monikę Starecką do wykonywania czynności Członka Zarządu Spółki oraz powierzyła jej pełnienie obowiązków Członka Zarządu ds. Finansowych oraz Pana Pawła Miłkę do wykonywania czynności Członka Zarządu Spółki oraz powierzyła mu pełnienie obowiązków Członka Zarządu ds. Handlowych.

W dniu 30 kwietnia 2024 r. Zarząd PKP CARGO S.A. powierzył nadzór nad sprawami i komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki należącymi do zakresu kompetencji Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. Panu Marcinowi Wojewódcie p.o. Prezesowi Zarządu w zakresie Biura Przewozów i Współpracy Międzynarodowej Centrali PKP CARGO S.A., Pani Monice Stareckiej p.o. Członkowi Zarządu ds. Finansowych w zakresie Biura Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego Centrali PKP CARGO S.A. oraz Panu Pawłowi Miłkowi p.o. Członkowi Zarządu ds. Handlowych w zakresie Biura Taboru i Wsparcia Technicznego Centrali PKP CARGO S.A.

RADA NADZORCZA

Tabela 4 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Rady Nadzorczej	12.07.2022 r.	nadal
Andrzej Leszczyński	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	12.07.2022 r.	19.04.2024 r.
Grzegorz Dostatni	Członek Rady Nadzorczej	28.07.2022 r.	14.05.2024 r.
Henryk Grymel	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Tomasz Pietrek	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Marek Ryszka	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	19.04.2024 r.
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	14.05.2024 r.
Jarosław Stawiarski	Członek Rady Nadzorczej	07.07.2022 r.	19.04.2024 r.
Jarosław Ślepaczuk	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Michał Wnorowski	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Rady Nadzorczej	16.07.2020 r.	nadal
Paweł Miłek	Członek Rady Nadzorczej	19.04.2024 r.	nadal
	(delegowany do czasowego wykonywania obowiązków Członka Zarządu ds. Handlowych)	26.04.2024 r.	25.07.2024 r.
Monika Starecka	Członek Rady Nadzorczej	19.04.2024 r.	nadal
	(delegowana do czasowego wykonywania obowiązków Członka Zarządu ds. Finansowych)	26.04.2024 r.	25.07.2024 r.

Marcin Wojewódka	Członek Rady Nadzorczej	19.04.2024 r.	nadal
	(delegowany do czasowego wykonywania obowiązków Prezesa Zarządu)	26.04.2024 r.	25.07.2024 r.
Bogusław Nadolnik	Członek Rady Nadzorczej	14.05.2024 r.	nadal
Robert Stępień	Członek Rady Nadzorczej	14.05.2024 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

W trakcie I kwartału 2024 r. do dnia publikacji niniejszego raportu doszło do następujących zmian w Radzie Nadzorczej:

Akcjonariusz Spółki – PKP S.A. - działając na podstawie § 19 ust. 2 i ust. 6 Statutu Spółki:

- odwołał z dniem 19 kwietnia 2024 r. ze składu Rady Nadzorczej Pana Andrzeja Grzegorza Leszczyńskiego, Pana Jarosława Piotra Stawiarskiego oraz Pana Marka Roberta Ryszkę, jednocześnie powołując w skład Rady Pana Pawła Miłka, Panią Monikę Starecką oraz Pana Marcina Wojewódkę,
- odwołał z dniem 14 maja 2024 r. ze składu Rady Nadzorczej Pana Pawła Tomasz Sosnowskiego oraz Pana Grzegorza Dostatniego, jednocześnie powołując w skład Rady Pana Bogusława Edmunda Nadolnika oraz Pana Roberta Wojciecha Stępnia.

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Tabela 5 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Michał Wnorowski	Przewodniczący Komitetu	23.08.2022 r.	nadal
Jarosław Ślepaczuk	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. NOMINACJI

Tabela 6 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Izabela Wojtyczka	Przewodnicząca Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	14.05.2024 r. (odwołany ze składu Rady Nadzorczej)
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Robert Stępień	Członek Komitetu	16.05.2024 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

W trakcie I kwartału 2024 r. do dnia publikacji niniejszego raportu doszło do następujących zmian w Komitecie ds. Nominacji:

- W dniu 14 maja 2024 roku odwołany został ze składu Rady Nadzorczej Pan Paweł Sosnowski,
- W dniu 16 maja 2024 roku Rada Nadzorcza powołała w skład Komitetu Pana Roberta Stępnia.

KOMITET DS. STRATEGII I ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

Tabela 7 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Henryk Grymel	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Tomasz Pietrek	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Michał Wnorowski	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Andrzej Leszczyński	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	19.04.2024 r. (odwołany ze składu Rady Nadzorczej)
Bogusław Nadolnik	Członek Komitetu	16.05.2024 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

W trakcie I kwartału 2024 r. do dnia publikacji niniejszego raportu doszło do następujących zmian w Komitecie ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju:

- W dniu 19 kwietnia 2024 roku odwołany został ze składu Rady Nadzorczej Pan Andrzej Leszczyński,
- W dniu 16 maja 2024 roku Rada Nadzorcza powołała w skład Komitetu Pana Bogusława Nadolnika.

2.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

Strukturę kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. na dzień 31 marca 2024 roku przedstawia poniższa tabela:

Tabela 8 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

Akcje	Data emisji	Data rejestracji emisji	Liczba akcji
Seria A	08.07.2013 r.	02.10.2013 r.	43 338 000
Seria B	08.07.2013 r.	02.10.2013 r.	15
Seria C	02.10.2013 r.	25.04.2014 r.	1 448 902
Razem			44 786 917

Źródło: Opracowanie własne

Do dnia publikacji niniejszego raportu nie było zmian w wysokości kapitału zakładowego, jak i jego strukturze.

2.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów

W okresie od dnia publikacji ostatniego raportu okresowego, tj. od dnia 23 kwietnia 2024 r. do dnia przekazania niniejszego raportu nie miały miejsca zmiany w zakresie akcjonariuszy posiadających bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji PKP CARGO S.A.

Tabela 9 Struktura znaczących akcjonariuszy PKP CARGO S.A. na dzień 23 kwietnia oraz 27 maja 2024 roku

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A.	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE	4 418 443	9,87%	4 418 443	9,87%
Allianz Polska OFE	3 105 654	6,93%	3 105 654	6,93%
Pozostali akcjonariusze	22 478 626	50,19%	22 478 626	50,19%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

Źródło: Opracowanie własne

2.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające Spółką w okresie od dnia publikacji ostatniego raportu okresowego, tj. od dnia 23 kwietnia 2024 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 10 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu zarządzającego
wg stanu na dzień 27 maja 2024 roku	
Marcin Wojewódka	2 852*
Paweł Miłek	0
Monika Starecka	0
Zenon Kozendra	46
wg stanu na dzień 23 kwietnia 2024 roku	
Dariusz Seliga	0
Jacek Rutkowski	0
Marek Olkiewicz	0
Maciej Jankiewicz	0
Zenon Kozendra	46

* w tym 2 100 akcji poprzez spółkę Instytut Emerytalny Sp. z o.o.

Źródło: Opracowanie własne

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby nadzorujące Spółkę w okresie od dnia publikacji ostatniego raportu okresowego, tj. od dnia 23 kwietnia 2024 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 11 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej
wg stanu na dzień 27 maja 2024 roku	
Władysław Szczepkowski	0
Izabela Wojtyczka	0
Michał Wnorowski	0
Henryk Grymel	70
Tomasz Pietrek	46
Jarosław Ślepaczuk	0
Paweł Miłek	0
Monika Starecka	0
Marcin Wojewódka	2 852*
Bogusław Nadolnik	0
Robert Stępień	0
wg stanu na dzień 23 kwietnia 2024 roku	
Władysław Szczepkowski	0
Andrzej Leszczyński	0
Henryk Grymel	70
Tomasz Pietrek	46
Marek Ryszka	0
Paweł Sosnowski	0
Jarosław Stawiarski	0
Jarosław Ślepaczuk	0
Michał Wnorowski	0

Izabela Wojtyczka	0
Grzegorz Dostatni	0

* w tym 2 100 akcji poprzez spółkę Instytut Emerytalny Sp. z o.o.
Źródło: Opracowanie własne

Zgodnie z wiedzą Spółki, osoby zarządzające i nadzorujące Emitenta, na dzień 23 kwietnia 2024 r. oraz na dzień przekazania niniejszego raportu, nie posiadają akcji lub udziałów w jednostkach powiązanych PKP CARGO S.A.

3. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

3.1 Otoczenie makroekonomiczne

Bardzo istotnym czynnikiem z punktu widzenia sytuacji na rynku kolejowych przewozów towarowych jest sytuacja gospodarcza w kraju, jak również światowa koniunktura szczególnie w Niemczech i pozostałych krajach UE, z którymi relacje ekonomiczne są najmocniejsze. Koniunktura panująca w otoczeniu makroekonomicznym przekłada się na wyniki przemysłu, co z kolei rzutuje na popyt na przewozy towarów. Poprawa bądź pogorszenie wyników gospodarek krajowych oraz światowej koniunktury gospodarczej mają bezpośrednie przełożenie na poziom potencjalnego wolumenu ładunków dostępnego do przewozu kolejną na terytorium Polski i Czech (drugim największym podmiotem realizującym przewozy towarowe w Grupie PKP CARGO jest Spółka PKP CARGO International a.s., realizująca przewozy głównie na rynku czeskim).

W I kwartale 2024 r., słabsze wyniki przemysłu w znaczący sposób oddziaływały na pogorszenie wyników spółek Grupy PKP CARGO, co wynikało ze specyfiki branży TSL, która pełni funkcję komplementarną dla pracy producentów. Wyraźne zmniejszenie rynku kolejowych przewozów towarowych, w tym również wolumenu przewozów Grupy PKP CARGO było pokłosiem redukcji nowych zamówień i przygaszonego popytu (zwłaszcza ze strony podmiotów z Europy Zachodniej). Pojawiają się już sygnały, które mogą zwiastować zbliżające się ożywienie, co powinno przełożyć się na sukcesywną poprawę wyników poszczególnych gospodarek, a także podmiotów z branży transportowej. Zgodnie z projekcjami ekonomistów Międzynarodowego Funduszu Walutowego szacuje się, że po osiągnięciu wzrostu o 3,2% rdr w 2023 r., globalna gospodarka będzie w kolejnych dwóch latach (tj. w 2024 r. i 2025 r.) rosła w takim samym tempie (tj. +3,2% rdr). Przy czym w przypadku Unii Europejskiej w 2023 r. odnotowano wzrost PKB o +0,6% rdr, a szacunki mówią o zwiększeniu jej gospodarek o +1,1% rdr w 2024 r. i +1,8% rdr w 2025 r. (przy wzroście strefy Euro odpowiednio o +0,4% rdr, +0,8% rdr i +1,5% rdr w latach 2023-2025). Jednocześnie w ocenie ekonomistów MFW, polska gospodarka ma znacząco przyśpieszyć i w dwóch kolejnych latach notować wyniki na poziomie +3,1% rdr oraz +3,5% rdr. Inflacja w Polsce - po wzroście o +11,4% rdr w 2023 r. - powinna się ustabilizować na podwyższonym poziomie osiągając poziom +5,0% rdr w dwóch następnych latach.¹



Gospodarka w Polsce

Spadek produkcji sprzedanej przemysłu w I kwartale 2024 r. o -0,7% rdr (wobec -1,1% rdr w 2023 r.).² Odnotowano nieznaczne zmniejszenie sprzedaży rdr w przetwórstwie przemysłowym (które odpowiada za ok. 80% obrotów sektora), tj. o 0,8% rd/r, co jednak przesądziło o ujemnym wyniku branży. Spadła także produkcja w górnictwie i wydobywaniu (-7,4% rdr). Sekcja wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę oraz sekcja dostawa wody, gospodarowanie ściekami i odpadami, rekultywacja odnotowały wzrost produkcji (odpowiednio o +2,4% rdr i +8,1% rdr).³

Spadek produkcji rdr (styczeń – marzec) w 20 działach przemysłu (spośród 34 działów), które posiadają 44,5% udziału w produkcji sprzedanej sektora - w tym w kluczowych z punktu widzenia przewozów Grupy PKP CARGO np.: w wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (-20,6%), metali (-5,5%), maszyn i urządzeń (-4,5%), wyrobów z metali (-4,2%), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (-3,0%), wyrobów z drewna (-1,9%) oraz mebli (-0,9%). Wśród pozostałych działów wzrost zanotowano m.in. w produkcji: pojazdów samochodowych (+9,3%), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+7,6%), papieru i wyrobów z papieru (+4,7%) oraz wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+0,1%).⁴

¹ Międzynarodowy Fundusz Walutowy

² Główny Urząd Statystyczny (w przedsiębiorstwach o liczbie pracujących powyżej 9 osób)/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w pierwszym kwartale 2024 r.

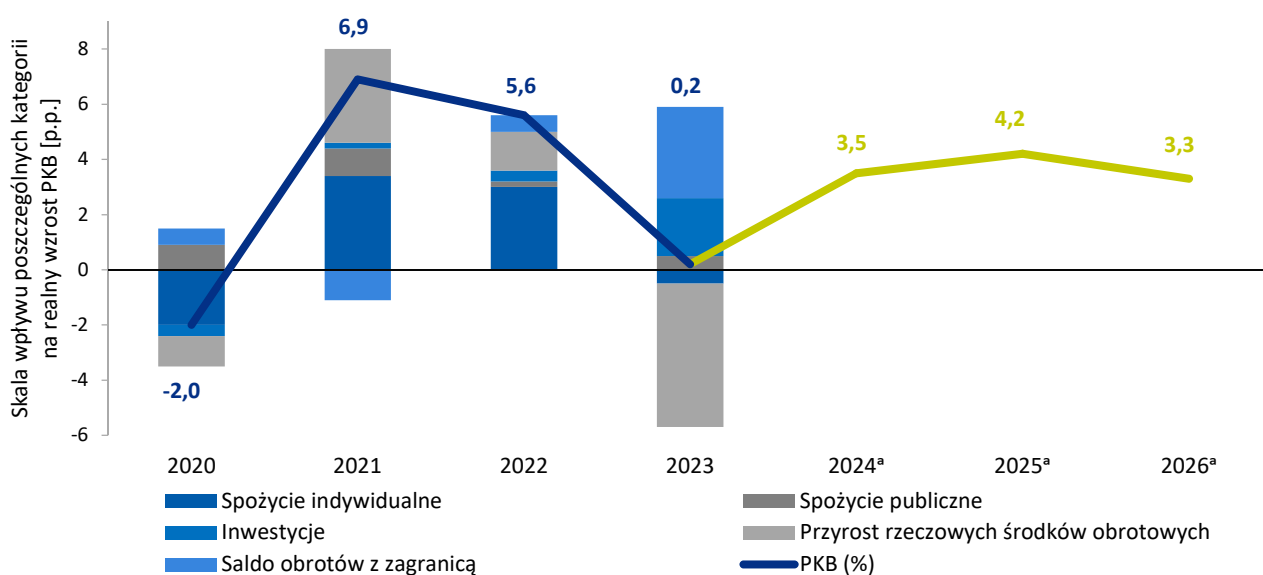
³ Główny Urząd Statystyczny/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w pierwszym kwartale 2024 r. (s. 43-44)

⁴ Główny Urząd Statystyczny/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w pierwszym kwartale 2024 r. (s. 45-48)

Wzrost PKB w 2023 r. wg. wstępnych danych GUS wyniósł **+0,2% rdr** (wobec +5,6% rdr po korekcie w 2022 r.), co jest rezultatem negatywnej kontrybucji popytu krajowego (-3,1 p.p.), w tym zwłaszcza akumulacji (-3,1 p.p.), przy dodatnim wysoce pozytywnym wpływie salda obrotów z zagranicą (+3,3 p.p.).⁵

Wzrost PKB w I kwartale 2024 r.: szybki szacunek PKB niewyrównanego sezonowo wskazuje na zwiększenie produktu krajowego brutto realnie o +1,9% rdr (wobec spadku o -0,4% rdr w I kwartale 2023 r.). Dane wyrównane sezonowo wskazują dynamikę na poziomie +1,3% rdr oraz +0,4% kdk.⁶

Rysunek 2 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2020-2023 wraz z jego dekompozycją, a także prognoza na lata 2024-2026 - dane niewyrównane sezonowo



a – prognozy makroekonomiczne Narodowego Banku Polskiego na lata 2024-2026 (marzec 2024 r.)

Źródło własne na podstawie danych: Głównego Urzędu Statystycznego opracowanie i Narodowego Banku Polskiego

Zmiany cen w I kwartale 2024 r.: ceny towarów i usług konsumpcyjnych wzrosły o +2,8% rdr (wobec +17,0% rdr w I kwartale 2023 r.).⁷ Równocześnie zanotowano spadek cen produkcji sprzedanej przemysłu o -10,1% rdr, (wobec wzrostu o +16,1% w 2023 r.) oraz umiarkowane zwiększenie cen produkcji budowlano-montażowej (+7,5% rdr, wobec +12,9% w 2023 r.).⁸

Stopniowa poprawa w I kwartale 2024 r. wskaźnika wyprzedzającego koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI – indeks PMI w marcu br. dwudziesty trzeci miesiąc z rzędu ukształtował się poniżej progu 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem, a recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego. Wciąż słaby popyt u partnerów gospodarczych w Unii Europejskiej, ma bezpośrednie przełożenie na ograniczenie liczby nowych zamówień oraz w konsekwencji zapotrzebowania na produkcję. W marcu br. wskaźnik PMI osiągnął 48,0 pkt. (co jest najlepszym wynikiem od osiągniętego w listopadzie ubiegłorocznego miesięcznego maksimum na poziomie 48,7 pkt.), przedsiębiorcy pomimo odsunięcia w czasie powrotu koniunktury wyrażają swój ostrożny optymizm, oczekując na zwiększenie popytu w kolejnych kwartałach br.⁹

Poprawa wskaźnika koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego (GUS) – indeks po pogorszeniu wyniku w IV kwartale ub.r. do -13,1 (wobec -12,9 w III kwartale ub.r. i -11,6 w II kwartale ub.r.), w I kwartale br. osiągnął poziom -8,6. Wynik z marca br. (-7,2) to najlepszy rezultat odnotowany od października 2021 r. (kiedy to indeks osiągnął -6,3). Oznacza to istotny na początku br. wzrost liczby przedsiębiorców oczekujących polepszenia sytuacji gospodarczej w najbliższych miesiącach w stosunku do przedsiębiorców oczekujących pogorszenia warunków, pomimo przewagi negatywnych nastrojów na rynku.¹⁰

⁵ Główny Urząd Statystyczny (<https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rachunki-narodowe/>) - Informacja Głównego Urzędu Statystycznego w sprawie zaktualizowanego szacunku PKB według kwartałów za lata 2022-2023)

⁶ Główny Urząd Statystyczny (stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rachunki-narodowe/kwartalne-rachunki-narodowe/szybki-szacunek-produktu-krajowego-brutto-za-i-kwartal-2024-roku,1,45.html)

⁷ Główny Urząd Statystyczny/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w pierwszym kwartale 2024 r. (s. 29)

⁸ Główny Urząd Statystyczny/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w pierwszym kwartale 2024 r. (s. 34)

⁹ IHS Markit (www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases) - raporty za poszczególne miesiące

¹⁰ Główny Urząd Statystyczny, Biuletyn Statystyczny GUS, Tabela 62 (część 1), kolumna C

Prognozy: aktualna projekcja inflacji i PKB Narodowego Banku Polskiego przewiduje zauważalny wzrost gospodarczy w latach 2024-2026. Zgodnie z prognozą wzrost PKB ma wynieść odpowiednio: +3,5% rdr w 2024 r. oraz +4,2% rdr w 2025 r. Lata 2024-2025 mają zapisać się jako okres wciąż podwyższonego poziomu cen, przy czym zgodnie z przewidywaniami inflacja ma wynieść ok. +3% rdr z okresowymi odchyleniami wynikającymi z procesów dostosowawczych po stopniowym odchodzeniu od działań ochronnych w poszczególnych branżach.¹¹



Gospodarka w Czechach

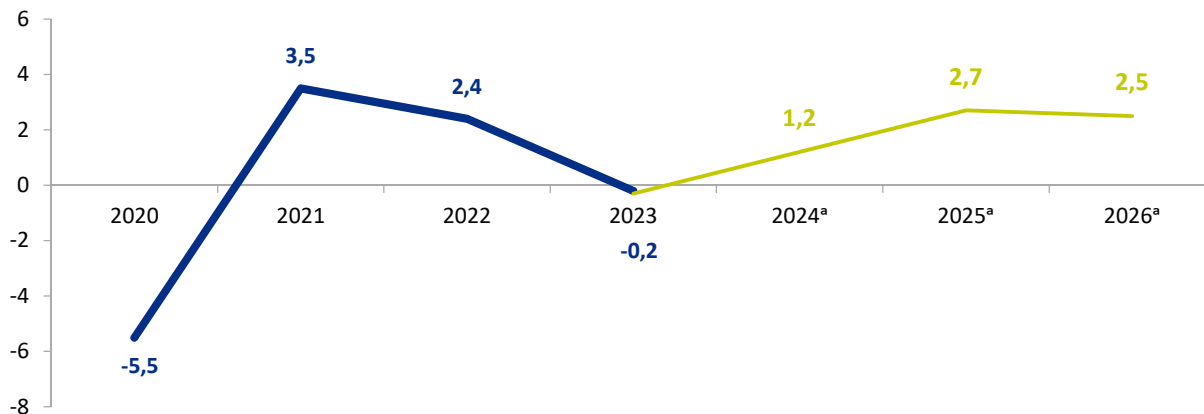
Produkcja sprzedana przemysłu w Czechach była w I kwartale 2024 r. niższa o -1,3% rdr.¹² W trakcie pierwszych trzech miesięcy br. w głównych sektorach przemysłu czeskiego (biorąc pod uwagę przewozy Grupy PKP CARGO) zaobserwowano zmniejszenie produkcji, w tym m.in. w wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (o -33,0% rdr). Długoterminowy trend w wydobywaniu węgla brunatnego i kamiennego jest malejący, ze względu na wymagania środowiskowe i rosnące koszty związane z wykorzystaniem paliw kopalnych. Zakończenie wydobywania węgla brunatnego w Czechach planowane jest na 2033 rok, a węgla kamiennego do 2025 roku.¹³ Spadki wystąpiły również w produkcji papieru i wyrobów z papieru (-1,3% rdr), chemikaliów i wyrobów chemicznych (-2,6% rdr), maszyn i urządzeń (-12,2% rdr), czy drewna i wyrobów z drewna (-16,8% rdr). Kluczowy segment czeskiego przemysłu jakim jest produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep odnotował zwiększenie produkcji sprzedanej (o +5,2% rdr).¹⁴

Wartość nowych zamówień w cenach bieżących w I kwartale 2024 roku wzrosła o +1,5% (po trzech kolejnych kwartałach ze spadkami rdr), przy nieznacznym spadku zamówień krajowych (-0,7% rdr) i zauważalnym wzroście zagranicznych (+2,7 rdr).¹⁵

Spadek PKB w 2023 r. - o -0,3% rdr (po uwzględnieniu efektów kalendarzowych o -0,2% rdr).

PKB w I kwartale 2024 r. - według wstępnego szacunku CZSO PKB skorygowany o efekt cenowy oraz sezonowo był wyższy o +0,4% rdr oraz jednocześnie o +0,5% kw.dkw.¹⁶

Rysunek 3 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2020-2023 oraz prognoza na lata 2024-2026 – dane wyrównane sezonowo



a - Prognozy makroekonomiczne Czeskiego Ministerstwa Finansów (kwiecień 2024 r.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Urzędu Statystycznego i Czeskiego Ministerstwa Finansów

Inflacja w I kwartale 2024 r. osiągnęła poziom +2,1% rdr (po wzroście o +16,4% rdr w I kwartale 2023 r. oraz w IV kwartale o +7,6%).¹⁷

Prognozy: zgodnie z analizami Czeskiego Ministerstwa Finansów z kwietnia 2024 r. przewiduje się umiarkowany wzrost Produktu Krajowego Brutto wyrównanego sezonowo o: +1,2% rdr w 2024 r., +2,7% rdr w 2025 r. i 2,5% rdr w 2026 r. W 2024

¹¹ Narodowy Bank Polski (nbp.pl/projekcja-inflacji-i-pkb-marzec-2024/)

¹² Czeski Urząd Statystyczny / Sales from industrial activity: unadjusted data

¹³ fpg24.pl

¹⁴ Czeski Urząd Statystyczny / Sales from industrial activity: unadjusted data

¹⁵ fpg24.pl - <https://fpg24.pl/czechy-przedluzaja-wydobycie-węgla/>

¹⁶ Czeski Urząd Statystyczny, czso.cz/csu/czso/ari/gdp-preliminary-estimate-1-quarter-of-2024

¹⁷ vdb.czso.cz / Statistics > Prices, Inflation

r. czeska gospodarka może wzrosnąć o +1,2% rdr, głównie ze względu na ponowny wzrost spożycia gospodarstw domowych oraz łagodniejszy spadek akumulacji brutto.

Inflacja na początku br. osiągnęła cel inflacyjny Narodowego Banku Czeskiego, w kolejnych miesiącach powinna utrzymywać się poniżej górnej granicy celu (przy czym w ostatnim kwartale br. nastąpi jej przekroczenie). Zgodnie z prognozami Czeskiego Narodowego Banku inflacja w II kwartale 2024 r. ma osiągnąć dynamikę na poziomie +2,4% rdr, a następnie będzie kontynuowany proces stopniowego jej obniżania, tak aby w perspektywie kolejnych 5 kwartałów osiągnąć wysokość zbliżoną do celu założonego na poziomie 2%.¹⁸

W latach 2024-2026 średnioroczny wzrost cen wyniesie odpowiednio: +2,7% rdr, +2,4% rdr oraz +2,0% rdr.¹⁹

Niskie wartości Indeksu PMI, pomimo stopniowej poprawy notowań: dla Czech w I kwartale br. indeks PMI wyniósł średnio 44,5 pkt. (wobec 42,3 pkt. w IV kwartale ub.r., 42,0 pkt. w III kwartale ub.r., 42,1 pkt. w II kwartale ub.r. oraz 44,4 pkt. w I kwartale ub.r.), tj. kształtował się znacznie poniżej progu 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem, a recesją w sektorze przemysłowym. Systematyczny comiesięczny spadek wskaźnika z 41,8 pkt. w grudniu 2023 r. do 46,2 pkt. w marcu br. obrazuje dalsze wyhamowanie czeskiej gospodarki, która jest w znacznym stopniu uzależniona od możliwości eksportowych produkowanych towarów (z uwagi na stosunkowo mały rynek wewnętrzny).²⁰

Wpływ wojny w Ukrainie oraz otoczenia makroekonomicznego na działalność Grupy PKP CARGO.

Wojna w Ukrainie w znaczący sposób oddziałuje na rynek przewozowy w Polsce. Wpływ konfliktu na działalność Grupy PKP CARGO jest konsekwencją zarówno samych działań wojennych, zmian w obrotach gospodarczych będących ich implikacją, a także daleko głębszych zmian struktury rynków łańcuchów dostaw oraz licznych zmian w poszczególnych obszarach przemysłu. Niepewność co do rozwoju konfliktu może negatywnie kształtować relacje partnerów handlowych z Polską, a w rezultacie wpływać na obroty spółek Grupy.

Z uwagi na zaangażowanie w wojnę, zarówno Federacja Rosyjska, jak i Republika Białorusi, zostały objęte sankcjami państw szeroko rozumianego Zachodu. Wprowadzone restrykcje doprowadziły do wyraźnego zmniejszenia przewozów towarów kolejną, w tym w tranzycie z Dalekiego Wschodu. Unia Europejska w ramach Wspólnoty przyjęła liczne restrykcje, które obejmują towary podatne na transport szynowy - takie jak m.in.: rudy, wyroby z metali i metale, cement oraz drewno. Ostatnie pakiety sankcji mają za zadanie uszczelnić i zapewnić egzekucję już wcześniej ustalonych ograniczeń. Wynikiem działań wojennych oraz sankcji jest konieczność przekierowania potencjału do wykorzystania w innych obszarach, jednakże jest to proces długotrwały i wymaga nawiązania nowych relacji, co stopniowo przynosi efekty.

Mniejsze możliwości przewozowe przez Federację Rosyjską doprowadziły do ograniczenia przewozów w ramach „Nowego Jedwabnego Szlaku” (NJS), który stanowił istotny szlak przewozowy dla Grupy, w ostatnich miesiącach br. wraz z pojawiającymi się problemami piractwa na Morzu Czerwonym, a także rosnącymi kosztami frachtu morskiego, Spółka zauważa ożywienie przewozów na NJS.

Spółki Grupy PKP CARGO monitorują zmiany prawne w zakresie realizacji przewozów, a także bieżącą sytuację w trwającym konflikcie. Największy spadek obrotów ze wschodem zanotowały terminale na północno-wschodniej granicy Polski oraz podmioty w znacznej mierze wyspecjalizowane w realizacji usług spedycyjnych w tym obszarze.

Uwzględniając bieżące prognozy gospodarcze oczekuje się, że rok 2024 przyniesie odbicie w gospodarce. Kluczowym czynnikiem będzie postępujące przyśpieszenie wzrostu gospodarek w zachodniej Europie, które stopniowo wydostaną się ze spowolnienia spowodowanego wysoką inflacją oraz oddziaływaniem kryzysu energetycznego na kluczowe branże przemysłu. W Polsce wzrost PKB będzie wspomagany przez konsumpcję indywidualną, która wygeneruje dodatkowe strumienie towarowe w zakresie importu (podobne oddziaływanie będzie miał rosnący eksport). Dzięki postępującemu zwiększeniu wymiany międzynarodowej, wzrosną także przewozy towarów kolejną, a w powiązaniu z nimi usługi spedycyjne i terminalowe w tym obszarze. Problemem pozostanie inflacja, która pozostanie na podwyższonym poziomie, co w konsekwencji zwiększy koszt kapitału oraz negatywnie wpłynie na aktywność podmiotów na rynku (skutecznie zwiększające presję rosnących kosztów). Wpływ na gospodarkę Polski ma także dynamika rozwoju w krajach ościennych głównie gospodarki niemieckiej.

Spółki Grupy PKP CARGO nie wskazują na istotne ryzyka, które miałyby znaczący wpływ na ich działalność operacyjną, w tym także te, które są wynikiem wojny w Ukrainie oraz zachodzących zmian w otoczeniu makroekonomicznym. Należy podkreślić wysoką zmienność otoczenia rynkowego, co wymaga stałej obserwacji zmian i aktywnych działań dostosowawczych po stronie spółek Grupy.

¹⁸ Czeski Bank Narodowy <https://www.cnb.cz/en/monetary-policy/forecast/>

¹⁹ Czeskie Ministerstwo Finansów (www.mfcr.cz/en/fiscal-policy/macroeconomic-analysis/macroeconomic-forecast/2024 - prognoza kwiecień 2024 r.)

²⁰ Markit PMI (www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases - raporty za poszczególne miesiące)

3.2 Działalność przewozowa

3.2.1 Rynek transportu kolejowego w Polsce

Kolejowe przewozy towarowe na polskim rynku realizują 3 spółki należące do Grupy PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s.

Pomimo obecnej dekoniunktury, rynek transportu kolejowego cargo pozostaje perspektywicznym i atrakcyjnym obszarem działalności w związku z polityką unijną dot. zielonego transportu i koniecznością redukcji śladu węglowego w gospodarce. Widoczny jest stały wzrost liczby przewoźników, którzy uzyskują licencję na przewóz rzeczy. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) na koniec I kwartału 2024 r. już 130 przewoźników posiadało aktywną licencję Prezesa UTK na przewozy kolejowe rzeczy.²¹ W analogicznym okresie 2023 r. na rynku krajowym działało 116 przewoźników, a więc w trakcie ostatnich, trudnych dla kolejowego transportu towarów 12 miesięcy pojawiło się aż 14 nowych operatorów.

W perspektywicznym segmencie przewozów intermodalnych, gdzie w 2023 r. pomimo wielu negatywnych czynników, takich jak np. słaba koniunktura gospodarki światowej, głęboki spadek popytu silnie wpływający na zmniejszenie wymiany towarowej czy wojna w Ukrainie ograniczająca przewozy na kierunku wschód-zachód, działało już 29 licencjonowanych przewoźników (w 2022 r. było to 23 przewoźników, a w 2015 r. jeszcze 11 przewoźników).²²

Sytuacja ta świadczy dobitnie o mocno nasilającej się konkurencji wśród przewoźników oraz dużej determinacji w zdolności adaptacji do zmieniających się warunków rynkowych.

W I kwartale 2024 r. w Polsce produkcja sprzedana przemysłu była o 0,7% niższa w stosunku do analogicznego okresu ub. roku. Spadek produkcji sprzedanej dotknął 20 spośród 34 działów przemysłu, w tym znaczny spadek zanotowano w segmentach istotnych dla sektora cargo, m.in. w wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (o -20,6% rdr). W okresie styczeń - marzec 2024 r. znacznie zmniejszyła się również krajowa produkcja budowlano-montażowa, która była o 10,8% niższa w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego. Sprzedaż robót budowlanych w analizowanym okresie spadła we wszystkich działach budownictwa, w tym najbardziej w przedsiębiorstwach specjalizujących się w budowie obiektów inżynierii lądowej i wodnej (o 16,2% rdr). Tu wyraźnie spadła produkcja w budowie rurociągów, linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych (o 25,7% rdr) oraz w budowie dróg kołowych i szynowych (o 14,5% rdr).²³

Pierwsze miesiące 2024 r. potwierdziły widoczną już od wielu miesięcy tendencję zmniejszania popytu rynkowego na usługi transportu kolejowego, który nadal pozostaje pod silnym wpływem czynników zewnętrznych i wewnętrznych, w tym silnego wyhamowania gospodarki. Segment ten mocno odczuwa skutki trwającej wojny na terenie Ukrainy oraz kryzysu energetycznego w Europie (co charakteryzuje się wysokimi cenami surowców energetycznych, paliw, energii w Polsce oraz inflacji). Te czynniki w znacznym stopniu dotknęły wiele polskich firm i przełożyły się na wyniki spółek kolejowych.

W I kwartale 2024 r. operatorzy kolejowi przetransportowali łącznie 54,2 mln ton ładunków i wykonali pracę przewozową równą 14,0 mld tkm. W stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego, wolumen przewozów rynku zmniejszył się o -10,5% rdr (tj. o 6,4 mln ton), podczas gdy zrealizowana praca przewozowa spadła rdr o 12,6%, tj. 2,0 mln tkm. Również średnia odległość przewozu na rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce w trakcie I kwartału 2024 r. ukształtowała się na niższym poziomie niż w analogicznym okresie 2023 r. i wyniosła 259 km, tj. o 6 km mniej, spadek o 2,3% rdr. W każdym z kolejnych miesięcy I kwartału br. odnotowano ujemną dynamikę przewozów rynku kolejowego rdr. W styczniu wolumen przetransportowany transportem kolejowym był mniejszy o 2,7 mln ton rdr, tj. spadek o 13,3%, w lutym zmniejszył się o 1,3 mln ton (-6,7% rdr), a w marcu br. spadek wyniósł 2,4 mln ton (-11,4% rdr). W zakresie pracy przewozowej zanotowano podobne spadki, które wynosiły odpowiednio 17,7% rdr w styczniu, -9,5% rdr w lutym oraz -10,3% rdr w marcu.²⁴

W trakcie pierwszych dwóch miesięcy 2024 r. w kolejowym transporcie towarowym w Polsce dominującą w przewozach grupą towarową²⁵ był nadal węgiel kamienny, którego przewozy wykazują tendencję spadkową w strukturze przewozów koleją, lecz

²¹ Urząd Transportu Kolejowego (licencjonowani przewoźnicy kolejowi, stan zgodnie z wykazem UTK z dnia 25 marca 2024 r.), statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK. Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej

²² Urząd Transportu Kolejowego

²³ Główny Urząd Statystyczny

²⁴ Urząd Transportu Kolejowego

²⁵ Na podstawie klasyfikacji NST

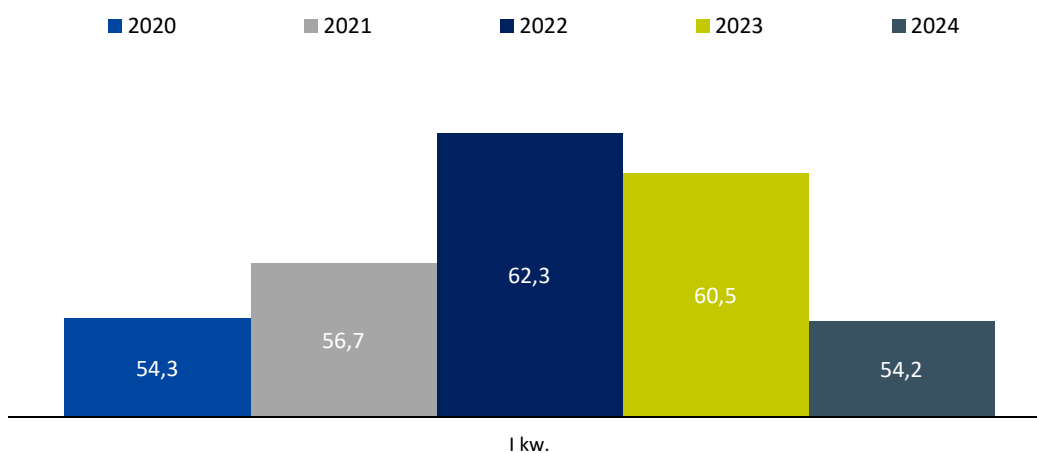
wciąż stanowiły 31,2% ogółu obrotu towarowego. W tym czasie zanotowano następujące zmiany przewozów kolejowych rdr w wyszczególnianych przez GUS grupach towarowych²⁶:

- węgiel kamienny (spadek przewozów o 27,7% rdr do poziomu 11,0 mln ton),
- kruszywa, kamień, piasek i żwir (wzrost przewozów o 4,3% rdr do poziomu 7,0 mln ton),
- produkty rafinacji ropy naftowej (spadek o 4,2% rdr do 3,4 mln ton),
- metale i wyroby metalowe (wzrost o 1,7% rdr do 1,8 mln ton),
- chemikalia, produkty chemiczne (wzrost o 15,0% rdr do 1,8 mln ton),
- koks, brykiety, gazy (spadek o 7,9% rdr do 1,6 mln ton),
- produkty rolnictwa (spadek o 13,7% rdr do poziomu 1,2 mln ton),
- rudy żelaza (spadek o 44,4% rdr do poziomu 0,6 mln ton).

Znaczne zmniejszenie wolumenu masy przetransportowanej transportem kolejowym w stosunku do pierwszych dwóch miesięcy 2023 r. zanotowano m.in. w przewozach węgla kamiennego (-4,2 mln ton), rud żelaza (-0,5 mln ton), czy produktów rolnictwa (-0,2 mln ton rdr).

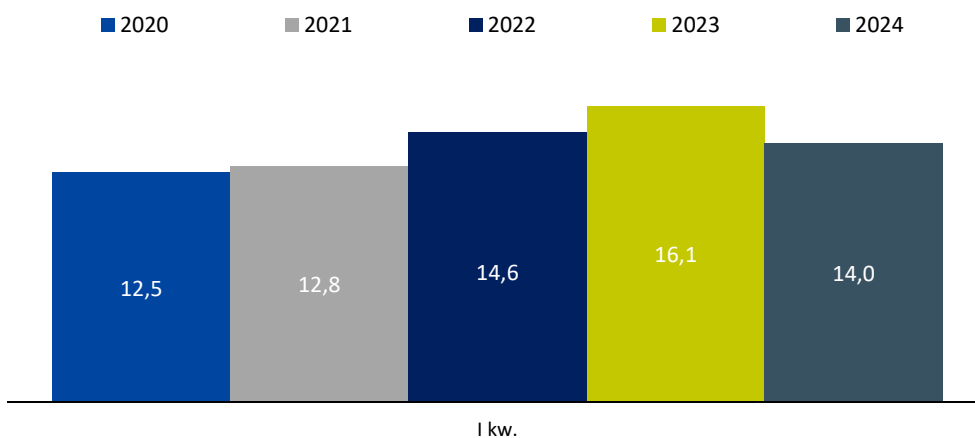
Jednocześnie zanotowano wzrost przewozów kolejowych m.in. pozostałych ładunków (+0,7 mln ton), kruszywa, piasku i żwiru (+0,3 mln ton) oraz chemikaliów i produktów chemicznych (+0,2 mln ton).²⁷

Rysunek 4 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w pierwszych kwartałach w latach 2020-2024 (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 5 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w pierwszych kwartałach w latach 2020-2024 (mld tkm)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

²⁶ Główny Urząd Statystyczny dane za 2 miesiące 2024 r.

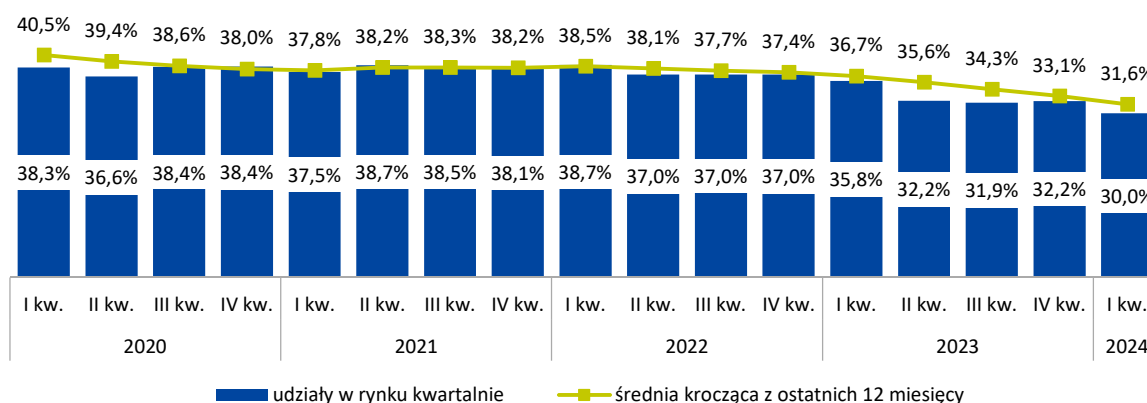
²⁷ Główny Urząd Statystyczny - dane za 2 miesiące 2024 r.

3.2.2 Pozycja Grupy PKP CARGO na rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce

W I kwartale 2024 r. zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego 32 przewoźników kolejowych zrealizowało przewozy, których udział w rynku według masy przewiezionych towarów przekroczył próg 0,5%. W tym gronie znalazły się dwie spółki z Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO Service sp. z o.o.

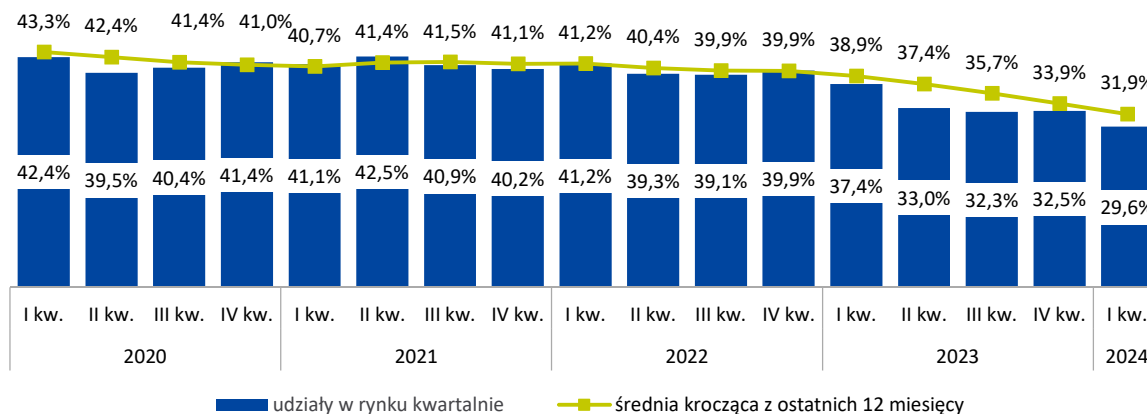
Grupa PKP CARGO²⁸ niezmiennie posiada pozycję lidera rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce pod względem zarówno udziału w przewiezionej masie towarów, jak i zrealizowanej pracy przewozowej. Udziały rynkowe Grupy PKP CARGO w I kwartale 2024 r. w zakresie masy towarowej wyniosły 30,0% (-5,9 p.p. rdr) oraz 29,6% w pracy przewozowej (-7,8 p.p. rdr).²⁹ Udziały rynkowe jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w tym samym czasie były równe 28,7% (-5,2 p.p. rdr) w zakresie masy towarowej oraz 29,4% (-7,6 p.p. rdr) w pracy przewozowej.³⁰

Rysunek 6 Kwartalne udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2020-2024



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 7 Kwartalne udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2020-2024



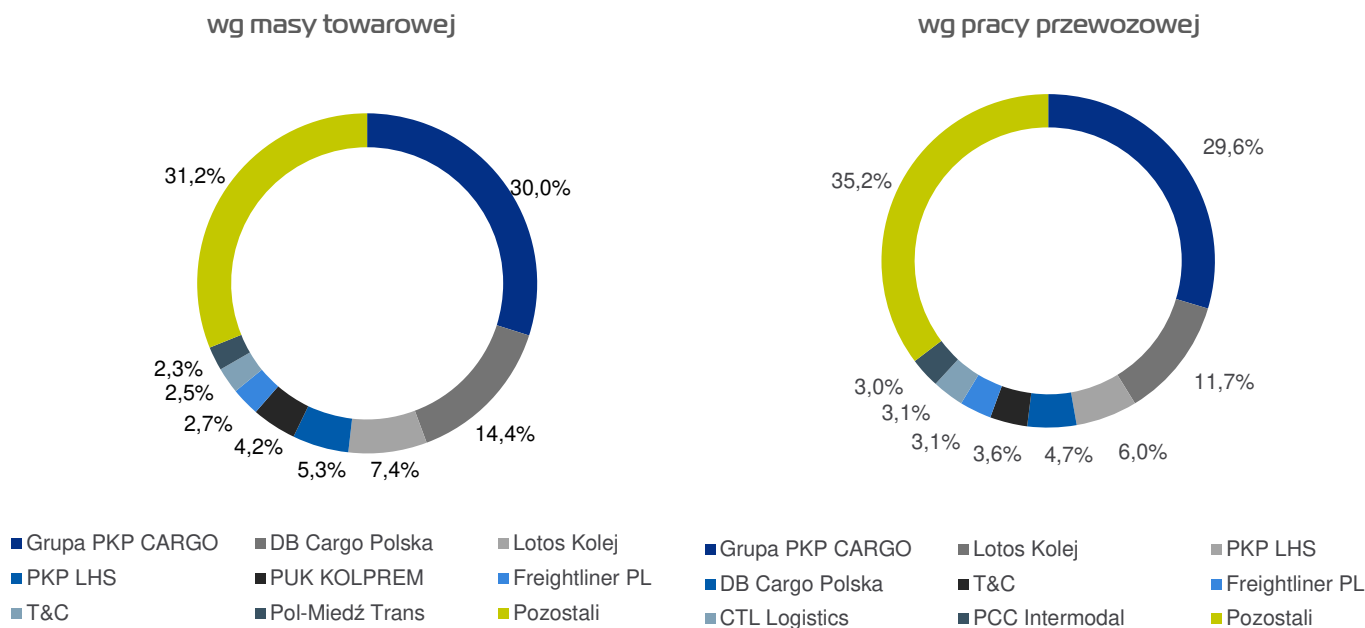
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

²⁸ Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również ładunki transportowane przez PKP CARGO International a.s. na terytorium Polski

²⁹ Dane Grupy PKP CARGO, Urząd Transportu Kolejowego

³⁰ Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 8 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I kwartale 2024 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Głównymi konkurentami Grupy na polskim rynku towarowych przewozów kolejowych w I kwartale 2024 r. pod względem wielkości wolumenu realizowanych przewozów byli następujący operatorzy: DB Cargo Polska, Lotos Kolej, PKP LHS, PUK Kolprem, Freightliner PL, T&C, Pol-Miedź Trans, CTL Logistics i PCC Intermodal.³¹

W I kwartale 2024 r. konkurencyjni przewoźnicy kolejowi przetransportowali na polskim rynku łącznie 37,9 mln ton ładunków (-2,3% rdr). W trakcie tego okresu w zakresie masy towarowej największy wzrost udziałów rynkowych rdr wśród konkurentów Grupy PKP CARGO zanotowano w T&C oraz Rail STM (+0,9 p.p. rdr). Poza tym swój udział wyraźnie poprawił również PKP LHS (+0,8 p.p. rdr). Największy spadek udziałów rynkowych wśród konkurentów Grupy PKP CARGO zanotowano natomiast w DB Cargo Polska (-1,1 p.p. rdr), przy spadku wolumenu o -16,7% rdr.³²

Równocześnie wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa spadła o 1,6% rdr do poziomu 9,9 mld tkm. Widoczne spadki udziałów rynkowych wśród konkurentów zanotowano głównie w DB Cargo Polska (-0,6 p.p. rdr), przy zmniejszeniu wolumenu pracy przewozowej o 21,9% rdr.³³

Wyniki rynku pokazują wyraźnie, że największy wolumenowo przewoźnicy kolejowi w najmocniejszej skali odczuwają skutki osłabionego popytu na przewozy towarów koleją.

3.2.4 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO za I kwartał 2023 r. i I kwartał 2024 r. zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. oraz spółek Grupy PKP CARGO International. Przewozy w Grupie wykonuje 6 spółek, tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE sp. z o.o., PKP CARGO International a.s., PKP CARGO International HU Zrt., PKP CARGO International SK a.s. oraz PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o.

³¹ Urząd Transportu Kolejowego

³² opracowanie własne na podstawie danych UTK

³³ opracowanie własne na podstawie danych UTK

Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2024 r. i I kwartał 2023 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2024	I kw. 2023	Zmiana 2024/2023		I kw. 2024	I kw. 2023	Zmiana I kw. 2024/ I kw. 2023	
	(mln tkm)		%		udział w całości (%)		(mln tkm) %	
Paliwa stałe ¹	1 747	3 419	-1 672	-48,9%	38%	53%	-1 672	-48,9%
z czego węgiel kamienny	1 417	2 960	-1 544	-52,1%	31%	46%	-1 544	-52,1%
Kruszywa i materiały budowlane ²	907	1 196	-289	-24,2%	20%	19%	-289	-24,2%
Metale i rudy ³	274	428	-154	-36,0%	6%	7%	-154	-36,0%
Produkty chemiczne ⁴	429	379	50	13,1%	9%	6%	50	13,1%
Paliwa płynne ⁵	179	138	41	29,8%	4%	2%	41	29,8%
Drewno i płody rolne ⁶	248	280	-32	-11,5%	5%	4%	-32	-11,5%
Przewozy intermodalne	676	456	221	48,4%	15%	7%	221	48,4%
Pozostałe ⁷	108	121	-12	-10,0%	2%	2%	-12	-10,0%
Razem	4 569	6 417	-1 848	-28,8%	100%	100%	-1 848	-28,8%

Źródło: Opracowanie własne, w tabeli dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych

Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2024 r. i I kwartał 2023 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2024	I kw. 2023	Zmiana 2024/2023		I kw. 2024	I kw. 2023	Zmiana I kw. 2024/ I kw. 2023	
	(mln ton)		%		udział w całości (%)		(mln ton) %	
Paliwa stałe ¹	8,7	13,4	-4,7	-35,1%	49%	58%	-4,7	-35,1%
z czego węgiel kamienny	7,5	11,9	-4,4	-37,0%	42%	51%	-4,4	-37,0%
Kruszywa i materiały budowlane ²	3,6	4,4	-0,8	-19,2%	20%	19%	-0,8	-19,2%
Metale i rudy ³	1,1	1,4	-0,2	-17,3%	6%	6%	-0,2	-17,3%
Produkty chemiczne ⁴	1,3	1,1	0,2	18,3%	8%	5%	0,2	18,3%
Paliwa płynne ⁵	0,7	0,5	0,2	29,6%	4%	2%	0,2	29,6%
Drewno i płody rolne ⁶	0,6	0,8	-0,3	-34,0%	3%	4%	-0,3	-34,0%
Przewozy intermodalne	1,6	1,2	0,4	28,8%	9%	5%	0,4	28,8%
Pozostałe ⁷	0,3	0,4	-0,1	-17,5%	2%	2%	-0,1	-17,5%
Razem	17,9	23,3	-5,4	-23,3%	100%	100%	-5,4	-23,3%

Źródło: Opracowanie własne, w tabeli dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych

W I kwartale 2024 r. Grupa PKP CARGO zrealizowała przewozy towarów koleją na średnią odległość 256 km (zmniejszenie odległości rdr o 20 km).

Tabela 14 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za I kwartał 2024 r. i I kwartał 2023 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2024	I kw. 2023	Zmiana 2024/2023		Zmiana I kw. 2024/ I kw. 2023	
	(km)		%		(km) %	
Paliwa stałe ¹	201	255	-54	-21,3%	-54	-21,3%
z czego węgiel kamienny	188	248	-60	-24,1%	-60	-24,1%
Kruszywa i materiały budowlane ²	253	270	-17	-6,2%	-17	-6,2%
Metale i rudy ³	245	317	-72	-22,6%	-72	-22,6%
Produkty chemiczne ⁴	318	333	-15	-4,4%	-15	-4,4%
Paliwa płynne ⁵	264	264	0	0,1%	0	0,1%
Drewno i płody rolne ⁶	444	331	113	34,1%	113	34,1%
Przewozy intermodalne	428	372	57	15,2%	57	15,2%
Pozostałe ⁷	347	318	29	9,1%	29	9,1%
Razem	256	275	-20	-7,2%	-20	-7,2%

Źródło: Opracowanie własne, w tabeli dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych

¹ Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.

² Uwzględnia wszelkie rodzaje kamienia, piasku, cegieł i cementu.

³ Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.

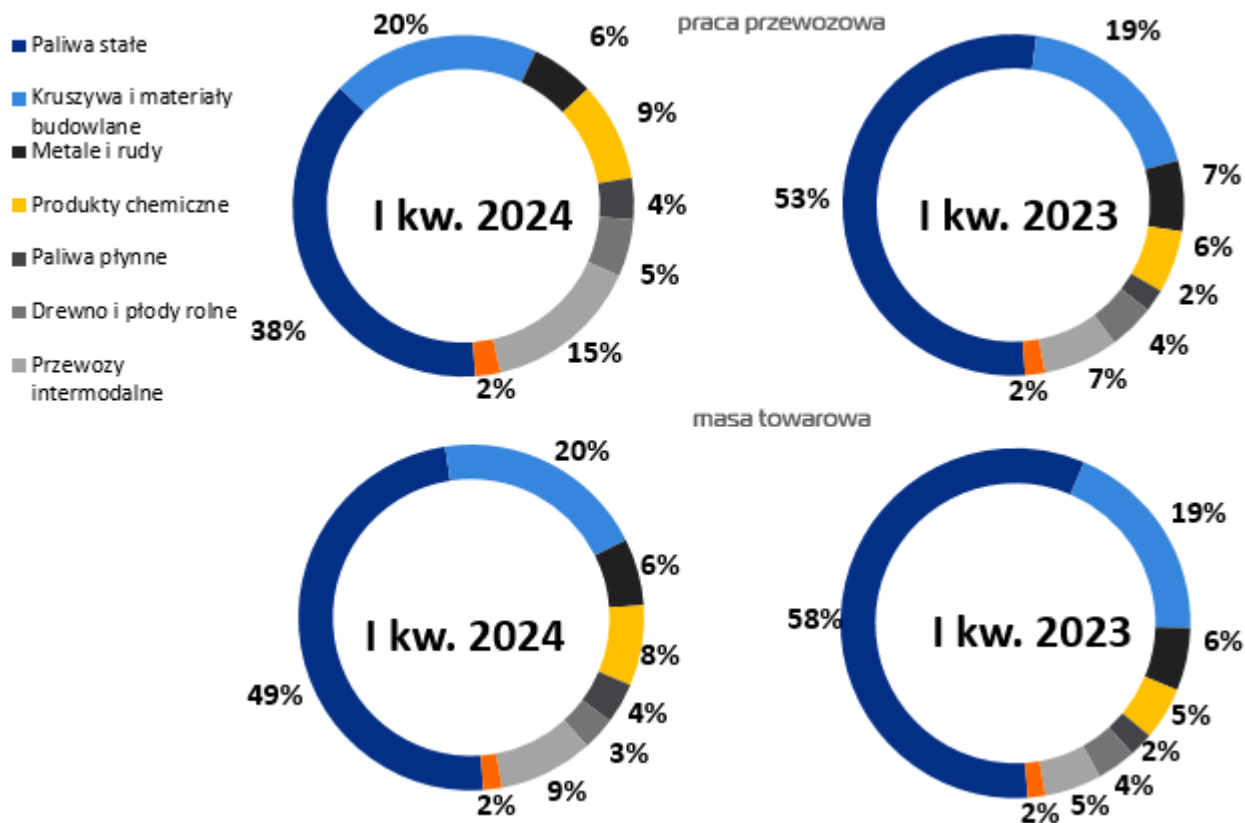
⁴ Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.

⁵ Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.

⁶ Uwzględnia zboże, ziemniaki, buraki cukrowe, pozostałe płody rolne, drewno i wyroby drewniane.

⁷ Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe.

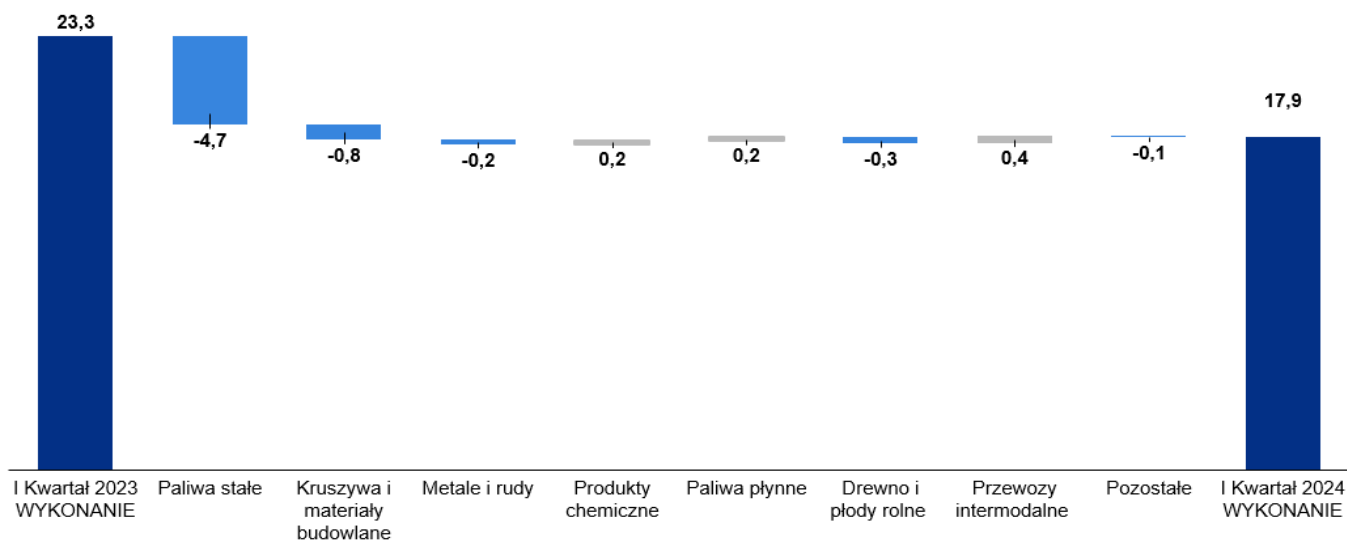
Rysunek 9 Struktura pracy przewozowej oraz masy Grupy PKP CARGO w okresie I kwartał 2023 r. i 2024 r.



Źródło: Opracowanie własne

W okresie I kwartału 2024 r. Grupa PKP CARGO przetransportowała łącznie 17,9 mln ton masy towarowej.

Rysunek 10 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r.



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia kluczowych czynników, które wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w I kwartale 2024 r.:



paliwa
stałe

- Stabilizacja rynku węgla kamiennego na niższym poziomie w porównaniu z okresem kryzysu zaopatrzenia w surowce energetyczne w 2022 i na początku 2023 roku wywołanym inwazją Rosji na Ukrainę,
- stopniowe obniżanie się udziału węgla kamiennego jako paliwa w związku z dostosowywaniem działalności przedsiębiorstw do wymagań polityki klimatycznej,
- rosnąca konkurencyjność innych paliw, np. niższe ceny gazu ziemnego na rynkach światowych, rozwój produkcji energii elektrycznej z OZE, implementacja polityk transformacji skutkująca mniejszym popytem na ten surowiec,
- zmniejszone zapotrzebowanie na węgiel do produkcji koksu na potrzeby sektora hutniczego w związku z obniżeniem produkcji stali i nagromadzenie zapasów oraz mniejsze zapotrzebowanie ciepłownictwa z uwagi na warunki atmosferyczne – przewaga dodatnich temperatur,
- PKP CARGO INTERNATIONAL - niższy wolumen przewozów dla ciepłowni i elektrowni w Kładnie w związku z niższą rynkową ceną energii elektrycznej - produkcja nie jest opłacalna,
- spadek średniej odległości przewozu węgla kamiennego o 60 km (-24,1%), w związku ze zmianą kierunków dostaw – zmniejszeniem udziału przewozów w imporcie morskim,
- postępująca redukcja węgla kamiennego w polskim miksie energetycznym: udział węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii spadł do 43,7% (-4,2 p.p. rdr),³⁴
- spadek wydobycia węgla kamiennego w Polsce: do poziomu 11,4 mln ton (-0,6 mln ton, tj. -4,6% rdr),³⁵
- znaczny spadek krajowej sprzedaży węgla kamiennego w Polsce: do poziomu 10,6 mln ton (o -1,7 mln ton rdr, tj. o -14,1% rdr).³⁶
- wysoki poziom zapasów węgla kamiennego na zwałach polskich kopalni - na koniec marca 2024 r. wyniósł ponad 4,9 mln ton (wzrost o +3,2 mln ton, tj. o +184,7% rdr), dodatkowo od końca ub.r. uległ on zauważalnemu zwiększeniu (wzrost o blisko +0,8 mln ton, tj. o +18,2% w stosunku do grudnia 2023 r.).³⁷
- wyraźny spadek importu do Polski węgla kamiennego: w trakcie 2 miesięcy 2024 r. (zgodnie ze wstępnymi danymi Eurostat) import zmniejszył się o -79,2% rdr, do poziomu 1,1 mln ton. Głównym kierunkiem zaopatrzenia w surowiec była Kolumbia (ze spadkiem o -66,0% rdr, z poziomu 1,4 mln ton do 0,5 mln ton, co przełożyło się na 45,2% udziału w rynku). Drugim największym eksporterem węgla do Polski w br. pozostaje Kazachstan (0,4 mln ton, -54,2% rdr i udział 39,3%). Rosja, która od czerwca 2022 r. (z uwagi na nałożone w kwietniu 2022 r. przez Polskę embargo na surowiec z Federacji Rosyjskiej) nie eksportuje węgla do naszego kraju. Natomiast dwóch głównych dostawców odpowiadało za blisko 85% importu węgla do Polski (wzrost z nieco ponad 45% w trakcie 2 miesięcy 2023 r.), przy dużym zróżnicowaniu innych źródeł dostaw,³⁸
- spadek cen na polskim rynku węgla: średnia wartość indeksu węglowego dla energetyki zawodowej PSCMI1 wyniosła 491,15 PLN/t (-29,9% rdr oraz -25,9% kdk), natomiast indeks PSCMI2 dla ciepłownictwa osiągnął poziom 609,94 PLN/t (-42,2% rdr oraz -14,0 kdk),³⁹
- spadek wydobycia węgla kamiennego w Czechach w trakcie dwóch pierwszych miesięcy br. (ostatnie dostępne dane, które opublikowało Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu) - wyprodukowano blisko 0,18 mln ton węgla (-38,2% rdr), w tym 0,04 mln ton węgla koksującego (-46,2% rdr) oraz 0,13 mln ton węgla energetycznego (-35,3% rdr). Kluczowe dla czeskiej gospodarki jest wydobycie węgla brunatnego (który nadal stanowi o zasilaniu w znacznym stopniu czeskiej gospodarki w energię), które jednak z uwagi na silną dekonjunkturę zmalało o -24,0% rdr (do 5,99 mln ton).⁴⁰
- spadek produkcji koksu w Polsce: o -3,7% rdr do poziomu 1,9 mln ton,⁴¹
- spadek produkcji koksu w Czechach - w trakcie dwóch pierwszych miesięcy 2024 r. wyniosła 0,23 mln ton (-34,7% rdr).⁴²

³⁴ Polskie Sieci Elektroenergetyczne (<https://www.pse.pl/dane-systemowe/funkcjonowanie-kse/raporty-miesieczne-z-funkcjonowania-kse/raporty-miesieczne>)

³⁵ Agencja Rozwoju Przemysłu / polskirynekwegla.pl/raport-dynamiczny/wydobycie-i-sprzedaz-wegla-kamiennego-ogolem

³⁶ Agencja Rozwoju Przemysłu / polskirynekwegla.pl/raport-dynamiczny/wydobycie-i-sprzedaz-wegla-kamiennego-ogolem

³⁷ Agencja Rozwoju Przemysłu / polskirynekwegla.pl/raport-dynamiczny/stan-zapasow-wegla-kamiennego-caly-okres-czasu

³⁸ Eurostat - dane za 2 miesiące 2024 r. - European Commission / Eurostat / International Trade

³⁹ Agencja Rozwoju Przemysłu – komunikaty (polskirynekwegla.pl/krajowe-indeksy-weglowe-notowanie-z-marca-2024-r)

⁴⁰ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu/mpo.gov.cz/cz/energetika/statistika/tuha-paliva/mesicni-statistika-uhli-2024--280404/

⁴¹ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w marcu 2024 tablice.

⁴² Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu/mpo.gov.cz/cz/energetika/statistika/tuha-paliva/mesicni-statistika-uhli-2024--280404/



kruszywa
i materiały
budowlane

- Zmniejszone dostawy kamienia wapiennego wykorzystywanego w instalacjach odsiarczania spalin dla energetyki polskiej i niemieckiej z uwagi na warunki atmosferyczne sprzyjające produkcji energii elektrycznej z OZE oraz ogólnemu spadkowi zapotrzebowania na energię elektryczną,
- przerwy technologiczne i remontowe w kilku dolnośląskich kopalniach kruszyw; zmniejszenie produkcji w kopalni w Radkowicach, w związku wyczerpaniem złoża,
- silna konkurencja ze strony przewoźników kolejowych, dysponujących wolnymi zasobami ze względu na spadek zapotrzebowania na przewozy m.in. węgla oraz przewoźników samochodowych korzystających z większej dostępności kierowców i środków transportowych po ograniczeniu dostępu do rynków wschodnich,
- PKP CARGO INTERNATIONAL – niższe zapotrzebowanie na przewozy - zmniejszenie poziomu produkcji jednego z klientów,
- spadek średniej odległości przewozu o 17 km (6,2%), w związku ze zmianą w strukturze/kierunkach dostaw - PKP CARGO S.A. w ubiegłym roku realizowało zwiększone przewozy kamienia pokruszonego z kopalni z Dolnego Śląska do stacji położonych w północnej i wschodniej części Polski,
- wzrost krajowej produkcji cementu o +8,4% rdr do poziomu 3,3 mln ton, a równocześnie nastąpiło zmniejszenie produkcji klinkieru cementowego o -12,1% rdr do poziomu 1,9 mln ton,⁴³
- spadek produkcji budowlano-montażowej w Polsce: o -10,8% rdr.⁴⁴ W tym okresie nastąpił spadek w każdym z działów budownictwa, w tym dla podmiotów zajmujących się: budową obiektów inżynierii lądowej i wodnej (-16,2% rdr), robotami budowlanymi specjalistycznymi (-8,8% rdr) oraz budową budynków (-6,9% rdr).⁴⁵



metale
i rudy

- Słaby popyt na wyroby stalowe w Polsce i na świecie wymuszający zmniejszenie poziomów produkcji m.in w zakładach ArcelorMittal Poland. Zmniejszona produkcja stali powoduje również spadek zapotrzebowania na surowce, tj. złom i rudę żelaza oraz obniżenie produkcji żużla,
- wyłączenie pieca w hucie Liberty Ostrava w Czechach,
- wysoki poziom importu kęsów spoza UE,
- trudne położenie przemysłu stalowego z uwagi na realizowaną transformację technologiczną dyktowaną przez politykę klimatyczną - regulacje prawne podrażają koszty prowadzenia działalności,
- wysokie koszty surowców (rudę żelaza, węgla, koksu) i energii elektrycznej, której cena jest szczególnie ważna z uwagi na dużą energochłonność przemysłu; w krajach poza UE ceny energii są niższe,
- spadek średniej odległości przewozu o 72 km (-22,6% rdr) – zmiana struktury relacji przewozowych,
- zmniejszenie produkcji stali surowej w Polsce, tj. spadek o -3,7% rdr do poziomu 1,8 mln ton,⁴⁶
- spadek produkcji wyrobów stalowych w Polsce: zmniejszenie produkcji wyrobów walcowanych na gorąco o -37,6% rdr do 1,4 mln ton, sztab i prętów walcowanych na gorąco o -24,8% rdr do 0,2 mln ton, prętów i płaskowników o -12,5% rdr do 0,8 mln, produkcję blach cienkich o -5,7% rdr do 0,3 mln ton oraz blach walcowanych na zimno o -5,1% rdr do 0,4 mln ton.⁴⁷



produkty
chemiczne

- Powolna poprawa sytuacji na rynku nawozowym po bardzo słabym początku roku 2023, kiedy wysokie ceny gazu - głównego surowca do produkcji - znacząco obniżyły produkcję i sprzedaż rodzimych producentów,
- realizacja dodatkowych przewozów nawozów na Ukrainę,
- spadek średniej odległości przewozu o 15 km (-4,4%) – znaczny udział przewozów na Ukrainę realizowanych na krótkie odległości przy granicy,
- wzrost produkcji nawozów w Polsce – w tym nawozów potasowych (+23,2% rdr do niespełna 0,1 mln ton), azotowych (+5,6% rdr do 0,4 mln ton) oraz nawozów fosforowych (+1,3% rdr do niespełna 0,1 mln ton),⁴⁸
- zwiększenie krajowej produkcji m.in. następujących wyrobów chemicznych: tworzyw sztucznych (+1,9% rdr do 0,8 mln ton, amoniaku (+6,9% rdr do 0,5 mln ton) oraz kwasu azotowego (+7,8% rdr do 0,6 mln ton),⁴⁹

⁴³ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w_marcu_2024_tablice.

⁴⁴ Główny Urząd Statystyczny w przedsiębiorstwach budowlanych, łącznie z jednostkami o liczbie pracujących do 9 osób.

⁴⁵ Główny Urząd Statystyczny/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w pierwszym kwartale 2024 r. (s. 50-51)

⁴⁶ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w_marcu_2024_tablice.

⁴⁷ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w_marcu_2024_tablice.

⁴⁸ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w_marcu_2024_tablice.

⁴⁹ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w_marcu_2024_tablice.



intermodal

- zmniejszenie produkcji w Polsce kwasu siarkowego (-9,9% rdr do 0,3 mln ton).⁵⁰
- Wzrost przewozów w ramach NJS spowodowany problemami żeglugowymi na Morzu Czerwonym - w związku z konfliktem na Bliskim Wschodzie i działaniem rebeliantów Huti część towarów przewożonych drogą morską powróciła na północny korytarz Nowego Jedwabnego Szlaku z przeladunkiem w Małaszewiczach,
- wzrost przewozów przez polskie porty z/na Ukrainę,
- rozwój przewozów zębki, rud metali, zbóż oraz węgla kamiennego w kontenerach,
- rozwój przewozów z/do Włoch,
- realizacja transportów związanych z konfliktem zbrojnym na Ukrainie,
- PKP CARGO INTERNATIONAL – nowe przewozy PKP CARGO INTERNATIONAL HU dla klientów nie realizujących przewozów w I kw. 2023 r.,
- wzrost średniej odległości przewozu o +57 km (+15,2%), ze względu na zmianę struktury przewozów.



paliwa
płynne

- Realizacja dodatkowych przewozów paliw z Płocka na Ukrainę,
- średnia odległość przewozu w I kw. 2024 r. w porównaniu do I kw. 2023 r. nie zmieniła się,
- wzrost krajowej produkcji olejów napędowych (+9,4% rdr do 4,0 mln ton) oraz benzyny silnikowej (+17,2% rdr do 1,4 mln ton).⁵¹



drewno
i płody rolne

- Wstrzymanie przewozów zbóż w imporcie z Ukrainy; realizowane przewozy tranzytowe zrekompensowały jedynie w części utracony wolumen masy,
- problemy z przewozami artykułów rolnych z Ukrainy spowodowane kongestią przejść granicznych Dorohusk i Medyka oraz protestami rolników,
- niższe w I kwartale 2024 r. przewozy drewna i płyty drewnopochodnej w imporcie lądowym i w komunikacji krajowej wywołane spadkiem produkcji w tym segmencie rynku w Polsce,
- wzrost średniej odległości przewozu o 113 km (+34,1% rdr) w wyniku wzrostu udziału przewozów tranzytowych w przewozach zbóż i pasz oraz w przewozach eksportowych drewna, eksporcie i imporcie płyty drewnopochodnej.



pozostałe

- Przewozy pozostałych towarów w I kw. 2024 r. realizowane były na zbliżonym poziomie w porównaniu do tego samego okresu roku 2023,
- zwiększone przewozy samochodów,
- wzrost produkcji sektora automotive w Czechach - wyprodukowano łącznie blisko 0,40 mln sztuk pojazdów silnikowych różnych typów (osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli), co oznacza wzrost o +11,5% rdr. W tym okresie wyprodukowano 0,39 mln aut osobowych, co oznacza wzrost o +11,5% rdr i jednocześnie 99,5% udziału w produkcji ogółem. Zwiększyła się także produkcja samochodów ciężarowych (o +12,2% rdr, tj. do 0,4 tys. sztuk), autobusów (o +6,7% rdr, tj. do blisko 1,2 tys. sztuk), a bardzo wysoki wzrost zanotowano w produkcji motocykli (+31,7% rdr, do niespełna 0,2 tys. sztuk),⁵²
- wzrost produkcji automotive w Polsce, tj. wyprodukowano łącznie 80,0 tys. samochodów osobowych (wobec 72,6 tys. w I kwartale 2023 r.), co oznacza wzrost o +10,2% rdr i powrót do poziomu produkcji z I kwartału 2021 r. Ponadto w I kwartale br. odnotowano silny wzrost produkcji samochodów ciężarowych i ciągników do 95,9 tys. pojazdów (z 73,6 tys. w I kwartale ub. r.), tj. o 30,4% rdr. Zauważalnie zmniejszono natomiast produkcję autobusów (tj. o 17,1% rdr do niespełna 1,1 tys. sztuk).⁵³

⁵⁰ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w_marcu_2024_tablice.

⁵¹ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w_marcu_2024_tablice.

⁵² AutoSap (<https://autosap.cz/en/data-and-statistics/manufacture-and-sale-of-vehicles/> - dane za marzec 2024 r.)

⁵³ Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego – pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Produkcja-pojazdow-samochodowych-i-silnikow-do-pojazdow-mechanicznych-w-Polsce/MARZEC-2024

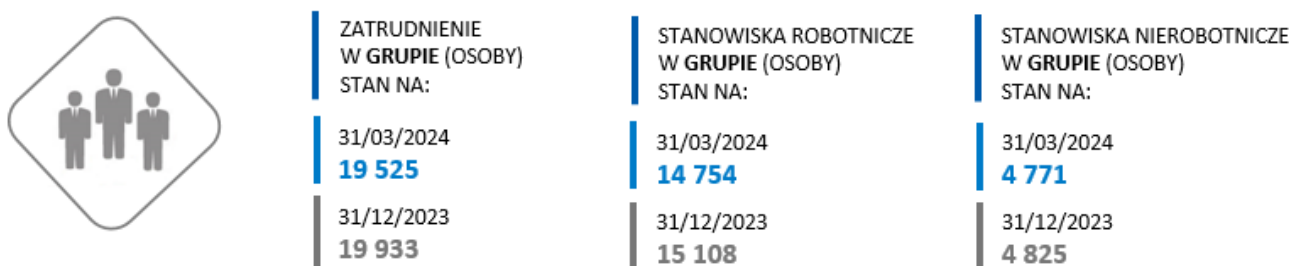
3.3 Informację dotyczące segmentów działalności

Grupa PKP CARGO nie wyróżnia segmentów operacyjnych prowadzonej działalności, ponieważ posiada jeden główny produkt, któremu przypisane są wszystkie istotne usługi świadczone przez Grupę. Grupa prowadzi działalność w ramach jednego głównego segmentu - krajowy i międzynarodowy przewóz towarów oraz prowadzenie kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych. W ramach Grupy świadczone są dodatkowo usługi związane z remontami taboru, utrzymania infrastruktury oraz usługi rekultywacyjne, jednakże nie są one istotne z punktu widzenia działalności Grupy i nie są traktowane jako osobne segmenty operacyjne.

3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO w okresie pierwszych 3 miesięcy 2024 r. oraz na koniec 2023 r.

Rysunek 11 Struktura zatrudnienia w Grupie PKP CARGO – stan na 31.03.2024 r. oraz 31.12.2023 r.



Źródło: Opracowanie własne

Od początku 2024 roku w Grupie PKP CARGO odnotowano spadek zatrudnienia o 408 osób, w tym w samej spółce PKP CARGO S.A. o 314 osoby.

3.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2024 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 323,5 mln zł, tj. mniej o -31,1% w stosunku do analogicznego okresu 2023 r. Powyższe nakłady przeznaczone były na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz aktywów niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe taboru P3). W nakładach inwestycyjnych wykazano również prawa do użytkowania aktywów (głównie leasing lokomotyw i najem nieruchomości) wynikające z MSSF16.

Największa część nakładów inwestycyjnych w okresie 3 miesięcy 2024 r. w Grupie została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy i przeglądy okresowe taboru (liczba napraw okresowych oraz przeglądów okresowych taboru wykonywanych w tym okresie wynika z cykli w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK) i stanowiła łącznie 203,4 mln zł (tj. 62,9% nakładów inwestycyjnych). Ponadto Grupa poniosła nakłady na budownictwo inwestycyjne na poziomie 2,8 mln zł, na zakupy maszyn, urządzeń, pozostałego wyposażenia warsztatowego oraz biurowego na poziomie 2,0 mln zł oraz na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i aktywów niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 1,0 mln zł, a także na prawa do użytkowania aktywów na poziomie 114,3 mln zł, w tym: leasing lokomotyw na poziomie 50,7 mln zł, najem nieruchomości na poziomie 60,5 mln zł oraz pozostałe prawa na poziomie 3,1 mln zł.

Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za I kwartał 2024 r. w porównaniu do I kwartału 2023 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)

Wyszczególnienie	3 miesiące 2024	3 miesiące 2023	Zmiana 2024-2023	Zmiana 2024-2023 %
Budownictwo inwestycyjne	2,8	29,5	-26,7	-90,5%
Modernizacja lokomotyw	0,0	0,1	-0,1	-100,0%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	1,3	8,3	-7,0	-84,3%
Teleinformatyzacja	1,0	1,8	-0,8	-44,4%
Pozostałe	0,7	0,4	0,3	75,0%
Komponenty w remontach, w tym:	203,4	160,8	42,6	26,5%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	40,4	30,8	9,6	31,2%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	163,0	130,0	33,0	25,4%
Prawa do użytkowania aktywów, w tym w obszarze:	114,3	268,4	-154,1	-57,4%
<i>Nieruchomości</i>	60,5	57,8	2,7	4,7%
<i>Lokomotyw</i>	50,8	202,9	-152,1	-75,0%
<i>Wagonów</i>	0,2	2,1	-1,9	-90,5%
<i>Pozostałych praw</i>	2,8	5,6	-2,8	-50,0%
Razem	323,5	469,3	-145,8	-31,1%

*Nakłady na prawa do użytkowania aktywów nie obejmują zwiększeń wynikających z leasingu zwrotnego urządzeń transportowych/przeładunkowych za okres 3 miesięcy 2023 r. w wysokości 1,6 mln zł oraz za okres 3 miesięcy 2024 r. w wysokości 6,2 mln zł.

Źródło: Opracowanie własne

3.6 Istotne informacje i zdarzenia w I kwartale 2024 roku do dnia publikacji raportu

- W dniu 17 stycznia 2024 r. Zarząd Spółki wyraził zgodę na zawarcie umowy o współpracy z CMC Poland Sp. z o. o., przedmiotem której jest świadczenie przez Spółkę na rzecz CMC Poland Sp. z o. o. usług przewozu złomu oraz produktów metalowych w terminie od 1.01.2024 r. do 31.12.2026 r. Przewidywana szacunkowa wartość umowy w okresie jej obowiązywania wyniesie łącznie 192 014 521 mln zł netto (236 177 860 mln zł brutto).
- W wyniku rokowań przeprowadzonych w dniu 10 stycznia 2024 r. w ramach sporu zbiorowego z Organizacjami Związkowymi dot. wdrożenia z dniem 1 października 2023 r. podwyżki wynagrodzeń w ramach rokowań w sporze zbiorowym, Spółka nie osiągnęła porozumienia i w konsekwencji został sporządzony protokół rozbieżności. Podpisanie ww. protokołu skończyło rokowania, a spór zbiorowy przeszedł w etap mediacji.
- W dniu 29 lutego 2024 roku PKP CARGO zawarła z Bankiem Gospodarstwa Krajowego aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100 mln zł wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 28 lutego 2025 roku.
- W dniu 19 marca 2024 roku PKP CARGO zawarła z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100 mln zł wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 30 czerwca 2024 roku.
- W dniu 11 marca 2024 roku wpłynęła ostatnia transza z kwoty 51 700 000 zł dofinansowania przyznanego Spółce przez Zarząd Województwa łódzkiego z Regionalnego Programu Operacyjnego. Pomoc publiczna stanowiła 49,98% kosztów kwalifikowanych realizacji infrastrukturalnego w Zduńskiej Woli – Karsznicach.
- W dniu 18 kwietnia 2024 roku odbyło się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A., które podjęło:
 - Uchwałę w sprawie zmiany wyrażenia zgody na zawarcie z konsorcjum firm audytorskich Grant Thornton Polska P.S.A. Grant Thornton Frąckowiak P.S.A. Aneksu nr 2 do Umowy na badanie i przegląd jednostkowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych za lata 2021-2025,
 - Uchwałę w sprawie zmiany w § 12 ust 2 oraz § 25 ust. 3 Statutu Spółki.
- W dniu 17 maja 2024 roku Zarząd Spółki wypowiedział Pakt Gwarancji Pracowniczych zawarty w dniu 2 września 2013 roku pomiędzy Spółką, a organizacjami związkowymi.
- W dniu 23 maja 2024 roku PKP CARGO zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. aneks do Umowy o kredyt rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100 mln zł wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 23 sierpnia 2024 roku,

- W dniu 23 maja 2024 roku PKP CARGO wraz ze Spółką z Grupy Kapitałowej PKP CARGO zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. aneks do Umowy kredytu w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 50 mln zł wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 23 sierpnia 2024 roku.

4. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

4.1.1. Wybrane dane finansowe Grupy PKP CARGO i PKP CARGO S.A.

Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A.	w mln PLN ⁵⁴		w mln EUR	
	3 miesiące 2024	3 miesiące 2023	3 miesiące 2024	3 miesiące 2023
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,3211	4,7005
Przychody z działalności operacyjnej	1 189,5	1 576,1	275,3	335,3
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-96,8	168,0	-22,4	35,7
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-142,8	130,6	-33,0	27,8
Zysk / strata netto	-118,1	104,2	-27,3	22,2
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-137,6	124,7	-31,8	26,5
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/szt.)	-2,64	2,33	-0,61	0,50
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	-2,64	2,33	-0,61	0,50
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	241,9	297,4	56,0	63,2
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-192,7	-252,1	-44,6	-53,6
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-134,2	3,2	-31,1	0,7
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-85,0	48,5	-19,7	10,3
	31/03/2024	31/12/2023	31/03/2024	31/12/2023
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,3009	4,348
Aktywa trwałe	7 123,1	7 030,6	1 656,2	1 617,0
Aktywa obrotowe	1 127,2	1 289,4	262,1	296,5
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	520,7	515,0
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 064,9	3 202,5	712,6	736,6
Zobowiązania długoterminowe	2 770,7	2 784,2	644,2	640,3
Zobowiązania krótkoterminowe	2 414,7	2 333,3	561,5	536,6

Źródło: Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2024 roku sporządzone według MSSF UE

⁵⁴ W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyień w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN ⁵⁵		w mln EUR	
	3 miesiące 2024	3 miesiące 2023	3 miesiące 2024	3 miesiące 2023
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,3211	4,7005
Przychody z działalności operacyjnej	912,9	1 220,3	211,3	259,6
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-105,3	142,7	-24,4	30,4
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-150,5	103,1	-34,8	21,9
Zysk / strata netto	-123,5	81,2	-28,6	17,3
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-119,6	84,0	-27,7	17,9
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/szt.)	-2,76	1,81	-0,6	0,39
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	-2,76	1,81	-0,6	0,39
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	210,4	242,9	48,7	51,6
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-185,5	-242,7	-42,9	-51,6
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-102,2	39,0	-23,7	8,3
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-77,3	39,2	-17,9	8,3
	31/03/2024	31/12/2023	31/03/2024	31/12/2023
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,3009	4,348
Aktywa trwałe	6 909,0	6 768,9	1 606,4	1 556,8
Aktywa obrotowe	681,6	800,0	158,5	184,0
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	520,7	515,0
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	2 818,2	2 937,8	655,3	675,7
Zobowiązania długoterminowe	2 409,1	2 417,5	560,1	556,0
Zobowiązania krótkoterminowe	2 363,3	2 213,6	549,5	509,1

Źródło: Kwartalna Informacja Finansowa PKP CARGO S.A. za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2024 roku sporządzona według MSSF UE

W okresach objętych Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. oraz Kwartalną Informacją Finansową PKP CARGO S.A. za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2024 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalane przez Narodowy Bank Polski:

- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.03.2024 – 4,3009 PLN/EUR, 31.12.2023 – 4,3480 PLN/EUR;
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.03.2024 - 4,3211 PLN/EUR, 01.01 - 31.03.2023 - 4,7005 PLN/EUR.

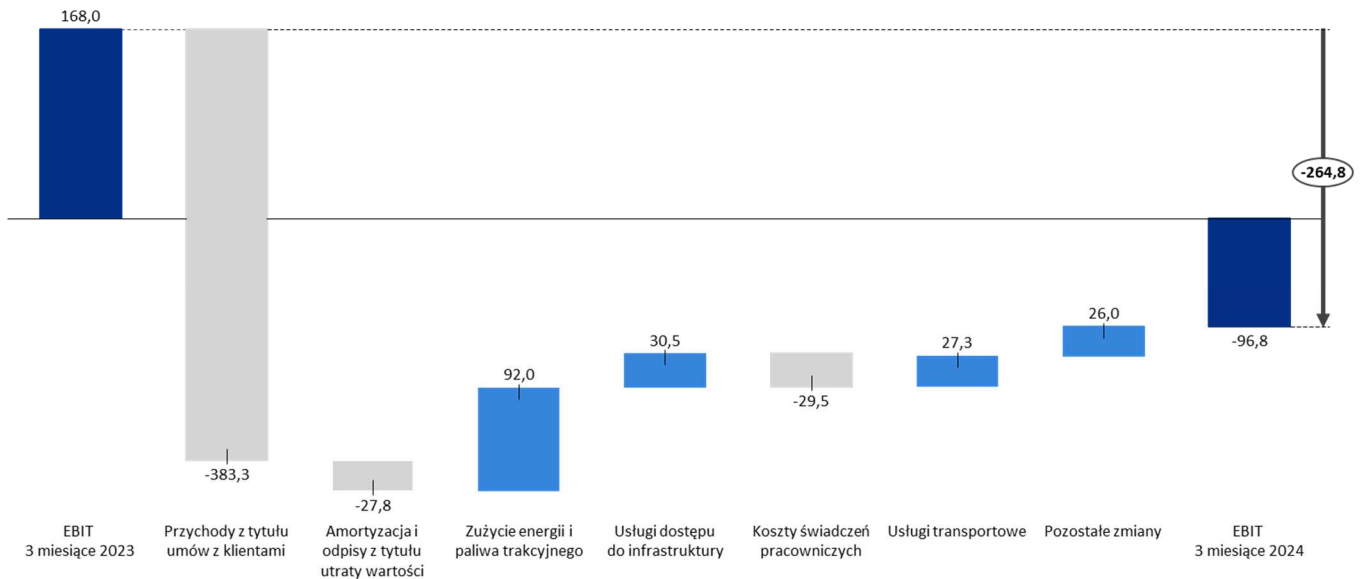
4.1.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

Sprawozdanie z wyników Grupy PKP CARGO

W okresie 3 miesięcy 2024 r. wynik EBIT wyniósł -96,8 mln zł, tj. pogorszył się w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r. o 264,8 mln zł.

⁵⁵ W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyień w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Rysunek 12 Wynik EBIT w okresie I kwartału 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Najważniejsze odchylenia wpływające na wynik EBIT w okresie 3 miesięcy 2024 r. w porównaniu do 3 miesięcy 2023 r. zostały opisane poniżej:

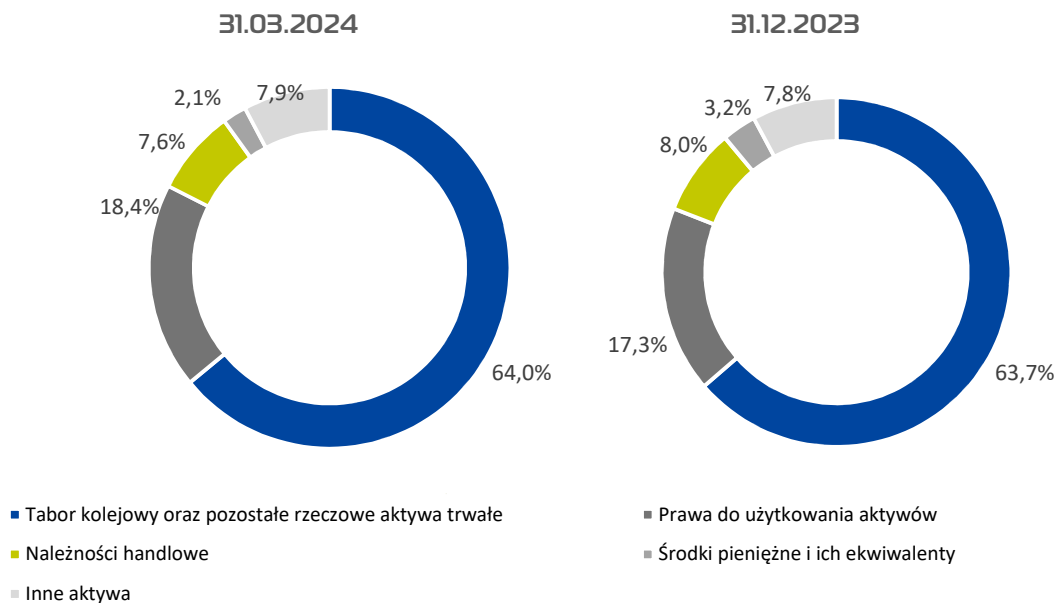
- spadek przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycji) było bezpośrednim efektem spadku masy oraz pracy przewozowej. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale **3.2.4 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO**;
- wzrost amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości będący rezultatem wyższych nakładów inwestycyjnych (w tym głównie inwestycji taborowych) w 2023 r.;
- spadek kosztów zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury głównie w związku ze spadkiem pracy przewozowej;
- wzrost kosztów świadczeń pracowniczych jako rezultat głównie porozumień dot. podwyżki wynagrodzeń od stycznia 2024 roku, przy jednoczesnym spadku liczby pracowników ogółem. Szczegółowe zmiany dot. poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale **3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia**;
- spadek kosztów usług transportowych skorelowany pośrednio z wykonaną pracą przewozową oraz liczbą uruchomionych pociągów;
- spadek kosztów na pozycji pozostałe zmiany wynikał m.in. ze spadku kosztów usług rekultywacyjnych, zużycia energii elektrycznej, gazu i wody, zużycia materiałów, usług remontowych i utrzymania składników majątku trwałego oraz spadku kosztów usług manewrowych, trakcyjnych i rewidenckich.

Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

AKTYWA

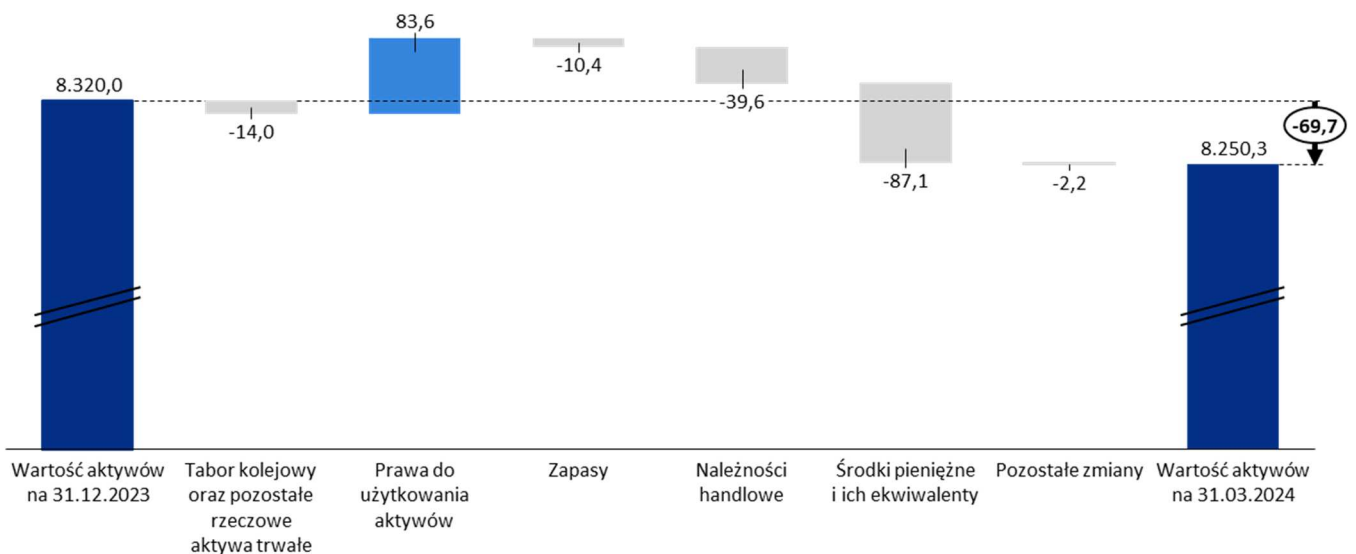
Największy udział w strukturze aktywów Grupy PKP CARGO na dzień 31 marca 2024 r. miały tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 64,0% sumy aktywów wobec 63,7% na dzień 31 grudnia 2023 r. Spośród aktywów obrotowych, w tym okresie największy udział w całości aktywów miały należności handlowe, których wartość stanowiła 7,6% całkowitych aktywów Spółki.

Rysunek 13 Struktura aktywów – stan na 31.03.2024 r. oraz 31.12.2023 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 14 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie I kwartału 2024 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

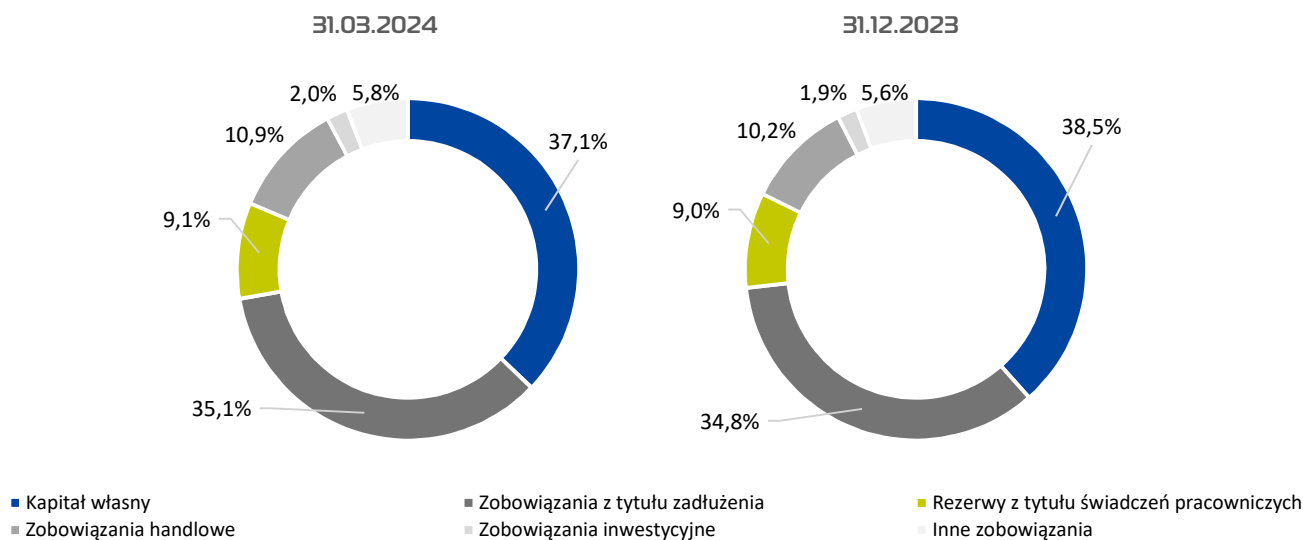
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 31 marca 2024 r. w porównaniu do dnia 31 grudnia 2023 r. zostały opisane poniżej:

- spadek wartości taboru oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych, jako wypadkowa amortyzacji oraz niższych inwestycji w I kwartale 2024 roku;
- wzrost praw do użytkowania aktywów wynika głównie z pozyskania nowych umów leasingowych, które dotyczyły głównie taboru kolejowego, w tym leasingów lokomotyw oraz obszaru związanego z najmem nieruchomości;
- spadek wartości należności handlowych związany ze spadkiem sprzedaży usług w pierwszych 3 miesiącach 2024 roku;
- spadek wartości środków pieniężnych o 87,1 mln zł jest wypadkową głównie wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 201,7 mln zł, wydatków z tytułu zaciągniętych kredytów/pożyczek oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 183,7 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z działalności operacyjnej w wysokości 241,9 mln zł, wpływach z tytułu zaciągniętych kredytów o wartości 29,6 mln zł oraz otrzymanych dotacji w wysokości 20,3 mln zł.

KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA

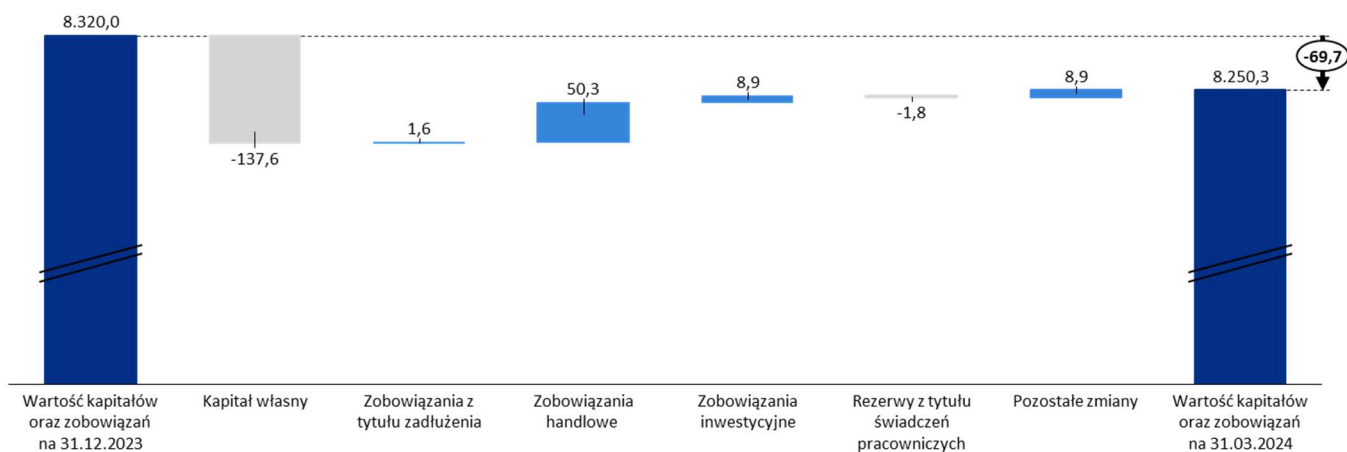
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO posiadał kapitał własny, który na dzień 31 marca 2024 r. stanowił 37,1% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 38,5% na dzień 31 grudnia 2023 r. W tym okresie zobowiązania z tytułu zadłużenia odpowiadały za 35,1% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 34,8% na dzień 31 grudnia 2023 r.

Rysunek 15 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.03.2024 r. oraz 31.12.2023 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 16 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie I kwartału 2024 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

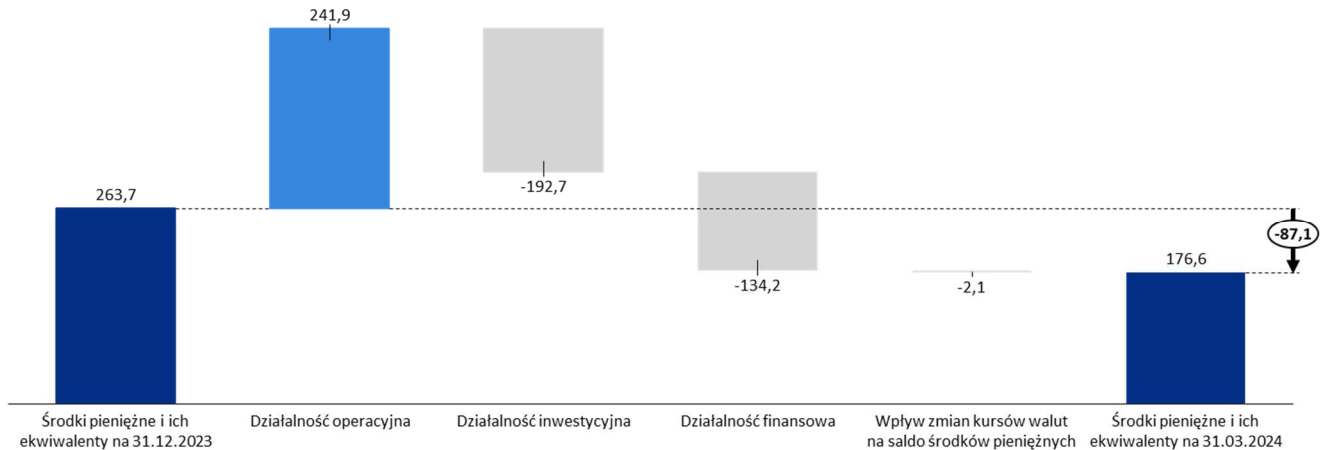
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych i zobowiązań na dzień 31 marca 2024 r. w porównaniu do dnia 31 grudnia 2023 r. zostały opisane poniżej:

- spadek wartości kapitałów własnych przede wszystkim z uwagi na wykazaną przez Grupę PKP CARGO stratę netto za okres 3 miesięcy 2024 r. (pozycja zyski zatrzymane) oraz spadku pozycji z tytułu różnic kursowych z przeliczenia jednostek zagranicznych;
- wzrost zobowiązań handlowych głównie w wyniku powstania przeterminowanych zobowiązań;
- wzrost wartości zobowiązań inwestycyjnych wynikający m.in. ze wzrostu zobowiązań inwestycyjnych dotyczących taboru kolejowego.

4.1.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31 marca 2024 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31 grudnia 2023 r. spadła o 87,1 mln zł.

Rysunek 17 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie I kwartału 2024 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Największy wpływ na wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów w okresie 3 miesięcy 2024 r. w porównaniu do dnia 31 grudnia 2023 r. miały:

- dodatnie przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto m.in. przy stracie brutto na poziomie 142,8 mln zł, amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 219,2 mln zł oraz dodatnich przepływach wynikających ze zmian w kapitale obrotowym w wysokości 133,6 mln zł;
- ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej wynikały przede wszystkim z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 201,7 mln zł (w tym: głównie inwestycje taborowe);
- ujemne przepływy pieniężne z działalności finansowej odzwierciedlają głównie efekt spłaty kredytów oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 183,7 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 29,6 mln zł.

4.1.4 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie I kwartału 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r.

Wyszczególnienie	3 miesiące 2024	3 miesiące 2023	Zmiana	
			2024 - 2023	Tempo zmian 2024 - 2023
Marża EBITDA ¹	10,3%	22,8%	-12,5	-54,9
Marża wyniku netto (ROS) ²	-9,9%	6,6%	-16,5	-
ROA ³	-1,7%	3,7%	-5,4	-
ROE ⁴	-4,6%	8,9%	-13,1	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	180,7	210,7	-30,0	-14,2%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1 457,0	1 593,0	-136,0	-8,5%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁷	11,4	13,2	-1,8	-13,6%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	231,8	322,4	-90,6	-28,1%

Źródło: Opracowanie własne

1. Obliczona jako iloraz wyniku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację (EBITDA) przez łączne przychody z działalności operacyjnej.
2. Obliczona jako iloraz wyniku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej.
3. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i sumy aktywów.

4. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i kapitału własnego.
5. Obliczona jako iloraz pojazdokilometrów (tj. odległości pokonywanej przez pojazdy Grupy w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie)
6. Obliczony jako iloraz brutotonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
7. Obliczony jako iloraz pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów Grupy w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
8. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w Grupie w danym okresie.

Do oceny działalności Grupy PKP CARGO służą zarówno podstawowe wskaźniki finansowe takie jak: marża EBITDA, marża wyniku netto, ROA, ROE, jak również podstawowe mierniki operacyjne: średniodobowy przebieg i średniodobowy czas pracy lokomotyw oraz średnia masa pociągu na jedną lokomotywę, zależące od wielkości wykonywanej pracy i wykorzystania pojazdów trakcyjnych.

Największy wpływ na ww. wskaźniki w okresie 3 miesięcy 2024 r. w porównaniu do 3 miesięcy 2023 r. miały:

- w okresie 3 miesięcy 2024 r. marża EBITDA uległa pogorszeniu, głównie z uwagi na istotny spadek przychodów z działalności operacyjnej. Szczegółowe informacje o przyczynach zmian EBITDA i wyniku netto są przedstawione w rozdziale **5.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO**;
- pogorszenie wskaźników ROA i ROE oraz marży wyniku netto (ROS) wynika głównie z ujemnego wyniku netto w analizowanym okresie;
- spadek średniej masy brutto pociągu na lokomotywę jest efektem realizacji procesu przewozowego przy wysokim poziomie zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- spadek średniego tonażu brutto na lokomotywę oraz spadek średniego czasu pracy lokomotywy dziennie jest efektem spadku pracy przewozowej;
- spadek wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego wynika głównie ze spadku pracy przewozowej o 28,8%, przy jednoczesnym spadku przeciętnego zatrudnienia wyrażonego w etatach o 1,0%.

4.2 Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału

Ryzyko płynnościowe

Tendencja spadkowa na rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce utrzymuje się od kilku kwartałów i Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A. jako lider na tym rynku jest szczególnie narażona na spadek przewozów, co przekłada się również na mniejsze przychody. Utrzymująca się wysoka inflacja ma wpływ na ceny nabywanych surowców, materiałów oraz usług, a jednocześnie powoduje silną presję na wzrost wynagrodzeń ze strony pracowników. Wzrost kosztów spowodowany inflacją i kryzysem na rynku paliw i energii oraz konieczność zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego na przełomie lat 2022/23 ograniczyły możliwości Grupy do konkurowania w najbardziej dochodowych kategoriach przewozów i spowodowały utratę części klientów, co wpłynęło na wyniki ostatnich miesięcy. W wyniku powyższego nastąpił znaczący spadek popytu na usługi dostarczane przez Grupę.

W I kwartale 2024 roku przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych i spedycyjnych spadły o ponad 25% w porównaniu do I kwartału 2023 roku i były głównym determinantem spadku przychodów z tytułu umów z klientami. Wskutek spadku przewiezionego przez Grupę wolumenu masy towarowej nastąpił spadek kosztów zmiennych, tj. kosztów zużycia energii trakcyjnej i paliwa trakcyjnego, usług dostępu do infrastruktury, usług transportowych i spedycyjnych. Koszty stałe, tj. amortyzacja oraz koszty świadczeń pracowniczych uległy jednak zwiększeniu. Wzrost kosztów amortyzacji wynika z poniesionych w ostatnich okresach znaczących nakładów inwestycyjnych, zwłaszcza napraw okresowych taboru kolejowego, a koszty świadczeń pracowniczych w związku z wdrożoną od 1 stycznia 2024 roku systemową podwyżką wynagrodzeń pracowników. Opisane czynniki spowodowały, iż Grupa wygenerowała stratę netto w kwocie 118,1 milionów złotych przy wyniku EBITDA na poziomie 122,4 milionów złotych.

Osiągnięte w I kwartale 2024 roku wyniki przy zrealizowanych nakładach inwestycyjnych na poziomie 323,5 milionów złotych miały wpływ na pogorszenie sytuacji płynnościowej Grupy, co zaprezentowano w **Nocie 1.4 SSF**.

Mając na uwadze obecną sytuację, Zarząd PKP CARGO planuje szereg działań optymalizacyjnych i oszczędnościowych, m.in. poprzez zakończenie części umów generujących koszty, czasowe skierowanie części pracowników na nieświadczenie pracy oraz zmniejszenie nakładów inwestycyjnych, które mają na celu ograniczenie tego ryzyka oraz poprawę sytuacji dochodowej i płynnościowej Grupy.

W toku zarządzania sytuacją płynnościową na bieżąco monitorowane są poziomy należności i zobowiązań handlowych. Informacje o dostępnych źródłach finansowania zostały zaprezentowane w **Nocie 4.1. SSF**.

Konflikt zbrojny w Ukrainie

Konflikt zbrojny w Ukrainie wpłynął bezpośrednio na światowe łańcuchy dostaw oraz trasy przewozów kolejowych cargo. PKP CARGO, jako narodowy przewoźnik towarowy, skoncentrowało się na adaptacji do dynamicznych wyzwań rynkowych. Grupa angażuje się w obsługę transportu produktów, dla których szlaki transportowe zostały zaburzone w efekcie rozpoczętego konfliktu przez Rosję i aktywnie uczestniczy w obsłudze ładunków pomiędzy Polską a Ukrainą wykorzystując potencjał swojego taboru.

Grupa PKP CARGO stale monitoruje i podejmuje działania korygujące w zakresie oferowanych usług. Ze względu na niepewność związaną z zakończeniem wojny w Ukrainie możliwości planowania działalności na wschodnim kierunku są ograniczone. Wymiana handlowa pomiędzy Polską a Ukrainą będzie realizowana przez pryzmat trwającego konfliktu. Unijne sankcje wobec Rosji i Białorusi spowodowały zmniejszenie przewozów po Nowym Jedwabnym Szlaku na korzyść większej aktywności w obszarze Trójmorza. Powstanie szlaków komunikacyjnych na osi północ-południe, łączących wschód z Europą Zachodnią przez kraje Trójmorza może wpłynąć na zmniejszenie dystansu gospodarczego między tymi regionami. Prognozy dla UE przewidują pozytywne tendencje wzrostu gospodarczego, zwłaszcza w Krajach Trójmorza, gdzie prognozowany skumulowany wzrost PKB w latach 2022-2028 jest znacznie wyższy niż w krajach Europy Zachodniej. Tworzenie nowoczesnych korytarzy komunikacyjnych na osi północ-południe przez kraje Trójmorza i Ukrainę stanowi szansę dla PKP CARGO na rozszerzenie działań w rejonie. W całej UE, a co istotne, głównie w krajach Trójmorza obserwuje się powstawanie nowych projektów ukierunkowanych na kolej, w tym: nowe korytarze TEN-T (planowane inwestycje w latach 2021-2050 o wartości 247,5 mld EUR), nowe szlaki na wschód zaprojektowane przez Komisję Europejską i Europejski Bank Inwestycyjny - integracja UE z Ukrainą i Mołdawią (wartość całego projektu szacowana jest na około 11,6 mld EUR).

Ryzyko walutowe

Grupa narażona była w I kwartale 2024 roku na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności Grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania krótko- oraz długoterminowe z tytułu zawartych umów kredytów inwestycyjnych o okresach zapadalności powyżej 5 lat.

Dla kursu EUR/PLN występuje naturalny hedging, ze względu na fakt, iż wpływy w walucie EUR są równoważone przez wydatki w tej samej walucie. Występujące ewentualne nadwyżki wpływów w walucie EUR były m.in. zabezpieczone poprzez stosowanie przez Grupę transakcji zarządzania ryzykiem walutowym.

Grupa PKP CARGO w I kwartale 2024 roku stosowała rachunkowość zabezpieczeń dla umów kredytowych w walucie EUR oraz leasingów denominowanych w EUR.

Ryzyko stopy procentowej

Grupa narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych oraz leasingów opartych częściowo o zmienne stopy procentowe.

W I kwartale 2024 roku odsetki od zobowiązań finansowych naliczane były według stałych stóp procentowych oraz zmiennych stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego tj. według następujących stóp referencyjnych WIBOR 1M, WIBOR 3M, EURIBOR 3M.

Zatrudnienie

Zarząd Spółki PKP CARGO S.A. w związku z zidentyfikowaniem wystąpienia okresowych trudności finansowych, jak również czasowego ograniczenia zadań związanych z obsługą wolumenu transportowego podjął kroki w zakresie ograniczenia kosztów pracowniczych. Działania optymalizacyjne w tym obszarze mają na celu zapewnienie stabilności finansowej. W ramach ograniczenia kosztów pracowniczych Zarząd podjął decyzję w zakresie nie dokonywania podwyżek wynagrodzeń pracowników Spółki oraz w dniu 17 maja 2024 roku wypowiedział Pakt Gwarancji Pracowniczych zawarty w dniu 2 września 2013 r. pomiędzy Spółką a organizacjami związkowymi.

Ponadto przedmiotem konsultacji Zarządu z organizacjami związkowymi jest zamiar wdrożenia od 1 czerwca 2024 roku działań mających na celu ograniczenie kosztów w postaci uruchomienia programu kierowania pracownikami na tzw. nieświadczanie pracy w oparciu o przepisy art. 54 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. 2024.561 t.j.). W czasie nieświadczania pracy każdy pracownik przebywający na tzw. nieświadczaniu pracy będzie miał prawo do zagwarantowanych ustawowo:

- świadczenia socjalnego w wysokości 60% miesięcznego ekwiwalentu pieniężnego, obliczanego jak wynagrodzenie za urlop wypoczynkowy;
- wykonania czynności niezbędnych dla zachowania uprawnień zawodowych pracownika;
- korzystania ze świadczeń w ramach Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych.

Inwestycje infrastrukturalne

Realizowane w I kwartale 2024 roku na obszarze Sieci PKP inwestycje infrastrukturalne związane z modernizacją infrastruktury kolejowej w ramach Krajowego Programu Kolejowego oraz planów utrzymaniowo-naprawczych, stanowiły jeden z istotnych czynników mających wpływ na działalność przewozową PKP CARGO S.A. Największe utrudnienia przewozowe powodowały zamknięcia torowe związane z kontynuacją modernizacji infrastruktury kolejowej w rejonie Górnego Śląska, na odcinkach linii dojazdowych w kierunku przejścia granicznego w Zebrzydowicach oraz na odcinkach magistrali węglowej w kierunku Zduńskiej Woli Karsznice, co w konsekwencji utrudniało sprawne prowadzenie obsługi priorytetowych przewozów. Oprócz wymienionych rejonów, obszarami objętymi szczególnie uciążliwymi utrudnieniami przewozowymi były:

- kontynuacja modernizacji węzłów: Czechowice Dziedzice, Bytom, Kat. Muchowiec, Kat. Szopienice Północne oraz przebudowa węzła warszawskiego;
- kontynuacja przebudowy rejonu stacji Rzepin, Tczew, Stargard Szczeciński, Warszawa Okęcie oraz znaczące ograniczenia przepustowości linii nr 3, 6, 93, 131, 273, 351;

W perspektywie kolejnego kwartału 2024 roku przewiduje się utrzymanie poziomu ograniczeń przepustowości linii oraz uciążliwości prowadzonych inwestycji i robót utrzymaniowo-naprawczych na obecnym poziomie w związku z realizacją poszczególnych etapów Krajowego Programu Kolejowego oraz rozszerzenia jego projektów do 2027 r.

4.3 Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok

PKP CARGO S.A. nie publikowała prognoz finansowych na 2024 rok.

4.4 Informacje o majątku produkcyjnym

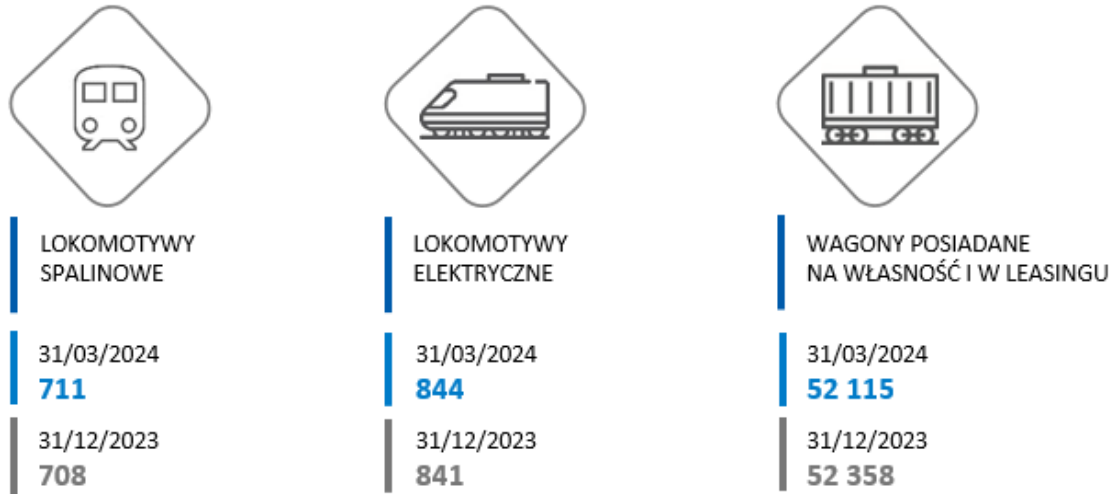
4.4.1 Tabor

Utrzymanie taboru Grupy PKP CARGO realizowane jest podstawowo przez punkty napraw funkcjonujące w strukturach Zakładów Spółki PKP CARGO S.A. oraz w spółkach zależnych. Zaplecze utrzymania taboru Grupy PKP CARGO posiada kompetencje w zakresie wykonywania napraw wagonów i lokomotyw elektrycznych na wszystkich poziomach utrzymania P1 - P5 oraz napraw lokomotyw spalinowych na poziomie P1 - P4. Zaplecze należące do Grupy wykonuje również naprawy taboru i podzespołów należącego dla innych właścicieli.

Poza czynnościami planowymi punkty napraw funkcjonujące w strukturach Grupy PKP CARGO wykonują naprawy bieżące taboru mające na celu usuwanie usterek powstających w taborze w trakcie pracy. Liczba napraw bieżących taboru jest uzależniona od wielkości pracy przewozowej.

Elementami majątku produkcyjnego Grupy PKP CARGO są również wagony i tabor trakcyjny, których ilostan ulega zmianie w wyniku sprzedaży, zakupu i kasacji taboru. Dodatkowo na ilostan taboru wpływ mają zrealizowane naprawy maszyn elektrycznych i zestawów kołowych do wagonów poddanych regeneracji (naprawa okresowa połączona z wymianą obręczy lub wymianą kół monoblokowych). Kompetencje w zakresie naprawy najważniejszych podzespołów rezerwy obiegowej - maszyn elektrycznych oraz zestawów kołowych, posiada spółka PKP CARGOTABOR, która realizuje w pełnym zakresie naprawy maszyn elektrycznych eksploatowanych w lokomotywach Grupy PKP CARGO.

Rysunek 18 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO



Źródło: Opracowanie własne

4.4.2 Nieruchomości

W procesie przewozowym, uwzględniając konieczność zagwarantowania stosownego zaplecza utrzymaniowo-naprawczego, istotną rolę odgrywają nieruchomości. Większość nieruchomości użytkowana jest przez Grupę na podstawie wieloletnich umów dzierżawy i najmu. W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO w okresie pierwszych 3 miesięcy 2024 r.

Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 31.03.2024 r. oraz 31.03.2023 r.

Wyszczególnienie	31/03/2024	31/03/2023	Zmiana 2024-2023
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 367	1 409	-42
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	684 278	727 849	-43 571

Źródło: Opracowanie własne

Zmniejszenie powierzchni użytkowanych gruntów i budynków (własnych oraz dzierżawionych od innych podmiotów) wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości niezbędnego majątku w Spółce, jak i w spółkach zależnych oraz dostosowywaniu go do rozmiarów i profilu prowadzonej działalności.

5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

5.1 Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej

W I kwartale 2024 roku PKP CARGO S.A. oraz jej spółki zależne nie uczestniczyły w istotnych postępowaniach toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, dotyczących zobowiązań oraz wiarygodności PKP CARGO S.A. lub jej spółek zależnych.

5.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. nie zawierał w okresie pierwszych 3 miesięcy 2024 r. transakcji z podmiotami powiązanymi na warunkach innych niż rynkowe.

Szczegółowe informacje dot. transakcji z podmiotami powiązanymi zostały przedstawione w [Nocie 7.1. SSF](#).

5.3 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek

W I kwartale 2024 roku PKP CARGO S.A. lub jednostka od niej zależna nie udzielała poręczeń kredytu, pożyczki lub gwarancji łącznie jednemu podmiotowi lub jednostce zależnej od tego podmiotu, których łączna wartość jest znacząca.

5.4 Inne informacje, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez Emitenta i spółki Grupy

W ramach działań optymalizacyjnych zapewniających stabilność finansową i dalszy rozwój Spółki Zarząd:

- w dniu 10 maja 2024 roku przekazał do konsultacji organizacjom związkowym działającym w Spółce informację o zamiarze wdrożenia od 1 czerwca 2024 roku działań mających na celu ograniczenie kosztów w postaci uruchomienia programu kierowania pracowników na tzw. nieświadczenie pracy w oparciu o przepisy art. 54 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. 2024.561 t.j.),
- w dniu 17 maja 2024 roku wypowiedział Pakt Gwarancji Pracowniczych zawarty w dniu 2 września 2013 r. pomiędzy Spółką a organizacjami związkowymi.

Równoległe z obszarem kosztów pracowniczych Zarząd podejmuje również inne działania mające na celu wygenerowanie oszczędności. Swoją analizą objął również pozostałe obszary działalności Spółki, gdzie wdrożenie działań naprawczych mogłoby wpłynąć na poprawę ich efektywności.

W związku z zidentyfikowaniem ryzyka okresowych trudności finansowych Spółki w zakresie zapewnienia/utrzymania bieżącej płynności Zarząd podejmuje działania zmierzające m.in. do optymalizacji kosztowej oraz równocześnie do średnioterminowego zapewnienia dostępności narzędzi wspierających finansowanie działalności operacyjnej (m.in. kredyty w rachunku bieżącym). W toku zarządzania sytuacją płynnościową na bieżąco monitorowane są poziomy należności i zobowiązań handlowych.

Niniejsze Pozostałe Informacje do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego zostały sporządzone przez Zarząd PKP CARGO S.A.

Zarząd Jednostki dominującej

Marcin Wojewódka
p.o. Prezes Zarządu

Monika Starecka
p.o. Członek Zarządu

Paweł Miłek
p.o. Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 27 maja 2024 roku