



Skonsolidowany Raport Kwartałny
Grupy Kapitałowej PKP CARGO
za III kwartał 2022 roku



Kwartalne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie
Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres
9 miesięcy zakończony dnia 30 września 2022 roku
sporządzone zgodnie z MSSF UE

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 KAPITAŁE 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	8
1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	9
1.4 Wpływ pandemii COVID-19 i wojny w Ukrainie na działalność Grupy	9
1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	10
1.6 Sytuacja płynnościowa Grupy	12
2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	13
2.1 Przychody z tytułu umów z klientami	13
2.2 Koszty operacyjne	16
2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	17
2.4 Przychody i (koszty) finansowe	18
3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania	18
3.1 Podatek dochodowy	18
4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia	20
4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	20
4.2 Kapitał własny	23
4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	23
5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej	24
5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	24
5.2 Prawa do użytkowania aktywów	26
5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)	27
5.4 Zapasy	27
5.5 Należności handlowe	27
5.6 Pozostałe aktywa	28
5.7 Zobowiązania inwestycyjne	28
5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	29
5.9 Pozostałe rezerwy	30
5.10 Pozostałe zobowiązania	30
6. Instrumenty finansowe	30
6.1 Instrumenty finansowe	30
7. Noty pozostałe	33
7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi	33
7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	34
7.3 Zobowiązania warunkowe	35
7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym	35
7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	35

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	9 miesięcy zakończone 30/09/2022	3 miesiące zakończone 30/09/2022	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021	
Przychody z tytułu umów z klientami	3 814,6	1 363,1	3 145,9	1 099,9	Nota 2.1
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(572,2)	(194,2)	(403,4)	(144,8)	Nota 2.2
Usługi dostępu do infrastruktury	(418,8)	(142,0)	(390,1)	(124,0)	
Usługi transportowe	(263,2)	(89,8)	(258,6)	(84,4)	
Pozostałe usługi	(393,8)	(149,0)	(284,5)	(107,6)	Nota 2.2
Koszty świadczeń pracowniczych	(1 256,4)	(423,6)	(1 223,5)	(409,8)	Nota 2.2
Pozostałe koszty	(258,5)	(82,4)	(217,2)	(80,9)	Nota 2.2
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	(3,2)	(5,1)	23,7	17,1	Nota 2.3
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	648,5	277,0	392,3	165,5	
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(550,2)	(184,8)	(530,7)	(175,6)	Nota 2.2
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	98,3	92,2	(138,4)	(10,1)	
Przychody i (koszty) finansowe	(101,4)	(45,6)	(45,2)	(16,0)	Nota 2.4
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	4,8	2,0	3,0	0,5	Nota 5.3
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	1,7	48,6	(180,6)	(25,6)	
Podatek dochodowy	(6,4)	(10,9)	27,1	2,1	Nota 3.1
ZYSK / (STRATA) NETTO	(4,7)	37,7	(153,5)	(23,5)	
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY					
Wycena instrumentów zabezpieczających	(33,2)	(23,9)	5,3	(14,3)	Nota 6.1
Podatek dochodowy	6,3	4,5	(1,0)	2,7	Nota 3.1
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych	47,2	31,9	24,5	15,9	
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	20,3	12,5	28,8	4,3	
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	42,9	(2,5)	36,4	-	Nota 5.8
Podatek dochodowy	(8,1)	0,5	(6,9)	-	Nota 3.1
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	34,8	(2,0)	29,5	-	
Suma pozostałych całkowitych dochodów	55,1	10,5	58,3	4,3	
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	50,4	48,2	(95,2)	(19,2)	
Zysk / (strata) netto przypadający:					
Zysk / (strata) netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	(4,7)	37,7	(153,5)	(23,5)	
Suma całkowitych dochodów przypadających:					
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	50,4	48,2	(95,2)	(19,2)	
Zysk / (strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)					
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	
Zysk / (strata) na akcję podstawowy i rozwodniony	(0,11)	0,84	(3,43)	(0,53)	

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

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	30/09/2022	31/12/2021	
AKTYWA			
Tabor kolejowy	4 179,3	4 241,6	<i>Nota 5.1</i>
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	870,8	893,4	<i>Nota 5.1</i>
Prawa do użytkowania aktywów	973,5	1 030,7	<i>Nota 5.2</i>
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	37,2	36,7	<i>Nota 5.3</i>
Należności handlowe	5,7	4,2	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	8,6	8,5	
Pozostałe aktywa	50,8	40,5	<i>Nota 5.6</i>
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	205,4	203,1	<i>Nota 3.1</i>
Aktywa trwałe razem	6 331,3	6 458,7	
Zapasy	195,2	164,6	<i>Nota 5.4</i>
Należności handlowe	762,5	611,7	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	0,5	0,6	
Należności z tytułu podatku dochodowego	0,8	4,5	
Pozostałe aktywa	105,2	103,1	<i>Nota 5.6</i>
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	127,4	254,5	<i>Nota 4.3</i>
Aktywa obrotowe razem	1 191,6	1 139,0	
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	3,5	15,7	
AKTYWA RAZEM	7 526,4	7 613,4	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	<i>Nota 4.2</i>
Kapitał zapasowy	678,0	771,7	
Pozostałe składniki kapitału własnego	(67,9)	(75,8)	
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	189,7	142,5	
Zyski zatrzymane / (Niepokryte straty)	51,9	(37,1)	
Kapitał własny razem	3 091,0	3 040,6	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 847,4	2 090,3	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	6,7	2,3	
Zobowiązania inwestycyjne	63,0	111,8	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	448,4	529,1	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	0,6	7,0	<i>Nota 5.9</i>
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	95,8	93,3	<i>Nota 3.1</i>
Zobowiązania długoterminowe razem	2 461,9	2 833,8	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	686,5	473,9	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	693,6	639,0	
Zobowiązania inwestycyjne	98,6	221,4	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	153,7	127,3	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	32,6	23,3	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe zobowiązania	308,5	254,1	<i>Nota 5.10</i>
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 973,5	1 739,0	
Zobowiązania razem	4 435,4	4 572,8	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	7 526,4	7 613,4	

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			
1/01/2022	2 239,3	771,7	(12,9)	(42,0)	(20,9)	142,5	(37,1)	3 040,6
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	(4,7)	(4,7)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	34,8	(26,9)	47,2	-	55,1
Całkowite dochody razem	-	-	-	34,8	(26,9)	47,2	(4,7)	50,4
Pozostałe zmiany za okres	-	(93,7)	-	-	-	-	93,7	-
30/09/2022	2 239,3	678,0	(12,9)	(7,2)	(47,8)	189,7	51,9	3 091,0
1/01/2021	2 239,3	782,4	(12,9)	(115,7)	(31,6)	104,8	177,5	3 143,8
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	(153,5)	(153,5)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	29,5	4,3	24,5	-	58,3
Całkowite dochody razem	-	-	-	29,5	4,3	24,5	(153,5)	(95,2)
Pozostałe zmiany za okres	-	(10,7)	-	-	-	-	10,7	-
30/09/2021	2 239,3	771,7	(12,9)	(86,2)	(27,3)	129,3	34,7	3 048,6

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	9 miesięcy zakończone 30/09/2022	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	1,7	(180,6)	
Korekty			
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	550,2	530,7	<i>Nota 2.2</i>
(Zyski) / straty ze zbycia i likwidacji niefinansowych aktywów trwałych	(9,0)	(17,7)	
(Zyski) / straty z tytułu różnic kursowych	6,1	5,6	
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	82,6	36,2	
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,3	0,4	
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(8,3)	(7,9)	
Zmiany w kapitale obrotowym	(94,5)	(86,8)	
Pozostałe korekty	43,1	34,0	
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	572,2	313,9	
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(664,2)	(619,6)	
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	64,2	51,7	
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	4,0	2,9	
Inne wydatki inwestycyjne	-	(27,0)	
Pozostałe wpływy związane z działalnością inwestycyjną	2,5	1,3	
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(593,5)	(590,7)	
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wydatki z tytułu leasingu	(103,1)	(95,9)	
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	211,2	418,0	<i>Nota 4.1</i>
Splata kredytów / pożyczek	(231,8)	(219,0)	<i>Nota 4.1</i>
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(71,8)	(35,4)	<i>Nota 4.1</i>
Dotacje otrzymane	88,1	38,4	
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(2,8)	(2,6)	
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	(110,2)	103,5	
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(131,5)	(173,3)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	254,5	306,0	
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	4,4	(2,5)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	127,4	130,2	
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>44,3</i>	<i>30,1</i>	



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 okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2022 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 jest rok kalendarzowy.

Skład organów zarządczych i nadzorujących Jednostki dominującej oraz struktura akcjonariatu Jednostki dominującej na dzień 30 września 2022 roku zostały zaprezentowane w Pozostałych Informacjach do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za III kwartał 2022 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.

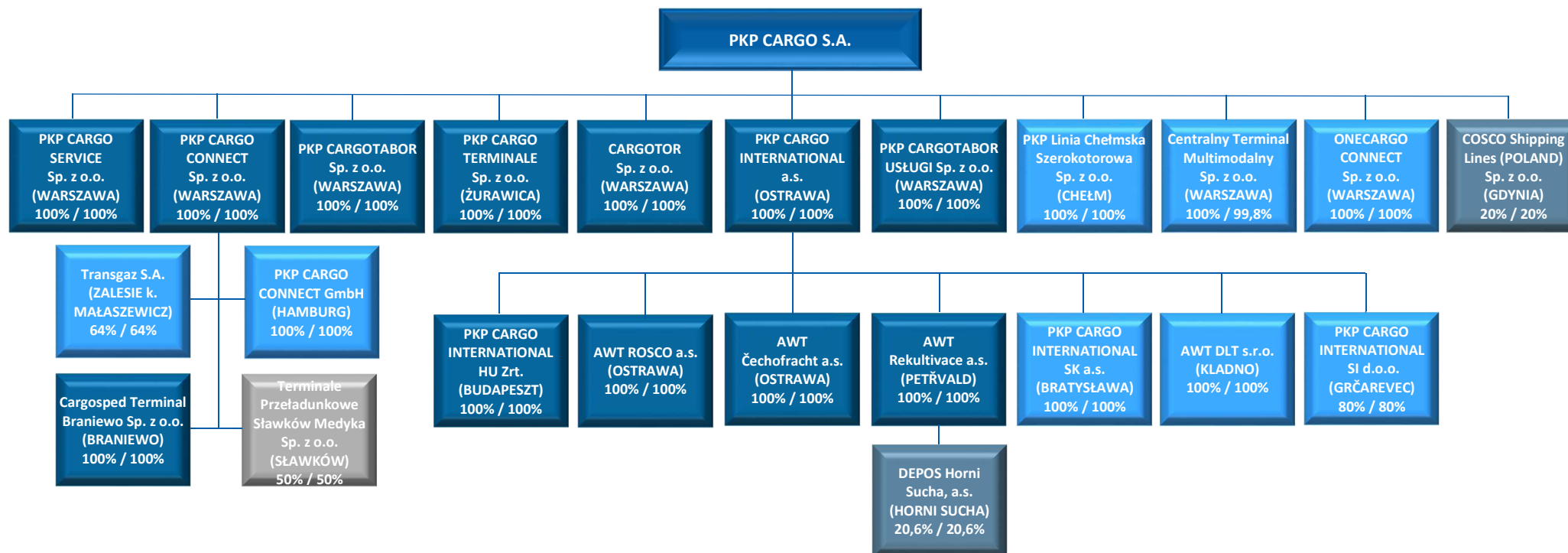
Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO (zwanej dalej Grupą) wchodziły PKP CARGO S.A. jako podmiot dominujący oraz 20 spółek zależnych. Ponadto Grupa posiadała udziały w 2 podmiotach stowarzyszonych oraz udziały w 1 wspólnym przedsięwzięciu.



W dniu 11 marca 2022 roku Jednostka dominująca zawarła ze spółką PKP S.A. umowę zakupu 0,17% udziałów w spółce Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o. W wyniku zawartej umowy Jednostka dominująca została jedynym wspólnikiem w spółce Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.



Czas trwania działalności poszczególnych spółek Grupy nie jest ograniczony.

1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy (cd.)

Szczegółowe informacje dotyczące jednostek wchodzących w skład Grupy na dzień 30 września 2022 roku oraz 31 grudnia 2021 roku przedstawiają się następująco:



 Jednostki zależne – konsolidowane metodą pełną
 Jednostki stowarzyszone wchodzące w skład Grupy

 Pozostałe jednostki zależne wchodzące w skład Grupy
 Udziały we wspólnych przedsięwzięciach wchodzące w skład Grupy

1.2 Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

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 za rok zakończony 31 grudnia 2021 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 2021 roku, za wyjątkiem zmiany w zakresie prezentacji kosztów pozostałych usług, co opisano w **Nocie 2.2**.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2022 roku zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego nie istnieją istotne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez Grupę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od końca okresu sprawozdawczego.

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.

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	
	30/09/2022	31/12/2021	9 miesięcy zakończone 30/09/2022	9 miesięcy zakończone 30/09/2021
EUR	4,8698	4,5994	4,6880	4,5585
CZK	0,1980	0,1850	0,1904	0,1771

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe nie podlegało badaniu biegłego rewidenta. Pozycje skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 31 grudnia 2021 roku zostały zbadane przez biegłego rewidenta podczas badania Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2021 roku sporządzonego według MSSF UE.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 23 listopada 2022 roku.

1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

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

Zatwierdzając niniejsze Kwartalne 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 3 „Połączenia jednostek gospodarczych”, MSR 16 "Rzeczowe aktywa trwałe", MSR 37 "Rezerwy, zobowiązania warunkowe i aktywa warunkowe"	1 stycznia 2022 roku
Roczne poprawki do MSSF cykl 2018-2020 (MSSF 1, MSSF 9, MSSF 16 oraz MSR 41)	1 stycznia 2022 roku

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

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

Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej poniżej przedstawione standardy oraz interpretacje nie spowodują istotnych zmian w sprawozdaniu finansowym Grupy w kolejnych okresach sprawozdawczych:

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
MSSF 17 „Umowy ubezpieczeniowe” oraz zmiany do MSSF 17	1 stycznia 2023 roku
Zmiany do MSSF 17 Umowy ubezpieczeniowe: Pierwsze zastosowanie MSSF 17 i MSSF 9 – Informacje porównawcze	1 stycznia 2023 roku
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” i Instrukcji Praktycznej MSSF 2 - ujawnienia dotyczące polityki rachunkowości	1 stycznia 2023 roku
Zmiany do MSR 8 „Zasady (polityka) rachunkowości, zmiany wartości szacunkowych i korygowanie błędów” - definicja wartości szacunkowych	1 stycznia 2023 roku
Zmiany do MSR 12 „Podatek dochodowy” – podatek odroczone związany z aktywami i zobowiązaniami wynikającymi z pojedynczej transakcji	1 stycznia 2023 roku

Standardy i Interpretacje przyjęte przez RMSR oraz niezatwierdzone przez UE

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różnią 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.

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” - klasyfikacja zobowiązań jako krótkoterminowe lub długoterminowe oraz zobowiązania długoterminowe z kowenantami	1 stycznia 2024 roku
Zmiany do MSSF 16 „Leasing” - Zobowiązanie z tytułu leasingu w przypadku sprzedaży i leasingu zwrotnego	1 stycznia 2024 roku

1.4 Wpływ pandemii COVID-19 i wojny w Ukrainie na działalność Grupy

W okresie 9 miesięcy 2022 roku Grupa PKP CARGO zanotowała zmniejszający się wpływ pandemii COVID-19 na działalność spółek w obszarze organizacyjnym (spadła zarówno ilość zachorowań wśród pracowników, jak i ponoszonych przez podmioty kosztów związanych z przeciwdziałaniem zakażeniom wirusem SARS-CoV-2). Pomimo wystąpienia w I kwartale 2022 roku kolejnej fali pandemii, przewozy oraz ich pełna obsługa logistyczna nie uległy zakłóceniu. Zauważalny był także spadek oddziaływania pandemii na przewozy praktycznie w każdej z grup towarowych. Z upływem miesięcy kolejne państwa znosiły obostrzenia, które wciąż pozostały na wysokim poziomie jedynie w rejonie Azji Wschodniej. Fakt ten pozytywnie wpływał na możliwości i skalę realizowanej wymiany międzynarodowej. Jedynym istotnym wyjątkiem było ograniczenie ilości realizowanych przewozów kontenerowych z Chin (w ramach tzw. „Nowego Jedwabnego Szlaku”), co wynikało wprost z zasady „zero Covid” i wprowadzeniu bardzo restrykcyjnych „lockdownów” w wielu metropoliach silnie uprzemysłowionych regionów tego kraju.

Spółki Grupy monitorują sytuację w zakresie ewentualnych możliwych zmian w przypadku powrotu ograniczeń pandemicznych. W razie powrotu obostrzeń skala działalności kooperantów może zostać mocno ograniczona. Oprócz oczywistych kosztów, na przykład wydłużenia czasów załadunków wagonów, to spadek wolumenów produkcji przeznaczonych do transportu będzie głównym wyzwaniem dla Grupy PKP CARGO.

1.4 Wpływ pandemii COVID-19 i wojny w Ukrainie na działalność Grupy (cd.)

Wojna w Ukrainie wpłynęła na szereg aspektów działalności Grupy PKP CARGO w 2022 roku. Niepewna sytuacja geopolityczna na świecie i konsekwencje wojny w Ukrainie były i są odczuwalne zarówno dla Polski, jak i międzynarodowej wymiany handlowej. To przede wszystkim gwałtowne zmiany w potokach towarów płynących z kierunku wschodniego oraz konieczności podjęcia kroków dostosowawczych wynikających m.in. z bieżących sankcji wobec Rosji i Białorusi. Sankcje objęły szerokie spektrum towarów takich jak węgiel, drewno, biomasa, metale itp., a więc grupy towarów stanowiących znaczną część wymiany handlowej, co wpłynęło negatywnie na terminale położone w północno-wschodniej Polsce (gdzie konieczne były działania zmierzające do zmiany zakresu świadczonych usług). Jednocześnie naturalnym kierunkiem pozyskania wszelkich dostaw przez Ukrainę (której porty w I połowie bieżącego roku były zablokowane przez Federację Rosyjską), było pogranicze polsko-ukraińskie i tam funkcjonujące terminale w Żurawicy i Medyce. Regularne transporty wymagały częściowego uspokojenia sytuacji i szersza wymiana handlowa mogła odbywać się dopiero od II kwartału bieżącego roku. Podejmowane były próby zarówno wywozu zbóż oraz m.in. rud żelaza częściowo kompensujących utratę przewozów na innych kierunkach ze wschodu. Problemem jest jednak ograniczona przepustowość terminali, które w naturalny sposób nie są w stanie zastąpić możliwości reprezentowanych przez transport morski i rzeczny Ukrainy. W wyniku zawartych w lipcu porozumień transporty zboża realizowane są obecnie drogą morską, a do tej pory realizowane były m.in. transportem kolejowym przez Polskę (choć z uwagi na ograniczenia na Morzu Czarnym część zboża musi być nadal dystrybuowana innymi szlakami handlowymi).

Wojna w Ukrainie wpływa również bardzo negatywnie na wymianę towarową realizowaną przy użyciu kontenerów w ramach tzw. „Nowego Jedwabnego Szlaku”. Oprócz braku możliwości realizacji przewozów przez Ukrainę, Chiny widząc problemy z ubezpieczeniem cennych ładunków przekierowały znaczną część ładunków na statki, co negatywnie odbiło się na wymianie z kierunku wschodniego (spadki w przewozie kontenerów z/do Chin szacowane są nawet na blisko 50%, co pokazuje skalę problemu na tym kiedyś perspektywicznym i szybko rozwijającym się rynku). Również grupy towarów masowych sprowadzane do tej pory z Rosji i Białorusi, z uwagi na embargo, obecnie są transportowane głównie drogą morską, co wpływa na przeciążenie szlaków kolejowych w portach. Podmioty Grupy, tak jak większość przedsiębiorstw transportowych i spedycyjnych odczuwają utrzymujące się zaburzenia w globalnych łańcuchach dostaw, z uwagi na to podejmowane są działania mające na celu przekierowanie zasobów na obszary, gdzie występuje zwiększone zapotrzebowanie na świadczone usługi.

Grupa PKP CARGO analizuje na bieżąco wpływ wojny i jej potencjalnych skutków na działalność zarówno przewozową, jak i szeroko rozumianą działalność okołoprzewozową, podejmując stosowne działania korygujące. Podmioty Grupy wykorzystują możliwości związane ze zmianami kierunków przepływów towarów, dostosowując swoją ofertę do wymagań rynku.

Aktualnie w perspektywie krótkookresowej oraz średniookresowej nie występuje szczególnie wysoki poziom ryzyka dla działalności operacyjnej spółek Grupy. Z uwagi na strukturę przewozów oraz zakres działalności spółek z Grupy PKP CARGO przewiduje się, że agresja Rosji na Ukrainę może być przyczyną utraty stosunkowo nieznacznej części przychodów ze świadczonych usług, które mogą być zastąpione przez świadczenie usług w nowych obszarach. Potencjalnie dalsza eskalacja konfliktu oraz dalsze zaostrzenie sankcji mogą mieć negatywny wpływ na przychody spółek zależnych należących do Grupy PKP CARGO, obsługujących terminale na wschodniej granicy Polski oraz świadczących usługi spedycyjne w tym obszarze. Jednakże na chwilę obecną brak jest realnych sygnałów, które świadczyłyby o takim zagrożeniu.

Aktualizacja ryzyk towarzyszących pandemii COVID-19 oraz wojny w Ukrainie może wpływać na sytuację finansową Grupy w kolejnych okresach sprawozdawczych.

1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2022 roku zmiany istotnych wielkości opartych na profesjonalnym osądzie oraz szacunkach dotyczyły następujących pozycji:

- taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

Na dzień 30 czerwca 2022 roku Grupa przeprowadziła testy na trwałą utratę wartości w odniesieniu do dwóch ośrodków wypracowujących środki pieniężne zdefiniowanych na poziomie aktywów Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. Testy na trwałą utratę wartości zostały przeprowadzone z uwagi na utrzymującą się niższą wartość rynkową aktywów netto od ich wartości bilansowej oraz wzrost rynkowych stóp zwrotu z inwestycji mających wpływ na stopy dyskonta stosowane w testach na utratę wartości. Testy zostały przeprowadzone w odniesieniu do ośrodków wypracowujących środki pieniężne poprzez ustalenie ich wartości odzyskiwalnej na poziomie wartości użytkowej.

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Poniżej przedstawiono kluczowe założenia wpływające na oszacowanie wartości użytkowej testowanego ośrodka wypracowującego środki pieniężne:

- a) zdyskontowane przepływy pieniężne zostały opracowane w oparciu o szczegółowe projekcje finansowe na okres od II półrocza 2022 roku do 2026 roku,
- b) w okresie szczegółowej projekcji dla lat 2023-2026 średnioroczny wzrost przychodów z działalności operacyjnej (CAGR) będzie kształtował się na poziomie 3,6% w ujęciu realnym,
- c) średni ważony koszt kapitału po opodatkowaniu (WACC) w okresie szczegółowej projekcji będzie kształtował się na poziomie 6,0% w ujęciu realnym,
- d) po okresie szczegółowej projekcji założono wzrost przyszłych przepływów pieniężnych na poziomie 0,0% w ujęciu realnym.

1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach (cd.)

W wyniku przeprowadzonego testu ustalona wartość odzyskiwalna przewyższyła wartość bilansową testowanych aktywów należących do PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., wobec czego Grupa na dzień 30 czerwca 2022 roku nie rozpoznała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów należących do PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

Analizę wrażliwości przeprowadzono dla kluczowych założeń modelu testu na utratę wartości takich jak WACC oraz wskaźnik wzrostu przyszłych przepływów pieniężnych po okresie szczegółowej prognozy. Zmiana WACC o +/- 0,3 p.p. oraz poziomu wzrostu przyszłych przepływów pieniężnych po okresie szczegółowej prognozy o +/- 0,3 p.p. nie powoduje konieczności rozpoznania odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów należących do PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

PKP CARGO INTERNATIONAL

Poniżej przedstawiono kluczowe założenia wpływające na oszacowanie wartości użytkowej ośrodka wypracowującego środki pieniężne na poziomie Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL:

- za ośrodek wypracowujący środki pieniężne uznano całość aktywów należących do Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL, które głównie są wykorzystywane do obsługi klientów na czeskim rynku kolejowym,
- zdyskontowane przepływy pieniężne zostały opracowane w oparciu o szczegółowe projekcje finansowe na okres od II półrocza 2022 roku do 2031 roku; zdaniem Zarządu Jednostki dominującej przyjęcie projekcji finansowych dłuższych niż pięcioletnie jest zasadne ze względu na fakt, iż rzeczowe aktywa trwałe wykorzystywane przez PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. mają istotnie dłuższy okres ekonomicznej użyteczności;
- w okresie szczegółowej projekcji dla lat 2023-2031 średnioroczny wzrost przychodów z działalności operacyjnej (CAGR) będzie kształtował się na poziomie 3,2% w ujęciu realnym,
- średni ważony koszt kapitału po opodatkowaniu (WACC) w okresie szczegółowej projekcji będzie kształtował się na poziomie 5,8% w ujęciu realnym,
- po okresie szczegółowej projekcji założono wzrost przyszłych przepływów pieniężnych na poziomie 0,0% w ujęciu realnym.

W wyniku przeprowadzonego testu ustalona wartość odzyskiwalna nie różniła się istotnie od wartości bilansowej testowanych aktywów trwałych należących do Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL, wobec czego Grupa na dzień 30 czerwca 2022 roku nie dokonała aktualizacji odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów, który na ten dzień wynosił 116,3 milionów złotych.

Poniżej przedstawiono szacowaną zmianę wysokości odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów na dzień 30 czerwca 2022 roku przy zmianie wyłącznie poniższych kluczowych parametrów z zachowaniem stałego poziomu pozostałych założeń:

	Grupa PKP CARGO INTERNATIONAL	
	- 0,3 p.p.	+ 0,3 p.p.
WACC	(49,3)	42,9
Wzrost po okresie prognozy szczegółowej	27,6	(32,1)

Kluczowe założenia i wyniki przeprowadzonych na dzień 30 czerwca 2022 roku testów na trwałą utratę wartości pozostają aktualne na dzień 30 września 2022 roku.

PKP CARGO S.A.

W przypadku Jednostki dominującej wartość odzyskiwalna aktywów trwałych na dzień 31 grudnia 2021 roku została ustalona w oparciu o ich wartość godziwą pomniejszoną o koszty zbycia. Wartość godziwa taboru kolejowego oraz wybranych nieruchomości została ustalona na podstawie wycen dokonanych przez niezależnych rzeczoznawców majątkowych. W przypadku pozostałych aktywów, wchodzących w skład ośrodka wypracowującego środki pieniężne na poziomie Jednostki dominującej a niepodlegających wycenie, wartość godziwa nie różniła się istotnie od ich wartości księgowych. Przeprowadzona na dzień 30 września 2022 roku analiza wykazała, iż w okresie 9 miesięcy 2022 roku nie wystąpiły żadne zmiany i okoliczności mogące mieć istotny wpływ na wynik przeprowadzonych wycen, a tym samym można wykorzystać przeprowadzone wyceny na potrzeby ustalenia wartości odzyskiwanej powyższych aktywów na dzień 30 września 2022 roku oraz potwierdzić brak konieczności rozpoznania odpisów z tytułu utraty wartości aktywów należących do Jednostki dominującej na ten dzień.

- rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych

Na dzień 30 czerwca 2022 roku spółki z Grupy przeprowadziły wycenę aktuarialną rezerw na świadczenia pracownicze głównie w związku ze zmianą stopy dyskonta oraz zawartymi ze stroną społeczną porozumieniami wprowadzającymi podwyżki wynagrodzeń. W wyniku wprowadzonych podwyżek w Jednostce dominującej nastąpił wzrost przeciętnego wynagrodzenia o około 10,6%. Stopa dyskonta przyjęta do wyceny rezerw na świadczenia pracownicze na dzień 30 czerwca 2022 roku wyniosła 6,9% (przy 3,5% na dzień 31 grudnia 2021 roku). Dodatkowo niektóre spółki z Grupy dokonały wyceny rezerw na świadczenia pracownicze na dzień 30 września 2022 roku w związku ze zmianą od 2023 roku wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę, będącego podstawą kalkulacji wybranych świadczeń pracowniczych. Aktualizacja założeń aktuarialnych spowodowała obniżenie rezerw na świadczenia pracownicze w wysokości 44,1 milionów złotych, z czego 1,2 milionów złotych obniżyło koszty świadczeń pracowniczych. Szczegółowe informacje w tym zakresie zostały zaprezentowane w **Nocie 5.8** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2022 roku nie miały miejsca inne zmiany założeń przyjętych przez Zarząd Jednostki dominującej przy ustalaniu wielkości szacunkowych, które miałyby istotny wpływ na okres bieżący lub na okresy przyszłe.

1.6 Sytuacja płynnościowa Grupy

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2022 roku Jednostka dominująca pozyskała dodatkowe finansowanie w ramach kredytu w rachunku bieżącym w kwocie 100 milionów złotych. W Grupie PKP CARGO funkcjonują również systemy koncentracji środków finansowych (cash pool) obejmujące na dzień 30 września 2022 roku 8 spółek z Grupy. Systemy te, niezależnie od środków gromadzonych przez poszczególnych uczestników, są powiązane z elastycznymi liniami kredytowymi w postaci kredytów w rachunku bieżącym. Informacje o dostępnych źródłach finansowania na dzień 30 września 2022 roku zostały zaprezentowane w [Nocie 4.1](#) niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

W dniu 8 listopada 2022 roku Jednostka dominująca zawarła z PKO Leasing S.A. ramową umowę leasingu do maksymalnej kwoty 200 milionów złotych, której przedmiotem jest leasing nowych lokomotyw dostarczonych przez konsorcjum w składzie NEWAG S.A. i Newag Lease sp. z o.o. S.K.A.

Aktualizacja ryzyk towarzyszących pandemii COVID-19 oraz wojny w Ukrainie może wpływać na sytuację finansową Grupy w kolejnych okresach sprawozdawczych.

Poniżej zaprezentowano terminy wymagalności zobowiązań finansowych.

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

30/09/2022	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	349,3	411,2	1 472,4	674,0	2 906,9	2 533,9
Cash pool	1,1	-	-	-	1,1	1,1
Zobowiązania handlowe	690,4	3,2	6,7	-	700,3	700,3
Zobowiązania inwestycyjne	50,4	49,6	63,7	-	163,7	161,6
Razem	1 091,2	464,0	1 542,8	674,0	3 772,0	3 396,9

31/12/2021	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	136,9	377,8	1 557,8	760,2	2 832,7	2 564,2
Cash pool	1,1	-	-	-	1,1	1,1
Zobowiązania handlowe	632,0	7,0	2,3	-	641,3	641,3
Zobowiązania inwestycyjne	173,8	49,7	113,4	-	336,9	333,2
Razem	943,8	434,5	1 673,5	760,2	3 812,0	3 539,8

Poniżej zaprezentowano strukturę wiekową zobowiązań handlowych i inwestycyjnych oraz należności handlowych.

Struktura wiekowa zobowiązań handlowych i inwestycyjnych

	30/09/2022			31/12/2021		
	Zobowiązania handlowe	Zobowiązania inwestycyjne	Razem	Zobowiązania handlowe	Zobowiązania inwestycyjne	Razem
Zobowiązania nieprzeterminowane	461,8	149,5	611,3	431,8	310,2	742,0
Zobowiązania przeterminowane						
do 30 dni	127,7	8,2	135,9	143,4	15,9	159,3
31 - 90 dni	103,7	3,9	107,6	55,2	7,1	62,3
91-180 dni	3,5	-	3,5	1,4	-	1,4
181 - 365 dni	1,5	-	1,5	1,2	-	1,2
powyżej 365 dni	2,1	-	2,1	8,3	-	8,3
Razem	700,3	161,6	861,9	641,3	333,2	974,5

1.6 Sytuacja płynnościowa Grupy (cd.)

Analiza wiekowa należności handlowych

	30/09/2022			31/12/2021		
	Brutto	Oczekiwane straty kredytowe	Netto	Brutto	Oczekiwane straty kredytowe	Netto
Należności nieprzeterminowane	713,6	(1,4)	712,2	555,3	(1,2)	554,1
Należności przeterminowane						
do 30 dni	31,5	(0,2)	31,3	42,6	(0,2)	42,4
31 - 90 dni	8,3	(0,5)	7,8	9,7	(0,8)	8,9
91-180 dni	5,0	(1,1)	3,9	6,6	(3,2)	3,4
181 - 365 dni	6,2	(1,5)	4,7	1,3	(0,7)	0,6
powyżej 365 dni	141,8	(133,5)	8,3	140,6	(134,1)	6,5
Razem	906,4	(138,2)	768,2	756,1	(140,2)	615,9

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. Zarząd Jednostki dominującej analizuje dane finansowe w układzie, w jakim zostały zaprezentowane w niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym.

9 miesięcy zakończony 30/09/2022	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	168,8	0,8	843,1	1 967,3	2 980,0
Przychody z pozostałej działalności transportowej	2,3	-	0,4	123,2	125,9
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	8,1	119,6	121,4	249,1
Przychody przeładunkowe	0,3	-	1,0	136,0	137,3
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	4,9	0,5	82,7	88,1
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	117,8	117,8
Pozostałe przychody	0,8	12,3	9,2	94,1	116,4
Razem	172,2	26,1	973,8	2 642,5	3 814,6
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	119,1	119,1
Przez okres	172,2	26,1	973,8	2 523,4	3 695,5
Razem	172,2	26,1	973,8	2 642,5	3 814,6

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

3 miesiące zakończone 30/09/2022	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	46,7	0,6	309,7	714,4	1 071,4
Przychody z pozostałej działalności transportowej	1,4	-	0,1	43,4	44,9
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	2,6	39,1	39,2	80,9
Przychody przeładunkowe	0,3	-	0,5	54,9	55,7
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	2,5	-	31,4	33,9
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	34,9	34,9
Pozostałe przychody	0,2	2,8	3,8	34,6	41,4
Razem	48,6	8,5	353,2	952,8	1 363,1
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	35,0	35,0
Przez okres	48,6	8,5	353,2	917,8	1 328,1
Razem	48,6	8,5	353,2	952,8	1 363,1

9 miesięcy zakończone 30/09/2021	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	215,6	2,4	607,7	1 676,9	2 502,6
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,4	-	0,6	112,8	113,8
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	8,7	107,4	117,1	233,2
Przychody przeładunkowe	-	-	0,2	98,3	98,5
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	1,1	1,2	46,6	48,9
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	0,1	59,1	59,2
Pozostałe przychody	0,8	12,5	7,2	69,2	89,7
Razem	216,8	24,7	724,4	2 180,0	3 145,9
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	-	0,1	63,7	63,8
Przez okres	216,8	24,7	724,3	2 116,3	3 082,1
Razem	216,8	24,7	724,4	2 180,0	3 145,9

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

3 miesiące zakończony 30/09/2021	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	75,6	1,0	212,9	574,2	863,7
Przychody z pozostałej działalności transportowej	-	-	0,2	39,2	39,4
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	3,0	34,6	37,5	75,1
Przychody przeładunkowe	-	-	0,2	35,6	35,8
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	0,5	0,8	20,0	21,3
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	33,3	33,3
Pozostałe przychody	0,2	3,3	2,4	25,4	31,3
Razem	75,8	7,8	251,1	765,2	1 099,9
Termin ujmowanie przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	33,7	33,7
Przez okres	75,8	7,8	251,1	731,5	1 066,2
Razem	75,8	7,8	251,1	765,2	1 099,9

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 rozbiu na miejsce ich siedziby:

	9 miesięcy zakończony 30/09/2022	3 miesiące zakończony 30/09/2022	9 miesięcy zakończony 30/09/2021	3 miesiące zakończony 30/09/2021
Polska	2 747,2	988,1	2 207,9	795,3
Czechy	486,2	163,2	383,0	129,2
Niemcy	206,2	74,8	214,9	68,7
Austria	66,8	22,5	61,8	22,7
Słowacja	53,2	17,5	54,0	13,0
Dania	43,6	13,0	52,7	18,1
Pozostałe kraje	211,4	84,0	171,6	52,9
Razem	3 814,6	1 363,1	3 145,9	1 099,9

Aktywa trwałe z wyłączeniem instrumentów finansowych i aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego w rozbiu na lokalizację

	30/09/2022	31/12/2021
Polska	5 346,5	5 461,9
Czechy	751,2	762,0
Pozostałe kraje	8,1	9,2
Razem	6 105,8	6 233,1

Informacje o wiodących klientach

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2022 roku oraz 30 września 2021 roku przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekroczyły 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

Aktywa z tytułu umów z klientami

	9 miesięcy zakończony 30/09/2022	9 miesięcy zakończony 30/09/2021
Stan na początek okresu sprawozdawczego	33,9	24,2
Ujęcie przychodu przed wystawieniem dokumentu sprzedaży	69,3	45,9
Reklasyfikacja do należności	(34,5)	(24,9)
Różnice kursowe z przeliczenia	0,6	0,1
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	69,3	45,3

2.2 Koszty operacyjne

Zużycie energii i paliwa trakcyjnego

	9 miesięcy zakończone 30/09/2022	3 miesiące zakończone 30/09/2022	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021
Zużycie paliwa trakcyjnego	(153,6)	(54,5)	(100,5)	(36,4)
Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej	(418,6)	(139,7)	(302,9)	(108,4)
Razem	(572,2)	(194,2)	(403,4)	(144,8)

Pozostałe usługi

	9 miesięcy zakończone 30/09/2022	3 miesiące zakończone 30/09/2022	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021
Usługi remontowe i utrzymania składników majątku trwałego	(69,7)	(23,6)	(67,8)	(22,6)
Czynsze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	(103,4)	(39,7)	(58,1)	(23,3)
Usługi telekomunikacyjne	(4,5)	(1,4)	(4,5)	(1,4)
Usługi prawne, doradcze i podobne	(7,7)	(2,5)	(7,7)	(2,8)
Usługi informatyczne	(35,8)	(12,4)	(32,8)	(11,2)
Usługi przeładunkowe ¹⁾	(43,1)	(18,9)	(30,2)	(11,9)
Usługi rekultywacyjne ¹⁾	(69,1)	(28,4)	(25,9)	(12,6)
Usługi manewrowe, trakcyjne i rewidenckie	(30,9)	(11,5)	(33,2)	(12,3)
Pozostałe usługi	(29,6)	(10,6)	(24,3)	(9,5)
Razem	(393,8)	(149,0)	(284,5)	(107,6)

¹⁾ Grupa dokonała zmiany sposobu alokacji kosztów podwykonawczych ponoszonych przez AWT Rekulivace a.s., które dotychczas były prezentowane jako usługi rekultywacyjne. W efekcie zmiany dokonano reklasyfikacji pomiędzy kosztami rekultywacji a usługami przeładunkowymi. Zmianę ujęto retrospektywnie. Zdaniem kierownictwa Jednostki dominującej zmieniony sposób prezentacji zapewnia większą przejrzystość prezentowanych danych.

Koszty świadczeń pracowniczych

	9 miesięcy zakończone 30/09/2022	3 miesiące zakończone 30/09/2022	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021
Wynagrodzenia	(961,5)	(332,5)	(935,6)	(316,5)
Koszty ubezpieczeń społecznych	(203,0)	(70,0)	(196,3)	(66,3)
Koszty odpisów na ZFŚS	(24,0)	(8,0)	(23,5)	(7,7)
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	(30,3)	(9,5)	(30,3)	(9,7)
Świadczenia po okresie zatrudnienia	(4,3)	(1,3)	(2,9)	(1,2)
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	(33,3)	(2,3)	(34,9)	(8,4)
Razem	(1 256,4)	(423,6)	(1 223,5)	(409,8)

Pozostałe koszty

	9 miesięcy zakończone 30/09/2022	3 miesiące zakończone 30/09/2022	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021
Zużycie paliwa nietrakcyjnego	(28,7)	(9,7)	(18,3)	(6,5)
Zużycie energii elektrycznej, gazu i wody	(36,2)	(7,2)	(28,1)	(5,6)
Zużycie materiałów	(64,5)	(22,8)	(58,5)	(22,1)
Podatki i opłaty	(29,3)	(9,9)	(28,9)	(10,0)
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	(64,8)	(18,4)	(43,5)	(23,9)
Podróże służbowe	(20,6)	(7,6)	(20,0)	(6,9)
Pozostałe	(14,4)	(6,8)	(19,9)	(5,9)
Razem	(258,5)	(82,4)	(217,2)	(80,9)

2.2 Koszty operacyjne (cd.)

Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości

	9 miesięcy zakończone 30/09/2022	3 miesiące zakończone 30/09/2022	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021
Amortyzacja taboru kolejowego	(405,9)	(137,6)	(375,5)	(126,6)
Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	(50,0)	(16,5)	(50,7)	(15,4)
Amortyzacja prawa do użytkowania aktywów	(87,1)	(28,8)	(89,1)	(28,9)
Amortyzacja aktywów niematerialnych	(5,7)	(1,7)	(6,4)	(2,1)
(Związane) / rozwiązane odpisy z tytułu utraty wartości:				
Tabor kolejowy	-	-	(1,5)	(1,5)
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	(1,5)	(0,2)	(7,5)	(1,1)
Razem	(550,2)	(184,8)	(530,7)	(175,6)

2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

	9 miesięcy zakończone 30/09/2022	3 miesiące zakończone 30/09/2022	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	15,9	7,2	16,2	13,2
Rozwiązane odpisy aktualizujące należności handlowe	2,1	1,1	6,9	0,2
Kary i odszkodowania	8,9	2,2	11,8	6,5
Rozwiązane pozostałe rezerwy	1,3	(0,5)	3,4	2,3
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	1,7	0,5	1,6	0,4
Wynik netto różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	3,5	1,8	-	-
Dotacje	3,8	1,3	0,6	0,1
Inne	2,6	0,4	3,7	(0,3)
Pozostałe przychody operacyjne razem	39,8	14,0	44,2	22,4
Utworzone odpisy aktualizujące należności handlowe	(2,3)	(0,6)	(3,0)	(0,7)
Kary i odszkodowania	(10,4)	(3,9)	(6,5)	(2,8)
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	(10,8)	(6,0)	(4,1)	(1,3)
Utworzone pozostałe rezerwy	(4,3)	-	(2,0)	0,4
Odsetki od zobowiązań handlowych oraz pozostałych zobowiązań	(11,6)	(7,0)	(0,4)	(0,2)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	-	-	(1,1)	0,7
Inne	(3,6)	(1,6)	(3,4)	(1,4)
Pozostałe koszty operacyjne razem	(43,0)	(19,1)	(20,5)	(5,3)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	(3,2)	(5,1)	23,7	17,1

2.4 Przychody i (koszty) finansowe

Przychody i (koszty) finansowe

	9 miesięcy zakończone 30/09/2022	3 miesiące zakończone 30/09/2022	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021
Przychody odsetkowe	1,8	1,1	0,9	0,3
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	-	-	-	(0,7)
Inne	0,6	0,1	0,4	-
Przychody finansowe razem	2,4	1,2	1,3	(0,4)
Koszty odsetkowe	(83,4)	(38,1)	(36,3)	(11,7)
Pozostałe				
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	(18,0)	(7,9)	(8,1)	(2,9)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	(0,8)	(0,3)	(0,4)	(0,4)
Inne	(1,6)	(0,5)	(1,7)	(0,6)
Koszty finansowe razem	(103,8)	(46,8)	(46,5)	(15,6)
Przychody i (koszty) finansowe	(101,4)	(45,6)	(45,2)	(16,0)

3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania

3.1 Podatek dochodowy

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	9 miesięcy zakończone 30/09/2022	3 miesiące zakończone 30/09/2022	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021
Bieżący podatek dochodowy				
Bieżące obciążenie podatkowe	(13,9)	(5,9)	(9,4)	(3,1)
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	(0,2)	-	-	-
Odroczony podatek dochodowy				
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	7,7	(5,0)	36,5	5,2
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	(6,4)	(10,9)	27,1	2,1

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

	9 miesięcy zakończone 30/09/2022	3 miesiące zakończone 30/09/2022	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021
Podatek odroczony od wyceny instrumentów zabezpieczających	6,3	4,5	(1,0)	2,7
Podatek odroczony od zysków / (strat) aktuarialnych dotyczących świadczeń pracowniczych	(8,1)	0,5	(6,9)	-
Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego jednostek zagranicznych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach ⁽¹⁾	(6,1)	(4,2)	(3,5)	(2,1)
Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	(7,9)	0,8	(11,4)	0,6

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

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

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:

	30/09/2022	31/12/2021
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	205,4	203,1
Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego	(95,8)	(93,3)
Razem	109,6	109,8

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego przed kompensatą

9 miesięcy zakończonych 30/09/2022	1/01/2022	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego	30/09/2022
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:					
Niefinansowe aktywa trwałe	(118,2)	34,6	-	(5,5)	(89,1)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	(12,7)	(2,7)	-	(0,7)	(16,1)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	17,7	3,7	-	0,1	21,5
Zapasy	(7,9)	(1,9)	-	-	(9,8)
Należności leasingowe	(1,7)	(0,1)	-	-	(1,8)
Należności handlowe	1,2	(3,7)	-	-	(2,5)
Rezerwy na świadczenia pracownicze	124,7	(3,1)	(8,1)	0,1	113,6
Pozostałe	17,0	5,5	6,3	(0,1)	28,7
Niewykorzystane straty podatkowe	89,7	(24,6)	-	-	65,1
Razem	109,8	7,7	(1,8)	(6,1)	109,6

9 miesięcy zakończonych 30/09/2021	1/01/2021	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego	30/09/2021
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:					
Niefinansowe aktywa trwałe	(151,2)	30,2	-	(3,3)	(124,3)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	(9,7)	(1,9)	-	(0,3)	(11,9)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	13,3	3,9	-	-	17,2
Zapasy	(9,3)	1,3	-	-	(8,0)
Należności leasingowe	(2,1)	0,2	-	-	(1,9)
Należności handlowe	2,9	(1,9)	-	-	1,0
Rezerwy na świadczenia pracownicze	152,0	(2,7)	(6,9)	0,1	142,5
Pozostałe	15,7	2,1	(1,0)	-	16,8
Niewykorzystane straty podatkowe	75,5	5,3	-	-	80,8
Razem	87,1	36,5	(7,9)	(3,5)	112,2

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 30 września 2022 roku

Rok	2023	2024	2025	2026	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	-	144,6	151,5	46,3	342,4

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których ujęto aktywa z tytułu podatku odroczonego na dzień 31 grudnia 2021 roku

Rok	2023	2024	2025	2026	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	71,1	185,9	163,8	50,8	471,6

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

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:

	30/09/2022	31/12/2021
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.	9,4	10,3
AWT Čechofracht a.s.	12,1	11,4
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	0,3	1,2
Razem	21,8	22,9

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 30 września 2022 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego

Rok	2022	2023	2024	2025	2026	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	2,7	3,3	11,5	4,0	0,3	21,8

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 31 grudnia 2021 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego

Rok	2022	2023	2024	2025	2026	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	3,2	4,1	11,7	3,7	0,2	22,9

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

30/09/2022	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej		Razem
		EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	967,1	692,8	-	1 659,9
Leasing	794,3	42,9	36,8	874,0
Razem	1 761,4	735,7	36,8	2 533,9

31/12/2021	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej		Razem
		EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	900,6	732,3	-	1 632,9
Leasing	826,1	66,2	39,0	931,3
Razem	1 726,7	798,5	39,0	2 564,2

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

9 miesięcy zakończonych 30/09/2022	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2022	1 632,9	931,3	2 564,2
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	211,2	11,7	222,9
Modyfikacje istniejących umów	-	11,5	11,5
Leasing zwrotny	-	17,0	17,0
Koszty transakcyjne	1,3	-	1,3
Naliczenie odsetek	52,4	29,3	81,7
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(231,8)	(104,7)	(336,5)
Zapłacone odsetki	(44,8)	(27,0)	(71,8)
Koszty transakcyjne	(1,1)	-	(1,1)
Pozostałe	(0,3)	(2,1)	(2,4)
Różnice kursowe ujęte w wyniku	38,1	1,4	39,5
Różnice kursowe z przeliczenia	2,0	5,6	7,6
30/09/2022	1 659,9	874,0	2 533,9
Długoterminowe	1 131,9	715,5	1 847,4
Krótkoterminowe	528,0	158,5	686,5
Razem	1 659,9	874,0	2 533,9

9 miesięcy zakończonych 30/09/2021	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2021	1 659,3	921,0	2 580,3
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	418,0	18,2	436,2
Modyfikacje istniejących umów	-	22,6	22,6
Leasing zwrotny	-	8,7	8,7
Koszty transakcyjne	1,2	-	1,2
Naliczenie odsetek	10,8	22,8	33,6
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(219,0)	(95,9)	(314,9)
Zapłacone odsetki	(10,7)	(24,7)	(35,4)
Koszty transakcyjne	(0,4)	-	(0,4)
Pozostałe	-	(26,6)	(26,6)
Różnice kursowe ujęte w wyniku	3,3	(0,4)	2,9
Różnice kursowe z przeliczenia	0,4	(4,5)	(4,1)
30/09/2021	1 862,9	841,2	2 704,1
Długoterminowe	1 373,4	713,8	2 087,2
Krótkoterminowe	489,5	127,4	616,9
Razem	1 862,9	841,2	2 704,1

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

	Prezentacja w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	9 miesięcy zakończonych 30/09/2022	9 miesięcy zakończonych 30/09/2021
Przychody z tytułu umów leasingu operacyjnego	Przychody z tytułu umów z klientami	29,9	20,9
Koszty z tytułu leasingu krótkoterminowego	Pozostałe usługi	(58,9)	(35,1)

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

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 PKP CARGO S.A. i wybranych spółek zależnych oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO 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 30 września 2022 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 zobowiązań z tytułu kredytów.

Niewykorzystane linie kredytowe i leasingowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Okres dostępności	Waluta umowy	30/09/2022	31/12/2021
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A. ¹⁾	09/07/2023	PLN	1,6	0,4
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Gospodarstwa Krajowego ²⁾	20/10/2023	PLN	100,0	100,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A.	19/03/2023	PLN	13,9	100,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A. ³⁾	24/05/2023	PLN	75,1	100,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. ⁴⁾	27/06/2023	PLN	-	-
Linia leasingowa	PKO Leasing S.A. ⁵⁾	18/06/2023	PLN	-	15,2
Razem				190,6	315,6

¹⁾ W dniu 11 lipca 2022 roku spółka Cargotor Sp. z o.o. podpisała aneks do umowy o kredyt w rachunku bieżącym, w wyniku którego zwiększyła się kwota limitu kredytu do 1,6 miliona złotych oraz wydłużeniu uległ okres dostępności kredytu o kolejne 12 miesięcy, tj. do dnia 9 lipca 2023 roku.

²⁾ W dniu 19 września 2022 roku Jednostka dominująca podpisała aneks do umowy o kredyt w rachunku bieżącym przedłużający okres dostępności kredytu do dnia 20 października 2023 roku.

³⁾ W dniu 23 maja 2022 roku Jednostka dominująca podpisała aneks do umowy o kredyt w rachunku bieżącym przedłużający okres dostępności kredytu do dnia 24 maja 2023 roku.

⁴⁾ W dniu 28 czerwca 2022 roku Jednostka dominująca podpisała umowę kredytową z Powszechną Kasą Oszczędności Bank Polski S.A. do łącznej maksymalnej wysokości 100 milionów złotych. Przedmiotem umowy kredytowej jest finansowanie bieżącej działalności. Okres dostępności, jak i termin spłaty upływa 27 czerwca 2023 roku.

⁵⁾ Okres dostępności linii leasingowej został wydłużony automatycznie o okres kolejnych 12 miesięcy, tj. do dnia 18 czerwca 2023 roku w związku ze spełnieniem przez Jednostkę dominującą zobowiązań wynikających z zawartej umowy. Na dzień 30 września 2022 roku limit został w pełni wykorzystany w związku z podpisaną umową leasingową w dniu 27 września 2022 roku.

4.2 Kapitał własny

Kapitał zakładowy

	30/09/2022	31/12/2021
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239,3	2 239,3

Na dzień 30 września 2022 roku oraz na dzień 31 grudnia 2021 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 9 miesięcy zakończonym 30 września 2022 roku oraz 30 września 2021 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Jednostki dominującej.

Zmiany w kapitale zapasowym i zyskach zatrzymanych

W dniu 29 czerwca 2022 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Jednostki dominującej podjęło uchwałę w sprawie pokrycia straty netto poniesionej w 2021 roku w kwocie 223,3 milionów złotych:

- a) z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych w kwocie 114,3 milionów złotych;
- b) z kapitału rezerwowego w kwocie 109,0 milionów złotych.

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2022 roku zmiany w kapitale zapasowym Grupy wynikały z uchwały z dnia 8 września 2022 roku Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników CARGOTOR Sp. z o.o. w sprawie przeznaczenia na kapitał zapasowy zysku netto za rok 2021 w kwocie 3,6 milionów złotych, uchwały z dnia 9 czerwca 2022 roku Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. w sprawie częściowego przeznaczenia na kapitał zapasowy zysku netto za rok 2021 w kwocie 9,5 milionów złotych oraz uchwały z dnia 13 kwietnia 2022 roku Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o. w sprawie przeznaczenia na kapitał zapasowy zysku netto za rok 2021 w kwocie 2,2 milionów złotych.

4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

	30/09/2022	31/12/2021
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	78,3	164,0
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	49,1	90,0
Inne środki pieniężne	-	0,5
Razem	127,4	254,5
<i>w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	44,3	60,6

Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmowały głównie środki pieniężne zgromadzone na rachunkach bankowych prowadzonych dla wadliów, gwarancji oraz zgromadzone na rachunkach bankowych prowadzonych dla mechanizmu podzielonej płatności.



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

9 miesięcy zakończone 30/09/2022	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2022	7 155,4	1 014,3	468,3	96,0	45,0	83,7	1 707,3
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	342,4	342,4
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	152,5	152,5
Wykup przedmiotu leasingu	23,3	-	-	-	-	-	-
Rozliczenie środków trwałych w budowie	454,0	26,6	13,2	2,5	0,6	(496,9)	(454,0)
Dotacja do aktywów trwałych	(74,4)	(15,9)	(2,0)	-	-	5,9	(12,0)
Sprzedaż (w tym leasing zwrotny)	(30,5)	(7,5)	(6,0)	(2,0)	-	-	(15,5)
Likwidacja	(319,6)	(0,8)	(1,7)	-	(0,1)	(0,2)	(2,8)
Przeklasyfikowanie do APS	(8,1)	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe z przeliczenia	57,4	13,6	3,6	3,0	0,1	1,3	21,6
Pozostałe	(0,6)	-	-	-	-	(1,9)	(1,9)
30/09/2022	7 256,9	1 030,3	475,4	99,5	45,6	86,8	1 737,6
Skumulowane umorzenie							
1/01/2022	(2 726,7)	(327,0)	(354,6)	(84,9)	(39,9)	-	(806,4)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(405,9)	(26,8)	(19,3)	(2,6)	(1,3)	-	(50,0)
Wykup przedmiotu leasingu	(9,0)	-	-	-	-	-	-
Sprzedaż (w tym leasing zwrotny)	12,6	0,2	0,6	2,0	-	-	2,8
Likwidacja	258,1	0,7	1,7	-	0,1	-	2,5
Przeklasyfikowanie do APS	5,6	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe z przeliczenia	(20,0)	(3,9)	(2,1)	(2,7)	(0,1)	-	(8,8)
Pozostałe	0,8	(0,2)	(0,5)	(0,1)	-	-	(0,8)
30/09/2022	(2 884,5)	(357,0)	(374,2)	(88,3)	(41,2)	-	(860,7)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2022	(187,1)	(0,9)	(1,7)	-	-	(4,9)	(7,5)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Ujęcie odpisu	-	-	-	-	-	(1,5)	(1,5)
Wykorzystanie odpisu	0,8	-	-	-	-	3,1	3,1
Różnice kursowe z przeliczenia	(6,8)	-	(0,1)	-	-	(0,1)	(0,2)
30/09/2022	(193,1)	(0,9)	(1,8)	-	-	(3,4)	(6,1)
Wartość netto							
1/01/2022	4 241,6	686,4	112,0	11,1	5,1	78,8	893,4
30/09/2022	4 179,3	672,4	99,4	11,2	4,4	83,4	870,8

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

9 miesięcy zakończonych 30/09/2021	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2021	7 044,0	945,2	479,4	100,7	44,6	78,3	1 648,2
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	290,0	290,0
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	271,7	271,7
Wykup przedmiotu leasingu	4,6	-	-	-	-	-	-
Rozliczenie środków trwałych w budowie	509,6	7,4	8,9	2,2	0,7	(528,8)	(509,6)
Dotacja do aktywów trwałych	(34,7)	(2,5)	(1,3)	-	-	(2,0)	(5,8)
Sprzedaż	(4,3)	(0,3)	(0,3)	(3,3)	-	-	(3,9)
Leasing zwrotny	-	-	(8,0)	(1,3)	-	-	(9,3)
Likwidacja	(238,3)	(4,2)	(4,9)	(0,3)	(0,9)	(0,7)	(11,0)
Przeklasyfikowanie do APS	(133,1)	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe z przeliczenia	23,6	5,2	1,7	1,5	0,1	1,6	10,1
Pozostałe	5,2	0,1	-	(4,5)	-	1,6	(2,8)
30/09/2021	7 176,6	950,9	475,5	95,0	44,5	111,7	1 677,6
Skumulowane umorzenie							
1/01/2021	(2 612,9)	(295,9)	(345,3)	(84,7)	(38,9)	-	(764,8)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(375,5)	(25,2)	(21,9)	(2,2)	(1,4)	-	(50,7)
Wykup przedmiotu leasingu	(1,2)	-	-	-	-	-	-
Sprzedaż	3,4	0,3	0,3	3,2	-	-	3,8
Leasing zwrotny	-	-	0,1	-	-	-	0,1
Likwidacja	216,3	4,2	4,9	0,3	0,8	-	10,2
Przeklasyfikowanie do APS	90,1	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe z przeliczenia	(4,9)	(1,6)	(1,0)	(1,1)	(0,1)	-	(3,8)
Pozostałe	(0,4)	(0,2)	(0,5)	(0,1)	0,1	-	(0,7)
30/09/2021	(2 685,1)	(318,4)	(363,4)	(84,6)	(39,5)	-	(805,9)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2021	(186,1)	(2,4)	(1,7)	-	-	(3,7)	(7,8)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Ujęcie odpisu	(1,5)	-	(0,6)	-	-	(6,9)	(7,5)
Wykorzystanie odpisu	0,5	-	0,6	-	-	0,7	1,3
Przeklasyfikowanie do APS	11,7	-	-	-	-	-	-
Różnice kursowe z przeliczenia	(1,0)	-	-	-	-	-	-
30/09/2021	(176,4)	(2,4)	(1,7)	-	-	(9,9)	(14,0)
Wartość netto							
1/01/2021	4 245,0	646,9	132,4	16,0	5,7	74,6	875,6
30/09/2021	4 315,1	630,1	110,4	10,4	5,0	101,8	857,7

5.2 Prawa do użytkowania aktywów

Zmiana stanu praw do użytkowania aktywów

9 miesięcy zakończony 30/09/2022	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
1/01/2022	527,5	799,1	53,0	21,5	1,4	1 402,5
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	-	8,0	3,5	0,2	-	11,7
Modyfikacje umów	-	8,5	-	3,0	-	11,5
Leasing zwrotny	13,6	-	1,2	-	-	14,8
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	-
Zwrot przedmiotu leasingu	(6,5)	(14,0)	(0,1)	(0,2)	(0,1)	(20,9)
Wykup przedmiotu leasingu	(23,3)	-	-	-	-	(23,3)
Różnice kursowe z przeliczenia	11,5	8,8	1,4	0,5	-	22,2
30/09/2022	522,8	810,4	59,0	25,0	1,3	1 418,5
Skumulowane umorzenie						
1/01/2022	(175,2)	(166,5)	(14,9)	(14,3)	(0,9)	(371,8)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(31,7)	(46,0)	(5,7)	(3,5)	(0,2)	(87,1)
Zwrot przedmiotu leasingu	6,5	12,3	0,1	0,1	-	19,0
Wykup przedmiotu leasingu	9,0	-	-	-	-	9,0
Pozostałe	(0,2)	-	-	-	-	(0,2)
Różnice kursowe z przeliczenia	(5,9)	(7,2)	(0,6)	(0,2)	-	(13,9)
30/09/2022	(197,5)	(207,4)	(21,1)	(17,9)	(1,1)	(445,0)
Wartość netto						
1/01/2022	352,3	632,6	38,1	7,2	0,5	1 030,7
30/09/2022	325,3	603,0	37,9	7,1	0,2	973,5

9 miesięcy zakończony 30/09/2021	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
1/01/2021	467,2	792,1	29,1	17,6	1,9	1 307,9
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	4,2	2,6	10,5	0,9	-	18,2
Modyfikacje umów	0,1	22,5	-	-	-	22,6
Leasing zwrotny	-	-	7,3	1,3	-	8,6
Naprawy okresowe taboru	1,5	-	-	-	-	1,5
Zwrot przedmiotu leasingu	(20,8)	(30,9)	(0,1)	(0,1)	-	(51,9)
Wykup przedmiotu leasingu	(4,6)	-	-	-	-	(4,6)
Pozostałe	(11,7)	0,3	0,9	-	(0,8)	(11,3)
Różnice kursowe z przeliczenia	5,6	1,5	0,6	0,2	-	7,9
30/09/2021	441,5	788,1	48,3	19,9	1,1	1 298,9
Skumulowane umorzenie						
1/01/2021	(157,5)	(122,8)	(8,7)	(9,7)	(0,6)	(299,3)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(38,2)	(42,3)	(4,8)	(3,6)	(0,2)	(89,1)
Zwrot przedmiotu leasingu	18,6	9,6	-	-	-	28,2
Wykup przedmiotu leasingu	1,2	-	-	-	-	1,2
Pozostałe	10,8	(3,3)	-	-	-	7,5
Różnice kursowe z przeliczenia	(2,4)	(0,6)	(0,2)	(0,1)	-	(3,3)
30/09/2021	(167,5)	(159,4)	(13,7)	(13,4)	(0,8)	(354,8)
Wartość netto						
1/01/2021	309,7	669,3	20,4	7,9	1,3	1 008,6
30/09/2021	274,0	628,7	34,6	6,5	0,3	944,1

5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)

Zestawienie inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	Wartość bilansowa	
	30/09/2022	31/12/2021
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	0,9	0,8
Terminale Przeładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	21,8	21,2
Transgaz S.A.	6,7	6,4
PKP CARGO CONNECT GmbH	0,9	0,9
PKP CARGO INTERNATIONAL SK a. s.	2,8	2,8
PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o.	2,9	3,4
Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.	1,2	1,2
Razem	37,2	36,7

Zmiana stanu inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	9 miesięcy zakończone 30/09/2022	9 miesięcy zakończone 30/09/2021
Stan na początek okresu sprawozdawczego	36,7	42,0
Sprzedaż udziałów	-	(7,0)
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych MPW	4,8	3,0
Zmiany kapitału własnego z tytułu dywidend	(4,3)	(2,9)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	37,2	35,1

5.4 Zapasy

Struktura zapasów

	30/09/2022	31/12/2021
Zapasy strategiczne	32,0	31,2
Tabor w trakcie kasacji	43,9	31,0
Pozostałe zapasy	123,8	109,4
Odpisy aktualizujące	(4,5)	(7,0)
Zapasy netto	195,2	164,6

5.5 Należności handlowe

Struktura należności handlowych

	30/09/2022	31/12/2021
Należności handlowe	906,4	756,1
Odpis aktualizujący należności	(138,2)	(140,2)
Razem	768,2	615,9
Aktywa długoterminowe	5,7	4,2
Aktywa krótkoterminowe	762,5	611,7
Razem	768,2	615,9

5.6 Pozostałe aktywa

Struktura pozostałych aktywów

	30/09/2022	31/12/2021
Aktywa finansowe		
Udziały w jednostkach nienotowanych	5,7	5,6
Aktywa niefinansowe		
Koszty rozliczane w czasie		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	35,1	32,3
Ubezpieczenia	4,6	6,8
Usługi informatyczne	6,2	11,6
Wykup świadczeń przejazdowych	3,2	-
Pozostałe koszty rozliczane w czasie	5,5	4,1
Zaliczki na zakup niefinansowych aktywów trwałych	18,7	8,0
Inne	2,7	1,2
Pozostałe należności		
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	34,1	30,5
Należności z tytułu sprzedaży udziałów	4,4	5,3
Inne	13,6	12,0
Aktywa niematerialne		
Licencje	14,1	19,3
Inne aktywa niematerialne	0,3	0,3
Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	7,8	6,6
Razem	156,0	143,6
Aktywa długoterminowe	50,8	40,5
Aktywa krótkoterminowe	105,2	103,1
Razem	156,0	143,6

5.7 Zobowiązania inwestycyjne

Struktura zobowiązań inwestycyjnych

	30/09/2022	31/12/2021
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące taboru kolejowego	158,6	298,8
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące nieruchomości	1,0	19,8
Pozostałe	2,0	14,6
Razem	161,6	333,2
Zobowiązania długoterminowe	63,0	111,8
Zobowiązania krótkoterminowe	98,6	221,4
Razem	161,6	333,2



5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych

Zmiana stanu rezerw na świadczenia pracownicze

	Odprawy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejrzyste	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Całkowita kwota rezerw
1/01/2022	205,2	125,5	24,0	6,7	259,4	35,6	656,4
Koszt bieżącego zatrudnienia	5,3	1,6	0,4	0,3	8,9	-	16,5
Koszt odsetkowy	5,8	3,6	0,7	0,2	7,7	-	18,0
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach	(0,5)	(33,4)	(8,1)	(0,9)	-	-	(42,9)
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w rachunku wyników	-	-	-	-	(1,2)	-	(1,2)
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	24,5	24,5
Rozwiązanie rezerwy	-	-	-	-	-	(6,5)	(6,5)
Świadczenia wypłacone	(15,7)	(4,1)	(0,7)	(0,7)	(38,6)	(3,9)	(63,7)
Różnice kursowe z przeliczenia	0,1	-	-	-	0,3	0,6	1,0
30/09/2022	200,2	93,2	16,3	5,6	236,5	50,3	602,1
Rezerwy długoterminowe	154,2	87,3	15,3	4,7	186,9	-	448,4
Rezerwy krótkoterminowe	46,0	5,9	1,0	0,9	49,6	50,3	153,7
Razem	200,2	93,2	16,3	5,6	236,5	50,3	602,1

	Odprawy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejrzyste	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Całkowita kwota rezerw
1/01/2021	234,5	179,3	40,3	7,3	310,5	28,7	800,6
Koszt bieżącego zatrudnienia	6,1	2,7	0,6	0,3	11,3	-	21,0
Koszt odsetkowy	2,4	1,9	0,4	0,1	3,3	-	8,1
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach	(9,1)	(19,0)	(8,4)	0,1	-	-	(36,4)
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w rachunku wyników	-	-	-	-	(12,3)	-	(12,3)
Koszty przeszłego zatrudnienia	-	-	-	-	1,2	-	1,2
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	32,2	32,2
Rozwiązanie rezerwy	-	-	-	-	-	(7,2)	(7,2)
Świadczenia wypłacone	(12,9)	(3,9)	(0,7)	(1,0)	(33,7)	(1,6)	(53,8)
Różnice kursowe z przeliczenia	-	-	-	-	0,2	0,3	0,5
30/09/2021	221,0	161,0	32,2	6,8	280,5	52,4	753,9
Rezerwy długoterminowe	182,4	155,4	31,3	5,9	234,3	-	609,3
Rezerwy krótkoterminowe	38,6	5,6	0,9	0,9	46,2	52,4	144,6
Razem	221,0	161,0	32,2	6,8	280,5	52,4	753,9

5.9 Pozostałe rezerwy

Struktura pozostałych rezerw

	30/09/2022	31/12/2021
Rezerwa na rekultywację	7,9	6,8
Inne rezerwy	25,3	23,5
Razem	33,2	30,3
Rezerwy długoterminowe	0,6	7,0
Rezerwy krótkoterminowe	32,6	23,3
Razem	33,2	30,3

5.10 Pozostałe zobowiązania

Struktura pozostałych zobowiązań

	30/09/2022	31/12/2021
Zobowiązania finansowe		
Cash pool	1,1	1,1
Pozostałe zobowiązania		
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	40,1	34,2
Zobowiązania publicznoprawne	113,5	109,3
Rozrachunki z pracownikami	105,0	96,2
Otrzymane dotacje	-	0,6
Rozliczenia z tytułu VAT	26,1	5,1
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	2,9	0,8
Pozostałe rozrachunki	19,8	6,8
Razem	308,5	254,1
Zobowiązania krótkoterminowe	308,5	254,1
Razem	308,5	254,1

6. Instrumenty finansowe

6.1 Instrumenty finansowe

Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	30/09/2022	31/12/2021
Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody			
Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Nota 5.6	5,7	5,6
Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Należności handlowe	Nota 5.5	768,2	615,9
Należności z tytułu sprzedaży udziałów	Nota 5.6	4,4	5,3
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	Nota 4.3	127,4	254,5
Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9		9,1	9,1
Razem		914,8	890,4

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	30/09/2022	31/12/2021
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	692,5	732,2
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	26,0	33,5
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	967,4	900,7
Zobowiązania handlowe		700,3	641,3
Zobowiązania inwestycyjne	Nota 5.7	161,6	333,2
Cash pool	Nota 5.10	1,1	1,1
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	848,0	897,8
Razem		3 396,9	3 539,8

Odpisy aktualizujące wartość należności handlowych zostały zaprezentowane w **Nocie 1.6** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Rachunkowość zabezpieczeń

W okresie od 1 stycznia 2022 roku do 30 września 2022 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 zabezpieczoną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Na dzień 30 września 2022 roku Grupa ustanowiła następujące instrumenty zabezpieczające:

- kredyty inwestycyjne denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2035 roku. Na dzień 30 września 2022 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 142,2 milionów EUR stanowiąca równowartość 692,5 milionów złotych.
- leasingi denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do sierpnia 2027 roku. Na dzień 30 września 2022 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 5,3 milionów EUR stanowiąca równowartość 26,0 milionów złotych.

Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 30 września 2022 roku oraz 31 grudnia 2021 roku instrumentami finansowymi wycenianymi w wartości godziwej były kontrakty walutowe forward oraz inwestycje w instrumenty kapitałowe.

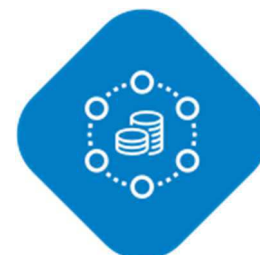
	30/09/2022		31/12/2021	
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2	Poziom 3
Aktywa				
Inwestycje w instrumenty kapitałowe - udziały w spółkach nienotowanych	-	5,7	-	5,6

Metody wyceny instrumentów finansowych wycenianych w wartości godziwej
a) Kontrakty walutowe forward

Wartość godziwa forwardów walutowych ustalana jest w oparciu o zdyskontowane przyszłe przepływy z tytułu zawartych transakcji kalkulowane w oparciu o różnicę między ceną terminową a ceną transakcyjną. Cena terminowa kalkulowana jest w oparciu o fixing NBP i krzywą stóp procentowych implikowaną z transakcji fx swap.

b) Inwestycje w instrumenty finansowe

Pozycja obejmuje głównie udziały w spółce Euroterminal Sławków Sp. z o.o. w kwocie 4,9 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 na dzień 30 września 2022 roku oraz na dzień 31 grudnia 2021 roku nie odbiegała istotnie od ich wartości prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej.

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2022 roku oraz 30 września 2021 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

9 miesięcy zakończony 30/09/2022	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	(2,9)	3,0	0,3	(63,3)	(28,6)	(91,5)
Różnice kursowe	-	4,1	-	-	(1,3)	2,8
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	(0,2)	-	-	-	(0,2)
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	(1,3)	-	(1,3)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	(6,5)	-	-	-	-	(6,5)
Pozostałe	-	-	-	0,3	-	0,3
Zysk / (strata) brutto	(9,4)	6,9	0,3	(64,3)	(29,9)	(96,4)
Zmiana wyceny	(33,2)	-	-	-	-	(33,2)
Pozostałe całkowite dochody	(33,2)	-	-	-	-	(33,2)

W okresie 9 miesięcy zakończonym dnia 30 września 2022 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie (6,5) milionów złotych.

W okresie 9 miesięcy zakończonym dnia 30 września 2022 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny kredytów bankowych w kwocie (32,9) milionów złotych oraz zobowiązań z tytułu leasingu w kwocie (0,3) miliona złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

9 miesięcy zakończony 30/09/2021	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	(3,2)	2,0	0,4	(11,5)	(21,8)	(34,1)
Różnice kursowe	-	(2,9)	-	1,0	0,3	(1,6)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	3,9	-	-	-	3,9
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	(1,2)	-	(1,2)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	(14,9)	-	-	-	-	(14,9)
Zysk / (strata) brutto	(18,1)	3,0	0,4	(11,7)	(21,5)	(47,9)
Zmiana wyceny	5,3	-	-	-	-	5,3
Pozostałe całkowite dochody	5,3	-	-	-	-	5,3

W okresie 9 miesięcy zakończonym dnia 30 września 2021 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie (14,9) milionów złotych.

W okresie 9 miesięcy zakończonym dnia 30 września 2021 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny instrumentów pochodnych w kwocie 2,6 milionów złotych oraz kredytów bankowych w kwocie 1,5 miliona złotych oraz zobowiązań z tytułu leasingu w kwocie 1,2 miliona złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

7. Noty pozostałe

7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi

Transakcje ze Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązanymi

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2022 roku oraz 30 września 2021 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 powiązanymi z Grupą i są prezentowane w podziale na podmioty powiązane z Grupy PKP oraz pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa. Zarząd Jednostki dominującej ujawnił w niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązanymi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązane na podstawie jego najlepszej wiedzy.

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2022 roku oraz 30 września 2021 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Grupą PKP CARGO a Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązanymi, 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 powiązanymi ze Skarbem Państwa, były podmioty z następujących grup kapitałowych: PGE, JSW, ENEA oraz TAURON. W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2022 roku najistotniejszymi dostawcami Grupy będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa były podmioty z Grupy Orlen.

Transakcje z podmiotami powiązanymi z Grupy PKP

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

	9 miesięcy zakończone 30/09/2022		30/09/2022	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,1	58,1	0,1	564,6
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	3,9	14,5	1,0	1,6
Jednostki stowarzyszone	4,2	0,1	1,6	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	17,9	425,4	5,8	205,3

	9 miesięcy zakończone 30/09/2021		31/12/2021	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,3	53,5	1,3	572,2
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	4,2	17,1	-	1,7
Jednostki stowarzyszone	1,2	0,1	0,6	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	19,0	391,5	3,2	169,3

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 powiązanymi 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 rozrachunki z tytułu cash pool ujawnione w [Nocie 5.10](#) niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi (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	
	9 miesięcy zakończonych 30/09/2022	9 miesięcy zakończonych 30/09/2021	9 miesięcy zakończonych 30/09/2022	9 miesięcy zakończonych 30/09/2021
Świadczenia krótkoterminowe	1,6	3,1	3,9	4,7
Świadczenia po okresie zatrudnienia	0,7	-	0,3	0,5
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	-	-	0,2	0,3
Razem	2,3	3,1	4,4	5,5

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	9 miesięcy zakończonych 30/09/2022	9 miesięcy zakończonych 30/09/2021	9 miesięcy zakończonych 30/09/2022	9 miesięcy zakończonych 30/09/2021
Świadczenia krótkoterminowe	1,0	0,9	1,0	0,2
Razem	1,0	0,9	1,0	0,2

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	9 miesięcy zakończonych 30/09/2022	9 miesięcy zakończonych 30/09/2021	9 miesięcy zakończonych 30/09/2022	9 miesięcy zakończonych 30/09/2021
Świadczenia krótkoterminowe	4,8	4,8	14,0	12,5
Świadczenia po okresie zatrudnienia	0,2	-	-	0,4
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	0,1	-	-	-
Razem	5,1	4,8	14,0	12,9

W okresie 9 miesięcy zakończonym 30 września 2022 roku oraz 30 września 2021 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 powiązanymi były dokonywane na warunkach rynkowych.

7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

Struktura zobowiązań do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

	30/09/2022	31/12/2021
Zobowiązania umowne z tytułu nabycia i napraw taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	701,9	583,0
Zobowiązania umowne z tytułu nierozpoczętych umów leasingowych	-	0,2
Razem	701,9	583,2

W dniu 9 lutego 2022 roku Rada Nadzorcza Jednostki dominującej wyraziła zgodę na zawarcie z konsorcjum w składzie: Siemens Mobility Sp. z o.o. oraz Siemens Mobility GmbH umowy na dostawę 5 fabrycznie nowych elektrycznych lokomotyw wielosystemowych wraz ze świadczeniem usług utrzymania. Harmonogram zakłada dostawę 5 lokomotyw w I kwartale 2023 roku, a szacowana wartość całej umowy nie przekroczy kwoty 139,1 milionów złotych netto.

W dniu 29 lipca 2022 roku spółka zależna PKP CARGO Terminale Sp. z o.o. zawarła z kontrahentem ZUE S.A. umowę na wykonanie robót budowlanych w zakresie realizacji zadania inwestycyjnego pn.: „Budowa terminalu multimodalnego w Zduńskiej Woli – Karsznicach”, z terminem realizacji do 31 października 2023 roku. Szacowana wartość umowy wynosi 100 milionów złotych.

W dniu 6 października 2022 spółka PKP CARGO Terminale Sp. z o.o. zawarła warunkową umowę o dofinansowanie projektu pn.: „Budowa terminalu multimodalnego w Zduńskiej Woli-Karsznicach” w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014 -2020 na kwotę 51,7 milionów złotych. Umowa została zawarta pod warunkiem zawieszającym wydania przez Komisję Europejską we właściwej procedurze notyfikacji ostatecznej decyzji o zgodności z rynkiem wewnętrznym projektu udzielenia pomocy publicznej na podstawie tej umowy.

7.3 Zobowiązania warunkowe

Struktura zobowiązań warunkowych

	30/09/2022	31/12/2021
Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy	110,4	113,0
Pozostałe zobowiązania warunkowe	132,6	129,1
Razem	243,0	242,1

Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy

Na dzień 30 września 2022 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 11 października 2022 roku Sąd Najwyższy oddalił skargę kasacyjną wniesioną przez Jednostkę dominującą od wyroku Sądu Apelacyjnego utrzymującego decyzję Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (dalej „Urząd”) w sprawie zarzutu nadużycia przez PKP CARGO S.A. pozycji dominującej na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych. Jednostka dominująca uiściła całość należnej kwoty na rzecz Urzędu w styczniu 2021 roku.

Pozostałe zdarzenia po dniu bilansowym zostały opisane w **Nocie 1.6** oraz **Nocie 7.2** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego oraz w Pozostałych Informacjach do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za III kwartał 2022 roku w **Rozdziale 3.6**.

7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 23 listopada 2022 roku.

Zarząd Jednostki dominującej

**DARIUSZ
MICHAŁ SELIGA** Elektronicznie podpisany przez
DARIUSZ MICHAŁ SELIGA
Data: 2022.11.23 18:34:55
+01'00'

Dariusz Seliga
Prezes Zarządu

**Marek Henryk
Olkiewicz** Elektronicznie podpisany
przez Marek Henryk Olkiewicz
Data: 2022.11.23 18:12:13
+01'00'

Marek Olkiewicz
Członek Zarządu

**Maciej
Jankiewicz** Elektronicznie podpisany
przez Maciej Jankiewicz
Data: 2022.11.23 19:28:13
+01'00'

Maciej Jankiewicz
Członek Zarządu

**Jacek
Rutkowski** Elektronicznie podpisany
przez Jacek Rutkowski
Data: 2022.11.23 18:22:31
+01'00'

Jacek Rutkowski
Członek Zarządu

**Zenon Stefan
Kozendra** Elektronicznie
podpisany przez Zenon
Stefan Kozendra
Data: 2022.11.23
18:17:03 +01'00'

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 23 listopada 2022 roku



**Kwartałna Informacja Finansowa
PKP CARGO S.A. za okres 9 miesięcy
zakończony dnia 30 września 2022 roku**

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	9 miesięcy zakończone 30/09/2022	3 miesiące zakończone 30/09/2022	9 miesięcy zakończone 30/09/2021	3 miesiące zakończone 30/09/2021
Przychody z tytułu umów z klientami	2 814,2	1 004,5	2 291,5	808,6
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(516,5)	(174,0)	(367,0)	(132,5)
Usługi dostępu do infrastruktury	(410,3)	(138,2)	(381,3)	(121,5)
Pozostałe usługi	(302,1)	(101,1)	(263,2)	(94,2)
Koszty świadczeń pracowniczych	(926,2)	(316,2)	(918,0)	(304,7)
Pozostałe koszty	(157,0)	(49,0)	(124,4)	(48,4)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	(7,2)	(12,2)	16,7	11,6
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	494,9	213,8	254,3	118,9
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(455,7)	(154,7)	(424,2)	(144,5)
Zysk/(strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	39,2	59,1	(169,9)	(25,6)
Przychody i (koszty) finansowe	(68,0)	(42,9)	(20,6)	(13,5)
Zysk/(strata) przed opodatkowaniem	(28,8)	16,2	(190,5)	(39,1)
Podatek dochodowy	5,3	(4,1)	33,4	4,9
ZYSK/(STRATA) NETTO	(23,5)	12,1	(157,1)	(34,2)
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY				
Wycena instrumentów zabezpieczających	(32,8)	(23,9)	2,5	(14,1)
Podatek dochodowy	6,3	4,6	(0,5)	2,7
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(26,5)	(19,3)	2,0	(11,4)
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	40,3	-	34,7	-
Podatek dochodowy	(7,7)	-	(6,6)	-
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	32,6	-	28,1	-
Suma pozostałych całkowitych dochodów	6,1	(19,3)	30,1	(11,4)
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	(17,4)	(7,2)	(127,0)	(45,6)
Zysk/(strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)				
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk/(strata) na akcję podstawowy i rozwodniony	(0,52)	0,28	(3,51)	(0,77)

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	30/09/2022	31/12/2021
AKTYWA		
Tabor kolejowy	3 755,0	3 827,5
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	464,5	481,7
Prawa do użytkowania aktywów	632,5	666,9
Inwestycje w jednostkach powiązanych	840,0	840,0
Należności leasingowe	22,3	23,4
Aktywa finansowe	4,9	4,9
Pozostałe aktywa	38,2	28,1
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	162,9	158,7
Aktywa trwałe razem	5 920,3	6 031,2
Zapasy	97,6	87,3
Należności handlowe	490,6	380,5
Należności leasingowe	1,4	1,5
Należności z tytułu podatku dochodowego	-	1,7
Pozostałe aktywa	70,9	69,3
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	38,0	141,0
Aktywa obrotowe razem	698,5	681,3
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	3,4	14,9
AKTYWA RAZEM	6 622,2	6 727,4
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA		
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	635,7	744,7
Pozostałe składniki kapitału własnego	(56,2)	(62,3)
Zyski zatrzymane / (niepokryte straty)	(23,5)	(109,0)
Kapitał własny razem	2 795,3	2 812,7
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 644,9	1 872,2
Zobowiązania inwestycyjne	62,2	110,1
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	380,7	459,9
Pozostałe rezerwy	0,6	0,7
Zobowiązania długoterminowe razem	2 088,4	2 442,9
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	617,5	393,9
Zobowiązania handlowe	523,3	446,1
Zobowiązania inwestycyjne	179,8	297,7
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	123,8	99,9
Pozostałe rezerwy	18,7	17,7
Pozostałe zobowiązania finansowe	58,0	42,6
Pozostałe zobowiązania	217,4	173,9
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 738,5	1 471,8
Zobowiązania razem	3 826,9	3 914,7
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 622,2	6 727,4

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

	Pozostałe składniki kapitału własnego						Kapitał własny razem
	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Zyski / (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających	Zyski zatrzymane / (Niepokryte straty)	
1/01/2022	2 239,3	744,7	(12,9)	(22,7)	(26,7)	(109,0)	2 812,7
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	(23,5)	(23,5)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	32,6	(26,5)	-	6,1
Całkowite dochody razem	-	-	-	32,6	(26,5)	(23,5)	(17,4)
Pozostałe zmiany za okres	-	(109,0)	-	-	-	109,0	-
30/09/2022	2 239,3	635,7	(12,9)	9,9	(53,2)	(23,5)	2 795,3
1/01/2021	2 239,3	744,7	(12,9)	(92,6)	(34,0)	114,3	2 958,8
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	(157,1)	(157,1)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	28,1	2,0	-	30,1
Całkowite dochody razem	-	-	-	28,1	2,0	(157,1)	(127,0)
30/09/2021	2 239,3	744,7	(12,9)	(64,5)	(32,0)	(42,8)	2 831,8

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	9 miesięcy zakończone 30/09/2022	9 miesięcy zakończone 30/09/2021
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej		
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(28,8)	(190,5)
Korekty		
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	455,7	424,2
(Zyski) / straty ze zbycia i likwidacji niefinansowych aktywów trwałych	(5,7)	(16,0)
(Zyski) / straty z tytułu różnic kursowych	6,4	2,9
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	51,8	13,0
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,6	0,4
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	1,4	(0,1)
Zmiany w kapitale obrotowym	(34,5)	(96,9)
Pozostałe korekty	40,3	37,3
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	487,2	174,3
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej		
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(620,4)	(535,9)
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	49,6	40,0
Wydatki z tytułu nabycia jednostek powiązanych	(0,1)	(33,0)
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	25,5	9,2
Inne wydatki inwestycyjne	-	(27,0)
Pozostałe wpływy związane z działalnością inwestycyjną	2,0	2,8
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(543,4)	(543,9)
Przepływy pieniężne z działalności finansowej		
Wydatki z tytułu leasingu	(56,5)	(56,8)
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	211,2	408,3
Splata kredytów / pożyczek	(224,4)	(206,1)
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(64,3)	(28,7)
Dotacje otrzymane	76,6	34,7
Wpływy / (wypływy) w ramach cash pool	13,3	69,9
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(2,7)	(2,5)
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	(46,8)	218,8
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(103,0)	(150,8)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	141,0	180,5
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	38,0	29,7
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>28,8</i>	<i>16,8</i>

Zarząd Spółki

**DARIUSZ
MICHAŁ SELIGA** Elektronicznie podpisany przez
DARIUSZ MICHAŁ SELIGA
Data: 2022.11.23 18:33:13
+01'00'

Dariusz Seliga
Prezes Zarządu

**Marek Henryk
Olkiewicz** Elektronicznie podpisany
przez Marek Henryk Olkiewicz
Data: 2022.11.23 18:11:34
+01'00'

Marek Olkiewicz
Członek Zarządu

**Maciej
Jankiewicz** Elektronicznie podpisany
przez Maciej Jankiewicz
Data: 2022.11.23 19:12:46
+01'00'

Maciej Jankiewicz
Członek Zarządu

**Jacek
Rutkowski** Elektronicznie podpisany
przez Jacek Rutkowski
Data: 2022.11.23 18:21:43
+01'00'

Jacek Rutkowski
Członek Zarządu

**Zenon
Stefan
Kozendra** Elektronicznie
podpisany przez Zenon
Stefan Kozendra
Data: 2022.11.23
18:16:22 +01'00'

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 23 listopada 2022 roku



Pozostałe informacje do skonsolidowanego
raportu kwartalnego Grupy Kapitałowej
PKP CARGO za III kwartał 2022 roku

POZOSTAŁE INFORMACJE DO SKONSOLIDOWANEGO RAPORTU KWARTALNEGO ZA III KWARTAŁ 2022 ROKU

1. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO	2
1.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO	2
1.2 Jednostki podlegające konsolidacji	4
2. Informacje dotyczące Jednostki dominującej.....	6
2.1 Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.	6
2.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	10
2.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów	10
2.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących	10
3. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO	11
3.1 Otoczenie makroekonomiczne	11
3.2 Działalność przewozowa	18
3.3 Pozostałe usługi	27
3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia	28
3.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO	28
3.6 Istotne informacje i zdarzenia	29
4. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO	33
4.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	33
4.2 Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału	39
4.3 Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	41
4.4 Informacje o majątku produkcyjnym	41
5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	42
5.1 Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	42
5.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi	42
5.3 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek.....	42
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	42

1. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

1.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO

Grupa Kapitałowa PKP CARGO („Grupa”) 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 poszerzenie 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 bocznikowe i trakcyjne, terminalowe czy spedycyjne.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych na terenie 8 państw UE: Litwy, Słowacji, Słowenii, Austrii, Czech, Niemiec, Holandii i Polski.

Struktura Grupy Kapitałowej PKP CARGO, poza PKP CARGO S.A. (zwanej dalej: „PKP CARGO”) na dzień 30 września 2022 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 (w której podmiot z Grupy PKP CARGO posiada 50% udział w kapitale zakładowym), w tym:
 - 1 spółkę współkontrolowaną przez spółkę PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiadającą 50% udziałów w jej kapitale zakładowym (pośrednio współkontrolowana przez PKP CARGO): TERMINALE PRZEŁADUNKOWE SŁAWKÓW MEDYKA sp. z o.o.;

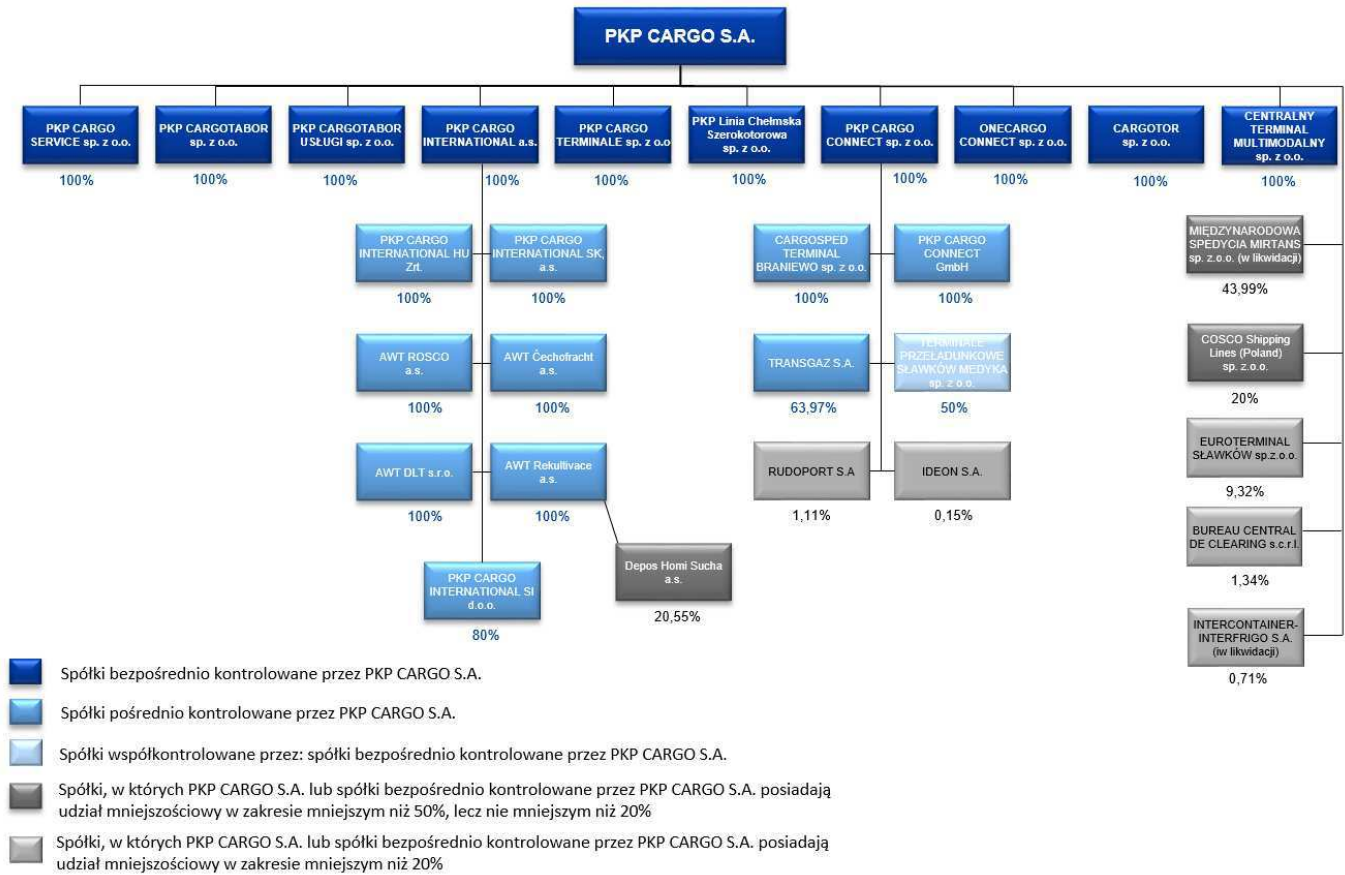
Ponadto, PKP CARGO lub spółki zależne (kontrolowane bezpośrednio lub pośrednio) od PKP CARGO posiadały na dzień 30 września 2022 roku udziały lub akcje w 8 spółkach, które nie były kontrolowane lub współkontrolowane przez PKP CARGO lub podmioty zależne od PKP CARGO, w tym:

- 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 spółka powiązana 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 30 września 2022 roku.:



Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.09.2022 r.



Źródło: Opracowanie własne

Struktura Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 30.09.2022 r.



Źródło: Opracowanie własne

W zakresie struktury powiązań kapitałowych w okresie 9 miesięcy 2022 r. zaszły następujące zmiany:

- nabycie przez PKP CARGO S.A. 0,17% udziałów w spółce Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie.

Na mocy Umowy Sprzedaży Udziałów z dnia 11 marca 2022 roku, PKP S.A. sprzedała wszystkie posiadane udziały tj. 50 udziałów w spółce Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, o wartości nominalnej wynoszącej 50,00 zł każdy udział, o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 2.500,00 zł – na rzecz PKP CARGO S.A. (jako Wspólnika spółki Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.), za łączną cenę odpowiadającą łącznej wartości nominalnej zbywanych udziałów, wynoszącą: 2.500,00 zł. W wyniku zawarcia powyższej Umowy, na PKP CARGO S.A. z dniem 11 marca 2022 r. przeszła własność 50 udziałów w spółce Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o. o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 2.500,00 zł (co stanowi 0,17% udział w k.z.), w związku z czym PKP CARGO S.A. stała się jedynym wspólnikiem w spółce Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o. – dotychczas PKP CARGO S.A. posiadała 99,83% udziałów w CTM;

- likwidacja spółki GDAŃSKI TERMINAL KONTENEROWY S.A. w likwidacji z siedzibą w Gdańsku, w której 41,93% akcji posiadała PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. – jednoosobowa spółka zależna od PKP CARGO S.A.

W dniu 07 czerwca 2022 roku Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku, VII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego wydał postanowienie o wykreśleniu z Krajowego Rejestru Sądowego spółki GDAŃSKI TERMINAL KONTENEROWY SPÓŁKA AKCYJNA w likwidacji – z dokonaniem wpisu daty zakończenia postępowania likwidacyjnego wskazanej Spółki na dzień 25 czerwca 2020 roku. Uprawnoczenie dokonane przez Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku, VII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego wpisu o wykreśleniu spółki GDAŃSKI TERMINAL KONTENEROWY S.A. w likwidacji z KRS-u nastąpiło z datą 02 lipca 2022 roku. Zatem, Spółka utraciła swój byt prawny z chwilą uprawomocnienia się postanowienia sądu rejestrowego w kwestii wykreślenia z KRS – a więc z dniem 02 lipca 2022 roku. W wyniku powyższego, spółka GDAŃSKI TERMINAL KONTENEROWY S.A. w likwidacji zakończyła swój byt prawny i przestała być podmiotem powiązany z PKP CARGO S.A.

1.2 Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 września 2022 roku., obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 12 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

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”)	Zbieranie, przetwarzanie i unieszkodliwianie odpadów oraz odzysk surowców. Na dzień przekazania raportu spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. („PKP CARGO TERMINALE”) (d. CL Medyka-Zurawica i d. CL Małaszewicze)	Przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada terminale, które umożliwiają przeładunek towarów masowych i sztukowych, także 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”)	Przeładunki różnych towarów oraz handel węglem. Spółka zajmuje się sprzedażą hurtową i detaliczną w tym zakresie.
CARGOTOR Sp. z o.o. („CARGOTOR”)	Zarządzanie infrastrukturą torową i usługową (bocznic kolejowe i układy torowe) wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępnianie 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 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 oraz 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 Čechofracht a.s. („AWT Čechofracht”)	Międzynarodowe usługi spedycyjne.
AWT Rekultivace a.s. („AWT Rekultivace”)	Działalność o charakterze budownictwa inżynieryjnego, 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. (d. AWT Rail HU Zrt) („PKP CARGO INTERNATIONAL HU”)	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 na dzień 30 września 2022 roku.

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 Sławków – Medyka Sp. z o.o.	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, propan-butan, 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

Zarząd PKP CARGO S.A. z siedzibą w Warszawie w okresie 9 miesięcy 2022 roku działał na podstawie przepisów prawa, a w szczególności:

1. ustawy z dnia 15 września 2000 roku Kodeks Spółek Handlowych (Dz. U. Nr 94, poz. 1037, z późn. zm.);
2. ustawy z dnia 08 września 2000 roku o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.);
3. Statutu PKP CARGO S.A. (tekst jednolity przyjęty Uchwałą Nr 62/VII/2020 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 24 sierpnia 2020 roku);
4. Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą nr 47/2018 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 07 lutego 2018 roku i zatwierdzony Uchwałą nr 1722/VI/2018 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 26 lutego 2018 roku;
5. innych przepisów wewnętrznych i zewnętrznych.

Kompetencje Zarządu

Zarząd kieruje sprawami i zarządza majątkiem Spółki oraz reprezentuje ją na zewnątrz. Do zakresu działania Zarządu należą wszystkie czynności niezastrzeżone dla Walnego Zgromadzenia i Rady Nadzorczej. Do składania oświadczeń woli Spółki upoważnieni są dwaj Członkowie Zarządu działający łącznie lub Członek Zarządu działający łącznie z prokurentem.

Sposób funkcjonowania Zarządu

Szczegółowy tryb działania Zarządu opisany jest w Regulaminie Zarządu. Regulamin ten uchwała Zarząd i zatwierdza Rada Nadzorcza. Zgodnie z postanowieniami Regulaminu Zarządu, Zarząd podejmuje decyzje w formie uchwał. Uchwały Zarządu zapadają bezwzględną większością głosów obecnych na posiedzeniu, przy udziale przynajmniej połowy liczby Członków Zarządu i mogą być podejmowane, tylko jeśli wszyscy Członkowie Zarządu zostali prawidłowo zawiadomieni o posiedzeniu Zarządu. Zgodnie z Regulaminem Zarządu, w przypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” wraz z głosami „wstrzymującymi się”, głos decydujący posiada Prezes Zarządu.

Zgodnie z Regulaminem Zarządu, w razie wystąpienia konfliktu interesów Spółki z osobistymi interesami Członka Zarządu, małżonka, krewnych i powinowatych (do drugiego stopnia) oraz osobami, z którymi jest powiązany osobiście lub możliwości powstania takiego konfliktu interesów, Członek Zarządu powinien niezwłocznie poinformować o takim konflikcie pozostałych Członków Zarządu, a w przypadku Prezesa Zarządu również Radę Nadzorczą oraz powstrzymać się od zabierania głosu w dyskusji oraz od głosowania nad podjęciem uchwały w sprawie, w której zaistniał konflikt interesów, i może zażądać, aby zostało to zapisane w protokole posiedzenia Zarządu.

Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 roku do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Dariusz Seliga	Prezes Zarządu	13.04.2022 r.	nadal
Marek Olkiewicz	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	03.02.2022 r.	nadal
Zenon Kozendra	Członek Zarządu – Przedstawiciel Pracowników	14.07.2016 r.	nadal
Maciej Jankiewicz	Członek Zarządu ds. Finansowych	25.04.2022 r.	nadal
Jacek Rutkowski	Członek Zarządu ds. Hadlowych	25.04.2022 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	czasowe wykonywanie czynności Prezesa Zarządu	18.10.2021 r.	13.01.2022 r.
		13.01.2022 r.	12.04.2022 r.

Źródło: Opracowanie własne

RADA NADZORCZA

Rada Nadzorcza liczy od 11 do 13 członków (w tym Przewodniczącego i Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej) powoływanych na okres wspólnej kadencji. Liczbę członków Rady Nadzorczej w danej kadencji ustala PKP S.A. (w VII kadencji – 11 członków). Kadencja Rady Nadzorczej wynosi 3 lata. Radę Nadzorczą powołuje i odwołuje Walne Zgromadzenie z zastrzeżeniem postanowień § 19 ust. 2 i 3 Statutu PKP CARGO S.A.

Kompetencje Rady Nadzorczej

Rada Nadzorcza sprawuje stały nadzór nad działalnością Spółki we wszystkich dziedzinach jej działalności. Ponadto do jej kompetencji, oprócz spraw zastrzeżonych przepisami Kodeksu Spółek Handlowych lub innych ustaw, należy m. in. wyrażanie zgody na wypłatę przez Zarząd zaliczki na poczet dywidendy przewidywanej na koniec roku obrotowego, powoływanie i odwoływanie Prezesa Zarządu oraz pozostałych Członków Zarządu, ustalanie liczby Członków Zarządu, wyrażanie zgody na utworzenie i likwidację oddziału Spółki, opiniowanie wniosków Zarządu Spółki przedkładanych Walnemu Zgromadzeniu.

Sposób funkcjonowania Rady Nadzorczej

Szczegółowy tryb działania Rady Nadzorczej określa uchwalony przez Radę Nadzorczą - Regulamin Rady Nadzorczej Spółki. W świetle postanowień ww. Regulaminu, Rada Nadzorcza podejmuje decyzje w formie uchwał. Do ważności uchwał Rady Nadzorczej jest wymagane zaproszenie na posiedzenie wszystkich i obecność co najmniej połowy jej Członków, w tym Przewodniczącego lub Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady Nadzorczej zapadają zwykłą większością głosów. W wypadku równej liczby głosów „za” w stosunku do głosów „przeciw” decyduje głos Przewodniczącego Rady Nadzorczej. Uchwały Rady w sprawie zawieszenia w czynnościach Członków Zarządu lub Zarządu wymagają zgody Przewodniczącego Rady. Uchwały Rady Nadzorczej mogą być podejmowane również bez odbycia posiedzenia w drodze pisemnego głosowania lub przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość. O takim trybie decyduje Przewodniczący Rady Nadzorczej z własnej inicjatywy lub na pisemny wniosek Zarządu Spółki lub członka Rady Nadzorczej.

Zgodnie z Regulaminem Rady Nadzorczej, w razie sprzeczności interesów Spółki z osobistymi interesami Członka Rady, jego współmałżonka oraz krewnych i powinowatych (do drugiego stopnia) oraz osób, z którymi jest powiązany osobiście, powinien on powstrzymać się od zabierania głosu w dyskusji oraz od głosowania nad uchwałą w sprawie i zażądać zaznaczenia tego w protokole z Rady Nadzorczej.

Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 roku do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Rady Nadzorczej	12.07.2022 r.	nadal
	Członek Rady Nadzorczej	20.06.2019 r.	nadal
Andrzej Leszczyński	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	12.07.2022 r.	nadal
	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
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.	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Jarosław Stawiarski	Członek Rady Nadzorczej	07.07.2022 r.	nadal
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
Grzegorz Dostatni	Członek Rady Nadzorczej	28.07.2022 r.	nadal
Krzysztof Mamiński	Przewodniczący Rady Nadzorczej	01.07.2019 r.	29.06.2022 r.
	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	29.06.2022 r.
Marcin Kowalczyk	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	25.01.2021 r.	29.06.2022 r.

	Członek Rady Nadzorczej	14.01.2021 r.	29.06.2022 r.
Krzysztof Czarnota	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	29.06.2022 r.
Zofia Dzik	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	29.06.2022 r.
Dariusz Górski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	29.06.2022 r.
Jerzy Sośnierz	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	29.06.2022 r.
Tadeusz Stachaczyński	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	29.06.2022 r.
Antoni Duda	Członek Rady Nadzorczej	21.08.2020 r.	29.06.2022 r.

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Rada Nadzorcza powołuje Komitet Audytu Rady Nadzorczej. W jego skład wchodzi przynajmniej trzech Członków Rady Nadzorczej, z tym zastrzeżeniem, że większość Członków Komitetu Audytu, w tym jego Przewodniczący, spełnia kryteria niezależności określone w § 20 i 21 Statutu Spółki oraz w Ustawie z dnia 11 maja 2017 roku o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (Dz.U.2017.0.1089 z późn. zm.). Przynajmniej jeden Członek Komitetu Audytu posiada kwalifikacje w dziedzinie rachunkowości lub badania sprawozdań finansowych oraz przynajmniej jeden Członek Komitetu Audytu posiada wiedzę i umiejętności z zakresu branży, w której działa Spółka. Członkowie Komitetu powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Do zadań Komitetu Audytu należy w szczególności: nadzór nad komórką organizacyjną zajmującą się audytem wewnętrznym, monitorowanie procesu sprawozdawczości finansowej, monitorowanie skuteczności systemów kontroli wewnętrznej i systemów zarządzania ryzykiem oraz audytu wewnętrznego, w tym zakresie sprawozdawczości finansowej, monitorowanie wykonywania czynności rewizji finansowej, kontrolowanie i monitorowanie niezależności biegłego rewidenta i firmy audytorskiej, w tym w wypadku świadczenia na rzecz Spółki innych niż rewizja finansowa usług, dokonywanie oceny niezależności biegłego rewidenta oraz wyrażenie zgody na świadczenie przez niego dozwolonych usług niebędących badaniem, rekomendowanie Walnemu Zgromadzeniu firmy audytorskiej do badania sprawozdań finansowych, do przeprowadzenia czynności rewizji finansowej Spółki, zgodnie z przyjętymi w Spółce politykami: Polityką i Procedurą wyboru firmy audytorskiej do przeprowadzania badania jednostkowego sprawozdania finansowego PKP CARGO S.A. oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy PKP CARGO oraz Polityką świadczenia usług dodatkowych przez firmę audytorską przeprowadzającą badanie PKP CARGO S.A., podmioty powiązane z firmą audytorską lub członka jej sieci.

Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 roku do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Michał Wnorowski	Przewodniczący Komitetu	23.08.2022 r.	nadal
	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	
Jarosław Ślepaczuk	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Dariusz Górski	Przewodniczący Komitetu	01.07.2019 r.	29.06.2022 r.
	Członek Komitetu		
Zofia Dzik	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	29.06.2022 r.
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	24.08.2020 r.	29.06.2022 r.

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. NOMINACJI

Rada Nadzorcza powołuje Komitet ds. Nominacji. W jego skład wchodzi trzech Członków Rady Nadzorczej, w tym, co najmniej jeden Członek Rady Nadzorczej spełniający kryteria niezależności i powołany w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki i który pełni funkcję Przewodniczącego Komitetu ds. Nominacji. Członkowie Komitetu ds. Nominacji powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Komitet ds. Nominacji organizuje i sprawuje bieżący nadzór nad postępowaniem kwalifikacyjnym na stanowiska Członków Zarządu oraz nad procesem oceny i powoływania Członków Zarządu,

a także wspomaga osiągnięcie celów strategicznych Spółki poprzez przedstawianie Radzie Nadzorczej opinii i wniosków dotyczących struktury zatrudnienia oraz wynagradzania pracowników Spółki, w tym w szczególności Członków Zarządu Spółki i kadry kierowniczej wysokiego szczebla.

Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 roku do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Izabela Wojtyczka	Przewodnicząca Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
	Członek Komitetu	21.09.2020 r. 12.07.2022 r.	29.06.2022 r. nadal
Paweł Sosnowski	Członek Komitetu	18.10.2021 r. 12.07.2022 r.	29.06.2022 r. nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	01.07.2019 r. 12.07.2022 r.	29.06.2022 r. nadal
Zofia Dzik	Przewodnicząca Komitetu	01.07.2019 r.	29.06.2022 r.

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. STRATEGII

Rada Nadzorcza powołuje Komitet ds. Strategii. W jego skład wchodzi co najmniej trzech Członków Rady Nadzorczej, w tym co najmniej jeden Członek Rady Nadzorczej spełniający kryteria niezależności i powołany w sposób określony w § 20 i 21 Statutu Spółki. Członkowie Komitetu ds. Strategii powoływani są na okres odpowiadający długości kadencji Rady Nadzorczej. Komitet ds. Strategii wspiera Radę Nadzorczą w kwestiach nadzoru nad określaniem strategii, a także właściwym wdrażaniem strategii oraz rocznych i wieloletnich planów działalności Spółki i Grupy Kapitałowej Spółki.

Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2022 roku do dnia przekazania raportu

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Komitetu	23.09.2020 r. 12.07.2022 r.	29.06.2022 r. nadal
	Członek Komitetu	01.07.2019 r. 12.07.2022 r.	29.06.2022 r. nadal
Henryk Grymel	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Andrzej Leszczyński	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
Antoni Duda	Członek Komitetu	21.12.2020 r.	29.06.2022 r.
Dariusz Górski	Członek Komitetu	01.07.2019 r.	29.06.2022 r.
Paweł Sosnowski	Członek Komitetu	21.09.2020 r.	29.06.2022 r.

Źródło: Opracowanie własne

2.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

Strukturę kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. na dzień przekazania niniejszego raportu przedstawia poniższa tabela:

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

2.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów

Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 30 września 2022 roku oraz na dzień przekazania raportu

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A. ⁽¹⁾	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE ⁽²⁾	4 418 443	9,87%	4 418 443	9,87%
Aviva OFE ⁽³⁾	2 338 371	5,22%	2 338 371	5,22%
Pozostali akcjonariusze	23 245 909	51,90%	23 245 909	51,90%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

(1) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 24.06.2014 r.

(2) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 30.06.2022 r.

(3) Zgodnie z zawiadomieniem przestany przez akcjonariusza w dniu 13.08.2014 r.

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 26 sierpnia 2022 roku, tj. dnia przekazania raportu za I półrocze 2022 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

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 przekazania raportu	
Dariusz Seliga	0
Marek Olkiewicz	0
Jacek Rutkowski	0
Maciej Jankiewicz	0
Zenon Kozendra	46
wg stanu na dzień 26.08.2022 r.	
Dariusz Seliga	0
Marek Olkiewicz	0
Jacek Rutkowski	0
Maciej Jankiewicz	0
Zenon Kozendra	46

Źródło: Opracowanie własne

Stan posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby nadzorujące Spółkę w okresie od dnia 26 sierpnia 2022 roku, tj. dnia przekazania raportu za I półrocze 2022 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

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 przekazania raportu	
Władysław Szczepkowski	0
Paweł Sosnowski	0
Marek Ryszka	0
Andrzej Leszczyński	0
Izabela Wojtyczka	0
Michał Wnorowski	0
Henryk Grymel	70
Tomasz Pietrek	0
Jarosław Ślepaczuk	0
Jarosław Stawiarski	0
wg stanu na dzień 26.08.2022 r.	
Władysław Szczepkowski	0
Paweł Sosnowski	0
Marek Ryszka	0
Andrzej Leszczyński	0
Izabela Wojtyczka	0
Michał Wnorowski	0
Henryk Grymel	70
Tomasz Pietrek	0
Jarosław Ślepaczuk	0
Jarosław Stawiarski	0

Źródło: Opracowanie własne

3. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

3.1 Otoczenie makroekonomiczne

Przemysł i gospodarka w Polsce

Wzrost produkcji sprzedanej przemysłu w trzech kwartałach 2022 r. o +12,3% r/r (wobec +15,5% r/r w analogicznym okresie 2021 r.).¹

Wyhamowanie dynamiki w polskim przemyśle - pomimo wysokiej odporności sektora na wpływ pandemii COVID-19 oraz wojny w Ukrainie, procesy przebiegające w światowej gospodarce oraz wzrost kosztu kapitału skutecznie hamowały gospodarkę. Dynamika produkcji zwalniała z kwartału na kwartał osiągając odpowiednio: +16,0% r/r w I kwartale, +11,3% r/r w II kwartale oraz +9,7% r/r w III kwartale.²

Wzrost produkcji r/r (styczeń – wrzesień) w 32 działach przemysłu (spośród 34 działów) - w tym w kluczowych z punktu widzenia przewozów Grupy PKP CARGO np.: w wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (+34,4%), maszyn i urządzeń (+22,8%), produkcji wyrobów z metali (+18,7%), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+15,2%), produkcji pojazdów samochodowych (+11,4%), wyrobów z drewna (+11,0%), papieru i wyrobów z papieru (+10,9%), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+9,4%), metali (+9,1%), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+9,0%) oraz mebli (+4,0%).³

Wzrost produktu krajowego brutto – w II kwartale wzrost PKB wyniósł +5,8% r/r (wobec wzrostu o +8,6% r/r w I kwartale 2022 r. oraz o +12,2% r/r w II kwartale 2021r.). Widoczne jest spowalnianie gospodarki oraz efekt coraz wyższej bazy odniesienia

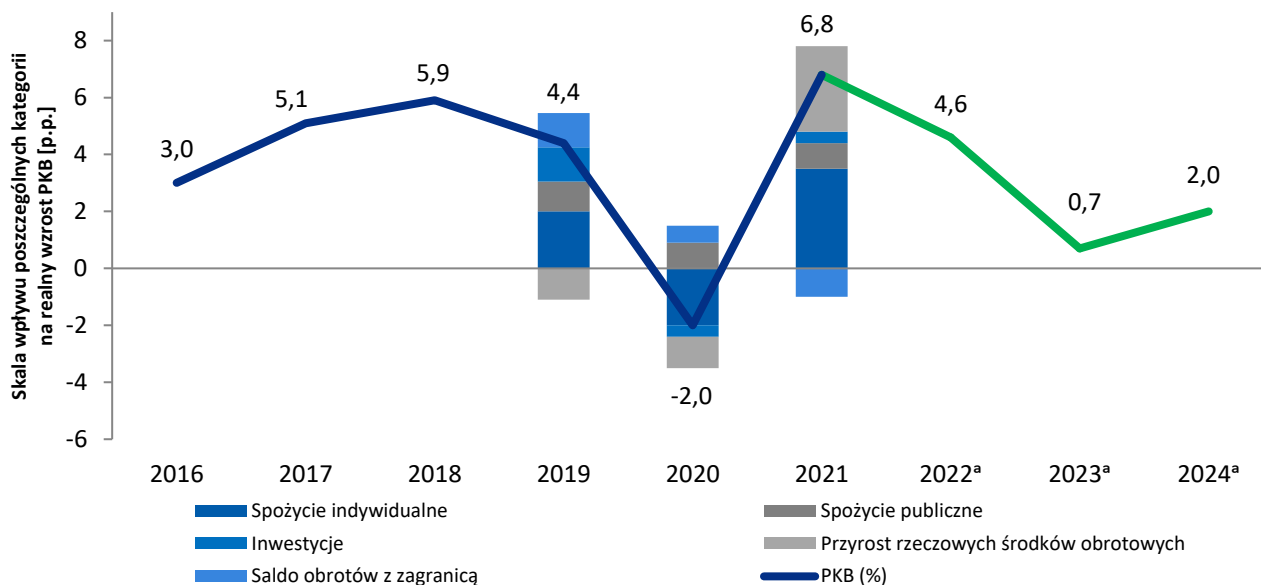
¹ Główny Urząd Statystyczny

² Główny Urząd Statystyczny

³ Główny Urząd Statystyczny

z ub.r.⁴ Wzrost PKB w III kwartale o +3,5% r/r (wobec +6,5% w III kwartale ub.r.) – zgodnie z szybkim szacunkiem GUS produkt krajowy brutto wykazuje coraz mniejszą dynamikę wzrostu. Przy czym dane wyrównane sezonowo wskazują na realnie wyższy poziom rozwoju gospodarki na poziomie +4,4% r/r oraz jednocześnie +0,9% kw/kw.⁵

Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2016-2018 oraz 2019-2021 wraz z jego dekompozycją, a także prognoza na lata 2022-2024 - dane niewyrównane sezonowo



a – prognozy makroekonomiczne Narodowego Banku Polskiego na lata 2022-2024 (listopad 2022 roku)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego (stan na 3.11.2022 r.) i Narodowego Banku Polskiego

Silny wzrost inflacji w trzech kwartałach 2022 r.: +13,3% r/r (wobec +4,2% r/r w analogicznym okresie 2021 r.). We wrześniu 2022 roku ceny towarów i usług konsumpcyjnych wzrosły w porównaniu do września 2021 roku o +17,2% (wobec +5,9% r/r w wrześniu ub.r.).⁶ Jedną z głównych przyczyn szybkiego wzrostu inflacji są gospodarcze implikacje wojny w Ukrainie (wysokie ceny surowców energetycznych) oraz osłabienia kursu polskiej waluty.⁷

Niskie wartości wskaźników wyprzedzających koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI – we wrześniu wskaźnik PMI piąty miesiąc z rzędu ukształtował się poniżej progu 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem, a recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego. Zarówno w trzecim kwartale, jak i w trakcie 9 miesięcy wskaźnik kształtował się poniżej tego progu (odpowiednio 42,0 pkt oraz 48,1 pkt), co oznacza silne wyhamowanie aktywności polskiej gospodarki, w tym spadek napływu nowych zamówień i negatywną ocenę dotyczącą tempa rozwoju w kolejnych kwartałach. Pozytywnym sygnałem jest fakt, że we wrześniu wskaźnik ten wzrósł do poziomu 43,0 pkt (z 40,9 pkt w sierpniu) po 6 wcześniejszych spadkach wartości indeksu.⁸

Pogorszenie notowań wskaźnika koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego (GUS) – indeks po poprawie wyniku w II kwartale do -11,4 (wobec -13,1 w pierwszym kwartale), w III kwartale 2022 osiągnął poziom -16,5. Co oznacza wzrost liczby przedsiębiorców oczekujących dalszego pogorszenia sytuacji gospodarczej w najbliższych miesiącach w stosunku do przedsiębiorców oczekujących poprawy warunków.⁹

Prognozy zakładają silne spowolnienie tempa wzrostu globalnej i krajowej gospodarki - NBP przewiduje wyhamowanie aktywności gospodarczej w kraju w latach 2022-2025 i wzrost PKB na poziomie odpowiednio: +4,6% r/r w 2022 r., +0,7% r/r w 2023 r., +2,0% r/r w 2024 r. i +3,1% r/r w 2025 r. oraz silny wzrost ogólnego poziomu cen konsumpcyjnych (przy znacznie wyższych średniookresowych rocznych poziomach CPI w kolejnych latach w stosunku do poprzedniej projekcji z lipca br. tj. +14,5% r/r w 2022 r., +13,1% r/r w 2023 r., +5,9% r/r o w 2024 r. oraz +3,5% w 2025 r.).¹⁰

⁴ Główny Urząd Statystyczny (stan na dzień 3.11.2022 r.)

⁵ Główny Urząd Statystyczny

⁶ Główny Urząd Statystyczny

⁷ Główny Urząd Statystyczny

⁸ IHS Markit

⁹ Główny Urząd Statystyczny

¹⁰ Narodowy Bank Polski

W trzech kwartałach 2022 r. istotnymi czynnikami wpływającymi na sytuację gospodarczą w wyszczególnionych gałęziach przemysłu były:

Przemysł górniczy



- Zakaz importu i tranzytu węgla (a także koksu) z Federacji Rosyjskiej oraz Białorusi obowiązujący w Polsce od kwietnia, został wprowadzony w ramach piątego pakietu sankcji Unii Europejskiej z dnia 8 kwietnia br. na terenie całej Wspólnoty (z terminem obowiązywania od 10 sierpnia 2022 roku).¹¹
- Wzmożony popyt na krajowym rynku węgla w wyniku m.in.: dalszego wzrostu zapotrzebowania na energię elektryczną polskiej gospodarki oraz rosnącego zużycia po stronie konsumentów (stosunkowo dynamiczny wzrost gospodarczy i nadal rosnąca produkcja przemysłowa), skokowego wzrostu cen gazu na rynku międzynarodowym (znaczny spadek produkcji energii w elektrowniach gazowych i powrót do wytwarzania energii w elektrowniach węglowych), wysokich cen węgla na rynkach międzynarodowych.
- Spadek wydobycia węgla kamiennego do poziomu 39,5 mln ton (-3,2% r/r). W III kwartale 2022 r. produkcja węgla kamiennego wyniosła 11,6 mln ton (spadek o -1,5 mln ton, tj. -11,4% r/r), co oznacza wyraźne obniżenie wydobycia tego surowca.¹²
- Spadek sprzedaży węgla kamiennego do poziomu 40,3 mln ton (o -2,5 mln ton r/r, tj. o -5,8% r/r). Sprzedaż węgla kamiennego w bieżącym roku okazała się większa od jego wydobycia o ponad 0,7 mln ton, co przełożyło się na dalsze istotne zmniejszenie stosunkowo niskiego stanu zapasów. Sprzedaż obniżyła się także w samym III kwartale, do klientów trafiło 11,9 mln ton węgla (wobec 14,6 mln ton w III kwartale 2021 r., tj. mniej o -2,6 mln ton i -18,1% r/r).¹³
- Bardzo niski poziom zapasów węgla kamiennego na przykopalnianych zwałach 1,1 mln ton (zmniejszenie o -2,7 mln ton, tj. o -71,0% r/r) na koniec września 2022 r.¹⁴
- Wzrost importu węgla kamiennego w pierwszych 9 miesiącach 2022 r. (zgodnie z danymi Eurostat) import zwiększył się o +22,5% r/r do poziomu 11,1 mln ton. Głównym kierunkiem importu (pomimo nałożonego embarga) pozostała Rosja (ze spadkiem o -58,1% r/r z 6,1 mln ton do 2,5 mln ton). Import z Rosji odpowiadał za 22,9% całkowitego wolumenu sprowadzonego do kraju węgla. Drugim największym eksporterem węgla do Polski była Australia (ze wzrostem o +30,6% r/r z 1,5 mln ton do 2,0 mln ton, co przełożyło się na udział w rynku na poziomie 18,2%). Zanotowano również znaczne wzrosty importu z Kazachstanu, Kolumbii, RPA, Indonezji, Stanów Zjednoczonych, Czech, Mozambiku, Ukrainy i Norwegii.¹⁵
- Deficyt polskiego węgla dla elektrowni, elektrociepłowni, ciepłowni i gospodarstw domowych w Polsce w bieżącym sezonie grzewczym wynosi ok. 15-16 mln ton (obejmuje to różnicę pomiędzy produkcją w kraju, a zapotrzebowaniem wszystkich podmiotów w Polsce). Zgodnie z zapewnieniami spółek PGE i Węglokoks (które na polecenie Premiera RP sprowadzają węgiel z zagranicy) większość braków zostanie uzupełniona węglem z m.in. Kolumbii, Indonezji, RPA i Australii. Węgiel ten zastąpi import węgla z Rosji, którego wielkość szacowna była na 8,5 mln ton rocznie (kierowany był głównie do gospodarstw domowych i małych ciepłowni).¹⁶
- Silny wzrost cen węgla oraz zwiększone zapotrzebowanie na rynku międzynarodowym na ten surowiec wynikające m.in. z nałożonego na Rosję przez Unię Europejską embarga, wzrostu cen gazu na rynkach światowych, ograniczeń w wydobyciu w skali światowej wynikających z licznych katastrof naturalnych, a także dalszego wzrostu zapotrzebowania w największych gospodarkach azjatyckich. W III kwartale w portach ARA średnia cena węgla wzrosła o +126,8% r/r i wynosiła 330,98 USD/t (wobec 145,94 USD/t w III kwartale 2021 r.). W trzech kwartałach skala wzrostu była jeszcze większa, a ceny wzrosły o 183,6% r/r do poziomu 287,80 USD/t (z 101,50 USD/t w analogicznym okresie 2021 r.).¹⁷
- Bardzo silny wzrost cen na polskim rynku węgla w III kwartale średnia wartość indeksu węglowego dla energetyki zawodowej PSCMI1 wyniosła 536,42 PLN/t (+117,8% r/r oraz +64,8% kw/kw). Indeks PSCMI2 dla ciepłownictwa wypracował poziom 1 034,73 PLN/t (+246,0% r/r oraz +133,5% kw/kw). Wzrost ten uwzględnia podwyższenie cen surowca w wyniku renegotiacji umów przez Spółki Węglowe, co wynikało z bardzo wysokich cen na rynkach światowych.¹⁸
- Wzrost konsumpcji energii elektrycznej w Polsce o +0,3% r/r do poziomu 128,9 TWh.¹⁹
- Wzrost produkcji energii elektrycznej o +3,3% r/r do 130,4 TWh. Przy czym dla elektrowni zawodowych opartych na węglu kamiennym zanotowano spadek produkcji energii o -6,1% r/r (do 63,8 TWh) oraz jednocześnie wzrost dla węgla brunatnego na poziomie +7,0% r/r (do 35,6 TWh). Produkcja energii w elektrowniach gazowych zmniejszyła się o -23,4% r/r.²⁰
- Odwrócenie korzystnej dla węgla kamiennego tendencji w krajowym miksie energetycznym udział węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii spadł do 48,9% (-4,9 p.p. r/r).²¹

¹¹ WNP, Gov.pl, Polskie Radio 24.pl

¹² Agencja Rozwoju Przemysłu

¹³ Agencja Rozwoju Przemysłu

¹⁴ Agencja Rozwoju Przemysłu

¹⁵ Eurostat

¹⁶ WNP

¹⁷ Agencja Rozwoju Przemysłu, WNP

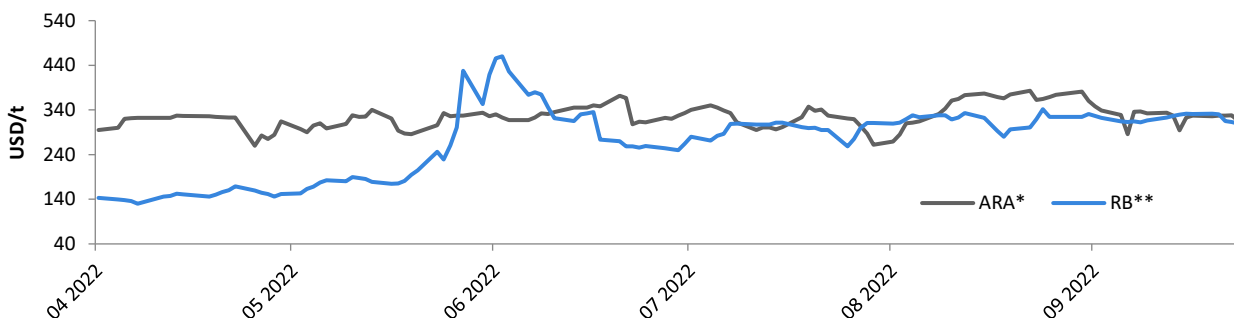
¹⁸ Agencja Rozwoju Przemysłu

¹⁹ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

²⁰ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

²¹ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku europejskim ARA* w porównaniu do RB**

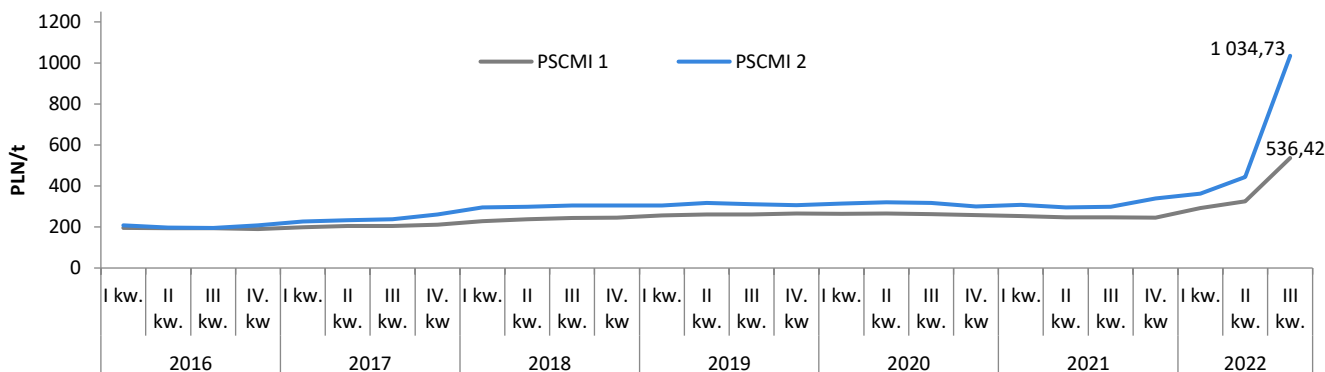


*ARA – Amsterdam, Rotterdam i Antwerpia;

** RB – Richards Bay (RPA)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wirtualnego Nowego Przemysłu

Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Agencji Rozwoju Przemysłu



Przemysł budowlany

- Dodatnia dynamika w inwestycjach budowlanych, przy widocznych symptomach postępującego osłabienia aktywności w sektorze budowlanym,
- Wzrost produkcji budowlano-montażowej zrealizowanej na terenie kraju o +8,9% r/r (wobec wzrostu o +12,0% r/r w I półroczu br. oraz wzrostu o +1,4% r/r w okresie styczeń - wrzesień 2021 roku).²² Wzrost produkcji zanotowano we wszystkich działach produkcji budowlano-montażowej, w tym w przedsiębiorstwach zajmujących się budową budynków (+20,3% r/r), wykonujących roboty budowlane specjalistyczne (+4,8% r/r) oraz wznoszących obiekty inżynierii lądowej i wodnej (+2,9% r/r).²³ Dynamika produkcji budowlano - montażowej w ostatnich miesiącach wyraźnie się zmniejszyła, wskazuje to na ogólny kierunek mocnego wyhamowania aktywności w tym obszarze, zwłaszcza z uwagi na brak wyraźnego odbicia w budownictwie infrastrukturalnym i wciąż słabe wyniki publicznych inwestycji (związane z brakiem środków z KPO). W sektorze budowlanym postępuje osłabienie aktywności, o czym świadczy fakt, że w II i III kwartale w czterech z sześciu miesięcy produkcja spadała po kilka procent, a w dwóch pozostałych miesiącach wzrosła zaledwie o nieco ponad 1% m/m
- Wzrost produkcji cementu w Polsce o +1,2% r/r do poziomu 14,6 mln ton, a produkcji klinkieru cementowego o +6,6% r/r do poziomu 10,9 mln ton.²⁴
- Zakaz importu cementu z Białorusi (od 4 czerwca 2022 roku na podstawie pakietu sankcji Unii Europejskiej). W latach 2016-2021 ilość importowanego z tego kraju cementu rosła wykładniczo z 119 tys. ton do 538 tys. ton.²⁵
- Wg. danych GDDKIA w trakcie przygotowania w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych (PBDK) oraz Programu budowy 100 obwodnic (PB100) znajduje się 158 inwestycji, które obejmują prawie 2442 km dróg. W trakcie opracowania są inwestycje nie ujęte w ww. programach jak: Zachodnia Obwodnica Szczecina, dodatkowe połączenie w ciągu drogi ekspresowej S5

²² Główny Urząd Statystyczny

²³ Główny Urząd Statystyczny

²⁴ Główny Urząd Statystyczny

²⁵ polskieradio24.pl, money.pl

z Ostródy do autostrady A1 (nowe Marzy), Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej (OAW) oraz S10 z Włocławka do OAW. Ponadto wprowadzenie „Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku” z przewidywaną kwotą finansowania na poziomie 58 mld zł.²⁶ Obecnie w trakcie realizacji jest 114 zadań o łącznej długości 1476,5 km, a 18 zadań o długości blisko 232 km jest objętych procedurami przetargowymi.²⁷

- Szacowana wartość największych inwestycji z zakresu budownictwa kolejowego w Polsce w latach 2022-2027 to 125 mld zł, przy czym 30% z całości (tj. 37 mld zł) przypada na projekty już realizowane, a 88 mld zł na inwestycje w trakcie postępowania przetargowego lub prac planistycznych.²⁸
- Program Inwestycji Strategicznych z Rządowego Funduszu Polski Ład w ramach programu przyznano dla 99% samorządów w Polsce kwotę dofinansowania na poziomie 58,4 mld zł. Największe dotacje skierowane zostały na: infrastrukturę drogową 27,5 mld zł, sieci wodno-kanalizacyjne 10,2 mld zł, infrastrukturę sportową 4,4 mld zł oraz infrastrukturę edukacyjną 3,4 mld zł.²⁹



Przemysł hutniczy

- Silne hamowanie na rynku stali - spadający gwałtownie popyt przy znacznym wzroście kosztów branży. Rosnąca inflacja spotęgowana przez skutki wojny w Ukrainie, rosnące gwałtownie ceny energii i jej nośników oraz gospodarka światowa wytracająca impet wpływają na ograniczanie produkcji w sektorze hutniczym (głównie z uwagi na jej nieoptymalność). Ceny wyrobów hutniczych nie korespondują z szybkim wzrostem kosztów produkcji, co skutecznie eliminuje produkcję obecnie niekonkurencyjnych cenowo wyrobów, wymuszając ograniczenie produkcji lub jej całkowite wygaszenie,
- Zmniejszenie światowej produkcji stali surowej: wg danych Worldsteel wyprodukowano 1 405,2 mln ton (-4,3% r/r).³⁰
- Zmniejszenie produkcji stali w Unii Europejskiej: produkcja osiągnęła poziom 105,8 mln ton (-8,2% r/r).³¹
- Zmniejszenie produkcji stali w Azji (wraz z Oceanią): produkcja wyniosła 1 037,9 mln ton (-2,9% r/r), w tym Chiny wyprodukowały 780,8 mln ton stali (-3,4% r/r) i posiadały ponad 55% udziału w rynku światowym. Drugie miejsce wśród państw zajmują Indie, które wyprodukowały 93,3 mln ton stali (+6,4% r/r).³²
- Zmniejszenie produkcji stali w Polsce: spadek o -2,6% r/r do poziomu 6,1mln ton.³³
- Zmniejszenie produkcji wyrobów stalowych w Polsce zmniejszenie produkcji blach walcowanych na zimno o -18,5% r/r do 1,2 mln ton, wyrobów walcowanych na gorąco o -10,0% r/r do 6,2 mln ton, blach cienkich o -10,2% r/r do 0,8 mln ton, prętów i płaskowników o -6,0% r/r do 2,6 mln ton oraz produkcja sztab i prętów walcowanych na gorąco o -0,2% r/r do 1,0 mln ton.³⁴
- Wzrost produkcji rur stalowych w Polsce: o +10,9% r/r do 0,7 mln ton.³⁵
- Spadek produkcji koksu w Polsce o -4,3% r/r do poziomu 6,6 mln ton,³⁶ co ma związek z stopniowym wyhamowaniem produkcji stali w Europie.

Przemysł i gospodarka w Czechach

Produkcja sprzedana przemysłu (uwzględniająca korektę o efekt kalendarzowy) w III kwartale 2022 r. wzrosła o +5,5% r/r (po spadku o -0,14% r/r w II kwartale br. oraz o -0,41% r/r w I kwartale), co oznacza pierwszy wzrost po czterech kolejnych kwartałach spadkowych r/r., wolumen nowych zamówień wzrósł o +13,9% r/r (po wzroście o +9,3% r/r w II kwartale oraz +5,6% r/r w I kwartale). Największy przyrost zamówień odnotowano w sektorze automotive o +21,4% r/r oraz w przemyśle chemicznym o +20,1% r/r. Jednocześnie w trakcie trzech kwartałów zanotowano niewielki wzrost produkcji sprzedanej przemysłu tj. o +1,5% r/r (po wzroście o +9,7% r/r w 2021 r. oraz spadku spowodowanym pandemią o -11,1% r/r w 2020 r.).³⁷

Słabnąca koniunktura w gospodarce pomimo wyhamowania gospodarki światowej oraz znaczącego wpływu wojny w Ukrainie czeski przemysł utrzymuje satysfakcjonujące tempo rozwoju, co wynika głównie z dobrych wyników eksportu. Jednak wzrosty na rynkach surowców energetycznych oraz energii, jak również słabnący popyt na produkty przemysłu ukierunkowanego na eksport zmniejszają dynamikę czeskiej gospodarki i nakreślają wysoce prawdopodobną perspektywę silnego spowolnienia, a także ewentualnych spadków w kolejnych kwartałach.

W III kwartale 2022 r. w głównych sektorach przemysłu czeskiego (biorąc pod uwagę przewozy Grupy PKP CARGO) takich jak wydobywanie węgla kamiennego i brunatnego zaobserwowano wzrost (+21,6% r/r), oraz w produkcji sektora automotive (+40,1% r/r).³⁸ Kluczowy segment czeskiego przemysłu jakim jest produkcja chemikaliów i wyrobów chemicznych odnotował

²⁶ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

²⁷ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

²⁸ polskiprzemysl.com.pl

²⁹ BGK

³⁰ Worldsteel.org

³¹ Worldsteel.org

³² Worldsteel.org

³³ Główny Urząd Statystyczny

³⁴ Główny Urząd Statystyczny

³⁵ Główny Urząd Statystyczny

³⁶ Główny Urząd Statystyczny

³⁷ Czeski Urząd Statystyczny

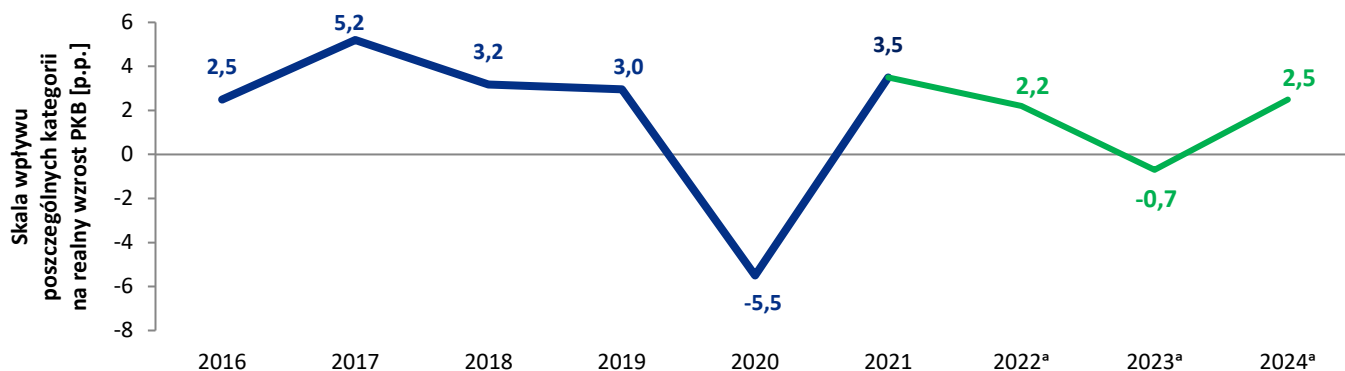
³⁸ mpo.cz/cz/energetika/statistika/tuha-paliva/

umiarkowane zmniejszenie produkcji tj. o -6,7% r/r. Spadki zanotowano również w produkcji metali (-12,4% r/r) oraz wyrobów metalowych (-4,5% r/r).³⁹ W trzech kwartałach 2022 r. zanotowano znaczny wzrost aktywności w wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (+16,2% r/r), natomiast produkcja pojazdów silnikowych wzrosła umiarkowanie (o +7,1% r/r). Ujemne tempo wzrostu odnotowano w produkcji metali (-6,1% r/r), wyrobów metalowych (-3,4% r/r) oraz w mniejszym stopniu chemikaliów i wyrobów chemicznych (-0,4% r/r).⁴⁰

PKB w III kwartale 2022 r. według wstępnego szacunku CZSO był wyższy o +1,6% r/r (po wzroście +3,7% r/r w II kwartale oraz +4,6% r/r w I kwartale), jednocześnie zmniejszył się o -0,4% kw/kw. Obniżenie dynamiki w ujęciu kwartalnym wynikało z malejącego popytu w kraju, który z kolei wynikał ze zmniejszającego się spożycia gospodarstw domowych (spadek czwarty kwartał z rzędu). Pogłębieniu skali negatywnego oddziaływania tych czynników przeciwdziałały wyniki popytu zewnętrznego, który osiągał korzystne dodatnie wyniki dynamiki. Negatywne oddziaływalnie miały również usługi oraz budownictwo.⁴¹

Prognozy PKB: Czeski Narodowy Bank (CNB) przewiduje spadek PKB w nadchodzących kwartałach, co związane będzie z pogorszeniem się sytuacji gospodarstw domowych oraz rodzimych przedsiębiorstw, problemami w łańcuchach dostaw, na co nałoży się ogólny spadek nastrojów (który skutecznie spowolni inwestycje oraz ograniczy konsumpcję). CNB prognozuje spadek PKB w IV kwartale br. oraz w trzech kwartałach 2023 r., a następnie powrót na ścieżkę wzrostu w IV kwartale przyszłego roku. O ile wzrost w całym 2022 r. spowolni do +2,2% r/r, to w 2023 r. nastąpi spadek PKB do -0,7% r/r, a następnie PKB wzrośnie o +2,5% r/r w 2024 r. (czeska gospodarka z uwagi na silne powiązania z gospodarkami Unii Europejskiej nie uniknie recesji). Bank oczekuje w dwóch kolejnych latach dużego pozytywnego wpływu eksportu netto na wzrost PKB (który będzie największym czynnikiem wzrostu), jednocześnie najsilniej negatywnie na wyniki Produktu Krajowego Brutto będą wpływać zmiany w zapasach, co można postrzegać pozytywnie z uwagi na prawdopodobny powrót do stosunkowo płynnych przepływów towarowych i brak konieczności gromadzenia komponentów na zapas (co jest szczególnie ważne w przypadku gospodarki silnie ukierunkowanej na eksport).⁴²

Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2016-2021 oraz prognoza na lata 2022-2024 – dane wyrównane sezonowo



a - Prognozy makroekonomiczne Czeskiego Banku Narodowego – Listopad 2022 r.

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

Inflacja: w III kwartale osiągnęła poziom +17,6% r/r (przy wzroście o +18,0% r/r we wrześniu), po wzroście o +15,8% w II kwartale 2022 r. oraz o +11,2% w I kwartale br.⁴³

Prognozy inflacji zgodnie z prognozami Czeskiego Narodowego Banku inflacja w IV kwartale 2022 r. ma osiągnąć dynamikę na poziomie +18,4% r/r, a następnie rozpocznie się proces stopniowego jej obniżania, tak aby w perspektywie kolejnych 6 kwartałów osiągnąć wysokość zbliżoną do +2,0%. O ile w bieżącym roku inflacja wyniesie ok. +15,8% r/r, w roku przyszłym podobnie jak w prognozach Międzynarodowego Funduszu Walutowego ulegnie ona stopniowemu zmniejszeniu do +9,1%, aby ostatecznie w 2024 r. osiągnąć poziom zbliżony do założonego (tj. +2,4% r/r). Zgodnie z prognozą stłumieniu inflacji sprzyjać będzie umacniająca się względem euro korona czeska.⁴⁴

Indeks PMI dla Czech w III kwartale wyniósł średnio 46,1 pkt. (w tym 51,9 pkt w II kwartale 2022 r. oraz 56,7 pkt. w I kwartale 2022 r.) tj. kształtując się od czerwca poniżej prognozy 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem a recesją w sektorze przemysłowym.⁴⁵ Systematyczny comiesięczny spadek wskaźnika z 59,0 pkt. w styczniu do 44,7 pkt. we wrześniu obrazuje stosunkowo silne wyhamowanie czeskiej gospodarki, która jest w znacznym stopniu uzależniona od możliwości

³⁹ Czeski Urząd Statystyczny

⁴⁰ Czeski Urząd Statystyczny

⁴¹ Czeski Urząd Statystyczny

⁴² CNB

⁴³ Czeski Urząd Statystyczny

⁴⁴ CNB

⁴⁵ Markit PMI

eksportowych produkowanych towarów (z uwagi na stosunkowo mały rynek wewnętrzny). Wzrost pesymizmu wśród producentów jest szczególnie widoczny, gdyż wartość wskaźnika osiągnęła na koniec III kwartału najniższą wartość od maja 2020 r. (a spadek jest dość gwałtowny). W obecnym okresie następuje kumulacja wpływu wielu czynników oddziałujących negatywnie na bieżące i przyszłe zamówienia, w tym dalsze problemy z logistyką dostaw, wzrost kosztów produkcji (w tym cen energii i materiałów), które przekładają się jednocześnie na wzrost cen dla konsumentów (którzy z uwagi na wysoką inflację ograniczają konsumpcję).⁴⁶

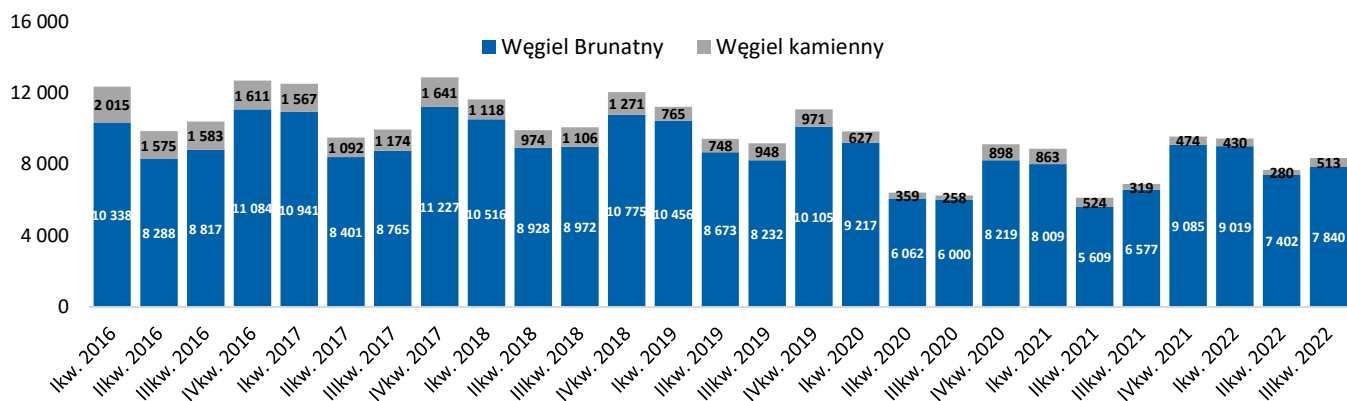
W trzech kwartałach 2022 r. istotnymi czynnikami wpływającymi na sytuację w wyszczególnionych gałęziach przemysłu były:

Przemysł górniczy



- Wzrost wydobycia węgla kamiennego w III kwartale 2022 roku wyprodukowano 0,51 mln ton węgla (+48,3% r/r), w tym 0,15 mln ton węgla koksującego (-53,0% r/r) oraz 0,37 mln ton węgla energetycznego (+1.043,8% r/r). Wydobycie pozostawało jednak na niższym poziomie w stosunku do wyników z trzech kwartałów 2021 roku. Spadek o -29,4% r/r spowodowany był m.in. zaprzestaniem pod koniec lutego 2021 r. produkcji przez kopalnie ČSA i Darkov, a także planowanym odejściem od węgla, co ograniczyło inwestycje mające na celu podtrzymanie wysokiego poziomu produkcji.⁴⁷
- Wydobycie węgla kamiennego w Czechach przekroczyło 1,2 mln ton (0,7 mln ton węgla koksującego i 0,5 mln ton węgla energetycznego), jednocześnie zaimportowano 3,0 mln ton węgla (przy eksporcie na poziomie 0,6 mln ton).⁴⁸
- Przedłużenie wydobycia węgla w CSM w Stonawie (ostatnia funkcjonująca kopalnia węgla kamiennego w Czechach), z uwagi m.in. na rosnące ceny węgla, wojnę w Ukrainie oraz unijny zakaz importu węgla z Rosji przedłużono funkcjonowanie kopalni minimum do końca 2023 r. Do największych odbiorców węgla z kopalni w Karwińsku należy CEZ, Veolia, Trinecke Zeleznary, czy też Huta Liberty.⁴⁹ Pojawiają się informacje o prowadzonych analizach mających na celu przywrócenie do pracy zamkniętych kopalń Darkov i CSA, co ma na celu wzmocnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju (udział węgla kamiennego w produkcji energii elektrycznej w Czechach nie przekracza 5%). Znacznie większe znaczenie dla czeskiej gospodarki ma wydobycie węgla brunatnego (który jest dużo bardziej emisyjny i szkodliwy dla środowiska, ale równocześnie łatwiejszy w wydobyciu), z którego to produkcja energii jest na poziomie 40% całego krajowego zapotrzebowania.⁵⁰
- W trakcie procedowania jest ustawa wprowadzająca tzw. podatek od nadzwyczajnych zysków od banków i sektorów energetycznych, która ma obowiązywać w latach 2023-2025. Stawka daniny wynosić będzie 60% i według wstępnych szacunków przyniesie w przyszłym roku 85 miliardów koron.⁵¹

Wydobycie węgla kamiennego i brunatnego w Czechach w latach 2016-2022 (tys. ton)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu

⁴⁶ Markit PMI

⁴⁷ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

⁴⁸ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

⁴⁹ ct24.ceskatelevize.cz

⁵⁰ WNP

⁵¹ ceskenoviny.cz



Przemysł hutniczy

- Spadek produkcji koksu w III kwartale 2022 r. produkcja koksu w Czechach wyniosła 0,56 mln ton (-14,9% r/r), jednocześnie wzrósł import tego surowca do 0,05 mln ton (+24,4% r/r), natomiast eksport uległ zmniejszeniu do 0,11 mln ton (-27,8% r/r). W porównaniu do trzech kwartałów ub.r. zanotowano spadek zarówno produkcji (-7,5% r/r), importu (-6,7% r/r) oraz w największym stopniu eksportu koksu (-20,5% r/r), co wynikało z wyhamowania wzrostu gospodarczego w skali globalnej oraz wygaszania kolejnych wielkich pieców w Europie (brak opłacalności produkcji m.in. z uwagi na bardzo wysokie ceny energii i surowców energetycznych).⁵²
- Liberty Steel Group zamierza zainwestować w ciągu 8 lat ok. 8,6 mld czeskich koron w program transformacji „LIBERTY Ostrava GREENSTEEL”, co pozwoli na wymianę 4 pieców tandemowych na 2 nowoczesne hybrydowe piece łukowe oraz dodatkowo wybudowanie nowej linii energetycznej. Nowe piece pozwolą na funkcjonowanie spółce Liberty Ostrava na konkurencyjnym rynku przez kolejne lata. Oprócz inwestycji w obszarze stalowni, prowadzone są także prace mające na celu modernizację walcowni, co ma poszerzyć zakres produkowanych wyrobów oraz polepszyć ich jakość.⁵³



Przemysł samochodowy

- Wzrost produkcji sektora automotive w trzech kwartałach 2022 r. na terytorium Czech wyprodukowano łącznie 0,94 mln sztuk pojazdów silnikowych różnych typów (osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli), co oznacza wzrost o +8,9% r/r.⁵⁴ Jednocześnie wzrost ten wygląda jeszcze bardziej imponująco w samym III kwartale br., kiedy to produkcja wzrosła o 0,14 mln sztuk pojazdów silnikowych, co przełożyło się na wynik o +76,1% lepszy niż w ubiegłym roku. Rewelacyjnie na tle wyników ubiegłego roku prezentuje się wynik produkcji aut osobowych - we wrześniu wyprodukowano ponad 111 tys. aut osobowych, co oznacza wzrost o +98,3% r/r. III kwartał był drugim z rzędu kwartałem z produkcją aut osobowych na poziomie powyżej 0,3 mln sztuk. Spadła natomiast produkcja samochodów ciężarowych (w trakcie III kwartałów 2022 r. spadek ten wyniósł blisko ¼). Nadal utrzymują się problemy w łańcuchach dostaw (w tym problem dostępności poszczególnych komponentów m.in. w wyniku wojny w Ukrainie), jednak to ceny energii są aktualnie głównym wyzwaniem dla producentów samochodów. Jest to branża bardzo podatna na wszelkie zmiany koniunktury gospodarczej, co jest szczególnie istotne w perspektywie zbliżającego się silnego spowolnienia gospodarczego w najbliższych kwartałach, w tym możliwego kryzysu energetycznego.

3.2 Działalność przewozowa

Rynek przewozów kolejowych został przedstawiony z uwzględnieniem przewozów na rynku krajowym oraz czeskim, na których przewozy były najistotniejsze dla Grupy PKP CARGO.

3.2.1 Rynek transportu kolejowego w Polsce

Na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych 115 przewoźników posiada aktywną licencję prezesa UTK na przewozy kolejowe rzeczy (stan na 13 września 2022 roku)⁵⁵. Trzy spółki należące do Grupy PKP CARGO tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s. realizują kolejowe przewozy towarowe na polskim rynku.⁵⁶

W trakcie trzech kwartałów 2022 r. towarowi operatorzy kolejowi przetransportowali łącznie 187,4 mln ton ładunków (+4,3% r/r) i wykonali pracę przewozową równą 46,6 mld tkm (+13,4% r/r).⁵⁷ W stosunku do wyników z analogicznego okresu roku 2021 branża wypracowała wzrost wolumenu przewiezionych towarów o 7,7 mln ton oraz wzrost zrealizowanej pracy przewozowej o 5,5 mld tkm. Bardziej dynamiczny wzrost pracy przewozowej w stosunku do wolumenu przewozów rynku w ujęciu masy towarowej wynikał ze zwiększonej średniej odległości przewozu, która wyniosła 249 km, tj. wzrosła o +20 km w porównaniu do wyniku z trzech kwartałów 2021 r.⁵⁸ Najlepszym miesiącem zarówno pod względem ilości przewiezionej transportem kolejowym masy towarowej (przetransportowano 22,8 mln ton, tj. +7,2% r/r), jak i zrealizowanej pracy przewozowej (która wyniosła 5,5 mld tkm, tj. +13,9% r/r) był marzec.⁵⁹

Dynamika wzrostu wolumenu przewożonego transportem kolejowym malała z miesiąca na miesiąc (z poziomu + 12,2% r/r zanotowanego w styczniu) do +1,0% r/r w lipcu, od sierpnia przyjmując ujemne wartości (-1,4% r/r w sierpniu oraz -2,4% r/r we wrześniu). W trzecim kwartale 2022 r. towarowy transport kolejowy przewiózł 62,3 mln ton towarów, co oznacza

⁵² Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

⁵³ Liberty Ostrava

⁵⁴ AutoSap

⁵⁵ Urząd Transportu Kolejowego (stan na 13 września 2022 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;

⁵⁶ Urząd Transportu Kolejowego

⁵⁷ Urząd Transportu Kolejowego

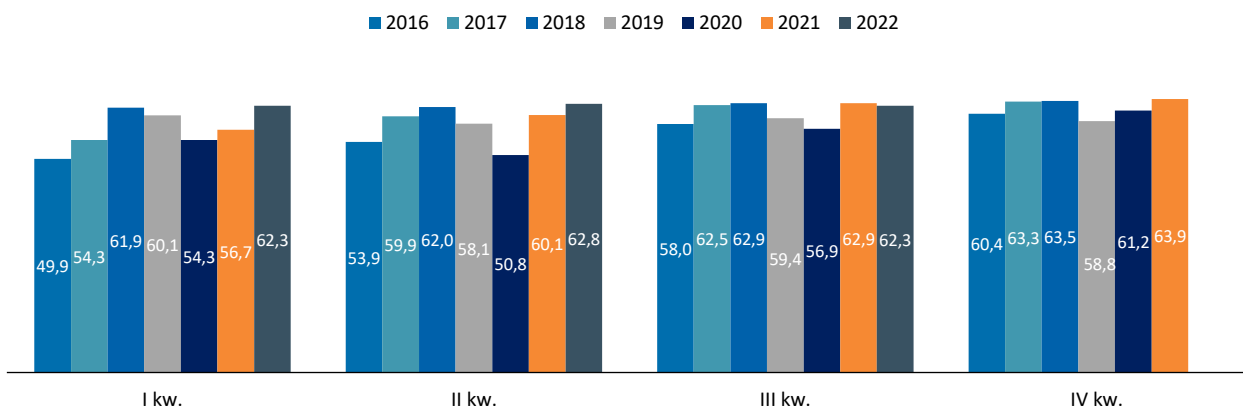
⁵⁸ Urząd Transportu Kolejowego

⁵⁹ Urząd Transportu Kolejowego

zmniejszenie wolumenu r/r o 0,6 mln ton, tj. o -0,9%. Praca przewozowa wyniosła 16,1 mld tkm i była wyższa o 1,5 mld tkm tj. o +10,7% r/r. Średnia odległość przewozu wyniosła 258 km i była o 27 km dłuższa niż w 2021 r.⁶⁰

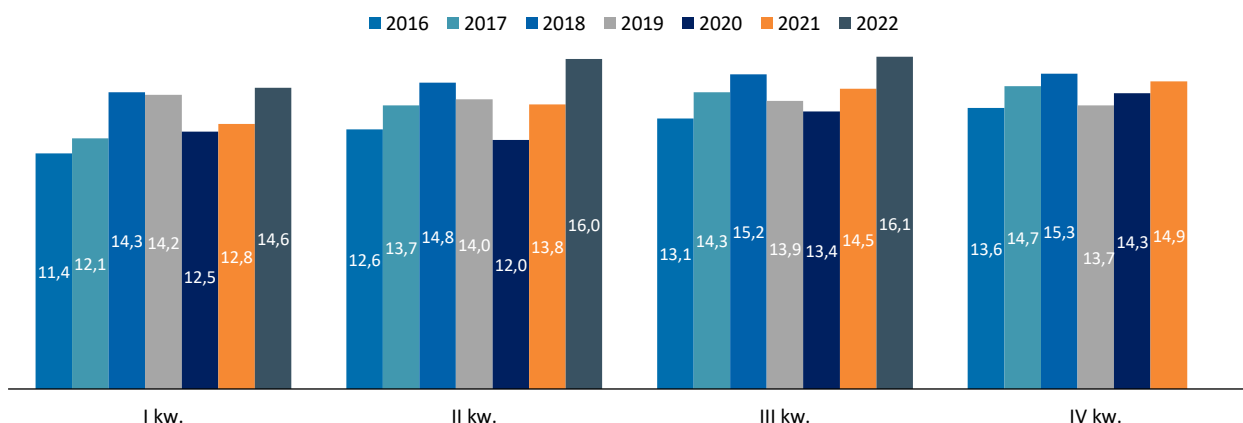
Koniunktura na rynku kolejowych przewozów towarowych oraz w krajowym przemyśle była pozytywna, przewozy pozostały stosunkowo stabilne pomimo wyraźnego hamowania ich dynamiki r/r (co było związane z zawirowaniami na rynkach i trwającym konfliktem zbrojnym w Ukrainie). Wyniki kolejowych przewozów towarowych przy znaczących globalnych perturbacjach w łańcuchach dostaw potwierdzają fakt, że transport kolejowy ma znaczenie strategiczne, choć kolej mocno odczuła szczególnie utrudnienia w realizowaniu dotychczasowych przewozów na Nowym Jedwabnym Szlaku - czego konsekwencją było znaczne zmniejszenie przewozów na kierunku wschód-zachód. Przewoźnicy kolejowi pomimo trwających licznych remontów na sieci PKP PLK ograniczających możliwości realizowania przewozów stosunkowo sprawnie zreorganizowali swoją pracę, dostosowując ofertę oraz przewozy do błyskawicznie zmieniającego się otoczenia (np. potrzeby zintensyfikowania przewozów na kierunku północ-południe, gdzie występują inne kanały logistyczne uwzględniające porty morskie). Obecna sytuacja stwarza nowe możliwości na zwiększenie roli transportu kolejowego i bardziej optymalne wykorzystania go do przewozów towarów niezbędnych dla potrzeb przemysłu, budownictwa, czy przewozów dóbr konsumpcyjnych, zbóż, węgla, ropy naftowej i gazu ziemnego.

Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2022 (mln ton)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2016-2022 (mld tkm)



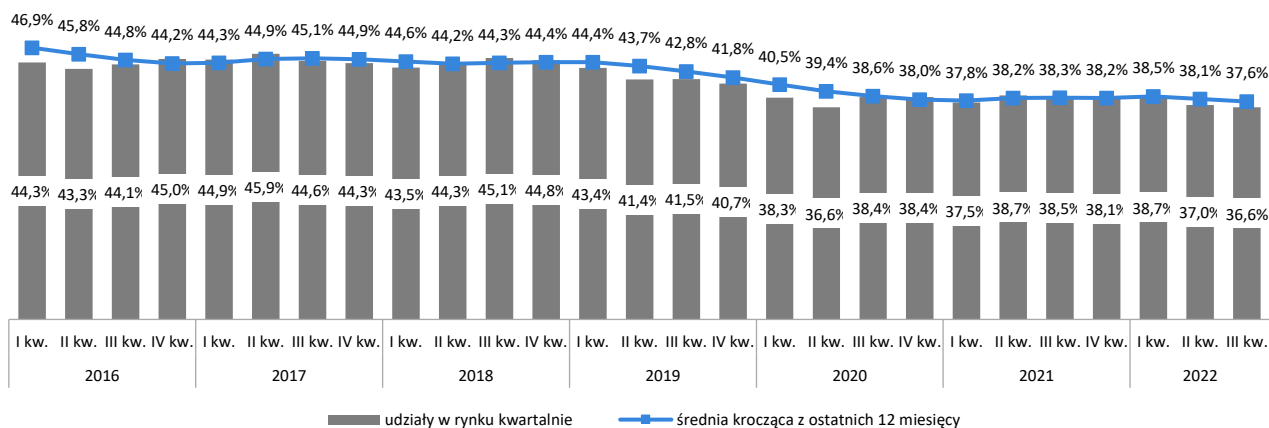
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

⁶⁰ Urząd Transportu Kolejowego

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

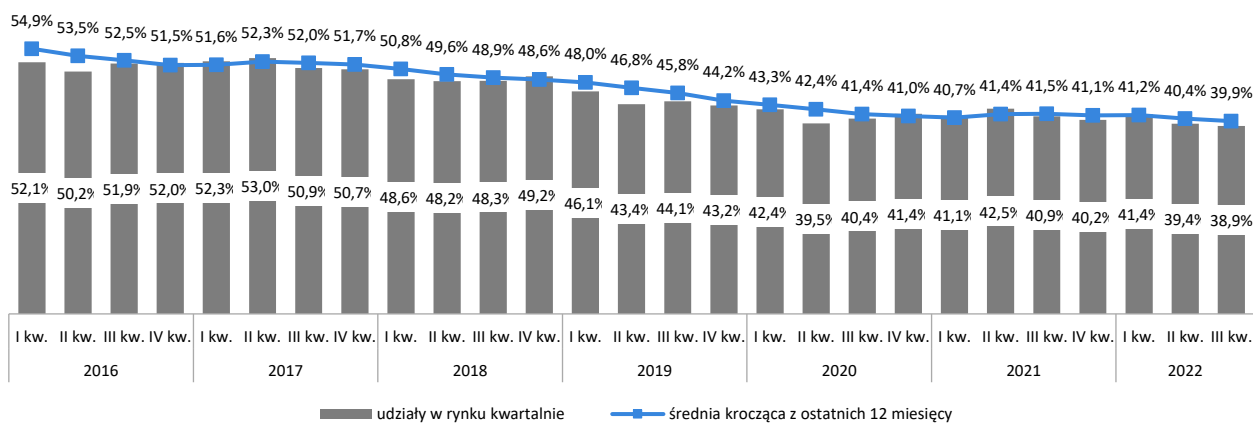
W trakcie trzech kwartałów 2022 r. rynek kolejowych przewozów towarowych zwiększył się r/r w zakresie masy towarowej oraz pracy przewozowej w stosunku do analogicznego okresu ubiegłego roku. Udziały rynkowe Grupy PKP CARGO wyniosły 37,5% (-0,8 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 39,9% w pracy przewozowej (-1,6 p.p. r/r).⁶¹ Grupa⁶² utrzymała pozycję zdecydowanego lidera rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce zwiększając w tym czasie r/r zarówno wolumen przewiezionych towarów, jak i zrealizowaną pracę przewozową. Udziały rynkowe jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w tym czasie były równe 35,7% (-1,0 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 39,3% (-1,7 p.p. r/r) w pracy przewozowej.⁶³

Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2016-2022



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2016-2022



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

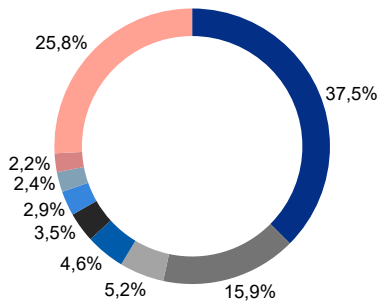
⁶¹ Dane Grupy PKP CARGO, Urząd Transportu Kolejowego

⁶² Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również ładunki transportowane przez PKP CARGO International a.s. na terytorium Polski

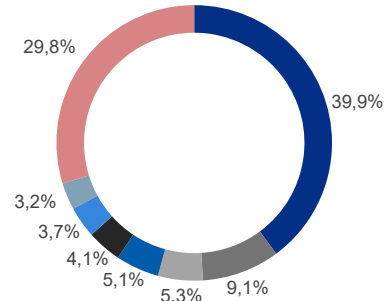
⁶³ Urząd Transportu Kolejowego

Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w trakcie trzech kwartałów 2022 r.

Wg masy towarowej



Wg pracy przewozowej



Grupa PKP CARGO
 DB Cargo Polska
 Lotos Kolej
 Grupa PKP CARGO
 Lotos Kolej
 DB Cargo Polska
 PKP LHS
 PUK KOLPREM
 Orlen KolTrans
 PKP LHS
 Orlen KolTrans
 Freightliner PL
 Freightliner PL
 CTL Logistics
 Pozostali
 CTL Logistics
 Pozostali

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Głównymi konkurentami Grupy na polskim rynku towarowych przewozów kolejowych byli operatorzy: DB Cargo Polska, Lotos Kolej, PKP LHS, PUK Kolprem, Orlen KolTrans, Freightliner PL oraz CTL Logistics.

W omawianym okresie konkurencyjni przewoźnicy przetransportowali łącznie 117,2 mln ton ładunków (+5,6% r/r). W tym czasie największy wolumen przetransportowanej masy wykazały spółki DB Cargo Polska (29,8 mln ton, spadek o -2,8% r/r), Lotos Kolej (9,8 mln ton, wzrost o +3,8% r/r) oraz PKP LHS (8,6 mln ton, wzrost o +24,9% r/r).⁶⁴

Jednocześnie wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa wzrosła o +16,5% r/r do poziomu 28,0 mld tkm. Konkurencyjnymi przewoźnikami o największym wolumenie zrealizowanej pracy przewozowej byli: Lotos Kolej (4,3 mld tkm, wzrost o +3,4% r/r), DB Cargo Polska (2,5 mld tkm, wzrost o +14,5% r/r) oraz PKP LHS (2,4 mld tkm, wzrost o +14,6% r/r).⁶⁵ Zanotowano wzrost średniej odległości przewozu u konkurencyjnych operatorów kolejowych do 239 km (tj. o +22 km, tj. o +10,3% r/r).⁶⁶

3.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W I półroczu 2022 r. w Republice Czeskiej przewieziono w sumie 296,5 mln ton towarów (+0,4% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 43,6 mld tkm (+4,2% r/r).⁶⁷ Zanotowano wzrost r/r wolumenów masy towarowej przewiezionej przez transport samochodowy oraz pozostałe gałęzie transportu łącznie*, przy jednoczesnym zmniejszeniu w transporcie kolejowym. W zakresie zrealizowanej pracy przewozowej rynek transportowy* zanotował wzrosty w ramach wszystkich gałęzi.

Średnia odległość przewozu ładunków wzrosła o +3,8% r/r i wyniosła 147,2 km, w tym w transporcie drogowym wzrost o +3,2% r/r (do poziomu 139,9 km), podczas gdy dla transportu kolejowego średni dystans przewozu towarów zwiększył się o +7,4% r/r (do 177,7 km).⁶⁸

Rynek transportu towarów w Czechach w I półroczu 2022 r.

Wyszczególnienie	MASA TOWAROWA			PRACA PRZEWOZOWA			ŚREDNIA ODLEGŁOŚĆ		
	Wolumen (mln ton)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Wolumen (mld tkm)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Dystans (km)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r
Rynek przewozów ogółem	296,5	1,1	0,4%	43,6	1,7	4,2%	147,2	5,4	3,8%
Transport drogowy	243,8	3,5	1,4%	34,1	1,5	4,7%	139,9	4,4	3,2%
Transport kolejowy	46,8	-2,9	-5,9%	8,3	0,1	1,1%	177,7	12,3	7,4%
Pozostałe gałęzie transportu łądowego	6,0	0,5	10,0%	1,2	0,1	10,7%	206,3	1,2	0,6%

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

⁶⁴ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁶⁵ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁶⁶ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁶⁷ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, dane za III kwartał 2022 r. będą dostępne na przełomie IV kwartału 2022 i I kwartału 2023 r. (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

⁶⁸ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

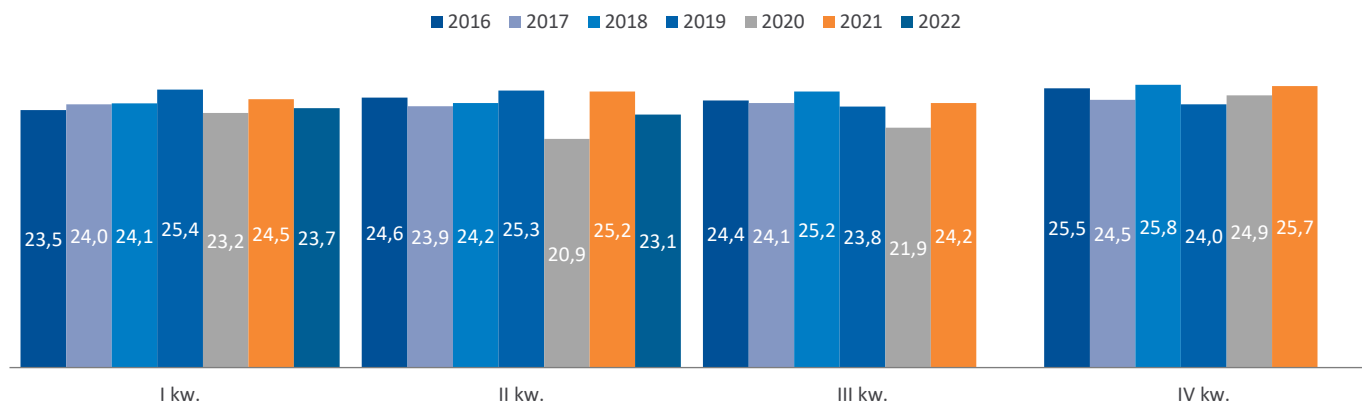
Transport kolejowy w Czechach w I półroczu 2022 r. odnotował zmniejszenie wolumenu przewiezionej masy do 46,8 mln ton (-5,9% r/r), przy jednoczesnym zwiększeniu wykonanej pracy przewozowej do 8,3 mld tkm (+1,1% r/r).⁶⁹ W tym samym czasie przewozy towarów zrealizowane transportem samochodowym wzrosły o +1,4% w masie oraz o +4,7% w pracy przewozowej. Wyniki te przełożyły się na dalszy wzrost udziałów transportu drogowego kosztem udziału kolei w lądowym rynku transportowym. W ujęciu masy towarowej, kolej straciła -1,0 p.p. udziału w rynku r/r, przy jednoczesnym zmniejszeniu udziału w zakresie pracy przewozowej o -0,6 p.p. r/r.⁷⁰

Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w I półroczu 2022 r.:
masa towarowa (L) i praca przewozowa (P)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2022 (mln ton)

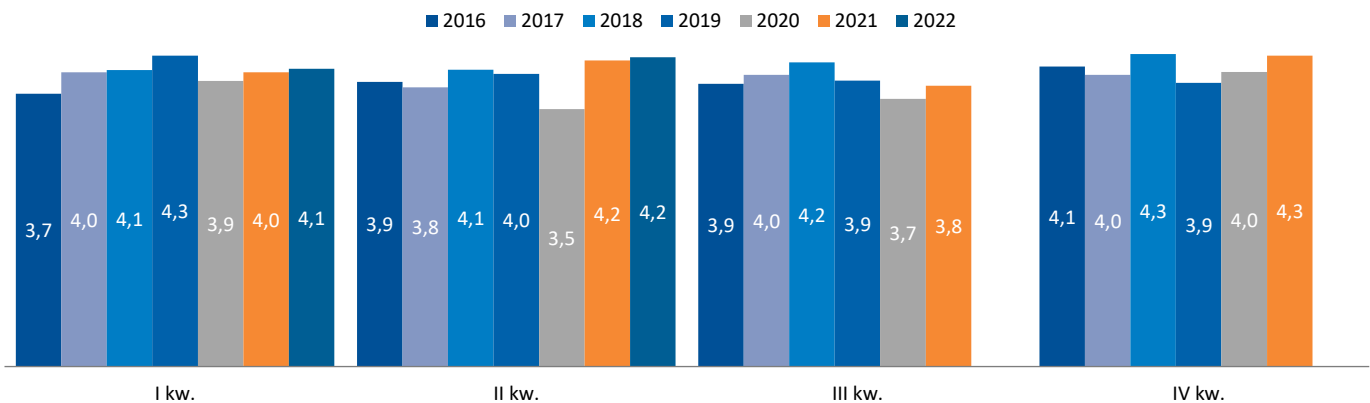


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

⁶⁹ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

⁷⁰ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2016-2022 (mld tkm)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

3.2.4 Pozycja spółek z Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych w Czechach

Według danych czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej (SŽDC), obecnie na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych działa 122 operatorów posiadających licencję na przewóz ładunków, w tym 2 spółki należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO International a.s.⁷¹

W trakcie trzech kwartałów 2022 r. spółka PKP CARGO International a.s. przetransportowała 5,1 mln ton ładunków (-16,0% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 0,7 mld tkm (-15,8% r/r).⁷² Równocześnie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International wzrosła do 130,2 km (+0,2% r/r) z uwagi na zmianę struktury przewożonych towarów.⁷³ Zanotowano zmniejszenie wolumenu przewiezionych ładunków głównie: w zakresie przewozów paliw stałych o -15,3% r/r do poziomu 2,8 mln ton (w tym węgla kamiennego o -28,9% r/r do poziomu 1,6 mln ton), paliw płynnych (-46,5% r/r do 0,4 mln ton), pozostałych ładunków (-45,2% r/r do 0,1 mln ton), produktów chemicznych (-15,9% r/r do 0,3 mln ton) oraz metali i rud (-20,8% r/r do 0,2 mln ton). W analizowanym okresie przewozy intermodalne nadal wykazywały dodatnią dynamikę wzrostu (+4,9% r/r do 1,2 mln ton).⁷⁴ Zmniejszenie przewozów w wybranych grupach towarowych było wynikiem świadomie podjętych przez Grupę działań, których zamysłem była zmiana struktury przewozów w celu pozyskania towarów wyżej marżowych, a jednocześnie zgodnych z posiadanym przez Spółkę taborem oraz bazą logistyczną. Część zmian była jednak konsekwencją wojny w Ukrainie (co doprowadziło do zmiany kierunków pozyskiwania komponentów przez przemysł czeski, a także wpływało na kierunki eksportu towarów) oraz w mniejszym stopniu skutkiem pandemii (która nadal hamowała działania największego światowego producenta - Chin).

Zgodnie z danymi SŽDC dotyczącymi udziałów w rynku przewozów kolejowych w zakresie pracy przewozowej brutto, w trakcie trzech kwartałów 2022 r. udział rynkowy spółki PKP CARGO International na czeskim rynku zmniejszył się o -1,3 p.p. r/r do poziomu 5,3%.⁷⁵ Spółka niezmiennie utrzymuje jednak pozycję trzeciego największego przewoźnika na czeskim rynku.⁷⁶

⁷¹ SŽDC (stan na 04.11.2022 r.)

⁷² statystyka własna PKP CARGO International

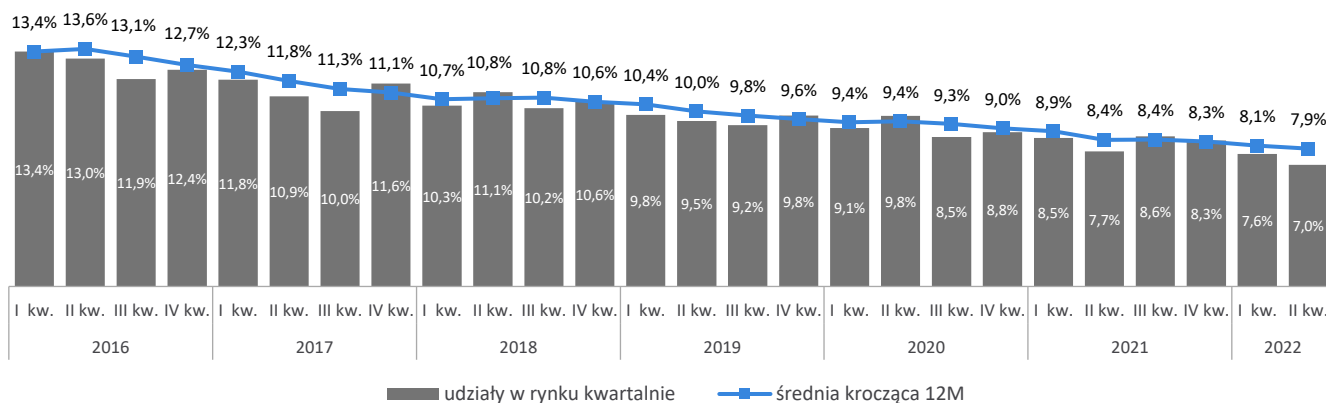
⁷³ statystyka własna PKP CARGO International

⁷⁴ statystyka własna PKP CARGO International

⁷⁵ SŽDC

⁷⁶ SŽDC

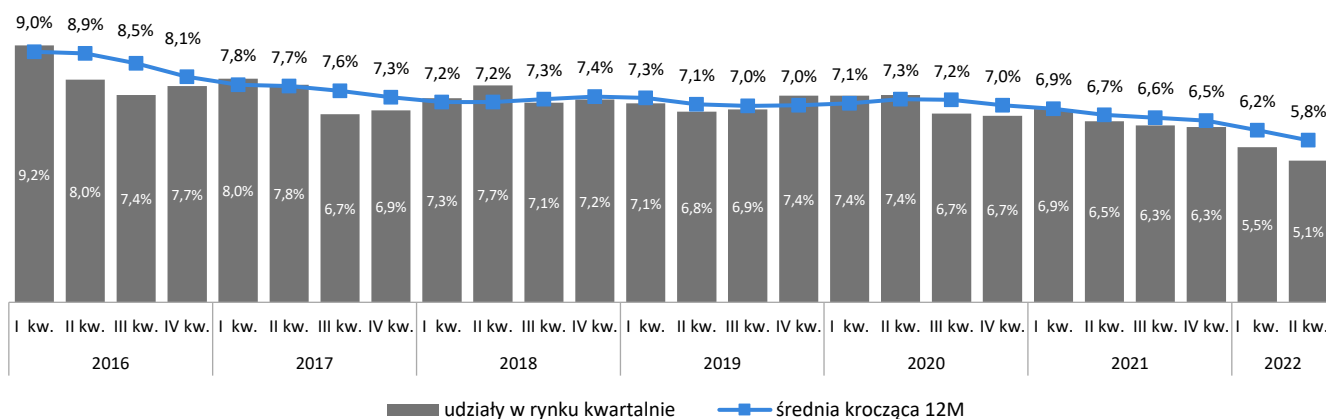
Udziały rynkowe PKP CARGO International a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2016-2022*



* dane za III kw. 2022 r. dostępne będą na przełomie IV kw. 2022 r. i I kw. 2023 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu i PKP CARGO International a.s.

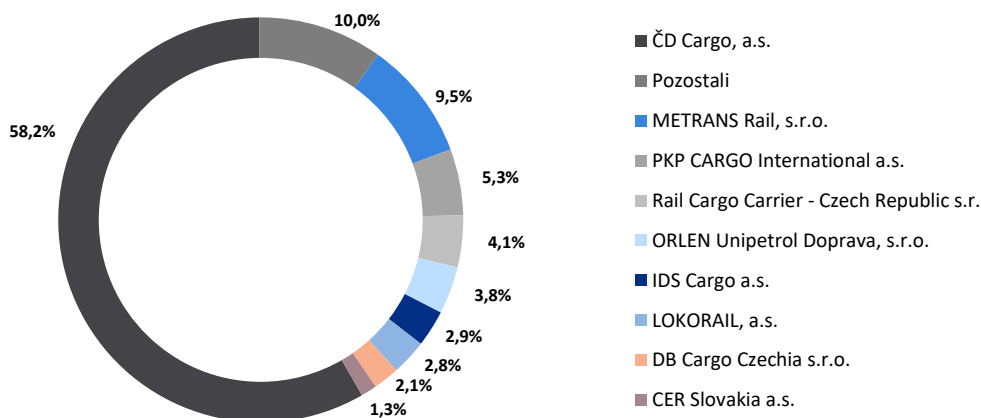
Udziały rynkowe PKP CARGO International a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2016-2022*



* dane za III kw. 2022 r. dostępne będą na przełomie IV kw. 2022 r. i I kw. 2023 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu i PKP CARGO International a.s.

Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w trakcie 9 miesięcy 2022 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

Spółka ČD Cargo a.s. utrzymała pozycję zdecydowanego lidera czeskiego rynku towarowych przewozów kolejowych pod względem wykonanej pracy eksploatacyjnej brutto, a jej udział rynkowy uległ dynamicznemu wzrostowi r/r i wyniósł 58,2% (+2,3 p.p. r/r).⁷⁷ Wzrost udziałów rynkowych r/r odnotował również LOKORAIL a.s. (+0,9 p.p. r/r do 2,8%), Metrans Rail (+0,3 p.p. r/r do 9,5%), który wzmocnił tym samym swoją pozycję jako wicelidera na rynku towarowych przewozów kolejowych w Czechach, IDS Cargo a.s. – niezależny operator logistyczny funkcjonujący na terytorium Czech i Słowacji (+0,1 p.p. r/r do 2,9%) oraz DB Cargo Czechia s.r.o. (+0,1 p.p. r/r do 2,1%).⁷⁸ W zestawieniu pojawił się też ponownie operator kolejowy, który w 2021 r. nie był wyszczególniany tj.: CER Slovakia a.s. (z udziałem 1,3%). Niższe niż w trakcie trzech kwartałów 2021 r. były natomiast udziały rynkowe spółki PKP CARGO International (-1,3 p.p. r/r do 5,3%), ORLEN Unipetrol Doprava (-1,0 p.p. r/r do poziomu 3,8%, operator koncentruje działalność w segmencie przewozów paliw) oraz Rail Cargo Carrier - Czech Republic (-0,8 p.p. r/r do 4,1%). Zmniejszenie udziału rynkowego zanotowano też u drobnych operatorów kolejowych, którzy nie przekroczyli progu rynkowego i nie są wyszczególniani w statystyce pojedynczo (-0,8 p.p. r/r do 10,0%).⁷⁹

Sporządzone przez SZDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim nie wyszczególnia PKP CARGO S.A. Zmniejszyły się r/r realizowane przez Spółkę przewozy: węgla kamiennego w imporcie z Polski do Czech oraz w imporcie przez polskie porty do Czech. Zmniejszeniu uległy też przewozy importowe rudy żelaza z Ukrainy, częściowo rekompensowane transportami przez porty polskie. Mniejsze były również przewozy papieru, oleju rzepakowego oraz artykułów chemicznych. Jednocześnie w okresie od stycznia do września 2022 roku w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego odnotowano zwiększenie przewozów topnika wapniowego w imporcie z Polski.⁸⁰

3.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO w ciągu 9 miesięcy 2021 r. i 9 miesięcy 2022 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.

Grupa współpracuje z wiodącymi polskimi i światowymi grupami kapitałowymi, w tym m.in. ArcelorMittal, PKN Orlen, PGNiG, Lafarge, Azoty, JSW, Węglkoksem, Eneą, PGE, Tauronem, Polską Grupą Górniczą oraz MM KWIDZYN.

Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2022 r. i 2021 r.

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2022	9 miesięcy 2021	Zmiana 9 miesięcy 2022/ 9 miesięcy 2021		9 miesięcy 2022	9 miesięcy 2021	III kw. 2022	III kw. 2021	Zmiana III kw. 2022/ III kw. 2021	
	(mln tkm)		%	udział w całości (%)		(mln tkm)		%		
Paliwa stałe ¹	7 943	7 016	927	13,2%	39%	37%	2 703	2 219	484	21,8%
z czego węgiel kamienny	6 744	5 707	1 037	18,2%	34%	30%	2 340	1 832	508	27,7%
Kruszywa i materiały budowlane ²	4 235	3 757	478	12,7%	21%	20%	1 632	1 512	120	7,9%
Metale i rudy ³	1 721	1 679	42	2,5%	9%	9%	460	600	-141	-23,4%
Produkty chemiczne ⁴	1 526	1 700	-174	-10,2%	8%	9%	429	593	-164	-27,7%
Paliwa płynne ⁵	675	466	209	45,0%	3%	2%	258	159	99	62,3%
Drewno i plody rolne ⁶	669	570	99	17,4%	3%	3%	234	160	74	46,0%
Przewozy intermodalne	2 963	3 415	-452	-13,2%	15%	18%	930	1 177	-247	-21,0%
Pozostałe ⁷	383	385	-2	-0,5%	2%	2%	135	127	8	6,5%
Razem	20 116	18 987	1 129	5,9%	100%	100%	6 782	6 548	233	3,6%

Źródło: Opracowanie własne

⁷⁷ SZDC

⁷⁸ SZDC

⁷⁹ SZDC

⁸⁰ Statystyka własna PKP CARGO S.A.

Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2022 r. i 2021 r.

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2022	9 miesięcy 2021	Zmiana 9 miesięcy 2022/ 9 miesięcy 2021		9 miesięcy 2022	9 miesięcy 2021	III kw. 2022	III kw. 2021	Zmiana III kw. 2022/ III kw. 2021	
	(mln ton)		%		udział w całości (%)		(mln ton)		%	
Paliwa stałe ¹	37,1	38,1	-1,0	-2,7%	49%	51%	11,6	12,9	-1,2	-9,7%
z czego węgiel kamienny	33,1	33,7	-0,7	-2,0%	44%	45%	10,3	11,6	-1,2	-10,8%
Kruszywa i materiały budowlane ²	16,3	14,6	1,7	11,9%	22%	19%	6,3	5,9	0,4	6,5%
Metale i rudy ³	5,5	5,6	-0,1	-2,3%	7%	7%	1,6	2,0	-0,4	-20,2%
Produkty chemiczne ⁴	4,2	4,9	-0,7	-13,8%	6%	7%	1,2	1,6	-0,5	-28,2%
Paliwa płynne ⁵	2,0	1,3	0,7	51,3%	3%	2%	0,8	0,5	0,3	71,6%
Drewno i płody rolne ⁶	2,3	1,7	0,6	37,0%	3%	2%	0,7	0,5	0,2	46,0%
Przewozy intermodalne	6,8	7,4	-0,6	-7,6%	9%	10%	2,0	2,6	-0,5	-20,7%
Pozostałe ⁷	1,4	1,4	0,1	3,8%	2%	2%	0,5	0,5	0,1	13,2%
Razem	75,7	75,0	0,7	1,0%	100%	100%	24,8	26,4	-1,6	-6,2%

Źródło: Opracowanie własne

W ciągu 9 miesięcy 2022 r. Grupa PKP CARGO zrealizowała przewozy towarów koleją na średnią odległość 266 km (wzrost odległości r/r o +12 km).

Średnia odległość Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2022 r. i 2021 r.

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2022	9 miesięcy 2021	Zmiana 9 miesięcy 2022/ 9 miesięcy 2021		III kw. 2022	III kw. 2021	Zmiana III kw. 2022/ III kw. 2021	
	(km)		%		(km)		%	
Paliwa stałe ¹	214	184	30	16,3%	232	172	60	34,9%
z czego węgiel kamienny	204	169	35	20,5%	227	158	68	43,2%
Kruszywa i materiały budowlane ²	260	258	2	0,7%	260	257	4	1,4%
Metale i rudy ³	314	300	15	4,9%	292	305	-12	-4,1%
Produkty chemiczne ⁴	363	348	14	4,1%	362	360	3	0,7%
Paliwa płynne ⁵	331	346	-14	-4,2%	327	346	-19	-5,4%
Drewno i płody rolne ⁶	287	335	-48	-14,3%	316	316	0	0,0%
Przewozy intermodalne	434	462	-28	-6,1%	457	458	-1	-0,3%
Pozostałe ⁷	269	281	-12	-4,2%	264	280	-17	-5,9%
Razem	266	253	12	4,9%	274	248	26	10,4%

Źródło: Opracowanie własne

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.

Kluczowe czynniki, jakie wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w ciągu 9 miesięcy 2022 r.:



Paliwa stałe

- uzupełnienie rezerw w magazynach elektrowni przed planowanym wprowadzeniem embarga na węgiel z Rosji;
- zwiększona sprzedaż węgla ze względu na zapotrzebowanie i wielkość produkcji energii elektrycznej;
- wzrost przewozów węgla do Ukrainy;
- zakaz przywozu do Polski i tranzytu przez terytorium kraju węgla i koksu pochodzących z Rosji i Białorusi;
- wzrost średniej odległości przewozu węgla kamiennego o 35 km (20,5%);
- spadek przewozów koksu w komunikacji krajowej i międzynarodowej ze względu na mniejsze zapotrzebowanie ze strony hutnictwa;
- spadek przewozów węgla produkowanego w OKD.



Kruszywa i materiały budowlane

- zwiększone zapotrzebowanie odbiorców na kamień budowlany - uzupełnianie magazynów;
- intensyfikacja robót drogowych oraz modernizacja szlaków i stacji kolejowych;
- wzrost średniej odległości przewozu;
- odrabianie zaległości w przewozach kamienia pokruszonego niezrealizowanych pod koniec 2021 r.;
- w związku ze sprzyjającymi w pierwszych miesiącach br. warunkami atmosferycznymi większość firm budowlanych kontynuowała prace budowlane pomimo tzw. przerwy zimowej.



Metale i rudy

- zmiana kierunków dostaw rudy metali do hut w Polsce (import przez porty morskie zamiast importu z Ukrainy);
- spadek przewozów metali spowodowany niższą produkcją stali (gwałtowny wzrost cen surowców – w marcu przekroczone wieloletnie maksima);
- objęcie rosyjskiego i białoruskiego sektora produkcji stali i żeliwa sankcjami;
- wzrost przewozów rud metali w tranzycie do Czech;
- wzrost średniej odległości przewozu o 15 km (+4,9%).



Artykuły chemiczne

- wstrzymanie produkcji nawozów sztucznych w III kwartale 2022 r. ze względu na wysokie ceny gazu;
- spadek przewozów nawozów sztucznych w komunikacji krajowej, w eksporcie przez porty morskie, oraz w eksporcie do Ukrainy;
- wzrost średniej odległości przewozu o 14 km (+4,1).



Intermodal

- kontynuacja przewozów naczep w ramach połączeń operatorskich do Duisburga oraz z Litwy do Holandii;
- spadek przewozów na Nowym Jedwabnym Szlaku;
- spadek przewozów w eksporcie i imporcie w relacji porty morskie – terminale śródlądowe;
- ze względu na prace modernizacyjne prowadzone w Trójmieście ograniczające przepustowość szlaków kolejowych i wydłużające czas przejazdu; priorytet przewozów węgla;
- wzrost przewozów metali i produktów rolnych w kontenerach z Ukrainy;
- utrata przewozów przez PKP CARGO International a.s. z portu Koper na rzecz innego przewoźnika.



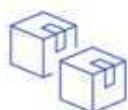
Paliwa płynne

- wzrost przewozów i zmiana logistyki dostaw u największego w tym segmencie klienta (wzrost zleceń ze względu na zwiększony popyt na paliwa);
- wzrost zleceń na przewozy ropy i przetworów do Ukrainy z rafinerii w Płocku i na Litwie;
- spadek przewozów realizowanych przez PKP CARGO INTERNATIONAL ze Słowacji do Polski (przestój w rafinerii Slovnaft w Bratysławie);
- utrata przewozów paliw (PKP CARGO International a.s.) z Czech do Niemiec;
- spadek średniej odległości przewozu o 14 km (-4,2%).



Drewno Produkty rolne

- Wzrost przewozów drewna przez porty morskie, zmiana kierunku dostaw drewna dla głównych odbiorców (producentów papieru);
- wzrost przewozów zbóż i pasz z Ukrainy do portów morskich w imporcie i tranzycie;
- spadek średniej odległości przewozu o 48 km (-14,3%) spowodowany zmianą struktury relacji przewozowych – zwiększony udział przewozów krajowych i z portów morskich, brak przewozów drewna z Czech do portów.



Pozostałe

- spadek średniej odległości krajowych przewozów pozostałych towarów związany ze zmianą struktury relacji przewozowych;
- spadek przewozów siarczku arsenu z Białorusi;
- spadek importu gliny i soli z Ukrainy;
- spadek przewozów samochodów w eksporcie;
- wzrost przewozu papieru w eksporcie.

3.3 Pozostałe usługi

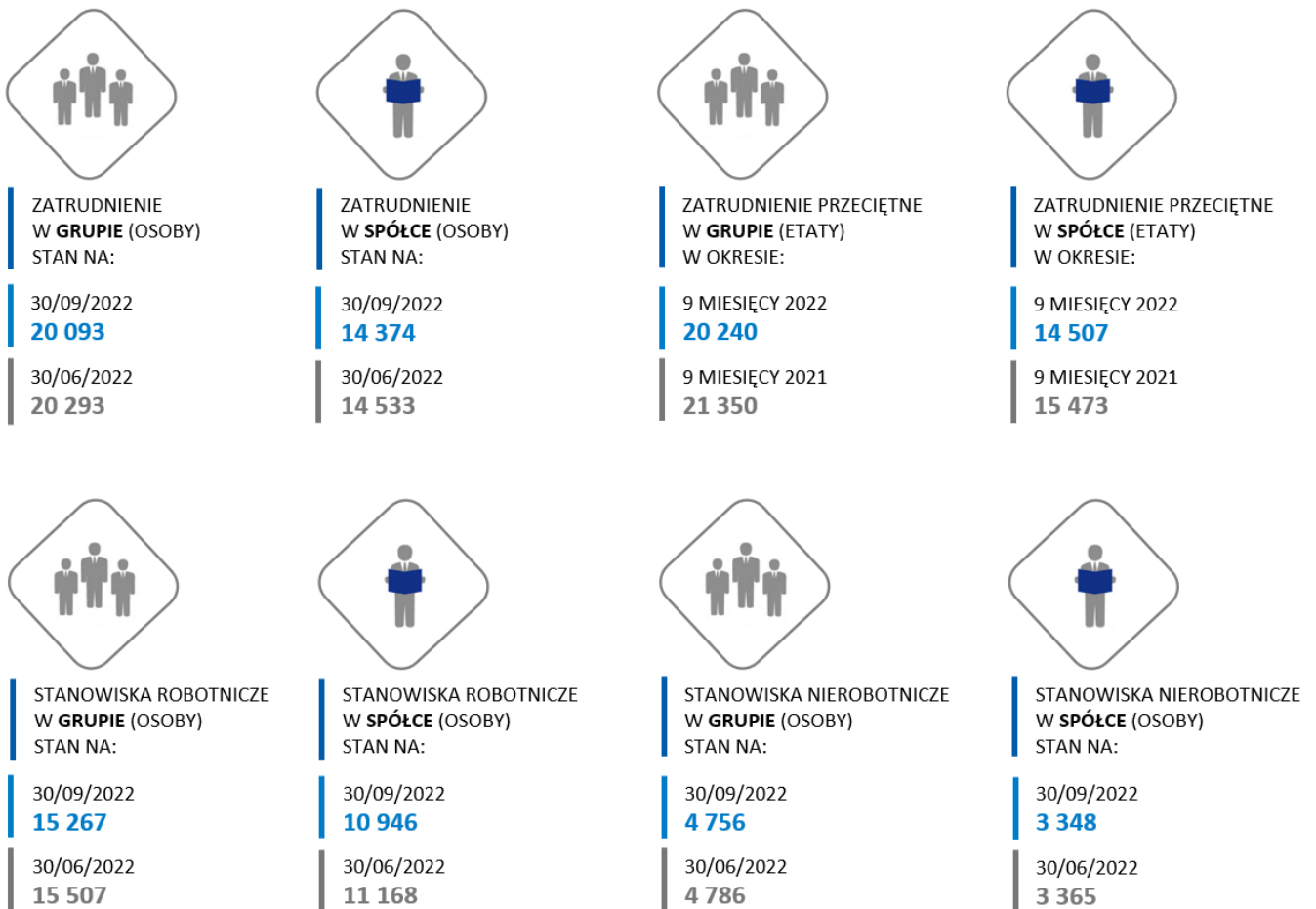
Grupa nie wyróżnia segmentów operacyjnych prowadzonej działalności, ponieważ posiada jeden główny produkt, któremu przypisane są wszystkie istotne usługi świadczone przez Grupę. Grupa prowadzi działalność w ramach jednego głównego

segmentu - krajowy i międzynarodowy przewóz towarów oraz prowadzenie kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych. Zarząd Jednostki dominującej analizuje dane finansowe w układzie, w jakim zostały zaprezentowane w Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy. 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 oraz w PKP CARGO S.A. w okresie 9 miesięcy 2022 r. oraz w analogicznym okresie 2021 r.

Zatrudnienie w Spółce oraz Grupie PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2022 r. oraz 2021 r.



Od początku 2022 roku w Grupie PKP CARGO odnotowano spadek zatrudnienia o 469 osób, w tym w samej spółce PKP CARGO S.A. o 354 osoby.

3.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2022 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 519,8 mln zł, tj. mniej o 14,8% w stosunku do analogicznego okresu 2021 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), jak również wykazano prawa do użytkowania aktywów (głównie dotyczące najmu nieruchomości).

Największa część nakładów inwestycyjnych w okresie 9 miesięcy 2022 r. w Grupie PKP CARGO została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy okresowe (P4 i P5) i przeglądy okresowe (P3)

taboru, modernizację lokomotyw oraz zakup wagonów - łącznie 468,6 mln zł (tj. 90,2% nakładów inwestycyjnych). Ponadto poniesiono również nakłady na budownictwo inwestycyjne na poziomie 15,3 mln zł, na zakupy maszyn, urządzeń, pozostałego wyposażenia warsztatowego i biurowego oraz środków transportu na poziomie 10,0 mln zł oraz na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i aktywów niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 2,6 mln zł, a także na prawa do użytkowania aktywów na poziomie 23,3 mln zł, w tym: w obszarze najmu nieruchomości na poziomie 16,5 mln zł oraz na pozostałe prawa na poziomie 6,8 mln zł.

Szczegółowe zestawienie wykonania nakładów inwestycyjnych Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy 2022 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego przedstawia poniższa tabela.

Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 9 miesięcy 2022 r. w porównaniu do 9 miesięcy 2021 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2022	9 miesięcy 2021	Zmiana 2022-2021	Zmiana 2022-2021 %
Budownictwo inwestycyjne	15,3	27,6	-12,3	-44,6%
Modernizacja lokomotyw	15,6	98,1	-82,5	-84,1%
Zakup wagonów	110,6	125,4	-14,8	-11,8%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	8,2	18,8	-10,6	-56,3%
Teleinformatyzacja	2,6	7,6	-5,0	-66,2%
Pozostałe	1,8	0,3	1,5	498,6%
Komponenty w remontach, w tym:	342,4	290,0	52,4	18,1%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	73,9	85,7	-11,8	-13,7%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	268,5	204,3	64,2	31,4%
Prawa do użytkowania aktywów*	23,3	42,3	-19,0	-45,0%
Razem	519,8	610,1	-90,3	-14,8%

* Nakłady na prawa do użytkowania aktywów za okres 9 miesięcy 2022 r. nie obejmują zwiększeń w wysokości 14,8 mln zł wynikających z leasingu zwrotnego lokomotywy oraz urządzenia przeładunkowego, natomiast nakłady na prawa do użytkowania aktywów za okres 9 miesięcy 2021 r. nie obejmują zwiększeń w wysokości 8,6 mln zł wynikających z leasingu zwrotnego urządzeń przeładunkowych.

Źródło: Opracowanie własne

3.6 Istotne informacje i zdarzenia

STYCZEŃ 2022

- W dniu 13 stycznia 2022 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę Nr 1/VII/2022 w sprawie zakończenia oddelegowania Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Pana Władysława Szczepkowskiego do czasowego wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.
- W dniu 13 stycznia 2022 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę Nr 2/VII/2022 ustalając, iż w skład Zarządu PKP CARGO S.A. wspólnej VIII kadencji nie będzie wchodziło w tym samym czasie więcej niż 5 osób.
- W wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko: Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. w dniu 13 stycznia 2022 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę Nr 6/VII/2022 o powołaniu na stanowisko Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. Pana Marka Olkiewicza.
- W dniu 13 stycznia 2022 roku Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę nr 7/VII/2022 delegującą Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A., Pana Władysława Szczepkowskiego do czasowego wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. na okres nie dłuższy niż 3 (trzy) miesiące.
- W dniu 13 stycznia 2022 roku Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. podjęła Uchwałę Nr 9/VII/2022 w sprawie zakończenia postępowania kwalifikacyjnego na stanowiska: Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. i Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. bez rozstrzygnięcia i wszczęcia nowego postępowania kwalifikacyjnego na stanowiska: Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. i Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A.

- W dniu 19 stycznia 2022 roku Zarząd PKP CARGO S.A. Uchwałą Nr 12/2022 czasowo powierzył nadzór nad komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki: Panu Władysławowi Szczepkowskiemu – delegowanemu przez Radę Nadzorczą PKP CARGO S.A. zgodnie z uchwałą z dnia 13 stycznia 2022 roku, nr 7/VII/2022 do wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. na okres nie dłuższy niż 3 miesiące, z wyłączeniem komórek powierzonych Panu Zenonowi Kozendrze – Członkowi Zarządu – Przedstawicielowi Pracowników PKP CARGO S.A., należącymi do zakresu kompetencji: Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A., Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A., oraz czasowy nadzór nad sprawami i komórkami organizacyjnymi należącymi do zakresu kompetencji Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A. do dnia 2 lutego 2022 roku Panu Zenonowi Kozendrze – Członkowi Zarządu – Przedstawicielowi Pracowników PKP CARGO S.A. na okres nie dłuższy niż 3 miesiące nad: Biurem Zarządzania Zasobami Ludzkimi Centrali PKP CARGO S.A., Biurem Teleinformatyki Centrali PKP CARGO S.A., Biurem Zakupów Centrali PKP CARGO S.A.
- W dniach 27 stycznia oraz 1 lutego 2022 roku, Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę Nr 11/VII/2022 oraz Uchwałę Nr 12/VII/2022 w sprawie przyjęcia zmian do Regulaminu przeprowadzania wyborów kandydatów na przedstawiciela pracowników do Zarządu PKP CARGO S.A. oraz przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu ich odwoływania.

LUTY 2022

- W dniu 11 lutego 2022 roku PKP CARGO S.A. podpisała umowę z konsorcjum w składzie: Siemens Mobility Sp. z o.o. oraz Siemens Mobility GmbH na dostawę 5 fabrycznie nowych elektrycznych lokomotyw wielosystemowych wraz ze świadczeniem usług utrzymania. Harmonogram zakłada dostawę 5 lokomotyw w I kwartale 2023 roku. Wartość umowy nie przekroczy kwoty netto 139.125.093,48 zł. Umowa będzie obowiązywać od daty zawarcia do zakończenia okresu utrzymania ostatniej z dostarczanych lokomotyw.

MARZEC 2022

- W wykonaniu zawartego 27 sierpnia 2021 roku Porozumienia pomiędzy stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy przewidującego podjęcie do 31 stycznia 2022 roku rozmów dot. wdrożenia systemowej podwyżki wynagrodzeń od 1 kwietnia 2022 roku Spółka w dniu 1 marca 2022 roku zwróciła się do Związków Zawodowych działających w imieniu pracowników Zakładów i Centrali PKP CARGO S.A. („Związki Zawodowe”) z wnioskiem o przedłużenie prowadzonego dialogu społecznego co najmniej do czasu dokonania oceny wyników finansowych Spółki za 2021 rok i pierwszy kwartał 2022 roku, a tym samym o odroczenie ewentualnych decyzji w kwestii systemowej podwyżki wynagrodzeń. W związku z podtrzymaniem przez Związki Zawodowe postulatów wdrożenia podwyżki wynagrodzeń z dniem 1 kwietnia 2022 roku, Strony w dniu 1 marca 2022 roku podpisały protokół kończący dialog społeczny. Z dniem 1 marca 2022 roku został wszczęty przez Związki Zawodowe spór zbiorowy.

KWIECIEŃ 2022

- W dniu 23 marca 2022 roku Zarząd PKP CARGO S.A. poinformował o otrzymaniu od Nationale - Nederlanden Powszechnie Towarzystwo Emerytalne S.A. z siedzibą w Warszawie, zawiadomienia o zmniejszeniu stanu posiadania akcji Spółki przez Nationale-Nederlanden Otwarty Fundusz Emerytalny o 2%.
- W dniu 12 kwietnia 2022 roku Zarząd PKP CARGO S.A. poinformował, że upłynął okres trzymiesięcznego oddelegowania Członka Rady Nadzorczej Spółki Pana Władysława Szczepkowskiego do wykonywania czynności Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A.
- W dniu 13 kwietnia 2022 roku Rada Nadzorcza Spółki, w wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego podjęła: 1) Uchwałę Nr 33/VII/2022 o powołaniu w skład Zarządu PKP CARGO S.A. Pana Dariusza Seligi, powierzając mu funkcję Prezesa Zarządu na wspólną VII i VIII kadencję Zarządu z dniem 13 kwietnia 2022 roku; 2) Uchwałę Nr 35/VII/2022 o powołaniu w skład Zarządu PKP CARGO S.A. Pana Zenona Kozendry, powierzając mu funkcję Członka Zarządu - Przedstawiciela Pracowników PKP CARGO S.A. na wspólną VIII kadencję Zarządu. Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. w dniu 13 kwietnia 2022 r. podjęła Uchwałę Nr 30/VII/2022 w sprawie stwierdzenia prawidłowości i ważności wyborów oraz powołania kandydatów na przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. VIII kadencji.
- W 22 kwietnia 2022 roku Rada Nadzorcza Spółki, w wyniku przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego podjęła: 1) Uchwałę Nr 37/VII/2022 o powołaniu w skład Zarządu PKP CARGO S.A. Pana Jacka Rutkowskiego, powierzając mu funkcję Członka Zarządu ds. Handlowych PKP CARGO S.A. na wspólną VII i VIII kadencję Zarządu z dniem 25 kwietnia 2022 roku; 2) Uchwałę Nr 39/VII/2022 o powołaniu w skład Zarządu PKP CARGO S.A. Pana Macieja Jankiewicza, powierzając mu funkcję Członka Zarządu ds. Finansowych PKP CARGO S.A. na wspólną VII i VIII kadencję Zarządu z dniem 25 kwietnia 2022 roku.
- W dniu 27 kwietnia 2022 roku, w wyniku rokowań przeprowadzonych w ramach sporu zbiorowego z Organizacjami Związkowymi będącymi stroną Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. nie zostało osiągnięte porozumienie i w konsekwencji, stosownie do postanowień art. 9 ustawy z 23 maja 1991 roku o rozwiązywaniu sporów zbiorowych (tj.: Dz. U. z 2020 roku, poz. 123), został sporządzony protokół rozbieżności, który przedstawia stanowiska obu Stron wobec postulatu zgłoszonego przez Organizacje Związkowe

dotyczącego wdrożenia z dniem 1 kwietnia 2022 roku podwyżki wynagrodzeń. Podpisanie ww. protokołu zakończyło rokowania, a spór zbiorowy, zgodnie z przepisami Ustawy, przeszedł w etap mediacji.

MAJ 2022

- W dniu 23 maja 2022 roku jednostka Dominująca zawarła z Bankiem Polska Kasa Oszczędności S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100 mln zł zmieniający warunki udzielenia kredytu w tym, wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 24.05.2023 r.
- W dniu 24 maja 2022 roku w toku przeprowadzonych mediacji, w ramach procedury rozwiązywania sporu zbiorowego o wdrożenie systemowej podwyżki wynagrodzeń, toczącego się pomiędzy Spółką a Organizacjami Związkowymi będącymi stroną Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. został podpisany protokół, który zakłada przyznanie pracownikom Spółki podwyżki wynagrodzenia z dniem 1 czerwca 2022 roku. Podpisanie ww. protokołu zawieszają mediacje w sporze zbiorowym do listopada 2022 roku.
- W dniu 30 maja 2022 roku Zarząd PKP CARGO S.A. poinformował o otrzymaniu od Nationale – Nederlanden Powszechne Towarzystwo Emerytalne S.A. z siedzibą w Warszawie, zawiadomienia o zmniejszeniu stanu posiadania akcji Spółki przez Nationale – Nederlanden Otwarty Fundusz Emerytalny o 2%.

CZERWIEC 2022

- W dniu 3 czerwca 2022 roku zostało opublikowane ogłoszenie o zwołaniu w dniu 29 czerwca 2022 roku Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Spółki wraz z treścią projektów uchwał z dokumentacją.
- W dniu 17 czerwca 2022 roku jednostka Dominująca 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 20.09.2022 r.
- W dniu 20 czerwca 2022 roku Zarząd PKP CARGO S.A. poinformował, iż otrzymał od akcjonariusza Spółki - Aviva Powszechne Towarzystwo Emerytalne Aviva Santander - zgłoszenie kandydatury Pana Dominika Januszewskiego na Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. spełniającego kryteria niezależności.
- W dniu 24 czerwca 2022 roku Zarząd PKP CARGO S.A. poinformował, iż otrzymał od akcjonariusza Spółki - Nationale-Nederlanden Otwarty Fundusz Emerytalny reprezentowanego przez Nationale-Nederlanden Powszechne Towarzystwo Emerytalne S.A - zgłoszenie kandydatury Pana Michała Wnorowskiego na Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. spełniającego kryteria niezależności.
- W dniu 29 czerwca 2022 roku Zarząd PKP CARGO S.A. poinformował, iż otrzymał od akcjonariusza Spółki - Otwartego Funduszu Emerytalnego PZU „Złota Jesień” reprezentowanego przez Powszechne Towarzystwo Emerytalne PZU SA - zgłoszenie kandydatury Pani Izabeli Wojtyczki na Członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. spełniającego kryteria niezależności.
- W dniu 28 czerwca 2022 roku Jednostka Dominująca zawarła Umowę o kredyt w rachunku bieżącym z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. do maksymalnej kwoty 100 mln zł z okresem dostępności do dnia 27.06.2023 r.
- W dniu 29 czerwca 2022 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki w trybie art. 385 § 1 kodeksu spółek handlowych oraz § 19 ust. 1 Statutu Spółki powołało do składu Rady Nadzorczej PKP CARGO VIII kadencji następujących członków spełniających kryteria niezależności: Panią Izabelę Wojtyczka, Pana Michała Wnorowskiego.
- Zarząd PKP CARGO S.A. poinformował o wpłynięciu w dniu 29 czerwca 2022 roku do Spółki zawiadomienia od Nationale - Nederlanden Powszechne Towarzystwo Emerytalne S.A. z siedzibą w Warszawie, występującego w imieniu Nationale-Nederlanden Otwarty Fundusz Emerytalny, iż w wyniku zbycia akcji Spółki OFE obniżył udział w ogólnej liczbie głosów w Spółce poniżej 10%.

LIPIEC 2022

- Z dniem 7 lipca 2022 roku Pan Jarosław Piotr Stawiarski został powołany w skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. VIII kadencji.
- W dniu 12 lipca 2022 roku ukonstytuowała się Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. VIII kadencji, która wybrała: - Pana Władysława Szczepkowskiego do pełnienia funkcji Przewodniczącego Rady Nadzorczej VIII kadencji; - Pana Andrzeja Leszczyńskiego do pełnienia funkcji Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej VIII kadencji. Jednocześnie Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A. powołała Komitet Audytu Rady Nadzorczej VIII kadencji w następującym składzie: Pani Izabela Wojtyczka; Pan Michał Wnorowski; Pan Jarosław Ślepaczuk.
- W dniu 28 lipca 2022 roku Zarząd PKP CARGO S.A. otrzymał od Polskich Kolei Państwowych S.A. – akcjonariusza Spółki, pismo złożone na podstawie § 19 ust. 2 i ust. 6 Statutu Spółki, o powołaniu do składu Rady Nadzorczej VIII kadencji Pana Grzegorza Dostatniego. Powołanie Pana Grzegorza Dostatniego do składu Rady Nadzorczej na podstawie statutowego uprawnienia PKP S.A. wypełnia przepis § 19 ust. 2 Statutu Spółki.
- W dniu 29 lipca 2022 roku spółka zależna PKP CARGO Terminale sp. z o.o. z ZUE S.A. z siedzibą w Krakowie zawarła umowę dotyczącą realizacji inwestycji pn. Wykonanie robót budowlanych w zakresie realizacji zadania inwestycyjnego

pn.: "Budowa terminalu multimodalnego w Zduńskiej Woli - Karsznicach". Szacowana wartość umowy wynosi: 100 mln złotych, tj. 123 mln złotych brutto. Termin jej realizacji: do 31 października 2023 roku W ramach przedmiotu umowy PKP CARGO Terminale sp. z o.o. wybuduje miejsce do przeładunku towarów, w tym tory i rozjazdy, płyty terminalu wraz z parkingiem i drogami. Umowa przewiduje możliwość zapłaty kar umownych przez PKP CARGO Terminale sp. z o.o., w tym nie wykonanie w terminie ww. robót budowlanych może skutkować zwrotem przez spółkę unijnych funduszy. Pozostałe warunki umowy nie odbiegają od warunków standardowych dla tego rodzaju kontraktów budowlanych.

- W dniu 29 lipca 2022 roku PKP CARGO Terminale sp. z o.o. zawarło z ECM GROUP POLSKA S.A. z siedzibą w Warszawie umowę na świadczenie usługi nadzoru inwestorskiego nad robotami budowlanymi w ramach zadania inwestycyjnego pn.: "Budowa terminalu multimodalnego w Zduńskiej Woli - Karsznicach". Wartość umowy wynosi: 1 050 000,00 złotych netto, 1 291 500,00 złotych brutto. Umowa będzie realizowana od dnia jej zawarcia do dnia podpisania przez Zamawiającego z wykonawcą robót budowlanych protokołu odbioru ostatecznego pogwarancyjnego ww. terminalu oraz w dniu 28 lipca 2022 roku- z Polskimi Kolejami Państwowymi S.A. umowę dzierżawy dotyczącą gruntu w Zduńskiej Woli - Karsznicach na części działek nr 1/31 i 1/53 o łącznej powierzchni 116 786 m2 w celu realizacji przez PKP CARGO Terminale sp. z o.o. inwestycji polegającej na budowie "Budowa terminalu multimodalnego w Zduńskiej Woli - Karsznicach". Szacunkowa wartość umowy dzierżawy ww. gruntu wynosi: 10 791 026,40 zł netto 13 272 962,47 zł brutto. Przewidywany okres dzierżawy to 10 lat z możliwością przedłużenia o kolejny okres.

SIERPIEŃ 2022

- W dniu 17 sierpnia 2022 roku PKP CARGO S.A., wspólnie z innymi spółkami z Grupy PKP, podpisała umowę o zarządzanie spółką zależną, o której mowa w art. 7 Kodeksu Spółek Handlowych (dalej: Karta Grupy PKP). Karta Grupy PKP określa m.in. podstawowy cel Karty Grupy PKP, którym jest zapewnienie realizacji interesów strategicznych Grupy PKP poprzez wypracowanie zasad i struktur, które będą definiować i wyznaczać Cele i Misję Grupy PKP, jak również pozwalać na rzetelny monitoring i ocenę działań podejmowanych przez zarządy Członków Grupy PKP. Interes Grupy PKP stanowi wspólnotę celów Stron, przy czym polega on na równoważeniu indywidualnych interesów Stron oraz interesu Grupy PKP). Poprzez podpisanie Karty Grupy PKP Spółka zobowiązała się do współdziałania z Członkami Grupy PKP w zakresie Obszarów Współpracy, które obejmują: audyt wewnętrzny i kontrolę wewnętrzną, strategię, analizy ekonomiczne, nadzór właścicielski, zakupy, informatykę i telekomunikację, marketing, promocję, działania PR, finanse, rachunkowość, zarządzanie zasobami ludzkimi, współpracę międzynarodową, działania prawno-organizacyjne, wspólny rynek, zarządzanie nieruchomościami, geodezję kolejową, bezpieczeństwo, szkolenia i doskonalenie zawodowe oraz rozwój personelu kolejowego. Karta Grupy PKP powołuje organy Grupy PKP, w tym Zarząd Grupy PKP jako organ wykonawczy oraz Radę Grupy PKP jako organ doradczo-konsultacyjny, przy czym organy te nie zastępują organów statutowych członków Grupy oraz współpracują ze stronami w sposób nienaruszający obowiązków ani uprawnień organów statutowych członków Grupy PKP.

WRZESIEŃ 2022

- W dniu 19 września 2022 roku Jednostka Dominująca 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 20 października 2023 roku.

PAŹDZIERNIK 2022

- Wyrok Sądu Najwyższego w przedmiotowej sprawie zarzutu nadużycia przez Spółkę PKP CARGO S.A. pozycji dominującej na krajowym rynku kolejowych przewozów towarowych - oddalił skargę kasacyjną wniesioną przez PKP CARGO S.A. do Wyroku Sądu Apelacyjnego oraz zasądził od Spółki na rzecz Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów („Prezesa UOKiK”) kwotę 540 zł kosztów zastępstwa procesowego. Oddalenie niniejszej kasacji ostatecznie kończy postępowanie w sprawie.
- W dniu 6 października 2022 roku Spółka PKP CARGO Terminale Sp. z o.o. zawarła warunkową umowę o dofinansowanie projektu dotyczącego inwestycji polegającej na budowie terminala multimodalnego w Zduńskiej Woli – Karsznicach na kwotę 51,7 mln zł. Projekt w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020.
- W dniu 10 października 2022 roku Jednostka Dominująca zawarła z Pekao Leasing Sp. z o.o. Ramową Umowę Leasingu z limitem 100 mln zł oraz okresem dostępności 12 miesięcy od dnia podpisania umowy. Za zgodą Finansującego do umowy mogą przystąpić inne spółki z Grupy PKP CARGO.

LISTOPAD 2022

- W dniu 08 listopada 2022 roku Jednostka Dominująca zawarła z PKO Leasing S.A. Ramową Umowę Leasingu z okresem dostępności do 31 grudnia 2023 r. Przedmiotem Umowy będzie leasing nowych lokomotyw dostarczonych przez konsorcjum w składzie NEWAG S.A. i Newag Lease sp. z o.o. S.K.A. do łącznej wartości 200 mln zł.

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.

Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO	w mln PLN		w mln EUR	
	9 miesięcy 2022	9 miesięcy 2021	9 miesięcy 2022	9 miesięcy 2021
Przychody z działalności operacyjnej	3 854,4	3 190,1	822,2	699,8
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej	98,3	(138,4)	21,0	(30,4)
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	1,7	(180,6)	0,4	(39,6)
Zysk / (strata) netto	(4,7)	(153,5)	(1,0)	(33,7)
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	50,4	(95,2)	10,8	(20,9)
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.)	(0,11)	(3,43)	(0,02)	(0,75)
Zysk / (strata) rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	(0,11)	(3,43)	(0,02)	(0,75)
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	572,2	313,9	122,1	68,9
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(593,5)	(590,7)	(126,6)	(129,6)
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	(110,2)	103,5	(23,5)	22,7
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(131,5)	(173,3)	(28,0)	(38,0)
	30/09/2022	31/12/2021	30/09/2022	31/12/2021
Aktywa trwałe	6 331,3	6 458,7	1 300,1	1 404,3
Aktywa obrotowe	1 191,6	1 139,0	244,7	247,6
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	3,5	15,7	0,7	3,4
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	459,8	486,9
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 091,0	3 040,6	634,7	661,1
Zobowiązania długoterminowe	2 461,9	2 833,8	505,5	616,1
Zobowiązania krótkoterminowe	1 973,5	1 739,0	405,3	378,1

Źródło: Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2022 roku sporządzone według MSSF UE.

Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN		w mln EUR	
	9 miesięcy 2022	9 miesięcy 2021	9 miesięcy 2022	9 miesięcy 2021
Przychody z działalności operacyjnej	2 842,5	2 322,2	606,3	509,4
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej	39,2	(169,9)	8,4	(37,3)
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(28,8)	(190,5)	(6,1)	(41,8)
Zysk / (strata) netto	(23,5)	(157,1)	(5,0)	(34,5)
Całkowite dochody	(17,4)	(127,0)	(3,7)	(27,9)
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.)	(0,52)	(3,51)	(0,11)	(0,77)
Zysk / (strata) rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	(0,52)	(3,51)	(0,11)	(0,77)
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	487,2	174,3	103,9	38,2
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(543,4)	(543,9)	(115,9)	(119,3)
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	(46,8)	218,8	(10,0)	48,0
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(103,0)	(150,8)	(22,0)	(33,1)
	30/09/2022	31/12/2021	30/09/2022	31/12/2021
Aktywa trwałe	5 920,3	6 031,2	1 215,7	1 311,3
Aktywa obrotowe	698,5	681,3	143,4	148,1
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	3,4	14,9	0,7	3,2
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	459,8	486,9
Kapitał własny	2 795,3	2 812,7	574,0	611,5
Zobowiązania długoterminowe	2 088,4	2 442,9	428,8	531,1
Zobowiązania krótkoterminowe	1 738,5	1 471,8	357,0	320,0

Źródło: Kwartalna Informacja Finansowa PKP CARGO S.A. za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2022 roku sporządzona według MSSF UE.

W okresach objętych Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO oraz Kwartalną Informacją Finansową PKP CARGO S.A. za okres 9 miesięcy zakończony dnia 30 września 2022 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalane przez Narodowy Bank Polski:

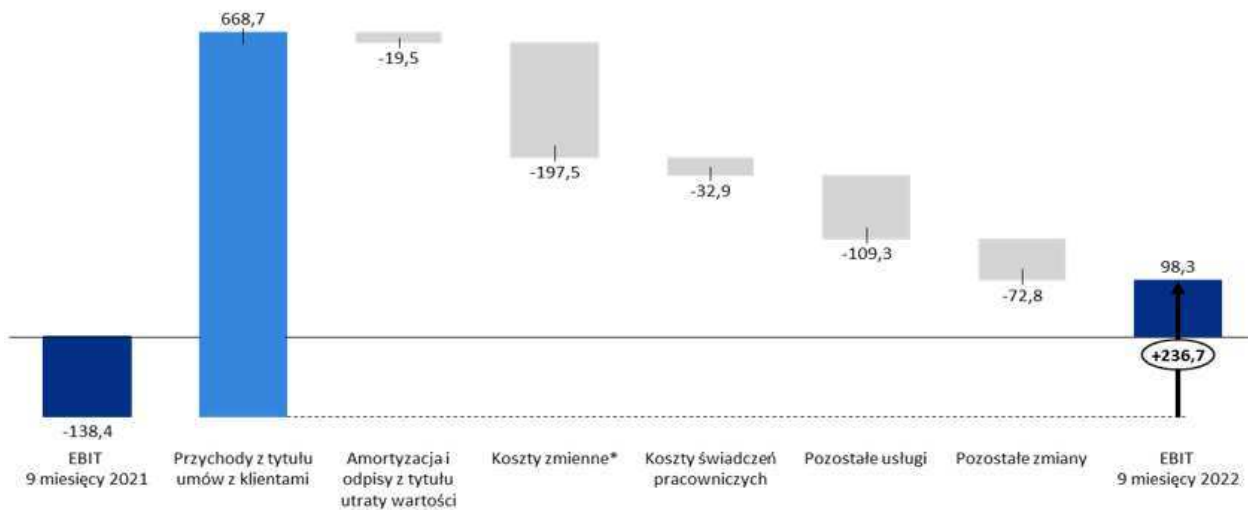
- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 30.09.2022 – 4,8698 PLN/EUR, 31.12.2021 - 4,5994 PLN/EUR,
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 1.01 - 30.09.2022 – 4,6880 PLN/EUR, 1.01 - 30.09.2021 - 4,5585 PLN/EUR.

4.1.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

Sprawozdanie z wyników Grupy PKP CARGO

W okresie 9 miesięcy 2022 r. wynik EBIT wyniósł 98,3 mln zł, tj. poprawił się w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. o 236,7 mln zł.

Wynik EBIT w okresie 9 miesięcy 2022 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r. (w mln zł)



* Koszty zmienne to koszty: paliwa trakcyjnego, energii trakcyjnej oraz dostępu do infrastruktury.

Źródło: Opracowanie własne

Najważniejsze odchylenia wpływające na wynik EBIT w okresie 9 miesięcy 2022 r. w porównaniu do 9 miesięcy 2021 r. zostały opisane poniżej:

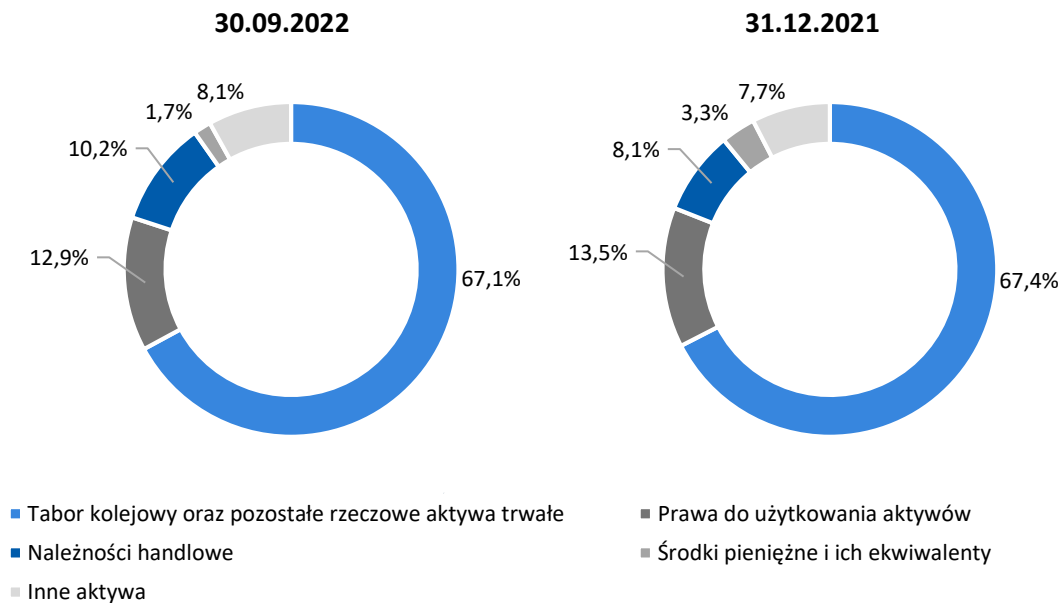
- zwiększenie przychodów z tytułu umów z klientami było bezpośrednim efektem wzrostu jednostkowych stawek dotyczących usług przewozowych oraz wzrostu wolumenu przewozów (w tym masy towarowej o 1,0% i wykonanej pracy przewozowej o 5,9%). Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale [4.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO](#);
- wzrost w ramach pozycji amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości będący rezultatem głównie ponoszonych wyższych nakładów na naprawy i przeglądy okresowe;
- wzrost kosztów zmiennych (zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury) o 24,9% powiązany ze wzrostem hurtowych cen energii i światowych cen paliw wraz ze wzrostem skali realizowanych przewozów;
- zwiększenie kosztów świadczeń pracowniczych, będące konsekwencją zwiększonych kosztów wynagrodzeń wynikających m.in. z realizowanych podwyżek. Szczegółowe informacje dot. zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale [4.4 Informacje dotyczące zatrudnienia](#);
- wzrost kosztów na pozycji pozostałe usługi o 109,3 mln zł, wynikający m.in. ze wzrostu kosztów usług rekultywacyjnych oraz wzrostu czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru;
- wzrost kosztów na pozycji pozostałe koszty o 41,3 mln zł, na skutek m.in. wzrostu kosztów wartości sprzedanych towarów i materiałów oraz wzrostu zużycia paliwa nietrakcyjnego, energii elektrycznej nietrakcyjnej, gazu i wody.

Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

AKTYWA

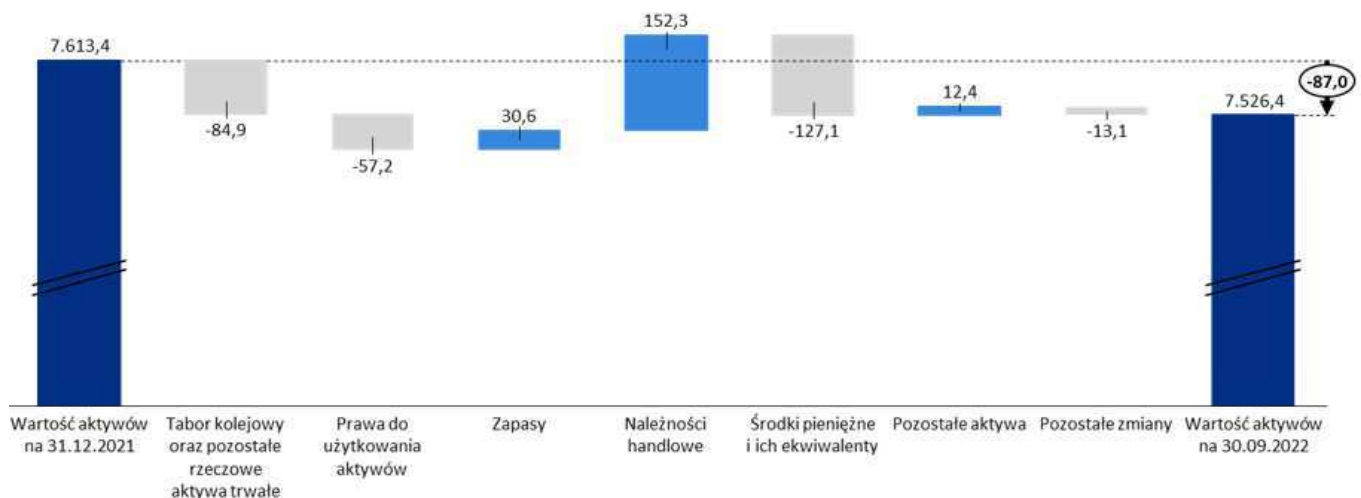
Największy udział w strukturze aktywów Grupy PKP CARGO na dzień 30.09.2022 r. miały tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 67,1% sumy aktywów wobec 67,4% na dzień 31.12.2021 r.

Struktura aktywów – stan na 30.09.2022 r. oraz 31.12.2021 r.



Źródło: Opracowanie własne

Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 9 miesięcy 2022 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

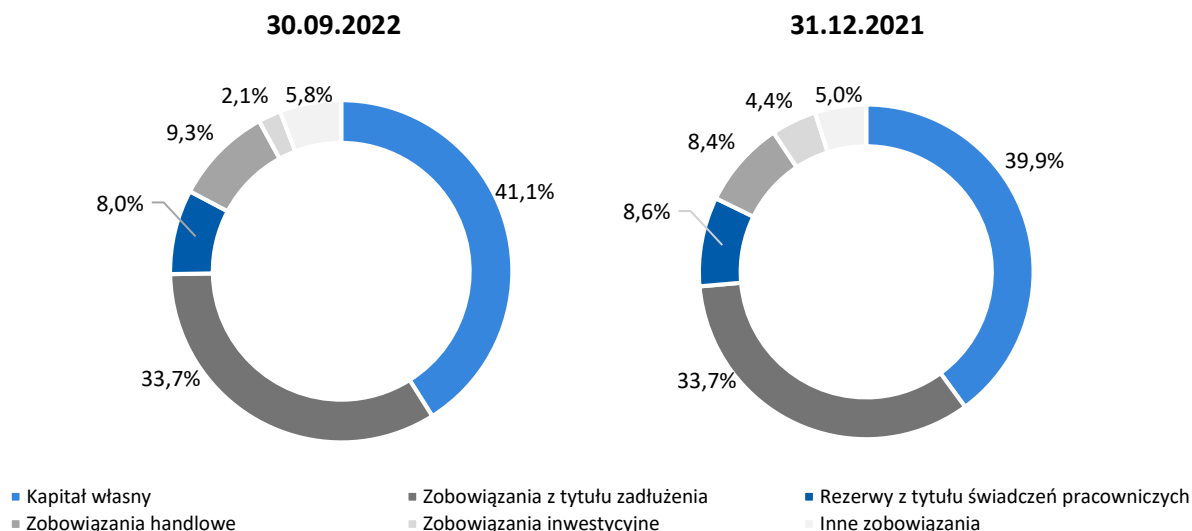
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 30.09.2022 r. w porównaniu do dnia 31.12.2021 r. zostały opisane poniżej:

- spadek wartości taboru oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych, jako wypadkowa likwidacji zbędnego taboru, amortyzacji oraz dokonanych inwestycji w rzeczowe aktywa trwałe;
- spadek praw do użytkowania aktywów wynikający głównie z wyższej amortyzacji nad nakładami inwestycyjnymi (mała skala nabycia nowych praw do użytkowania aktywów, przy równoczesnej postępującej amortyzacji dotychczas wykorzystywanych);
- wzrost należności handlowych wynikający głównie ze zwiększenia przychodów z tytułu umów z klientami;
- spadek wartości środków pieniężnych o 127,1 mln zł, będący wypadkową m.in. wydatków poniesionych z tytułu nabycia aktywów trwałych w wysokości 664,2 mln zł oraz spłaty kredytów i wydatków z tytułu leasingów wraz z odsetkami w kwocie 406,7 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z działalności operacyjnej równych 572,2 mln zł oraz zaciągniętych kredytach w wysokości 211,2 mln zł;
- wzrost wartości pozycji pozostałe aktywa głównie na skutek wzrostu zapłaconych zaliczek na zakup środków trwałych o 10,7 mln zł.

KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA

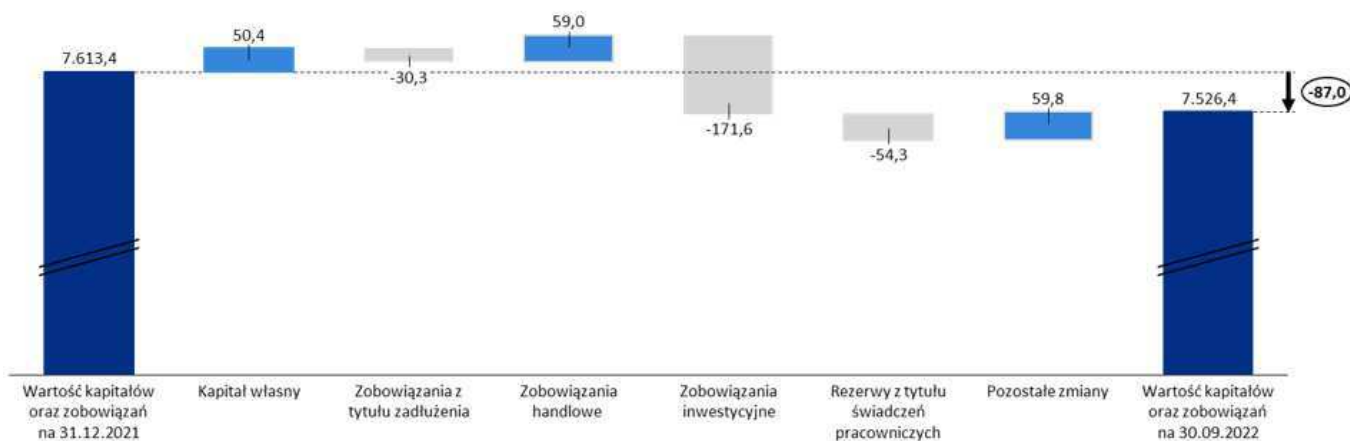
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO miał kapitał własny, który na dzień 30.09.2022 r. odpowiadał za 41,1% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 39,9% na dzień 31.12.2021 r. Zobowiązania z tytułu zadłużenia stanowiły 33,7% sumy kapitałów własnych i zobowiązań, które nie zmieniły wartości swojego udziału wobec końca 2021 roku.

Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.09.2022 r. oraz 31.12.2021 r.



Źródło: Opracowanie własne

Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 9 miesięcy 2022 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych i zobowiązań na dzień 30.09.2022 r. w porównaniu do dnia 31.12.2021 r. zostały opisane poniżej:

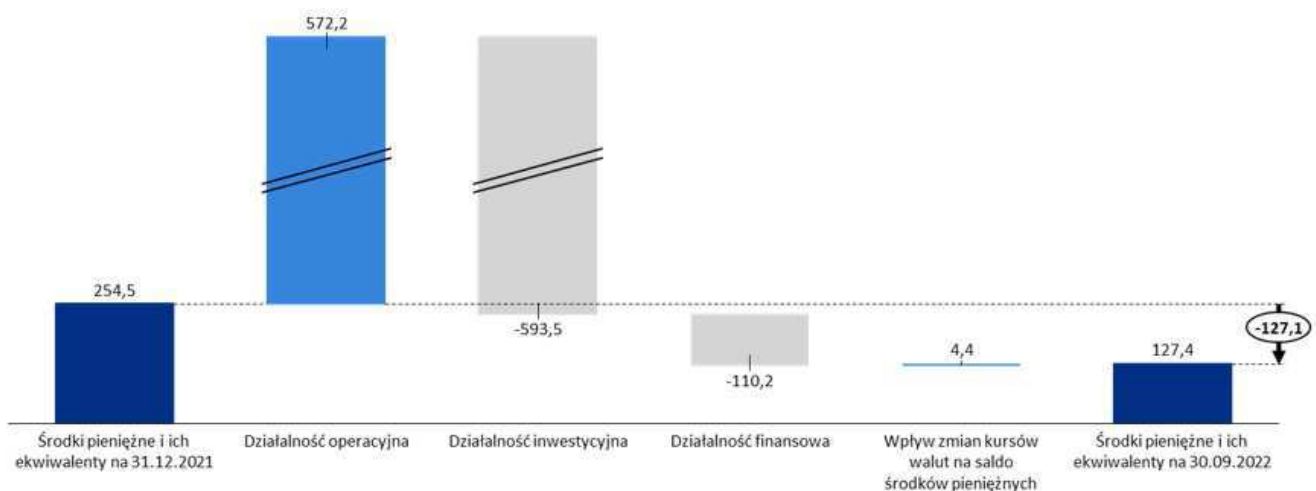
- wzrost wartości kapitałów własnych jako wypadkowa zysków aktuarialnych dot. świadczeń pracowniczych i dodatnich różnic kursowych wynikających z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zależnych przy jednoczesnym ujemnym wyniku finansowym oraz ujęcia efektu rachunkowości zabezpieczeń w pozostałych całkowitych dochodach;
- spadek wartości zobowiązań z tytułu zadłużenia jest efektem głównie spłaty kapitału wraz z odsetkami w wysokości 408,6 mln zł, przy jednoczesnym zaciągnięciu nowych zobowiązań w wysokości 222,9 mln zł, naliczeniu odsetek w wysokości 81,7 mln zł, ujemnych różnic kursowych ujętych w wyniku oraz wynikających z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych w kwocie 47,1 mln zł;
- spadek wartości zobowiązań inwestycyjnych wynikał głównie ze zmniejszenia zobowiązań inwestycyjnych dotyczących taboru kolejowego o 140,2 mln zł oraz zobowiązań inwestycyjnych dot. nieruchomości o 18,8 mln zł;

- spadek rezerw na świadczenia pracownicze wynikał głównie z aktualizacji założeń aktuarialnych w wysokości 44,1 mln zł w związku ze zmianą stopy dyskonta oraz zmianą podstawy kalkulacji rezerw wynikającą z zawartych ze stroną społeczną porozumień dotyczącymi podwyżki wynagrodzeń oraz wzrostem od 2023 roku minimalanego wynagrodzenia za pracę.

4.1.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 30.09.2022 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2021 r. spadła o 127,1 mln zł.

Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2022 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto przy amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 550,2 mln zł;
- przepływy z działalności inwestycyjnej były wypadkową poniesionych wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 664,2 mln zł (w tym inwestycje taborowe), przy jednoczesnych wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych na poziomie 64,2 mln zł na skutek podjęcia decyzji o sprzedaży zbędnych do prowadzenia efektywnej działalności operacyjnej składników majątku;
- przepływy pieniężne z działalności finansowej odzwierciedlają głównie efekt spłaty kredytów oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 406,7 mln zł, przy jednoczesnym wpływie z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 211,2 mln zł oraz otrzymanych dotacji w wysokości 88,1 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 9 miesięcy 2022 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2022 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2021 r.

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2022	9 miesięcy 2021	Zmiana	
			2022 - 2021	Tempo zmian 2022/2021
Marża EBITDA ¹	16,8%	12,3%	4,5	36,8%
Marża wyniku netto ²	-0,1%	-4,8%	4,7	-
ROA ³	-1,0%	-2,7%	1,7	-
ROE ⁴	-2,5%	-6,6%	4,1	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	212,2	209,8	2,4	1,1%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1 527,0	1 468,0	59,0	4,0%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁷	14,1	14,6	-0,5	-3,4%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	993,9	889,3	104,5	11,8%

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 bruttotonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
7. Obliczony jako iloraz pojazdodogodzin (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.

- w okresie 9 miesięcy 2022 r. marża EBITDA uległa polepszeniu, głównie z uwagi na istotny wzrost cen jednostkowych dotyczących przychodów z kolejowych usług przewozowych. Szczegółowe informacje o przyczynach zmian EBITDA i wyniku netto są przedstawione w rozdziale **5.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO**;
- poprawienie się wskaźników ROA i ROE wynika głównie z poprawy wyniku netto (pochodna wzrostu cen jednostkowych świadczonych usług przewozowych);
- poprawienie się średniodobowego przebiegu lokomotyw oraz jednoczesny wzrost średniego tonażu brutto na lokomotywę spowodowane jest efektem optymalizacji procesu przewozowego;
- odnotowany lekki spadek średniego czasu pracy lokomotywy dziennie - przyczyną tego zjawiska jest realizacja procesu przewozowego przy wysokim poziomie zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych z równoczesnym wzrostem liczby lokomotyw czynnych do wykonywania pracy przy zmiennych przewozach;
- wzrost wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego odzwierciedla efekt zwiększenia pracy przewozowej, przy równoczesnym spadku przeciętnego zatrudnienia w etatach.

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

Polityka pieniężna NBP

Kontynuowanie przez Radę Polityki Pieniężnej cyklu podwyżek stóp procentowych w kolejnych miesiącach spowoduje dalsze zwiększenie kosztów finansowych Grupy PKP CARGO z uwagi na finansowanie części działalności inwestycyjnej oraz części działalności operacyjnej zewnętrznymi źródłami finansowania, opartymi o zmienne stopy procentowe.

Sytuacja związana z COVID-19

Obserwujemy zmniejszenie oddziaływania epidemii COVID-19 na działalność spółek Grupy. Zmniejszyła się liczba infekcji wśród pracowników, jak i ograniczeniu uległy negatywne skutki zachorowań. Pomimo pojawienia się kolejnej fali pandemii, przewozy oraz ich obsługa logistyczna przebiegają w standardowy sposób, bez większych zakłóceń logistycznych. Rosnąca liczba osób zaszczepionych oraz łagodniejszy przebieg choroby spowodował rozluźnienie obostrzeń w kolejnych krajach, co pozytywnie wpłynie na wymianę międzynarodową oraz przewozy towarów.

Konflikt zbrojny na Ukrainie

Pod wpływem konfliktu w większym lub mniejszym stopniu są wszystkie kraje Europy Środkowo – Wschodniej. Konflikt wpływa na łańcuch dostaw. Wielkość wpływu jest zależna od rodzaju towaru. W znacznej mierze zmieniły się łańcuchy dostaw paliw takich jak węgiel, ropa, gaz – ze względu na sankcje nałożone na Rosję i Białoruś. Również konflikt wpływa na łańcuchy dostaw intermodalnych, zmniejszeniu uległy dostawy intermodalne z portów Gdynia, Gdańsk oraz na Nowym Jedwabnym Szlaku. Rozpoczęliśmy współpracę z podmiotami litewskimi i ukraińskimi w relacji Ukraina – Litwa oraz Litwa – Ukraina. Kontrakty z dotychczasowymi klientami intermodalnymi nie zostały zerwane, żaden z klientów zagranicznych PKP CARGO S.A. i klientów intermodalnych nie jest objęty sankcjami.

Wpływ konfliktu w sektorze Automotive może spowodować brak komponentów. Ukraina jest jednym z większych dostawców przewodów elektrycznych dla producentów samochodów, ich brak na rynku może się powtórzyć, co wówczas spowoduje zmniejszone przewozy gotowych samochodów.

Aktualnie w perspektywie krótkookresowej oraz średniookresowej nie występuje szczególnie wysoki poziom ryzyka dla działalności operacyjnej spółek Grupy PKP CARGO. Z uwagi na strukturę przewozów oraz zakres działalności spółek z Grupy PKP CARGO przewiduje się, że agresja Rosji na Ukrainę może być przyczyną utraty stosunkowo nieznacznej części przychodów ze świadczonych usług, które mogą być zastąpione przez świadczenie usług w nowych obszarach. Potencjalnie dalsza eskalacja konfliktu oraz dalsze zaostrzenie sankcji mogą mieć negatywny wpływ na przychody spółek zależnych należących do Grupy PKP CARGO, obsługujących terminale na wschodniej granicy Polski oraz świadczących usługi spedycyjne w tym obszarze. Jednakże na chwilę obecną brak jest realnych sygnałów, które świadczyłyby o takim zagrożeniu.

Grupa PKP CARGO monitoruje oddziaływanie konfliktu w Ukrainie i jego ewentualnych następstw na działalność przewozową oraz okołoprzewozową, podejmując stosowne działania korygujące. Podmioty Grupy wykorzystują możliwości związane ze zmianami kierunków przepływów towarów, dostosowując swoją ofertę do wymagań rynku.

Rynek surowców i kruszyw

W kolejnych okresach trudno przewidzieć jak dalej będą kształtowały się ceny surowców z uwagi na uwarunkowania geopolityczne, w tym duży wpływ konfliktu zbrojnego na Ukrainie – wzrost kosztów wydobycia surowców. Ewentualne dalsze rozszerzenie sankcji gospodarczych na surowce i kruszywa z Rosji i Białorusi może wpłynąć na wzrost kosztów produkcji, dostępność towaru oraz mniejszą dynamikę wzrostu przewozów.

Rynek przewozów intermodalnych

Dynamika wzrostu rynku przewozów intermodalnych w kraju w 2022 r. w porównaniu do poprzednich okresów została wyraźnie wyhamowana. Polityka „zero COVID” realizowana przez władze Chin na terenie Azji może wpłynąć negatywnie na ilości przewożonych kontenerów z Chin w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku. Zatłoczenie na przejściach granicznych z Ukrainą oraz terminalach obsługujących przejścia graniczne, komplikacje z tego tytułu nie pozwalają zwiększyć intensywności przewozów w tym rejonie, a długi czas obsługi sprawia, że przewozy przejmuje transport samochodowy. Wpływ również będzie miała ograniczona przepustowość infrastruktury kolejowej dla pociągów kontenerowych do/z portów morskich na skutek zwiększonego zapotrzebowania na transport towarów masowych (głównie zboża) z/do portów morskich z Ukrainy oraz przywóz węgla opałowego do Polski.

Opłaty za dostęp do infrastruktury

Infrastruktura na terenie Polski.

Po wejściu w życie zmian wprowadzonych do ustawy o transporcie kolejowym, a zwłaszcza zmian w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa (MIB) z dnia 7 kwietnia 2017 roku w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r. poz. 755 z późn.zm.) w Polsce stosowane są przez wszystkich zarządców infrastruktury odpowiednie regulacje dotyczące nabywania uprawnień do zamawiania/odmawiania rozkładu jazdy, naliczania opłat za dostęp liniowy z tym związanych oraz regulacje dot. udostępniania obiektów infrastruktury usługowej (OIU).

Na infrastrukturze ogólnokrajowej w rozkładzie jazdy 2021/2022 w zakresie dostępu do infrastruktury w PKP PLK S.A., stosowane były cenniki niezmienione względem poprzednich rozkładów. Zarządcy prywatni infrastruktury kolejowej zależnie od sytuacji stosowali w rozkładzie jazdy 2021/2022 w cennikach stawki z wcześniejszych rozkładów lub zmienione na wyższe. W związku z sytuacją za wschodnią granicą, przy obniżeniu poziomu wymiany handlowej zarówno w przewozach masowych jak i intermodalnych, zarządcy nie stosowali ulg/rabatów w opłatach.

Infrastruktura zagraniczna.

PKP CARGO S.A. posiada oraz zawiera na obowiązujące kolejne okresy rozkładów jazdy umowy na dostęp do infrastruktury z zarządcami zagranicznych sieci kolejowych. We wszystkich krajach cenniki i zasady rozliczeń stanowią informację publiczną i są dostępne na stronach internetowych poszczególnych zarządców infrastruktury.

W 2022 r. z ważniejszych działań zarządców zagranicznych należy wymienić dalsze funkcjonowanie programu dofinansowania użytkowania tras pociągów towarowych, który administrowany jest przez niemieckiego zarządcę publicznej infrastruktury DB Netz. W pierwszych 9 miesiącach 2022 r. Rząd Federalny dopłacał do podstawowej stawki 44,90%, natomiast od października br. wobec mniejszej pracy przewozowej dotację podwyższono do 55,37%.

Do utrudnień na infrastrukturze zagranicznej należy zaliczyć wprowadzenie od 13 grudnia 2020 roku w Niemczech przepisów ustawy dot. ochrony środowiska przed hałasem i zakaz jazdy wagonów z wstawkami żeliwnymi, w przyszłości nakładane będą kary za stosowanie taboru z wstawkami żeliwnymi. Okresowe zawieszenie przez zarządcę czeskiej infrastruktury opłat za niewykorzystane trasy, w Austrii ze względu na sytuację z COVID-19 przedłużenie do końca czerwca 2022 roku zwrotu przewoźnikom opłat za infrastrukturę za przejazdy pociągów ładownych i próżnych (opłaty za przejazdy lokomotyw luzem naliczane bez zmian).

Poziom cen paliwa trakcyjnego i energii

Duży wpływ koniunktury gospodarczej na sytuację na rynku spowodował wzrost cen paliwa trakcyjnego w porównaniu do analogicznego okresu o ponad 60%. Cena energii elektrycznej w nadchodzącym okresie będzie determinowana przez trwający kryzys energetyczny. Embargo na import węgla z Rosji, brak infrastruktury do pozyskiwania energii elektrycznej z odnawialnych źródeł oraz zawirowania w logistyce gazu powoduje znaczący wzrost poziomu cen energii.

Dialog społeczny

Na mocy porozumienia ze stroną społeczną do końca 2022 r. szacowany koszt podwyżek wynagrodzeń wyniesie ok. 94 mln zł. Osiągnięcie porozumienia oznacza, że do listopada 2022 r. zawieszono zostały mediacje w sporze zbiorowym.

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

PKP CARGO S.A. nie publikowała prognoz finansowych na 2022 rok.

4.4 Informacje o majątku produkcyjnym

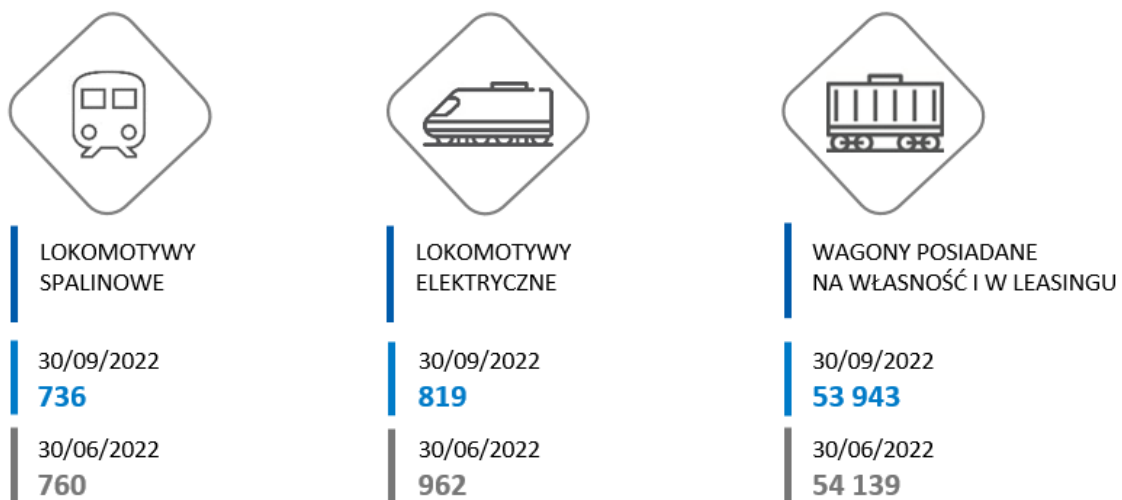
4.4.1 Tabor

Utrzymanie taboru Grupy PKP CARGO realizowane jest 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. Poza taborom stanowiącym własność Grupy PKP CARGO, zaplecze należące do Grupy wykonuje również naprawy taboru i podzespołów należących 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. Ilości napraw bieżących taboru uzależnione są 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.

Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO



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 9 miesięcy 2022 r.

Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.09.2022 r. oraz 31.12.2021 r.

Wyszczególnienie	30/09/2022	31/12/2021	Zmiana 2022-2021
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 417	1 441	-24
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	726 756	728 944	-2 188

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 Jednostce dominującej, jak i w spółkach zależnych oraz dostosowywaniu go do rozmiarów i profilu prowadzonej działalności. W analizowanym okresie największy wpływ miało zakończenie działalności operacyjnej PKP CARGO International a.s. w elektrowni Hodonin, rozbiórka biurowca PKP CARGO International a.s. w Karviná-Doly oraz, sprzedaż budynku w Paskowie. Zakończenie przez spółki PKP CARGO, PKP CARGO TERMINALE, PKP CARGOSERVICE i PKP CARGO CONNECT najmu budynków.

5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

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

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 wierzytelności PKP CARGO S.A. lub jej spółek zależnych, poza ujawnionymi w skonsolidowanych sprawozdaniach finansowych, w notach dot. zobowiązań warunkowych.

5.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w okresie 9 miesięcy 2022 r. transakcji z podmiotami powiązаныmi na warunkach innych niż rynkowe.

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

5.3 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek

PKP CARGO S.A. lub jednostka od niej zależna nie udzieliła 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

Poza informacjami przedstawionymi w niniejszym Raporcie, nie zidentyfikowano innych informacji, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacji, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez emitenta.

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

Zarząd Jednostki dominującej

**DARIUSZ
MICHAŁ SELIGA** Elektronicznie podpisany
przez DARIUSZ MICHAŁ
SELIGA
Data: 2022.11.23 18:34:17
+01'00'

Dariusz Seliga
Prezes Zarządu

**Marek Henryk
Olkiewicz** Elektronicznie podpisany
przez Marek Henryk Olkiewicz
Data: 2022.11.23 18:13:12
+01'00'

Marek Olkiewicz
Członek Zarządu

**Jacek
Rutkowski** Elektronicznie podpisany
przez Jacek Rutkowski
Data: 2022.11.23 18:23:19
+01'00'

Jacek Rutkowski
Członek Zarządu

**Maciej
Jankiewicz** Elektronicznie podpisany
przez Maciej Jankiewicz
Data: 2022.11.23 19:26:14
+01'00'

Maciej Jankiewicz
Członek Zarządu

**Zenon Stefan
Kozendra** Elektronicznie
podpisany przez Zenon
Stefan Kozendra
Data: 2022.11.23
18:17:48 +01'00'

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 23 listopada 2022 roku

W celu uzyskania dodatkowych informacji o PKP CARGO
prosimy o kontakt z Biurem Zarządu i Relacji Inwestorskich:

PKP CARGO S.A.
Biuro Zarządu i Relacji Inwestorskich
Ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa

telefon: +48 22 391 47 09
e-mail: relacje.inwestorskie@pkpcargo.com



PKPCARGO