

I KWARTAŁ

2025



**Pozostałe informacje
do Skonsolidowanego Raportu
Kwartalnego
Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A.
w restrukturyzacji**



pkpcargo.com



relacje.inwestorskie@pkpcargo.com

POZOSTAŁE INFORMACJE DO SKONSOLIDOWANEGO RAPORTU KWARTALNEGO ZA I KWARTAŁ 2025 ROKU

1. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	5
1.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.....	5
1.2 Jednostki podlegające konsolidacji	6
2. Informacje dotyczące Jednostki dominującej	8
2.1 Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.....	8
2.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	11
2.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów.....	11
2.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących	12
3. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	13
3.1 Otoczenie makroekonomiczne	13
3.2 Działalność przewozowa	17
3.3 Informację dotyczącą segmentów działalności	25
3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia	26
3.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO.....	26
3.6 Opis dokonań i niepowodzeń, w tym Istotne informacje i zdarzenia w I kwartale 2025 roku, do dnia publikacji raportu.....	27
4. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	29
4.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO.....	29
4.2 Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału	36
4.3 Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok.....	38
4.4 Informacje o majątku produkcyjnym.....	38
5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	40
5.1 Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	40
5.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi.....	40
5.3 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek.....	40
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	40
5.5 Podsumowanie	40

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.03.2025 r.	6
Rysunek 2 Wskaźnik PMI dla sektora przetwórstwa przemysłowego (markit IHS).....	13
Rysunek 3 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2021-2024 wraz z jego dekompozycją, a także prognoza na lata 2025-2027 - dane niewyrównane sezonowo	15
Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2021-2024 oraz prognoza na lata 2025-2027 – dane wyrównane sezonowo i skorygowane o liczbę dni roboczych	16
Rysunek 5 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w pierwszych kwartałach w latach 2021-2025 (mln ton)	19
Rysunek 6 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w pierwszych kwartałach w latach 2021-2025 (mld tkm)	19
Rysunek 7 Kwartałne udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2021-2025 ...	20
Rysunek 8 Kwartałne udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2021-2025	20
Rysunek 9 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I kwartale 2025 r..	21
Rysunek 10 Struktura pracy przewozowej oraz masy Grupy PKP CARGO w okresie I kwartału 2025 r. i 2024 r.....	23
Rysunek 11 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2025 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2024 r.....	24
Rysunek 12 Struktura zatrudnienia w Grupie PKP CARGO – stan na 31.03.2025 r. oraz 31.12.2024 r.....	26
Rysunek 13 Wynik EBIT w okresie I kwartału 2025 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2024 r. (w mln zł) ..	31
Rysunek 14 Struktura aktywów – stan na 31.03.2025 r. oraz 31.12.2024 r.....	32
Rysunek 15 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie I kwartału 2025 r. (w mln zł)	32
Rysunek 16 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO – stan na 31.03.2025 r. oraz 31.12.2024 r.....	33
Rysunek 17 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO w okresie I kwartału 2025 r. (w mln zł)	33
Rysunek 18 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie I kwartału 2025 r. (w mln zł).....	34
Rysunek 19 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO w restrukturyzacji.....	38

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną.....	7
Tabela 2 Jednostki wycenione metodą praw własności.....	8
Tabela 3 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	8
Tabela 4 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.....	9
Tabela 5 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	10
Tabela 6 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.....	10
Tabela 7 Skład Komitetu ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	11
Tabela 8 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.....	11
Tabela 9 Struktura znaczących akcjonariuszy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na dzień 28 kwietnia oraz 30 maja 2025 roku.....	11
Tabela 10 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji przez osoby zarządzające.....	12
Tabela 11 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji przez osoby nadzorujące	12
Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2025 r. i I kwartał 2024 r.	22
Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2025 r. i I kwartał 2024 r.	22
Tabela 14 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za I kwartał 2025 r. i I kwartał 2024 r.	22
Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za I kwartał 2025 r. w porównaniu do I kwartału 2024 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)	27
Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.....	29
Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	30
Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie I kwartału 2025 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2024 r.	35
Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 31.03.2025 r. oraz 31.03.2024 r.	39

1. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

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

Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji („Grupa 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 poszerzanie działalności zarówno w ujęciu produktowym, jak i geograficznym. Poza działalnością przewozową Grupa PKP CARGO świadczy usługi komplementarne wspierające ofertę Grupy w zakresie kolejowego przewozu towarów, m.in. usługi bocznicowe i trakcyjne, terminalowe czy spedycyjne.

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

Struktura Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na dzień 31 marca 2025 roku, obejmowała:

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

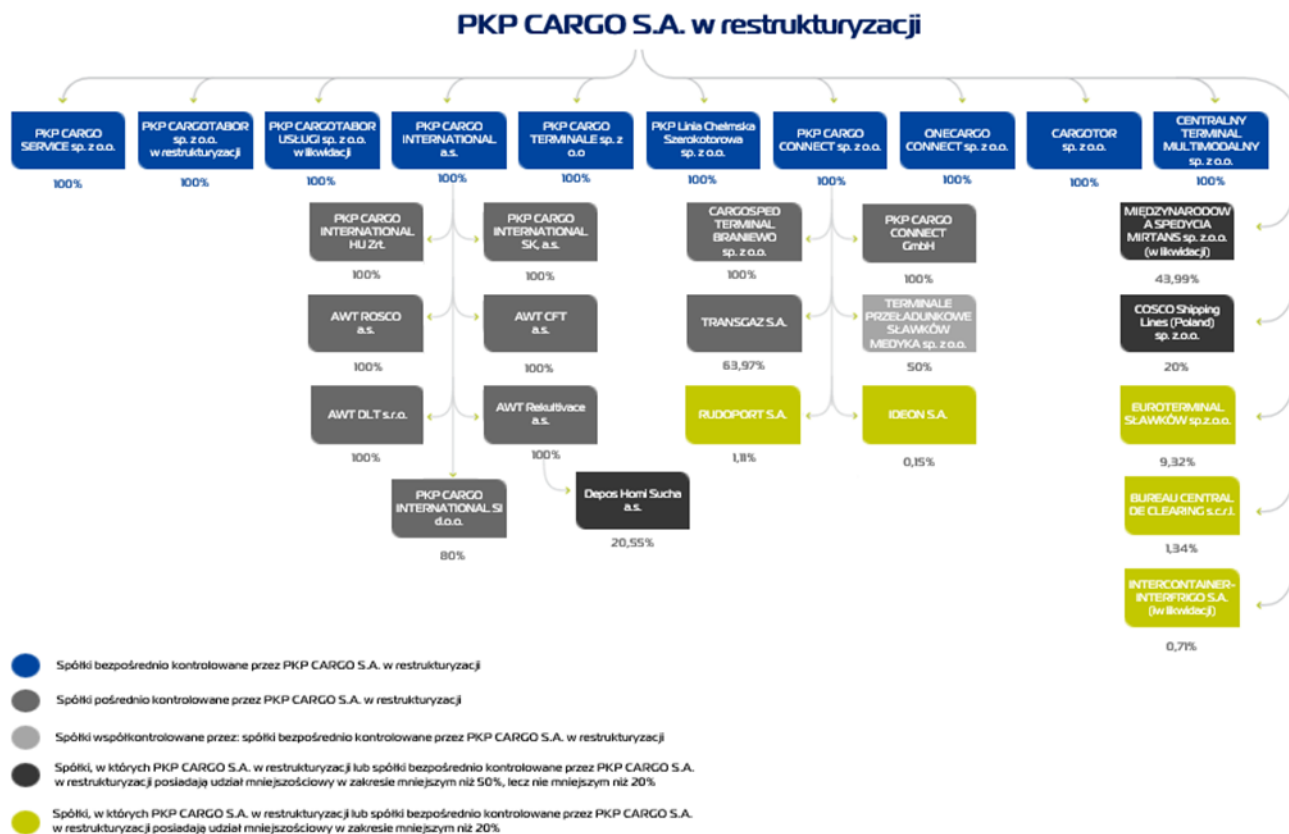
Ponadto PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji lub spółki zależne (kontrolowane bezpośrednio lub pośrednio) od PKP CARGO posiadały na dzień 31 marca 2025 roku udziały lub akcje w 8 spółkach, które nie były kontrolowane lub współkontrolowane przez PKP CARGO lub podmioty zależne od PKP CARGO, w tym:

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



Na poniższym schemacie przedstawiamy strukturę powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31 marca 2025 roku:

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.03.2025 r.



Źródło: Opracowanie własne.

W zakresie struktury powiązań kapitałowych w okresie pierwszych 3 miesięcy 2025 r. nie zaszły żadne zmiany.

W I kwartale 2025 roku niniejszego raportu nie miały miejsca zmiany organizacji Grupy, które wynikałyby z połączenia jednostek, uzyskania lub utraty kontroli nad jednostkami zależnymi oraz inwestycjami długoterminowymi, a także podziału, restrukturyzacji lub zaniechania działalności.

Po zakończeniu I kwartału - z dniem 5 kwietnia 2025 roku dokonano przekształcenia formy prawnej spółki PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s. z siedzibą w Bratysławie (Słowacja), będącej jednoosobową spółką zależną PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. z siedzibą w Ostrawie (Czechy), w wyniku którego to przekształcenia Spółka funkcjonująca dotychczas jako spółka akcyjna, od dnia 5 kwietnia 2025 r. funkcjonuje jako spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, pod firmą: PKP CARGO INTERNATIONAL SK, s.r.o.

1.2 Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. na dzień 31 marca 2025 roku, obejmuje PKP CARGO jako jednostkę dominującą oraz 12 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną oraz 7 jednostek zależnych konsolidowanych metodą praw własności:

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

Nazwa Spółki	Podstawowa działalność
PKP CARGO SERVICE Sp. z o. o. („PKP CARGO SERVICE”)	Kompleksowa obsługa bocznic kolejowych i przewozy ładunków transportem kolejowym oraz utrzymanie infrastruktury torowej.
PKP CARGOTABOR Sp. z o. o. w restrukturyzacji („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. w likwidacji („PKP CARGOTABOR USŁUGI w likwidacji”)	Na dzień przekazania raportu spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. („PKP CARGO TERMINALE”)	Przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada terminale, które umożliwiają przeładunek towarów masowych i sztukowych, również kontenerów. Spółka posiada możliwość prowadzenia komunikacji przestawczej i jako jedyna spółka na granicy wschodniej posiada 6 - komorową odmrażalnię.
CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO Sp. z o.o. („CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO”)	Przeładunek towarów oraz sprzedaż hurtowa i detaliczna węgla.
CARGOTOR Sp. z o.o. („CARGOTOR”)	Zarządzanie infrastrukturą torową i usługową (bocznice 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.
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. („PKP CARGO INTERNATIONAL”)	Kompleksowa obsługa towarowego transportu kolejowego (Republika Czeska, Słowacja i Polska), spedytor kolejowy w całym rejonie Europy Środkowo-Wschodniej, zarządza terminalem intermodalnym zlokalizowanym w miejscowości Paskov. Oferuje kompleksową obsługę dowozów i odwozów transportem drogowym („ostatnia mila”). Zarządzanie taborem w Grupie PKP CARGO INTERNATIONAL.
AWT ROSCO a.s. („AWT Rosco”)	Czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.
AWT CFT a.s. („AWT CFT”)	Międzynarodowe usługi spedycyjne. Na dzień przekazania raportu spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
AWT Rekultivace a.s. („AWT Rekultivace”)	Działalność o charakterze budownictwa inżynierskiego, w tym gospodarowanie i rewitalizacja terenów przemysłowych (w tym górniczych), prace rozbiórkowe, zarządzanie obiektami przeznaczonymi do zagospodarowania odpadów, likwidacja wyrobisk, odkażanie gleby, etc.
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt. („PKP CARGO INTERNATIONAL HU”)	Usługi transportu kolejowego oraz obsługa bocznic kolejowych na terenie Węgier na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego.

Dodatkowo wykaz jednostek wycenianych metodą praw własności przedstawiono w [Nocie 5.3](#) Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2025 roku sporządzonego według MSSF UE.

Tabela 2 Jednostki wycenione metodą praw własności

Nazwa Spółki	Podstawowa działalność
Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.	Na dzień przekazania raportu spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	Przewozy realizowane za pomocą własnej floty (kontenerowce, masowce, tankowce, statki wielozadaniowe i specjalistyczne, np.: półzanurzalne oraz floty leasingowanej, obsługa i sprzedaż statków oraz 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. Spółka 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. w restrukturyzacji

ZARZĄD

Tabela 3 Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Agnieszka Wasilewska-Semail	Prezes Zarządu	20.01.2025 r.	nadal
Paweł Miłek	Wiceprezes Zarządu, Członek Zarządu ds. Restrukturyzacji	01.01.2025 r.	nadal
Sebastian Miller	Członek Zarządu ds. Operacyjnych	01.01.2025 r.	nadal
Artur Warsocki	Członek Zarządu ds. Handlowych	01.02.2025 r.	nadal
Michał Łotoszyński	Członek Zarządu ds. Finansowych	17.02.2025 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne na dzień publikacji niniejszego raportu

W trakcie I kwartału 2025 r. do dnia publikacji niniejszego raportu doszło do następujących zmian w Zarządzie Spółki:

Zgodnie z decyzją z dnia 20 grudnia 2024 r. Rada Nadzorcza powołała do składu Zarządu:

- Panią Agnieszkę Wasilewską-Semail powierzając jej funkcję Prezesa Zarządu ze skutkiem od dnia 1 lutego 2025 r.
- Pana Artura Warsockiego powierzając mu funkcję Członka Zarządu ds. Handlowych ze skutkiem od dnia 1 lutego 2025 r.
- Pana Sebastiana Millera powierzając mu funkcję Członka Zarządu ds. Operacyjnych ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2025 r.
- Pana Pawła Miłka powierzając mu funkcję Członka Zarządu ds. Restrukturyzacji ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2025 r., jednocześnie powierzyła pełnienie obowiązków Prezesa Zarządu Panu Pawłowi Miłkowi w okresie od 1 stycznia do 31 stycznia 2025 r.

W dniu 13 stycznia 2025 r. Rada Nadzorcza podjęła uchwałę zgodnie z którymi postanowiła:

- zmienić termin powołania Pani Agnieszki Wasilewskiej-Semail na stanowisko Prezesa Zarządu na dzień 20 stycznia 2025 r.
- skrócić czas powierzenia pełnienia obowiązków Prezesa Zarządu Spółki Panu Pawłowi Miłkowi do dnia 19 stycznia 2025 r., jednocześnie powierzyć Panu Pawłowi Miłkowi pełnienie funkcji Wiceprezesa Zarządu – Członkowi Zarządu ds. Restrukturyzacji.

W dniu 14 lutego 2025 r. Rada Nadzorcza Spółki podjęła uchwałę zgodnie z którą postanowiła powołać do składu Zarządu:

- Pana Michała Łotoszyńskiego na stanowisko Członka Zarządu ds. Finansowych ze skutkiem od dnia 17 lutego 2025 r.

RADA NADZORCZA

Tabela 4 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Rady Nadzorczej	12.07.2022 r.	31.01.2025 r.
Bogusław Nadolnik	Członek Rady Nadzorczej Przewodniczący Rady Nadzorczej	13.05.2024 r. 06.02.2025 r.	nadal
Marcin Wojewódka	Członek Rady Nadzorczej Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	19.04.2024 r. 13.01.2025 r.	nadal
Michał Wnorowski	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Monika Starecka	Członek Rady Nadzorczej	19.04.2024 r.	nadal
Robert Stępień	Członek Rady Nadzorczej	13.05.2024 r.	nadal
Marzena Piszczek	Członek Rady Nadzorczej	21.11.2024 r.	nadal
Piotr Babski	Członek Rady Nadzorczej	03.02.2025 r.	nadal
Tomasz Pietrek	Członek Rady Nadzorczej – Przedstawiciel Pracowników	07.05.2025 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne na dzień publikacji niniejszego raportu

W trakcie I kwartału 2025 r. do dnia publikacji niniejszego raportu doszło do następujących zmian w Radzie Nadzorczej:

- w dniu 13 stycznia 2025 r. Rada Nadzorcza powierzyła pełnienie funkcji Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej Panu Marcinowi Wojewódce – Członkowi Rady Nadzorczej Spółki,
- w dniu 30 stycznia 2025 r. Przewodniczący Rady Nadzorczej Pan Władysław Szczepkowski złożył oświadczenie o rezygnacji z członkostwa w Radzie Nadzorczej z dniem 31 stycznia 2025 r.,
- w dniu 31 stycznia PKP S.A. działając na podstawie § 19 ust. 2 i ust. 6 Statutu Spółki powołała z dniem 3 lutego 2025 roku Pana Piotra Tomasza Babskiego do składu Rady Nadzorczej VIII kadencji,

- w dniu 6 lutego 2025 r. Rada Nadzorcza powierzyła pełnienie funkcji Przewodniczącego Rady Nadzorczej Panu Bogusławowi Edmundowi Nadolnikowi – Członkowi Rady Nadzorczej Spółki,
- w dniu 7 maja 2025 r. Rada Nadzorcza działając na podstawie § 13 ust. 4 i 5 Regulaminu powoływania przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. oraz trybu jego odwoływania, w związku z § 19 ust. 3 Statutu Spółki powołała z dniem 7 maja 2025 r. Pana Tomasza Pietrka do składu Rady Nadzorczej VIII kadencji.

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

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

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Michał Wnorowski	Przewodniczący Komitetu	23.08.2022 r.	nadal
Marzena Piszczek	Członek Komitetu	27.11.2024 r.	nadal
Monika Starecka	Członek Komitetu	30.01.2025 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne na dzień publikacji niniejszego raportu

W trakcie I kwartału 2025 r., do dnia publikacji niniejszego raportu, doszło do następujących zmian w Komitecie Audytu Rady Nadzorczej:

- w dniu 30 stycznia 2025 r. Przewodniczący Rady Nadzorczej Pan Władysław Szczepkowski złożył oświadczenie o rezygnacji z członkostwa w Radzie Nadzorczej z dniem 31 stycznia 2025 r.,
- w dniu 30 stycznia 2025 r. Rada Nadzorcza Spółki powołała do składu Komitetu Audytu Rady Nadzorczej Panią Monikę Starecką.

KOMITET DS. NOMINACJI

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

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Marzena Piszczek	Przewodnicząca Komitetu	27.11.2024 r.	nadal
Robert Stępień	Członek Komitetu	16.05.2024 r.	nadal
Monika Starecka	Członek Komitetu	06.02.2025 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne na dzień publikacji niniejszego raportu

W trakcie I kwartału 2025 r., do dnia publikacji niniejszego raportu, doszło do następujących zmian w Komitecie ds. Nominacji:

- w dniu 30 stycznia 2025 r. Przewodniczący Rady Nadzorczej Pan Władysław Szczepkowski złożył oświadczenie o rezygnacji z członkostwa w Radzie Nadzorczej z dniem 31 stycznia 2025 r.,
- w dniu 6 lutego 2025 r. Rada Nadzorcza powołała w skład Komitetu ds. Nominacji Panią Monikę Starecką.

KOMITET DS. STRATEGII, RESTRUKTURYZACJI I ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

W dniu 27 lutego 2025 roku Rada Nadzorcza podjęła Uchwałę Nr 279/VIII/2025 w sprawie przyjęcia „Regulaminu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.”, zmieniając nazwę Komitetu ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. na Komitet ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.

Uchwałę Nr 226/VIII/2024 z dnia 27 listopada 2024 roku Rada Nadzorcza zawiesiła funkcjonowanie Komitetu ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju do dnia 31 stycznia 2025 r. ze względu na prowadzone postępowanie sanacyjne.

Tabela 7 Skład Komitetu ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Michał Wnorowski	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Bogusław Nadolnik	Członek Komitetu	16.05.2024 r.	nadal
Marcin Wojewódka	Członek Komitetu	06.02.2025 r.	nadal
Piotr Babski	Członek Komitetu	28.04.2025 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne na dzień publikacji niniejszego raportu

W trakcie I kwartału 2025 r. do dnia publikacji niniejszego raportu doszło do następujących zmian w Komitecie ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju:

- w dniu 30 stycznia 2025 r. Przewodniczący Rady Nadzorczej Pan Władysław Szczepkowski złożył oświadczenie o rezygnacji z członkostwa w Radzie Nadzorczej z dniem 31 stycznia 2025 r.,
- w dniu 6 lutego 2025 r. Rada Nadzorcza powołała w skład Komitetu ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju Pana Marcina Wojewódkę,
- w dniu 28 kwietnia 2025 r. Rada Nadzorcza powołała w skład Komitetu ds. Strategii, Restrukturyzacji i Zrównoważonego Rozwoju Pana Piotra Babskiego.

2.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Strukturę kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na dzień 31 marca 2025 roku przedstawia poniższa tabela:

Tabela 8 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

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

Źródło: Opracowanie własne

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

2.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów

W okresie od dnia publikacji ostatniego raportu okresowego, tj. od dnia 28 kwietnia 2025 r. do dnia przekazania niniejszego raportu, nie miały miejsca zmiany w zakresie akcjonariuszy posiadających bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji PKP CARGO S.A.

Tabela 9 Struktura znaczących akcjonariuszy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na dzień 28 kwietnia oraz 30 maja 2025 roku

Akcyonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A.	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Fundusze* zarządzane przez Nationale-Nederlanden PTE S.A.	5 409 513	12,08%	5 409 513	12,08%
Pozostali akcjonariusze	24 593 210	54,91%	24 593 210	54,91%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

* Nationale-Nederlanden Otwarty Fundusz Emerytalny, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2025, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2030, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2035, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2040, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2045, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2050, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2055, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2060 oraz Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2065

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 i nadzorujące Spółkę w okresie od dnia publikacji ostatniego raportu okresowego, tj. od dnia 28 kwietnia 2025 r. do dnia przekazania niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

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

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby zarządzającej
wg stanu na dzień 30 maja 2025 roku	
Izabela Skonieczna-Powalka	0
Agnieszka Wasilewska-Semail	0
Paweł Miłek	11 492
Sebastian Miller	0
Artur Warsocki	0
Michał Łotoszyński	0
wg stanu na dzień 28 kwietnia 2025 roku	
Izabela Skonieczna-Powalka	0
Agnieszka Wasilewska-Semail	0
Paweł Miłek	10 492
Sebastian Miller	0
Artur Warsocki	0
Michał Łotoszyński	0

Źródło: Opracowanie własne

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

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej
wg stanu na dzień 30 maja 2025 roku	
Bogusław Nadolnik	0
Marcin Wojewódka	65 336*
Monika Starecka	10 000**
Michał Wnorowski	0
Marzena Piszczek	0
Robert Stępień	0
Piotr Babski	0
Tomasz Pietrek	46
wg stanu na dzień 28 kwietnia 2025 roku	
Bogusław Nadolnik	0
Marcin Wojewódka	64 328*
Monika Starecka	10 000**
Michał Wnorowski	0
Marzena Piszczek	0
Robert Stępień	0
Piotr Babski	0

* w tym 3 300 akcji poprzez spółkę Instytut Emerytalny Sp. z o.o.

** wszystkie akcje posiadane poprzez spółkę Equinox Consulting Sp. z o.o.

Źródło: Opracowanie własne

Zgodnie z wiedzą Spółki, osoby zarządzające i nadzorujące Emitenta, na dzień 28 kwietnia 2025 r. oraz na dzień przekazania niniejszego raportu, nie posiadają akcji lub udziałów w jednostkach powiązanych PKP CARGO S.A.

3. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

3.1 Otoczenie makroekonomiczne

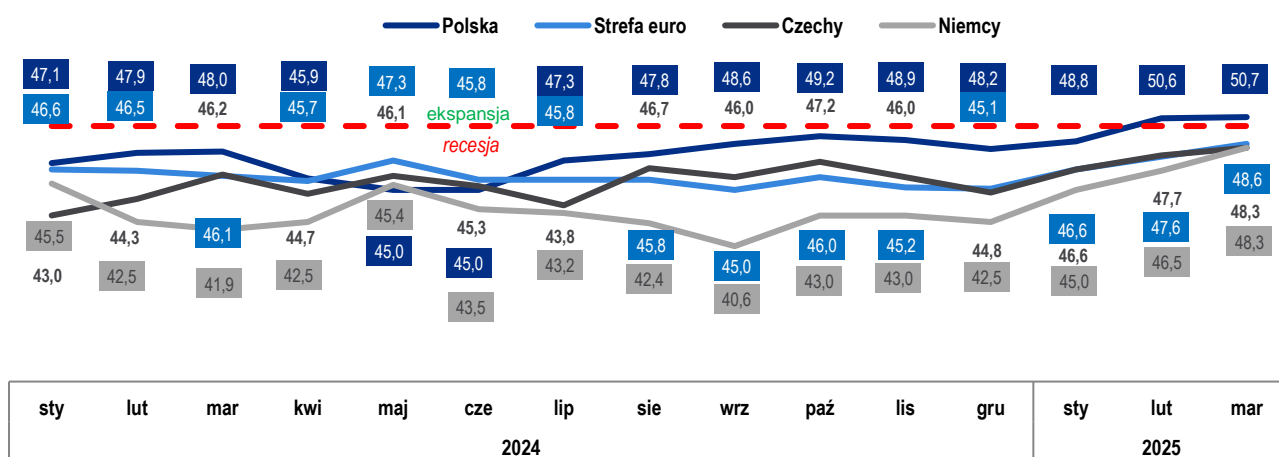
Według prognoz Międzynarodowego Funduszu Walutowego (MFW) wzrost globalnego PKB w 2025 r. wyniesie ok. +2,8% r/r (wobec +3,3% r/r w 2024 r.). W rozwijających się gospodarkach azjatyckich PKB również będzie przytłumiony, tj. skala wzrostu będzie mniejsza od wyniku z ub.r. (+4,5% r/r, w tym w Indiach +6,2% r/r oraz w Chinach +4,0% r/r). W krajach wysokorozwiniętych PKB ma zwiększyć się o +1,4% r/r (wobec +1,8% r/r w 2024 r.). W USA wzrost PKB wyniesie +1,8% r/r, a w strefie euro jedynie +0,8% r/r. W Niemczech natomiast po spadkach w latach ubiegłych PKB ukształtuje się na poziomie z ub.r. W Polsce przewidywany PKB w 2025 r. wyniesie ok. +3,2% r/r (po +2,9% r/r w 2024 r.)¹.

Ceny towarów i usług konsumpcyjnych (HICP) w Unii Europejskiej w marcu 2025 r. były wyższe o +2,5% r/r (po wzroście o +2,6% r/r w marcu 2024 r. i o +2,7% r/r w lutym br.). Wzrost cen r/r odnotowano we wszystkich państwach Wspólnoty, w tym w największym stopniu w Rumunii (+5,1% r/r) i na Węgrzech (+4,8% r/r). W Polsce wzrost wyniósł +4,4% r/r, co jest jednym z najwyższych wyników w UE. Wśród największych gospodarek Unii Europejskiej ceny rosły najszybciej w Niemczech (o +2,3% r/r)².

Wysoka niepewność możliwości zakończenia wojny w Ukrainie oraz konsekwencji wariantów zakończenia konfliktu nadal wpływa negatywnie na sytuację przemysłu w Europie. Stany Zjednoczone wciąż generują dodatkowe napięcia w stosunkach międzynarodowych, prowadząc politykę silnie nastawioną na osiągnięcie własnych celów politycznych, przy wyborze metod, które godzą w handel światowy.

Zauważalna w ostatnich miesiącach poprawa odczytów PMI w Unii Europejskiej jest jednak zapowiedzią możliwości powrotu ożywienia w przetwórstwie przemysłowym. Indeks HCOB Eurozone Manufacturing PMI, będący barometrem koniunktury w sektorze produkcji w strefie euro w marcu 2025 r. osiągnął poziom 48,6 pkt., co nadal wskazuje na pogorszenie sytuacji w przemyśle wytwórczym strefy euro (wynik poniżej 50 pkt. trzydziesty trzeci miesiąc z rzędu). W tym samym czasie wskaźnik PMI niemieckiego sektora przemysłowego wyniósł 48,3 pkt. Jednakże należy zauważyć, że w stosunku do grudnia ub.r. oba wskaźniki zanotowały wyraźną poprawę (odpowiednio +3,5 p.p. oraz +5,8 p.p.)³.

Rysunek 2 Wskaźnik PMI dla sektora przetwórstwa przemysłowego (markit IHS)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Markit IHS

¹ Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Sytuacja_spoleczno-gospodarcza_kraju_03.2025.pdf, str. 99)

² Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Sytuacja_spoleczno-gospodarcza_kraju_03.2025.pdf, str. 106)

³ IHS Markit (www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases - raporty za poszczególne miesiące)

W trakcie 2 miesięcy 2025 r. w znacznej większości państw Unii Europejskiej obroty towarowe handlu zagranicznego (wyrażone w euro) były wyższe niż rok wcześniej, przy czym dla eksportu dóbr wzrost zanotowano w piętnastu krajach, a importu dla dwudziestu jeden państw UE⁴.

Choć początek bieżącego roku dzięki poprawie wskaźników w przetwórstwie przemysłowym oraz zauważalnym wzroście popytu na rynkach globalnych można postrzegać jako powrót na ścieżkę bardziej dynamicznego rozwoju, to jednak zakłócenia w handlu międzynarodowym są skuteczną barierą powstrzymującą możliwość szybszego przyrostu wymiany. Panująca wysoka niepewność ogranicza skalę inwestycji i opóźnia podejmowanie decyzji, co wpływa też na aktywność konsumentów i generowany przez nich popyt.



Gospodarka w Polsce

Niewielki wzrost produkcji sprzedanej przemysłu w I kwartale 2025 r. o +0,9% r/r (wobec zmniejszenia o -0,6% r/r w I kwartale 2024 r.). Wynik przetwórstwa przemysłowego (które odpowiada za ponad 4/5 obrotów sektora) poprawił się o +1,1% r/r, co przełożyło się na nieznaczne ożywienie sektora. Sekcja wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę oraz sekcja dostawa wody, gospodarowanie ściekami i odpadami, rekultywacja odnotowały także wzrost produkcji (odpowiednio o +0,5% r/r i +3,0% r/r). Wciąż utrzymał się jednak negatywny trend dla produkcji w górnictwie i wydobywaniu (-7,7% r/r, przy podobnej skali spadku w I kwartale ub.r.).⁵

Wzrost produkcji r/r w I kwartale 2025 r. w 19 działach przemysłu (spośród 34 działów), w tym m.in.: produkcji metali (+19,9%), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+8,5%), wyrobów z drewna (+6,9%), wyrobów z metali (+4,6%), papieru i wyrobów z papieru (+2,4%), mebli (+1,8%) oraz chemikaliów i wyrobów chemicznych (+1,2%). Produkcja wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych utrzymała się na poziomie z I kwartału ub.r. Zmniejszenie zanotowano w 14 działach przemysłu, w tym m.in. w kluczowych z punktu widzenia przewozów Grupy PKP CARGO działów tj.: w wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (-3,3%), czy produkcji pojazdów samochodowych (-3,5%).⁶

Wzrost PKB w 2024 r. według wstępnego szacunku GUS **wyniósł +2,9% r/r** (przy zwiększeniu po korekcie do +0,2% r/r w 2023 r.). Wynik ub.r. był wypadkową dużej kontrybucji popytu krajowego (+4,0 p.p.), a także ujemnego oddziaływania salda obrotów z zagranicą (-1,1 p.p.). W przypadku popytu krajowego to spożycie ogółem dodało aż +3,3 p.p. do wyniku rocznego, natomiast akumulacja zwiększyła PKB jedynie o +0,7 p.p. (przy obniżających wynik roczny inwestycjach, które odjęły -0,4 p.p. od rezultatu oraz zauważalnie poprawiającej wynik kontrybucji zapasów, które wniosły do wzrostu +1,1 p.p.).⁷

Utrzymanie dobrego tempa wzrostu PKB w ujęciu r/r w kolejnych kwartałach – PKB Polski w I kwartale 2025 r. (zgodnie z szybkim szacunkiem GUS: realne PKB, niewyrównane sezonowo) zwiększył się o +3,2% r/r (osiągając nieco gorszy wynik względem wzrostu o +3,4% r/r w IV kwartale ub.r. i zauważalnie lepszy rezultat niż przyrost o +2,2% r/r w I kwartale 2024 r.).⁸

⁴ Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Sytuacja_spoleczno-gospodarcza_kraju_03.2025.pdf, str. 110)

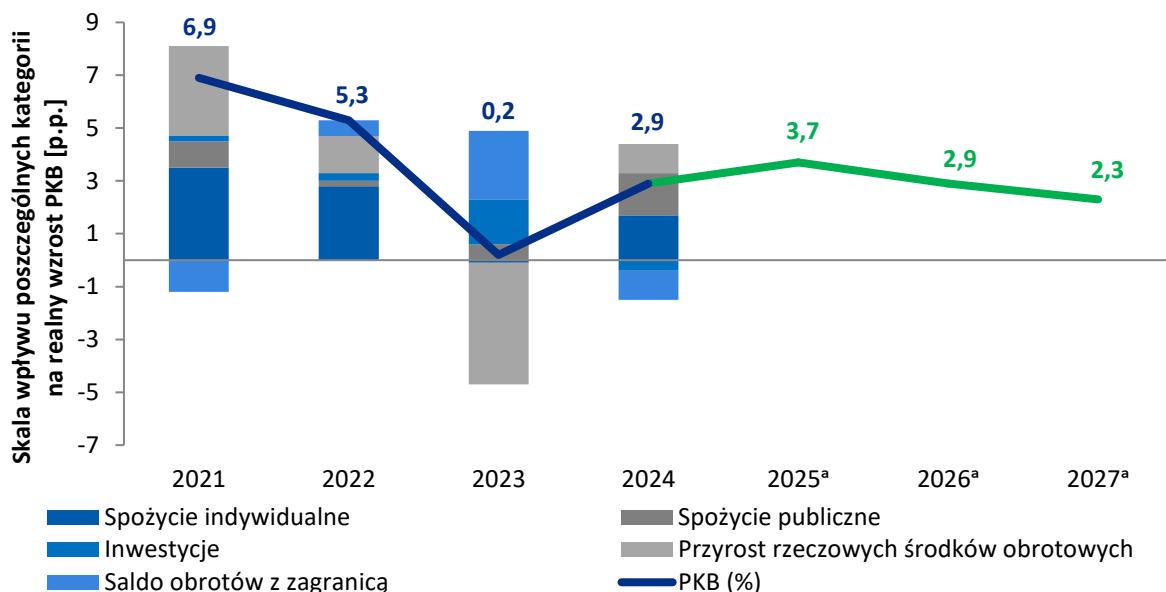
⁵ Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Przemysl.html; w jednostkach o liczbie pracujących powyżej 9 osób)

⁶ Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Przemysl.html; w jednostkach o liczbie pracujących powyżej 9 osób oraz Biuletyn Statystyczny Nr 03/2025 - tabela 46)

⁷ Główny Urząd Statystyczny (stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rachunki-narodowe/kwartalne-rachunki-narodowe/informacja-glownego-urzedu-statystycznego-w-sprawie-zaktualizowanego-szacunku-pkb-wedlug-kwartalow-za-lata-2023-2024,8,15.html)

⁸ Główny Urząd Statystyczny (stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rachunki-narodowe/kwartalne-rachunki-narodowe/szybki-szacunek-produktu-krajowego-brutto-za-1-kwartal-2025-r-,1,49.html)

Rysunek 3 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2021-2024 wraz z jego dekompozycją, a także prognoza na lata 2025-2027 - dane niewyrównane sezonowo



^a – prognozy makroekonomiczne Narodowego Banku Polskiego na lata 2025-2027 (marzec 2025 r.)

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

Zmiany cen w I kwartale 2025 r.: ceny towarów i usług konsumpcyjnych wzrosły o +4,9% r/r (wobec +2,8% r/r w I kwartale 2024 r.).⁹ Równocześnie odnotowano zmniejszenie cen produkcji sprzedanej przemysłu o -1,1% r/r (wobec spadku o -10,2% r/r w I kwartale 2024 r.), przy zauważalnym wzroście cen produkcji budowlano-montażowej, tj. o +3,7% r/r (wobec wzrostu o +7,5% r/r w I kwartale 2024 r.).¹⁰

Zauważalna poprawa w I kwartale 2025 r. notowań wskaźnika wyprzedzającego koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI – indeks PMI od lutego br. kształtuje się powyżej progu 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem, a recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego. Choć jeszcze w styczniu br. wskazania indeksu osiągnęły wartość 48,8 pkt., to już w lutym i marcu br. wskaźnik wzrósł do odpowiednio 50,6 pkt. i 50,7 pkt. Ożywienie popytu w Europie Zachodniej wpływa na wzrost ilości nowych zamówień kierowanych do polskich przedsiębiorców (nastąpiło przełamanie negatywnych tendencji dla zamówień eksportowych), co wspierane jest m.in. przez konsumpcję wewnątrz kraju. Rosnąca aktywność i zwiększająca się produkcja jest jednak tonowana postępującą deglobalizacją oraz trwającymi konfliktami gospodarczymi.¹¹

Zauważalna poprawa indeksu koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego (GUS) w I kwartale 2025 r. notowania wskaźnika od grudnia ub.r. poprawiły się z -13,0 do -6,3 w marcu br. (co jest najlepszym wynikiem od maja ub.r.). Średnia wartość wskaźnika za I kwartał br. (-8,0), wyraźnie odbiega „in plus” od notowania za IV kwartał ub.r. (-11,6), ale jednocześnie jest zbliżona do wyników za pierwsze trzy kwartały ub.r. Oznacza to zauważalny (z miesiąca na miesiąc) wzrost liczby przedsiębiorców oczekujących polepszenia sytuacji gospodarczej w najbliższych miesiącach w stosunku do grona przedsiębiorców oczekujących pogorszenia warunków (co wynika głównie z odbudowy popytu w Strefie Euro i rosnącego poziomu nowych zamówień).¹²

Prognozy: aktualna projekcja inflacji i PKB Narodowego Banku Polskiego z marca br. przewiduje niewysoki wzrost gospodarczy w latach 2025-2027. Zgodnie z prognozą przyrost PKB ma wynieść: +3,7% r/r w 2025 r., +2,9% r/r w 2026 r. oraz +2,3% w 2027

⁹ Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Ceny_towarow_i_uslug_konsumpcyjnych.html)

¹⁰ Główny Urząd Statystyczny (ssgk.stat.gov.pl/Ceny_produkcji_sprzedanej_przemyslu_oraz_budowlano-montazowej.html)

¹¹ IHS Markit (www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases - raporty za poszczególne miesiące)

¹² Główny Urząd Statystyczny, Biuletyn Statystyczny GUS, Tabela 62 (część 1), kolumna C

r. W bieżącym roku inflacja wyniesie zgodnie z prognozą +4,9% r/r, natomiast w latach 2026-2027 wskaźnik ten obniży się do: +3,4% r/r i +2,5% r/r.¹³



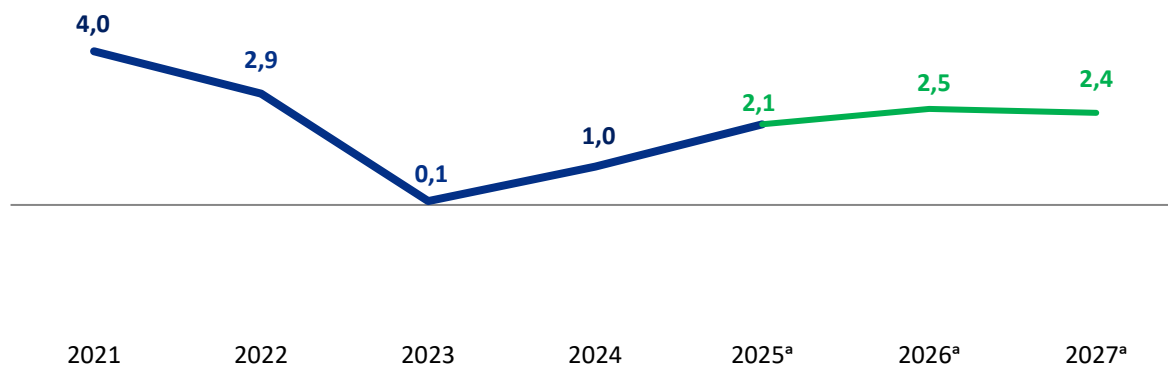
Gospodarka w Czechach

Produkcja sprzedana przemysłu w Czechach wzrosła o +0,3% r/r w I kwartale 2025 r. (ceny bieżące, dane nieskorygowane), po wzroście o +0,5% r/r w IV kwartale 2024 r. W I kwartale br. odnotowano niewielkie zwiększenie wydobycia węgla kamiennego i brunatnego (+2,6% r/r), a także wzrost m.in. produkcji: wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+1,4% r/r), wyrobów z metali (+2,6% r/r), drewna i wyrobów z drewna (+3,3% r/r), maszyn i urządzeń (+4,3% r/r) oraz papieru i wyrobów z papieru (+5,1% r/r). W tym czasie nastąpiło zmniejszenie produkcji m.in.: metali (-3,5% r/r) oraz pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (-0,4% r/r).¹⁴

Wartość nowych zamówień w I kwartale 2025 r. spadła o -0,5% r/r, po wzroście o +1,2% r/r w IV kwartale 2024 r. (ceny bieżące, dane nieskorygowane), co wynikało ze spadku wartości zarówno zamówień krajowych (-0,4% r/r), jak i zagranicznych (-0,7 r/r).¹⁵ Choć pojawiają się sygnały o możliwości poprawy warunków rynkowych oraz wzrostu popytu ze strony partnerów w Europie, to nadal nie jest wyraźnie widoczne długo oczekiwane ożywienie, tak konieczne dla gospodarki czeskiej, która w dużej mierze opiera się na eksporcie.

Wzrost PKB skorygowanego sezonowo w I kwartale 2025 r.: według wstępnego szacunku CZSO wyniósł +2,0% r/r (wobec wzrostu o +0,2% r/r w I kwartale 2024 r.). Wzrost PKB r/r był wspierany przez popyt krajowy, w tym wyższe wydatki konsumpcyjne gospodarstw domowych, przy negatywnej kontrybucji bilansu wymiany międzynarodowej. Równocześnie wzrost PKB wyniósł +0,5% kw/kw.¹⁶

Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2021-2024 oraz prognoza na lata 2025-2027 – dane wyrównane sezonowo i skorygowane o liczbę dni roboczych



a - Prognozy makroekonomiczne Czeskiego Ministerstwa Finansów (kwiecień 2025 r.)

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

Inflacja w I kwartale 2025 r. osiągnęła poziom +2,7% r/r (po wzroście o +2,9% r/r w IV kwartale 2024 r.).¹⁷

Prognozy Czeskiego Ministerstwa Finansów (kwiecień 2025 r.): przewidują wzrost Produktu Krajowego Brutto (dane wyrównane sezonowo i skorygowane o liczbę dni roboczych) od +2,1% r/r do +2,5% r/r w latach 2025-2027 i +2,7% r/r w 2028 r. W wymienionych latach inflacja powinna utrzymywać się na poziomie zbliżonym do celu inflacyjnego (tj. ok. 2% r/r, z niewielką tendencją zniżkową z +2,4% r/r w 2025 r. do +2,1% r/r w 2028 r.).¹⁸

¹³ Narodowy Bank Polski (nbp.pl/projekcja-inflacji-i-pkb-marzec-2025/)

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

¹⁵ Czeski Urząd Statystyczny / New industrial orders by selected CZ-NACE divisions: unadjusted data

¹⁶ Czeski Urząd Statystyczny (csu.gov.cz/rychle-informace/gdp-preliminary-estimate-1-quarter-of-2025)

¹⁷ vdb.czso.cz / Statistics > Prices, Inflation (Consumer price index according to ECOICOP - year-on-year index)

¹⁸ mfcf.cz/en/fiscal-policy/macroeconomic-analysis/macroeconomic-forecast/2025

Zauważalna poprawa notowań Indeksu PMI w I kwartale 2025 r., kiedy średnia wartość wskaźnika osiągnęła poziom 47,5 pkt., co oznacza najlepszy wynik od II kwartału 2022 r. Po stabilizacji wyników w ub.r. (niewielkie wzrosty w ujęciu kw./kw.), przy wysokim poziomie wahań notowań miesięcznych, I kwartał br. to trzy kolejne wzrosty z 44,8 pkt. w grudniu ub.r. do 48,3 pkt. w marcu br. (jest to najlepszy wynik od czerwca 2022 r., kiedy to indeks osiągnął poziom 49,0 pkt.). Równocześnie odczyty indeksu PMI dla Czech od trzydziestu czterech miesięcy znajdowały się poniżej progu 50,0 pkt., oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem a recesją w sektorze przemysłowym. Perspektywy ożywienia w silnie powiązanych gospodarczo państwach Europy Zachodniej wraz z oczekiwanym zwiększonym napływem nowych zamówień eksportowych są kluczowe dla sektora, który w Czechach jest silnie nastawiony na eksport.¹⁹

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

Wojna w Ukrainie zauważalnie wpływa na towarowy rynek przewozowy w Polsce, co jest wypadkową bliskiego położenia regionu objętego konfliktem, wyraźnego ograniczenia wymiany z Rosją i Białorusią, a dodatkowo wzrostu powiązań w relacji kraje UE - Ukraina. Konflikt ten wpływa zarówno na skalę przewozów, ich kierunki, ale też rozwój nowych i rezygnację z uprzednich relacji z partnerami handlowymi.

Kolejne pakiety sankcji nakładane m.in. przez Unię Europejską na Federację Rosyjską (w mniejszym stopniu na Białoruś) są znaczące i oddziałują silnie na funkcjonowanie gospodarki agresora. Liczne restrykcje nakładane na paliwa i ropę, rudy, wyroby z metali i metale, cement oraz drewno (które stanowiły znaczną część przewożonych przed agresją dóbr), wytwarzają presję na Rosję, co w założeniu ma zbliżać strony do znalezienia rozwiązania politycznego. Wymiana handlowa z Rosją i Białorusią pozostaje wyraźnie zmniejszona, jednakże wyroby z tych państw wciąż docierają na nasz rynek przez pośredników.

Podmioty z Grupy PKP CARGO aktywnie monitorują zachodzące zmiany organizacyjne i prawne w zakresie przewozów oraz przebieg konfliktu i jego reperkusje dla rynku przewozowego. Zmiany najsilniej wciąż odczuwają terminale na północno-wschodniej granicy Polski, a dodatkowo podmioty wyspecjalizowane w realizacji transportu oraz usług spedycyjnych w tych rejonach, które realizują stopniową czasochłonną rekonfigurację całości prowadzonego biznesu.

Otoczenie makroekonomiczne w Polsce oraz w krajach Unii Europejskiej pozostaje wciąż trudne. Stabilny choć niezbyt wysoki wzrost polskiej gospodarki (wyrażony przez wyniki wzrostu PKB w ujęciu r/r) świadczy o trudnościach w naszym bezpośrednim otoczeniu, co związane jest m.in. z wojną konwencjonalną za naszą wschodnią granicą, jej ekonomicznymi skutkami dla sąsiedztwa, ale też trudną sytuacją przemysłu wytwórczego w Europie, który wciąż znajduje się pod presją podwyższonych cen energii. Wyniki naszego kraju wyglądają dobrze na tle innych państw UE, jednak wzrost ten wyraźnie odbiega od tempa rozwoju m.in. gospodarek państw azjatyckich. Producenci w Polsce oraz w regionie borykają się ze niskim popytem w państwach zachodnich, co niestety przekłada się na wciąż stosunkowo niskie wykorzystanie mocy produkcyjnych. Obniżone w maju br. o 50 punktów bazowych stopy procentowe pozostają wciąż na dość wysokim poziomie względem innych gospodarek w Europie, co skutecznie podraża produkcję w kraju (poprzez wysoki koszt kapitału). Niestety ma to bezpośrednie przełożenie na finansowanie inwestycji i działalności bieżącej PKP CARGO S.A. oraz całej Grupy PKP CARGO. W połączeniu z niższą aktywnością wytwórczą skutecznie to pogarsza i obniża wyniki za I kwartał 2025 r.

Spółki Grupy PKP CARGO obecnie nie rozpoznają istotnych zagrożeń, w związku z trwającą wojną w Ukrainie oraz negatywnym wpływem otoczenia makroekonomicznego, które oddziaływałyby szczególnie silnie na działalność operacyjną podmiotów. Równocześnie z uwagi na wysoką zmienność otoczenia międzynarodowego, konieczny jest stały monitoring, a także szybkie podejmowanie działań dostosowawczych z uwagi na pojawiające się nowe zagrożenia i wysokie tempo zmian w globalnej wymianie.

3.2 Działalność przewozowa

3.2.1 Rynek transportu kolejowego w Polsce

Kolejowe przewozy towarowe na polskim rynku są realizowane przez 3 spółki należące do Grupy PKP CARGO tj. PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. Według danych Urzędu Transportu

¹⁹ Markit PMI (www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases)

Kolejowego na koniec marca 2025 r. 133 podmioty posiadały aktywną licencję na przewozy kolejowe towarów (wobec 130 przewoźników na koniec I kwartału 2024 r.).²⁰

I kwartał 2025 r. to kolejny z rzędu kwartał spadków w kolejowym transporcie towarowym w Polsce. W tym czasie wolumen masy towarowej na rynku kolejowych przewozów towarowych zmniejszył się o blisko -2,0 mln ton r/r (-3,6% r/r do poziomu 52,2 mln ton), a zrealizowana praca przewozowa spadła o blisko -0,7 mld tkm r/r (-4,7% r/r do poziomu 13,4 mld tkm).²¹ Wynik dla średniej odległości był nadal wysoki, choć zmniejszył się względem I kwartału ub.r., osiągając rezultat na poziomie 256 km. Parametr ten wykazuje podwyższony poziom w stosunku do lat ubiegłych (przed agresją Rosji w 2022 r.), co jest skutkiem zmian w strukturze przewozów kolei tj. zmniejszenia udziału przewozu produktów masowych oraz zwiększenia znaczenia przewozów z polskich portów morskich na południe kraju, które w dużym stopniu zastąpiły m.in. przewozy w kierunku wschód – zachód.

Najślabszym miesiącem dla transportu kolejowego w trakcie I kwartału 2025 roku był luty, kiedy kolej przewiozła jedynie 16,7 mln ton towarów, a dynamika spadku osiągnęła poziom -6,3% r/r (-1,1 mln ton w stosunku do wyniku z lutego 2024 r.). Największy wolumen został przetransportowany koleją w marcu br. (choć masa na rynku również nie przekroczyła 18 mln ton). Wszystkie wyniki miesięczne w trakcie I kwartału 2025 r. - zarówno w zakresie masy towarowej, jak i pracy przewozowej - okazały się gorsze dla rynku przewozów towarów koleją od wyników z analogicznych okresów roku 2024.²²

Wyniki branży kolejowej w I kwartale 2025 r. potwierdzają dalszy brak dobrej koniunktury w Unii Europejskiej, co ma istotny wpływ na skalę przewozów towarowego transportu kolejowego. Wojna w Ukrainie, ograniczony popyt w Europie, perturbacje w handlu światowym, a także relatywnie wysokie ceny energii wciąż skutkują zmniejszeniem zapotrzebowania na przewozy towarowe.

Analizując strukturę towarów przewożonych kolejowym transportem towarowym w Polsce w trakcie 2 miesięcy 2025 r. należy zauważyć, że wciąż największą grupą towarową²³ był węgiel kamienny, (którego transporty wykazują stałą tendencję spadkową w strukturze przewozów), który wciąż stanowił 32,1% ogółu kolejowego obrotu towarowego. W tym czasie zanotowano następujące zmiany przewozów kolejowych r/r w wyszczególnianych przez GUS grupach towarowych²⁴:

- węgiel kamienny (spadek o -0,7% r/r do 10,9 mln ton),
- kruszywa, kamień, piasek i żwir (wzrost o +2,1% r/r do 7,1 mln ton),
- produkty rafinacji ropy naftowej (spadek o -12,8% r/r do 3,0 mln ton),
- chemikalia, produkty chemiczne (spadek o -1,0% r/r do 1,7 mln ton),
- metale i wyroby metalowe (spadek o -7,8% r/r do 1,6 mln ton),
- koks, brykiety, gazy (spadek o -11,5% r/r do 1,4 mln ton),
- rudy żelaza (wzrost o +69,9% r/r do 1,1 mln ton),
- produkty rolnictwa (spadek o -34,2% r/r do 0,8 mln ton).

Zauważalne zmniejszenie masy towarowej transportowanej koleją w stosunku do wyników z analogicznego okresu 2024 r. zanotowano głównie w przewozach pozostałych ładunków (-0,6 mln ton), produktów rafinacji ropy (-0,4 mln ton) oraz produktów rolnictwa (-0,4 mln ton). Obniżkę wolumenu zanotowano także m.in. w przewozach: koksu, brykietów, gazów (-0,2 mln ton), metali i wyrobów metalowych (-0,1 mln ton) oraz węgla kamiennego (-0,1 mln ton). Zarazem na rynku w trakcie 2 miesięcy 2025 r. odnotowano wzrost przewozów kolejowych r/r m.in.: rudy żelaza (+0,4 mln ton) oraz kruszyw, piasku i żwiru (+0,1 mln ton).²⁵

²⁰ Urząd Transportu Kolejowego (dane.utk.gov.pl/sts/rejestry/rejestr-licencjonowanyc/16733,Wykaz-przedsiębiorców-posiadających-licencje-przewoźnika-kolejowego-wydana-przez.html)

²¹ Urząd Transportu Kolejowego

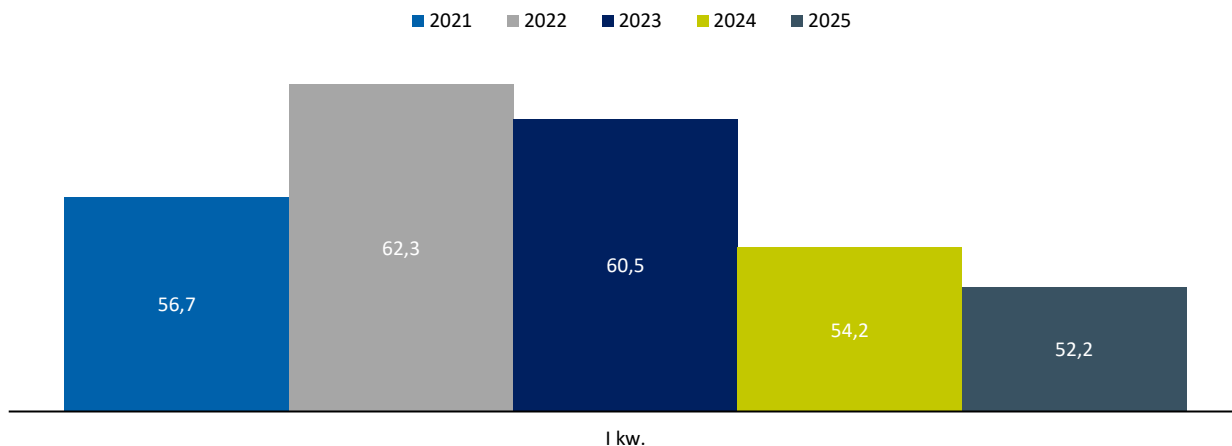
²² Urząd Transportu Kolejowego

²³ Na podstawie klasyfikacji NST

²⁴ Główny Urząd Statystyczny (dane za 2 miesiące 2025 r.)

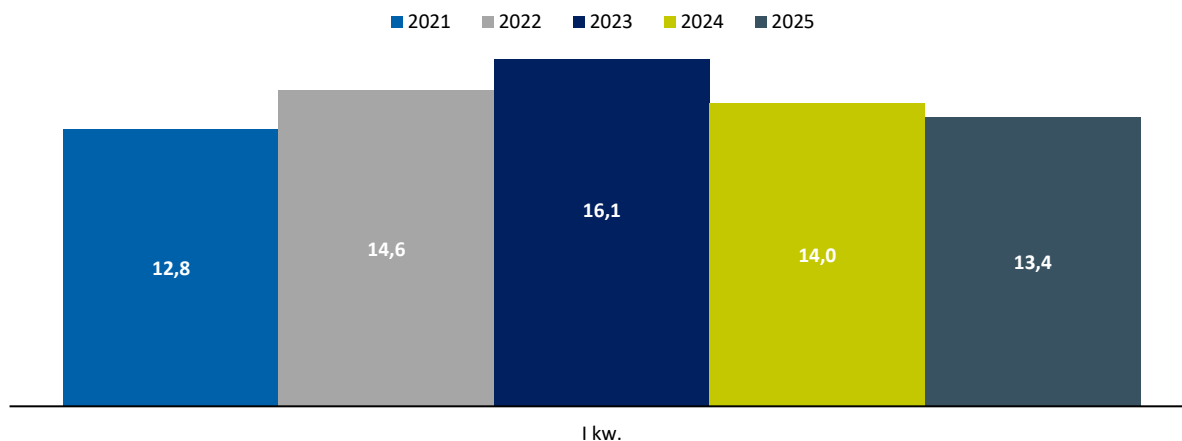
²⁵ Główny Urząd Statystyczny (dane za 2 miesiące 2025 r.)

Rysunek 5 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w pierwszych kwartałach w latach 2021-2025 (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 6 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w pierwszych kwartałach w latach 2021-2025 (mld tkm)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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

W I kwartale 2025 r. zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego 33 przewoźników kolejowych zrealizowało przewozy, których udział w rynku według masy przewiezionych towarów przekroczył próg 0,5% (wobec 32 w I kwartale w 2024 r.). W tym zestawieniu znalazły się dwie spółki z Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz PKP CARGO Service Sp. z o.o.²⁶

Grupa PKP CARGO²⁷ nadal jest liderem rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce pod względem udziału w przewiezionej masie towarów, jak i zrealizowanej pracy przewozowej. Udziały rynkowe Grupy PKP CARGO w I kwartale 2025 r. wyniosły 28,1% (-1,9 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 26,0% w pracy przewozowej (-3,6 p.p. r/r).²⁸ Udziały rynkowe jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w tym samym czasie wyniosły 26,9% (-1,8 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 25,8% (-3,6 p.p. r/r) w pracy przewozowej.²⁹

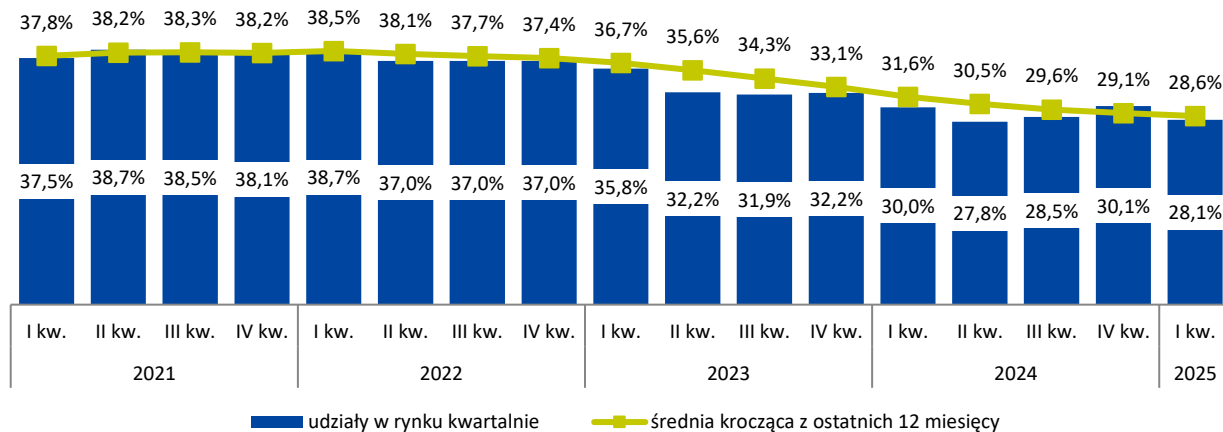
²⁶ Urząd Transportu Kolejowego

²⁷ Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia ładunki transportowane przez PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. na terytorium Polski

²⁸ Dane Grupy PKP CARGO, Urząd Transportu Kolejowego

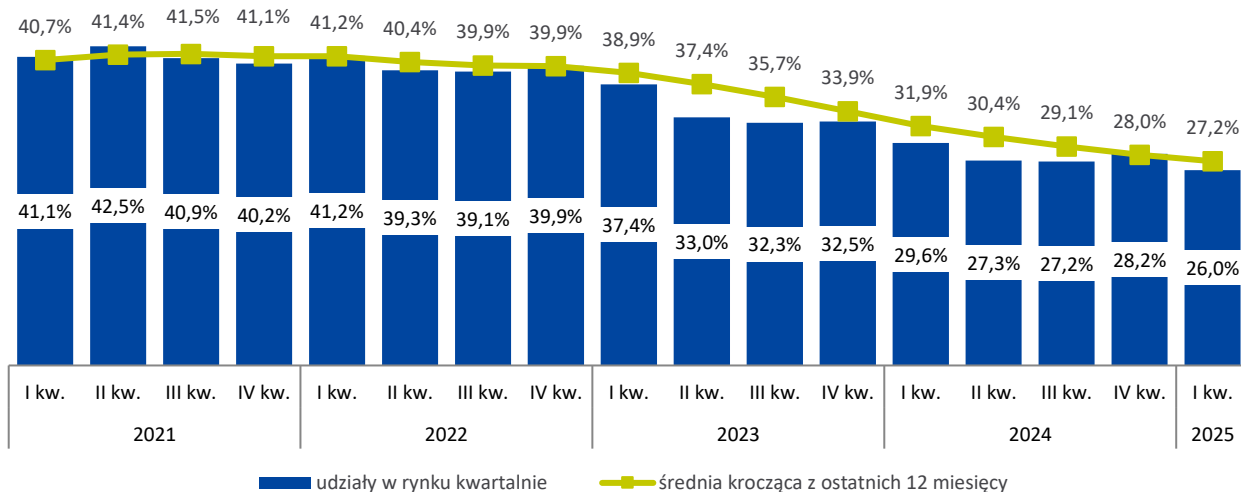
²⁹ Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 7 Kwartalne udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2021-2025



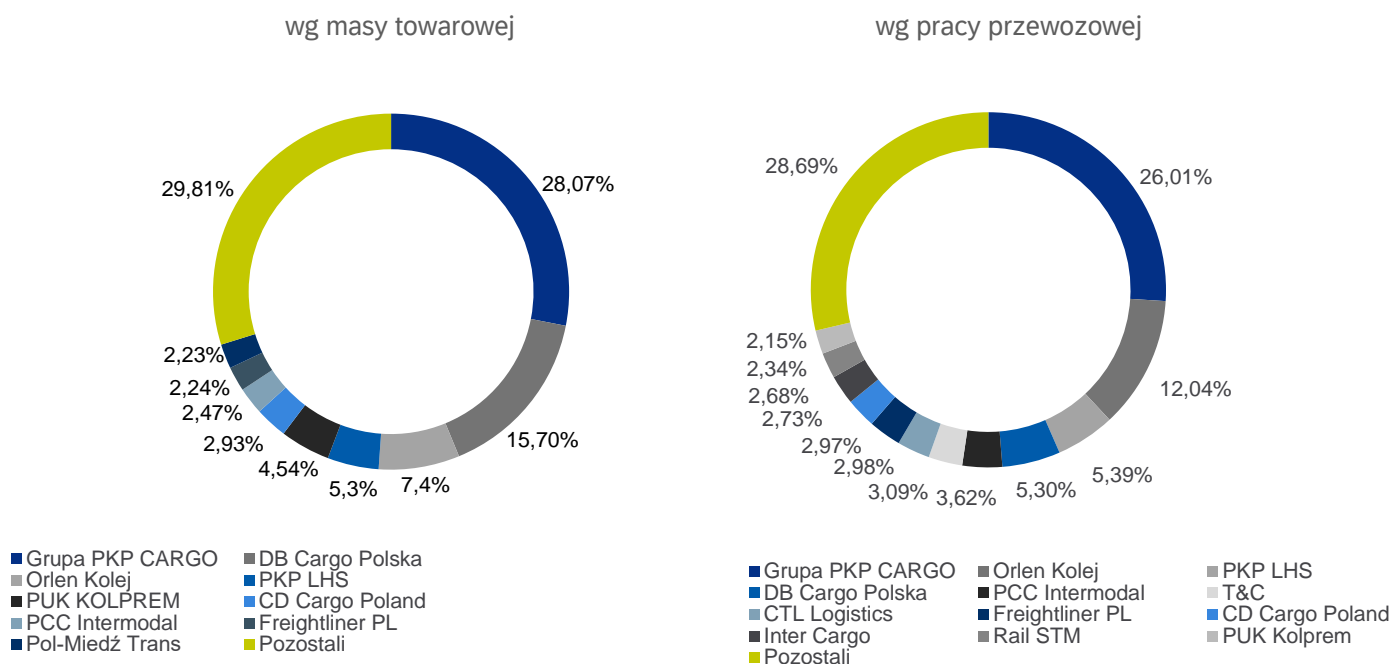
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 8 Kwartalne udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2021-2025



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 9 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I kwartale 2025 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Głównymi konkurentami Grupy PKP CARGO na polskim rynku towarowych przewozów kolejowych w I kwartale 2025 r. pod względem masy towarowej przewożonych ładunków byli następujący operatorzy: DB Cargo Polska, Orlen Kolej, PKP LHS, PUK Kolprem, CD Cargo Poland, PCC Intermodal, Freightliner PL, oraz Pol-Miedź Trans. To operatorzy posiadający powyżej 2% udziału w wolumenie rynku.³⁰

W I kwartale 2025 r. konkurencyjni przewoźnicy kolejowi przewieźli na polskim rynku łącznie 37,6 mln ton ładunków (-1,0% r/r). Największym konkurentem pod względem obsłużonego wolumenu był DB Cargo Polska z 15,7% udziałem w rynku i przewiezioną w I kwartale br. masą na poziomie 8,2 mln ton (+0,4 mln ton, tj. +5,4% wobec masy przewiezionej w analogicznym okresie 2024 r.). Przewoźnik ten zyskał w I kwartale 2025 r. +1,3 p.p. r/r udziału rynkowego (był to największy wzrost udziałów rynkowych wśród konkurentów Grupy PKP CARGO). Największy spadek udziału rynkowego w I kwartale 2025 r. zanotowano dla PKP LHS (-0,7 p.p. r/r) przy spadku wolumenu o -16,2% r/r, a także dla T&C oraz Freightliner PL (po -0,5 p.p. r/r).³¹

Równocześnie w analizowanym okresie wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa wzrosła o +0,2% r/r do poziomu 9,9 mld tkm. W tym zakresie w największym stopniu wzrosły r/r udziały rynkowe FDM Rail i PCC Intermodal (po +0,7 p.p. r/r), a także IGL i DB Cargo Polska (po +0,6 p.p. r/r). Pozostali drobni przewoźnicy wspólnie wypracowali wzrost udziału rynkowego o +0,9 p.p. r/r. Znaczące spadki udziałów rynkowych wśród konkurentów zanotowano natomiast w PKP LHS (-0,6 p.p. r/r), a także T&C i LTG Cargo Polska (po -0,5 p.p. r/r).³²

3.2.4 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej zrealizowanej przez Grupę PKP CARGO w I kwartale 2025 r. i I kwartale 2024 r. zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. oraz spółek Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL. Przewozy w Grupie wykonuje 6 spółek, tj. PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, 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.

³⁰ Urząd Transportu Kolejowego

³¹ opracowanie własne na podstawie danych UTK

³² opracowanie własne na podstawie danych UTK

Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2025 r. i I kwartał 2024 r.

Wyszczególnienie	I kwartał 2025	I kwartał 2024	Zmiana 2025/2024		I kwartał 2025	I kwartał 2024
		(mln tkm)		%	udział w całości (%)	
Paliwa stałe ¹	1 502	1 747	-246	-14,1%	39%	38%
z czego węgiel kamienny	1 300	1 417	-116	-8,2%	33%	31%
Kruszywa i materiały budowlane ²	730	907	-177	-19,5%	19%	20%
Metale i rudy ³	306	274	31	11,5%	8%	6%
Produkty chemiczne ⁴	390	429	-39	-9,2%	10%	9%
Paliwa płynne ⁵	71	179	-108	-60,2%	2%	4%
Drewno i płody rolne ⁶	136	248	-112	-45,1%	4%	5%
Przewozy intermodalne	631	676	-46	-6,7%	16%	15%
Pozostałe ⁷	121	108	12	11,3%	3%	2%
Razem	3 885	4 569	-683	-15,0%	100%	100%

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

Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2025 r. i I kwartał 2024 r.

Wyszczególnienie	I kwartał 2025	I kwartał 2024	Zmiana 2025/2024		I kwartał 2025	I kwartał 2024
		(mln ton)		%	udział w całości (%)	
Paliwa stałe ¹	8,2	8,7	-0,5	-6,1%	51%	49%
z czego węgiel kamienny	7,4	7,5	-0,1	-1,6%	46%	42%
Kruszywa i materiały budowlane ²	2,7	3,6	-0,8	-23,4%	17%	20%
Metale i rudy ³	1,1	1,1	0,0	0,6%	7%	6%
Produkty chemiczne ⁴	1,2	1,3	-0,2	-14,1%	7%	8%
Paliwa płynne ⁵	0,4	0,7	-0,3	-42,0%	2%	4%
Drewno i płody rolne ⁶	0,5	0,6	-0,1	-17,9%	3%	3%
Przewozy intermodalne	1,6	1,6	0,0	0,2%	10%	9%
Pozostałe ⁷	0,4	0,3	0,1	34,7%	3%	2%
Razem	16,0	17,9	-1,9	-10,2%	100%	100%

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

W I kwartale 2025 r. Grupa PKP CARGO przetransportowała łącznie 16 mln ton masy towarowej.

Tabela 14 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za I kwartał 2025 r. i I kwartał 2024 r.

Wyszczególnienie	I kwartał 2025	I kwartał 2024	Zmiana 2025/2024	
		(km)		%
Paliwa stałe ¹	184	201	-17	-8,5%
z czego węgiel kamienny	176	188	-13	-6,7%
Kruszywa i materiały budowlane ²	266	253	13	5,1%
Metale i rudy ³	272	245	27	10,8%
Produkty chemiczne ⁴	336	318	18	5,7%
Paliwa płynne ⁵	181	264	-83	-31,4%
Drewno i płody rolne ⁶	297	444	-147	-33,1%
Przewozy intermodalne	398	428	-30	-6,9%
Pozostałe ⁷	287	347	-60	-17,4%
Razem	242	256	-14	-5,3%

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

W I kwartale 2025 r. Grupa PKP CARGO zrealizowała przewozy towarów kolejną na średnią odległość 242 km (zmniejszenie odległości r/r o 14 km).

¹ Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.

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

³ Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.

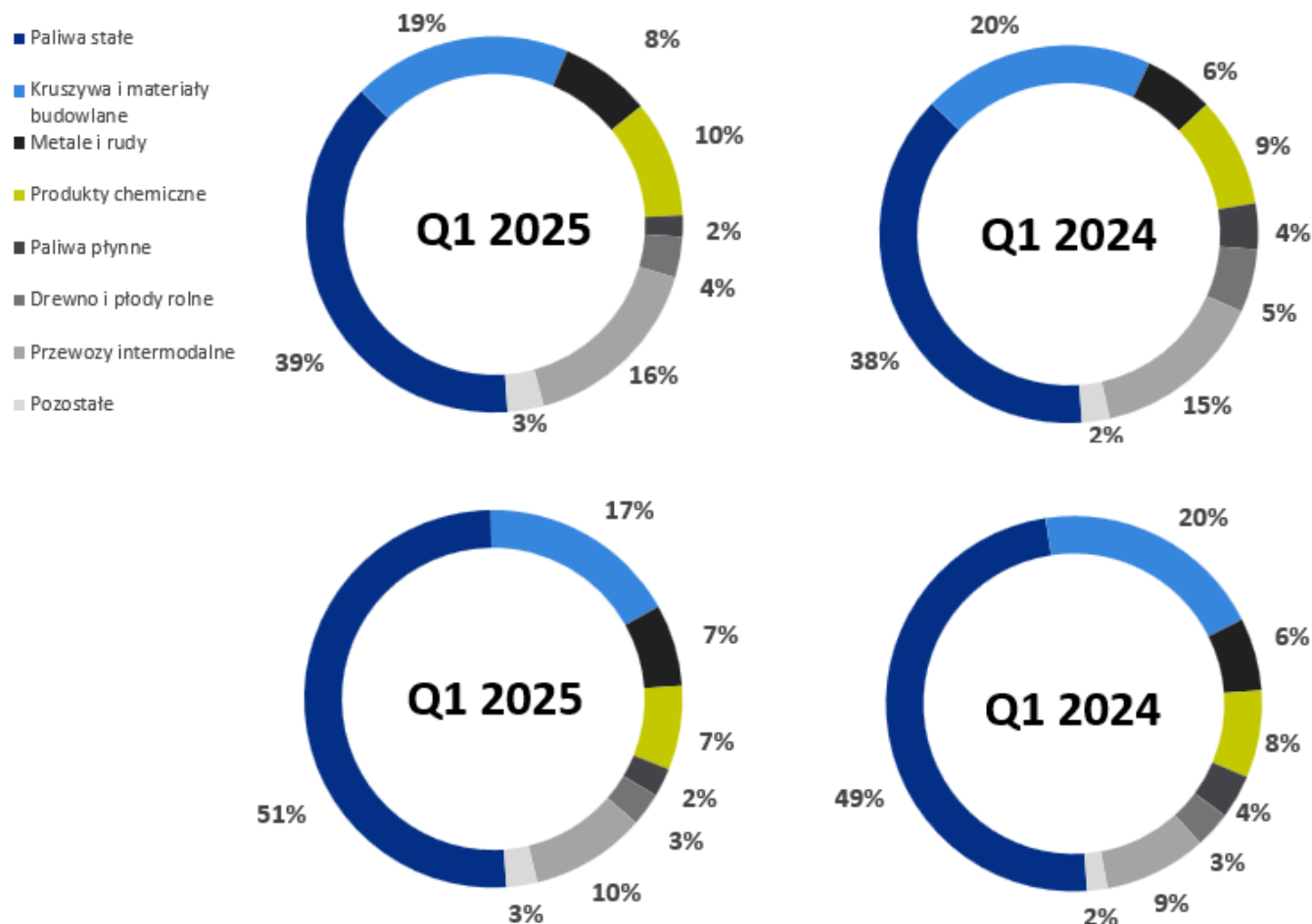
⁴ Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.

⁵ Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.

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

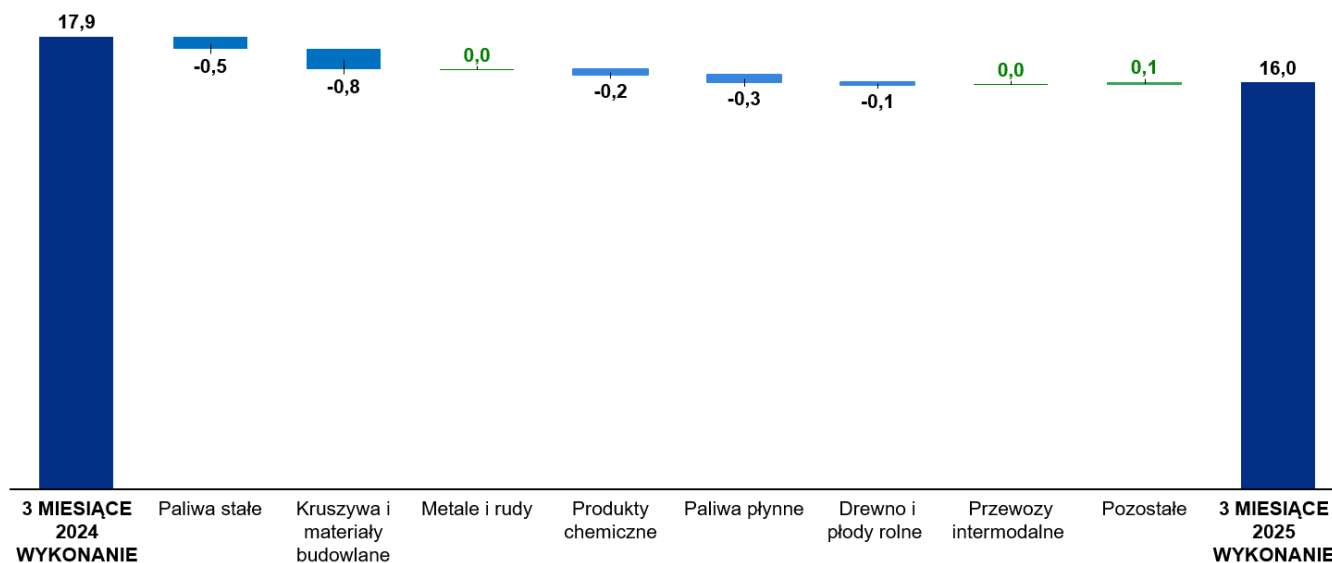
⁷ Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe.

Rysunek 10 Struktura pracy przewozowej oraz masy Grupy PKP CARGO w okresie I kwartału 2025 r. i 2024 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 11 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2025 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2024 r.



Źródło: Opracowanie własne, na rysunku zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych

Wyjaśnienia kluczowych czynników, które wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w I kwartale 2025 r.:



paliwa
stałe

- Stopniowe obniżanie się udziału węgla kamiennego jako paliwa w związku z dostosowywaniem działalności przedsiębiorstw do wymagań polityki klimatycznej,
- zwiększająca się konkurencyjność innych paliw, rozwój produkcji energii elektrycznej z OZE, implementacja polityk transformacji skutkująca mniejszym popytem na ten surowiec,
- zmniejszone zapotrzebowanie na węgiel do produkcji koksu na potrzeby sektora hutniczego w związku z obniżeniem produkcji stali, mniejsze zapotrzebowanie ciepłownictwa z uwagi na warunki atmosferyczne – przewaga dodatnich temperatur w okresie zimowym, nagromadzenie zapasów,
- konkurencja innych przewoźników kolejowych i samochodowych,
- PKP CARGO INTERNATIONAL – mniejsze przewozy na potrzeby energetyki i produkcji przemysłowej,
- spadek średniej odległości przewozu węgla kamiennego o -13 km (-6,7%), w związku ze zmianą kierunków dostaw – zmniejszeniem udziału przewozów w imporcie morskim oraz realizacją znacznych przewozów na mniejszą odległość w ramach pozyskanego kontraktu.



kruszywa
i materiały
budowlane

- Zmniejszone dostawy kamienia wapiennego wykorzystywanego w instalacjach odsiarczania spalin dla energetyki polskiej i niemieckiej z uwagi na warunki atmosferyczne sprzyjające produkcji energii elektrycznej z OZE oraz ogólnemu spadkowi zapotrzebowania na energię elektryczną,
- przerwy technologiczne i remontowe na początku roku w kilku dolnośląskich kopalniach kruszyw; zmniejszenie produkcji w kopalni w Radkowicach, w związku wyczerpaniem złoża,
- konkurencja ze strony przewoźników kolejowych, dysponujących wolnymi zasobami ze względu na spadek zapotrzebowania na przewozy m.in. węgla oraz przewoźników samochodowych korzystających z większej dostępności kierowców i środków transportowych po ograniczeniu dostępu do rynków wschodnich,
- PKP CARGO INTERNATIONAL – niższe zapotrzebowanie na przewozy - zmniejszenie poziomu produkcji jednego z klientów,
- wzrost średniej odległości przewozu o 13 km (+5,1%), w związku ze zmianą w strukturze/kierunkach dostaw na potrzeby inwestycji infrastrukturalnych w różnych częściach Polski.



metale
i rudy

- Pozyskanie nieplanowanych przewozów, zwiększone zapotrzebowanie na złom,
- PKP CARGO INTERNATIONAL – większy wolumen przewozów dla huty Vítkovice,
- wzrost średniej odległości przewozu o 27 km (+10,8%) – zmiana struktury relacji przewozowych.



produkty
chemiczne

- Zmniejszone przewozy węglowodorów - ograniczona realizacja przesyłek ze Wschodu związana z obowiązującym embargiem,
- mniejsze przewozy siarki ze względu na niższe zakontraktowanie przez odbiorców,
- wzrost średniej odległości przewozu o 18 km (+5,7%) – spadek udziału przewozów na Ukrainę realizowanych na krótkie odległości przy granicy.



intermodal

- Przewozy intermodalne w I kwartale 2025 r. realizowane były na nieznacznie wyższym poziomie w porównaniu do I kwartału 2024 r.,
- zwiększone zapotrzebowanie klientów na przewozy przez polskie porty morskie, podpisanie nowych umów,
- spadek średniej odległości przewozu o 30 km (-6,9%), ze względu na zmianę struktury przewozów.



paliwa
płynne

- Mniejsze przewozy na Ukrainę - zmniejszenie mobilnych działań wojennych,
- brak realizacji przewozów paliw na słupku, zmniejszone przewozy koksu naftowego na Ukrainę spowodowane uszkodzeniem cementowni u odbiorcy w wyniku działań wojennych,
- PKP CARGO INTERNATIONAL – mniejsze przewozy importowe z Niemiec,
- średnia odległość przewozu zmniejszyła się o 83 km (-31,4%).



drewno
i płody rolne

- Zmniejszone przewozy tranzytowe zbóż z Ukrainy do krajów Europy Zachodniej spowodowane przekierowaniem eksportu zbóż z Ukrainy do portu w Odessie oraz portów rumuńskich,
- zakaz importu zbóż i rzepaku z Ukrainy,
- spadek średniej odległości przewozu o 147 km (-33,1%) w wyniku spadku udziału przewozów tranzytowych w przewozach zbóż i pasz oraz w przewozach drewna.



pozostałe

- Realizacja przewozów w związku z nowym kontraktem na wywóz odpadów kopalnianych,
- spadek średniej odległości przewozu o 60 km (-17,4%).

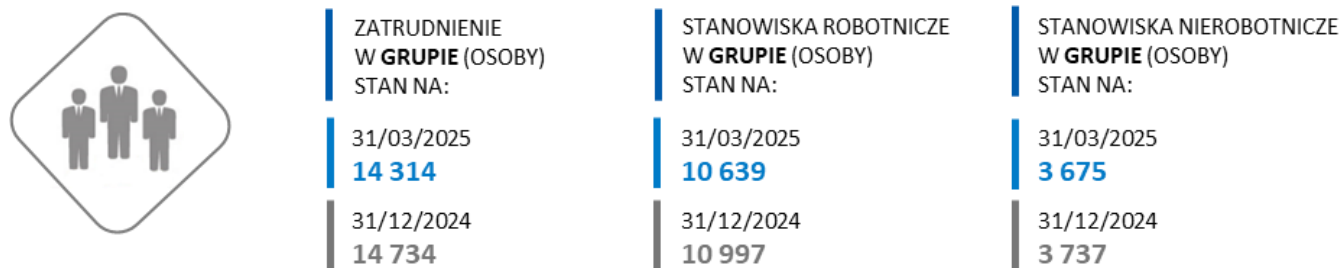
3.3 Informację dotyczące segmentów działalności

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

3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na dzień 31 marca 2025 r. oraz na koniec 2024 r.

Rysunek 12 Struktura zatrudnienia w Grupie PKP CARGO – stan na 31.03.2025 r. oraz 31.12.2024 r.



Źródło: Opracowanie własne

Od początku 2025 roku w Grupie PKP CARGO odnotowano spadek zatrudnienia o 420 osób, w tym w samej spółce PKP CARGO S.A. o 193 osoby.

3.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2025 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 102,0 mln zł, tj. mniej o 68,5% w stosunku do analogicznego okresu 2024 r. Powyższe nakłady przeznaczone były na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz aktywów niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe taboru P3). W nakładach inwestycyjnych wykazano również prawa do użytkowania aktywów (głównie najem nieruchomości) wynikające z MSSF16.

Największa część nakładów inwestycyjnych w okresie 3 miesięcy 2025 r. w Grupie została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, głównie na naprawy i przeglądy okresowe taboru (liczba napraw okresowych oraz przeglądów okresowych taboru wykonywanych w tym okresie wynika z cykli w DSU taboru zatwierdzonych przez UTK) - łącznie 74,5 mln zł (tj. 73,0% nakładów inwestycyjnych ogółem). Ponadto Grupa poniosła nakłady na budownictwo inwestycyjne na poziomie 0,3 mln zł, na zakupy maszyn, urządzeń, pozostałego wyposażenia warsztatowego na poziomie 0,2 mln zł oraz na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i aktywów niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 0,4 mln zł, a także na prawa do użytkowania aktywów na poziomie 26,6 mln zł, w tym: najem nieruchomości na poziomie 22,1 mln zł oraz pozostałe prawa na poziomie 4,5 mln zł.

Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za I kwartał 2025 r. w porównaniu do I kwartału 2024 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)

Wyszczególnienie	I kwartał 2025	I kwartał 2024	Zmiana 2025-2024	Zmiana 2025-2024 %
Budownictwo inwestycyjne	0,3	2,8	-2,5	-89,3%
Modernizacja lokomotyw	8,1	0,0	8,1	-
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	0,2	1,3	-1,1	-84,6%
Teleinformatyzacja	0,4	1,0	-0,6	-60,0%
Pozostałe	0,0	0,7	-0,7	-
Komponenty w remontach, w tym:	66,4	203,4	-137,0	-67,4%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	28,3	40,4	-12,1	-30,0%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	38,1	163,0	-124,9	-76,6%
Prawa do użytkowania aktywów*, w tym w obszarze:	26,6	114,3	-87,7	-76,7%
<i>Nieruchomości</i>	22,1	60,5	-38,4	-63,5%
<i>Lokomotyw</i>	0,2	51,0	-50,8	-99,6%
<i>Pozostałych praw</i>	4,3	2,8	1,5	53,6%
Razem	102,0	323,5	-221,5	-68,5%

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

Źródło: Opracowanie własne

3.6 Opis dokonań i niepowodzeń, w tym Istotne informacje i zdarzenia w I kwartale 2025 roku, do dnia publikacji raportu

- W dniu 28 lutego 2025 r. Zarządca masy sanacyjnej Spółki złożyła w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie XVIII Wydział Gospodarczy spis wierzycieli.
- W dniu 28 lutego 2025 r. Zarządca masy sanacyjnej Spółki otrzymała zgodę Sędziego-Komisarza na przedłużenie terminu na złożenie do akt sprawy Planu restrukturyzacyjnego Spółki oznaczając ten termin na dzień 30.06.2025 r.
- W dniu 10 marca 2025 r. w następstwie przeprowadzonego przetargu nieograniczonego „Wykonanie usługi przewozu transportem kolejowym węgla energetycznego z Lubelskiego Węgla „Bogdanka” S.A.” pomiędzy ENEA Elektrownia Połaniec Spółka Akcyjna, a PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji zawarte zostały umowy obowiązujące w okresie od 01.04.2025 r. do 31.03.2027 r. Wolumen objęty w/w umowami wynosi łącznie 1 600 000 ton, a łączna wartość zawartych umów wynosi 48 552 640,00 zł brutto.
- W dniu 14 marca 2025 roku spółka zależna PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji złożyła do Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie plan restrukturyzacyjny.
- W dniu 25 marca 2025 r. Zarząd Spółki podjął decyzję o zawarciu umów handlowych ze spółkami z Grupy Azoty, których przedmiotem będą przewozy towarowe w komunikacji krajowej, eksporcie, imporcie i na odcinkach zagranicznych oraz umów z Grupą Azoty Zakłady Azotowe Puławy S.A. oraz Grupą Azoty S.A. na najem wagonów będących własnością Spółki. Umowy obowiązywać będą do 31.08.2027 r. Maksymalna szacowana łączna wartość w/w umów w okresie ich obowiązywania wyniesie 233,45 mln zł netto.
- W dniu 3 kwietnia 2025 r. odbyło się spotkanie Zarządu spółki zależnej PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. ze Związkami Zawodowymi, na którym zostało podpisane Porozumienie wraz z Regulaminem Premiowania pracowników PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji
- W dniu 17 kwietnia 2025 r. w Krajowym Rejestrze Zadłużonych opublikowane zostało obwieszczenie o dacie złożenia spisu wierzycielności i spisu wierzycielności spornych.
- W dniu 19 kwietnia 2025 r. Sędzia-Komisarz na podstawie art. 298 ust. 1, 2 i 3 Ustawy Prawo restrukturyzacyjne, wydał postanowienie uwzględniające w całości wniosek Zarządcy, wyrażając zgodę na odstąpienie przez Zarządcę masy sanacyjnej Spółki od umowy wzajemnej, tj. Porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań stron Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. zawartego w dniu 14 lutego 2005 roku („Porozumienie Walentynkowe”) ze skutkiem od dnia otwarcia postępowania sanacyjnego Spółki, tj. od dnia 27 lipca 2024 roku. Postanowienie nie jest prawomocne.

- W dniu 29 kwietnia 2025 roku Zarząd Jednostki dominującej podjął Uchwałę w sprawie przeznaczenia do sprzedaży 10.360 wagonów towarowych wyłączonych z użytku operacyjnego. Sprzedaż przedmiotowych składników wymaga udzielenia odrębnych zgód przez odpowiednie organy korporacyjne Spółki oraz Zarządcę masy sanacyjnej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz Sędziego Komisarza.
- W dniu 16 maja 2025 r., w związku z decyzją spółki PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. o sprzedaży posiadanych 21.407 udziałów w spółce Terminale Przeładunkowe Sławków–Medyka Sp. z o.o. z siedzibą w Sławkowie, o łącznej wartości nominalnej 21,4 mln zł, które stanowią 50% udziału w kapitale zakładowym tejże spółki, Zarząd wyraził zgodę na podjęcie działań przygotowujących proces sprzedaży wszystkich posiadanych przez PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, tj. 340.000 udziałów, w spółce zależnej EUROTERMINAL SŁAWKÓW Sp. z o.o. z siedzibą w Sławkowie, o łącznej wartości nominalnej 17 mln zł, które stanowią 9,316% udziału w kapitale zakładowym spółki.

4. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

4.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

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

Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A.	w mln PLN		w mln EUR	
	3 miesiące 2025	3 miesiące 2024	3 miesiące 2025	3 miesiące 2024
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,1848	4,3211
Przychody z działalności operacyjnej	939,6	1 189,5	224,5	275,3
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-20,4	-96,8	-4,9	-22,4
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-56,7	-142,8	-13,5	-33,0
Zysk / strata netto	-48,6	-118,1	-11,6	-27,3
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-49,3	-137,6	-11,8	-31,8
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.)	-1,09	-2,64	-0,26	-0,61
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	-1,09	-2,64	-0,26	-0,61
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	90,8	241,9	21,7	56,0
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-56,6	-192,7	-13,5	-44,6
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-63,7	-134,2	-15,2	-31,1
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-29,5	-85,0	-7,0	-19,7
	31/03/2025	31/12/2024	31/03/2025	31/12/2024
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,1839	4,2730
Aktywa trwałe	5 001,5	4 996,3	1 195,4	1 169,2
Aktywa obrotowe	1 333,0	1 443,0	318,6	337,7
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	0,3	-	0,1
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	535,2	524,1
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	696,9	746,2	166,6	174,6
Zobowiązania długoterminowe	2 288,2	2 378,7	546,9	556,7
Zobowiązania krótkoterminowe	3 349,4	3 314,7	800,5	775,7

Źródło: Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2025 roku sporządzone według MSSF UE

Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

PKP CARGO S.A.	w mln PLN		w mln EUR	
	3 miesiące 2025	3 miesiące 2024	3 miesiące 2025	3 miesiące 2024
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,1848	4,3211
Przychody z działalności operacyjnej	677,2	912,9	161,8	211,3
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-20,0	-105,3	-4,8	-24,4
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-52,4	-150,5	-12,5	-34,8
Zysk / strata netto	-44,2	-123,5	-10,6	-28,6
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-37,1	-119,6	-8,9	-27,7
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.)	-0,99	-2,76	-0,24	-0,6
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	-0,99	-2,76	-0,24	-0,6
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	47,2	210,4	11,3	48,7
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-40,1	-185,5	-9,6	-42,9
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-60,8	-102,2	-14,5	-23,7
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-53,7	-77,3	-12,8	-17,9
	31/03/2025	31/12/2024	31/03/2025	31/12/2024
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,1839	4,2730
Aktywa trwałe	4 728,6	4 716,6	1 130,2	1 103,8
Aktywa obrotowe	882,9	995,4	211,0	233,0
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	0,3	-	0,1
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	535,2	524,1
Kapitał własny	473,8	510,9	113,2	119,6
Zobowiązania długoterminowe	1 951,7	2 046,0	466,5	478,8
Zobowiązania krótkoterminowe	3 186,0	3 155,4	761,5	738,5

Źródło: Kwartalna Informacja Finansowa PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2025 roku sporządzona według MSSF UE

W okresach objętych Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz Kwartalną Informacją Finansową PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2025 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalane przez Narodowy Bank Polski:

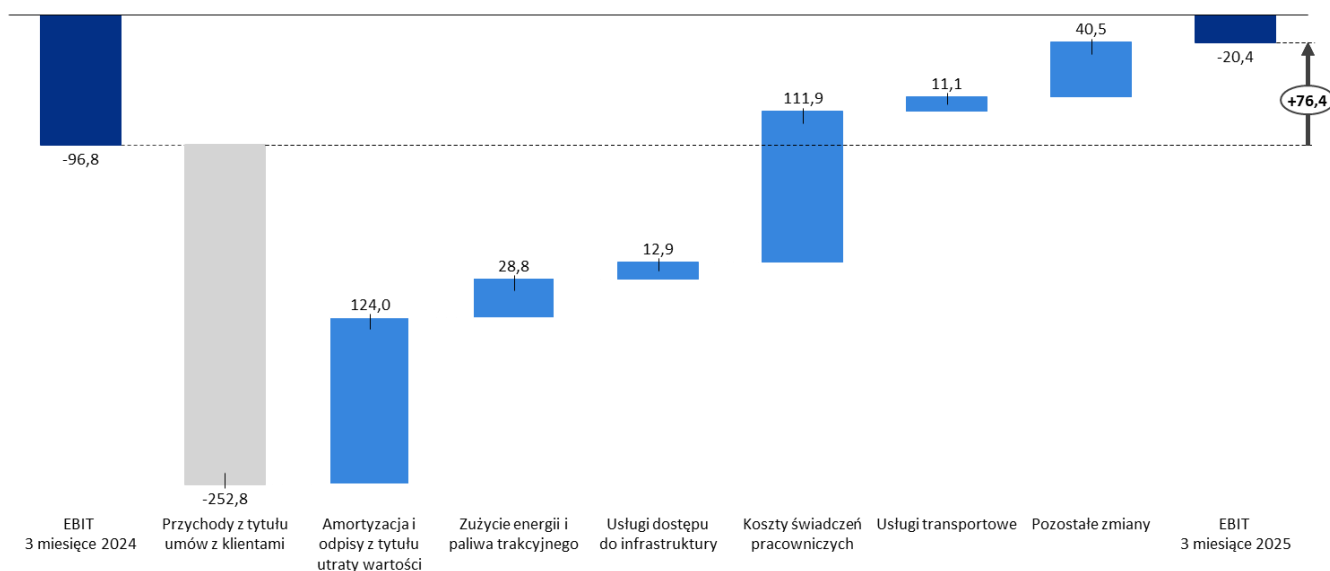
- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.03.2025 – 4,1839 PLN/EUR, 31.12.2024 – 4,2730 PLN/EUR;
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.03.2025 - 4,1848 PLN/EUR, 01.01 - 31.03.2024 - 4,3211 PLN/EUR.

4.1.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

Sprawozdanie z wyników Grupy PKP CARGO

W okresie 3 miesięcy 2025 r. wynik EBIT wyniósł -20,4 mln zł, tj. polepszył się w porównaniu do analogicznego okresu 2024 r. o 76,4 mln zł.³³

Rysunek 13 Wynik EBIT w okresie I kwartału 2025 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2024 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Najważniejsze odchylenia wpływające na wynik EBIT w okresie 3 miesięcy 2025 r. w porównaniu do 3 miesięcy 2024 r. zostały opisane poniżej:

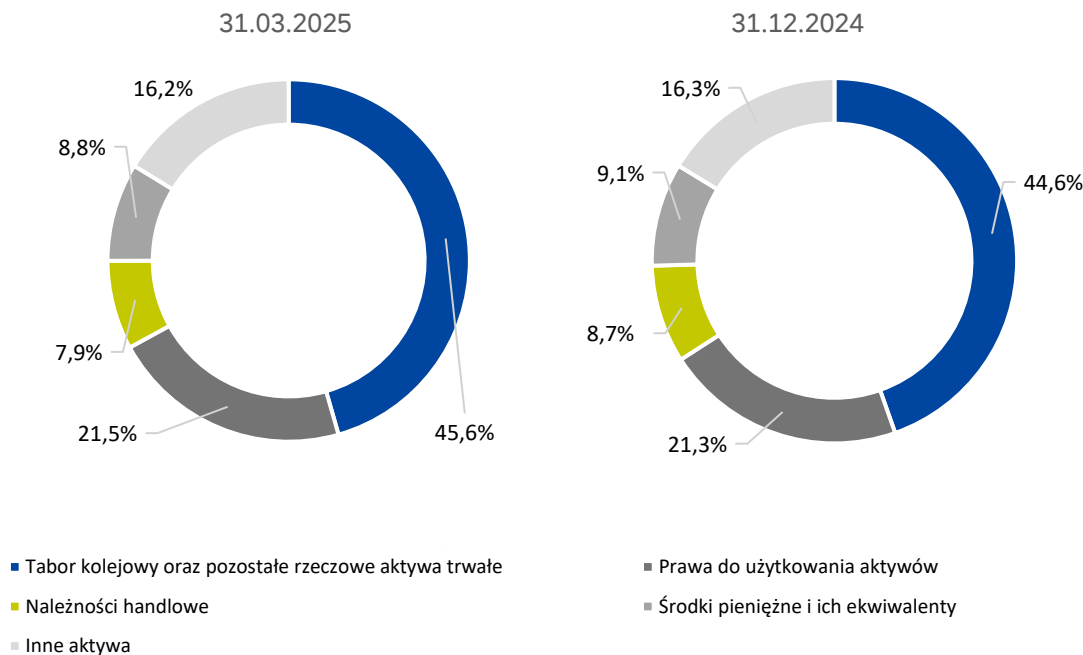
- spadek przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycji) był bezpośrednim efektem spadku przewiezionej masy oraz jednostkowych stawek przewozowych. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale **3.2.4 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO**.
- spadek kosztów amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości, będący głównie rezultatem utworzonych odpisów z tytułu utraty wartości w okresie 2024 roku, które skutkują obniżoną bazą środków trwałych podlegających amortyzacji;
- spadek kosztów zużycia energii i paliwa trakcyjnego powiązany ze spadkiem pracy przewozowej;
- spadek kosztów usług dostępu do infrastruktury głównie w związku ze spadkiem pracy przewozowej;
- spadek kosztów usług transportowych (w tym zwłaszcza spedycji) powiązany ze spadkiem pracy przewozowej;
- spadek kosztów świadczeń pracowniczych jako wynik restrukturyzacji Grupy oraz programu zwolnień grupowych przeprowadzonych w 2024 roku. Szczegółowe zmiany dot. poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale **3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia**;
- spadek kosztów na pozycji pozostałe zmiany wynikał głównie ze spadku kosztów odsetek od zobowiązań handlowych oraz pozostałych zobowiązań, spadku wartości czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru oraz spadku wartości sprzedanych materiałów i towarów.

Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

AKTYWA

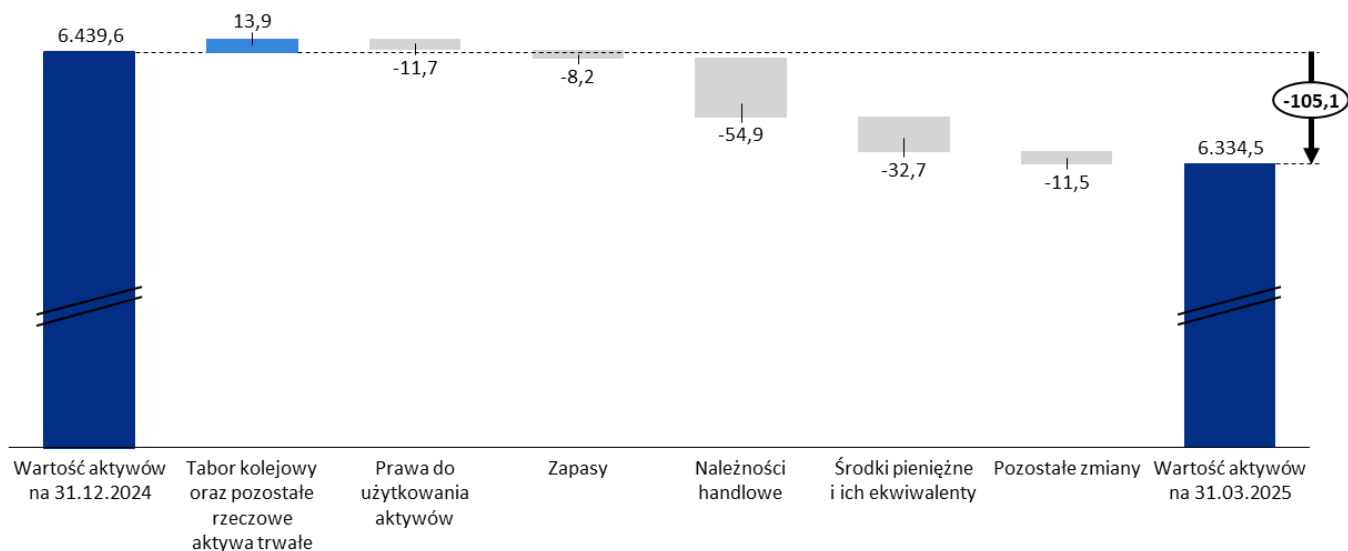
Największy udział w strukturze aktywów Grupy PKP CARGO na dzień 31.03.2025 r. miały tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 45,6 % sumy aktywów wobec 44,6% na dzień 31.12.2024 r. Spośród aktywów obrotowych, w tym okresie największy udział w całości aktywów miały środki pieniężne i ich ekwiwalenty, których wartość stanowiła 8,8%, wobec 9,1% na dzień 31.12.2024 r.

Rysunek 14 Struktura aktywów – stan na 31.03.2025 r. oraz 31.12.2024 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 15 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie I kwartału 2025 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 31.03.2025 r. w porównaniu do dnia 31.12.2024 r. zostały opisane poniżej:

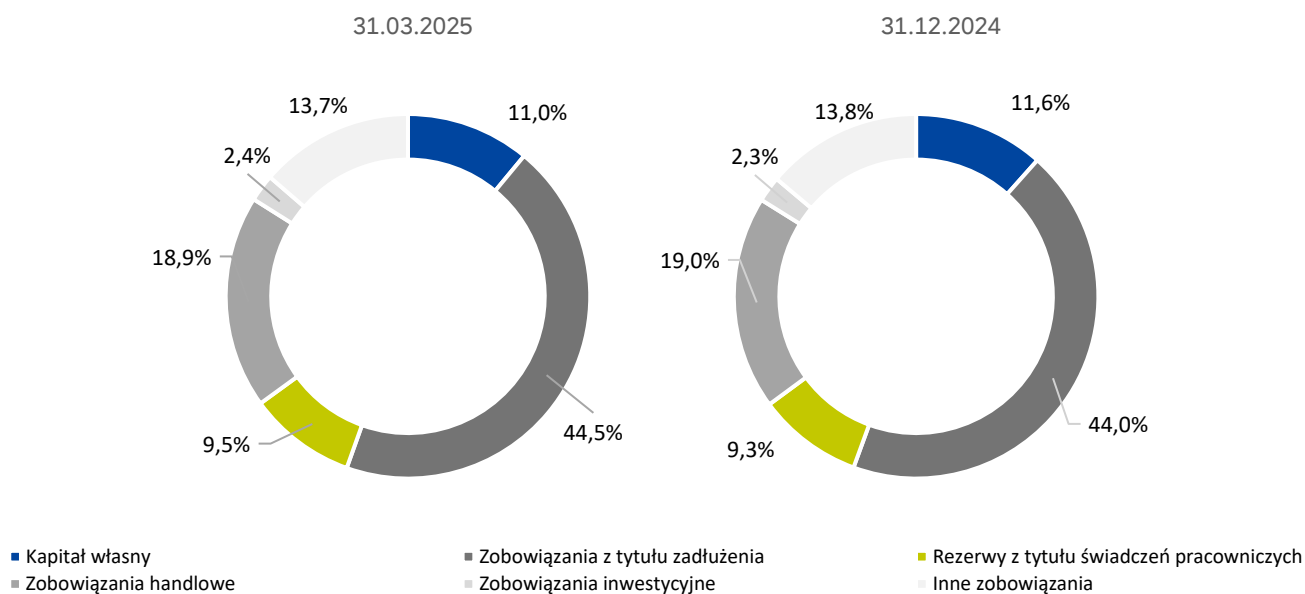
- wzrost wartości taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych głównie w wyniku wykonanych napraw i przeglądów okresowych taboru wymaganych regulacjami prawnymi, przy niższych kosztach amortyzacji jako efekt utworzonych odpisów z tytułu utraty wartości w okresie 2024 r., które skutkują obniżoną bazą podstawy naliczenia amortyzacji;
- spadek wartości należności handlowych związany ze spadkiem przychodów przewozowych;

- spadek wartości środków pieniężnych jest głównie wypadkową niższych wpływów osiągniętych z działalności operacyjnej;
- spadek wartości pozycji pozostałych zmian głównie w wyniku spadku należności z tytułu podatku VAT, przy jednoczesnym wzroście pozycji aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego.

KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA

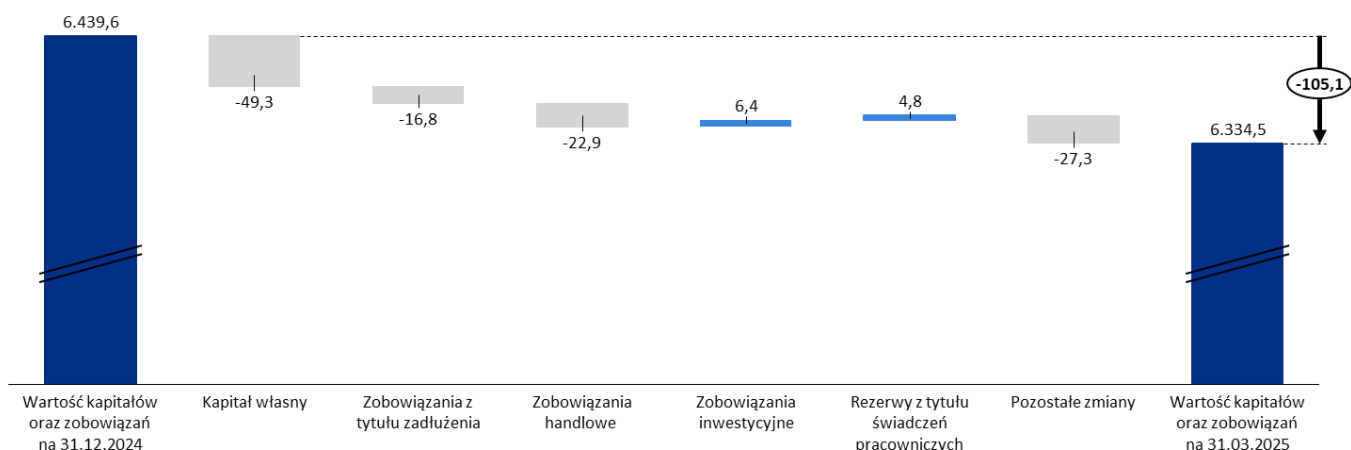
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO posiadały zobowiązania z tytułu zadłużenia, które stanowiły 44,5% udziału sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 44,0% na dzień 31.12.2024 r. W tym okresie kapitały własne odpowiadały za 11,0% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 11,6% na dzień 31.12.2024 r.

Rysunek 16 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO – stan na 31.03.2025 r. oraz 31.12.2024 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 17 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy PKP CARGO w okresie I kwartału 2025 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

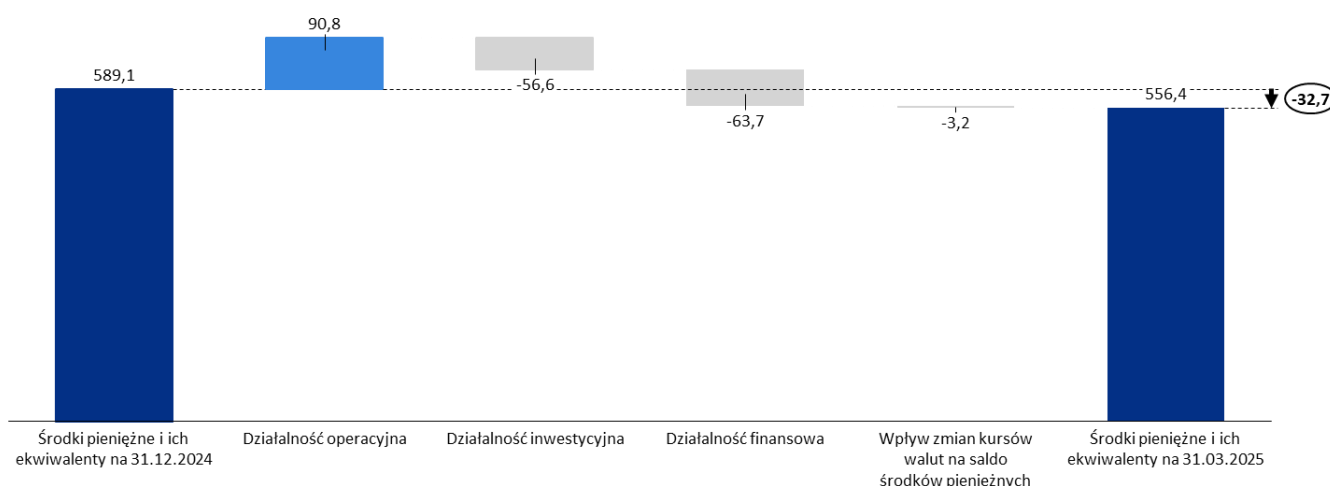
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych i zobowiązań na dzień 31.03.2025 r. w porównaniu do dnia 31.12.2024 r. zostały opisane poniżej:

- spadek wartości kapitałów własnych przede wszystkim z uwagi na wykazaną przez Grupę PKP CARGO stratę netto za okres 3 miesięcy 2025 r. (pozycja zyski zatrzymane/niepokryte straty);
- spadek zobowiązań z tytułu zadłużenia w wyniku spłat kredytów oraz leasingów w okresie 3 miesięcy 2025 roku;
- spadek zobowiązań handlowych głównie w wyniku spadku zobowiązania z tytułu dostaw i usług powiązanych spowodowanych spadkiem pracy przewozowej oraz systematyczną spłatą zobowiązań;
- spadek wartości pozostałych zobowiązań w wyniku spadku głównie zobowiązań publicznoprawnych oraz zobowiązań wobec pracowników.

4.1.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31.03.2025 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2024 r. spadła o 32,7 mln zł.

Rysunek 18 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie I kwartału 2025 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Największy wpływ na wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów w okresie 3 miesięcy 2025 r. w porównaniu do dnia 31.12.2024 r. miały:

- dodatnie przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto m.in. przy stracie brutto na poziomie 56,7 mln zł, amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 95,2 mln zł oraz dodatnich przepływach wynikających ze zmian w kapitale obrotowym w wysokości 28,4 mln zł;
- ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej wynikały przede wszystkim z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 64,6 mln zł (głównie inwestycje taborowe);
- ujemne przepływy pieniężne z działalności finansowej odzwierciedlają głównie efekt spłaty kredytów oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 73,8 mln zł, przy jednoczesnych wpływach środków z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w wysokości 10,2 mln zł.

4.1.4 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 3 miesięcy 2025 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie I kwartału 2025 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2024 r.

Wyszczególnienie	3 miesiące 2025	3 miesiące 2024	Zmiana	Tempo zmian
			2025 - 2024	2025 - 2024
Marża EBITDA ¹	8,0%	10,3%	-2,3	-22,3
Marża wyniku netto (ROS) ²	-5,2%	-9,9%	4,7	-
ROA ³	-37,0%	-1,7%	-35,3	-
ROE ⁴	-336,2%	-4,6%	-331,6	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	187,3	180,7	6,6	3,7%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1 431,0	1 457,0	-26,0	-1,8%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁷	11,4	11,4	0,0	-
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	269,9	231,8	38,1	16,4%

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 pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów Grupy w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
8. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w Grupie w danym okresie.

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

Największy wpływ na ww. wskaźniki w okresie 3 miesięcy 2025 r. w porównaniu do 3 miesięcy 2024 r. miały:

- w okresie 3 miesięcy 2025 r. marża EBITDA uległa pogorszeniu, głównie z uwagi na spadek przychodów z działalności operacyjnej. Szczegółowe informacje o przyczynach zmian EBITDA i wyniku netto są przedstawione w rozdziale **4.1. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO**;
- w okresie 3 miesięcy 2025 r. wskaźniki ROA oraz ROE uległy spadkowi głównie w wyniku dokonanych odpisów aktualizujących wartość aktywów w 2024 roku;
- wzrost średniodobowego przebiegu lokomotywy jest efektem lepszego wykorzystania lokomotyw i optymalizacji procesu przewozowego;
- spadek średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę jest efektem realizacji procesu przewozowego przy spadku przewozów;
- średniodobowy przebieg lokomotyw uległ zwiększeniu o 6,6 km/dobę przyjmując poziom 187,3 km/dobę, nastąpił zatem wzrost średniodobowego przebiegu o 3,7% wobec analogicznego okresu 2024 r. - jest to efekt lepszego wykorzystania lokomotyw i optymalizacji procesu przewozowego;
- spadek średniej masy brutto pociągu na lokomotywę o 26 ton, z 1457,0 ton (I kwartał 2024 r.) do 1431,0 ton (I kwartał 2025 r.), co daje spadek średniej masy prowadzonych pociągów o 1,8%, wielkość ta uległa zmniejszeniu z powodu spadku przewozów;
- wzrost wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego wynika głównie ze spadku pracy przewozowej o 15,0%, przy jednoczesnym spadku przeciętnego zatrudnienia wyrażonego w etatach o 27,0%.

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

Ryzyko płynnościowe

Otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego zabezpieczyło Jednostkę dominującą przed możliwością wypowiedzenia kluczowych umów zawartych z odbiorcami, dostawcami, instytucjami finansującymi, a zobowiązania powstałe przed dniem otwarcia tego postępowania restrukturyzacyjnego, na zasadach określonych prawem restrukturyzacyjnym, zostaną objęte układem. Jednostka dominująca zakłada spłatę tych zobowiązań w późniejszych okresach w drodze układu z wierzycielami zgodnie z zasadami Prawa restrukturyzacyjnego. Zobowiązania powstałe po dniu otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego są na bieżąco regulowane przez Jednostkę dominującą, za wyjątkiem części zobowiązań wobec pracowników, zobowiązań wobec których prowadzone są rozmowy na temat odroczenia terminów płatności oraz zobowiązań uznanych przez Jednostkę dominującą za sporne. Z uwagi na trudną sytuację finansową PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, Zarząd podjął decyzję, na mocy której część świadczeń pracowniczych, takich jak odprawy emerytalne i nagrody jubileuszowe, nie została wypłacona w terminach ich zapadalności.

Konflikt zbrojny w Ukrainie

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

Grupa PKP CARGO stale monitoruje i podejmuje działania korygujące w zakresie oferowanych usług. Ze względu na niepewność związaną z zakończeniem wojny w Ukrainie możliwości planowania działalności na wschodnim kierunku są ograniczone. Wymiana handlowa pomiędzy Polską a Ukrainą będzie realizowana przez pryzmat trwającego konfliktu. Unijne sankcje wobec Rosji i Białorusi spowodowały zmniejszenie przewozów po Nowym Jedwabnym Szlaku na korzyść większej aktywności w obszarze Trójmorza. Powstanie szlaków komunikacyjnych na osi północ-południe, łączących wschód z Europą Zachodnią przez kraje Trójmorza może wpłynąć na zmniejszenie dystansu gospodarczego między tymi regionami.

Ryzyko walutowe

Grupa Kapitałowa w I kwartale 2025 r. narażona była na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności Grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe o okresie zapadalności do 1 miesiąca, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania krótko - oraz długoterminowe z tytułu zawartych umów kredytów inwestycyjnych o okresach zapadalności powyżej 5 lat. Dla kursu EUR/PLN występuje częściowy naturalny hedging, ze względu na fakt, iż wpływy w walucie EUR są częściowo równoważone przez wydatki w tej samej walucie. Grupa PKP CARGO w I kwartale 2025 roku stosowała rachunkowość zabezpieczeń dla umów kredytowych w walucie EUR.

Ryzyko stopy procentowej

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

W I kwartale 2025 roku odsetki od zobowiązań finansowych naliczane były według stałych stóp procentowych oraz zmiennych stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego tj. według następujących stóp referencyjnych WIBOR O/N, WIBOR 1M, WIBOR 3M, EURIBOR 3M.

Inwestycje infrastrukturalne

Realizowane w okresie I kwartału 2025 roku na obszarze Sieci PKP inwestycje infrastrukturalne związane z modernizacją infrastruktury kolejowej oraz planów utrzymaniowo-naprawczych były jedną z istotnych przyczyn mających wpływ

na działalność przewozową PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Największe utrudnienia przewozowe związane były z kontynuacją realizowanych modernizacji infrastruktury kolejowej w rejonie Górnego Śląska, na odcinkach linii dojazdowych w kierunku przejścia granicznego w Zebrzydowicach oraz na odcinkach magistrali węglowej Zduńska Wola Karsznice – Tarnowskie Góry - Bytom, co w konsekwencji utrudniało obsługę priorytetowych przewozów. Dodatkowo utrudnienia przewozowe były związane z kontynuacją modernizacji węzłów i stacji Górnego Śląska: Katowice, Zebrzydowice, Czechowice Dziedzice, Bytom, Chorzów, Rybnik, Pszczyna, Kobiór, Częstochowa Tow. oraz modernizacją rejonów i stacji: Słupsk, Stargard Szczeciński, Białystok, Korsze, Muszyna, w tym występowaniem kolejnych ograniczeń przepustowości głównych ciągów i linii kolejowych nr 3, 6, 61, 93, 96, 131, 133, 139, 273, 276. Istotne utrudnienia przewozowe związane są także z kontynuacją modernizacji stacji granicznych Zebrzydowice i Muszyna, zamknięciami torowymi po stronie Kolei DB ograniczającymi przepustowość przejścia granicznego Kunowice/Frankfurt oraz kontynuacją modernizacji kluczowego węzła Górnego Śląska - Katowice.

W perspektywie kolejnego kwartału 2025 roku przewiduje się utrzymanie poziomu ograniczeń przepustowości linii i przejść granicznych oraz uciążliwości prowadzonych inwestycji i robót utrzymaniowo-naprawczych lub ich zwiększenie z powodu realizacji kolejnych etapów projektów KPK do 2030 r.

Zatrudnienie

W odniesieniu do zmian otoczenia regulacyjnego istotnym zdarzeniem było wydanie w dniu 19 kwietnia 2025 r. Postanowienia Sędziego-Komisarza uwzględniającego w całości wnioski Zarządcy masy sanacyjnej Spółki na odstąpienie od umowy wzajemnej, tj. Porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań stron Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. zawartego w dniu 14 lutego 2005 roku ("Porozumienie Walentynkowe") wraz z późniejszymi aneksami do tego Porozumienia. Sędzia - Komisarz wyraził zgodę na odstąpienie przez Zarządcę masy sanacyjnej Spółki od niniejszego Porozumienia ze skutkiem od dnia otwarcia postępowania sanacyjnego Spółki. Na dzień przekazania postanowienie jest nieprawomocne.

Wypłata niektórych szczególnych składników wynagrodzenia obecnym i byłym pracownikom Spółki m.in. odpraw emerytalnych i nagród jubileuszowych nadal odbywa się z opóźnieniami uzależnionymi od możliwości finansowych i płynnościowych. Comiesięczne oszczędności w zakresie kosztów osobowych Spółki powstałe w wyniku przeprowadzonych zwolnień grupowych pozwalają gromadzić środki niezbędne do wypłaty pozostałych, wstrzymanych czasowo gratyfikacji pracowniczych. W kolejnych miesiącach analizowane będą zdolności finansowe Spółki i w sytuacji, gdy będzie to możliwe realizowane będą następne wypłaty.

Postępowanie restrukturyzacyjne

W ramach podjętych działań Spółka zrealizowała lub jest w trakcie realizacji: redukcji zatrudnienia, zakończenia części umów dzierżawy zbędnych dla prowadzonej działalności, sprzedaży części składników majątku, ograniczenia nakładów inwestycyjnych i dostosowania ich do potrzeb przewozowych, reorganizacji struktury organizacyjnej Spółki. Wszystkie szczegóły tych działań oraz strategia zmian PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji zostaną zaprezentowane w Planie Restrukturyzacyjnym, który zostanie opublikowany w czerwcu 2025 roku.

Efektywność działań restrukturyzacyjnych zależy od sytuacji na rynku kolejowych przewozów towarowych oraz globalnej sytuacji makroekonomicznej i politycznej. W chwili obecnej sytuacja europejskiego przemysłu i wielkość produkcji przekładają się bezpośrednio na popyt na przewozy towarów. Poprawa bądź pogorszenie wyników gospodarek europejskich mają bezpośrednie przełożenie na poziom potencjalnego wolumenu ładunków dostępnego do przewozu kolejją.

Wojny celno-handlowe

Kolejnym czynnikiem niepewności są działania prowadzone w ramach polityki gospodarczej Stanów Zjednoczonych tzn. nasilenie wojen celno-handlowych, w tym także z Europą. Na bieżąco analizowane są działania podejmowane przez administrację USA i ich ewentualny wpływ na działalność Grupy. Na rynku występuje duży poziom niepewności związany

z dynamiką zmian oraz dalszą nieprzewidywalnością kierunków działań, dlatego trudno jednoznacznie określić wpływ wojny celnej i handlowej na przyszłe wyniki Grupy PKP CARGO. Po I kwartale 2025 r. nastąpiło okresowe zwiększenie wymiany międzynarodowej spowodowane ryzykiem powstania nowych barier celnych, następnie po ich wprowadzeniu wymiana ta uległa zmniejszeniu, a następnie przy kolejnym zawieszeniu i odwieszeniu zauważalnym fluktuacjom. Jednocześnie wpływ tych zmian na przewozy kolejowe w Polsce nie jest jednoznaczny, z uwagi na fakt, że polscy producenci nie są silnie powiązani z rynkiem amerykańskim, choć to powiązanie istnieje przez kraje trzecie, takie jak np. Niemcy czy Czechy. Większość towarów masowych, które stanowią o tym rynku, jedynie w minimalnym stopniu reagowało na zmiany w tym obszarze, co więcej na chwilę obecną nie ma jednoznacznych danych wskazujących na znaczące ruchy po stronie producentów. Z uwagi na specyfikę branży i ograniczony wpływ na obroty towarowe w ramach przewozów kolejowych wpływ wojen celnych jest niewielki, może dotyczyć głównie segmentu przewozów intermodalnych.

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

Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji nie publikowała prognoz finansowych na 2025 rok.

4.4 Informacje o majątku produkcyjnym

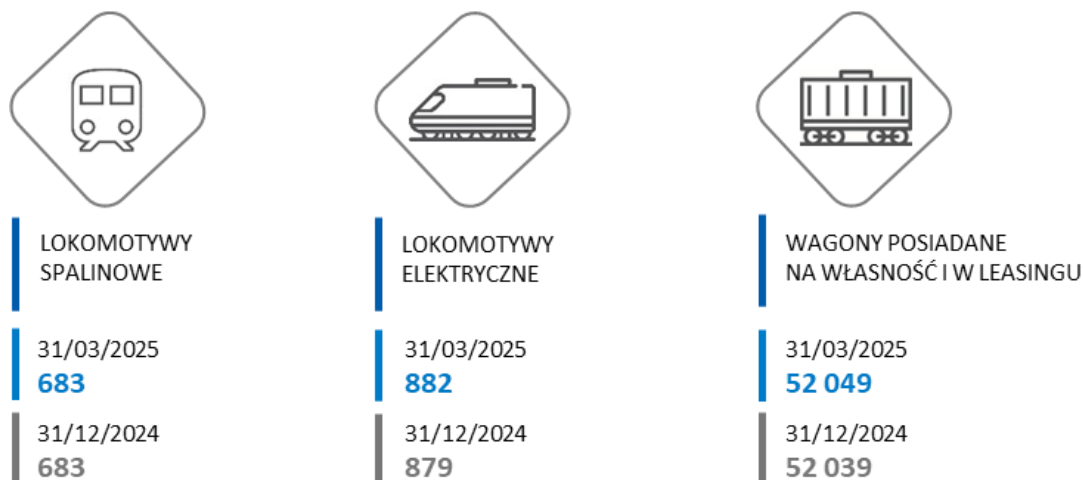
4.4.1 Tabor

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

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

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

Rysunek 19 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO w restrukturyzacji



Źródło: Opracowanie własne

4.4.2 Nieruchomości

W procesie przewozowym, uwzględniając konieczność zagwarantowania stosownego zaplecza utrzymaniowo-naprawczego, istotną rolę odgrywają nieruchomości. Większość nieruchomości użytkowana jest przez Grupę na podstawie wieloletnich umów dzierżawy i najmu. W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO w okresie pierwszych 3 miesięcy 2025 r.

Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 31.03.2025 r. oraz 31.03.2024 r.

Wyszczególnienie	31/03/2025	31/03/2024	Zmiana 2025-2024
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 360	1 367	-7
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m²]	681 346	684 278	-2 932

Źródło: Opracowanie własne

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

5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

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

W I kwartale 2025 roku PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji 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. w restrukturyzacji lub jej spółek zależnych.

5.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji nie zawierał w okresie pierwszych 3 miesięcy 2025 r. transakcji z podmiotami powiązanymi na warunkach innych niż rynkowe. Szczegółowe informacje dot. transakcji z podmiotami powiązanymi zostały przedstawione w **Nocie 7.1. SSF**.

5.3 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek

W I kwartale 2025 roku PKP CARGO S.A. lub jednostka od niej zależna nie udzielała poręczeń kredytu, pożyczki lub gwarancji łącznie jednemu podmiotowi lub jednostce zależnej od tego podmiotu, których łączna wartość jest znacząca.

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

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 Spółkę i jej spółki zależne.

5.5 Podsumowanie

Wszystkie podjęte i planowane przez Zarząd oraz Zarządcę masy sanacyjnej Spółki działania mają na celu optymalizację struktury, obniżenie kosztów funkcjonowania, zwiększenie efektywności operacyjnej, poprawę jakości usług oraz wzrost konkurencyjności Spółki na rynku przewozów towarowych. Nadrzędnym celem jest poprawa sytuacji płynnościowej, zwiększenie przychodów i skuteczne pozyskiwanie nowych zleceń. Szczegółowy Plan Restrukturyzacji, który zakłada naprawę sytuacji w Grupie PKP CARGO, zostanie przedstawiony do końca czerwca 2025 roku. W Planie Restrukturyzacji zawarte będą m.in. działania jakie Spółka podejmie w krótkim i długim terminie w celu odbudowy pozycji na rynku kolejowych przewozów towarowych.

Niniejsze Pozostałe Informacje do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego zostały sporządzone przez Zarządcę masy sanacyjnej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Zarządca PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Izabela Skonieczna-Powałka
Zarządca PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji
(nr licencji 772)

Warszawa, dnia 30 maja 2025 roku