

# Pozostałe informacje

do skonsolidowanego  
raportu kwartalnego  
Grupy Kapitałowej  
PKP CARGO

za III kwartał  
**2023**



**POZOSTAŁE INFORMACJE DO SKONSOLIDOWANEGO RAPORTU KWARTALNEGO ZA III KWARTAŁ 2023 ROKU**

<b>1. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO .....</b>	<b>5</b>
1.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO .....	5
1.2 Jednostki podlegające konsolidacji .....	7
<b>2. Informacje dotyczące Jednostki dominującej.....</b>	<b>9</b>
2.1 Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. ....	9
2.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.....	11
2.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów.....	11
2.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących .....	11
<b>3. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO .....</b>	<b>12</b>
3.1 Otoczenie makroekonomiczne .....	12
3.2 Działalność przewozowa .....	18
3.3 Pozostałe usługi .....	29
3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia.....	29
3.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO.....	29
3.6 Istotne informacje i zdarzenia w okresie trzech kwartałów 2023 roku oraz do dnia sporządzenia sprawozdania .....	30
<b>4. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO .....</b>	<b>32</b>
4.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO.....	32
4.2 Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału .....	38
4.3 Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	41
4.4 Informacje o majątku produkcyjnym.....	41
<b>5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia .....</b>	<b>42</b>
5.1 Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej .....	42
5.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi.....	43
5.3 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek.....	43
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 .....	43



Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.09.2023 r.....	6
Rysunek 2 Dynamika realnego PKB w Polsce w roku 2019 oraz w latach 2020-2022 wraz z jego dekompozycją, a także prognoza na lata 2023-2025 - dane niewyrównane sezonowo .....	13
Rysunek 3 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2).....	16
Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2019-2022 oraz prognoza na lata 2023-2025 – dane wyrównane sezonowo .....	17
Rysunek 5 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2019-2023 (mln ton).....	20
Rysunek 6 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2019-2023 (mld tkm).....	20
Rysunek 7 Kwartałne udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2019-2023 .....	21
Rysunek 8 Kwartałne udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2019-2023 .....	21
Rysunek 9 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w trakcie trzech kwartałów 2023 r. ....	21
Rysunek 10 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w I półroczu 2023 r.: .....	23
Rysunek 11 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2019-2023 (mln ton) .....	23
Rysunek 12 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2019-2023 (mld tkm).....	23
Rysunek 13 Udziały rynkowe PKP CARGO International a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2019-2023* .....	24
Rysunek 14 Udziały rynkowe PKP CARGO International a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2019-2023* .....	25
Rysunek 15 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w trakcie trzech kwartałów 2023 r. (btkm) .....	25
Rysunek 16 Zatrudnienie w Grupie PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2023 r. oraz okresach porównywalnych. ....	29
Rysunek 17 Wynik EBIT w okresie 9 miesięcy 2023 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r. (w mln zł) .....	34
Rysunek 18 Struktura aktywów – stan na 30.09.2023 r. oraz 31.12.2022 r. ....	35
Rysunek 19 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 9 miesięcy 2023 r. (w mln zł).....	35
Rysunek 20 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.09.2023 r. oraz 31.12.2022 r. ....	36
Rysunek 21 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 9 miesięcy 2023 r. (w mln zł).....	36
Rysunek 22 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2023 r. (w mln zł) .....	37
Rysunek 23 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO.....	42

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną .....	7
Tabela 2 Jednostki wycenione metodą praw własności.....	8
Tabela 3 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. wg stanu na dzień 30 września 2023 r. ....	9
Tabela 4 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. wg stanu na dzień 30 września 2023 r. ....	10
Tabela 5 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. wg stanu na dzień 30 września 2023 r. ....	10
Tabela 6 Skład Komitetu ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. wg stanu na dzień 30 września 2023 r. ....	11
Tabela 7 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. ....	11
Tabela 8 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 30 września 2023 roku oraz na dzień przekazania raportu .....	11
Tabela 9 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające na dzień sporządzenia sprawozdania .....	12
Tabela 10 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące na dzień sporządzenia sprawozdania .....	12
Tabela 11 Rynek transportu towarów w Czechach w I półroczu 2023 r. ....	22
Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2023 r. i 2022 r. ....	26
Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2023 r. i 2022 r. ....	26
Tabela 14 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2023 r. i 2022 r. ....	27
Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 9 miesięcy 2023 r. w porównaniu do 9 miesięcy 2022 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł) .....	30
Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO .....	32
Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. ....	33
Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2023 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r. ....	38
Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.09.2023 r.* oraz 31.12.2022 r. ....	42

# 1. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

## 1.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO

Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A. (zwana dalej także: „Grupa PKP CARGO”, „Grupa Kapitałowa PKP CARGO” lub „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, usługi terminalowe czy usługi spedycyjne. Grupa PKP CARGO posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych na terenie 9 państw UE: Litwie, Słowacji, Węgrzech, Słowenii, Austrii, Czechach, Niemczech, Holandii i Polsce.

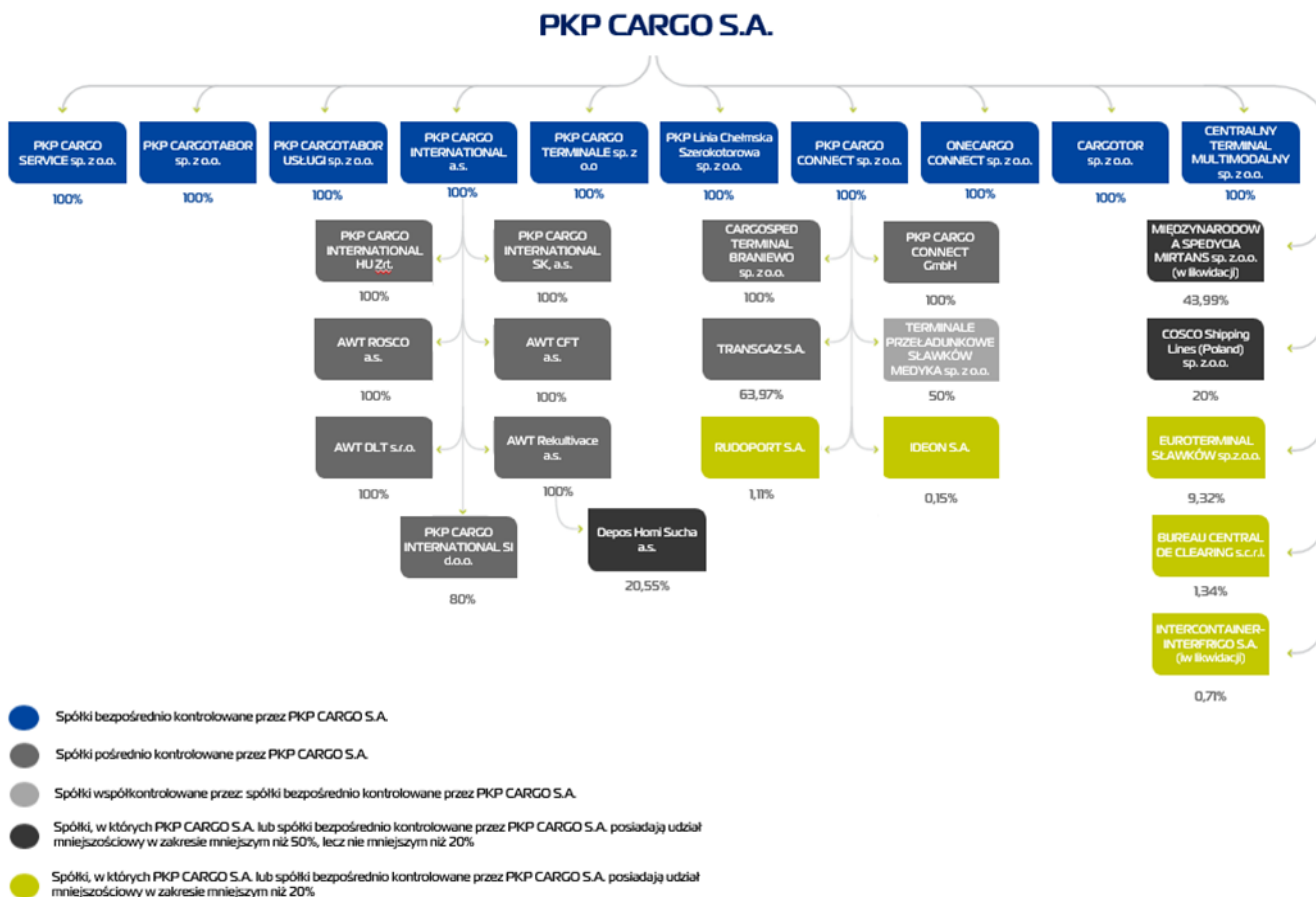
Struktura Grupy Kapitałowej PKP CARGO, poza PKP CARGO S.A. (zwanej dalej: „PKP CARGO”) na dzień 30 września 2023 roku, obejmowała:

- a) 20 spółek zależnych - kontrolowanych przez PKP CARGO bezpośrednio lub pośrednio (poprzez podmioty kontrolowane przez PKP CARGO), w tym:
    - 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO,
    - 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO (a pośrednio 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 (w której podmiot z Grupy PKP CARGO posiada 50% udział w kapitale zakładowym):
    - 1 spółka współkontrolowana przez spółkę PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiadającą 50% udziałów w jej kapitale zakładowym (pośrednio współkontrolowana przez PKP CARGO): TERMINALE PRZEŁADUNKOWE SŁAWKÓW MEDYKA sp. z o.o.
- Ponadto na dzień 30 września 2023 roku PKP CARGO lub spółki zależne (kontrolowane bezpośrednio lub pośrednio) od PKP CARGO posiadały udziały lub akcje w 8 spółkach, które nie były kontrolowane lub współkontrolowane przez PKP CARGO lub podmioty zależne od PKP CARGO, w tym:
- 5 spółek, w których PKP CARGO bezpośrednio posiada mniejszościowy udział,
  - 2 spółki, w których spółka bezpośrednio kontrolowana przez PKP CARGO (którą jest PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.) posiada udział mniejszościowy w kapitale zakładowym, w sposób nie pozwalający na sprawowanie kontroli lub współkontroli,
  - 1 spółka powiązana z Grupą PKP CARGO INTERNATIONAL, w której spółka pośrednio kontrolowana przez PKP CARGO ma udział mniejszościowy w kapitale zakładowym, w sposób nie pozwalający na sprawowanie kontroli lub współkontroli.

Na poniższym schemacie przedstawiamy strukturę powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje - na dzień 30 września 2023 roku:



Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.09.2023 r.



Źródło: Opracowanie własne

W okresie III kwartałów 2023 roku w ramach organizacji Grupy PKP CARGO zaszły następujące zmiany:

- podwyższenie kapitału zakładowego spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. z siedzibą w Żurawicy - jednoosobowej spółki zależnej od PKP CARGO.

W dniu 23 grudnia 2022 r. odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. z siedzibą w Żurawicy, w ramach którego została podjęta uchwała NZW PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. w sprawie dokonania podwyższenia kapitału zakładowego spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. z kwoty 75.015.000,00 zł do kwoty 93.015.000,00 zł, tj. o kwotę 18.000.000,00 zł, poprzez ustanowienie nowych udziałów w liczbie 18.000 o wartości nominalnej 1.000,00 zł każdy udział, o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 18.000.000,00 zł, które zostały pokryte wniesionym przez PKP CARGO wkładem pieniężnym w kwocie 18.000.000,00 zł.

Powyższe podwyższenie kapitału zakładowego spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. formalnie dokonało się z dniem wpisu do rejestru sądowego (wpis do KRS-u ma w tym przypadku charakter konstytutywny), co nastąpiło w dniu 20 kwietnia 2023 r.;

- podwyższenie kapitału zakładowego spółki „PKP CARGOTABOR” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - jednoosobowej spółki zależnej od PKP CARGO.

W dniu 30 stycznia 2023 r. odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki „PKP CARGOTABOR” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, w ramach którego została podjęta uchwała NZW „PKP CARGOTABOR” sp. z o.o. w sprawie dokonania podwyższenia kapitału zakładowego spółki „PKP CARGOTABOR” sp. z o.o. z kwoty 92.264.000,00 zł do kwoty 105.764.000,00 zł, tj. o kwotę 13.500.000,00 zł, poprzez ustanowienie nowych udziałów w liczbie 13.500 o wartości nominalnej 1.000,00 zł każdy udział, o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 13.500.000,00 zł, które zostały pokryte wniesionym przez PKP CARGO wkładem pieniężnym w kwocie 13.500.000,00 zł.

Powyższe podwyższenie kapitału zakładowego spółki „PKP CARGOTABOR” sp. z o.o. formalnie dokonało się z dniem wpisu do rejestru sądowego (wpis do KRS-u ma w tym przypadku charakter konstytutywny), co nastąpiło w dniu 16 lutego 2023 r.

- podwyższenie kapitału zakładowego spółki „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - jednoosobowej spółki zależnej od PKP CARGO.



W dniu 02 marca 2023 r. odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, w ramach którego zostały podjęte uchwały NZW „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o. m.in. w sprawie dokonania podwyższenia kapitału zakładowego spółki „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o., z kwoty 18.138.000,00 zł do kwoty 46.474.000,00 zł, tj. o kwotę 28.336.000,00 zł, poprzez ustanowienie nowych udziałów w liczbie 28.336 o wartości nominalnej 1.000,00 zł każdy udział, o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 28.336.000,00 zł, które zostały pokryte wniesionym przez PKP CARGO wkładem niepieniężnym (aportem) o wartości rynkowej 29.764.375,00 zł w postaci prawa własności nieruchomości, prawa użytkowania wieczystego nieruchomości oraz prawa własności znajdujących się na gruncie, stanowiących odrębny od gruntu przedmiot własności, budynków i budowli, a także prawa własności ruchomości wchodzących w skład dawnej Fabryki Wagonów Gniewczyzna S.A., przy czym nadwyżka wartości aportu ponad łączną wartość nominalną nowo ustanowionych udziałów, wynosząca 1.428.375,00 zł została przekazana na kapitał zapasowy spółki „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o. w formie agio, Powyższe podwyższenie kapitału zakładowego spółki „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o. formalnie dokonało się z dniem wpisu do rejestru sądowego (wpis do KRS-u ma w tym przypadku charakter konstytutywny), co nastąpiło w dniu 05 kwietnia 2023 r.

- zmiana brzmienia firmy spółki z AWT Čechofracht a.s. na AWT CFT a.s. z siedzibą w Ostrawie (Czechy) - w spółce tej PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udział w kapitale zakładowym

Ze skutkiem na dzień 06 marca 2023 r. spółka AWT Čechofracht a.s. z siedzibą w Ostrawie (Czechy), w której PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udziałów w kapitale zakładowym, zmieniła nazwę na: AWT CFT a.s. z siedzibą w Ostrawie (Czechy). Wysokość kapitału zakładowego spółki AWT CFT a.s. oraz udział procentowy PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. w tym kapitale nie uległy zmianie.

W III kwartale 2023 roku oraz do dnia publikacji niniejszego raportu, oprócz zdarzeń wskazanych powyżej, nie miały miejsca inne zmiany organizacji Grupy PKP CARGO, które wynikałyby z połączenia jednostek, uzyskania lub utraty kontroli nad jednostkami zależnymi oraz inwestycjami długoterminowymi, a także podziału, restrukturyzacji lub zaniechania działalności.

## 1.2 Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 września 2023 roku., obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 12 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

Nazwa Spółki	Podstawowa działalność
<b>PKP CARGO SERVICE sp. z o.o.</b> („PKP CARGO SERVICE”)	Kompleksowa obsługa bocznic kolejowych i przewozy ładunków transportem kolejowym oraz utrzymanie infrastruktury torowej.
<b>PKP CARGOTABOR sp. z o.o.</b> („PKP CARGOTABOR”)	Naprawa i utrzymanie taboru kolejowego oraz fizyczna likwidacja wagonów i lokomotyw, naprawa maszyn elektrycznych i zestawów kołowych oraz ważenie i regulacja taboru.
<b>PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o.</b> („PKP CARGOTABOR USŁUGI”)	Zbieranie, przetwarzanie i unieszkodliwianie odpadów oraz odzysk surowców. Dzierżawa nieruchomości.
<b>PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o.</b> (d. CL Medyka-Żurawica i d. CL Małaszewicze) („PKP CARGO TERMINALE”)	Przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada terminale, które umożliwiają przeładunek towarów masowych i sztukowych, także kontenerów. Posiada także możliwość prowadzenia komunikacji przestawczej i jako jedyna spółka na granicy wschodniej posiada 6 - komorową odmrażalnię.
<b>CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO sp. z o.o.</b> („CARGOSPED TERMINAL BRANIEWO”)	Przeładunek różnych towarów oraz handel węglem. Spółka zajmuje się sprzedażą hurtową i detaliczną w tym zakresie.
<b>CARGOTOR sp. z o.o.</b> („CARGOTOR”)	Zarządzanie infrastrukturą torową i usługową (bocznic kolejowe i układy torowe) wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych.
<b>PKP CARGO CONNECT sp. z o.o.</b> („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.

<p><b>PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.</b> (d. <b>Advanced World Transport a.s.</b>) („PKP CARGO INTERNATIONAL”)</p>	<p>Kompleksowa obsługa towarowego transportu kolejowego (Republika Czeska, Słowacja i Polska), spedytor kolejowy w całym rejonie Europy Środkowo-Wschodniej, zarządza terminalem intermodalnym zlokalizowanym w miejscowości Paskov oraz oferuje kompleksową obsługę dowozów i odwozów transportem drogowym („ostatnia mila”). Zarządzanie taborem w Grupie PKP CARGO INTERNATIONAL.</p>
<p><b>AWT ROSCO a.s. („AWT Rosco”)</b></p>	<p>Czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.</p>
<p><b>AWT CFT a.s.</b> (d. <b>AWT Čechofracht a.s.</b>) („AWT CFT”)</p>	<p>Międzynarodowe usługi spedycyjne.</p>
<p><b>AWT Rekultivace a.s.</b> („AWT Rekultivace”)</p>	<p>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.</p>
<p><b>PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.</b> (d. <b>AWT Rail HU Zrt</b>) („PKP CARGO INTERNATIONAL HU”)</p>	<p>Usługi transportu kolejowego oraz obsługa bocznic kolejowych na terenie Węgier na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego.</p>

Dodatkowo wykaz jednostek wycenianych metodą praw własności przedstawiono w **Nocie 5.3** Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 września 2023 roku.

Tabela 2 Jednostki wycenione metodą praw własności

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



## 2. Informacje dotyczące Jednostki dominującej

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

#### ZARZĄD

Skład Zarządu PKP CARGO S.A. wg stanu na dzień 30 września 2023 roku



**Dariusz Seliga**  
Prezes Zarządu



**Jacek Rutkowski**  
Członek Zarządu  
ds. Handlowych



**Marek Olkiewicz**  
Członek Zarządu  
ds. Operacyjnych



**Maciej Jankiewicz**  
Członek Zarządu  
ds. Finansowych



**Zenon Kozendra**  
Członek Zarządu –  
Przedstawiciel  
Pracowników

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania skład Zarządu Spółki nie uległ zmianie.

#### RADA NADZORCZA

Tabela 3 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. wg stanu na dzień 30 września 2023 r.

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Rady Nadzorczej	12.07.2022 r.	nadal
Andrzej Leszczyński	Wiceprzewodniczący Rady Nadzorczej	12.07.2022 r.	nadal
Grzegorz Dostatni	Członek Rady Nadzorczej	28.07.2022 r.	nadal
Henryk Grymel	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Tomasz Pietrek	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Marek Ryszka	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Rady Nadzorczej	26.06.2019 r.	nadal
Jarosław Stawiarski	Członek Rady Nadzorczej	07.07.2022 r.	nadal
Jarosław Ślepaczuk	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Michał Wnorowski	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Rady Nadzorczej	16.07.2020 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania skład Rady Nadzorczej Spółki nie uległ zmianie.

## KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Tabela 4 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. wg stanu na dzień 30 września 2023 r.

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

Źródło: Opracowanie własne

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania skład Komitetu Audytu nie uległ zmianie.

## KOMITET DS. NOMINACJI

Tabela 5 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. wg stanu na dzień 30 września 2023 r.

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Izabela Wojtyczka	Przewodnicząca Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Paweł Sosnowski	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania skład Komitetu ds. Nominacji nie uległ zmianie.

## KOMITET DS. STRATEGII / KOMITET DS. STRATEGII I ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU<sup>1</sup>

W wyniku zmiany Regulaminu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. przyjętego Uchwałą Nr 116/VIII/2023 Rady Nadzorczej z dnia 27 września 2023 roku, Komitet ds. Strategii zmienił nazwę na Komitet ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju oraz zadania Komitetu zostały rozszerzone o punkt dotyczące:

- przedkładania Radzie Nadzorczej opinii dotyczących przedstawianych przez Zarząd Spółki projektów strategii Spółki lub jej zmian oraz rocznych i wieloletnich planów działalności Spółki, w tym działań i celów strategicznych w obszarze zarządzania czynnikami środowiskowymi, społecznymi oraz dotyczącymi ładu korporacyjnego (z ang. environmental, social and governance – ESG);
- opiniowania dokumentów o charakterze strategicznym przedkładanych Radzie Nadzorczej przez Zarząd, w tym w obszarze ESG;
- monitorowania, oceny i prowadzenia ewaluacji przedsięwzięć i projektów wdrażanych w ramach strategii Spółki lub Grupy kapitałowej PKP CARGO;
- oceny ryzyk i szans mogących mieć wpływ na realizację strategii Spółki oraz Grupy kapitałowej PKP CARGO;
- oceny wpływu planowanych i podejmowanych inwestycji i dezinwestycji: na sytuację finansową Spółki oraz Grupy kapitałowej PKP CARGO, lub zrównoważony rozwój Spółki oraz Grupy kapitałowej PKP CARGO.

<sup>1</sup> Zmiana nazwy Komitetu ds. Strategii na Komitet ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju od 27 września 2023 roku

Tabela 6 Skład Komitetu ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. wg stanu na dzień 30 września 2023 r.

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Henryk Grymel	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Andrzej Leszczyński	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Tomasz Pietrek	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Michał Wnorowski	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania skład Komitetu ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju nie uległ zmianie.

## 2.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

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

Tabela 7 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

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

Źródło: Opracowanie własne

## 2.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów

Tabela 8 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 30 września 2023 roku oraz na dzień przekazania raportu

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A.	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE	4 418 443	9,87%	4 418 443	9,87%
Allianz PTE*, w tym:	3 691 689	8,24%	3 691 689	8,24%
<i>Allianz Polska OFE</i>	3 105 654	6,93%	3 105 654	6,93%
Generali PTE	2 624 886	5,86%	2 624 886	5,86%
Pozostali akcjonariusze	19 267 705	43,02%	19 267 705	43,02%
<b>Razem</b>	<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>	<b>44 786 917</b>	<b>100,00%</b>

\* Allianz Polska OFE, Allianz Polska DFE

Źródło: Opracowanie własne

## 2.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Zgodnie z posiadanymi przez Spółkę informacjami stan posiadania akcji PKP CARGO lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające i nadzorujące Spółką na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania przedstawiał się następująco:



Tabela 9 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające na dzień sporządzenia sprawozdania

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu zarządzającego
wg stanu na dzień sporządzenia sprawozdania	
Dariusz Seliga	0
Marek Olkiewicz	0
Jacek Rutkowski	0
Maciej Jankiewicz	0
Zenon Kozendra	46

Źródło: Opracowanie własne

Stan ten nie uległ zmianie od dnia przekazania skonsolidowanego raportu za I półrocze 2023 roku.

Tabela 10 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące na dzień sporządzenia sprawozdania

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej
wg stanu na dzień sporządzenia sprawozdania	
Władysław Szczepkowski	0
Paweł Sosnowski	0
Marek Ryszka	0
Andrzej Leszczyński	0
Izabela Wojtyczka	0
Michał Wnorowski	0
Henryk Grymel	70
Tomasz Pietrek	46
Jarosław Ślepaczuk	0
Jarosław Stawiarski	0
Grzegorz Dostatni	0

Źródło: Opracowanie własne

Stan ten nie uległ zmianie od dnia przekazania skonsolidowanego raportu za I półrocze 2023 roku.

## 3. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

### 3.1 Otoczenie makroekonomiczne

#### Przemysł i gospodarka w Polsce



**Spadek produkcji sprzedanej przemysłu** w trakcie trzech kwartałów 2023 r. wyniósł -1,9% r/r (wobec +12,3% r/r w odpowiednim okresie 2022 r.), zatem potwierdza się tendencja znacznego spadku aktywności w polskim przemyśle.<sup>2</sup> Sprzedaż kształtowała się poniżej poziomu sprzed roku we wszystkich trzech kwartałach br., w tym III kwartał ze zmniejszeniem produkcji o -2,4% r/r potwierdził utrzymanie negatywnych wyników zapoczątkowanych już w I kwartale br. (ze spadkiem o -0,6% r/r) oraz pogłębionym spadku w II kwartale br. (do 2,7% r/r). W 2022 r. we wszystkich kwartałach obserwowano wzrost produkcji sprzedanej przemysłu w skali roku, który jednak stopniowo słabł w kolejnych kwartałach, by w III kwartale wynieść +9,7% r/r. Kluczowe znaczenie dla polskiego przemysłu miał ograniczony popyt w państwach Europy Zachodniej, które stanowią o większości polskiego

<sup>2</sup> Główny Urząd Statystyczny (w przedsiębiorstwach o liczbie pracujących powyżej 9 osób)

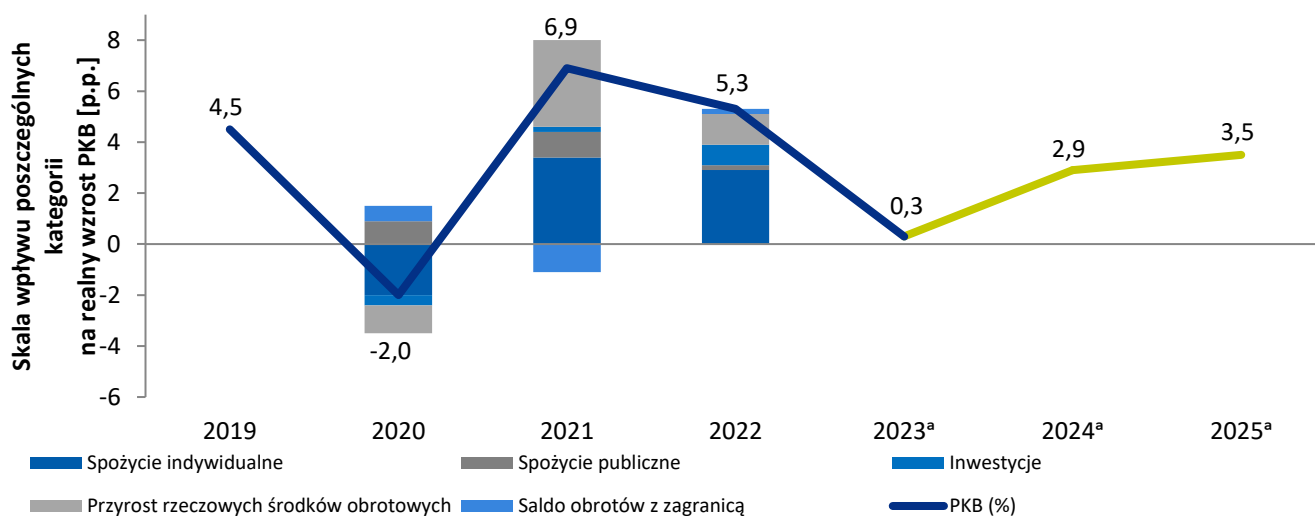
eksportu oraz niska konsumpcja w kraju (która do tej pory nie zdołała się odbudować po szoku wywołanym wojną w Ukrainie, w tym zwłaszcza w zakresie kosztów energii oraz wzrostu kosztu kapitału wynikającego z wysokiej inflacji). Sekcja o największym znaczeniu i wadze dla polskiej gospodarki, jaką jest przetwórstwo przemysłowe, w trakcie 9 miesięcy br. uzyskała wynik ujemny (nastąpiło zmniejszenie aktywności o -1,0% r/r). Po dodatnim wyniku w I kwartale br. (+0,8% r/r), zauważalnym pogorszeniu rezultatu w II kwartale br. (-1,4% r/r), w III kwartale zanotowano wyraźny spadek produkcji r/r (-2,3% r/r). Pozostałe sekcje notowały ujemne wyniki r/r w każdym z kwartałów, co niestety wraz z danymi zewnętrznymi wskazuje na wydłużony okres zmniejszenia aktywności, która może ulec zauważalnemu zwiększeniu prawdopodobnie dopiero w trakcie przyszłego roku.<sup>3</sup>

**Zmniejszenie produkcji r/r (w okresie styczeń – wrzesień) w 22 działach przemysłu** (spośród 34 działów), mających ok. 75% udziału w produkcji sprzedanej branży - w tym w kluczowych z punktu widzenia przewozów Grupy PKP CARGO np.: wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (-19,0%), wyrobów z drewna (-16,1%), produkcji chemikaliów i wyrobów chemicznych (-15,0%), metali (-14,5%, w tym m.in. surówki, żelazostopów, żeliwa i stali oraz wyrobów hutniczych aż o -26,1%), pozostałych surowców niemetalicznych (-11,5%), papieru i wyrobów z papieru (-11,8%), mebli (-8,7%), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (-3,0%) oraz wyrobów z metali (-2,2%). Wzrosła natomiast m.in. produkcja pojazdów samochodowych z wyłączeniem motocykli (+31,7%), produkcja maszyn i urządzeń (+7,9%) oraz produkcja urządzeń elektrycznych (+9,9%).<sup>4</sup>

**Wzrost PKB** w 2022 r. wyniósł +5,3% r/r (po korekcie GUS, zmiana o +0,2 p.p. względem poprzedniego szacunku), wobec wzrostu o +6,9% r/r w 2021 r., spadku o -2,0% r/r w 2020 r. i wzrostu o +4,5% r/r w 2019 r.<sup>5</sup> W roku bieżącym większość ekonomistów przewiduje utrzymanie dodatniej dynamiki wzrostu, przy czym jej poziom na koniec roku powinien oscylować wokół +0,7%.

Wzrost PKB w ujęciu kwartalnym (pierwszy od ubiegłego roku, dane niewyrównane sezonowo) – wg szybkiego szacunku GUS w III kwartale br. PKB wyniósł +0,4% r/r (wobec spadku o -0,6% r/r w II kwartale br. oraz wzrostu o +4,1% r/r w III kwartale 2022 r.). Dane wyrównane sezonowo wskazują na wzrost o +1,4% r/r oraz +0,5% kw/kw.<sup>6</sup>

Rysunek 2 Dynamika realnego PKB w Polsce w roku 2019 oraz w latach 2020–2022 wraz z jego dekompozycją, a także prognoza na lata 2023–2025 - dane niewyrównane sezonowo



a – Projekcja inflacji i wzrostu gospodarczego Narodowego Banku Polskiego na lata 2023-2025 (listopad 2023 r.)

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

**Utrzymanie wysokiego wzrostu cen** w trakcie trzech kwartałów 2023 r. (+13,2% r/r)<sup>7</sup> pomimo stopniowego pogłębiania się procesów dezinflacyjnych (co wynikało m.in. z wysokiej bazy odniesienia w roku ubiegłym, administracyjnych ograniczeń zmienności wybranych cen wprowadzonych przez rząd oraz stabilizacji cen surowców). Jednocześnie zanotowano istotne ograniczenie wzrostu cen produkcji sprzedanej przemysłu (+5,1% r/r) przy wciąż silnie rosnących cenach produkcji budowlano-montażowej (+11,0% r/r). Mocne wyhamowanie popytu oraz wpływ efektu wysokiej bazy odniesienia (od II kwartału br.) doprowadziły do zauważalnego ograniczenia cen produkcji sprzedanej przemysłu w kolejnych kwartałach w ujęciu r/r (po znacznym wzroście cen w I kwartale br. o +16,1% r/r, w II kwartale br. ceny zwiększyły się jedynie o +3,1% r/r, by w III kwartale br. obniżyć się o -2,6% r/r).<sup>8</sup>

<sup>3</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>4</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>5</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>6</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>7</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>8</sup> Główny Urząd Statystyczny

**Wskaźnik wyprzedzający koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI poniżej progu 50,0 pkt.** – we wrześniu 2023 r. wskaźnik PMI siedemnasty miesiąc z rzędu ukształtował się poniżej progu 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem, a recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego (odnotowując wynik 43,9 pkt.). Indeks ten w III kwartale 2023 r. zanotował średnią wartość 43,5 pkt. (oraz 45,9 pkt. w trakcie 9 miesięcy br.), co jest lepszym wynikiem od rezultatu w III kwartale ub.r., kiedy to średnia wyniosła jedynie 42,0 pkt. Jednocześnie jest to wynik zbliżony do ostatniego kwartału ub.r., ale zdecydowanie gorszy od rezultatów z I i II kwartału br., kiedy to wskaźnik notował odpowiednio 48,1 pkt i 46,2 pkt. Utrzymywanie się indeksu PMI poniżej progu wynika ze spadku każdej z pięciu kategorii kształtujących jego wartość. Kluczowe znaczenie miała tu jednak obniżona ilość napływających nowych zamówień (związana z wciąż słabym popytem na wyroby), co w konsekwencji wpływa na poziom realizowanej produkcji. Analitycy wskazują na dane dotyczące m.in. prognoz przyszłej produkcji, które mogą świadczyć, że obecnie znajdujemy się w momencie stopniowego wychodzenia z najgłębszego spowolnienia, choć z uwagi na słaby popyt będzie to proces wydłużony w czasie.<sup>9</sup>

**Pogorszenie wskaźnika koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego (GUS)** – indeks po odnotowaniu bardzo słabego wyniku w IV kwartale ub.r. -20,4, sukcesywnej poprawie w I kwartale br. do -15,0 oraz w II kwartale br. do -11,6, w III kwartale br. zanotował niewielki regres do -12,9. Oznacza to utrzymanie negatywnych oczekiwań przedsiębiorców, którzy wskazują na pogorszenie sytuacji gospodarczej w nadchodzących miesiącach w stosunku do przedsiębiorców oczekujących poprawy warunków.<sup>10</sup>

**Prognozy:** projekcja Narodowego Banku Polskiego dotycząca inflacji oraz wzrostu PKB przewiduje pogłębienie skali spowolnienia gospodarczego w Polsce w bieżącym roku. Zgodnie z przewidywaniami wzrost gospodarczy wyniesie około: +0,3% r/r w 2023 r., +2,9% r/r w 2024 r., a następnie +3,5% r/r w 2025 r. Równocześnie okres ten będzie się nadal charakteryzował znaczącym wzrostem cen (pomimo stopniowego wyhamowania czynników ich wzrostu, w tym zwłaszcza po stronie popytu oraz surowców i energii), tj. +11,4% r/r w 2023 r., +4,6% r/r w 2024 r. oraz +3,7% r w 2025 r.<sup>11</sup>

W trakcie trzech kwartałów 2023 r. determinantą kolejowych przewozów towarowych, jak i produkcji przemysłowej w kraju była słaba i pogarszająca się koniunktura wewnętrzna, a także u najważniejszych partnerów handlowych.

Istotnymi czynnikami wpływającymi na sytuację przemysłu w Polsce w trakcie trzech kwartałów 2023 r. były m.in.:

- spadek wydobycia węgla kamiennego: do poziomu 34,9 mln ton (-4,7 mln ton, tj. -11,8% r/r).<sup>12</sup>
- znaczne zmniejszenie krajowej sprzedaży węgla kamiennego: do poziomu 33,0 mln ton (o -7,3 mln ton r/r, tj. o -18,0% r/r).<sup>13</sup>
- wzrost zapasów węgla kamiennego na przykopalnianych zwałach: na koniec września 2023 r. zapasy wynosiły 3,8 mln ton (wzrost o +2,7 mln ton, tj. o +246,1% względem analogicznego okresu ub.r.), co wzbudza duże zaniepokojenie w polskich kopalniach, z uwagi na wysoki import surowca oraz znaczne zapasy towaru u odbiorców węgla, a także spółek pośredniczących.<sup>14</sup>
- znaczny wzrost importu węgla kamiennego (zgodnie danymi Eurostat) - w trakcie 9 miesięcy 2023 r. import surowca wzrósł o +30,2% r/r (do poziomu blisko 15,0 mln ton). Głównym kierunkiem zaopatrzenia w węgiel w trakcie tego okresu była Kolumbia (ze wzrostem o +257,5% r/r, z poziomu 1,2 mln ton do blisko 4,4 mln ton, co przełożyło się na udział w rynku na poziomie 29,1%). Drugim największym eksporterem węgla do Polski był Kazachstan (3,9 mln ton, +153,8% r/r i udział 26,2%), w dalszej kolejności Australia (ponad 1,5 mln ton, udział 10,3%), Indonezja (1,2 mln ton, udział 8,1%) oraz RPA (niespełna 1,2 mln ton, udział 7,7%). Piątka największych eksporterów surowca do Polski uzyskała łącznie ponad 81,3% udziału w całkowitym imporcie węgla do naszego kraju (wzrost r/r o +5,8 mln ton, tj. o +25,7 p.p.). Rosja, która w analogicznym okresie 2022 r. posiadała 22,4% udziału w tym rynku (2,6 mln ton), w 2023 r. z uwagi na nałożone w kwietniu 2022 r. przez Polskę embargo nie eksportowała w tym czasie węgla do naszego kraju.<sup>15</sup>
- stabilizacja oraz stopniowy wzrost cen węgla na rynku międzynarodowym: od II kwartału br. na rynkach światowych można zauważyć stabilizację cen węgla, które poruszają się w stosunkowo wąskim przedziale przez większość roku (przy czym w ostatnim okresie zanotowano tendencję rosnącą). W III kwartale br. w portach ARA średnia cena węgla spadła o -65,0% r/r i wynosiła 115,74 USD/t (wobec 330,98 USD/t w III kwartale 2022 r.), a równocześnie w trakcie 9 miesięcy br. zmniejszyła się o -55,4% r/r (osiągając poziom 128,32 USD/t). Nadal odnotowuje się zmniejszone zainteresowanie węglem w Europie, z uwagi m.in. na relatywnie niskie ceny gazu, który stanowi substytut węgla w miksie energetycznym, a którego wahania cen przekładają się także na zmiany cen węgla. Po przekierowaniu nadwyżek surowca do Azji (z uwagi na rosnące zapotrzebowanie w tej części świata), zauważalny jest nadal wysoki poziom zapasów w portach ARA. Bieżące

<sup>9</sup> IHS Markit

<sup>10</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>11</sup> Narodowy Bank Polski

<sup>12</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu

<sup>13</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu

<sup>14</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu

<sup>15</sup> Eurostat



notowania pozostają pod silnym wpływem wydarzeń w skali globalnej, takich jak m.in. strajki u producentów surowców energetycznych, nieplanowane przestoje spowodowane awariami, czy katastrofami naturalnymi. Trwające konflikty zbrojne w przypadku ich eskalacji (z uwagi na ich umiejscowienie w newralgicznych obszarach na mapie świata) mogą w szybkim czasie doprowadzić do znacznych zwyżek notowań na rynku.<sup>16</sup>

- stabilizacja cen na polskim rynku węgla na nowych wyższych poziomach: w III kwartale 2023 r. średnia wartość indeksu węglowego dla energetyki zawodowej PSCMI1 wyniosła 727,06 PLN/t (+35,5% r/r oraz +1,3% kw/kw). Indeks PSCMI2 w tym okresie osiągnął poziom 812,87 PLN/t (-21,4% r/r oraz -20,0% kw/kw). Od sierpnia ub.r. ceny surowca uległy skokowemu zwiększeniu w wyniku renegocjacji z kontrahentami wcześniej zawartych kontraktów na dostawy węgla przez polskie spółki węglowe, co wynikało ze znacznego wzrostu cen na rynkach światowych w trakcie 2022 r.<sup>17</sup>
- spadek konsumpcji energii elektrycznej w Polsce o -4,6% r/r do poziomu 123,0 TWh.<sup>18</sup>
- spadek produkcji energii elektrycznej o -8,8% r/r do 118,9 TWh. Przy czym dla elektrowni zawodowych opartych na węglu kamiennym zanotowano spadek produkcji energii o -13,5% r/r (do 55,2 TWh) oraz znaczne obniżenie dla węgla brunatnego, tj. o -27,8% r/r (do 25,7 TWh). Jednocześnie produkcja energii w elektrowniach gazowych zwiększyła się o +30,2% r/r, w elektrowniach wiatrowych o +3,7% r/r, natomiast z innych źródeł odnawialnych wzrosła aż o +45,4% r/r.<sup>19</sup> W trakcie 9 miesięcy 2023 r. Polska w ramach wymiany handlowej była importerm energii elektrycznej netto na poziomie 4183,0 GWh (import energii elektrycznej do Polski wyniósł 10 661 GWh, a eksport prądu z Polski sięgnął 6478 GWh).<sup>20</sup>
- odwrócenie korzystnej dla węgla kamiennego tendencji w krajowym miksie energetycznym: udział węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii spadł do 46,4% (-2,5 p.p. r/r).<sup>21</sup>
- wzrost produkcji budowlano-montażowej: o +2,3% r/r (wobec wzrostu o +3,8% w 1 półroczu br. oraz o +8,9% r/r w analogicznym okresie 2022 r.).<sup>22</sup> Wzrost produkcji zanotowano w działach produkcji budowlano-montażowej, w których podmioty wykonują obiekty inżynierii lądowej i wodnej (+10,5% r/r) oraz realizują roboty budowlane specjalistyczne (+3,9% r/r). Znaczny spadek produkcji zanotowały przedsiębiorstwa zajmujące się budową budynków (-8,1% r/r), co wynikało m.in. ze wzrostu kosztów finansowania oraz ograniczonej dostępności kredytów dla osób fizycznych, ale także z odłożenia w czasie planowanych inwestycji przez developerów (głównie z uwagi na spadek koniunktury na rynku).<sup>23</sup>
- spadek produkcji cementu w Polsce o -13,4% r/r do poziomu 12,6 mln ton, a także klinkieru cementowego o -14,0% r/r do poziomu 9,3 mln ton.<sup>24</sup>
- zmniejszenie produkcji stali surowej w Polsce o -19,4% r/r do poziomu 4,9 mln ton.<sup>25</sup>
- stabilizacja na światowym rynku produkcji stali surowej: wg danych Worldsteel wyprodukowano 1 406,4 mln ton (+0,1% r/r). W tym jednak zanotowano zmniejszenie produkcji stali w Unii Europejskiej (spadek o -9,1% r/r do poziomu 96,2 mln ton), przy wzroście produkcji stali w Azji i Oceanii (do 1 055,7 mln ton tj. o +1,6% r/r). Chiny wyprodukowały 795,1 mln ton stali (+1,7% r/r) i posiadały ok. 55% udziału w rynku światowym.<sup>26</sup>
- zmniejszenie produkcji wyrobów stalowych w Polsce: zmniejszenie produkcji blach walcowanych na zimno o -22,0% r/r do 0,8 mln ton, produkcji sztab i prętów walcowanych na gorąco o -19,8% r/r do 0,8 mln ton, wyrobów walcowanych na gorąco o -10,9% r/r do 5,5 mln ton, prętów i płaskowników o -9,7% r/r do 2,4 mln ton oraz produkcji blach cienkich (o -0,3% r/r do 0,8 mln ton).<sup>27</sup>
- spadek produkcji koks w Polsce o -9,4% r/r do poziomu 6,0 mln ton,<sup>28</sup> co było konsekwencją niskiego popytu na wyroby stalowe, przy wysokich kosztach produkcji w Europie (doprowadziło to nawet do trwałego lub czasowego zamykania poszczególnych ciągów produkcyjnych, w tym w celu przeprowadzenia istotnych inwestycji i remontów mających za zadanie ograniczenie kosztów przyszłej produkcji wyrobów).
- spadek produkcji nawozów w Polsce: w tym nawozów azotowych (-21,5% r/r do 1,1 mln ton), nawozów potasowych (-45,7% r/r do 0,1 mln ton) oraz nawozów fosforowych (-49,5% r/r do 0,1 mln ton).<sup>29</sup>
- spadek produkcji amoniaku (-24,8% r/r do 1,2 mln ton), kwasu siarkowego (-19,8% r/r do 0,9 mln ton), tworzyw sztucznych (-15,8% r/r do 2,2 mln ton) oraz kwasu azotowego (-15,7% r/r do 1,3 mln ton).<sup>30</sup>

<sup>16</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu, WNP

<sup>17</sup> Agencja Rozwoju Przemysłu - komunikat

<sup>18</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne

<sup>19</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne

<sup>20</sup> WNP, Polskie Sieci Elektroenergetyczne

<sup>21</sup> Polskie Sieci Elektroenergetyczne

<sup>22</sup> Główny Urząd Statystyczny w przedsiębiorstwach budowlanych, łącznie z jednostkami o liczbie pracujących do 9 osób.

<sup>23</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>24</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>25</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>26</sup> Worldsteel.org

<sup>27</sup> Główny Urząd Statystyczny

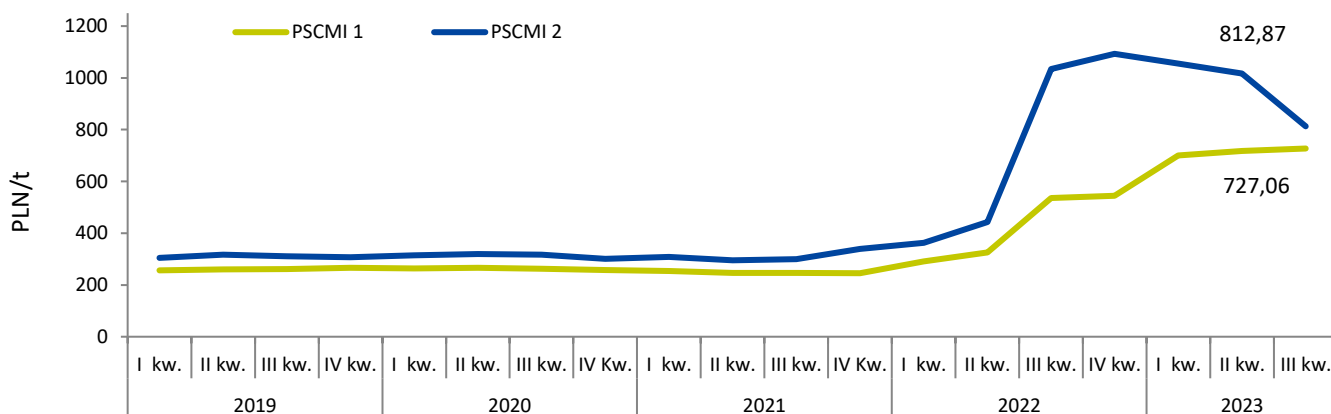
<sup>28</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>29</sup> Główny Urząd Statystyczny

<sup>30</sup> Główny Urząd Statystyczny

- wzrost produkcji automotive: w Polsce wyprodukowano łącznie 226,0 tys. samochodów osobowych (wobec 182,5 tys. w analogicznym okresie 2022 r.), co skutkowało realizacją zaległych zamówień oraz mocnym pozytywnym wpływem na rezultaty polskiego eksportu (wzrost produkcji wyniósł +23,8% r/r), w trakcie słabnącej koniunktury w krajach Unii Europejskiej. Bardzo korzystnie pod tym względem prezentują się także dane dotyczące produkcji samochodów ciężarowych i ciągników (przyrost z 149,1 tys. pojazdów w trakcie 9 miesięcy 2022 r. do 221,5 tys. pojazdów w analogicznym okresie br.), gdzie wzrost wyniósł +48,5% r/r. Nieznaczną poprawą wyników uzyskali także producenci autobusów, zwiększając produkcję z 3,5 tys. do 3,7 tys. sztuk (tj. o +4,4% r/r). Równocześnie zauważalnie wzrosła produkcja silników spalinowych do pojazdów mechanicznych (z wyłączeniem motocykli i pojazdów szynowych), która zwiększyła się o +20,2% r/r (do blisko 1,78 mln sztuk, w tym 1,59 mln silników diesla) i powinna w roku bieżącym wyraźnie przekroczyć poziom 2 mln egzemplarzy (wobec 1,96 mln w roku ubiegłym).<sup>31</sup>

Rysunek 3 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Agencji Rozwoju Przemysłu

## Przemysł i gospodarka w Czechach



**Produkcja przemysłu** w III kwartale 2023 r. (po uwzględnieniu efektu kalendarzowego) była niższa o -3,3% r/r (po wzroście o +1,1% r/r w II kwartale br. oraz o +1,2% r/r w I kwartale br.).<sup>32</sup> W tym okresie zwiększyła się produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (+5,0% r/r) oraz produkcja sprzętu elektrycznego (+0,7% r/r). Zmniejszenie wyników odnotowano natomiast w produkcji: metali (-11,6% r/r), maszyn i urządzeń (-7,0% r/r), papieru i wyrobów z papieru (-6,2% r/r), drewna i wyrobów z drewna (-2,7% r/r), chemikaliów i wyrobów chemicznych (-2,5% r/r), produkcji metalowych wyrobów gotowych (-1,4% r/r), a także w wytwarzaniu i dystrybucji energii elektrycznej, gazu, ciepła i klimatyzacji (-14,3% r/r) oraz w górnictwie i kopalnictwie (-13,8% r/r). Przetwórstwo przemysłowe jako kluczowy element sektora odnotowało wynik ujemny (-1,9% r/r), po wciąż pozytywnych wynikach w pierwszych dwóch kwartałach br. (odpowiednio o +2,7% r/r oraz +2,9% r/r), co wynikało z pogarszającej się sytuacji partnerów w Europie Zachodniej.<sup>33</sup>

**Istotne zmniejszenie wartości nowych zamówień**, które w III kwartale 2023 roku (po uwzględnieniu efektu kalendarzowego) spadły o -4,9% (po spadku o -2,8% r/r w II kwartale br. oraz wzroście +1,8% r/r w I kwartale br.), m.in. z uwagi na wyraźne zmniejszenie ilości zamówień krajowych (o -7,4% r/r), a także spadek zamówień z zagranicy (o -3,6% r/r).<sup>34</sup>

**Słaba koniunktura w gospodarce** ograniczony popyt (zarówno w kraju, jak i zagranicą), malejąca ilość nowych zamówień na przyszłe okresy oraz zmniejszające się potrzeby produkcyjne, wskazują na silne spowolnienie zarówno w Czechach, jak i w państwach najsilniej gospodarczo powiązanych. Pozytywnym efektem mniejszej presji kosztowej jest zmniejszające się tempo wzrostu cen, stopy procentowe pozostają jednak na stosunkowo wysokim poziomie, co skutecznie podwyższa koszt pozyskania kapitału, a w konsekwencji schładza rynek wewnętrzny. Choć pozornie ceny nośników energii uległy normalizacji, to stabilizacja nastąpiła na poziomach stosunkowo wyższych od historycznych średnich, co niestety przekłada się na spadek opłacalności produkcji wielu

<sup>31</sup> Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, Główny Urząd Statystyczny

<sup>32</sup> Czeski Urząd Statystyczny

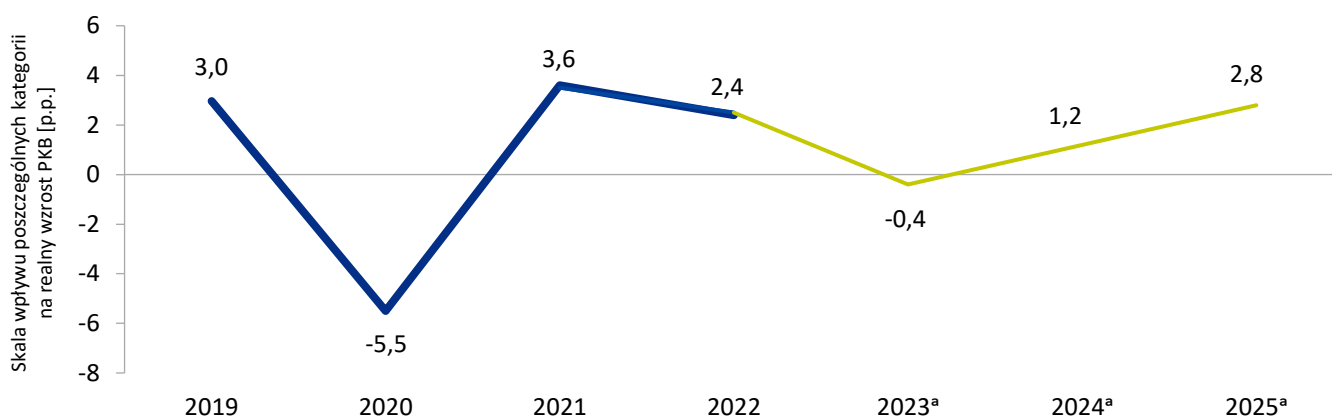
<sup>33</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>34</sup> Czeski Urząd Statystyczny

towarów, które na rynkach światowych, a także w kraju tanieją (z uwagi malejące zapotrzebowanie, przy znacznych wolnych mocach produkcyjnych).

**Spadek PKB w 2023 r.** - według wstępnego szacunku CZSO PKB za III kwartał br. był niższy o -0,6% r/r (po spadku -0,6% w II kwartale br. oraz o -0,4% r/r w I kwartale br.). Jednocześnie zmniejszył się on także o -0,3% kw/kw (po utrzymaniu wyniku w II kwartale br. oraz niewielkim wzroście o +0,1% kw/kw w I kwartale br.). Na obniżenie dynamiki w ujęciu r/r miał wpływ przede wszystkim mały popyt gospodarstw domowych oraz ograniczona akumulacja, natomiast pozytywnie nadal oddziaływał popyt zewnętrzny. Przyczyną spadku kw/kw była ujemna dynamika dla popytu zagranicznego, co miało związek m.in. z pogarszającymi się wynikami gospodarki niemieckiej, a także pozostałych partnerów europejskich.<sup>35</sup>

Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2019-2022 oraz prognoza na lata 2023-2025 – dane wyrównane sezonowo



a - Prognozy makroekonomiczne Czeskiego Narodowego Banku (CNB)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Urzędu Statystycznego i Czeskiego Narodowego Banku (CNB)

**Inflacja** w III kwartale 2023 r. osiągnęła poziom +8,0% r/r (po spadku z +16,4% r/r w I kwartale do +11,1% r/r w II kwartale br.). W 2023 r. odnotowano comiesięczny spadek tempa wzrostu cen (inflacja obniżała się z +17,5% w styczniu do +6,9% we wrześniu br.), co spowodowane było zarówno efektem wysokiej bazy odniesienia (we wrześniu ub.r. indeks odnotował najwyższe wskazanie, tj. +18,0% r/r), ograniczoną skalą popytu w kraju oraz zagranicą, a także stabilizacją cen surowców (co w połączeniu z polityką monetarną pozwoliło na sukcesywne obniżanie tempa wzrostu cen).<sup>36</sup>

**Prognozy:** Czeski Narodowy Bank w listopadzie 2023 r. zaktualizował prognozę tempa zmian PKB w roku bieżącym i w najbliższych dwóch latach. Przewiduje się w bieżącym roku spadek PKB o -0,4% r/r. Równocześnie predykcja przewiduje, że w 2024 r. PKB wzrośnie jedynie o +1,2% r/r i dopiero w 2025 r. nastąpi powrót szybszego wzrostu gospodarki (PKB zwiększy się o +2,8% r/r). Zgodnie z przeprowadzonymi analizami inflacja w 2023 r. wyniesie +10,8% r/r., by w latach 2024-2025 osiągnąć odpowiednio poziom: +2,6% r/r oraz +2,1% r/r.<sup>37</sup>

**Dalsze pogorszenie poziomu nowych zamówień oraz produkcji w Czechach** w III kwartale 2023 r. indeks PMI dla Czech wyniósł średnio 42,0 pkt. (wobec 42,1 pkt. w II kwartale br. oraz 44,4 pkt. w I kwartale br.), tj. nadal kształtował się znacznie poniżej progu 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem a recesją w sektorze przemysłowym.<sup>38</sup> Tendencja spadkowa wskaźnika od czerwca br. została powstrzymana, ale nadal indeks PMI znajduje się w obszarze niewielkich zmian, przy bardzo niskich notowaniach na przestrzeni ostatniego półrocza (kiedy to wartości nie osiągnęły poziomu 43,0 pkt.). Główną przyczyną był nadal mały i wciąż malejący popyt na produkty, który generuje zmniejszającą się ilość nowych zamówień oraz wpływa na ograniczenie aktywności przemysłu. Od czerwca br., kiedy wskaźnik osiągnął 40,8 pkt. (poziom niewiele wyższy niż w maju 2020 r.), notowania wahały się w przedziale od 41,4 pkt. do 42,9 pkt. Spadający poziom zatrudnienia, ograniczenie poziomu zapasów oraz rosnące wolne moce produkcyjne dopełniają obrazu trudnej sytuacji funkcjonowania gospodarki ukierunkowanej na rynki zewnętrzne, przy silnym spowolnieniu na kluczowych rynkach eksportowych. Pozytywnym zjawiskiem jest stopniowo ustępująca presja kosztowa, w powiązaniu ze stabilizacją cen surowców energetycznych i energii.<sup>39</sup>

<sup>35</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>36</sup> vdb.czso.cz

<sup>37</sup> cnb.cz

<sup>38</sup> Markit PMI

<sup>39</sup> Markit PMI



W trakcie trzech kwartałów 2023 r. istotnymi czynnikami wpływającymi na sytuację przemysłu w Czechach były m.in.:

- spadek wydobycia węgla: w trakcie I półrocza br. wyprodukowano 0,67 mln ton węgla kamiennego (-5,6% r/r), w tym 0,27 mln ton węgla koksującego (-53,6% r/r) oraz 0,40 mln ton węgla energetycznego (+192,8% r/r). Wydobycie węgla koksującego w II kwartale br. pozostało na relatywnie niskim poziomie zbliżonym do wyników z II połowy ub.r. i jednocześnie nieco wyższym niż w I kwartale br. (+17,2% kw/kw). Równocześnie wzrost w zakresie węgla energetycznego wynikał z bardzo niskiej bazy odniesienia w I połowie 2022 r., a wydobycie było blisko o połowę niższe niż w II połowie ub.r. W I połowie br. zmniejszyła się także produkcja węgla brunatnego, z wydobyciem 14,21 mln ton (o -13,5% r/r). Kluczowy był spadek w II kwartale br., podczas którego wydobyto jedynie 5,52 mln ton surowca, co było wynikiem słabszym od efektów produkcji w najgorszym okresie pandemii, tj. w II i III kwartale 2020 r. (z rezultatami zbliżonymi do 6,0 mln ton).<sup>40</sup>
- spadek produkcji koksu: w I półroczu 2023 r. produkcja koksu wyniosła 1,04 mln ton (-15,9% r/r). W tym okresie zanotowano zmniejszenie importu (0,09 mln ton, spadek o -23,1% r/r) oraz eksportu surowca (0,26 mln ton, spadek o -11,7% r/r). Główną przyczyną ograniczenia produkcji (a także obrotu surowcem) było silne wyhamowanie aktywności w hutnictwie, na co najmocniej wpływało znaczne obniżenie cen wyrobów gotowych (na skutek słabego popytu) oraz wysokie koszty energii.<sup>41</sup>
- spadek produkcji sektora automotive: w III kwartale 2023 r. na terytorium Czech wyprodukowano łącznie ponad 281,1 tys. pojazdów silnikowych różnych typów (osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli), co oznaczało spadek o -8,7% r/r. III kwartał br. był pierwszym kwartałem, po pięciu kwartałach z rzędu z produkcją aut osobowych na poziomie powyżej 0,3 mln sztuk, w którym produkcja ta nie przekroczyła tego progu, osiągając jedynie niespełna 279,5 tys. sztuk (co było związane z silnym spowolnieniem w państwach Unii Europejskiej, które są naturalnymi odbiorcami większości produkcji czeskiego przemysłu motoryzacyjnego, z uwagi na ograniczoną chłonność rynku wewnętrznego). Bardzo silny wzrost zanotowano w produkcji samochodów ciężarowych (+22,0% r/r, co było wynikiem niskiej bazy z roku ubiegłego), dla których rezultat poprawił się także w ujęciu trzech kwartałów br. (+5,7% r/r). W III kwartale spadła natomiast produkcja autobusów (-8,1% r/r), samochodów osobowych (-8,7% r/r) i motocykli (-35,3% r/r). Jednocześnie w trakcie 9 miesięcy 2023 r. to produkcja samochodów osobowych z wynikiem na poziomie blisko 1,02 mln sztuk (z czego ponad 939,7 tys. sztuk z przeznaczeniem na eksport), była motorem napędowym całej branży (stanowiąc blisko 99,5% pojazdów silnikowych wytworzonych w tym okresie) i osiągnęła wzrost o +11,5 r/r, pomimo słabszego wyniku w ostatnim kwartale.<sup>42</sup>
- spadek produkcji budowlano-montażowej (dane wyrównane sezonowo) – w III kwartale br. produkcja zwiększyła się o +0,1% r/r (po spadku o -3,2% w II kwartale br. oraz o -2,0% w I kwartale br.). Po spadkach produkcji w trzech kolejnych kwartałach z rzędu nastąpił nieznaczny wzrost produkcji budowlano-montażowej, co było związane także z niższą bazą porównawczą roku ubiegłego. Przy czym w przedsiębiorstwach zajmujących się budową budynków po wzroście o +1,3% r/r w I kwartale br., w II kwartale nastąpił spadek o -2,2% r/r, a następnie niewielki przyrost produkcji (o +0,4% r/r w III kwartale br.). Podmioty realizujące roboty inżynierskie po silnym spadku w I kwartale br. (o -9,6% r/r) oraz w II kwartale br. (o -5,6% r/r), w III kwartale br. zanotowały jedynie niewielkie zmniejszenie produkcji (-0,6% r/r).<sup>43</sup>

## 3.2 Działalność przewozowa

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

### 3.2.1 Rynek transportu kolejowego w Polsce

Rynek przewozów towarowych kolejją, pomimo wyraźnego pogorszenia koniunktury nadal się rozwija, co uwidacznia się poprzez wciąż rosnącą liczbą przewoźników uzyskujących licencję na świadczenie przewozów. Obecnie na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych 124 przewoźników posiada aktywną licencję prezesa UTK na przewozy kolejowe rzeczy (stan na dzień 30 października 2023 r.)<sup>44</sup>. Trzy spółki należące do Grupy PKP CARGO tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s. realizują kolejowe przewozy towarowe.<sup>45</sup>

W trakcie trzech kwartałów 2023 r. na rynku przewozów towarowych wyraźnie widać było spadek zapotrzebowania na kolejowy transport towarowy. Niekorzystne trendy dla sektora kolejowego to spowolnienie gospodarcze w kraju i zagranicą, mocne ograniczenie dostaw ładunków w związku z sytuacją na granicy wschodniej będącą skutkiem wojny w Ukrainie, wysokie koszty

<sup>40</sup> Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

<sup>41</sup> Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

<sup>42</sup> AutoSap

<sup>43</sup> Czeski Urząd Statystyczny

<sup>44</sup> Urząd Transportu Kolejowego (licencjonowani przewoźnicy kolejowi, stan zgodnie z wykazem UTK po aktualizacji z dnia 30 października 2023 r.), statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK. Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej;

<sup>45</sup> Urząd Transportu Kolejowego

kapitału, stagnacja w przemyśle w strefie euro oraz spadek stawek frachtu morskiego. Segment ten nadal znacząco odczuwa skutki trwającej wojny na terenie Ukrainy, ale dane świadczą również o dużej negatywnej skali wpływu wysokich cen paliw i energii oraz inflacji. W okresie 9 miesięcy 2023 r. przewieziono kolejną 173,1 mln ton towarów, co stanowi spadek w stosunku do wyniku z analogicznego okresu ubiegłego roku o -14,3 mln ton (-7,6%). W tym samym czasie praca przewozowa wszystkich przewoźników kolejowych wyniosła 46,3 mld tkm (-0,4 mld tkm) tj. zmniejszyła się o -0,8% r/r (z uwagi na wydłużenie relacji handlowych i zmiany strukturalne w przewozach). W ciągu 9 miesięcy roku 2023 jedynie w styczniu przewoźnikom na rynku kolejowym udało się zwiększyć wolumen przewiezionych towarów (+3,9% r/r) w stosunku do wyników osiągniętych w analogicznych okresach 2022 r. Od lutego br. notowane były już jedynie spadki r/r masy ładunków przewożonych przez operatorów działających na rynku polskim, w tym największe zmniejszenie procentowe zanotowano w kwietniu, maju i czerwcu (odpowiednio o -15,2% r/r, -12,1% r/r oraz -11,2% r/r). Widoczne było zdecydowane ograniczenie przepływów towarów z kierunków dalekowschodnich oraz znaczne schłodzenie na rynku węgla (przekładające się na rosnące stany zapasów przy kopalniach). Średnia odległość przewozu dla całego rynku w trakcie 9 miesięcy 2023 r. wyniosła 267 km, tj. ukształtowała się na wyższym poziomie niż w analogicznym okresie 2022 r. (+19 km, tj. o +7,4% r/r). W tym czasie wzrosła średnia odległość przewozu zarówno u konkurencyjnych operatorów kolejowych łącznie (+24 km, tj. o +9,9% r/r), jak i w mniejszym stopniu dla Grupy PKP CARGO (+11 km, tj. o +4,2% r/r).<sup>46</sup> Na wzrost średniej odległości przewozów wpłynęły zarówno zmiany kierunków dostaw i nowe kanały dystrybucji ładunków, jak i prowadzone na dużą skalę remonty na infrastrukturze kolejowej.

W trakcie 8 miesięcy 2023 r. w kolejowym transporcie towarowym dominującą w przewozach grupą towarową<sup>47</sup> był nadal węgiel kamienny, którego przewozy choć wykazują wyraźną tendencję spadkową w strukturze przewozów kolejną, wciąż stanowiły 33,2% ogółu wolumenu. W tym czasie zanotowano następujące zmiany przewozów kolejowych r/r w wyszczególnianych przez GUS grupach towarowych<sup>48</sup>:

- węgiel kamienny (spadek przewozów o -10,3% r/r do poziomu 50,5 mln ton),
- kruszywa, kamień, piasek i żwir (wzrost przewozów o +6,6% r/r do poziomu 33,3 mln ton),
- produkty rafinacji ropy naftowej (wzrost o +9,2% r/r do 14,2 mln ton),
- koks, brykiety, gazy (wzrost o +1,8% r/r do 7,4 mln ton),
- metale i wyroby metalowe (spadek o -8,4% r/r do 7,0 mln ton),
- chemikalia, produkty chemiczne (spadek o -11,7% r/r do 6,2 mln ton),
- produkty rolnictwa (wzrost o +19,3% r/r do poziomu 4,6 mln ton),
- rudy żelaza (spadek o -37,0% r/r do poziomu 3,6 mln ton).

Znaczne zmniejszenie wolumenu masy przetransportowanej transportem kolejowym w stosunku do analogicznego okresu roku 2022 zanotowano w tym czasie w przewozach węgla kamiennego (-5,8 mln ton), rud żelaza (-2,1 mln ton), chemikaliów i produktów chemicznych (-0,8 mln ton), drewna i wyrobów (-0,7 mln ton), metali i wyrobów metalowych (-0,6 mln ton) oraz pozostałych ładunków (-0,6 mln ton).<sup>49</sup> Jednocześnie zanotowano wzrost przewozów kolejowych kruszywa, kamienia, piasku i żwiru (+2,1 mln ton r/r), produktów rafinacji ropy (+1,2 mln ton), produktów rolnictwa (+0,7 mln ton r/r).<sup>50</sup>

<sup>46</sup> Urząd Transportu Kolejowego

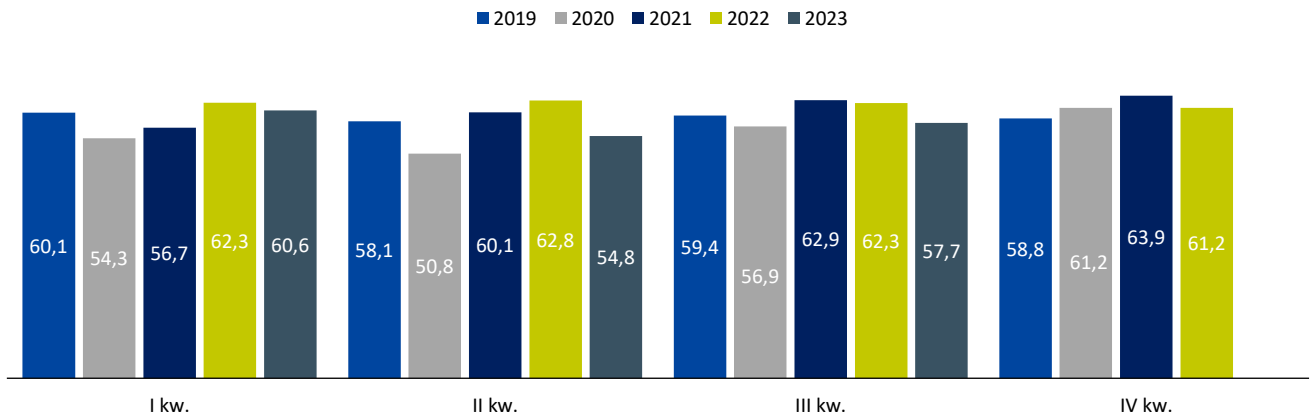
<sup>47</sup> Na podstawie klasyfikacji NST

<sup>48</sup> Główny Urząd Statystyczny - dane za 8 miesięcy 2023 r.

<sup>49</sup> Główny Urząd Statystyczny - dane za 8 miesięcy 2023 r.

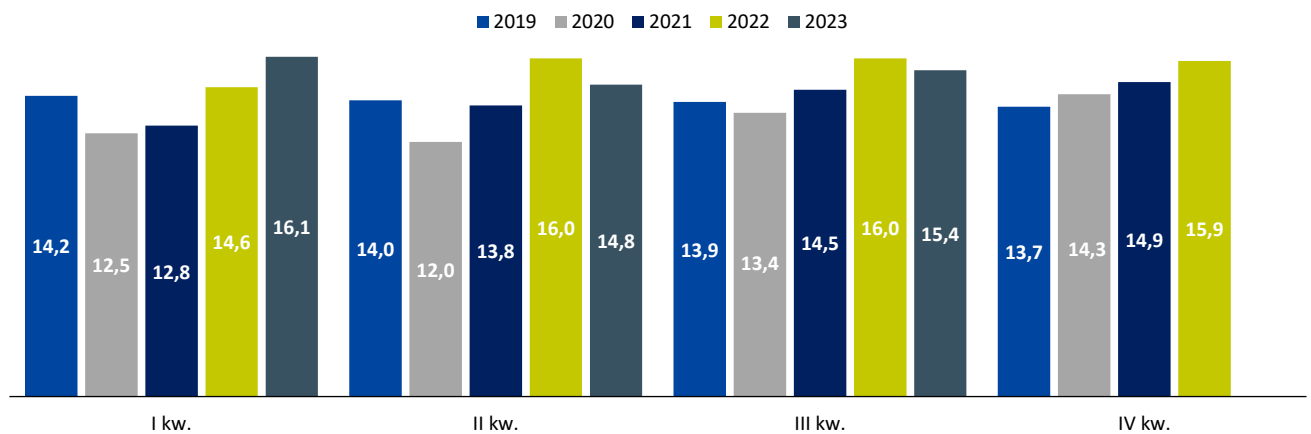
<sup>50</sup> Główny Urząd Statystyczny - dane za 8 miesięcy 2023 r.

Rysunek 5 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2019-2023 (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 6 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2019-2023 (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 trakcie trzech kwartałów 2023 r. zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego 30 przewoźników kolejowych zrealizowało przewozy, których udział w rynku według masy przewiezionych towarów przekroczył 0,5%. W tym gronie znalazły się dwie spółki z Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO Service sp. z o.o.

Grupa PKP CARGO<sup>51</sup> niezmiennie posiada pozycję zdecydowanego lidera rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce pod względem zarówno udziału w przewiezionej masie towarów, jak i zrealizowanej pracy przewozowej. Udziały rynkowe Grupy PKP CARGO po 9 miesiącach 2023 r. wyniosły 33,3% (-4,2 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 34,3% w pracy przewozowej (-5,5 p.p. r/r).<sup>52</sup> W trakcie 9 miesięcy 2023 r. udziały rynkowe Grupy PKP CARGO wykazywały tendencję malejącą uzyskując najniższy poziom w lipcu, od sierpnia trend ten został przerwany, a udziały w sierpniu uległy wyraźnemu wzrostowi, a wrzesień utrwalił tę tendencję (+2,4 p.p. m/m w zakresie masy towarowej oraz +3,0 p.p. m/m w pracy przewozowej). Udziały rynkowe jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w tym samym czasie były równe 31,6% (-4,1 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 34,0% (-5,4 p.p. r/r) w pracy przewozowej.<sup>53</sup>

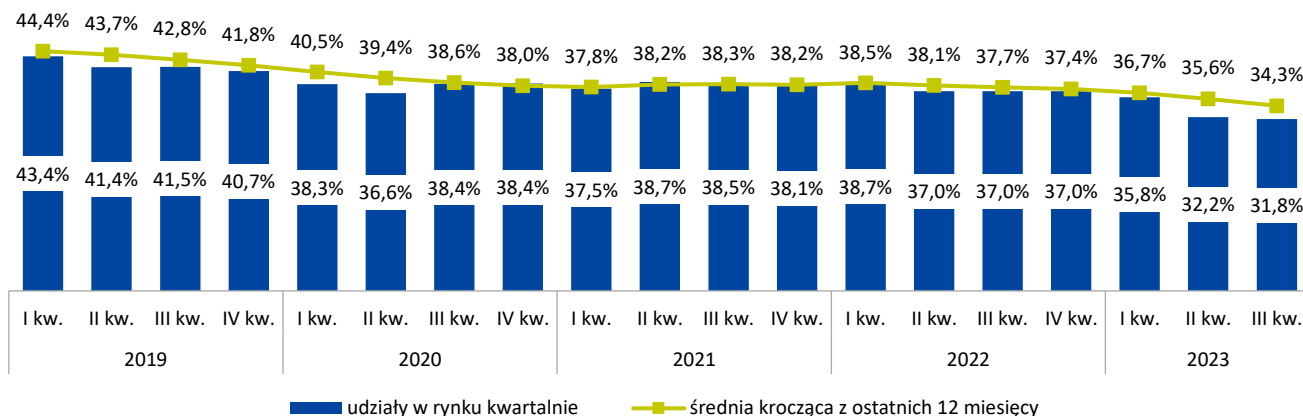
<sup>51</sup> Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również ładunki transportowane przez PKP CARGO International a.s. na terytorium Polski

<sup>52</sup> Dane Grupy PKP CARGO, Urząd Transportu Kolejowego

<sup>53</sup> Urząd Transportu Kolejowego

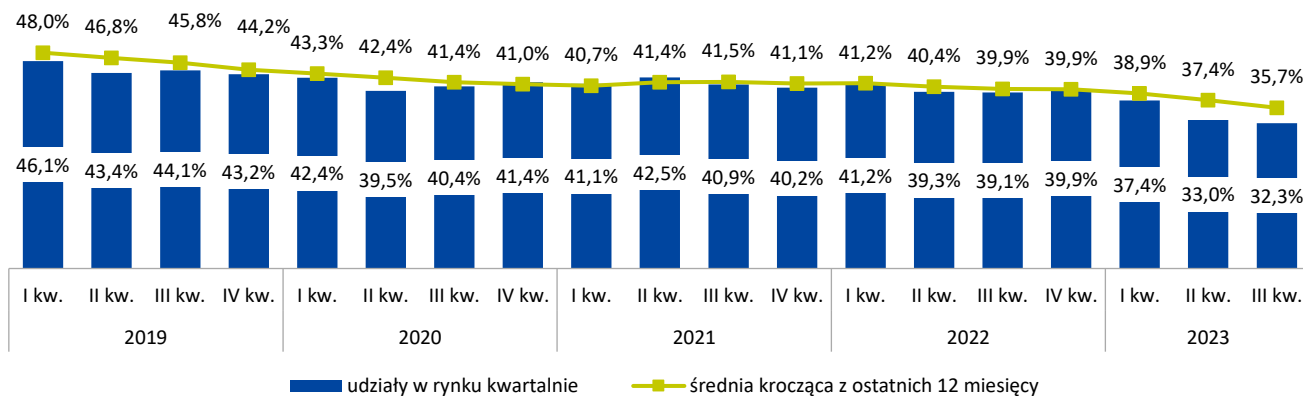


Rysunek 7 Kwartalne udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2019-2023



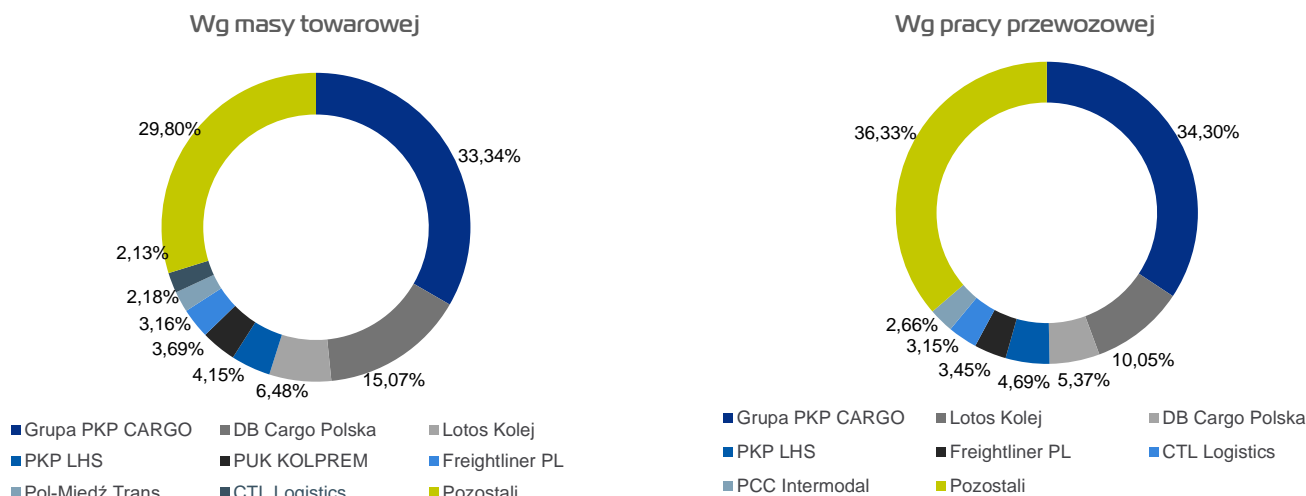
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 8 Kwartalne udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2019-2023



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 9 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w trakcie trzech kwartałów 2023 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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

W omawianym okresie konkurencyjni przewoźnicy przetransportowali łącznie 115,4 mln ton ładunków (-1,4% r/r). W trakcie 9 miesięcy 2023 r. w zakresie masy towarowej największe wzrosty udziałów rynkowych r/r wśród konkurentów Grupy PKP CARGO zanotowano w Lotos Kolej (+1,2 p.p. r/r, tu jednak Orlen Koltrans został przejęty przez Lotos Kolej i od lipca 2023 r. jego przewozy są zaliczane do przewozów Lotos Kolej), Freightliner PL (+0,8 p.p. r/r) oraz LTG Cargo Polska i CD Cargo Poland (po +0,6 p.p. r/r). Największy spadek udziałów rynkowych wśród konkurentów GRUPY PKP CARGO zanotowano u DB Cargo Polska (-0,9 p.p. r/r) oraz PKP LHS (-0,5 p.p. r/r). Spadek udziałów rynkowych w Orlen KolTrans związany z przejściem przez Lotos Kolej wynosił (-1,2 p.p. r/r).<sup>54</sup> Jednocześnie wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa wzrosła o +8,4% r/r do poziomu 30,4 mld tkm. W największym stopniu wzrosły r/r udziały rynkowe LTG Cargo Polska (+1,1 p.p. r/r), który dopiero w kwietniu 2022 rozpoczął realizację przewozów. Swoje udziały znacząco poprawił Lotos Kolej oraz Rail STM (po +0,9 p.p. r/r), a także Alza Cargo (+0,7 p.p. r/r) i PCC Intermodal (+0,6 p.p. r/r). Największy spadek udziałów wśród konkurentów zanotowano w Orlen KolTrans (-1,6 p.p. r/r) oraz w PKP LHS (-0,5 p.p. r/r).<sup>55</sup>

### 3.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W I półroczu 2023 r. w Republice Czeskiej przewieziono łącznie 257,5 mln ton towarów (-13,3% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 40,9 mld tkm (-6,4% r/r).<sup>56</sup> W tym czasie zanotowano zmniejszenie r/r zrealizowanej masy oraz pracy przewozowej w transporcie samochodowym oraz transporcie kolejowym. W pozostałych gałęziach transportu łącznie\* również zanotowano zmniejszenie przewiezionego wolumenu, przy jednoczesnym niewielkim wzroście zrealizowanej pracy przewozowej.

Średnia odległość przewozu ładunków na rynku wzrosła o +7,9% r/r i wyniosła 158,7 km, w tym w transporcie drogowym zanotowano wzrost o +9,9% r/r (do poziomu 153,7 km), podczas gdy dla transportu kolejowego średni dystans przewozu towarów w tym samym czasie zmniejszył się o -1,9% r/r (do 173,2 km).<sup>57</sup>

Tabela 11 Rynek transportu towarów w Czechach w I półroczu 2023 r.

Wyszczególnienie	MASA TOWAROWA			PRACA PRZEWOZOWA			ŚREDNIA ODLEGŁOŚĆ		
	Wolumen (mln ton)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Wolumen (mld tkm)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Dystans (km)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r
Rynek przewozów ogółem	257,5	-39,5	-13,3%	40,9	-2,8	-6,4%	158,7	11,6	7,9%
Transport drogowy	207,8	-36,0	-14,8%	31,9	-2,2	-6,4%	153,7	13,8	9,9%
Transport kolejowy	44,1	-3,1	-6,7%	7,6	-0,7	-8,5%	173,2	-3,4	-1,9%
Pozostałe gałęzie transportu lądowego	5,7	-0,3	-5,4%	1,3	0,1	5,9%	231,0	24,7	12,0%

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

Transport kolejowy w Czechach w I półroczu 2023 r. odnotował zmniejszenie wolumenu przewiezionej masy do 44,1 mln ton (-6,7% r/r), przy jednoczesnym spadku wykonanej pracy przewozowej do 7,6 mld tkm (-8,5% r/r).<sup>58</sup> W tym samym czasie przewozy towarów zrealizowane transportem samochodowym spadły o -14,8% w ujęciu masy oraz zmniejszyły się o -6,4% w ujęciu pracy przewozowej. Wyniki te przełożyły się na widoczny spadek udziału transportu drogowego w lądowym rynku transportowym w ramach masy towarowej (-1,4 p.p. r/r), przy zwiększeniu udziału transportu kolejowego (+1,2 p.p. r/r). Jednocześnie kolej zanotowała nieznaczny spadek udziału w zakresie pracy przewozowej (-0,4 p.p. r/r), przy minimalnym wzroście udziału transportu drogowego (+0,04 p.p. r/r).<sup>59</sup>

<sup>54</sup> obliczenia własne na podstawie danych UTK

<sup>55</sup> obliczenia własne na podstawie danych UTK

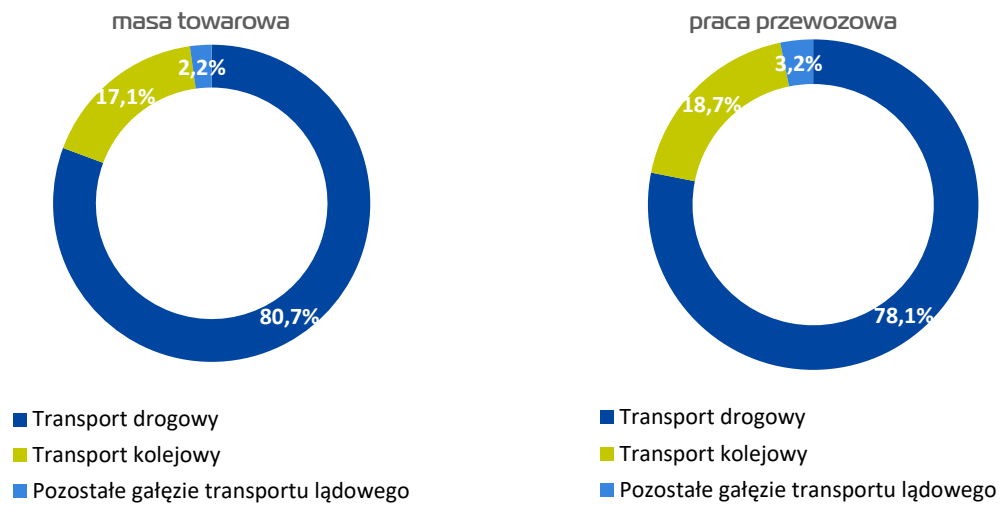
<sup>56</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny. Dane za III kwartał 2023 r. będą dostępne na przełomie IV kwartału 2023 r. i I kwartału 2024 r. (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

<sup>57</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

<sup>58</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

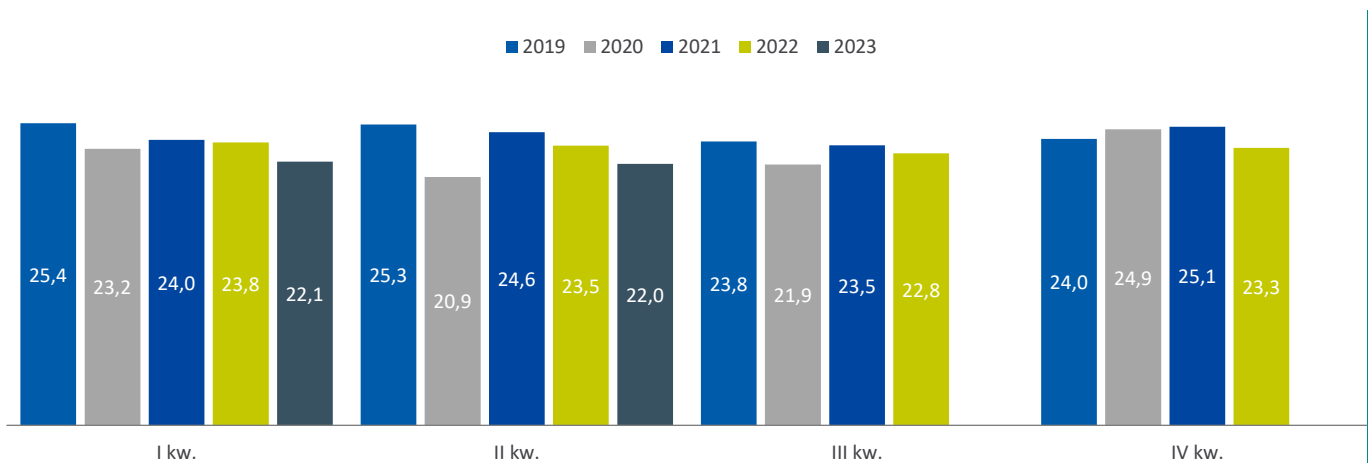
<sup>59</sup> Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

Rysunek 10 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w I półroczu 2023 r.:



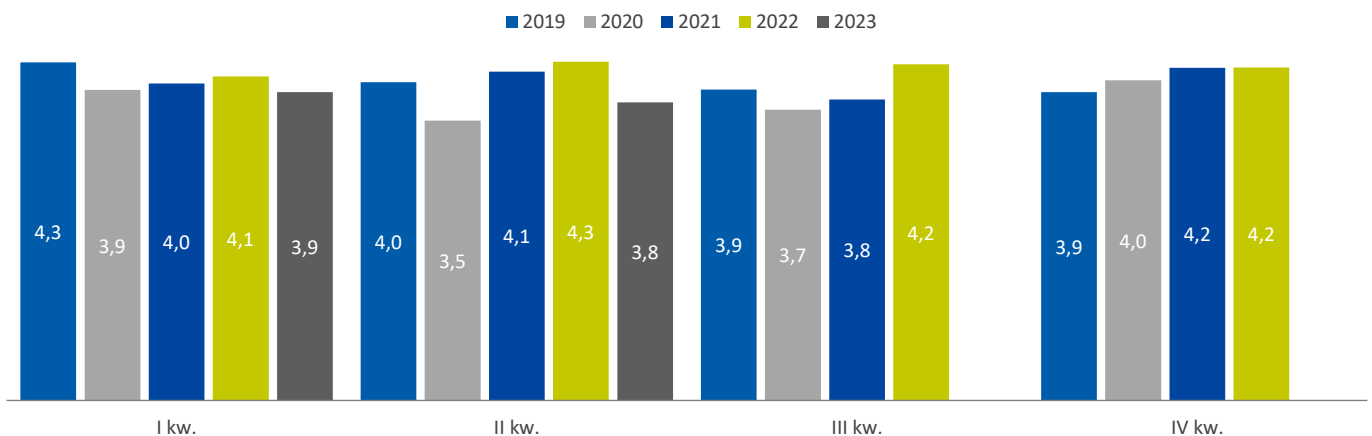
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 11 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2019-2023 (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 12 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2019-2023 (mld tkm)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

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

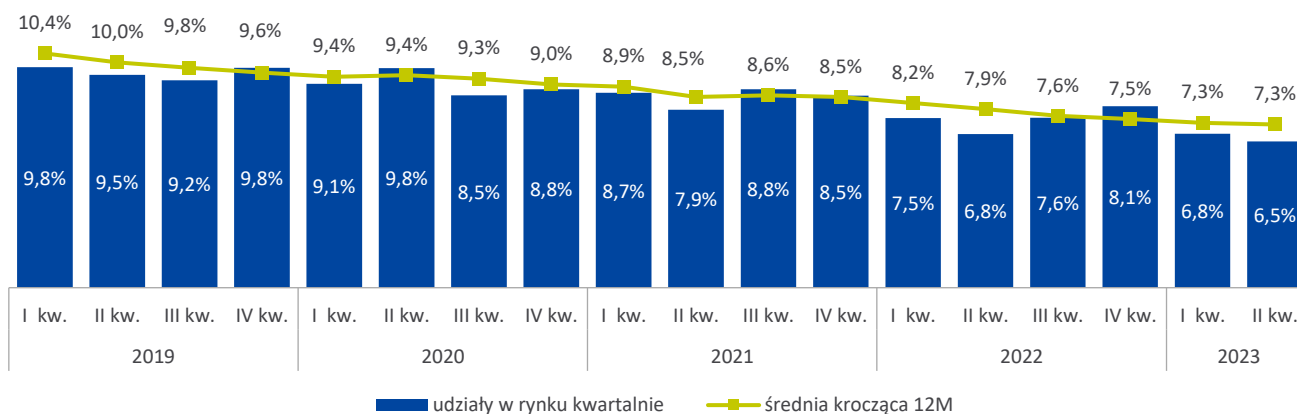
Według danych czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej (SŽDC), obecnie na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych działa 117 operatorów posiadających licencję na przewóz ładunków, w tym 2 spółki należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO International a.s.<sup>60</sup>

W trakcie trzech kwartałów 2023 r. spółka PKP CARGO International a.s. przetransportowała 4,3 mln ton ładunków (-16,5% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 0,4 mld tkm (-35,6% r/r).<sup>61</sup> Równocześnie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International a.s. zmniejszyła się do 100,5 km (-22,8% r/r) z uwagi m.in. na zmiany w strukturze przewożonych towarów.<sup>62</sup> Znacznemu mniejszeniu uległy szczególnie przewozy intermodalne (-55,5% r/r do 0,5 mln ton), które stanowiły już jedynie 12,8% udziału w strukturze przewozów PKP CARGO International a.s. Spadek przewozów wystąpił dodatkowo w grupach towarowych takich jak: metale i rudy (-64,6% r/r), paliwa płynne (-31,0% r/r) oraz produkty chemiczne (-15,3% r/r). W analizowanym okresie 67,9% udziału w przewozach PKP CARGO International a.s. stanowiły paliwa stałe, których wolumen zwiększył się o +3,1% r/r (w tym przewozy węgla kamiennego stanowiącego 38,6% przewozów PKP CARGO International a.s., wzrosły o +5,5% r/r). Zanotowano również znaczny wzrost przewozów kruszyw i materiałów budowlanych (+41,5% r/r).<sup>63</sup>

Zmniejszenie przewozów w licznych grupach towarowych było konsekwencją naturalnych procesów gospodarczych spowodowanych silnym spowolnieniem gospodarczym w Europie, lecz również podjętych przez Grupę PKP CARGO działań, których celem było podniesienie marżowości realizowanych przewozów (przy optymalizacji wykorzystania użytkowanych przez Spółkę zasobów). Spadek popytu na rynku wynikał z wysokiego kosztu kapitału, co skutecznie wyhamowało aktywność podmiotów na rynku, ale także licznych zmian, które były efektem wojny w Ukrainie (m.in. zmian kierunków zaopatrzenia, przesunięcia korytarzy logistycznych, czy skokowego wzrostu wielu istotnych komponentów).

Zgodnie z danymi SŽDC dotyczącymi udziałów w rynku przewozów kolejowych w zakresie pracy przewozowej brutto, w trakcie 9 miesięcy 2023 r. udział rynkowy spółki PKP CARGO International a.s. na czeskim rynku zmniejszył się o -1,3 p.p. r/r do poziomu 4,0%.<sup>64</sup> Spółka z uwagi na silną konkurencję na rynku zanotowała kolejne zmniejszenie udziału (spadek z blisko 5,5% udziału osiągniętego na koniec 2022 r.), lecz utrzymała szóste miejsce na rynku (z rosnącą stratą do operatorów LOKORAIL a.s. i Rail Cargo Carrier - Czech Republic s.r.o.).<sup>65</sup>

Rysunek 13 Udziały rynkowe PKP CARGO International a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2019-2023\*



\* dane za III kw. 2023 r. dostępne będą na przełomie IV kw. 2023 r. i I kw. 2024 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu, Czeskiego Urzędu Statystycznego i PKP CARGO International a.s.

<sup>60</sup> SŽDC

<sup>61</sup> statystyka własna PKP CARGO International

<sup>62</sup> statystyka własna PKP CARGO International

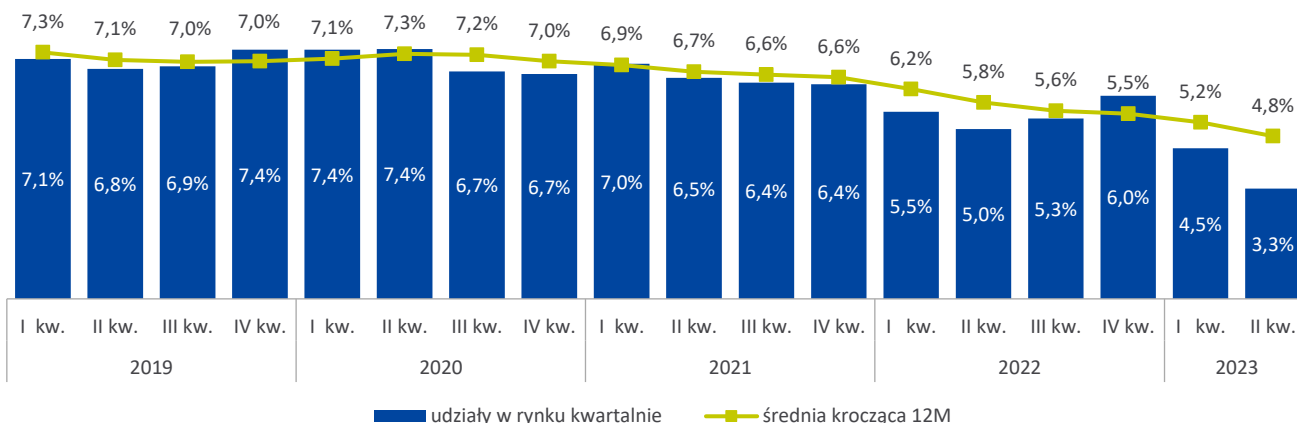
<sup>63</sup> statystyka własna PKP CARGO International

<sup>64</sup> SŽDC

<sup>65</sup> SŽDC



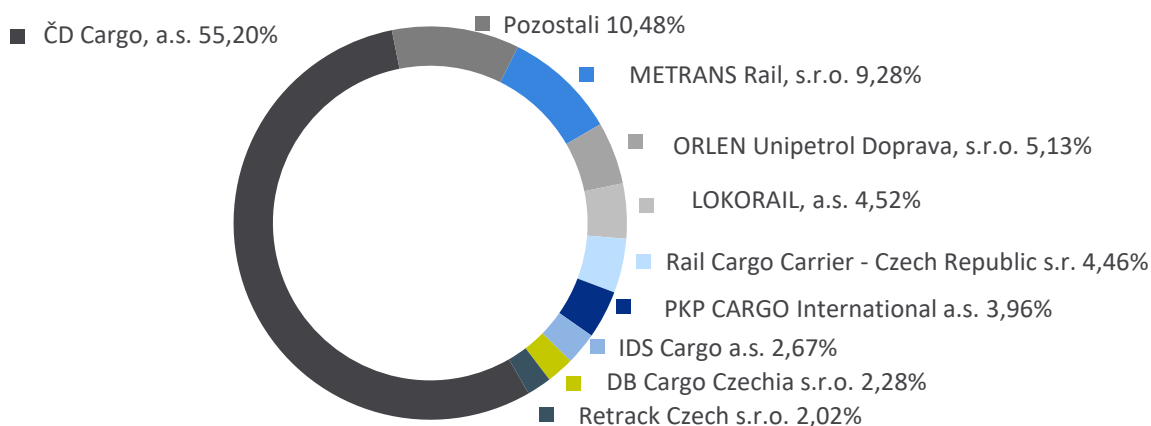
Rysunek 14 Udziały rynkowe PKP CARGO International a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2019-2023\*



\* dane za III kw. 2023 r. dostępne będą na przełomie IV kw. 2023 r. i I kw. 2024 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu, Czeskiego Urzędu Statystycznego i PKP CARGO International a.s.

Rysunek 15 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w trakcie trzech kwartałów 2023 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

Spółka ČD Cargo a.s. utrzymała pozycję zdecydowanego lidera czeskiego rynku towarowych przewozów kolejowych pod względem wykonanej pracy eksploatacyjnej brutto (pomimo zauważalnego spadku udziałów z kwartału na kwartał w br.) i jej udział wyniósł 55,2% r/r (-3,0 p.p. r/r).<sup>66</sup> Znaczny wzrost udziałów rynkowych r/r odnotowali natomiast LOKORAIL a.s. (+1,7 p.p. r/r do 4,5%) oraz ORLEN Unipetrol Doprava (+1,3 p.p. r/r do poziomu ponad 5,1%), tj. operator stanowiący część Grupy Orlen i koncentrujący swą działalność w segmencie przewozów paliw oraz produktów chemicznych. W zestawieniu (trzeci kwartał z rzędu) pojawił się Retrack Czech s.r.o. (poprzednia nazwa: Carbo Rail CZ s.r.o.), który osiągnął 2,0% udziału rynkowego. Spółką, która również poprawiła swoją pozycję jest Rail Cargo Carrier - Czech Republic (+0,3 p.p. r/r do blisko 4,5%) oraz DB Cargo Czechia s.r.o. (+0,2 p.p. r/r do 2,3%). PKP CARGO International a.s. zanotowało wyraźne zmniejszenie udziału w rynku (-1,3 p.p. r/r do niespełna 4,0%). Jednocześnie swoje udziały zmniejszył Metrans Rail (-0,2 p.p. r/r do 9,3%), nadal broniąc jednak pozycji wicelidera na rynku towarowych przewozów kolejowych w Czechach. Niższe niż w trakcie trzech kwartałów 2022 r. były też udziały rynkowe spółki IDS Cargo a.s., tj. niezależnego operatora logistycznego realizującego przewozy na terytorium Czech i Słowacji (-0,3 p.p. r/r do 2,7%). Spółka CER Slovakia a.s. (która za trzy kwartały 2022 r. posiadała niespełna 1,2% udziału, obecnie w ogóle nie zakwalifikowała się do zestawienia, co oznacza zmniejszenie jej udziału powyżej -0,2 p.p. r/r).<sup>67</sup>

Sporządzone przez SŽDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim nie wyszczególnia PKP CARGO. W trakcie 9 miesięcy 2023 r. zmniejszyły się r/r realizowane przez PKP CARGO przewozy importowe rudy żelaza z Ukrainy oraz nie były realizowane przewozy importowe rudy przez port w Gdańsku. Mniejsze były przewozy topnika wapniowego, metali, klinkieru

<sup>66</sup> SŽDC

<sup>67</sup> SŽDC

cementowego i artykułów chemicznych oraz drewna. Jednocześnie odnotowano zwiększenie przewozów intermodalnych oraz automotive w tranzycie między Polską a Włochami.<sup>68</sup>

### 3.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO w ciągu 9 miesięcy 2023 r. i 9 miesięcy 2022 r. zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. oraz spółek Grupy PKP CARGO International. Przewozy w Grupie wykonuje 6 spółek, tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE sp. z o.o., PKP CARGO International a.s., PKP CARGO International HU Zrt., PKP CARGO International SK a.s. oraz PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o.

Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2023 r. i 2022 r.

Wyszczególnienie	9	9	Zmiana		9	9	III kw. 2023	III kw. 2022	Zmiana	
	miesiące 2023	miesiące 2022	9 miesięcy 2023/ 9 miesięcy 2022	%	miesiące 2023	miesiące 2022			III kw. 2023/ III kw. 2022	%
	<i>(mln tkm)</i>				<i>udział w całości (%)</i>		<i>(mln tkm)</i>			
Paliwa stałe <sup>1</sup>	7 369	7 945	-576	-7,2%	44%	39%	1 884	2 705	-821	-30,3%
<i>z czego węgiel kamienny</i>	6 093	6 746	-653	-9,7%	36%	34%	1 532	2 342	-810	-34,6%
Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup>	4 107	4 235	-128	-3,0%	24%	21%	1 544	1 632	-88	-5,4%
Metale i rudy <sup>3</sup>	1 135	1 721	-586	-34,0%	7%	9%	307	460	-152	-33,2%
Produkty chemiczne <sup>4</sup>	1 232	1 526	-294	-19,2%	7%	8%	460	429	31	7,2%
Paliwa płynne <sup>5</sup>	355	675	-320	-47,4%	2%	3%	115	258	-144	-55,6%
Drewno i płody rolne <sup>6</sup>	724	669	55	8,2%	4%	3%	234	234	-1	-0,2%
Przewozy intermodalne	1 606	2 963	-1 358	-45,8%	9%	15%	604	930	-326	-35,1%
Pozostałe <sup>7</sup>	392	383	9	2,3%	2%	2%	141	135	6	4,1%
<b>Razem</b>	<b>16 921</b>	<b>20 118</b>	<b>-3 198</b>	<b>-15,9%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>5 288</b>	<b>6 783</b>	<b>-1 495</b>	<b>-22,0%</b>

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2023 r. i 2022 r.

Wyszczególnienie	9	9	Zmiana		9	9	III kw. 2023	III kw. 2022	Zmiana	
	miesiące 2023	miesiące 2022	9 miesięcy 2023/ 9 miesięcy 2022	%	miesiące 2023	miesiące 2022			III kw. 2023/ III kw. 2022	%
	<i>(mln ton)</i>				<i>udział w całości (%)</i>		<i>(mln ton)</i>			
Paliwa stałe <sup>1</sup>	31,6	37,3	-5,7	-15,2%	51%	49%	8,9	11,8	-2,9	-24,7%
<i>z czego węgiel kamienny</i>	27,6	33,3	-5,7	-17,1%	44%	44%	7,7	10,5	-2,8	-26,4%
Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup>	15,1	16,3	-1,2	-7,5%	24%	21%	5,7	6,3	-0,6	-8,8%
Metale i rudy <sup>3</sup>	3,5	5,5	-2,0	-36,6%	6%	7%	1,0	1,6	-0,6	-38,1%
Produkty chemiczne <sup>4</sup>	3,6	4,2	-0,6	-14,2%	6%	6%	1,3	1,2	0,1	10,3%
Paliwa płynne <sup>5</sup>	1,4	2,0	-0,7	-32,5%	2%	3%	0,4	0,8	-0,4	-45,3%
Drewno i płody rolne <sup>6</sup>	1,9	2,3	-0,4	-19,2%	3%	3%	0,6	0,7	-0,2	-23,4%
Przewozy intermodalne	4,1	6,8	-2,7	-40,1%	7%	9%	1,5	2,0	-0,5	-25,6%
Pozostałe <sup>7</sup>	1,2	1,4	-0,3	-19,1%	2%	2%	0,4	0,5	-0,1	-24,0%
<b>Razem</b>	<b>62,3</b>	<b>75,9</b>	<b>-13,6</b>	<b>-17,9%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>19,8</b>	<b>24,9</b>	<b>-5,1</b>	<b>-20,5%</b>

Źródło: Opracowanie własne

W ciągu 9 miesięcy 2023 r. Grupa PKP CARGO zrealizowała przewozy towarów koleją na średnią odległość 272 km (wzrost odległości r/r o +7 km).

<sup>68</sup> Statystyka własna PKP CARGO S.A.

Tabela 14 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2023 r. i 2022 r.

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2023	9 miesięcy 2022	Zmiana 9 miesięcy 2023/ 9 miesięcy 2022		III kw. 2023	III kw. 2022	Zmiana III kw. 2023/ III kw. 2022	
	(km)		%		(km)		%	
Paliwa stałe <sup>1</sup>	233	213	20	9,4%	211	229	-17	-7,5%
z czego węgiel kamienny	221	203	18	8,9%	198	223	-25	-11,2%
Kruszywa i materiały budowlane <sup>2</sup>	272	260	13	4,9%	270	260	10	3,7%
Metale i rudy <sup>3</sup>	327	314	13	4,1%	315	292	23	8,0%
Produkty chemiczne <sup>4</sup>	341	363	-21	-5,9%	352	362	-10	-2,8%
Paliwa płynne <sup>5</sup>	258	331	-73	-22,1%	265	327	-62	-18,9%
Drewno i płody rolne <sup>6</sup>	385	287	97	33,9%	412	316	96	30,3%
Przewozy intermodalne	392	434	-42	-9,6%	398	457	-58	-12,8%
Pozostałe <sup>7</sup>	341	269	71	26,5%	361	264	98	37,0%
<b>Razem</b>	<b>272</b>	<b>265</b>	<b>7</b>	<b>2,5%</b>	<b>267</b>	<b>272</b>	<b>-5</b>	<b>-1,9%</b>

Źródło: Opracowanie własne

1. Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.
2. Uwzględnia wszelkie rodzaje kamienia, piasku, cegieł i cementu.
3. Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.
4. Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.
5. Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.
6. Uwzględnia zboże, ziemniaki, buraki cukrowe, pozostałe płody rolne, drewno i wyroby drewniane.
7. Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe.

Kluczowe czynniki, jakie wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w okresie trzech kwartałów 2023 r.:



paliwa stałe

- Od lutego zmniejszało się zapotrzebowanie energetyki, mniejszy był również odbiór węgla zamówionego przez gminy, nagromadzenie zapasów na składowiskach zmniejszyło import węgla przez porty morskie,
- zalanie ściany wydobywczej w LW Bogdanka, remont linii dojazdowej do Połańca, remonty w elektrociepłowniach w Łodzi i Koziegłowach, prace remontowe (w czerwcu) na bocznicy EC Siekierki skutkujące przerwą w dostawach; zmniejszenie produkcji energii w Elektrowni Ostrołęka, awaria urządzeń przeładunkowych na stacji Łaziska Średnie; w lipcu i sierpniu realizowano prace remontowe w elektrowniach i elektrociepłowniach, prace remontowe w Oddziałach Tauron Ciepło,
- późniejsze rozpoczęcie sezonu grzewczego ze względu na warunki atmosferyczne,
- zmniejszenie produkcji i zużycia energii elektrycznej w Polsce,
- wzrost średniej odległości przewozu węgla kamiennego o 18 km (8,9%), w związku ze zmianą kierunku dostaw.



kruszywa i materiały budowlane

- W związku ze znacznym spadkiem w br. przewozów węgla uwolnione zostały zasoby taborowe przewoźników kolejowych, co spowodowało wzrost aktywności konkurencji na rynku przewozów kruszyw,
- zaprzestanie przewozów kamienia wapiennego do huty w Czechach,
- zmniejszone przewozy kamienia wapiennego do elektrowni niemieckich – przewozy realizowane są według bieżącego zapotrzebowania klienta uzależnionego od poziomu produkcji energii elektrycznej,
- spadek przewozów kwarcytu w eksporcie przez porty do Islandii - zmniejszone zapotrzebowanie odbiorcy,
- wzrost średniej odległości przewozu o 13 km (4,9%), w związku ze zmianą w strukturze/kierunkach dostaw - PKP CARGO S.A. realizowało zwiększone przewozy kamienia pokruszonego z kopalni z Dolnego Śląska do stacji położonych w północnej i wschodniej części Polski,
- PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. - zmniejszone przewozy dla jednego z głównych producentów w tym segmencie, który zawiesił w lutym produkcję cementu ze względu na jego wysoką cenę.



metale  
i rudy

- Zmniejszony popyt na wyroby metalowe i surowce do produkcji w Polsce i na świecie. Niepewna sytuacja gospodarcza - wojna w Ukrainie, polityka sankcyjna, załamanie handlu z Rosją i Białorusią, wzrost presji cenowej, utrzymująca się wysoka inflacja i wysokie stopy procentowe w większości gospodarek, ograniczały ożywienie popytu na stal,
- zmniejszenie produkcji stali surowej w Polsce o -19,4% r/r do poziomu 4,9 mln ton,
- stabilizacja na światowym rynku produkcji stali surowej: wg danych Worldsteel wyprodukowano 1 406,4 mln ton (+0,1% r/r). W tym jednak zanotowano zmniejszenie produkcji stali w Unii Europejskiej (spadek o -9,1% r/r do poziomu 96,2 mln ton);
- wzrost średniej odległości przewozu o 13 km (4,1%), czyli na poziomie zbliżonym do analogicznego okresu roku ubiegłego.



produkty  
chemiczne

- Spadek produkcji nawozów przez wiodącego producenta ze względu na problemy ze zbytem w kraju (wysokie koszty produkcji) i eksporcie (duża konkurencyjność ze względu na wysokie ceny gazu - głównego surowca do produkcji oraz zniesienie ceł na nawozy importowane do UE),
- od III kwartału 2023 r. powolna poprawa sytuacji w zakresie produkcji i przewozów,
- spadek średniej odległości przewozu o 21 km (-5,9%) – znaczny udział przewozów na Ukrainę realizowanych na krótkie odległości przy granicy.



intermodal

- Trudna sytuacja na rynku intermodalnym w świecie: zmniejszenie przewozów w ramach NJS – spadek spowodowany trwającym konfliktem na Ukrainie, wzrostem cen transportu kolejowego przy spadku cen transportu morskiego, co przekłada się na większe zainteresowanie transportem morskim,
- remonty infrastruktury na korytarzu wschód-zachód, niedostateczna przepustowość przejść granicznych utrudniająca realizację przewozów z/na Ukrainę,
- spadek średniej odległości przewozu o 42 km (-9,6%), ze względu na zmianę struktury przewozów,
- PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. – brak realizacji przewozów dla dotychczasowego znaczącego klienta.



paliwa  
płynne

- Spadek przewozów jest wynikiem realizacji przez Orlen Koltrans (obecnie Lotos Kolej) coraz większej części przewozów krajowych i importu z Litwy,
- utrata przewozów dla jednego z większych kontrahentów,
- dywersyfikacja dostawców paliw na Ukrainę - import z Węgier, Słowacji i Rumunii,
- spadek średniej odległości przewozu o 73 km (-22,1%), ze względu na zwiększony udział przewozów realizowanych na krótkie odległości przy granicy z Ukrainą.



drewno  
i płody rolne

- Na początku roku zmniejszenie zapotrzebowania na drewno, wynikające z ograniczenia produkcji papieru białego oraz płyty drewnopochodnej,
- ograniczenie importu drewna z Polski do Czech i na Słowację ze względu na wysokie ceny drewna w Polsce oraz ograniczenia produkcji papierów opakowaniowych,
- wzrost przewozów zbóż z Ukrainy głównie w tranzycie do polskich portów morskich oraz do Niemiec i Holandii,
- wzrost średniej odległości przewozu o 97 km (+33,9%) w wyniku zmiany struktury przewozów.



pozostałe

- Utrzymanie przewozów pozostałych towarów w III kwartale 2023 r. na zbliżonym poziomie w porównaniu do tego samego okresu 2022 r.



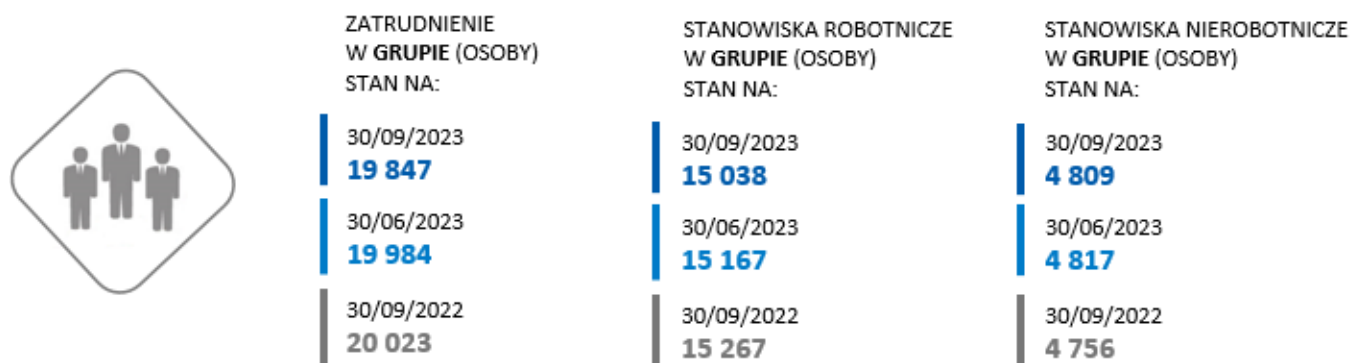
### 3.3 Pozostałe usługi

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. Zarząd jednostki dominującej analizuje dane finansowe w układzie, w jakim zostały zaprezentowane w Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy. W ramach Grupy świadczone są dodatkowo usługi związane z remontami taboru, utrzymania infrastruktury oraz usługi rekultywacyjne, jednakże nie są one istotne z punktu widzenia działalności Grupy i nie są traktowane jako osobne segmenty operacyjne.

### 3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2023 r. oraz w okresach porównywalnych. W III kwartale 2023 roku w porównaniu do analogicznego okresu w 2022 roku w Grupie PKP CARGO odnotowano spadek zatrudnienia o 176 osób.

Rysunek 16 Zatrudnienie w Grupie PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2023 r. oraz okresach porównywalnych.



### 3.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2023 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 1 284,6 mln zł, tj. więcej o 147,1% w stosunku do analogicznego okresu 2022 r. Powyższe nakłady przeznaczone były na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz aktywów niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe taboru P3), jak również wykazano prawa do użytkowania aktywów (głównie leasingu lokomotyw i najmu nieruchomości) wynikające z MSSF16.

Największa część nakładów inwestycyjnych w okresie 9 miesięcy 2023 r. w Grupie PKP CARGO została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, tj. na naprawy okresowe (P4 i P5) i przeglądy okresowe (P3) taboru oraz zakup lokomotyw - łącznie 812,2 mln zł (tj. 63,2% nakładów inwestycyjnych). Ponadto poniesiono również nakłady na budownictwo inwestycyjne na poziomie 76,7 mln zł, na zakupy maszyn, urządzeń, pozostałego wyposażenia warsztatowego i biurowego oraz samochodów na poziomie 18,4 mln zł oraz na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i aktywów niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 14,8 mln zł, a także na prawa do użytkowania aktywów na poziomie 362,5 mln zł, w tym: leasing lokomotyw na poziomie 270,4 mln zł (tj. 21,0% nakładów inwestycyjnych), najem nieruchomości na poziomie 73,8 mln zł oraz pozostałe prawa na poziomie 18,3 mln zł.

Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 9 miesięcy 2023 r. w porównaniu do 9 miesięcy 2022 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2023	9 miesięcy 2022	Zmiana 2023-2022	Zmiana 2023-2022 %
Budownictwo inwestycyjne	76,7	15,3	61,4	401,3%
Zakup lokomotyw	191,5	0,0	191,5	-
Modernizacja lokomotyw	0,1	15,6	-15,5	-99,4%
Zakup wagonów	0,0	110,6	-110,6	-100,0%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	15,9	8,2	7,7	93,9%
Teleinformatyzacja	14,8	2,6	12,2	469,2%
Pozostałe	2,5	1,8	0,7	38,9%
Komponenty w remontach, w tym:	620,6	342,4	278,2	81,3%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	131,2	73,9	57,3	77,5%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	489,4	268,5	220,9	82,3%
Prawa do użytkowania aktywów, w tym:	362,5	23,3	339,2	1 455,8%
<i>Leasing lokomotyw</i>	270,4	0,0	270,4	-
<b>Razem</b>	<b>1 284,6</b>	<b>519,8</b>	<b>764,8</b>	<b>147,1%</b>

\* Nakłady na prawa do użytkowania aktywów za okres 9 miesięcy 2022 r. nie obejmują zwiększeń w wysokości 14,8 mln zł wynikających z leasingu zwrotnego lokomotywy oraz urządzenia przeładunkowego, natomiast nakłady na prawa do użytkowania aktywów za okres 9 miesięcy 2023 rok nie obejmują zwiększeń w wysokości 126,9 mln zł wynikających z leasingu zwrotnego lokomotyw oraz urządzenia transportowego.

Źródło: Opracowanie własne

### 3.6 Istotne informacje i zdarzenia w okresie trzech kwartałów 2023 roku oraz do dnia sporządzenia sprawozdania

- W dniu 02 stycznia 2023 r. PKP CARGO zawarła Umowę kredytu inwestycyjnego z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. do maksymalnej kwoty 100 mln zł z okresem dostępności do 29 grudnia 2023 r.
- W dniu 24 stycznia 2023 r. Spółka podpisała Porozumienie w toku mediacji przeprowadzonych 18 i 24 stycznia 2023 r., w ramach procedury rozwiązywania sporu zbiorowego o wdrożenie systemowej podwyżki wynagrodzeń. Zarząd i Związki Zawodowe ustaliły, że z dniem 1 stycznia 2023 r. dla pracowników PKP CARGO wynagradzanych wg ZUZP zostaną przyznane środki na podwyżkę wynagrodzenia zasadniczego w wysokości średnio 415,00 zł brutto na 1 zatrudnionego (w przeliczeniu na pełen etat) oraz dla pracowników wynagradzanych wg Uchwały Zarządu PKP CARGO S.A. nr 498/2012 (ze zm.) na podwyżkę wynagrodzenia miesięcznego w wysokości średnio 764,00 zł brutto na 1 zatrudnionego (w przeliczeniu na pełen etat). Tym samym został zakończony spór zbiorowy wszczęty wystąpieniem z 1 marca 2022 r.
- W dniu 16 stycznia 2023 r. została wydana decyzja Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o wydaniu zgody, na wniosek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, na dokonanie koncentracji polegającej na przejściu przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie („PKP PLK”) kontroli nad CARGOTOR sp. z o.o. (spółką w 100% zależną od PKP CARGO).
- W dniu 30 stycznia 2023 r. spółka zależna PKP CARGOTABOR sp. z o.o. zawarła umowę z ALSTOM POJAZDY SZYNOWE sp. z o.o. na zakup aktywów likwidowanego oddziału ALSTOM. Przedmiotowa umowa dotyczy zakupu: materialnych składników majątkowych, wraz z związanymi z nimi prawami majątkowymi do dokumentacji aktywów oraz wartości niematerialnych i prawnych, tj. prawa ochronne na znaki towarowe, wraz z związanymi z nimi prawami majątkowymi do dokumentacji aktywów oraz inne autorskie prawa majątkowe do dokumentacji aktywów, zapasów magazynowych. Wartość umowy to kwota: 13,5 mln zł netto powiększona o należną stawkę podatku VAT.
- Końcem stycznia br. spółka PKP CARGO ogłosiła i opublikowała Rewizję Strategii Grupy PKP CARGO na lata 2019-2023. W ramach rewizji potwierdzono dotychczasową wizję i misję Grupy PKP CARGO oraz zmodyfikowano cele strategiczne. Grupa PKP CARGO ma zająć pozycję nr 1 w obszarze „Trójmorza” i na trasach Nowego Jedwabnego Szlaku na obszarze UE pod względem pracy przewozowej oraz przewiezioną masę do 2023 r. i wzmocnić pozycję w latach 2023 – 2038, oraz wypracować 50% udziałów w polskim rynku towarowych przewozów kolejowych do 2027 r. mierzonych pracą przewozową.

- W dniu 20 lutego 2023 r. PKP CARGO otrzymało zgodę Rady Nadzorczej na rozporządzenie majątkiem poprzez przeniesienie na rzecz PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. prawa własności i prawa użytkowania wieczystego nieruchomości, prawa własności znajdujących się na gruncie, stanowiących odrębny od gruntu przedmiot własności, budynków i budowli oraz prawa własności ruchomości wchodzących w skład majątku po dawnej Fabryce Wagonów Gniewczyna S.A. w Gniewczynie Łańcuckiej o łącznej wartości rynkowej wynoszącej 29,8 mln zł netto.
- W dniu 17 marca 2023 r. PKP CARGO zawarła z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. aneks do Umowy o kredyt do kwoty 100 mln zł w rachunku bieżącym z dnia 19 grudnia 2019 r. zmieniający warunki udzielenia kredytu w tym, wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 19 marca 2024 r.
- W dniu 22 marca 2023 r. PKP CARGO odebrała dwanaście lokomotyw elektrycznych Dragon 2 wyprodukowanych przez Newag S.A.
- W dniu 30 marca 2023 r. została zawarta umowa pożyczki pomiędzy PKP CARGO i PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. do kwoty nieprzekraczającej 20 mln zł.
- W ramach realizacji umowy na zakup lokomotyw, o której Spółka informowała raportem bieżącym 45/2019, Spółka kontynuowała finansowanie dostaw lokomotyw w oparciu o zawarte porozumienia pomiędzy PKP CARGO, Konsorcjum firm NEWAG S.A. i NEWAG LEASE spółka z ograniczoną odpowiedzialnością S.K.A. oraz PKO LEASING S.A. i Pekao Leasing sp. z o.o. w sprawie finansowania dostaw lokomotyw. W ramach podpisanych porozumień oraz ramowych umów leasingu zostało zawartych łącznie 16 umów leasingu na łączną kwotę 270,4 mln złotych.
- W dniu 24 maja 2023 r. PKP CARGO podpisała aneks do umowy o kredyt w rachunku bieżącym przedłużający okres dostępności kredytu do dnia 24 maja 2024 r.
- W dniu 26 maja 2023 r. PKP CARGO i PKP CARGOTABOR sp. z o.o. zawarły z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. umowę kredytu w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 50 000 000,00 zł z okresem dostępności do dnia 25 maja 2024 r.
- W dniu 26 czerwca 2023 r. PKP CARGO zawarła z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100 mln PLN wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 27 czerwca 2024 r.
- W dniu 05 lipca 2023 r. PKP CARGO zawarła z ING Lease (Polska) sp. z o.o. Ramową Umowę Leasingu do łącznej ceny netto nabywanych środków trwałych nie przekraczającej 200 mln PLN. Limit dostępny jest w okresie 12 miesięcy dla PKP CARGO oraz dla Spółek z Grupy PKP CARGO pod warunkiem zawarcia stosownego aneksu.
- W dniu 27 lipca 2023 r. Zarząd PKP CARGO podjął Uchwałę Nr 267/2023 w sprawie wypłaty gratyfikacji pieniężnej w formie dodatkowej premii dla pracowników. Spółka przeznaczyła na ten cel 7 642 849,50 zł.
- W dniu 05 lipca 2023 r. PKP CARGO zawarła z ING Lease (Polska) sp. z o.o. Ramową Umowę Leasingu do łącznej ceny netto nabywanych przedmiotów leasingu nie przekraczającej 200 mln PLN. Limit dostępny jest do dnia 13 czerwca 2024 r. dla PKP CARGO S.A. oraz pod warunkiem zawarcia stosownego aneksu dla spółek z Grupy PKP CARGO.
- W dniu 28 lipca 2023 r. PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. zawarła z Powszechną Kasą Oszczędności Banku Polskiego S.A. umowę o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 10 mln PLN z okresem dostępności do 27 lipca 2024 r.
- W dniu 06 września 2023 r. PKP CARGO zawarła cztery umowy przewozowe ze spółkami z Grupy PGE tj. PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna S.A. z siedzibą w Bełchatowie, PGE Energia Ciepła S.A. z siedzibą w Warszawie (Zamawiający), których przedmiotem jest realizacja na rzecz Zamawiających przewozu transportem kolejowym węgla kamiennego i sorbentów wapiennych o łącznej maksymalnej masie 18,26 mln ton. Umowy obowiązywać będą w okresie od 06.09.2023 r. do 05.03.2026 r. Szacunkowa maksymalna łączna wartość umów w okresie ich obowiązywania wynosi 986,38 mln zł netto (1 213,24 mln zł brutto).
- W dniu 15 września 2023 r. PKP CARGO zawarła z PKO Leasing S.A. z siedzibą w Warszawie Ramową Umowę Leasingu na leasing środków trwałych do łącznej wartości netto środków trwałych 200 mln zł powiększonej o odsetki i koszty finansowania.
- W dniu 26 września 2023 r. PKP CARGO zawarła z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym Umowę kredytu inwestycyjnego do maksymalnej kwoty 80 mln EUR.
- W dniu 26 września 2023 r. spółka zależna (PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o.) zawarła umowę sprzedaży na cele obronności i bezpieczeństwa Państwa na rzecz Skarbu Państwa Rejonowego Zarządu Infrastruktury w Lublinie tj. jednostce podległej organizacyjnie Ministrowi Obrony Narodowej, majątku po dawnej Fabryce Wagonów Gniewczyna S.A. w Gniewczynie Łańcuckiej.
- W dniu 6 października 2023 r., Zarząd PKP CARGO zawarł ze Związkami Zawodowymi (Sekcja Zawodowa NSZZ „Solidarność” Grupy PKP CARGO, Federacja Związków Zawodowych Kolejarzy, Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ „Solidarność”-80) porozumienie w sprawie wypłaty dodatkowej jednorazowej nagrody dla pracowników. Szacowany koszt wyniesie 12,7 mln zł (wypłata w terminie do 10 grudnia 2023 r.)
- W dniu 19 października 2023 r. PKP CARGO zawarła z Bankiem Gospodarstwa Krajowego aneks do umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100 mln PLN wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 24 lutego 2023 r.

- W dniu 19 października 2023 r. PKP CARGO S.A. zawarła z Bankiem Gospodarstwa Krajowego aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100 mln zł wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 29 lutego 2024r.
- W dniu 27 października 2023 r. PKP CARGO S.A. zawarła z PKO Leasing S.A. Ramową Umowę Leasingu do łącznej ceny netto nabywanych przedmiotów leasingu nie przekraczającej 200 mln zł. Limit dostępny jest w okresie 12 miesięcy od podpisania Ramowej Umowy Leasingu.
- W dniu 21 listopada 2023 roku PKP CARGO S.A. otrzymała od jednego z kontrahentów dwie noty odsetkowe na łączną kwotę 23,4 milionów złotych z tytułu opóźnień w realizacji płatności. Po analizie przedmiotowych not PKP CARGO S.A. zdecydowała o ujęciu kwoty odsetek naliczonych za okres do 30 września 2023 roku w wysokości 20,9 milionów złotych w Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym.

## 4. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO

### 4.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

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

Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa Kapitałowa PKP CARGO	w mln PLN <sup>69</sup>		w mln EUR	
	9 miesięcy 2023	9 miesięcy 2022	9 miesięcy 2023	9 miesięcy 2022
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>			<b>4,5773</b>	<b>4,6880</b>
Przychody z działalności operacyjnej	4 198,3	3 854,4	917,2	822,2
Zysk / strata na działalności operacyjnej	259,0	98,3	56,6	21,0
Zysk / strata przed opodatkowaniem	132,8	1,7	29,0	0,4
Zysk / strata netto	101,9	(4,7)	22,3	(1,0)
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	53,5	50,4	11,7	10,8
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.)	2,28	(0,11)	0,50	(0,02)
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	2,28	(0,11)	0,50	(0,02)
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	1 089,6	572,2	238,0	122,1
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(726,2)	(593,5)	(158,7)	(126,6)
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	(327,6)	(110,2)	(71,5)	(23,5)
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	35,8	(131,5)	7,8	(28,0)
	<b>30/09/2023</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>30/09/2023</b>	<b>31/12/2022</b>
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>			<b>4,6356</b>	<b>4,6899</b>
Aktywa trwałe	6 994,6	6 354,1	1 508,9	1 354,8
Aktywa obrotowe	1 271,8	1 305,8	274,4	278,4
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	23,8	0,3	5,1	0,1
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	483,1	477,5
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 286,4	3 232,9	709,0	689,3

<sup>69</sup> W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyżeń w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.



Zobowiązania długoterminowe	2 576,2	2 344,6	555,7	499,9
Zobowiązania krótkoterminowe	2 427,6	2 082,7	523,7	444,1

Źródło: Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2023 roku sporządzone według MSSF UE.

Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN <sup>70</sup>		w mln EUR	
	9 miesięcy 2023	9 miesięcy 2022	9 miesięcy 2023	9 miesięcy 2022
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>			<b>4,5773</b>	<b>4,6880</b>
Przychody z działalności operacyjnej	3 231,2	2 842,5	705,9	606,3
Zysk / strata na działalności operacyjnej	195,6	39,2	42,7	8,4
Zysk / strata przed opodatkowaniem	105,5	(28,8)	23,0	(6,1)
Zysk / strata netto	85,6	(23,5)	18,7	(5,0)
Całkowite dochody	62,9	(17,4)	13,7	(3,7)
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917,0
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917,0
Zysk / strata na akcję (PLN/szt.)	1,91	(0,52)	0,42	(0,11)
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	1,91	(0,52)	0,42	(0,11)
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	978,3	487,2	213,7	103,9
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(637,5)	(543,4)	(139,3)	(115,9)
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	(310,4)	(46,8)	(67,8)	(10,0)
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	30,4	(103,0)	6,6	(22,0)
	<b>30/09/2023</b>	<b>31/12/2022</b>	<b>30/09/2023</b>	<b>31/12/2022</b>
<b>Kursy wymiany (PLN/EUR)</b>			<b>4,6356</b>	<b>4,6899</b>
Aktywa trwałe	6 648,6	5 948,0	1 434,3	1 268,3
Aktywa obrotowe	781,2	800,0	168,5	170,6
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	-	0,1	-	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	483,1	477,5
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	2 986,2	2 923,3	644,2	623,3
Zobowiązania długoterminowe	2 202,8	1 985,9	475,2	423,4
Zobowiązania krótkoterminowe	2 240,8	1 838,9	483,4	392,2

Źródło: Kwartałna Informacja Finansowa PKP CARGO S.A. za okres 9 miesięcy zakończony dnia 30 września 2023 roku.

W okresach objętych Kwartałnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO oraz Kwartałną Informacją Finansową PKP CARGO S.A. za okres 9 miesięcy zakończony dnia 30 września 2023 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalone przez Narodowy Bank Polski:

- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 30.09.2023 – 4,6356 PLN/EUR, 31.12.2022 - 4,6899 PLN/EUR,
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 30.09.2023 – 4,5773 PLN/EUR, 01.01 - 30.09.2022 - 4,6880 PLN/EUR.

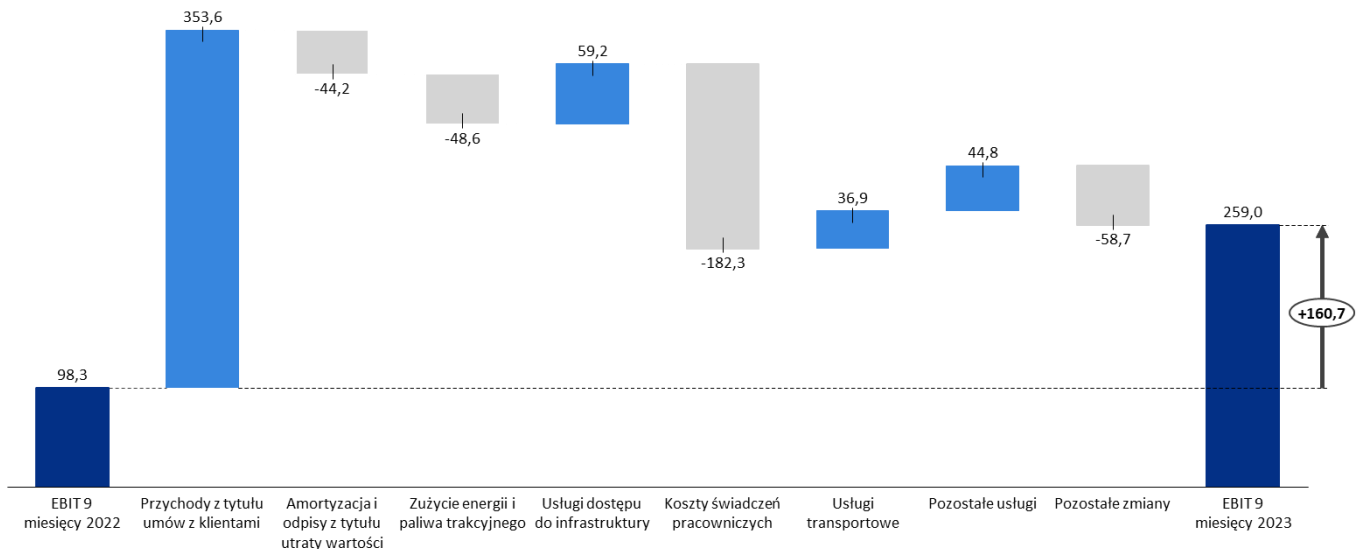
<sup>70</sup> W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyień w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

## 4.1.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

### Sprawozdanie z wyników Grupy PKP CARGO

W okresie 9 miesięcy 2023 r. wynik EBIT wyniósł 259,0 mln zł, tj. poprawił się w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r. o 160,7 mln zł.

Rysunek 17 Wynik EBIT w okresie 9 miesięcy 2023 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Najważniejsze odchylenia wpływające na wynik EBIT w okresie 9 miesięcy 2023 r. w porównaniu do 9 miesięcy 2022 r. zostały opisane poniżej:

- zwiększenie przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycji, ale również m.in. z usług bocznicowych i trakcyjnych oraz przeładunkowych) było bezpośrednim efektem wzrostu stawek przewozowych. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale **3.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO**.
- wzrost amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości będący rezultatem wyższych nakładów inwestycyjnych (w tym głównie inwestycji taborowych) w 2023 r.;
- wzrost kosztów pozycji zużycie energii i paliwa trakcyjnego wynikał głównie ze wzrostu cen energii kontraktowanej na TGE, przy jednoczesnym spadku kosztów zużycia paliwa trakcyjnego;
- zwiększenie kosztów świadczeń pracowniczych, m.in. w związku z podpisaniem porozumień dot. podwyżki wynagrodzeń od czerwca 2022 r. i od stycznia 2023 r. oraz jednorazowej nagrody dla pracowników w lipcu 2023 roku, przy jednoczesnym spadku liczby pracowników ogółem. Szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale **3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia**;
- spadek kosztów pozostałych usług wynikał głównie ze spadku kosztów usług rekultywacyjnych oraz czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru, przy jednoczesnym wzroście kosztów usług remontowych i utrzymania składników majątku trwałego oraz pozostałych usług;
- ujemny wpływ pozycji pozostałe zmiany wynikał m.in. ze wzrostu kosztów odsetek od zobowiązań handlowych, spadku zysku ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych (ujętych w PPO), wzrostu kosztów zużycia materiałów oraz zużycia energii elektrycznej, gazu i wody, przy jednoczesnym spadku kosztów wartości sprzedanych materiałów;

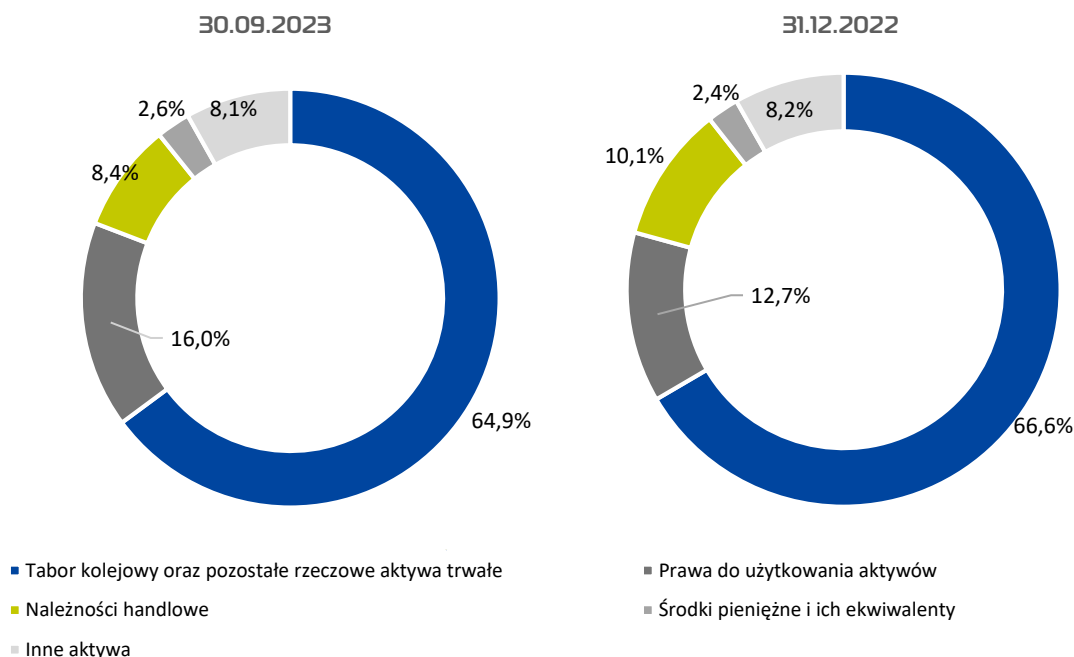
### Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

#### AKTYWA

Największy udział w strukturze aktywów Grupy PKP CARGO na dzień 30 września 2023 r. miały tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 64,8% sumy aktywów wobec 66,6% na dzień 31 grudnia 2022 r. Spośród aktywów

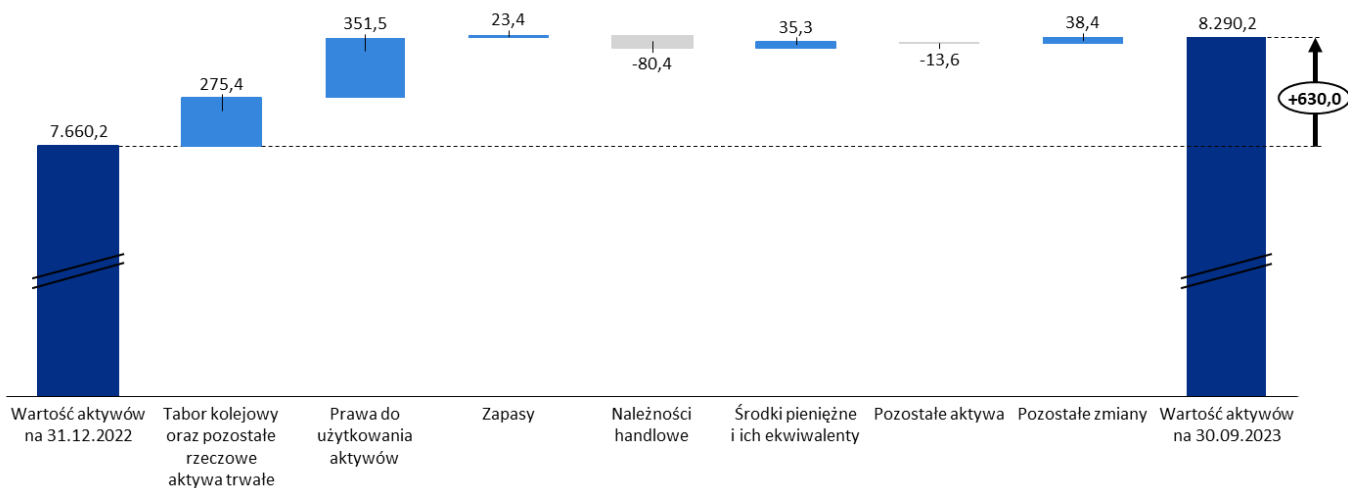
obrotowych, w tym okresie największy udział w całości aktywów miały należności handlowe, których wartość stanowiła 8,3% całkowitych aktywów Spółki (8,4% wraz z aktywami trwałymi).

Rysunek 18 Struktura aktywów – stan na 30.09.2023 r. oraz 31.12.2022 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 19 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 9 miesięcy 2023 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 30 września 2023 r. w porównaniu do dnia 31 grudnia 2022 r. zostały opisane poniżej:

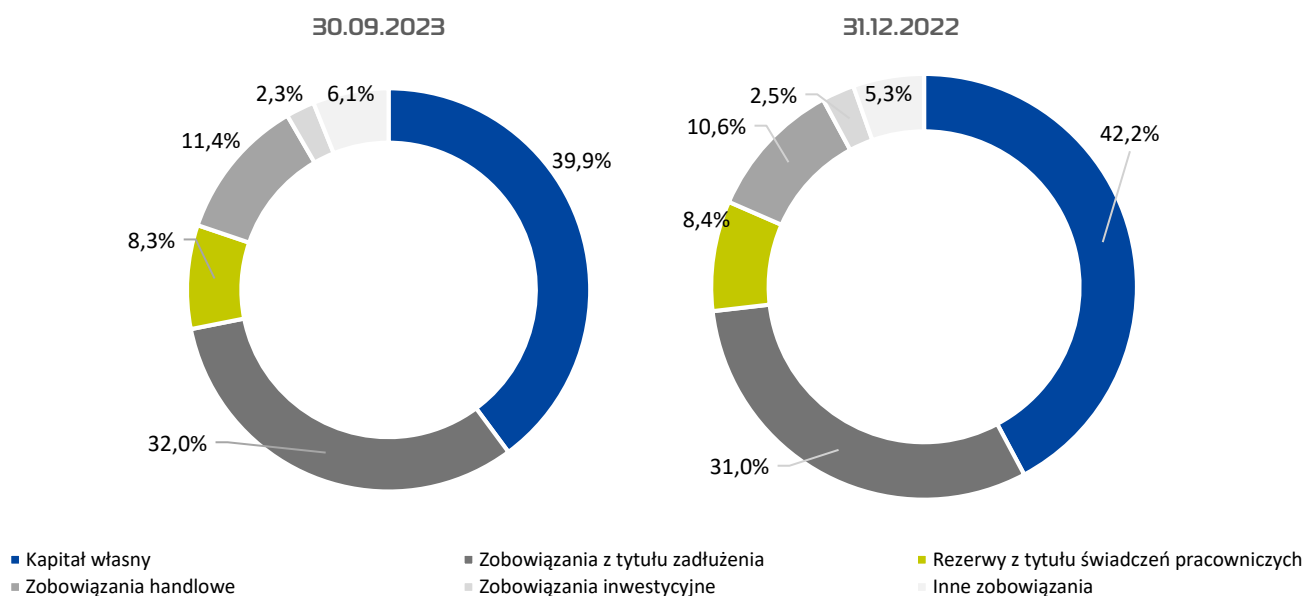
- wzrost wartości taboru oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych, jako wypadkowa dokonanych inwestycji w okresie 9 miesięcy 2023 r. w rzeczowe aktywa trwałe (głównie tabor kolejowy) ponad amortyzację;
- wzrost praw do użytkowania aktywów wynikający głównie z wyższych praw nad amortyzację. Prawa do użytkowania aktywów dotyczyły głównie taboru kolejowego, w tym leasingu lokomotyw oraz leasingu zwrotnego lokomotyw;
- wzrost wartości zapasów (głównie zapasów strategicznych oraz pozostałych zapasów) jest konsekwencją wyższego kosztu nabycia nowych zapasów oraz nabycia zestawów kołowych i monobloków w związku z realizacją projektu objętego dofinansowaniem z UE;
- spadek należności handlowych powiązany z aktywnym zarządzaniem kapitałem obrotowym;

- wzrost wartości środków pieniężnych o 35,3 mln zł jest wypadkową głównie wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 910,2 mln zł, spłaty kredytów, pożyczek i leasingów wraz z odsetkami w wysokości 493,3 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z działalności operacyjnej w wysokości 1 089,6 mln zł oraz wpływach z zaciągniętych kredytów w wysokości 149,4 mln zł;
- wzrost pozycji pozostałe zmiany głównie z tytułu wzrostu aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego oraz aktywów sklasyfikowanych jako przeznaczone do sprzedaży;

## KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA

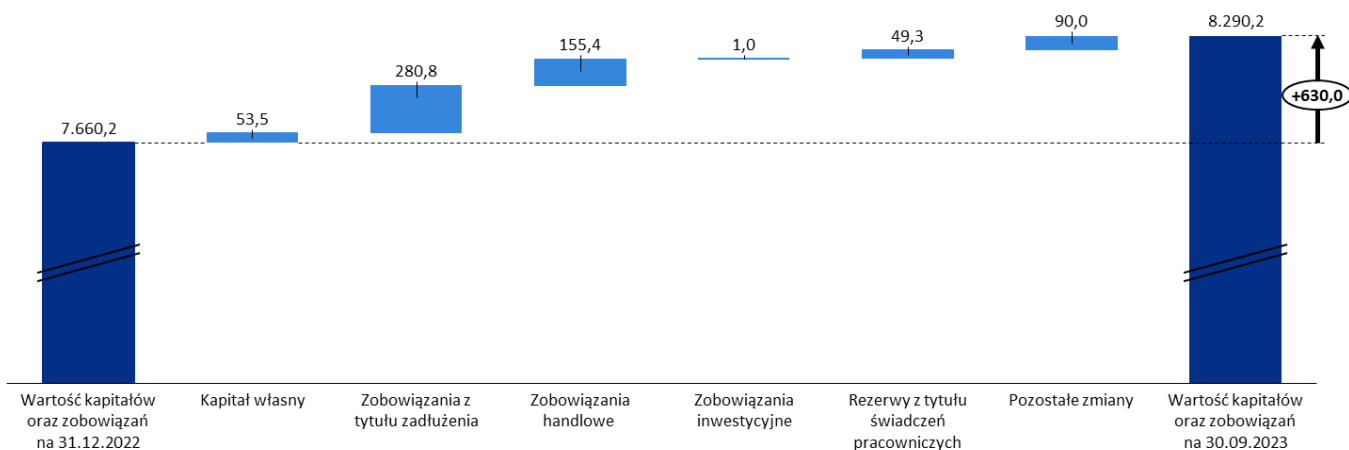
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO posiadał kapitał własny, który na dzień 30 września 2023 r. stanowił 39,6% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 42,2% na dzień 31 grudnia 2022 r. W tym okresie zobowiązania z tytułu zadłużenia odpowiadały za 32,0% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 31,0% na dzień 31 grudnia 2022 r.

Rysunek 20 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.09.2023 r. oraz 31.12.2022 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 21 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 9 miesięcy 2023 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne



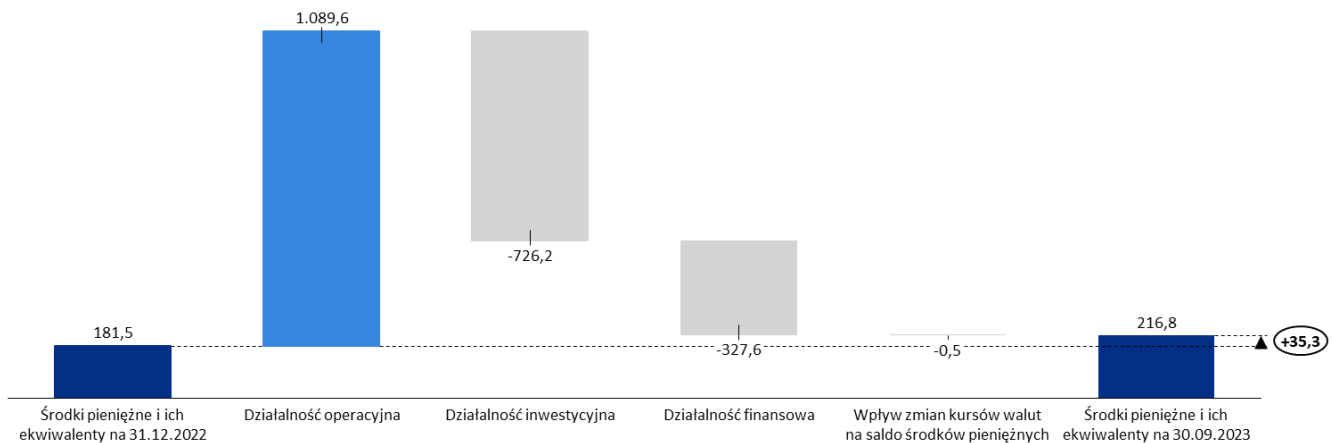
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych oraz zobowiązań na dzień 30 września 2023 r. w porównaniu do dnia 31 grudnia 2022 r. zostały opisane poniżej:

- zwiększenie wartości kapitałów własnych przede wszystkim z uwagi na wykazany przez Grupę PKP CARGO dodatni wynik netto za okres 9 miesięcy 2023 r.;
- wzrost zaciągnięcia nowych zobowiązań z tytułu kredytów i pożyczek oraz leasingów w wysokości 446,3 mln zł, modyfikacji istniejących umów leasingu w wysokości 63,8 mln zł, przy jednoczesnej spłacie kapitału z tytułu kredytów i pożyczek oraz leasingów w wysokości 384,8 mln zł. Szczegółowe informacje dotyczące zobowiązań z tytułu zadłużenia zostały zaprezentowane w **Nocie 4.1 SSF**;
- wzrost rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych głównie z tytułu zmiany stopy dyskonta z 6,8% na dzień 31.12.2022 r. do 5,75% (zmiana dokonana na dzień 30.06.2023 r.). Zmiana ta spowodowała zwiększenie rezerw na świadczenia pracownicze w wysokości 74,1 mln zł;
- wzrost zobowiązań handlowych głównie w wyniku aktywnego zarządzania kapitałem obrotowym;
- wzrost wartości pozostałych zmian wynikał przede wszystkim ze zwiększenia zobowiązań z tytułu umów z klientami, wzrostu pozostałych rozrachunków oraz wzrostu zobowiązań z tytułu cash pool;

### 4.1.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 30.09.2023 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31 grudnia 2022 r. wzrosła o 35,3 mln zł.

Rysunek 22 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2023 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- dodatnie przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto m.in. przy zysku brutto na poziomie 132,8 mln zł, amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 594,4 mln zł oraz dodatnich przepływach wynikających ze zmian w kapitale obrotowym w wysokości 344,4 mln zł;
- ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej wynikały przede wszystkim z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 910,2 mln zł (w tym inwestycje taborowe), przy jednoczesnych wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 171,4 mln zł;
- ujemne przepływy pieniężne z działalności finansowej odzwierciedlają głównie efekt spłaty kredytów oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 493,3 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 149,4 mln zł.

### 4.1.4 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2023 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2023 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r.

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2023	9 miesięcy 2022	Zmiana	
			2023 - 2022	Tempo zmian 2023 - 2022
Marża EBITDA <sup>1</sup>	20,3%	16,8%	3,5	20,8%
Marża wyniku netto (ROS) <sup>2</sup>	2,4%	-0,1%	2,5	-
ROA <sup>3</sup>	3,1%	-1,0%	4,1	-
ROE <sup>4</sup>	7,7%	-2,5%	10,2	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) <sup>5</sup>	213,7	212,2	1,5	0,7%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) <sup>6</sup>	1 516,0	1 527,0	-11,0	-0,7%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) <sup>7</sup>	14,3	14,1	0,2	1,4%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) <sup>8</sup>	852,1	993,9	-141,8	-14,3%

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.

Ww. wskaźniki stanowią Alternatywne Pomiary Wyników (wskaźniki APM). Zdaniem Spółki dostarczają one istotnych informacji na temat sytuacji finansowej, efektywności działania oraz rentowności Grupy. Zastosowane wskaźniki APM powinny być analizowane wyłącznie jako informacje dodatkowe i powinny być one rozpatrywane łącznie ze sprawozdaniami finansowymi Grupy, gdyż ułatwiają one analizę i ocenę osiągniętych przez Grupę wyników finansowych na przestrzeni poszczególnych okresów sprawozdawczych. Stanowią też przydatne informacje na temat sytuacji finansowej i w opinii Spółki pozwalają na optymalną ocenę osiągniętych wyników finansowych Grupy. Użyte wskaźniki zostały wyliczone wg formuły przytoczonych powyżej.

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

- w okresie 9 miesięcy 2023 r. marża EBITDA uległa polepszeniu, głównie z uwagi istotny wzrost przychodów z działalności operacyjnej. Szczegółowe informacje o przyczynach zmian EBITDA i wyniku netto są przedstawione w rozdziale **5.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO**;
- poprawienie się wskaźników ROA i ROE oraz marży wyniku netto (ROS) wynika głównie z poprawy wyniku netto w analizowanym okresie;
- spadek średniego tonażu brutto na lokomotywę jest efektem zmiany struktury przewożonych ładunków;
- spadek wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego wynika głównie ze spadku pracy przewozowej o 15,9%, przy jednoczesnym spadku przeciętnego zatrudnienia wyrażonego w etatach o 1,9%.

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

### Otoczenie makroekonomiczne

Rośnie także negatywny wpływ otoczenia makroekonomicznego na działalność Spółek Grupy, co jest konsekwencją niskiego poziomu konsumpcji w kraju (wynik wysokiego poziomu inflacji oraz spowolnienia gospodarczego) oraz braku realnego wzrostu PKB u partnerów gospodarczych w Europie, co niestety przekłada się na ograniczenie popytu na wyroby oraz aktywność transportową. Mocne spowolnienie wzrostu polskiego PKB, oprócz osłabienia aktywności w skali globalnej, doprowadziło do znacznego ograniczenia aktywności przedsiębiorstw produkcyjnych, co w konsekwencji prowadzi do spadku wielkości przewozów towarów koleją oraz zapotrzebowania na usługi spedycyjne. Korzystny bilans w wymianie handlowej (z uwagi na spadek importu, co wynika ze zmniejszonej konsumpcji i produkcji w kraju, ale jednocześnie utrzymanie stosunkowo dobrej aktywności w eksporcie) pozwoli na podtrzymanie relatywnie dobrego poziomu aktywności przedsiębiorstw w Polsce. Wysoki poziom inflacji wpływa negatywnie

zarówno na przedsiębiorców, którzy muszą ograniczyć wszelkie wydatki, przy rosnących kosztach działalności, ale też na konsumentów, których aktywność jest także mocno ograniczona. W konsekwencji tempo wzrostu PKB dynamicznie spowolniło, notując w poszczególnych kwartałach nawet wartości ujemne. Wysoki koszt kapitału, a także niepewność na rynku przekładają się na nadal niski poziom inwestycji sektora prywatnego, co niestety może negatywnie oddziaływać na przyszłe możliwości rozwoju państwa, a w konsekwencji także na cały rynek transportowy. Niski poziom bezrobocia jest głównie konsekwencją zmian demograficznych, które stopniowo doprowadzą do braku pracowników w wielu obszarach i trudności w pozyskaniu nowych, co już w chwili obecnej dotyka rynek przewoźny.

## Konflikt zbrojny na Ukrainie

Podstawowym zagrożeniem i czynnikiem istotnie wpływającym na wyniki Grupy PKP CARGO jest wojna w Ukrainie oraz jej gospodarcze reperkusje. Agresja Rosji na Ukrainę doprowadziła do licznych zmian powiązań gospodarczych, przerwania relacji, ale także powstania nowych (wcześniej nieoczekiwanych). Zmniejszenie wymiany handlowej z Rosją i Białorusią będące efektem sankcji gospodarczych nakładanych głównie przez państwa zachodnie (w tym Unię Europejską), uderza w wiele polskich podmiotów bazujących do tej pory na tym kierunku wymiany towarowej (z uwagi na bliskość geograficzną naszego kraju) i doprowadza do radykalnego ograniczenia przewozów towarów kolejną. Kolejne pakiety sankcji Unii Europejskiej obejmowały m.in. rudy, wyroby z metali i metale, cement oraz drewno (towary te decydowały w latach ubiegłych o sile przewozów kolejowych z tego kierunku). Jednakże to swoiste embargo oraz limit cenowy na ropę naftową i produkty ropopochodne (z grudnia ub.r. i lutego br.) ugodziło w dochody budżetowe Rosji i wymusiło na niej kroki dostosowawcze, które szczególnie skomplikowały sytuację wewnątrz kraju (co przejawia się brakami na stacjach benzynowych oraz próbą ograniczenia szarej sfery w eksporcie). Obecnie trwają kolejne prace nad regulacjami, których głównym zadaniem będzie uszczelnienie ograniczeń w handlu z Rosją i wyeliminowanie podmiotów pośredniczących, które pomagają państwu agresorowi na obchodzenie obostrzeń. Spółki Grupy PKP CARGO, które obsługiwały kierunki rosyjski i białoruski odczuwają wpływ spadku przewozów na bieżącą działalność, choć ich działalność po części przekierowana została na inne obszary to zmuszone są do dalszego poszukiwania nowych klientów, zwłaszcza z obszaru w którym funkcjonują oraz wśród ich dostawców, którzy zainteresowani są współpracą w zakresie procesów logistycznych.

Pomimo licznych kłopotów i zawirowań (wynikających m.in. z bieżącej polityki wewnętrznej obu państw) zauważalny jest dalszy wzrost powiązań gospodarczych Polski i Ukrainy, co jest konsekwencją konieczności zaopatrzenia naszego sąsiada w niezbędne towary do obrony, ale i też codziennego funkcjonowania państwa i jego obywateli. Należy też zauważyć rosnącą aktywność gospodarczą w Ukrainie, co poniekąd jest związane z prowadzoną wojną, jednakże jest to sygnał pozytywny i może być bazą do dalszego zwiększenia wymiany m.in. dóbr przemysłowych ale też w pozostałych segmentach rynku (widoczne jest to m.in. w działalności spółki PKP CARGO CONNECT sp. z o.o., jak i innych podmiotów z Grupy PKP CARGO). Spółki Grupy PKP CARGO realizują szereg przewozów, wysoce zróżnicowanej gamy towarów tj. m.in. przewozy eksportowe i tranzytowe paliw, import i tranzyt metali oraz wyrobów z metali, przewozy tranzytowe zboża oraz przewozy intermodalne. Do tej pory jednak nie zostały podjęte zintensyfikowane starania z obu stron dotyczące rozbudowy infrastruktury w obszarze granicznym, co zwiększyłoby w sposób znaczący przepustowość granic oraz efektywność realizowanych przewozów. W wybranych obszarach Polska notuje nadal nawet kilkudziesięcioprocentowe wzrosty wymiany gospodarczej, jednak problemy z ukraińskim zbożem mogą realnie wpłynąć na ograniczenie tej współpracy.

Spółki Grupy PKP CARGO oraz największy podmiot tej grupy PKP CARGO S.A. na bieżąco monitorują oraz prowadzą analizy w zakresie wszelkich zmian prawnych, a także stanu faktycznego w zakresie realizacji przewozów, z uwagi na dynamiczne zmiany na rynku, będące bezpośrednio lub pośrednio efektem wojny w Ukrainie. Najmocniejsze reperkusje działań wojennych są udziałem terminali na północno-wschodniej granicy Polski oraz podmiotów świadczących usługi spedycyjne w przedmiotowym obszarze. Tylko przywrócenie znacznej skali wymiany handlowej pozwoliłoby na wykorzystanie większości ich potencjału, z uwagi na naturalne ukierunkowanie na rynki wschodnie. Niestety z uwagi na agresję Rosji oraz działania Białorusi nie jest to możliwe i być może nie będzie realne do osiągnięcia w najbliższych latach, dlatego też kluczowa jest kontynuacja dywersyfikacji, czy też wręcz stopniowa zmiana charakteru prowadzonej działalności.

## Klimat

Zauważalny jest także stale rosnący wpływ klimatu na działalność spółek Grupy PKP CARGO, co jest rezultatem następujących czynników: zmian klimatycznych (które prowadzą z samej swojej istoty do przeobrażeń w funkcjonowaniu całych obszarów gospodarek) oraz przekazania przez Polskę kompetencji w przedmiotowym zakresie na poziom Unii Europejskiej (co powoduje, że krajowe przedsiębiorstwa stały się w pełni przedmiotem oddziaływania prawodawstwa Wspólnoty w tym zakresie). Transport oraz szeroko rozumiane budownictwo są w szczególności obszarami, które w nieodległej przyszłości będą podlegały regulacjom polityki UE w zakresie opłat oddziaływania na środowisko. W obszarze transportu kolejowego kluczowym może okazać się zapewnienie dostaw energii elektrycznej z niskoemisyjnych źródeł, co powinno ograniczyć poziom opłat środowiskowych. Priorytetem jest także dalsza sukcesywna modernizacja i pozyskanie nowych środków transportu (m.in. modernizacja lokomotyw spalinowych z perspektywą na ich wymianę na np. lokomotywy wodorowe), aby spełniały one rosnące z każdym rokiem wymagania oraz nie

generowały dodatkowych kosztów związanych z emisjami. Równie fundamentalna jest modernizacja całej bazy nieruchomości (także terminali przeładunkowych), które mogą stanowić znaczne obciążenie, w przypadku braku spełniania podstawowych norm środowiskowych (które w kolejnych latach będą dynamicznie się zaostrzać). Niska efektywność energetyczna znacznej części obiektów generuje konieczność pilnej ich modernizacji, a także w miarę możliwości doposażenia we własne źródła energii, co korzystanie wpłynie na późniejsze koszty eksploatacji, lecz będzie procesem bardzo kosztochłonnym. Wpływ klimatu na działalność spółek Grupy jest wielowymiarowy, zauważalne są tu również rosnące wymagania Klientów, którzy coraz częściej, jako element oferty oceniają wpływ realizacji przewozu na środowisko. Widocznym tego aspektem jest zmiana struktury przewożonych towarów (m.in. stopniowe odejście od przewożenia towarów masowych), kierunków przewozu, a także wymagań w zakresie taboru, terminali i całego procesu logistycznego (z uwzględnieniem oddziaływania na środowisko dostawców spółek Grupy PKP CARGO i ich emisyjności). Spółki Grupy PKP CARGO widząc te wyzwania, modernizują środki transportu, starają się pozyskać przewozy w nowych perspektywicznych obszarach, co jest odpowiedzią na szybko zmieniającą się rzeczywistość oraz procesy, które przeobrażają w bardzo szybkim stopniu całą gospodarkę.

## Rynek surowców i kruszyw

W zakresie przewozów kruszyw na potrzeby budownictwa infrastrukturalnego, odnotowano zwiększone zapotrzebowanie, wynikające z wzmożonej aktywności trwających inwestycji budowlanych drogowych i kolejowych. Dodatkowym czynnikiem sprzyjającym realizacji przewozów są korzystne warunki atmosferyczne pozwalające na kontynuację procesu budowlanego. Jednym z czynników wpływających negatywnie na poziom przewozów są ograniczenia w zakresie pozyskiwania /wydobycia kruszyw. W segmencie budownictwa kubaturowego można zaobserwować w ostatnim okresie spadek, będący wynikiem braku nowych inwestycji mieszkaniowych ma to istotny wpływ na zapotrzebowanie na materiały budowlane takie jak: żwir do betonów, wapno, cement oraz surowce do jego produkcji m.in. popioły, żużle (pozyskanie tych surowców uzależnione jest od poziomu produkcji stali (żużel wielkopiecowy) oraz jakości popiołów ze spalania węgla w elektrowniach).

Podsumowując, perspektywy dla kolejnego kwartału w segmencie budowlanym są umiarkowanie optymistyczne. Korzystna aura sprzyja realizacji przewozów kruszyw, stanowiących największy udział w przewozach tego segmentu.

## Rynek przewozów intermodalnych

Przewozy w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku w stosunku do III kwartału 2022 r. zmniejszyły się o ok. 75,53% w odniesieniu do masy towarowej. Tak duży spadek spowodowany jest trwającym konfliktem w Ukrainie ale również ze względu na wzrost cen transportu kolejowego w odniesieniu do spadku cen transportu morskiego. Spowodowało to większe zainteresowanie transportem morskim oraz zwiększeniem przez Chiny eksportu z innymi partnerami ze Wschodu. Ogromne zatłoczenia na przejściach granicznych z Ukrainą (Medyka Gr., Dorohusk Gr) oraz terminalach obsługujących przejścia graniczne, nie poprawiają sytuacji przewozowej. Komplikację z tego tytułu nie pozwalają zwiększyć intensywności przewozów w tym rejonie, a długi czas obsługi sprawia, że przewozy przejmuje transport samochodowy. Znaczącym czynnikiem w przewozach intermodalnych są również remonty infrastruktury na korytarzu wschód – zachód oraz Olsztyna. Wpływa to znacząco na ograniczenie przepustowości oraz zwiększa koszty przewożonych towarów wynikające z objazdów. Skutkiem tego jest przenoszenie przewozów na samochody ciężarowe i utrata rynku dla przewoźników kolejowych.

## Opłaty za dostęp do infrastruktury

### Infrastruktura na terenie Polski.

Zgodnie z obowiązującą Ustawą o transporcie kolejowym oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa (MIB) z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r. poz. 755 z późn. zm.), stosowane są przez wszystkich zarządców infrastruktury odpowiednie regulacje dotyczące nabywania uprawnień do zamawiania/ odmawiania rozkładu jazdy, naliczania opłat za dostęp liniowy z tym związanych oraz regulacje dot. udostępniania obiektów infrastruktury usługowej (OIU). Na infrastrukturze ogólnokrajowej w rozkładzie jazdy 2022/2023 w zakresie dostępu do infrastruktury w PKP PLK S.A., nastąpiły zmiany w cenniku opłat względem poprzednich rozkładów, przede wszystkim w części dotyczącej wysokości stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej oraz rezygnacji z pobierania dodatkowego składnika stawki jednostkowej opłaty podstawowej związanego z rodzajem wykonywanych przewozów. Zarządcy prywatni infrastruktury kolejowej stosują w swoich cennikach stawki odpowiednio z wcześniejszych rozkładów lub zmienione na wyższe.

### Infrastruktura zagraniczna.

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

W 2023 r. z ważniejszych działań zarządców zagranicznych należy wymienić dalsze funkcjonowanie programu dofinansowania użytkowania tras pociągów towarowych, który administrowany jest przez niemieckiego zarządcę publicznej infrastruktury DB Netz. W Austrii od 01 stycznia 2023 zwroty kosztów z tytułu dostępu do infrastruktury (wcześniej przyznawane automatycznie przez Zarządcę Infrastruktury z uwagi na COVID-19) przybrały formę dotacji do opłat za dostęp do infrastruktury od Schig (organ powołany przez Federalne Ministerstwo Ochrony Klimatu, Środowiska, Energii i Mobilności w Austrii) z wymogiem złożenia stosownego wniosku i przystąpienia do programu dotacji, w tym podpisania umowy (od stycznia do końca marca 50% zwrotu przewoźnikom opłat za infrastrukturę za przejazdy pociągów ładownych i próżnych, po podpisaniu aneksu z Schig od kwietnia do grudnia 2023 – 100% zwrotu j.w.).

## Poziom cen paliwa trakcyjnego i energii

Cena paliwa trakcyjnego w porównaniu do poprzednich okresów rozliczeniowych odnotowuje spadek o 9% względem poprzedniego kwartału, a o 23% względem początku roku. W I kwartale i kwietniu 2023 r. cena utrzymywała się wysokim poziomie. W maju nastąpiły mocne spadki, rzędu 200-400 zł/t. W III kwartale ceny nieznacznie wzrosły. Jednoznacznie trudno określić jak dalej będą kształtowały się ceny surowca z uwagi na uwarunkowania geopolityczne - wojna w Ukrainie oraz poziom wskaźników ekonomicznych. Cena energii elektrycznej w nadchodzącym okresie będzie determinowana głównie przez trwający kryzys energetyczny.

## Zmiany otoczenia prawnego

Znaczny wzrost minimalnego wynagrodzenia od 1 stycznia 2023 r. oraz kolejny od 1 lipca 2023 r. wpływa na wzrost kosztów zatrudnienia pracowników, w tym obciążenia z tytułu wzrostu składek na ubezpieczenia społeczne wynikające z obowiązujących przepisów prawa.

Liczne zmiany Kodeksu pracy, które zapewniają pracownikom Spółki wiele dodatkowych uprawnień, między innymi w zakresie wydłużonego urlopu rodzicielskiego, zwolnień z tytułu siły wyższej, a także stosowania elastycznych form organizacji czasu pracy oraz wykonywania obowiązków pracowniczych w formie zdalnej wymuszają na pracodawcy szereg zmian procedur i wewnętrznych uregulowań. Jednocześnie wprowadzenie możliwości kontroli trzeźwości pracowników oraz kontroli na obecność środków działających podobnie do alkoholu zobowiązuje pracodawcę do nabycia określonych urządzeń posiadających ważny dokument potwierdzający ich kalibrację lub wzorcowanie.

## Świadczenia

W związku z odwołaniem od dnia 1 lipca 2023 r. stanu zagrożenia epidemicznego koniecznym stało się wykonanie do 31.12.2023 r. dużej ilości okresowych badań lekarskich pracowników PKP CARGO S.A., których ważność uległa wydłużeniu z powodu pandemii COVID-19.

Z uwagi na wzrost od 1 marca 2023 r. kosztów świadczeń wykonywanych przez Kolejowy Zakład Medycyny Pracy wskazany powyżej czynnik wpłynie na wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału.

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

PKP CARGO S.A. nie publikowała prognoz finansowych na 2023 rok.

### 4.4 Informacje o majątku produkcyjnym

#### 4.4.1 Tabor

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

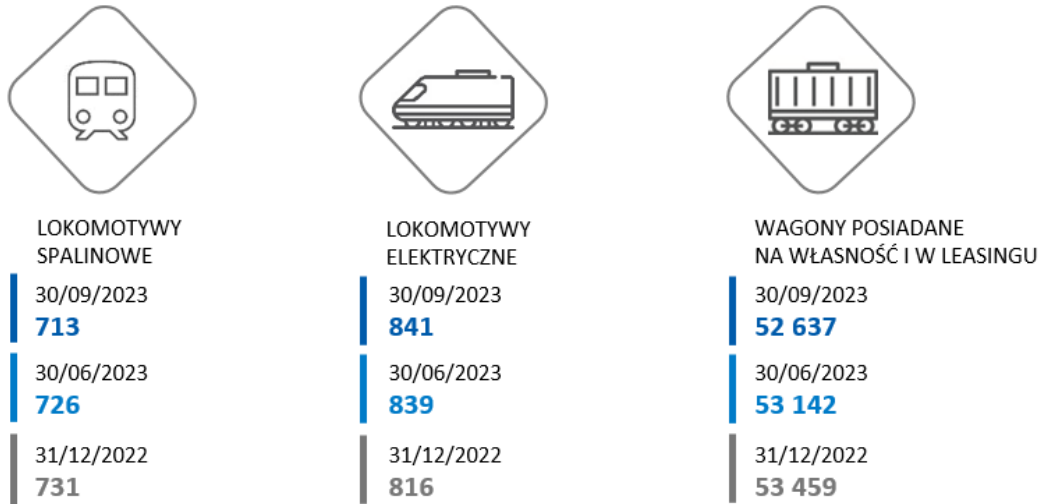
Poza czynnościami planowymi punkty napraw funkcjonujące w strukturach Grupy PKP CARGO wykonują naprawy bieżące taboru mające na celu usuwanie usterek powstających w taborze w trakcie pracy. Ilości napraw bieżących taboru uzależnione są od wielkości pracy przewozowej.

Elementami majątku produkcyjnego Grupy PKP CARGO są również wagony i tabor trakcyjny, których ilostan ulega zmianie w wyniku sprzedaży, zakupu i kasacji taboru. Dodatkowo na ilostan taboru wpływ mają zrealizowane naprawy maszyn elektrycznych i zestawów kołowych do wagonów poddanych regeneracji (naprawa okresowa połączona z wymianą obręczy lub wymianą kół monoblokowych).



Kompetencje w zakresie naprawy najważniejszych podzespołów rezerwy obiegowej - maszyn elektrycznych oraz zestawów kołowych, posiada spółka PKP CARGOTABOR sp. z o.o., która realizuje w pełnym zakresie naprawy maszyn elektrycznych eksploatowanych w lokomotywach Grupy PKP CARGO.

Rysunek 23 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO



#### 4.4.2 Nieruchomości

W procesie przewozowym, uwzględniając konieczność zagwarantowania stosownego zaplecza utrzymaniowo-naprawczego, istotną rolę odgrywają nieruchomości. Większość nieruchomości użytkowana jest przez Grupę PKP CARGO na podstawie wieloletnich umów dzierżawy i najmu. W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2023 r.

Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.09.2023 r.\* oraz 31.12.2022 r.

Wyszczególnienie	30/09/2023	31/12/2022	Zmiana 2023-2022
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 408	1 406	2
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m <sup>2</sup> ]	729 690	722 756	6 934

\*W dniu 26.09.2023 r. Aktem Notarialnym własność nieruchomości po byłej FW "Gniewczyna" w Gniewczynie Łańcuckiej została przeniesiona na kontrahenta zewnętrznego (grunty własne, grunty użytkowanie wieczyste 33 ha, budynki własne 47 213 m<sup>2</sup>). Natomiast wydanie nieruchomości zostanie dokonane w IV kwartale 2023 r.

Źródło: Opracowanie własne

Zwiększenie powierzchni użytkowanych gruntów i budynków (własnych oraz dzierżawionych od innych podmiotów) wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości niezbędnego majątku w PKP CARGO, jak i w spółkach zależnych oraz dostosowywaniu go do rozmiarów i profilu prowadzonej działalności. W analizowanym okresie największy wpływ miało zwiększenie podnajmu nieruchomości przez spółkę PKP CARGOTABOR sp. z o.o.

## 5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

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

PKP CARGO S.A. oraz jej spółki zależne nie uczestniczyły w istotnych postępowaniach toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, dotyczących zobowiązań oraz wierzytelności PKP CARGO S.A. lub jej spółek zależnych, poza ujawnionymi w skonsolidowanych sprawozdaniach finansowych, w notach dot. zobowiązań warunkowych.

## 5.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi

---

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w okresie 9 miesięcy 2023 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

---

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

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

---

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

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

**Zarząd Jednostki dominującej**

---

Dariusz Seliga  
Prezes Zarządu

---

Marek Olkiewicz  
Członek Zarządu

---

Jacek Rutkowski  
Członek Zarządu

---

Maciej Jankiewicz  
Członek Zarządu

---

Zenon Kozendra  
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 29 listopada 2023 roku