

Sprawozdanie Zarządu z działalności

Grupy Kapitałowej
PKP CARGO S.A.
w restrukturyzacji

za I półrocze

2024

www.pkpcargo.com



SPRAWOZDANIE ZARZĄDU Z DZIAŁALNOŚCI GRUPY KAPITAŁOWEJ PKP CARGO S.A. W RESTRUKTURYZACJI ZA I PÓŁROCZE 2024 ROKU

1. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	4
1.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO i jej zmianach w I półroczu 2024 roku	4
1.2. Jednostki podlegające konsolidacji	6
2. Informacje dotyczące Jednostki Dominującej	7
2.1. Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO	7
2.2. Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	10
2.3. Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów	11
2.4. Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących	11
3. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO	12
3.1. Otoczenie makroekonomiczne	12
3.2. Działalność przewozowa	15
3.3. Informacje dotyczące segmentów działalności	28
3.4. Informacje dotyczące zatrudnienia	28
3.5. Inwestycje Grupy PKP CARGO	29
3.6. Istotne informacje i zdarzenia w I półroczu 2024 roku do dnia sporządzenia sprawozdania	30
3.7. Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk	32
4. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO	39
4.1. Zasady sporządzenia śródrocznych sprawozdań finansowych	39
4.2. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO	40
4.3. Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału	47
4.4. Informacje o majątku produkcyjnym	49
5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	50
5.1. Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok ..	50
5.2. Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	50
5.3. Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi	50
5.4. Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek	50
5.5. 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	50

Spis tabel

Tabela 1. Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną	6
Tabela 2. Jednostki wyceniane metodą praw własności	7
Tabela 3. Skład Zarządu PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2024 roku	7
Tabela 4. Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2024 roku	9
Tabela 5. Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2024 roku	9
Tabela 6. Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2024 roku	10
Tabela 7. Skład Komitetu ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2024 roku	10
Tabela 8. Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	10
Tabela 9. Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 27 maja 2024 r.	11
Tabela 10. Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 30 września 2024 r.	11
Tabela 11. Stan posiadania akcji PKP CARGO przez osoby zarządzające na dzień sporządzenia sprawozdania oraz na dzień 30 czerwca 2024 r.	11
Tabela 12. Stan posiadania akcji PKP CARGO przez osoby nadzorujące	12
Tabela 13. Rynek transportu towarów w Czechach w I kwartale 2024 r.	19
Tabela 14. Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2024 r. i 2023 r.	23
Tabela 15. Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2024 r. i 2023 r.	23
Tabela 16. Średnia odległość Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2024 r. i 2023 r.	24
Tabela 17. Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 6 miesięcy 2024 r. w porównaniu do 6 miesięcy 2023 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)	29
Tabela 18. Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	40
Tabela 19. Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	41
Tabela 20. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r.	46
Tabela 21. Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.06.2024 r. oraz 31.12.2023 r.	49

Spis rysunków

Rysunek 1. Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.06.2024 r.	5
Rysunek 2. Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2020-2023 wraz z jego dekompozycją, a także prognoza na lata 2024-2026 - dane niewyrównane sezonowo.	13
Rysunek 3. Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2020-2023 oraz prognoza na lata 2024-2026 – dane wyrównane ...	15
Rysunek 4. Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2020-2024 (mln ton)	17
Rysunek 5. Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2020-2024 (mld tkm).....	17
Rysunek 6. Kwartałne udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2020-2024	18
Rysunek 7. Kwartałne udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2020-2024	18
Rysunek 8. Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I półroczu 2024 r.	18
Rysunek 9. Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w I kwartale 2024 r.	20
Rysunek 10. Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2020-2024 (mln ton).....	20
Rysunek 11. Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2020-2024 (mld tkm).....	20
Rysunek 12. Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2020-2024*	21
Rysunek 13. Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2020-2024*	22
Rysunek 14. Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I półroczu 2024 r. (tkm)	22
Rysunek 15. Struktura pracy przewozowej oraz masy Grupy PKP CARGO w okresie I półrocza 2023 r. i 2024 r.	24
Rysunek 16. Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I półrocze 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r.	25
Rysunek 17. Zatrudnienie w Grupie PKP CARGO na dzień 30.06.2024 r. oraz 31.12.2023 r.	29
Rysunek 18. Wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r. (w mln zł)	42
Rysunek 19. Struktura aktywów – stan na 30.06.2024 r. oraz 31.12.2023 r.	43
Rysunek 20. Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 6 miesięcy 2024 r. (w mln zł).....	43
Rysunek 21. Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.06.2024 r. oraz 31.12.2023 r.	44
Rysunek 22. Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 6 miesięcy 2024 r. (w mln zł)	44
Rysunek 23. Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2024 r. (w mln zł)	45
Rysunek 24. Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30.06.2024 r. oraz 31.12.2023 r.	49

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

1.1. Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO i jej zmianach w I półroczu 2024 roku

Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji („Grupa PKP CARGO”) jest operatorem kolejowych przewozów towarowych w Polsce i w Unii Europejskiej („UE”) od lat oferując kompleksowe usługi logistyczne. Poza działalnością przewozową Grupa PKP CARGO świadczy usługi komplementarne wspierające ofertę Grupy w zakresie kolejowego przewozu towarów, m.in. usługi bocznikowe 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.



Na dzień 30 czerwca 2024 roku skład Grupy PKP CARGO, poza PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (dalej: „PKP CARGO”, „PKPCARGO S.A.”, „Spółka”) obejmował:

- 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), w tym:

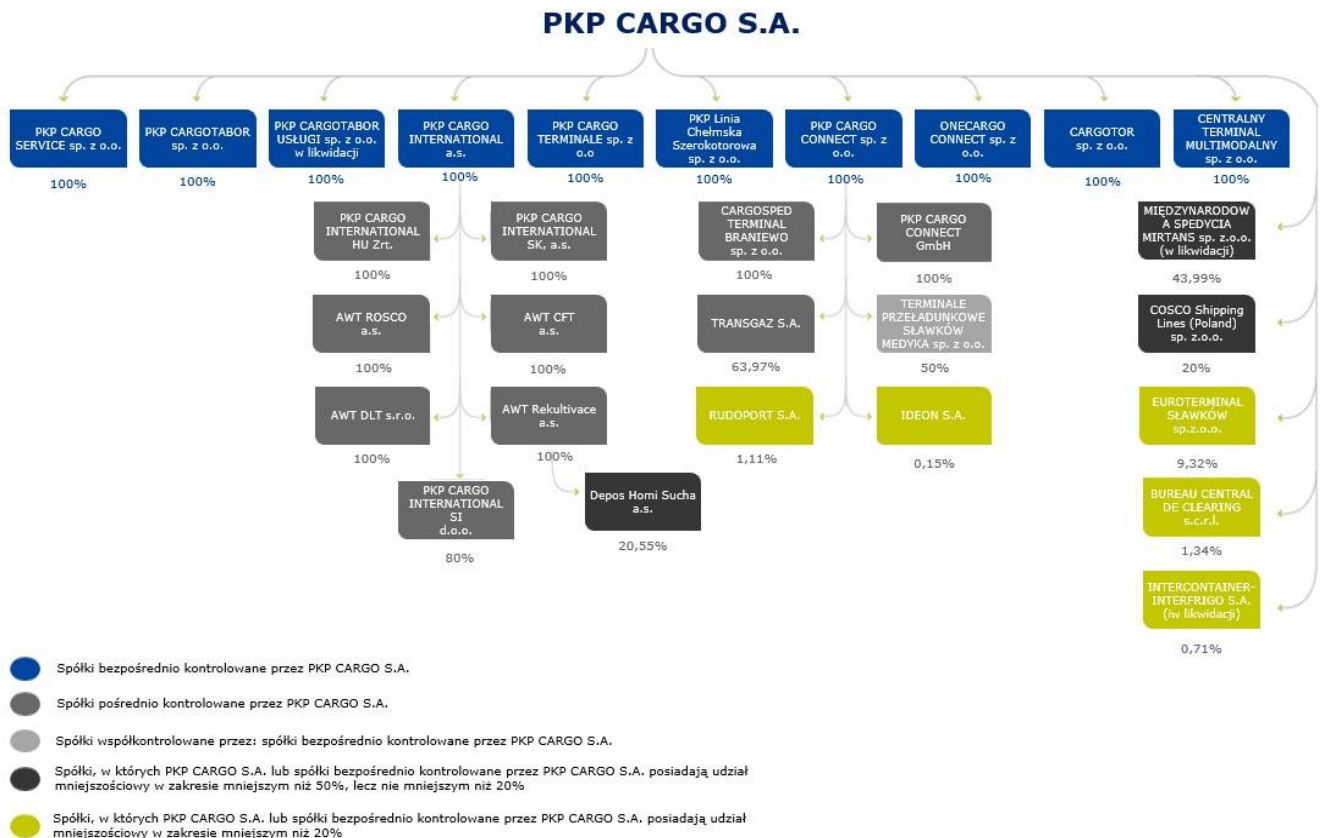
- 1 spółka współkontrolowana przez spółkę PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiadającą 50% udziałów w jej kapitale zakładowym (pośrednio współkontrolowana przez PKP CARGO): TERMINALE PRZEŁADUNKOWE SŁAWKÓW MEDYKA sp. z o.o.

Ponadto na dzień 30 czerwca 2024 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 niepozwalający 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 niepozwalający na sprawowanie kontroli lub współkontroli.

Poniższy schemat przedstawia strukturę powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje - na dzień 30 czerwca 2024 r.:

Rysunek 1. Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.06.2024 r.



Źródło: Opracowanie własne

W okresie I półrocza 2024 roku oraz do dnia sporządzenia niniejszego sprawozdania w ramach organizacji Grupy PKP CARGO zaszły następujące zmiany:

- w dniu 25 kwietnia 2024 r. odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o., które podjęło uchwałę w sprawie rozwiązania w ramach likwidacji spółki „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o. oraz powołania z dniem 25 kwietnia 2024 r. likwidatora tej Spółki.
- w dniu 25 lipca 2024 r. nastąpiło otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego PKP CARGO S.A.
- w dniu 2 września 2024 r. nastąpiło otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego „PKP CARGOTABOR” sp. z o.o.

W I półroczu 2024 roku oraz do dnia zatwierdzenia niniejszego sprawozdania, oprócz zdarzeń wskazanych powyżej, nie miały miejsca inne zmiany organizacji Grupy, które wynikałyby z połączenia jednostek, uzyskania lub utraty kontroli nad jednostkami zależnymi oraz inwestycjami długoterminowymi, a także podziału, restrukturyzacji lub zaniechania działalności.

1.2. Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Śródrocznego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2024 r., obejmuje PKP CARGO oraz 12 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

Tabela 1. Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

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

Dodatkowo w Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2024 roku metodą praw własności wyceniono 7 spółek.

Tabela 2. Jednostki wyceniane metodą praw własności

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

2. Informacje dotyczące Jednostki Dominującej

2.1. Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO

ZARZĄD

Tabela 3. Skład Zarządu PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2024 roku

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Marcin Wojewódka	p.o. Prezes Zarządu	26.04.2024 r.	25.07.2024 r.*
		26.07.2024 r.	25.10.2024 r.*
Paweł Mitek	p.o. Członek Zarządu ds. Handlowych	26.04.2024 r.	25.07.2024 r.*
		26.07.2024 r.	25.10.2024 r.*
Monika Starecka	p.o. Członek Zarządu ds. Finansowych	26.04.2024 r.	25.07.2024 r.*
		26.07.2024 r.	25.10.2024 r.*
Zenon Kozendra	Członek Zarządu Pracowników - Przedstawiciel	14.07.2016 r.	02.09. 2024 r.

* Członkowie Rady Nadzorczej oddelegowani czasowo do pełnienia obowiązków Członków Zarządu
 Źródło: Opracowanie własne

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania Zarząd PKP CARGO działał w składzie:

- Marcin Wojewódka - p.o. Prezes Zarządu
- Paweł Miłek - p.o. Członek Zarządu ds. Handlowych
- Monika Starecka - p.o. Członek Zarządu ds. Finansowych

W trakcie I półrocza 2024 r. do dnia sporządzenia niniejszego sprawozdania doszło do następujących zmian w Zarządzie Spółki:

- W dniu 1 lutego 2024 r. Rada Nadzorcza zawiesiła w czynnościach Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. Pana Dariusza Seligę oraz Członka Zarządu ds. Operacyjnych Pana Marka Olkiewicza. W tej samej dacie Rada Nadzorcza powierzyła wykonywanie obowiązków Prezesa Zarządu Spółki Panu Maciejowi Jankiewiczowi Członkowi Zarządu ds. Finansowych.
- W dniu 22 kwietnia 2024 r. Rada Nadzorcza odwołała Pana Jacka Rutkowskiego Członka Zarządu ds. Handlowych ze składu Zarządu PKP CARGO S.A.
- W dniu 24 kwietnia 2024 r. Rada Nadzorcza:
 - odwołała ze składu Zarządu Spółki Prezesa Zarządu Pana Dariusza Seligę, Pana Marka Olkiewicza Członka Zarządu ds. Operacyjnych oraz z upływem dnia 25 kwietnia 2024 r. Pana Macieja Jankiewicza Członka Zarządu ds. Finansowych oddelegowanego do pełnienia obowiązków Prezesa Zarządu.
 - oddelegowała Członków Rady Nadzorczej Spółki do czasowego, tj. od dnia 26 kwietnia 2024 r. do dnia 25 lipca 2024 r. wykonywania czynności, w tym: Pana Marcina Wojewódkę do wykonywania czynności Członka Zarządu Spółki oraz powierzyła mu pełnienie obowiązków Prezesa Zarządu, Panią Monikę Starecką do wykonywania czynności Członka Zarządu Spółki oraz powierzyła jej pełnienie obowiązków Członka Zarządu ds. Finansowych oraz Pana Pawła Miłka do wykonywania czynności Członka Zarządu Spółki oraz powierzyła mu pełnienie obowiązków Członka Zarządu ds. Handlowych,
- W dniu 15 lipca 2024 r. Rada Nadzorcza Spółki podjęła uchwały zgodnie z którymi postanowiła ponownie delegować Członków Rady Nadzorczej do czasowego, tj. od dnia 26 lipca 2024 r. do dnia 25 października 2024 r. wykonywania czynności, w tym: Pana Marcina Wojewódkę do wykonywania czynności Członka Zarządu Spółki oraz powierzyła mu pełnienie obowiązków Prezesa Zarządu, Panią Monikę Starecką do wykonywania czynności Członka Zarządu Spółki oraz powierzyła jej pełnienie obowiązków Członka Zarządu ds. Finansowych oraz Pana Pawła Miłka do wykonywania czynności Członka Zarządu Spółki oraz powierzyła mu pełnienie obowiązków Członka Zarządu ds. Handlowych.
- W dniu 25 lipca 2024 r. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy wyznaczył Panią Izabelę Skonieczna- Powałka na zarządcę masy sanacyjnej.
- W dniu 2 września 2024 r. Rada Nadzorcza na wniosek części funkcjonujących w Spółce Związków Zawodowych odwołała ze składu Zarządu Spółki Zenona Kozendrę Członka Zarządu - Przedstawiciela Pracowników.

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

RADA NADZORCZA

Tabela 4. Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2024 roku

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Rady Nadzorczej	12.07.2022 r.	nadal
Henryk Grymel	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Tomasz Pietrek	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 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
Paweł Miłek	Członek Rady Nadzorczej (delegowany do czasowego wykonywania obowiązków Członka Zarządu ds. Handlowych)	19.04.2024 r.	nadal
		26.04.2024 r. 26.07.2024 r.	25.07.2024 r. 25.10.2024 r.
Monika Starecka	Członek Rady Nadzorczej (delegowana do czasowego wykonywania obowiązków Członka Zarządu ds. Finansowych)	19.04.2024 r.	nadal
		26.04.2024 r. 26.07.2024 r.	25.07.2024 r. 25.10.2024 r.
Marcin Wojewódka	Członek Rady Nadzorczej (delegowany do czasowego wykonywania obowiązków Prezesa Zarządu)	19.04.2024 r.	nadal
		26.04.2024 r. 26.07.2024 r.	25.07.2024 r. 25.10.2024 r.
Bogusław Nadolnik	Członek Rady Nadzorczej	14.05.2024 r.	nadal
Robert Stępień	Członek Rady Nadzorczej	14.05.2024 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne.

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

W trakcie I półrocza 2024 r. do dnia sporządzenia niniejszego sprawozdania doszło do następujących zmian w Radzie Nadzorczej:

- w dniu 19 kwietnia 2024 r. akcjonariusz Spółki – PKP S.A.:
 - odwołał ze składu Rady Nadzorczej: Pana Andrzeja Leszczyńskiego, Pana Jarosława Stawiarskiego oraz Pana Marka Ryszkę,
 - powołał do składu Rady Nadzorczej: Pana Pawła Miłka, Panią Monikę Starecką oraz Pana Marcina Wojewódkę,
- w dniu 13 maja 2024 r. akcjonariusz Spółki – PKP S.A.:
 - odwołał ze składu Rady Nadzorczej: Pana Pawła Sosnowskiego oraz Pana Grzegorza Dostatniego,
 - powołał do składu Rady Nadzorczej: Pana Bogusława Nadolnika oraz Pana Roberta Stępnia.

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Tabela 5. Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2024 roku

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 6. Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2024 roku

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Izabela Wojtyczka	Przewodnicząca Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Robert Stępień	Członek Komitetu	16.05.2024 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

W trakcie I półrocza 2024 r. do dnia sporządzenia niniejszego sprawozdania doszło do następujących zmian w Komitecie ds. Nominacji:

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

KOMITET DS. STRATEGII I ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

Tabela 7. Skład Komitetu ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO wg stanu na dzień 30 czerwca 2024 roku

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Henryk Grymel	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Tomasz Pietrek	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Michał Wnorowski	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Bogusław Nadolnik	Członek Komitetu	16.05.2024 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

W trakcie I półrocza 2024 r. do dnia sporządzenia niniejszego sprawozdania doszło do następujących zmian w Komitecie ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju:

- W dniu 19 kwietnia 2024 roku w związku z odwołaniem ze składu Rady Nadzorczej, Pan Andrzej Leszczyński został odwołany ze składu Komitetu,
- W dniu 16 maja 2024 roku Rada Nadzorcza powołała w skład Komitetu ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju Pana Bogusława Nadolnika.

2.2. Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

Strukturę kapitału zakładowego PKP CARGO na dzień 30 czerwca 2024 roku przedstawia poniższa tabela:

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

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

Źródło: Opracowanie własne

W I półroczu 2024 roku oraz do dnia sporządzenia niniejszego sprawozdania nie miały miejsca zmiany wysokości i struktury kapitału zakładowego Spółki.

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

W okresie od dnia publikacji ostatniego raportu okresowego, tj. od dnia 27 maja 2024 r. do dnia przekazania raportu miały miejsce następujące zmiany w zakresie akcjonariuszy posiadających bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji PKP CARGO:

Tabela 9. Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 27 maja 2024 r.

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

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 10. Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 30 września 2024 r.

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%
Fundusze* zarządzane przez Nationale-Nederlanden PTE S.A.	4 490 053	10,03%	4 490 053	10,03%
Allianz Polska OFE	3 105 654	6,93%	3 105 654	6,93%
Pozostali akcjonariusze	22 407 016	50,03%	22 407 016	50,03%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

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

Źródło: Opracowanie własne

2.4. Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

W okresie od dnia publikacji ostatniego raportu okresowego, tj. od dnia 27 maja 2024 r. do dnia przekazania raportu miały miejsce następujące zmiany w stanie posiadania akcji PKP CARGO przez osoby zarządzające i nadzorujące:

Tabela 11. Stan posiadania akcji PKP CARGO przez osoby zarządzające na dzień sporządzenia sprawozdania oraz na dzień 30 czerwca 2024 r

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu zarządzającego
wg stanu na dzień 30 września 2024 r.	
Izabela Skonieczna - Powalka	0
Marcin Wojewódka	34 100*
Paweł Miłek	3 922
Monika Starecka	10 000
wg stanu na dzień 27 maja 2024 r.	
Marcin Wojewódka	2 852*

Paweł Miłek	0
Monika Starecka	0
Zenon Kozendra	46

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

Tabela 12. Stan posiadania akcji PKP CARGO przez osoby nadzorujące

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej
wg stanu na dzień 30 września 2024 r.	
Władysław Szczepkowski	0
Izabela Wojtyczka	0
Michał Wnorowski	0
Henryk Grymel	70
Tomasz Pietrek	46
Jarosław Ślepaczuk	0
Paweł Miłek	3 922
Monika Starecka	10 000
Marcin Wojewódka	34 100*
Bogusław Nadolnik	0
Robert Stępień	0
wg stanu na dzień 27 maja 2024 r.	
Władysław Szczepkowski	0
Izabela Wojtyczka	0
Michał Wnorowski	0
Henryk Grymel	70
Tomasz Pietrek	46
Jarosław Ślepaczuk	0
Paweł Miłek	0
Monika Starecka	0
Marcin Wojewódka	2 852*
Bogusław Nadolnik	0
Robert Stępień	0

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

3. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

3.1. Otoczenie makroekonomiczne



Przemysł i gospodarka w Polsce

Minimalny wzrost produkcji sprzedanej przemysłu w I półroczu 2024 r. o +0,1% r/r (wobec zmniejszenia o -2,1% r/r w I półroczu 2023 r.). Dodatnia dynamika została osiągnięta dzięki wzrostowi w II kwartale br. (w I kwartale

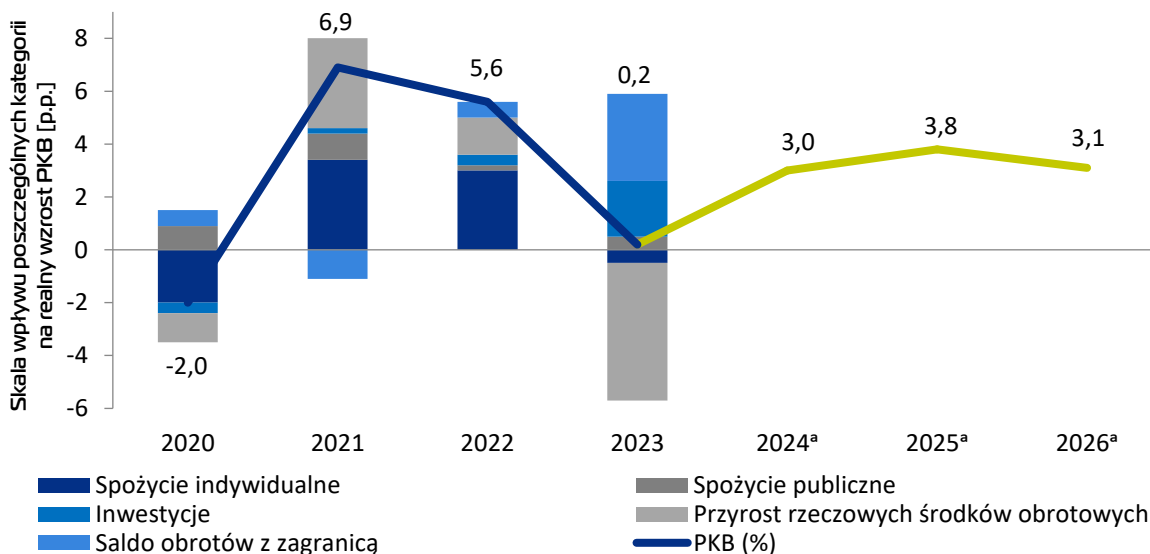
br. produkcja była niższa w ujęciu rocznym o -0,6% r/r, w II kwartale wzrosła o +0,9% r/r).¹ Wynik w przetwórstwie przemysłowym (które odpowiada za ponad 4/5 obrotów sektora) nie uległ zmianie. Spadek odnotowała natomiast produkcja w górnictwie i wydobywaniu (-4,1% r/r). Zauważalny wzrost produkcji odnotowały jedynie sekcje wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę oraz sekcja dostawa wody, gospodarowanie ściekami i odpadami, rekultywacja (odpowiednio o +1,0% r/r i +7,9% r/r).²

Wzrost produkcji r/r (styczeń - czerwiec) w 22 działach przemysłu (spośród 34 działów) np.: produkcji mebli (+1,1%), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+1,3%), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+1,8%), wyrobów z drewna (+2,6%), pojazdów samochodowych (+5,0%), papieru i wyrobów z papieru (+5,2%) oraz chemikaliów i wyrobów chemicznych (+8,8%). Zmniejszenie zanotowano jednak w działach kluczowych z punktu widzenia przewozów Grupy PKP CARGO m.in.: w wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (-15,3%), produkcji maszyn i urządzeń (-5,2%), metali (-5,1%) oraz wyrobów z metali (-2,1%).³ Spadek produkcji budowlano-montażowej: o -8,7% r/r (wobec wzrostu o +3,8% r/r w I półroczu 2023 r.).⁴ Zanotowano spadek w każdym z działów budownictwa, w tym dla podmiotów zajmujących się budową obiektów inżynierii lądowej i wodnej (-7,6% r/r), budową budynków (-8,5% r/r) oraz robotami budowlanymi specjalistycznymi (-10,6% r/r).⁵

Znacznie niższe obroty handlu zagranicznego w okresie styczeń - maj 2024 r. w stosunku do wyników z okresu styczeń-maj ub. roku. Eksport w zł zmniejszył się o -10,2% r/r, natomiast import w zł o -9,7% r/r. Po obu stronach wymiany zmniejszyły się obroty ze wszystkimi grupami krajów, w tym najbardziej import z krajów Europy Środkowo-Wschodniej.⁶

Wzrost PKB w 2024 r. - według wstępnego szacunku GUS Produkt Krajowy Brutto za II kwartał br. (dane niewyrównane sezonowo) zwiększył się realnie o +3,2% r/r (wobec spadku o -0,6% r/r w II kwartale ub.r. i wzrostu o +2,0% r/r w I kwartale br.). Zarazem realny PKB wyrównany sezonowo był wyższy o +4,0% r/r oraz o +1,5% kw./kw.⁷

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



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

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

Słabszy niż przed rokiem wzrost cen w I półroczu 2024 r.: ceny towarów i usług konsumpcyjnych wzrosły o +2,7% r/r (wobec +15,0% r/r w I półroczu 2023 r.).⁸ Równocześnie zanotowano spadek cen produkcji sprzedanej przemysłu o -8,7% r/r (po znacznym wzroście rok wcześniej) oraz zauważalny wzrost cen produkcji budowlano-montażowej (tj. o +7,0% r/r).⁹

¹ Główny Urząd Statystyczny (w przedsiębiorstwach o liczbie pracujących powyżej 9 osób)/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w 1 półroczu 2024 r.

² Główny Urząd Statystyczny/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w 1 półroczu 2024 r. (s. 44)

³ Główny Urząd Statystyczny/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w 1 półroczu 2024 r. (s. 47-48)

⁴ Główny Urząd Statystyczny w przedsiębiorstwach budowlanych, łącznie z jednostkami o liczbie pracujących do 9 osób.

⁵ Główny Urząd Statystyczny/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w 1 półroczu 2024 r. (s. 51-52)

⁶ Główny Urząd Statystyczny/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w 1 półroczu 2024 r. (s. 6)

⁷ Główny Urząd Statystyczny / Wstępny szacunek produktu krajowego brutto w II kwartale 2024 roku

⁸ Główny Urząd Statystyczny/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w 1 półroczu 2024 r. (s. 29)

⁹ Główny Urząd Statystyczny/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w 1 półroczu 2024 r. (s. 34-35)

Słabe odczyty w II kwartale 2024 r. wskaźnika wyprzedzającego koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI – indeks PMI w czerwcu br. dwudziesty szósty miesiąc z rzędu ukształtował się poniżej progu 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem, a recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego. W I kwartale br. zanotowano wzrost wskaźnika średnio do 47,7 pkt. (przyrost indeksu z 47,1 pkt. w styczniu br. do 48,0 pkt. w marcu br.). Trend ten nie został kontynuowany w II kwartale br., kiedy przeciętna wartość indeksu PMI zmniejszyła się do 45,3 pkt. (a miesięczne odczyty indeksu nie osiągały poziomu 46,0 pkt., przy czym maj i czerwiec były wyjątkowo słabe, z wynikiem na poziomie 45,0 pkt.). Negatywne perspektywy odbiorców w Unii Europejskiej, redukcja nowych zamówień oraz niższa produkcja przedsiębiorstw doprowadziły do osiągnięcia niskiego wyniku indeksu za I półrocze br. (46,5 pkt., wobec średniej 47,2 pkt. w I półroczu 2023 r.).¹⁰

Delikatna poprawa słabego odczytu wskaźnika koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego (GUS) – indeks po poprawie wyniku w trakcie pierwszych pięciu miesięcy br. z -10,5 do -6,2 (osiągając średnio -8,6 w I kwartale br. i -7,7 w II kwartale br.), w czerwcu br. osiągnął wynik -10,1, co wskazuje na duży regres i negatywną niespodziankę na koniec II kwartału. Oznacza to istotne zwiększenie na koniec I półrocza br. liczby przedsiębiorców oczekujących pogorszenia sytuacji gospodarczej w najbliższych miesiącach w stosunku do przedsiębiorców oczekujących polepszenia warunków (co wynikało m.in. ze spadku nowych zamówień oraz pogorszenia perspektyw dot. wzrostu gospodarczego w Europie).¹¹

Prognozy: aktualna projekcja inflacji i PKB Narodowego Banku Polskiego przewiduje wzrost gospodarczy w latach 2024-2026. Zgodnie z prognozą przyrost PKB ma wynieść: +3,0% r/r w 2024 r., +3,8% r/r w 2025 r. oraz +3,1% r/r w 2026 r. Lata 2024-2025 mają charakteryzować się jako czas nadal mocno podwyższonego poziomu cen, z inflacją na poziomie odpowiednio +3,7% r/r i +5,2% r/r. Dopiero 2026 r. będzie czasem obniżki inflacji do +2,7% r/r.¹²



Przemysł i gospodarka w Czechach

Produkcja sprzedana przemysłu w Czechach była w II kwartale 2024 r. niższa o -0,2% r/r., w I kwartale br. zanotowała spadek o -0,7% r/r.¹³ W II kwartale br. w wielu istotnych sektorach przemysłu czeskiego (biorąc pod uwagę przewozy Grupy PKP CARGO) zaobserwowano spadek produkcji, w tym m.in. w wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (-25,5% r/r). Spadki wystąpiły również w produkcji: metali (-13,8% r/r), maszyn i urządzeń (-7,2% r/r), czy drewna i wyrobów z drewna (-3,0% r/r). Wzrosty r/r zanotowano natomiast m.in. w produkcji: papieru i wyrobów z papieru (+4,0% r/r), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+6,3% r/r), a także produkcji pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (o +2,5% r/r).¹⁴

Wartość nowych zamówień w cenach bieżących w II kwartale 2024 roku wzrosła o +4,2% (po dobrej dynamice w I kwartale br. na poziomie +2,2% r/r), przy zauważalnym zwiększeniu zarówno zamówień krajowych (+2,4% r/r), jak i zagranicznych (+5,3 r/r).¹⁵

Wzrost PKB w II kwartale 2024 r. - według wstępnego szacunku CZSO był wyższy +0,4% r/r (po wzroście +0,3% r/r w I kwartale br.) oraz równocześnie zwiększył się +0,3% kw/kw (tj. ostatnie spadki PKB zanotowano w III kwartale ub.r.). Na dodatni wynik PKB r/r wpłynął przede wszystkim popyt krajowy, ze szczególnym uwzględnieniem wydatków na spożycie finalne gospodarstw domowych, w mniejszym stopniu instytucji rządowych oraz samorządowych, a także popytu zewnętrznego. Negatywne oddziaływanie miało natomiast zmniejszenie stanu zapasów.¹⁶

¹⁰ IHS Markit (www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases - raporty za poszczególne miesiące)

¹¹ Główny Urząd Statystyczny, Biuletyn Statystyczny GUS, Tabela 62 (część 1), kolumna C

¹² Narodowy Bank Polski (nbp.pl/projekcja-inflacji-i-pkb-lipiec-2024/)

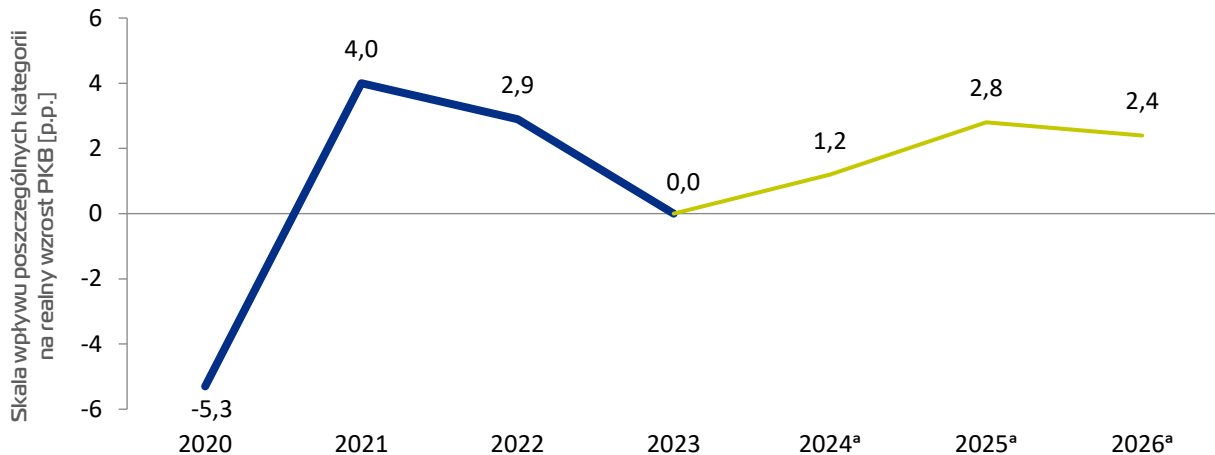
¹³ Czeski Urząd Statystyczny / Sales from industrial activity: unadjusted data

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

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

¹⁶ Czeski Urząd Statystyczny, csu.gov.cz/rychle-informace/gdp-preliminary-estimate-2-quarter-of-2024

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



a - Prognozy makroekonomiczne Czeskiego Narodowego Banku (sierpień 2024 r.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Narodowego Banku i Czeskiego Ministerstwa Finansów

Inflacja w II kwartale 2024 r. osiągnęła poziom +2,5% r/r (po wzroście cen konsumenckich o +2,1% r/r w I kwartale br. oraz o +7,6% r/r w IV kwartale ub.r.).¹⁷

Prognozy Czeskiego Narodowego Banku (CNB): zgodnie z publikacją z sierpnia br. antycypuje się umiarkowany wzrost Produktu Krajowego Brutto o: +1,2% r/r w 2024 r., +2,8% r/r w 2025 r. i 2,4% r/r w 2026 r. Równocześnie powinna utrzymywać się umiarkowana inflacja na poziomie zbliżonym do celu inflacyjnego, tj. ok. +2% r/r.¹⁸

Niskie wartości Indeksu PMI, przy dużej zmienności miesięcznych odczytów: dla Czech w I półroczu br. indeks PMI wyniósł średnio 44,9 pkt. (wobec 43,3 pkt. w I półroczu ub.r.), tj. nadal kształtował się znacznie poniżej prognozy 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem, a recesją w sektorze przemysłowym. Należy odnotować nadal słabe wyniki za poszczególne kwartały (44,5 pkt. w I kwartale br. i 45,4 pkt. w II kwartale br.). Po wzroście wskaźnika do 46,2 pkt. w marcu br., indeks w kolejnych miesiącach oscylował w granicach około 45-46 pkt. Indeks PMI znajduje się już dwudziesty piąty miesiąc z rzędu poniżej prognozy 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem, a recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego. Jest to wyraźne odbicie problemów czeskiej gospodarki, która pomimo poprawy na rynku wewnętrznym, w dalszym ciągu w głównej mierze zależy od rynków zewnętrznych, które pozostają nadal w marazmie.¹⁹

3.2. Działalność przewozowa

3.2.1. Rynek transportu kolejowego w Polsce

Kolejowe przewozy towarowe na polskim rynku są realizowane przez 3 (trzy) spółki należące do Grupy PKP CARGO tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE oraz PKP CARGO International.

Pomimo nadal trwającego okresu ograniczenia obrotów towarowych na rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce widoczny jest stały rozwój branży mający odbicie w rosnącej liczbie przewoźników, którzy uzyskują licencję na przewóz rzeczy. Wg. danych Urzędu Transportu Kolejowego na koniec czerwca 2024 roku już 133 przewoźników posiadało aktywną licencję na przewozy kolejowe rzeczy.²⁰ W analogicznym okresie 2023 r. było to 120 przewoźników, a więc w trakcie ostatniego roku pojawiło się aż 13 nowych podmiotów, mających możliwość świadczenia usług kolejowych na naszym rynku.²¹

I półrocze 2024 r. potwierdza odczuwalną już od wielu miesięcy tendencję redukcji popytu rynkowego na usługi transportu kolejowego, który wciąż znajduje się pod negatywnym wpływem dekonjunkury w sferze przemysłowej (zwłaszcza u partnerów zachodnich). Silnie odczuwane są skutki trwającej wojny w Ukrainie oraz efekty kryzysu energetycznego w Europie

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

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

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

²⁰ Urząd Transportu Kolejowego (licencjonowani przewoźnicy kolejowi, stan zgodnie z wykazem UTK z dnia 07 czerwca 2024 r.), statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK. Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej

²¹ Urząd Transportu Kolejowego

(m.in. podwyższone ceny energii), co w znacznym stopniu wpływa na polskie przedsiębiorstwa i skutkuje relatywnie niskimi przewozami towarowymi. W I półroczu 2024 r. operatorzy kolejowi przetransportowali łącznie 110,7 mln ton ładunków i wykonali pracę przewozową równą 29,3 mld tkm. W stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego, wolumen przewozów rynku zmniejszył się o -4,0% r/r (tj. o -4,6 mln ton), podczas gdy zrealizowana praca przewozowa spadła r/r o -4,8% r/r (-1,5 mln tkm). Również średnia odległość przewozu na rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce w trakcie I półrocza 2024 r. ukształtowała się na nieco niższym poziomie, niż w analogicznym okresie 2023 r. i wyniosła 265 km (-2 km, tj. o -0,9% r/r).

Analizując wyniki branży można zauważyć pewne pozytywne przesłanki. Należy zaznaczyć, że to dane z I kwartału br. rzutowały negatywnie na słaby wynik rynku kolejowego w trakcie całego półrocza 2024 r., I kwartał tego roku okazał się jeszcze bardzo słaby (ze zmniejszeniem wolumenu w każdym z miesięcy zarówno w zakresie masy towarowej, jak i pracy przewozowej). Odnotowano ujemną dynamikę przewozów rynku r/r na poziomie: w styczniu -13,3% w zakresie masy i -17,7% w pracy przewozowej, analogicznie w lutym -6,6% i -9,5% oraz w marcu -11,4% i -10,2%. W trakcie II kwartału 2024 r. wolumen przetransportowany transportem kolejowym był już nieco większy r/r. W kwietniu masa rynku zwiększyła się o +4,7% r/r oraz o +4,0% r/r w pracy przewozowej, analogicznie w maju o +0,5% r/r i +2,5% r/r oraz w czerwcu o +4,8% r/r i +4,2% r/r. W transporcie kolejowym obserwuje się więc od trzech miesięcy stabilne wzrosty wszystkich parametrów przewozowych, co może być dobrym sygnałem i pozwala z większym optymizmem spojrzeć w przyszłość branży. Pozytywne przesłanki można zauważyć również obserwując aktualne wyniki z segmentu kolejowych przewozów intermodalnych, a więc segmentu, który najmocniej odczuł skutki wojny w Ukrainie. Tu w I półroczu 2024 r. zanotowano już solidne dwucyfrowe wzrosty we wszystkich podstawowych parametrach charakteryzujących ten segment rynku. Masa towarowa ładunków intermodalnych przewiezionych koleją w trakcie 6 pierwszych miesięcy 2024 r. wyniosła 13,7 mln ton (+18,3% r/r), a zrealizowana przy tym praca przewozowa wzrosła do 4,6 mld tkm (+19,8% r/r). Jednocześnie zwiększyła się również liczba przewiezionych jednostek intermodalnych do blisko 850 tys. szt. (+10,4% r/r) oraz liczba TEU do 1,3 mln (+10,9% r/r).²²

W I półroczu 2024 r. w kolejowym transporcie towarowym w Polsce największą grupą towarową²³ w przewozach był węgiel kamienny, którego transport wykazuje ewidentną tendencję spadkową w strukturze przewozów koleją, lecz wciąż stanowił 27,5% ogółu kolejowego obrotu towarowego. W tym okresie zanotowano następujące zmiany przewozów kolejowych r/r w wyszczególnianych przez GUS grupach towarowych:²⁴

- węgiel kamienny (spadek o -23,1% r/r do 30,3 mln ton),
- kruszywa, kamień, piasek i żwir (wzrost o +7,5% r/r do 25,7 mln ton),
- produkty rafinacji ropy naftowej (spadek o -1,6% r/r do 10,5 mln ton),
- chemikalia, produkty chemiczne (wzrost o +23,0% r/r do 5,5 mln ton),
- koks, brykiety, gazy (spadek o -8,3% r/r do 5,1 mln ton),
- metale i wyroby metalowe (spadek o -9,2% r/r do 5,0 mln ton),
- produkty rolnictwa (spadek o -4,1% r/r do 3,4 mln ton),
- rudy żelaza (wzrost o +2,7% r/r do 2,8 mln ton).

Znaczne zmniejszenie wolumenu masy przetransportowanej transportem kolejowym w stosunku do pierwszego półrocza ub.r. zanotowano głównie w przewozach węgla kamiennego (-9,1 mln ton). Poza tym zmniejszenia zanotowano m.in. w przewozach: metali i wyrobów metalowych (-0,5 mln ton), koksu, brykietów, gazów (-0,5 mln ton), produktów rafinacji ropy naftowej (-0,2 mln ton), czy produktów rolnictwa (-0,1 mln ton r/r). Jednocześnie największe wzrosty przewozów kolejowych r/r odnotowano w przewozach: pozostałych ładunków (+2,3 mln ton, gdzie w skład grupy wchodzi przewozy intermodalne), kruszywa, piasku i żwiru (+1,8 mln ton) oraz chemikaliów i produktów chemicznych (+1,0 mln ton).²⁵

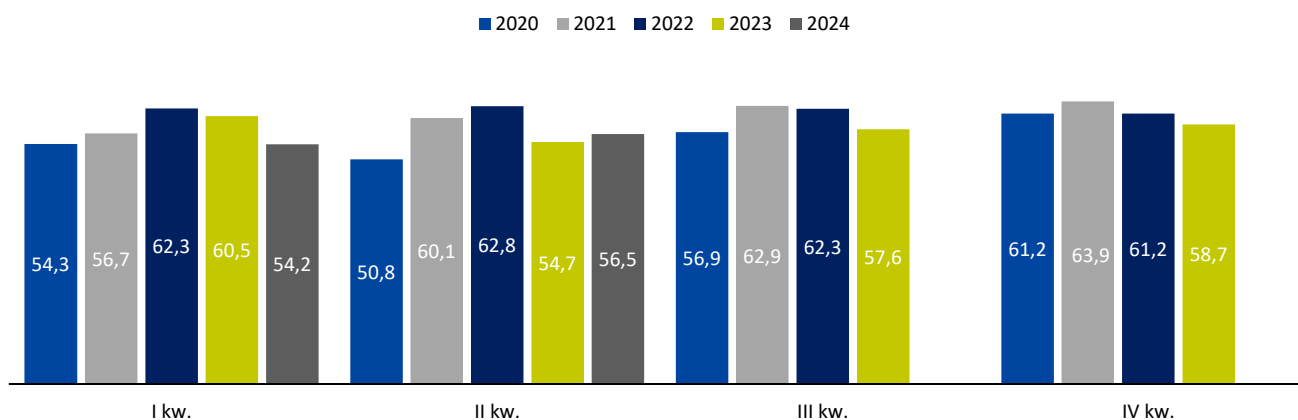
²² Urząd Transportu Kolejowego

²³ Na podstawie klasyfikacji NST

²⁴ Główny Urząd Statystyczny (dane za 6 miesięcy 2024 r.)

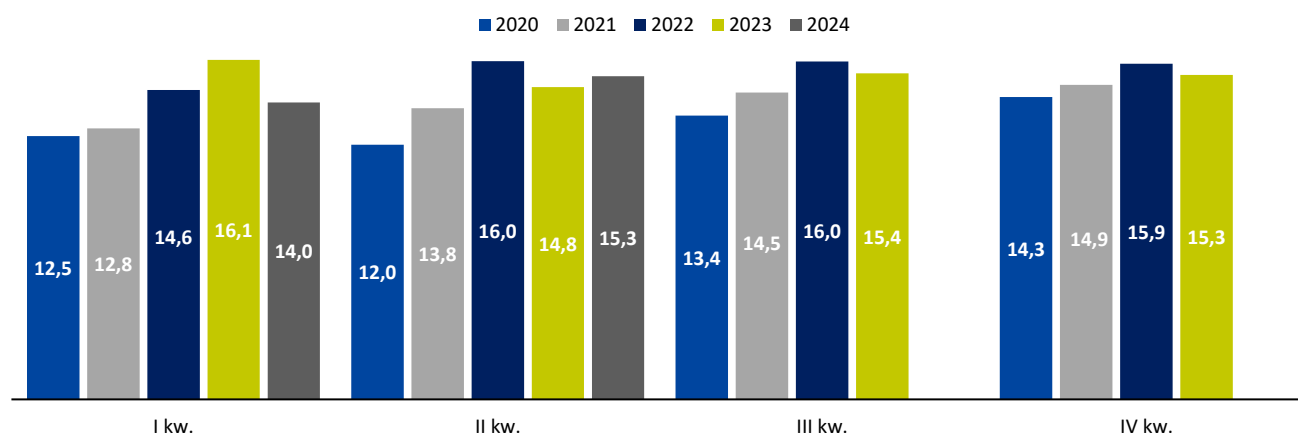
²⁵ Główny Urząd Statystyczny (dane za 6 miesięcy 2024 r.)

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



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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

W I półroczu 2024 r. zgodnie z danymi Urzędu Transportu Kolejowego 31 przewoźników kolejowych zrealizowało przewozy, których udział w rynku według masy przewiezionych towarów przekroczył próg 0,5%. W tym zestawieniu znalazły się dwie spółki z Grupy PKP CARGO: PKP CARGO oraz PKP CARGO Service.

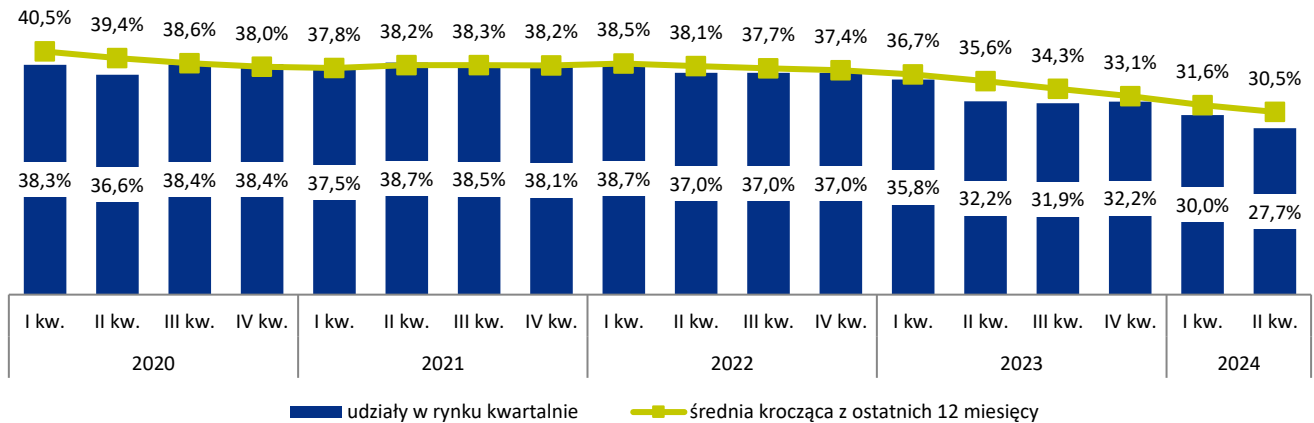
Grupa PKP CARGO²⁶ utrzymuje pozycję lidera rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce pod względem zarówno udziału w przewiezionej masie towarów, jak i zrealizowanej pracy przewozowej. Udziały rynkowe Grupy PKP CARGO w I półroczu 2024 r. wyniosły 28,8% (-5,3 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 28,2% w pracy przewozowej (-7,1 p.p. r/r).²⁷ Udziały rynkowe jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w tym samym czasie wyniosły 27,5% (-4,8 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 28,0% (-7,0 p.p. r/r) w pracy przewozowej.²⁸

²⁶ Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również ładunki transportowane przez PKP CARGO International a.s. na terytorium Polski

²⁷ Dane Grupy PKP CARGO, Urząd Transportu Kolejowego

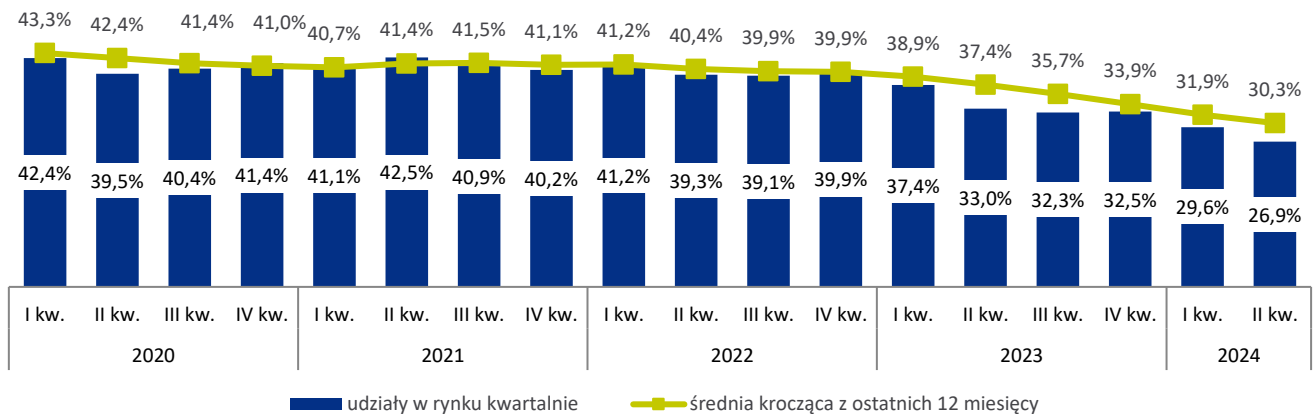
²⁸ Urząd Transportu Kolejowego

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



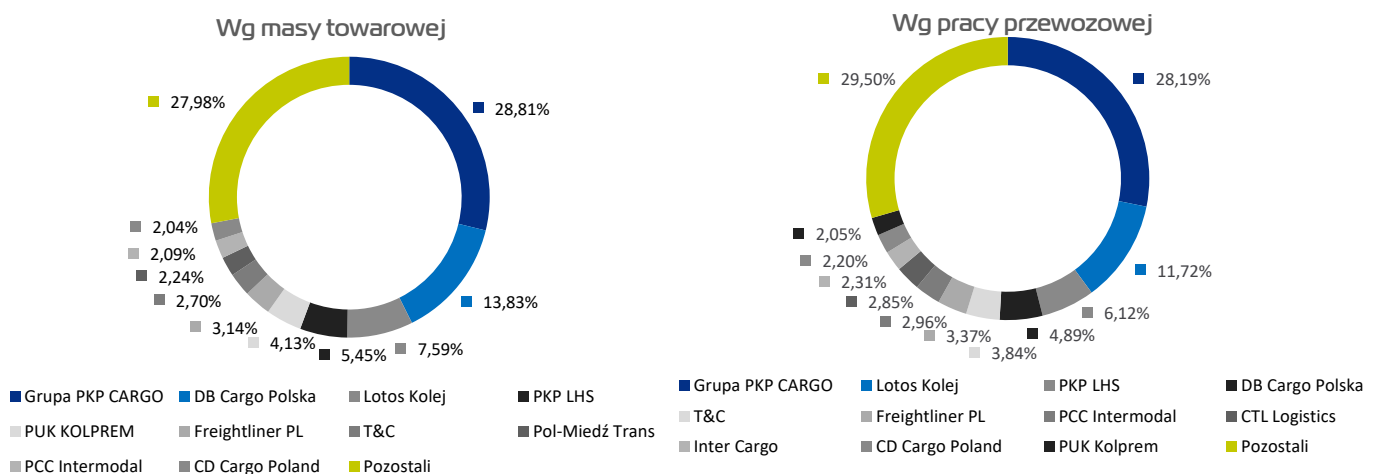
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Głównymi konkurentami Grupy na polskim rynku towarowych przewozów kolejowych w I półroczu 2024 r. pod względem masy towarowej przewożonych ładunków byli następujący operatorzy: DB Cargo Polska, Lotos Kolej, PKP LHS, PUK Kolprem, Freightliner PL, T&C, Pol-Miedź Trans, PCC Intermodal i CD Cargo Poland.²⁹ To operatorzy, którzy zdobyli więcej niż 2% udziału rynkowego.

W I półroczu 2024 r. konkurencyjni przewoźnicy kolejowi przewieźli na polskim rynku łącznie 78,8 mln ton ładunków (+3,8% r/r). W trakcie tego okresu w zakresie wolumenu największy wzrost udziałów rynkowych r/r wśród konkurentów Grupy PKP CARGO zanotowano w PKP LHS (+1,4 p.p.) oraz T&C (+1,1 p.p.). Należy podkreślić również dobry wynik wspólny pozostałych mniejszych przewoźników rynkowych, którzy nie przekroczyli progu udziałowego na poziomie 0,5% (+1,5 p.p.). Największy spadek udziałów rynkowych wśród konkurentów Grupy PKP CARGO zanotowano natomiast w tym samym czasie w DB Cargo Polska (-1,5 p.p. r/r), przy spadku wolumenu o -13,4% r/r.³⁰

Zarazem wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa wzrosła o +5,7% r/r do poziomu 21,1 mld tkm. W największym stopniu wzrosły r/r udziały rynkowe T&C (+1,8 p.p. r/r) oraz PKP LHS (+1,6 p.p. r/r). Pozostali drobni przewoźnicy wspólnie wypracowali sobie wzrost udziału rynkowego o +1,7 p.p. r/r. Znaczące spadki udziałów rynkowych wśród konkurentów zanotowano w Lotos Kolej (-0,6 p.p. r/r) i DB Cargo Polska (-0,5 p.p. r/r). Ecco Rail i CTL Logistics stracili po -0,4 p.p. r/r.³¹

Najwięksi przewoźnicy kolejowi pod względem wolumenu przewożonych towarów (Grupa PKP CARGO, DB Cargo Polska oraz Lotos Kolej) nadal w największym stopniu odczuwają skutki ograniczonego popytu rynkowego na przewozy towarów koleją i po I półroczu 2024 r. stracili największą ilość masy towarowej r/r.

3.2.3. Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W I kwartale 2024 r. w Republice Czeskiej przewieziono łącznie 121,9 mln ton towarów (+3,5% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 20,2 mld tkm (+6,4% r/r).³² Zanotowano zmniejszenie r/r zrealizowanej masy oraz pracy przewozowej w transporcie kolejowym oraz wodnym, podczas gdy w transporcie samochodowym zanotowano wzrosty tych parametrów przewozowych.

Średnia odległość przewozu ładunków na rynku wzrosła o +2,8% r/r i wyniosła 165,5 km, w tym w transporcie drogowym o +3,0% r/r (do 161,5 km), podczas gdy dla transportu kolejowego średni dystans przewozu towarów w tym samym czasie wzrósł o +3,7% r/r (do 181,8 km).³³

Tabela 13. Rynek transportu towarów w Czechach w I kwartale 2024 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	121,9	+4,1	+3,5%	20,2	+1,2	+6,4%	165,5	4,5	+2,8%
Transport drogowy	100,6	+5,4	+5,6%	16,3	+1,3	+8,8%	161,5	+4,7	+3,0%
Transport kolejowy	21,0	-1,1	-5,1%	3,8	-0,1	-1,6%	181,8	+6,4	+3,7%
Transport wodny	0,20	-0,16	-44,1%	0,09	-0,05	-36,4%	429,0	+51,9	+13,8%

*Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego).

Transport kolejowy w Czechach w I kwartale 2024 r. odnotował zmniejszenie wolumenu przewiezionej masy do 21,0 mln ton (-5,1% r/r), przy jednoczesnym spadku wykonanej pracy przewozowej do 3,8 mld tkm (-1,6% r/r).³⁴ W tym samym czasie przewozy towarów zrealizowane transportem samochodowym wzrosły o +5,6% (do poziomu 100,6 mln ton) w ujęciu masy oraz o +8,8% (do poziomu 16,3 mld tkm) w ujęciu pracy przewozowej. Wyniki te przełożyły się na zauważalny spadek udziału transportu kolejowego w zakresie masy towarowej, tj. o -1,6 p.p. r/r (przy zwiększeniu udziału transportu drogowego o +1,7 p.p. r/r). Równocześnie kolej zanotowała widoczny spadek udziału w zakresie pracy przewozowej (-1,5 p.p. r/r), przy wzroście udziału transportu drogowego (+1,8 p.p. r/r).³⁵

²⁹ Urząd Transportu Kolejowego

³⁰ opracowanie własne na podstawie danych UTK

³¹ opracowanie własne na podstawie danych UTK

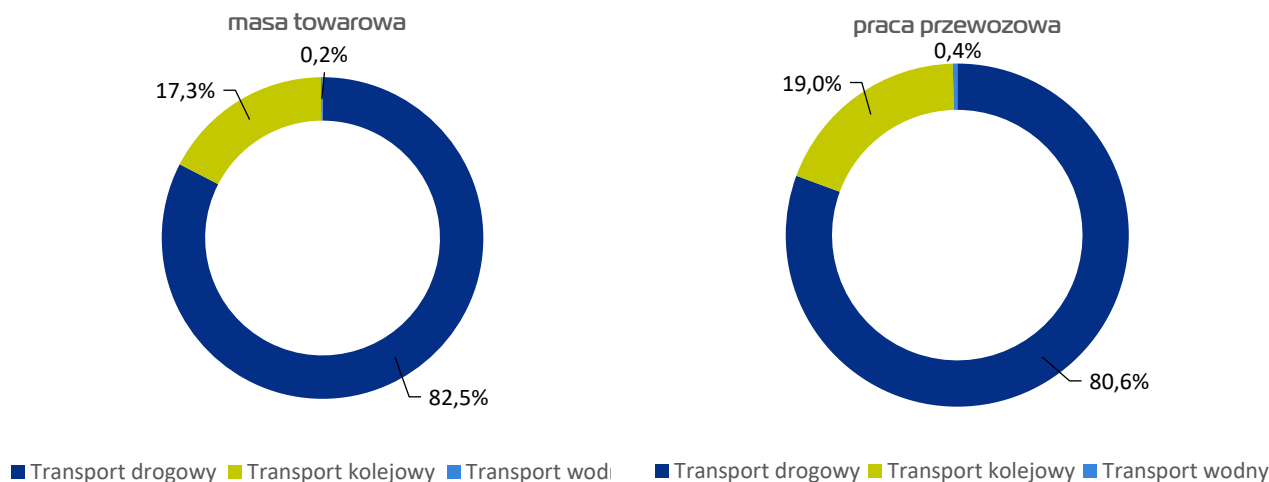
³² Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny. Dane za II kwartał 2024 r. będą dostępne na przełomie III i IV kwartału 2024 r. (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

³³ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

³⁴ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

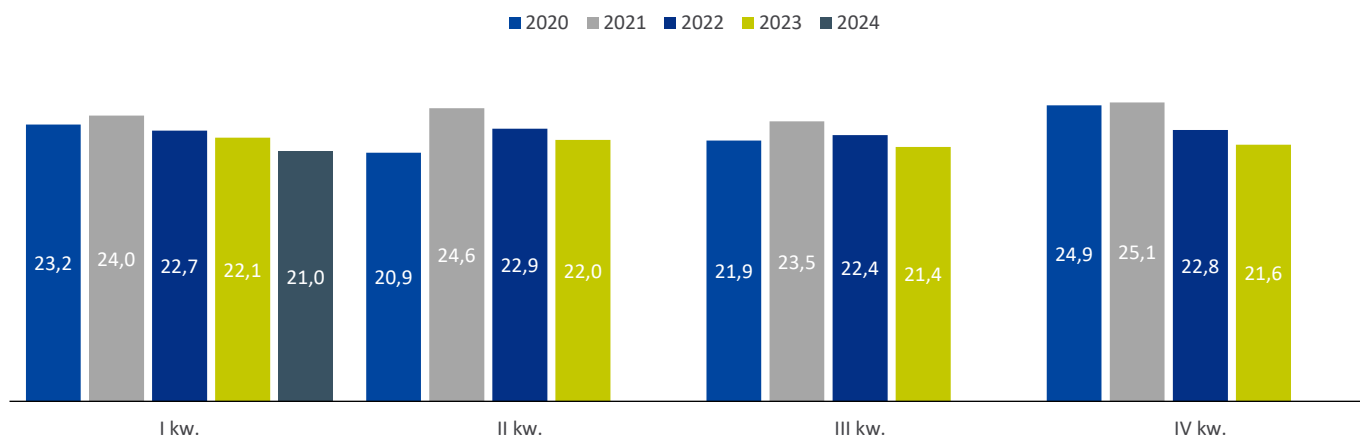
³⁵ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

Rysunek 9. Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w I kwartale 2024 r.



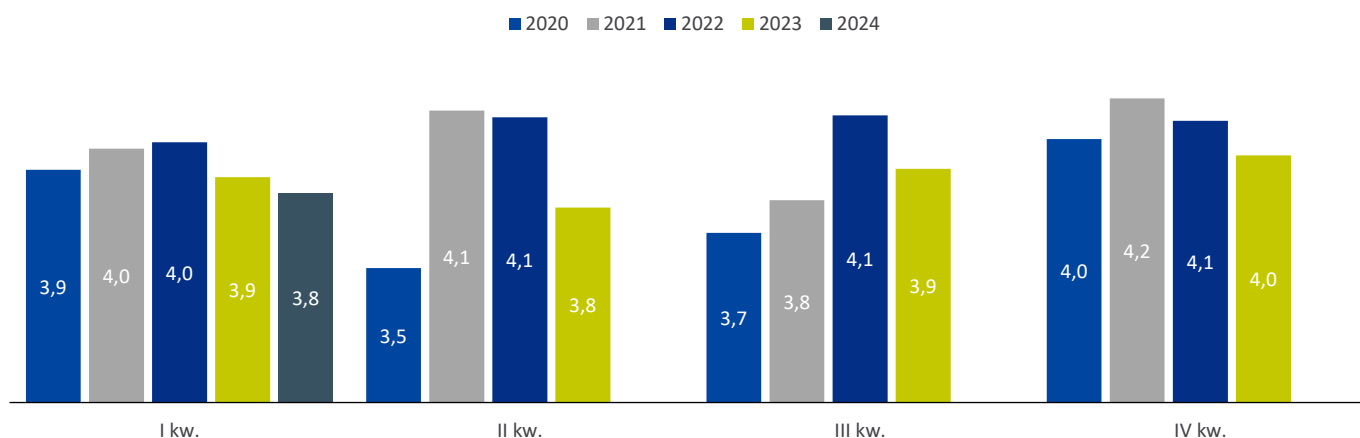
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej i Czeskiego Urzędu Statystycznego

Rysunek 10. Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2020-2024 (mln ton)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej i Czeskiego Urzędu Statystycznego

Rysunek 11. Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2020-2024 (mld tkm)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej i Czeskiego Urzędu Statystycznego

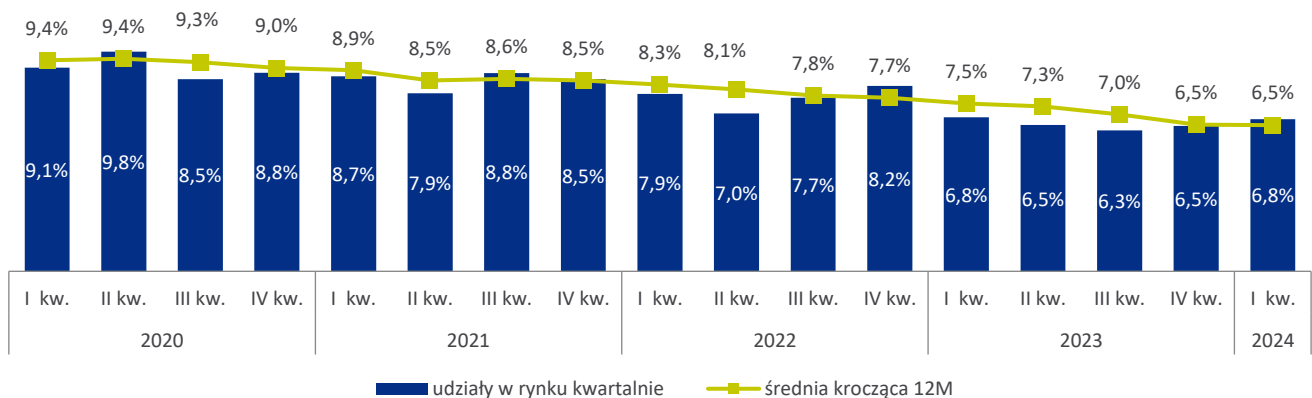
3.2.4. Pozycja spółek z Grupy PKP CARGO na rynku przewozów kolejowych w Czechach

Według danych czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej (SŽDC), obecnie na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych działa 118 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.³⁶

W I półroczu 2024 r. Spółka PKP CARGO International a.s. przetransportowała 2,7 mln ton ładunków (-8,4% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 0,3 mld tkm (+1,6% r/r).³⁷ Równocześnie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International zwiększyła się do 111,6 km (+10,9% r/r).³⁸ Zmniejszeniu uległy głównie przewozy paliw stałych (-26,6% r/r, w tym węgla kamiennego -31,0% r/r), kruszyw i materiałów budowlanych (-48,1% r/r) oraz minimalnie pozostałych towarów (-1,0% r/r). Inne segmenty towarowe odnotowały wzrost przewozów w analizowanym okresie. Najsilniejszy wolumenowo wzrost odnotowano w przewozach intermodalnych (+35,0% r/r). Realne przywrócenie istotnej części obrotu towarowego skutkowało wzrostami przewozów metali i rud (+258,7% r/r) oraz drewna i produktów rolnych (+1518,6% r/r). Dobrą dynamikę zanotowano również w segmentach chemicznych tj. w przewozie produktów chemicznych (+17,1% r/r) oraz paliw płynnych (+19,9% r/r). Największą grupą towarową pod względem przewożonej masy towarowej pozostają paliwa stałe, przy spadku udziału z 68,0% w I półroczu 2023 r. do 54,5% w I półroczu 2024. Drugie miejsce pod względem znaczenia utrzymały przewozy intermodalne, których udział w całkowitym wolumenie wzrósł do 18,7% (z 12,7% przed rokiem).³⁹

Przewozy we wszystkich grupach towarowych znajdowały się pod wpływem silnie odczuwalnej dekonjunktury gospodarczej. Czeski rynek transportowy (ze znaczącym wkładem kolei w przewozach krajowych oraz międzynarodowych), wciąż jest pod mocnym oddziaływaniem niskiego poziomu popytu w Europie.

Rysunek 12. Udziały rynkowe PKP CARGO International pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2020-2024*



* dane za II kw. 2024 r. dostępne będą na przełomie III i IV kw. 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu, Czeskiego Urzędu Statystycznego i PKP CARGO International

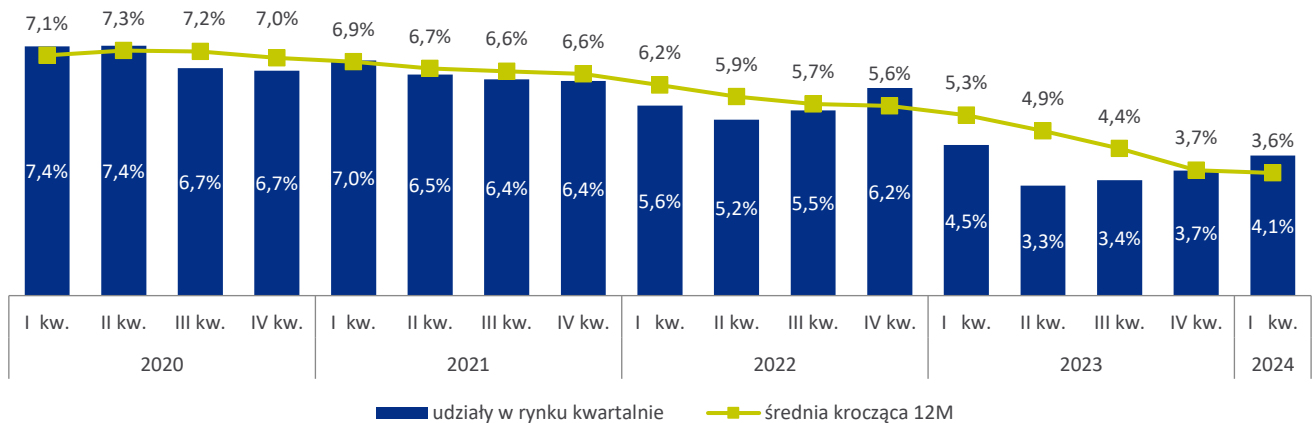
³⁶ SŽDC (stan na dzień 05.04.2024 r.)

³⁷ statystyka własna PKP CARGO International

³⁸ statystyka własna PKP CARGO International

³⁹ statystyka własna PKP CARGO International

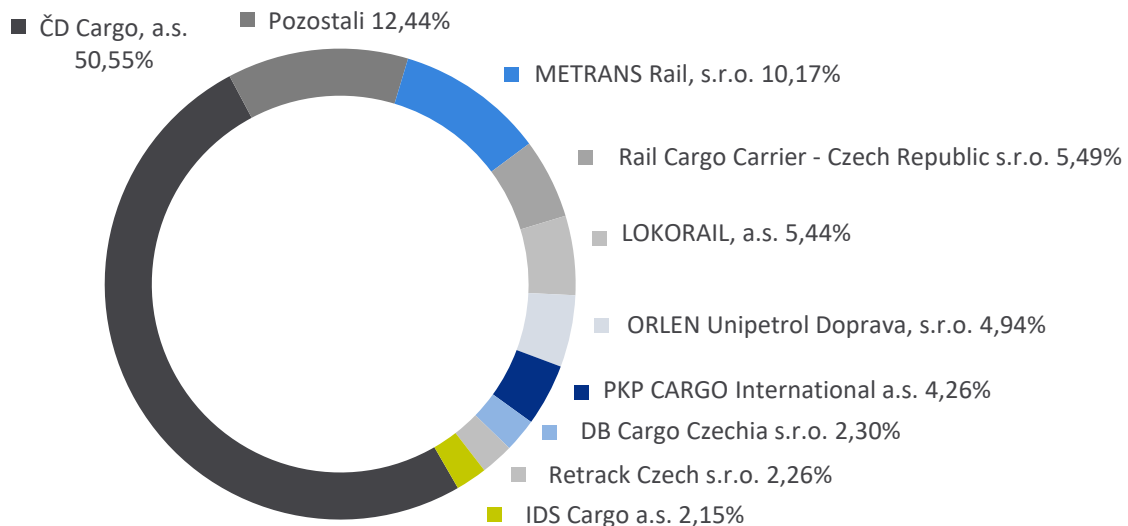
Rysunek 13. Udziały rynkowe PKP CARGO International w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2020-2024*



* dane za II kw. 2024 r. dostępne będą na przełomie III i IV kw. 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Czeskiego Ministerstwa Transportu, Czeskiego Urzędu Statystycznego i PKP CARGO International

Rysunek 14. Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I półroczu 2024 r. (tkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

Zgodnie z danymi SŽDC dotyczącymi udziałów w rynku przewozów kolejowych w zakresie pracy przewozowej brutto, w I półroczu 2024 r. PKP CARGO International przy powstrzymaniu spadków udziałów, w ujęciu r/r odnotowało niewielkie zwiększenie udziału w rynku (+0,2 p.p. r/r do blisko 4,3%).⁴⁰ Spółka zajmuje szóstą pozycję wśród operatorów na rynku czeskim. Spółka ČD Cargo a.s. utrzymała pozycję zdecydowanego lidera czeskiego rynku towarowych przewozów kolejowych pod względem wykonanej pracy eksploatacyjnej brutto, przy wyhamowaniu wcześniejszych spadków udziałów (po odnotowanym w I kwartale br. udziale na poziomie 49,8%), a jej udział w I półroczu 2024 r. wyniósł 50,6% r/r (-6,3 p.p. r/r).⁴¹ Znaczny wzrost udziałów rynkowych r/r (tj. po +1,1 p.p. r/r) w I półroczu 2024 r. odnotowali: Metrans Rail (wzrost udziału do 10,2%, przy zachowaniu pozycji wicelidera rynku), Rail Cargo Carrier - Czech Republic (wzrost udziału do 5,5% i utrzymanie trzeciego miejsca na rynku) oraz LOKORAIL a.s. (wzrost udziału do 5,4% i utrzymanie czwartego miejsca na rynku). DB Cargo Czechia s.r.o. oraz Retrack Czech s.r.o. wypracowały sobie około 2,3% udziału rynkowego (przy wzroście odpowiednio

⁴⁰ SŽDC

⁴¹ SŽDC

o +0,2 p.p. r/r i o +0,7 p.p. r/r). Pozostali mniejsi operatorzy wspólnie osiągnęli w I półroczu 2024 r. udział na poziomie 12,4% rynku (odnotowując tym samym 2,5 p.p. wzrost udziału r/r).

Zmniejszyły się udziały IDS Cargo a.s., tj. niezależnego operatora logistycznego realizującego przewozy na terytorium Czech i Słowacji (-0,4 p.p. r/r do 2,2%). Na piątej pozycji rynku znalazł się ORLEN Unipetrol Doprava (-0,01 p.p. r/r do poziomu ponad 4,9%), tj. przewoźnik będący częścią Grupy Orlen.⁴²

Sporządzone przez SZDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim za I półrocze br. nie wyodrębnia wyniku PKP CARGO S.A. W I półroczu 2024 roku w porównaniu do I półrocza roku ubiegłego znacznie zmniejszyły się realizowane przez Spółkę przewozy węgla kamiennego z Polski do Czech, co było spowodowane mniejszym zapotrzebowaniem energetyki i hutnictwa. Sytuacja w hutnictwie rzutowała także na wstrzymanie realizacji transportów rudy żelaza z Ukrainy do huty w Czechach oraz brak przewozów żużla z Czech do Polski.⁴³

3.2.5. Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO za I półrocze 2023 r. i I półrocze 2024 r. zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE oraz spółek Grupy PKP CARGO International. Przewozy w Grupie wykonuje 6 spółek, tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE, 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 14. Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2024 r. i 2023 r.

Wyszczególnienie	I półrocze 2024	I półrocze 2023	Zmiana		I półrocze 2024	I półrocze 2023	II kw. 2024	II kw. 2023	Zmiana	
	(mln tkm)		I półrocze 2024/ I półrocze 2023	%	udział w całości (%)		(mln tkm)		II kw. 2024/ II kw. 2023	%
Paliwa stałe ¹	3 194	5 485	-2 291	-41,8%	35%	47%	1 446	2 065	-619	-30,0%
z czego węgiel kamienny	2 562	4 561	-2 000	-43,8%	28%	39%	1 145	1 601	-456	-28,5%
Kruszywa i materiały budowlane ²	2 113	2 563	-450	-17,6%	23%	22%	1 206	1 368	-161	-11,8%
Metale i rudy ³	569	828	-260	-31,4%	6%	7%	294	400	-106	-26,4%
Produkty chemiczne ⁴	870	773	98	12,6%	10%	7%	441	393	48	12,2%
Paliwa płynne ⁵	334	240	94	38,9%	4%	2%	155	103	53	51,2%
Drewno i płody rolne ⁶	429	490	-61	-12,5%	5%	4%	181	209	-29	-13,8%
Przewozy intermodalne	1 362	1 002	360	36,0%	15%	9%	685	546	140	25,6%
Pozostałe ⁷	246	251	-5	-2,1%	3%	2%	138	131	7	5,2%
Razem	9 116	11 632	-2 516	-21,6%	100%	100%	4 547	5 215	-668	-12,8%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 15. Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2024 r. i 2023 r.

Wyszczególnienie	I półrocze 2024	I półrocze 2023	Zmiana		I półrocze 2024	I półrocze 2023	II kw. 2024	II kw. 2023	Zmiana	
	(mln ton)		I półrocze 2024/ I półrocze 2023	%	udział w całości (%)		(mln ton)		II kw. 2024/ II kw. 2023	%
Paliwa stałe ¹	16,0	22,7	-6,7	-29,6%	46%	53%	7,3	9,3	-2,0	-21,7%
z czego węgiel kamienny	13,7	19,9	-6,1	-30,9%	39%	47%	6,2	7,9	-1,7	-21,7%
Kruszywa i materiały budowlane ²	8,1	9,4	-1,3	-14,0%	23%	22%	4,5	4,9	-0,5	-9,3%
Metale i rudy ³	2,3	2,5	-0,2	-9,6%	6%	6%	1,1	1,1	0,0	-0,6%
Produkty chemiczne ⁴	2,7	2,3	0,4	15,7%	8%	5%	1,3	1,2	0,2	13,2%
Paliwa płynne ⁵	1,2	0,9	0,2	22,8%	3%	2%	0,5	0,4	0,1	14,4%
Drewno i płody rolne ⁶	1,1	1,3	-0,2	-18,2%	3%	3%	0,5	0,5	0,0	10,6%
Przewozy intermodalne	3,1	2,6	0,5	18,7%	9%	6%	1,5	1,3	0,1	9,6%
Pozostałe ⁷	0,7	0,8	-0,1	-8,9%	2%	2%	0,4	0,4	0,0	-1,2%
Razem	35,0	42,5	-7,5	-17,7%	100%	100%	17,1	19,2	-2,1	-10,9%

Źródło: Opracowanie własne

⁴² SZDC

⁴³ Statystyka własna PKP CARGO S.A.

Tabela 16. Średnia odległość Grupy PKP CARGO za I półrocze i II kwartał 2024 r. i 2023 r.

Wyszczególnienie	I półrocze 2024	I półrocze 2023	Zmiana I półrocze 2024/ I półrocze 2023		II kw. 2024	II kw. 2023	Zmiana II kw. 2024/ II kw. 2023	
	(km)		%		(km)		%	
Paliwa stałe ¹	200	241	-42	-17,3%	198	222	-24	-10,6%
z czego węgiel kamienny	187	230	-43	-18,7%	185	202	-18	-8,7%
Kruszywa i materiały budowlane ²	262	274	-11	-4,1%	269	277	-8	-2,7%
Metale i rudy ³	252	332	-80	-24,1%	259	349	-91	-26,0%
Produkty chemiczne ⁴	326	335	-9	-2,7%	334	337	-3	-0,9%
Paliwa płynne ⁵	288	254	33	13,2%	321	243	78	32,2%
Drewno i płody rolne ⁶	399	373	26	6,9%	350	449	-99	-22,1%
Przewozy intermodalne	445	389	56	14,5%	464	405	59	14,6%
Pozostałe ⁷	355	330	25	7,5%	362	340	22	6,5%
Razem	261	274	-13	-4,8%	266	272	-6	-2,1%

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.

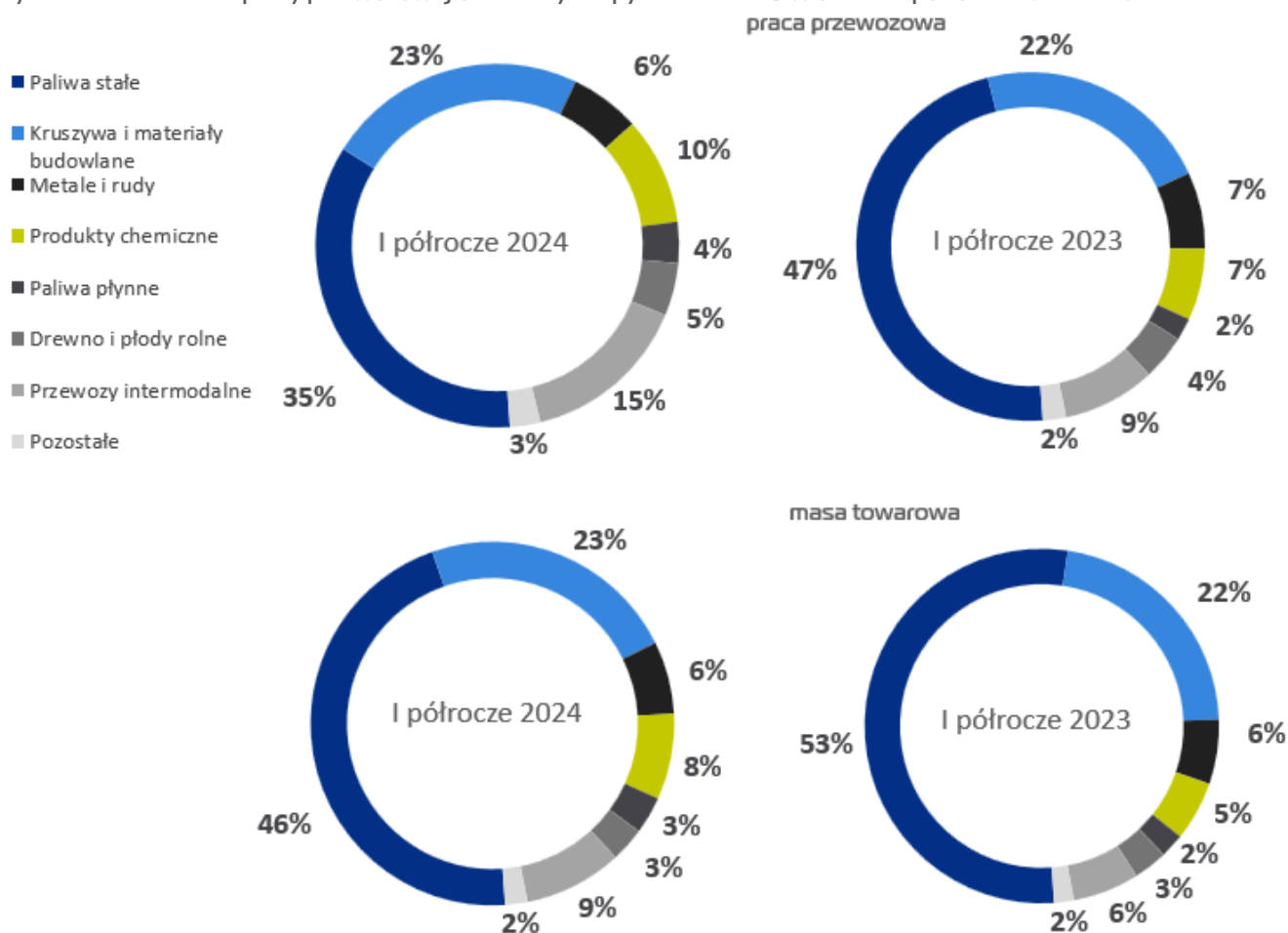
⁵ Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.

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

⁷ Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe.

Źródło: Opracowanie własne

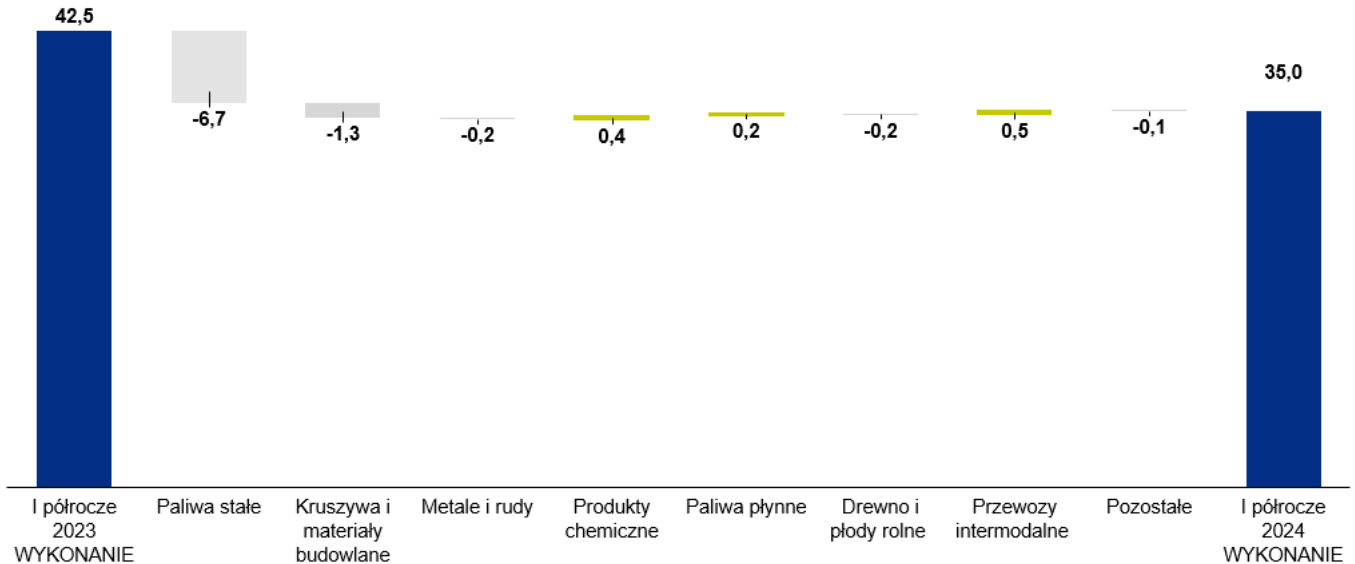
Rysunek 15. Struktura pracy przewozowej oraz masy Grupy PKP CARGO w okresie I półrocza 2023 r. i 2024 r.



Źródło: Opracowanie własne

W okresie I półrocza 2024 r. Grupa PKP CARGO przetransportowała łącznie 35,0 mln ton

Rysunek 16. Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I półrocze 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r.



Źródło: Opracowanie własne

Kluczowe czynniki, jakie wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w I półroczu 2024 r.:



paliwa stałe

- Rynek węgla kamiennego na niższym poziomie w porównaniu z okresem kryzysu zaopatrzenia w surowce energetyczne w 2022 i na początku 2023 roku wywołanym inwazją Rosji na Ukrainę,
- stopniowe obniżanie się udziału węgla kamiennego jako paliwa w związku z dostosowywaniem działalności przedsiębiorstw do wymagań prowadzonej polityki klimatycznej,
- zwiększająca się konkurencyjność innych paliw, rozwój produkcji elektrycznej z OZE, implementacja polityk transformacji skutkująca mniejszym popytem na ten surowiec,
- zmniejszone zapotrzebowanie na węgiel do produkcji koksu na potrzeby sektora hutniczego w związku z obniżeniem produkcji stali, mniejsze zapotrzebowanie ciepłownictwa z uwagi na warunki atmosferyczne – przewaga dodatnich temperatur w okresie zimowym, nagromadzenie zapasów,
- PKP CARGO INTERNATIONAL - niższy wolumen przewozów dla ciepłowni i elektrowni w Kładnie w związku z niższą rynkową ceną energii elektrycznej - produkcja nie jest opłacalna,
- spadek średniej odległości przewozu węgla kamiennego o -43 km (-18,7%), w związku ze zmianą kierunków dostaw – zmniejszeniem udziału przewozów w imporcie morskim,
- postępujące zmniejszenie znaczenia węgla kamiennego w krajowym miksie energetycznym: udział węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii elektrycznej spadł do 42,0% (-4,6 p.p. r/r),⁴⁴
- wzrost produkcji energii elektrycznej w kraju o +3,0% r/r do 83,2 TWh. Przy czym dla elektrowni zasilanych węglem kamiennym odnotowano spadek produkcji o -7,1% r/r, do 34,9 TWh (w minimalnym stopniu obniżka dotyczyła także elektrowni opartych na węglu brunatnym, tj. o -0,1% r/r, do 17,3 TWh). W tym czasie produkcja energii w elektrowniach gazowych zwiększyła się o +6,2% r/r, natomiast w elektrowniach innych odnawialnych wzrosła o 34,9% r/r, a w wiatrowych zwiększyła się o +23,2% r/r,⁴⁵
- wzrost konsumpcji energii elektrycznej w Polsce o +2,6% r/r do poziomu 85,3 TWh,⁴⁶
- spadek wydobycia węgla kamiennego w kraju do poziomu 21,6 mln ton (-1,7 mln ton, tj. -7,2% r/r), w tym w samym II kwartale 2024 r. do poziomu 10,1 mln ton (-1,1 mln ton, tj. -10,0% r/r).⁴⁷
- spadek krajowej sprzedaży węgla kamiennego do poziomu 20,3 mln ton (-1,7 mln ton, tj. o -7,7% r/r), w tym w samym II kwartale 2024 r. stagnacja na poziomie 9,7 mln ton (+0,4% r/r).⁴⁸

⁴⁴ Polskie Sieci Elektroenergetyczne (<https://www.pse.pl/dane-systemowe/funkcjonowanie-kse/raporty-miesieczne-z-funkcjonowania-kse/raporty-miesieczne>)

⁴⁵ Polskie Sieci Elektroenergetyczne (<https://www.pse.pl/dane-systemowe/funkcjonowanie-kse/raporty-miesieczne-z-funkcjonowania-kse/raporty-miesieczne>)

⁴⁶ Polskie Sieci Elektroenergetyczne (<https://www.pse.pl/dane-systemowe/funkcjonowanie-kse/raporty-miesieczne-z-funkcjonowania-kse/raporty-miesieczne>)

⁴⁷ Agencja Rozwoju Przemysłu / polskirynekwegla.pl/raport-dynamiczny/wydobycie-i-sprzedaz-wegla-kamiennego-ogolem

⁴⁸ Agencja Rozwoju Przemysłu / polskirynekwegla.pl/raport-dynamiczny/wydobycie-i-sprzedaz-wegla-kamiennego-ogolem

- bardzo wysoki poziom zapasów węgla kamiennego na przykopalnianych zwałach, przy ograniczonym zużyciu surowca: na koniec czerwca 2024 r. zapasy wyniosły ponad 5,3 mln ton (wzrost o +2,1 mln ton, tj. o +62,9% r/r), dodatkowo od końca ub.r. zapasy uległy także znaczącemu zwiększeniu (wzrost do końca czerwca br. o blisko +1,2 mln ton, tj. o +27,9% w stosunku do grudnia 2023 r.).⁴⁹
- znaczący spadek importu węgla kamiennego: import zmniejszył się o -69,9% r/r, do poziomu 3,5 mln ton. Głównym kierunkiem zaopatrzenia na surowiec był Kazachstan (awans z drugiej pozycji w I półroczu ub.r., ze spadkiem wolumenu o -41,7% r/r, do poziomu 1,5 mln ton, co z uwagi na znaczne spadki pozostałych głównych graczy na rynku przełożyło się na 42,5% udziału w rynku). Drugim największym eksporterem węgla do Polski w br. była Kolumbia (spadek z pierwszego miejsca, -75,9% r/r, 0,8 mln ton i udział 22,4%). Dwóch głównych dostawców odpowiadało za blisko 2/3 importu węgla do Polski. Rosja od czerwca 2022 r. (z uwagi na nałożone w kwietniu 2022 r. przez Polskę embargo) nie eksportuje węgla do naszego kraju.⁵⁰
- spadek cen na polskim rynku węgla w II kwartale br.: średnia wartość indeksu węglowego dla energetyki zawodowej PSCMI1 wyniosła 491,00 PLN/t (-31,6% r/r oraz -0,03% kw/kw). Indeks PSCMI2 dla ciepłownictwa osiągnął poziom 593,51 PLN/t (-41,6% r/r oraz -2,7% kw/kw),⁵¹
- spadek produkcji koksu w Polsce: o -7,4% r/r do poziomu 3,8 mln ton,⁵²
- spadek wydobywania węgla kamiennego w Czechach, kluczowego dla czeskiej gospodarki węgla brunatnego (który stanowi jedno z głównych źródeł zasilania bloków energetycznych w Czechach), przy jednoczesnym silnym spadku produkcji koksu - z uwagi na utrzymującą się dekoniunkturę.⁵³



kruszywa i materiały budowlane

- Zmniejszone dostawy kamienia wapiennego wykorzystywanego w instalacjach odsiarczania spalin dla energetyki polskiej i niemieckiej z uwagi na warunki atmosferyczne sprzyjające produkcji energii elektrycznej z OZE oraz ogólnemu spadkowi zapotrzebowania na energię elektryczną,
- przerwy technologiczne i remontowe w kilku dolnośląskich kopalniach kruszyw - produkcja została wznowiona w drugiej połowie kwietnia; zmniejszenie produkcji w kopalni w Radkowicach, w związku z wyczerpaniem złoża,
- silna konkurencja ze strony przewoźników kolejowych, dysponujących wolnymi zasobami ze względu na spadek zapotrzebowania na przewozy m.in. węgla oraz przewoźników samochodowych korzystających z większej dostępności kierowców i środków transportowych po ograniczeniu dostępu do rynków wschodnich,
- PKP CARGO INTERNATIONAL – niższe zapotrzebowanie na przewozy - zmniejszenie poziomu produkcji jednego z klientów,
- spadek średniej odległości przewozu o -11 km (-4,1%), w związku ze zmianą w strukturze/kierunkach dostaw - PKP CARGO S.A. w ubiegłym roku realizowało zwiększone przewozy kamienia pokruszonego z kopalni z Dolnego Śląska do stacji położonych w północnej i wschodniej części Polski,
- spadek krajowej produkcji budowlano-montażowej: o -8,7% r/r (wobec wzrostu o +3,8% r/r w I półroczu 2023 r.).⁵⁴ W tym okresie nastąpił spadek w każdym z działów budownictwa, w tym dla podmiotów zajmujących się: budową obiektów inżynierii lądowej i wodnej (-7,6% r/r), budową budynków (-8,5% r/r) oraz robotami budowlanymi specjalistycznymi (-10,6% r/r),⁵⁵
- wzrost produkcji cementu w Polsce o +9,2% r/r do poziomu 8,3 mln ton, przy równoczesnym nieznacznym zmniejszeniu produkcji klinkieru cementowego o -1,6% r/r do poziomu 5,5 mln ton.⁵⁶



metale i rudy

- Słaby popyt na wyroby stalowe w Polsce i na świecie wymuszający zmniejszenie poziomów produkcji m.in. w zakładach ArcelorMittal Poland. Zmniejszona produkcja stali powoduje również spadek zapotrzebowania na surowce, tj. żłom i rudę żelaza oraz obniżenie produkcji żużla,
- wygaszenie produkcji w hucie Liberty Ostrava w Czechach (w upadłości),
- zmniejszenie przewozów surowców z Ukrainy przez polskie porty morskie (próby wznowienia wywozów z Ukrainy przez Morze Czarne); brak przewozów słabów z Ukrainy do CMC z uwagi na niższy poziom produkcji,

⁴⁹ Agencja Rozwoju Przemysłu / polskirynekwegla.pl/raport-dynamiczny/stan-zapasow-wegla-kamiennego-caly-okres-czasu

⁵⁰ Eurostat - dane za 6 miesięcy 2024 r. - European Commission / Eurostat / International Trade

⁵¹ Agencja Rozwoju Przemysłu – komunikaty (polskirynekwegla.pl/krajowe-indeksy-weglowe-notowanie-z-czerwca-2024-r)

⁵² Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w _czerwcu_2024_tablice.

⁵³ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu (mpo.gov.cz/cz/energetika/statistika/tuha-paliva/)

⁵⁴ Główny Urząd Statystyczny w przedsiębiorstwach budowlanych, łącznie z jednostkami o liczbie pracujących do 9 osób.

⁵⁵ Główny Urząd Statystyczny/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w 1 półroczu 2024 r. (s. 51-52)

⁵⁶ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w _czerwcu_2024_tablice.

- trudne położenie przemysłu stalowego z uwagi na realizowaną transformację technologiczną dyktowaną przez politykę klimatyczną - regulacje prawne podrażają koszty prowadzenia działalności,
- wysokie koszty surowców (rudy żelaza, węgla, koksu) i energii elektrycznej, której cena jest szczególnie ważna z uwagi na dużą energochłonność przemysłu; w krajach poza UE ceny energii są niższe,
- spadek średniej odległości przewozu o -80 km (-24,1%) – zmiana struktury relacji przewozowych,
- spadek produkcji wyrobów stalowych w Polsce: zmniejszenie produkcji wyrobów walcowanych na gorąco o -28,1% r/r do 2,9 mln ton, sztab i prętów walcowanych na gorąco o -6,0% r/r do 0,5 mln ton, prętów i płaskowników o -3,1% r/r do 1,6 mln oraz blach cienkich o -3,3% r/r do 0,5 mln ton.⁵⁷
- wzrost produkcji blach walcowanych na zimno o +5,8% r/r do 0,7 mln ton.⁵⁸
- spadek produkcji koksu w Polsce: o -7,4% r/r do poziomu 3,8 mln ton.⁵⁹


 paliwa
płynne

- Realizacja dodatkowych przewozów paliw z Płocka na Ukrainę,
- pozyskanie przewozów koksu naftowego z portów morskich na Ukrainę i do odbiorców w kraju,
- średnia odległość przewozu w I półroczu 2024 roku w porównaniu do I półrocza 2023 roku zwiększyła się o 33 km (+13,2%).
- wzrost krajowej produkcji benzyny silnikowej (+14,7% r/r do 2,7 mln ton) oraz olejów napędowych (+7,1% r/r do 7,9 mln ton),⁶⁰
- spadek importu do Polski ropy w trakcie 5 miesięcy 2024 r. o -5,6% r/r do 10,4 mln ton (tj. o 0,6 mln ton).⁶¹


 drewno
i płody rolne

- Wstrzymanie przewozów zbóż w imporcie z Ukrainy; realizowane przewozy tranzytowe zrekompensowały jedynie w części utracony wolumen masy,
- problemy z przewozami artykułów rolnych z Ukrainy spowodowane kongestią przejść granicznych Dorohusk i Medyka oraz protestami rolników,
- niższe w I półroczu 2024 roku przewozy drewna i płyty drewnopochodnej w imporcie lądowym i w komunikacji krajowej wywołane spadkiem produkcji w tym segmencie rynku w Polsce,
- wzrost średniej odległości przewozu o 26 km (+6,9%) w wyniku wzrostu udziału przewozów tranzytowych w przewozach zbóż i pasz oraz w przewozach eksportowych drewna, eksporcie i imporcie płyty drewnopochodnej.


 produkty
chemiczne

- Powolna poprawa sytuacji na rynku nawozowym po bardzo słabym początku roku 2023 kiedy wysokie ceny gazu - głównego surowca do produkcji - znacząco obniżyły produkcję i sprzedaż rodzimych producentów,
- realizacja dodatkowych przewozów nawozów na Ukrainę,
- spadek średniej odległości przewozu o 9 km (-2,7%) – znaczny udział przewozów na Ukrainę realizowanych na krótkie odległości przy granicy,
- wzrost produkcji nawozów w Polsce w tym: nawozów potasowych (+25,5% r/r do ponad 0,1 mln ton), azotowych (+24,5% r/r do 0,8 mln ton) oraz nawozów fosforowych (+17,3% r/r do ponad 0,1 mln ton).⁶²
- zwiększenie produkcji następujących wyrobów chemicznych: amoniaku (+25,8% r/r do 1,0 mln ton), benzyny silnikowej (+14,7% r/r do 2,7 mln ton), kwasu azotowego (+14,4% r/r do 1,0 mln ton), tworzyw sztucznych (+8,8% r/r do 1,6 mln ton) oraz olejów napędowych (+7,1% r/r do 7,9 mln ton).⁶³
- zmniejszenie produkcji kwasu siarkowego (-3,5% r/r do 0,6 mln ton).⁶⁴



intermodal

- Wzrost przewozów w ramach NJS spowodowany problemami żeglugowymi na Morzu Czerwonym - w związku z konfliktem na Bliskim Wschodzie i działaniem rebeliantów Huti znaczna część towarów przewożonych drogą morską powróciła na północny korytarz Nowego Jedwabnego Szlaku z przeładunkiem w Małaszewiczach,
- wzrost przewozów przez polskie porty z/na Ukrainę,
- rozwój przewozów zrębki, rud metali, zbóż oraz węgla kamiennego w kontenerach,
- rozwój przewozów z/do Włoch,

⁵⁷ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w_czerwcu_2024_tablice.

⁵⁸ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w_czerwcu_2024_tablice.

⁵⁹ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w_czerwcu_2024_tablice.

⁶⁰ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w_czerwcu_2024_tablice.

⁶¹ Główny Urząd Statystyczny - Biuletyn statystyczny GUS – czerwiec 2024 r.

⁶² Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w_czerwcu_2024_tablice.

⁶³ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w_czerwcu_2024_tablice.

⁶⁴ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych w_czerwcu_2024_tablice.

- realizacja transportów związanych z konfliktem zbrojnym na Ukrainie,
- PKP CARGO INTERNATIONAL – nowe przewozy PKP CARGO INTERNATIONAL HU dla klientów nie realizujących przewozów w I półroczu 2023 roku,
- wzrost średniej odległości przewozu o +56 km (+14,5%), ze względu na zmianę struktury przewozów.



pozostałe

- Przewozy pozostałych towarów w I półroczu 2024 roku realizowane były na nieco niższym poziomie w porównaniu do tego samego okresu roku 2023,
- brak przewozów gliny i skalenia w imporcie z Ukrainy,
- mniejsze przewozy papieru w transzycie morskim i w eksporcie,
- stopniowe hamowanie produkcji motoryzacyjnej w Polsce, przy trudnej sytuacji popytowej - tj. w kraju wyprodukowano łącznie 152,0 tys. samochodów osobowych (wobec 152,5 tys. w I półroczu 2023 r.), co oznacza minimalny spadek o -0,3% r/r. Ponadto w pierwszych dwóch kwartałach br. odnotowano zauważalne zwiększenie ilości wyprodukowanych samochodów ciężarowych i ciągników do 183,6 tys. pojazdów (z 150,6 tys. w analogicznym okresie ub.r.), tj. o +21,9% r/r. Zmalała natomiast produkcja autobusów (tj. o -11,7% r/r do niespełna 2,4 tys. sztuk) oraz w niewielkiej skali silników samochodowych (tj. o -4,0% r/r, do 1 236 tys. sztuk),⁶⁵
- wyhamowanie produkcji sektora automotive na terytorium Czech - w I półroczu br. wyprodukowano łącznie blisko 778,1 tys. sztuk pojazdów silnikowych różnych typów (osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli), co oznacza wzrost o +4,9% względem analogicznego okresu 2023 r. (przy wzroście o +11,5% r/r w I kwartale br. oraz spadku o -1,2% r/r w II kwartale br.). W tym okresie wyprodukowano 774,3 tys. aut osobowych, co oznacza wzrost o +4,9% r/r (głównie za sprawą wyniku w I kwartale, kiedy to zanotowano produkcję na poziomie powyżej 394,4 tys. sztuk, przy słabszym wyniku w II kwartale, kiedy to nie wyprodukowano nawet 380,0 tys. sztuk pojazdów i odnotowano spadek produkcji o -1,3% r/r). W trakcie 6 miesięcy br. wysoki wzrost zanotowano w produkcji motocykli (+78,4% r/r, do blisko 0,7 tys. sztuk) oraz samochodów ciężarowych (+26,5% r/r, do 0,8 tys. sztuk). Zmniejszyła się natomiast produkcja autobusów (o -9,8% r/r, tj. do niespełna 2,3 tys. sztuk). Równocześnie w I półroczu br. z taśm „zjechało” jedynie 45,7 tys. sztuk pojazdów elektrycznych, co oznacza silną korektę rynku (spadek o -31,5% r/r).

3.3. Informacje dotyczące segmentów działalności

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

3.4. Informacje dotyczące zatrudnienia

W I półroczu 2024 roku w Grupie PKP CARGO odnotowano spadek zatrudnienia o 2 954 osoby, w tym 2 325 osób to pracownicy spółki PKP CARGO, którzy zostali objęci zwolnieniami z obowiązku świadczenia pracy (zgodnie z postanowieniami art. 54 Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” z dnia 8 września 2000 r. (Dz.U. 2024.561).

⁶⁵ Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego – pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/Produkcja-pojazdow-samochodowych-i-silnikow-do-pojazdow-mechanicznych-w-Polsce/CZERWIEC-2024

Rysunek 17. Zatrudnienie w Grupie PKP CARGO na dzień 30.06.2024 r. oraz 31.12.2023 r.



3.5. Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2024 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 436,0 mln zł, tj. mniej o 54,7% w stosunku do analogicznego okresu 2023 r. Powyższe nakłady przeznaczone były na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz aktywów niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe taboru P3), jak również wykazano prawa do użytkowania aktywów (głównie leasingu lokomotyw i najmu nieruchomości) wynikające z MSSF16.

Największa część nakładów inwestycyjnych w okresie 6 miesięcy 2024 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 - łącznie 300,2 mln zł (tj. 68,9% nakładów inwestycyjnych). Ponadto poniesiono również nakłady na budownictwo inwestycyjne na poziomie 3,0 mln zł, na zakupy maszyn, urządzeń, pozostałego wyposażenia warsztatowego oraz środków transportu na poziomie 7,0 mln zł oraz na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i aktywów niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 2,9 mln zł, a także na prawa do użytkowania aktywów na poziomie 122,9 mln zł, w tym: leasing lokomotyw na poziomie 50,7 mln zł oraz naprawy taboru leasingowanego 0,4 mln zł (tj. 11,7% nakładów inwestycyjnych), najem nieruchomości na poziomie 63,3 mln zł oraz pozostałe prawa na poziomie 8,5 mln zł.

Tabela 17. Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 6 miesięcy 2024 r. w porównaniu do 6 miesięcy 2023 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)

Wyszczególnienie	6 miesięcy 2024	6 miesięcy 2023	Zmiana 2024-2023	Zmiana 2024-2023 %
Budownictwo inwestycyjne	3,0	66,7	-63,7	-95,5%
Zakupy pojazdów trakcyjnych	0,0	140,8	-140,8	-100,0%
Modernizacja lokomotyw	0,0	0,1	-0,1	-100,0%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	6,1	12,3	-6,2	-50,4%
Teleinformatyzacja	2,9	12,4	-9,5	-76,6%
Pozostałe	0,9	1,1	-0,2	-18,2%
Komponenty w remontach, w tym:	300,2	375,6	-75,4	-20,1%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	56,6	81,4	-24,8	-30,5%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	243,6	294,2	-50,6	-17,2%
Prawa do użytkowania aktywów*, w tym w obszarze:	122,9	353,0	-230,1	-65,2%
<i>Nieruchomości</i>	63,3	72,2	-8,9	-12,3%
<i>Tabor</i>	51,1	272,6	-221,5	-81,3%
<i>Pozostałych praw*</i>	8,5	8,2	0,3	3,7%
Razem	436,0	962,0	-526,0	-54,7%

* Nakłady na prawa do użytkowania aktywów nie obejmują zwiększeń wynikających z leasingu zwrotnego: za okres 6 miesięcy 2024 rok urządzeń przeładunkowych w wysokości 6,2 mln zł oraz za 6 miesięcy 2023 r. urządzenia transportowego w wysokości 1,5 mln zł.

Źródło: Opracowanie własne

3.6. Istotne informacje i zdarzenia w I półroczu 2024 roku do dnia sporządzenia sprawozdania

3.6.1. Działania optymalizujące w obszarze zatrudnienia w Grupie Kapitałowej

W I półroczu 2024 roku Zarząd Spółki podejmował działania w zakresie optymalizacji obszaru kosztowego Spółki, które miały na celu zapewnienie stabilności finansowej i poprawy jej rentowności. W dniu 17 maja 2024 roku Zarząd wypowiedział część postanowień Paktu Gwarancji Pracowniczych zawartego w dniu 2 września 2013 roku pomiędzy Spółką, a organizacjami związkowymi. W ramach postanowień Paktu Spółka zobowiązana była do 2023 roku m.in. do zapewnienia trwałości zatrudnienia pracownikom Spółki (gwarancja zatrudnienia na określony w Pakcie okres dla zatrudnionym w dniu wejścia w życie Paktu). W obliczu działań restrukturyzacyjnych w obszarze pracowniczym postanowienia Paktu w tym zakresie stały się więc bezprzedmiotowe. Obowiązującym zostało m.in. postanowienie Paktu, np. uregulowane w § 5. ust. 1 Paktu a dot. zobowiązania do wprowadzania corocznej podwyżki płac uzależnionej od wyniku i sytuacji finansowej Spółki. Okres wypowiedzenia Paktu wynosił 3 miesiące.

W dniu 27 maja 2024 roku Zarząd uruchomił program kierowania maksymalnie do 30% pracowników Spółki na tzw. nieświadczenie pracy, na okres 12 miesięcy na podstawie art. 54 Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” z dnia 8 września 2000 r. (Dz.U. 2024.561). Nieświadczeniem pracy objęte zostały wszystkie grupy zawodowe pracowników, w tym kierownictwo poszczególnych zakładów Spółki oraz biur Centrali Spółki, z zastrzeżeniem, że priorytetem jest zapewnienie bieżącej sprawności operacyjnej danej jednostki lub komórki organizacyjnej.

W dniu 11 czerwca 2024 roku Zarząd Spółki podjął decyzję o jednostronnym rozwiązaniu za wypowiedzeniem Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO Spółka Akcyjna („ZUZP”) oraz Porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań stron Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. zawartego w dniu 14 lutego 2005 r. („Porozumienie Walentynkowe”). ZUZP i Porozumienie Walentynkowe zostaną rozwiązane z upływem 24 miesięcznego okresu wypowiedzenia, który upływa 11 czerwca 2026 r. Powyższa decyzja została poprzedzona przedłożoną Związkom Zawodowym działającym w PKP CARGO propozycją zawarcia porozumienia o rozwiązaniu ZUZP oraz Porozumienia Walentynkowego z dniem 31 grudnia 2024 r., która zakończyła się niepowodzeniem.

W dniu 3 lipca 2024 roku Zarząd Spółki podjął decyzję o zamiarze przeprowadzenia zwolnień grupowych przez Zakłady i Centralę PKP CARGO S.A., a 24 lipca 2024 r. podjął stosowną uchwałę w tym zakresie. Zwolnienia grupowe dotyczyły do 30% zatrudnionych w Spółce (do 4142 pracowników) w różnych grupach zawodowych i nastąpiły w okresie: nie wcześniej niż od dnia następującego po dniu zawiadomienia do powiatowych urzędów pracy do dnia 30 września 2024 r. Pracownikom w związku z rozwiązaniem z nim stosunku pracy w ramach grupowego zwolnienia, przysługuje odprawa pieniężna uzależniona od okresu zatrudnienia.

Wyżej wymienione, decyzje były podejmowane przez Zarząd PKP CARGO w celu ograniczenia kosztów, w tym pracowniczych i reorganizacji wprowadzanych przez Zarząd Spółki w ramach poprawy wyników finansowych PKP CARGO. Działania te miały na celu zapewnienie stabilności finansowej, dalszego rozwoju Spółki oraz odzyskania jej silnej pozycji rynkowej.

Jednocześnie w dniu 6 sierpnia 2024 roku Zarząd PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. rozpoczął konsultacje z zakładowymi organizacjami związkowymi działającymi w spółce w sprawie zamiaru przeprowadzenia zwolnień grupowych, które miałyby zostać przeprowadzone na podstawie Ustawy z dnia 13 marca 2003 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników. Konsultacje zakończyły się w dniu 18 września 2024 r. Strony nie zawarły porozumienia określającego zasady postępowania w sprawach dotyczących pracowników objętych zamiarem grupowego zwolnienia.

W dniu 21 sierpnia 2024 roku Zarząd PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. przekazał działającym w spółce organizacjom związkowym zawiadomienia o zamiarze dokonania zwolnień grupowych. Zwolnienia miałyby objąć do 752 pracowników spółki PKP CARGOTABOR Sp. z o.o.

3.6.2. Sądowa restrukturyzacja Spółki PKP CARGO

Zarząd Spółki w dniu 27 czerwca 2024 r. złożył wniosek do Sądu o otwarcie postępowania sanacyjnego. Celem złożenia wniosku była poprawa sytuacji finansowej oraz płynnościowej Spółki. Decyzję o złożeniu wniosku Zarząd podjął mając na względzie najlepszy interes Spółki i jej akcjonariuszy. W ocenie Zarządu proces restrukturyzacji pod nadzorem Sądu umożliwi kontynuowanie przez Emitenta działalności operacyjnej w celu osiągnięcia jak najlepszych efektów dla wierzycieli, pracowników i akcjonariuszy.

W dniu 2 lipca 2024 r. Zarząd Spółki otrzymał od Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy postanowienie w przedmiocie ustanowienia zabezpieczenia majątku Spółki poprzez wyznaczenie tymczasowego nadzorca sądowego: Zimmerman Filipiak Restrukturyzacja Spółka Akcyjna.

W dniu 25 lipca 2024 r. Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy postanowił o otwarciu postępowania sanacyjne PKP CARGO, na podstawie art.288 ust.3 pr. r. zezwolić Spółce na wykonywanie zarządu nad całością przedsiębiorstwa w zakresie nieprzekraczającym zakresu zwykłego zarządu oraz wyznaczyć zarządcę w osobie Pani Izabeli Skonieczna- Powąłka (nr. licencji 772).

3.6.3. Sądowa restrukturyzacja spółki zależnej PKP CARGOTABOR

W dniu 27 lipca 2024 r. Zarząd spółki zależnej PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. złożył wniosek o otwarciu postępowania sanacyjnego oraz wniosek o ogłoszenie upadłości. Złożenie ww. wniosków było konsekwencją wstrzymania zleceń na naprawy taboru od PKP CARGO oraz brak spłaty zobowiązań przez PKP CARGO.

W dniu 6 sierpnia 2024 roku Zarząd spółki zależnej otrzymał postanowienie Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy w przedmiocie ustanowienia zabezpieczenia majątku PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. poprzez wyznaczenie tymczasowego nadzorca sądowego: Marcin Mirosław Kubiczek (nr. licencji 244).

W dniu 2 września 2024 roku Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy, postanowił o otwarciu postępowania sanacyjnego PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., na podstawie art.288 ust.3 pr. r. zezwolił spółce zależnej na wykonywanie zarządu nad całością przedsiębiorstwa w zakresie nieprzekraczającym zakresu zwykłego zarządu i wyznaczył zarządcę, którym został Geromin Lewandowski Restrukturyzacje Sp. z o.o. (numer KRS 0000998859).

3.6.4. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

- W wyniku rokowań przeprowadzonych w dniu 10 stycznia 2024 r. w ramach sporu zbiorowego z Organizacjami Związkowymi dot. wdrożenia z dniem 1 października 2023 r. podwyżki wynagrodzeń w ramach rokowań w sporze zbiorowym, Spółka nie osiągnęła porozumienia i w konsekwencji został sporządzony protokół rozbieżności. Podpisanie ww. protokołu skończyło rokowania, a spór zbiorowy przeszedł w etap mediacji.
- W dniu 17 stycznia 2024 r. Zarząd Spółki wyraził zgodę na zawarcie umowy o współpracy z CMC Poland Sp. z o.o., przedmiotem której jest świadczenie przez Spółkę na rzecz CMC Poland Sp. z o.o. usług przewozu złomu oraz produktów metalowych w terminie od 1.01.2024 r. do 31.12.2026 r. Przewidywana szacunkowa wartość umowy w okresie jej obowiązywania wyniesie łącznie 192 014 521 mln zł netto (236 177 860 mln zł brutto).
- W dniu 29 lutego 2024 roku PKP CARGO zawarła z Bankiem Gospodarstwa Krajowego aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100 mln zł wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 28 lutego 2025 roku.
- W dniu 19 marca 2024 roku PKP CARGO zawarła z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100 mln zł wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 30 czerwca 2024 roku, a następnie w dniu 25 czerwca 2024 r. PKP CARGO zawarła z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym z dnia 19 grudnia 2019 r. wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 30 września 2024 r.
- W dniu 11 marca 2024 roku wpłynęła ostatnia transza z kwoty 51 700 000 zł dofinansowania przyznanego Spółce zależnej PKP CARGO TERMINALE przez Zarząd Województwa Łódzkiego z Regionalnego Programu Operacyjnego. Pomoc publiczna stanowiła 49,98% kosztów kwalifikowanych realizacji infrastrukturalnego w Zduńskiej Woli – Karsznicach.
- W dniu 18 kwietnia 2024 roku odbyło się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A., które podjęło:
 - Uchwałę w sprawie zmiany wyrażenia zgody na zawarcie z konsorcjum firm audytorskich Grant Thornton Polska P.S.A. Grant Thornton Frąckowiak P.S.A. Aneksu nr 2 do Umowy na badanie i przegląd jednostkowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych za lata 2021-2025,
 - Uchwałę w sprawie zmiany w § 12 ust 2 oraz § 25 ust. 3 Statutu Spółki.
- W dniu 23 maja 2024 roku PKP CARGO zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 100 mln zł wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 23 sierpnia 2024 roku,
- W dniu 23 maja 2024 roku PKP CARGO wraz ze spółką z Grupy Kapitałowej PKP CARGO zawarła z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. aneks do Umowy kredytu w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 50 mln zł wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 23 sierpnia 2024 roku.

- W dniu 12 czerwca 2024 roku Zarząd Spółki podpisał z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. („PKP PLK”) List Intencyjny, którego przedmiotem jest wyrażenie dalszego zainteresowania przez PKP CARGO i PKP PLK podjęciem działań zmierzających do przeprowadzenia transakcji nabycia przez PKP PLK od PKP CARGO 100% udziałów w CARGOTOR Sp. z o.o.
- W dniu 20 czerwca 2024 roku Zarząd Spółki złożył w Prokuraturze Okręgowej w Warszawie zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa na szkodę Spółki przez osoby będące Członkami Zarządu PKP CARGO S.A. w latach 2022 – 2023. W okresie pełnienia przez nich funkcji zostały zidentyfikowane nieprawidłowości wynikające z niedopełnienia ciążących na nich obowiązków dochowania należytej staranności wynikającej z zawodowego charakteru ich działalności, co stało się podstawą do złożenia zawiadomienia o podejrzeniu popełnienia przestępstwa na szkodę Spółki z art. 304 § 1 k.p.k.
- W dniu 25 czerwca 2024 r. PKP CARGO zawarła z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. aneks do Umowy o kredyt w rachunku bieżącym z dnia 28 czerwca 2022 r. wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 30 września 2024 r.
- W dniu 24 lipca 2024 r. Zarząd Spółki otrzymał oficjalną informację o wyborze oferty Spółki jako najkorzystniejszej w postępowaniu organizowanym przez ENEA Trading Sp. z o.o. działającej na rzecz i w imieniu ENEA Wytwarzanie Sp. z o.o. na wykonanie usługi przewozu transportem kolejowym węgla energetycznego z Lubelskiego Węgla „Bogdanka” S.A. dla Enea Wytwarzanie sp. z o.o.
- W dniu 29 lipca 2024 r. ArcelorMittal zaakceptował przedstawione przez Spółkę propozycje handlowe dotyczące zawarcia dwóch umów z ArcelorMittal Poland S.A. oraz ArcelorMittal Warszawa Sp. z o.o. na usługę przewozów towarów z różnych segmentów towarowych o łącznym szacowanym wolumenie ok. 6 mln ton.
- W dniu 20 sierpnia 2024 r. Zarząd Spółki powziął informację, iż w postępowaniu organizowanym przez Tauron Ciepło Sp. z o.o., PKP CARGO wraz z PKP CARGO Service jako Konsorcjum złożyło oferty na dwa zadania na wykonanie usługi transportu kolejowego węgla, które okazały się być najlepszymi ofertami.
- W dniu 27 sierpnia 2024 r. Zarząd Spółki otrzymał wniosek Związków Zawodowych skierowany do Rady Nadzorczej Spółki o odwołanie ze składu Zarządu Spółki Pana Zenona Kozendry – przedstawiciela załogi.
- W dniu 29 sierpnia 2024 r. PKP CARGO S.A. złożyło ofertę w przetargu nieograniczonym organizowanym przez PGE Polska Grupa Energetyczna S.A. pn. „Zakup usługi przewozu węgla kamiennego transportem kolejowym do Oddziałów PGE Energia Ciepła S.A. i ZEW KOGENERACJA S.A. w latach 2025 - 2027”.
- W dniu 4 września 2024 r. Zarząd Spółki złożył w Prokuraturze Okręgowej w Warszawie zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa przez Pana Jacka Sasina pełniącego funkcję Ministra Aktywów Państwowych w latach 2019-2023.
- W dniu 4 września 2024 r. doszło do obustronnego podpisania trzech umów pomiędzy PKP CARGO a ENEA Wytwarzanie sp. z o.o., których przedmiotem jest wykonanie usługi przewozu transportem kolejowym węgla energetycznego z Lubelskiego Węgla „Bogdanka” S.A. dla Enea Wytwarzanie sp. z o.o. w łącznej ilości 9 mln ton.

3.7. Opis podstawowych zagrożeń i ryzyk

Ryzyko wynikające z uwarunkowań makroekonomicznych i geopolitycznych

- Rozwój sytuacji geopolitycznej i skala wpływu kryzysów zbrojnych w kontekście ich oddziaływania na aktywność gospodarczą w Polsce i na świecie oraz przyszłe poziomy cen surowców - działanie branży kolejowej nadal w warunkach mocno podwyższonej niepewności, która jest związana z trwającym konfliktem w Ukrainie oraz gospodarczymi konsekwencjami zmiany układu sił na świecie. Na tle globalnych przemian okres dekonjunkury, wysoka inflacja i koszt kapitału, wzrost cen energii znacząco wpływały na działalność spółek Grupy PKP CARGO w trakcie I półrocza 2024 r., w tym na skalę świadczonych przez nie usług przewozowych i spedycyjnych. Trwający konflikt pomiędzy Rosją a Ukrainą, a także wojna handlowa pomiędzy Stanami Zjednoczonymi i Chinami, plus inne mniejsze ogniska zapalne na świecie niekorzystnie wpływają na poziom wymiany międzynarodowej oraz wzrostu PKB w skali globalnej;
- relatywnie wysokie koszty surowców energetycznych, paliw oraz energii wraz z niekorzystną strukturą przemysłu energetycznego (z uwagi na wysoki udział paliw kopalnych), uderzają w krajowy przemysł (ale także w usługi), co może doprowadzić do trwałego spadku rentowności działalności prowadzonej w Polsce i równocześnie prowadzić do uszczuplenia potencjału w przyszłości;
- polityka gospodarcza i handlowa największych gospodarek oraz przyszły kształt polityk UE są obszarami dużej niepewności w warunkach i możliwościach funkcjonowania oraz rozwoju sektora kolejowego. Duże zmiany gospodarcze związane ze ścieraniem się i kształtowaniem nowych biegunów sił na świecie, są wstępem do coraz

bardziej widocznego odwrotu od dotychczasowej współpracy handlowej i międzynarodowej jaką znaleźliśmy. Niestety przemiany te negatywnie wpływają na rynek transportowy, co przekłada się na wyniki podmiotów związanych z rynkiem przewozów kolejowych (w tym działań spedycyjnych w tym obszarze).

- niekorzystny wpływ niskiego popytu na rynkach światowych na aktywność gospodarczą w Polsce i Czechach – choć eksport na trudnych rynkach globalnych nie kształtuje się negatywnie i generalnie wspiera wyniki PKB, to jednak skala wykorzystania mocy produkcyjnych jest stosunkowo niska, a koszty działalności relatywnie wysokie, co powstrzymuje przedsiębiorców przed silnym zaangażowaniem środków w nowe projekty i zwiększaniem potencjału produkcyjnego;
- wciąż fundamentalna rola ładunków masowych w działalności Grupy PKP CARGO, w tym w szczególności węgla, kruszywa, ale także koksu, rud i metali, chemikaliów i wyrobów chemicznych oraz paliw ciekłych. Przytłumiony popyt na powyższe towary w znaczący sposób wpływa negatywnie na rynek przewozów kolejowych, obniżając w istotny sposób możliwość do pozyskania ilości ładunków. W I półroczu 2024 r. produkcja sprzedana przemysłu w Polsce wzrosła jedynie o +0,1% r/r (wobec spadku o -2,1% r/r w I półroczu 2023 r.).⁶⁶ Decydujący wpływ na ogólny wynik sektora miało przetwórstwo przemysłowe, które nie zanotowało zmiany w wartości produkcji względem analogicznego okresu ubiegłego roku (przy stałym ponad 80% udziale w wynikach branży). Kluczowe dla przewozów towarowych kolejją były także spadki w sekcji górnictwo i wydobywanie, która odnotowała zauważalne obniżenie poziomu produkcji (spadek o -4,1% w porównaniu z I półroczem 2023 r.).⁶⁷ Z uwagi na dużą zależność od rynków zewnętrznych eksport w Polsce i w Czechach, pomimo licznych trudności, podtrzymuje stosunkowo dobre wyniki gospodarek, generując zauważalne strumienie towarów w obrocie gospodarczym. Jednakże słabe dane dotyczące nowych zamówień w przemyśle oraz ograniczone moce produkcyjne nie pozwalają na odbudowanie aktywności przez gospodarkę regionu, co niestety będzie miało wciąż negatywny wpływ na działalność i wyniki spółek Grupy PKP CARGO w drugim półroczu br.
- nierównowaga ekonomiczna – znaczący deficyt finansów publicznych w Polsce, a także szybko rosnące zadłużenie i koszt jego obsługi, wydłużony czas wychodzenia z wysokiej inflacji oraz podwyższonego poziomu stóp procentowych, ogromne środki przeznaczane na obronność oraz wydatki socjalne mogą skutecznie dławić tempo wzrostu krajowej ekonomii w kolejnych latach;
- niski poziom inwestycji (zwłaszcza prywatnych) w Polsce (obniżający potencjał wzrostu w kolejnych latach) już od kilku lat kształtuje się w Polsce zauważalnie poniżej średnich dla państw Unii Europejskiej;
- ryzyko demograficzne – z uwagi na szybkie starzenie się społeczeństwa, pojawia się stały brak „rąk do pracy” (wynikający m.in. z niskiego poziomu bezrobocia), co powoduje konieczność sprowadzania kolejnych grup pracowników (z coraz to bardziej egzotycznych regionów globu);
- wysokie koszty transformacji związane ze zmianami klimatu oraz prowadzoną polityką klimatyczną Unii Europejskiej – będą powodować narastający sprzeciw wobec zmian, co w konsekwencji przełoży się na rosnące koszty działań osłonowych (realizowanych przez państwa) i silnie rosnące zadłużenie (a więc dalsze powiększające się nierównowagi makroekonomiczne).

Ryzyka związane z sytuacją na rynku przewozów w głównych grupach towarowych

negatywny wpływ na rynek węglowy:

- Zauważalna redukcja zużycia węgla energetycznego w gospodarce. Trwa aktualizacja strategii „Polityka Energetyczna Polski do 2040 r.” z uwagi na zmiany faktyczne (także w wyniku wybuchu wojny w Ukrainie) oraz zmiany prawodawstwa w Unii Europejskiej, która ma pokazać realne ramy i kierunki transformacji. Brak notyfikacji polskich programów dotyczących górnictwa oraz ryzyka z tym faktem związane, mogą doprowadzić do niekontrolowanego odejścia od węgla, a więc szybkich zmian w licznych sferach polskiej gospodarki, które wyeliminują w znacznym stopniu surowiec z obrotu;⁶⁸
- wciąż wysokie oraz w przyszłości rosnące ceny uprawnień do emisji CO₂ - stanowią w branżach „energochłonnych” stale rosnący koszt związany z produkcją; (co wynika z funkcjonujących już od 2002 r. w prawodawstwie Unii Europejskiej systemu handlu emisjami, który systemowo zakładał redukcję ilości dostępnych certyfikatów i stopniowe usuwanie z rynku certyfikatów darmowych), coraz więcej podmiotów będzie dążyło do odejścia od surowców generujących wysokie emisje, w tym m.in. węgla;
- nadpodaż węgla na rynku polskim (w wyniku m.in. importu) prowadzi do wzmoczonego składowania węgla, które obniża jego parametry jakościowe oraz wpływa na problemy polskich producentów (którzy nie są w stanie sprzedać bieżącej produkcji, co prowadzi do dalszego jej obniżenia);

⁶⁶ Główny Urząd Statystyczny, (w jednostkach powyżej 9 pracujących)

⁶⁷ Główny Urząd Statystyczny/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju w 1 półroczu 2024 r. (s. 43-44)

⁶⁸ Polityka Energetyczna Polski do 2040 r., Program dla sektora górnictwa węgla kamiennego w Polsce, Portal Energetyka24

- rosnące prawdopodobieństwo silnych zakłóceń na rynku węgla, w tym ryzyko szybkiego i niekontrolowanego odejścia od wysokiego wykorzystania surowca w gospodarce. Następstwa tego stanu mogą w średnim/wysokim stopniu wpłynąć na przewozy kolejowe zwłaszcza na rynku polskim;
- planowane zakończenie wydobycia węgla kamiennego (najpóźniej na przełomie 2025/2026) w ostatniej kopalni węgla kamiennego w Czechach, doprowadzi do dalszego ograniczenia przewozów surowca przez podmioty z Grupy PKP CARGO. Sytuację jedynie w ograniczonym zakresie mogą poprawić przewozy węgla koksowego (m.in. wydobywanego przez JSW) na potrzeby produkcji hutnictwa, jednakże z uwagi na wymogi środowiskowe jego znaczenie z czasem także będzie spadać;

negatywny wpływ na rynek hutniczy:

- Dekoniunktura gospodarcza negatywnie wpływa na możliwości produkcyjne i sprzedażowe europejskich hut – wysoki koszt kapitału oraz zależność od branż, które silnie reagują na wszelkie zmiany sytuacji rynkowej w Unii Europejskiej (w tym budownictwa i sektora automotive, które generują ponad 50% zużycia stali w UE⁶⁹), wymusiły silne ograniczenie produkcji;
- wysokie koszty zakupu surowców, energii i uprawnień do emisji CO₂ są przyczyną redukcji mocy produkcyjnych w hutnictwie oraz prac mających na celu modernizację zakładów produkcyjnych. Wciąż istnieje spore ryzyko utraty zauważalnej części potencjału produkcyjnego w Europie, w tym w wyniku przeniesienia produkcji poza UE;

negatywny wpływ na rynek paliw ciekłych i chemikaliów:

- Silna dekonunktura uderza w produkcję branży chemicznej i paliwowej, co związane jest z mocną korelacją pomiędzy wynikami sektora, a zapotrzebowaniem na produkcję innych gałęzi przemysłu. Kryzys energetyczny w Europie (jako pokłosie wybuchu wojny w Ukrainie) spowodował wzrost cen surowców i energii, które są niezbędne w dużych ilościach do realizowania działalności w tym obszarze. Podwyższone koszty skutecznie hamują procesy produkcyjne, ograniczając możliwości branży w Unii Europejskiej;
- wysoka zależność sektora chemicznego od dostaw gazu, naraża podmioty funkcjonujące w oparciu o import surowca na niebezpieczeństwa związane z problemami w łańcuchach transportowych/przesyłowych (np. wydłużony czas dostawy z uwagi na działania zbrojne i brak możliwości żeglugi);
- trudna sytuacja dla producentów nawozów – znacząco podwyższone koszty zakupu gazu wraz z rosnącymi kosztami produkcji (związanymi m.in. z emisją CO₂, czy kosztami pracowniczymi) przekładają się na relatywnie wysokie ceny na rynku detalicznym. Dodatkowo na rynek dostarczana jest znacząca ilość tanich nawozów z Rosji (która posiada znaczące nadwyżki gazu - z uwagi na ograniczony jego eksport, a który spożytkowuje na produkcję produktów nie objętych sankcjami, w tym zwłaszcza nawozów);⁷⁰

negatywny wpływ na rynek budowlany:

- Transformacja energetyczna gospodarki, postępujące ograniczenie wykorzystania paliw kopalnych oraz stawiane cele w zakresie „zero emisyjności” prowadzą do zasadniczych przemian procesów produkcyjnych/technologicznych, co stwarza konieczność ponoszenia wysokich kosztów inwestycyjnych, przy niskiej, czy nawet ujemnej marży związanej z trudną sytuacją na rynku.
- zakończenie wydatkowania środków z poprzedniej perspektywy budżetowej Unii Europejskiej oraz mocno opóźnione wdrożenie wykorzystania środków z Funduszu Odbudowy UE (tzw. KPO) skutecznie wyhamowało dynamikę inwestycji publicznych. Trwające procedury, przetargi i ewentualne odwołania od nich mogą przesunąć realne wykorzystanie środków na 2025 r., jednocześnie stwarzać ryzyko kumulacji prac w latach 2025-2026 (w tym zwłaszcza w budownictwie kolejowym, gdzie sprawność procesów ma kluczowe znaczenie dla przewozów realizowanych przez transport szynowy);⁷¹ Wysoki koszt finansowania wraz z wyraźnie podwyższonym względem okresów poprzednich poziomem cen surowców energetycznych i materiałów budowlanych, a także mocno ograniczony popyt inwestycyjny przedsiębiorstw, przy wciąż wysokiej inflacji, znacząco utrudniają realizację procesów budowlanych;

negatywny wpływ na branżę cementową:

- Wysokie koszty zakupu uprawnień do emisji CO₂ oraz związane z zakupem surowców, energii oraz paliw, prowadzą do dalszego wzrostu kosztów produkcji cementu w Polsce, co w powiązaniu z wciąż nierówną konkurencją z importem

⁶⁹ Eurofer

⁷⁰ WNP, farmer.pl

⁷¹ gov.pl, WNP

cementu spoza Unii Europejskiej (w tym m.in. z Ukrainy) negatywnie wpływa na stabilność produkcji w kraju;⁷² Znaczący udział energii w produkcji cementu w powiązaniu z wysokim udziałem źródeł wysokoemisyjnych w produkcji energii elektrycznej w Polsce oraz wysokimi cenami prądu jest realnym zagrożeniem dla prowadzenia i rozwijania działalności branży cementowej w kraju;⁷³

negatywny wpływ na branżę sprzętową i maszynową:

- Wysokie koszty energii, surowców i komponentów oraz konieczność poszukiwania nowych odbiorców w celu utrzymania skali produkcji (z uwagi na spowolnienie gospodarcze), w powiązaniu z niskim poziomem inwestycji w Polsce (co wynika z wysokiego kosztu kapitału, związanego z wciąż wysokim poziomem stóp procentowych i inflacji, a zwłaszcza niestabilnością przepisów) wpływa wysoce negatywnie na produkcję branży sprzętowej i maszynowej;

negatywny wpływ na branżę papierniczą i drzewną:

- W branży papierniczej i drzewnej wciąż wysokie koszty energii oraz surowców (m.in. drewna, zrębki, czy masy celulozowej), a także ograniczona ich dostępność (z uwagi m.in. na sankcje w obrocie gospodarczym z Rosją i Białorusią), przyczyniają się do redukcji wolumenów produkcji oraz wyrobów gotowych. Sankcje nałożone na Białorusi (wcześniej czołowego dostawcę drewna, zrębki do Polski), w związku z wojną w Ukrainie wciąż znacząco redukują wykorzystanie potencjału polskich kolei do przewozów drewna na terenie naszego kraju. Ograniczone wolumeny drewna pochodzenia krajowego oraz brak regularnych dostaw zza wschodniej granicy prowadzi do wyraźnego ograniczenia przewozów kolejowych surowca w kraju;

negatywny wpływ na branżę intermodalną:

- Ograniczona skala przewozów kontenerów kolejną z/do Chin w porównaniu do okresu sprzed wojny w Ukrainie, z uwagi na realne ryzyko związane z przewozem przesyłek przez Rosję i Białoruś (w tym wzrostu kosztów związanych z ubezpieczeniem ładunku i zagrożeniem utraty cennego ładunku) oraz światowe spowolnienie wzrostu gospodarczego, przyczyniło się do spadku znaczenia „Nowego Jedwabnego Szlaku” (NJS).

Ryzyka związane z sektorem kolejowych przewozów towarowych

- Zmieniające się uwarunkowania rynkowe związane ze zwiększającą się konkurencją na rynku przewozów kolejowych i czasowo ograniczonym zapotrzebowaniem na usługi transportowe (co wynika ze spowolnienia gospodarczego w krajach Unii Europejskiej, jak i w skali globalnej);
- wzrost liczby operatorów kolejowych realizujących przewozy towarowe: zgodnie z danymi UTK, aktualnie na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych działa już 133 przewoźników posiadających aktywną licencję prezesa UTK na przewozy kolejowe rzeczy (dane UTK z 30 czerwca 2024 r.).⁷⁴ Wśród nich są także 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.⁷⁵ Na rynku z uwagi na dekonstrukcję występuje silne nasilenie walki konkurencyjnej, do rywalizacji o przewozy włączają się kolejni nowi przewoźnicy. W trakcie ostatnich 12-stu miesięcy Urząd Transportu Kolejowego wydał ponad 10 nowych licencji dla przewoźników kolejowych na wykonywanie przewozów towarowych, pomimo pogarszających się warunków funkcjonowania na rynku wciąż obszar ten pozostaje atrakcyjny dla nowych podmiotów;⁷⁶
- rosnąca średnia odległość przewożonych towarów (z 229,8 km w 2021 r. do 266,0 km w 2023 r.).⁷⁷ Wybuch wojny w Ukrainie oraz zmiana kierunków pozyskania towarów niezbędnych dla funkcjonowania gospodarki doprowadziło do zasadniczych zmian w zakresie przewozów towarów kolejną (gdzie zasadnicze znaczenie uzyskały porty morskie). Na wydłużenie się średniej odległości stale negatywnie oddziałują prowadzone przez zarządcę infrastruktury prace remontowe i modernizacyjne, co dodatkowo pogarsza czas przewozu oraz istotnie wpływa na konkurencyjność transportu kolejowego względem drogowego. Wciąż bardzo niska średnia prędkość handlowa pociągów towarowych (w 2023 r. wyniosła jedynie 29,2 km/h dla wszystkich pociągów wytrasowanych w ruchu towarowym, pomimo corocznych, stosunkowo wysokich nakładów inwestycyjnych na sieć kolejową);⁷⁸

⁷² Polskicement.pl

⁷³ Polskicement.pl

⁷⁴ Urząd Transportu Kolejowego (licencjonowani przewoźnicy kolejowi, stan zgodnie z wykazem UTK po aktualizacji na dzień 07 czerwca 2024 r.), statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK. Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej, w tym spółka z Grupy PKP CARGO - PKP CARGO International

⁷⁵ Urząd Transportu Kolejowego

⁷⁶ Urząd Transportu Kolejowego

⁷⁷ Urząd Transportu Kolejowego/Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2023-r. (31 lipiec 2024 r.)

⁷⁸ Urząd Transportu Kolejowego/Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2023-r. (31 lipiec 2024 r.)

- podatność przewozów intermodalnych na wpływ czynników geopolitycznych - wzrost aktywności lub jej zmniejszenie, zależy od wydarzeń, które oddziałują na międzynarodowe szlaki transportowe (m.in. ograniczony ruch na Nowym Jedwabnym Szlaku z uwagi na zaangażowanie Rosji w wojnę w Ukrainie, czy konflikt na Bliskim Wschodzie), a także popytu w kraju oraz innych państwach Unii Europejskiej. Rok 2023 był drugim z rzędu rokiem ze spadkiem przewozów intermodalnych;⁷⁹
- rozszerzanie wachlarza usług przewozowych, rozdrobnienie rynku - wyraźnie rośnie udział rynkowy grupy pozostałych drobnych przewoźników, którzy nie przekraczają progu udziału w rynku na poziomie 0,5% i to oni głównie zdobywają rynek. Konkurenci Grupy PKP CARGO świadczą bardzo szeroki zakres usług przewozowych (związanych także ze spedycją i logistyką transportów), wykonując kluczowe dla polskiej gospodarki przewozy m.in.: węgla, kruszyw, rud i wyrobów hutniczych, paliw płynnych oraz chemikaliów. Zwiększa się równocześnie liczba podmiotów, które posiadają w grupie kapitałowej własnego operatora kolejowego, który z uwagi na posiadane zasoby, oprócz pracy wykonywanej na rzecz spółek powiązanych (co powoduje wyłączenie licznych strumieni towarów z konkurencyjnego rynku i jest realizowane w ramach wewnętrznej współpracy), nierzadko przejmuje także przewozy na wolnym rynku (co związane jest m.in. z pokryciem kosztów stałych w ramach wewnętrznych umów we własnej grupie kapitałowej i możliwości konkurowania ceną na pozostałych rynkach). Należy nadmienić, że tylko nieliczne spółki prywatne realizują przewozy w ruchu rozproszonym oraz przewozy nadzwyczajne, natomiast kolejny rok z rzędu wzrasta liczba podmiotów wykonujących przewozy towarów niebezpiecznych (39 operatorów kolejowych realizowało takie przewozy w 2023 r.);⁸⁰
- zmiana struktury sprzedaży w ramach grupy spółek wchodzących w skład PKP CARGO INTERNATIONAL - planowane szybkie zakończenie wydobywania węgla w Czechach oraz stopniowe wygaszanie wydobywania węgla brunatnego mogą w znaczący sposób ograniczyć ilość towarów podatnych na kolejowe przewozy towarowe (zwłaszcza w kontekście trudności przemysłu hutniczego w Czechach). By podołać wyzwaniom przyszłości wymagany jest znaczny program inwestycyjny, obejmujący zakup nowoczesnych uniwersalnych środków transportu, a także budowę kolejnych terminali, co jest dużym wyzwaniem przy wysoce konkurencyjnych rynkach europejskich (a więc ponoszenia wysokich kosztów, bez gwarancji odpowiedniej stopy zwrotu). Istotnym czynnikiem jest tu również dbanie o właściwy wolumen przewozów, ale przede wszystkim na ich rentowność oraz dalszy rozwój usług o otoczeniu głównej działalności (m.in.: utrzymanie bocznic, obsługa terminali, obsługa składowisk odpadów, działalność rekultywacyjna, budownictwo kolejowe) powinno być stabilizatorem działalności Grupy PKP CARGO na terenie państw na południe od Polski.

Ryzyka w prowadzonej działalności

Ryzyko związane z transportem drogowym

Transport drogowy jako najbardziej elastyczna gałąź transportu stanowi jedno z najważniejszych zagrożeń dla rozwoju transportu kolejowego. Ograniczenie roli przewozów pociągami wynika ze znacznie większej elastyczności przewoźników drogowych, co więcej są oni w stanie w znacznie bardziej aktywny sposób przystosować się do nowych kryteriów rynkowych, co pomimo pewnych pól przewagi dla kolei nie pozwoli przewoźnikom kolejowym na znaczące powiększenie skali działalności. Utrzymująca się tendencja wzrostowa udziału w rynku transportu drogowego kosztem zmniejszenia udziałów pozostałych gałęzi transportu.

Wysoce niezrównoważony system transportowy wpływający na ograniczenie przyrostu ładunków przewożonych transportem kolejowym (m.in. ograniczona sieć linii kolejowych rozgraniczających transport lokalny i międzyregionalny, brak podjęcia budowy nowych linii, czy też modernizacje, które nie przynoszą odpowiedniego zwiększenia przepustowości linii, ani też skrócenia czasu przejazdu).

Wzrost znaczenia drogowego transportu towarów jest rezultatem obiektywnie istniejących oraz pogłębiających się przewag konkurencyjnych względem transportu kolejowego, do których zaliczają się m.in.:

- relatywnie niskie bariery wejścia,
- utrzymujące się wysokie dysproporcje w cenach źródeł energii dla transportu kolejowego (prądu) i samochodowego (oleju napędowego),
- nierównowaga w poziomie wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej i infrastruktury dróg publicznych (zwłaszcza w zakresie opłaty za jednostkę pokonanego dystansu),
- wysoce rozwinięta sieć drogowa w Polsce i Czechach,

⁷⁹ Urząd Transportu Kolejowego/Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2023-r. (31 lipiec 2024 r.)

⁸⁰ Urząd Transportu Kolejowego/Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2023-r. (31 lipiec 2024 r.)

- niski koszt dostępu do infrastruktury drogowej w Polsce (niewielki udział dróg na których obowiązują opłaty w stosunku do całej sieci drogowej w Polsce),
- szybka adaptacja przewoźników drogowych do zmieniającego się wolumenu przewozu,
- jednoznacznie wyższa w porównaniu z transportem kolejowym średnia prędkość transportu towarów, wraz z zasadniczą zaletą, jaką jest możliwość bezpośredniej realizacji przewozów door-to-door,
- ryzyko ograniczonego zaangażowania się przewoźników kolejowych w proces transformacji energetycznej.

Możliwości przewozu dużej masy ładunkowej za pomocą transportu samochodowego były dotychczas ograniczane, w wyniku czego towary masowe przewożone były transportem kolejowym. Przy dzisiejszych uwarunkowaniach rynkowych za pomocą transportu samochodowego możliwe jest przetransportowanie prawie każdego rodzaju towaru. Dotychczas towary masowe były fundamentem przewozów kolejowych (węgiel, ruda, koks, kruszywa) ich ekonomiczne zalety dawały możliwość konkurencji z transportem samochodowym. Najbardziej zagrożone w tej sytuacji są przewozy grup towarowych, których udział w łącznych przewozach transportu samochodowego i kolejowego jest porównywalny - należą do nich np.: rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa w tym kamienie, piasek, żwir i gliny, metale i wyroby metalowe gotowe czy wyroby chemiczne.

Ryzyko związane z brakiem możliwości pozyskania odpowiedniej kadry.

Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania ryzyko związane z brakiem możliwości pozyskania odpowiedniej kadry nie występuje. Jest ono cyklicznie analizowane i monitorowane, aby umożliwić odpowiednią reakcję w przypadku jego wystąpienia.

Ryzyko niedoboru wyszkolonego personelu.

Ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu jest w Spółce właściwie zarządzane. Działania podejmowane w tym zakresie mają na celu zapewnienie odpowiedniej liczby pracowników, posiadających wymagane kompetencje, umożliwiające realizację celów biznesowych. Pracownicy przebywający na nieświadczeniu pracy mają prawo do wykonania czynności niezbędnych do zachowania uprawnień zawodowych.

W związku z wprowadzoną możliwością rotacyjnego nieświadczenia pracy, PKP CARGO kierując pracownika na tzw. „nieświadczenie pracy”, monitoruje termin ważności jego uprawnień, aby umożliwić tym samym jego powrót do pracy bez ryzyka utraty w/w uprawnień w trakcie przebywania na nieświadczeniu. Powyższe działanie umożliwia natychmiastowe podjęcie obowiązków służbowych przez pracowników bezpośrednio po zakończeniu okresu tzw. nieświadczenia, bez konieczności odbywania szkolenia i zdawania egzaminów przywracających uprawnienia, w związku z tym ryzyko związane z niedoborem wyszkolonego personelu jest w Spółce właściwie zarządzane.

Ryzyko sporów zbiorowych i strajku.

Aktualnie w Spółce nie została jeszcze zakończona procedura sporu zbiorowego zawistego w grudniu 2023 roku. Ostatnie spotkanie Stron zakończyło się podpisaniem protokołu rozbieżności, a na chwilę obecną rozmowy nie są kontynuowane.

Organizacje związkowe działające w Spółce zgłaszają Pracodawcy niezadowolenie oraz wyrażają swój niepokój w związku z wdrażanymi przez Członków Rady Nadzorczej, delegowanych od dnia 26 kwietnia 2024 r. do czasowego wykonywania czynności Członków Zarządu PKP CARGO S.A., rozwiązaniami w obszarze pracowniczym (tj. nieświadczenia pracy, wypowiedzenie PGP, ZUZP i Porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań stron ZUZP oraz wdrażanie procedury zwolnień grupowych), będącymi elementem trwających działań optymalizacyjnych.

W dniu 17 lipca br. Krajowa Sekcja Kolejarzy NSZZ „Solidarność” opublikowała stanowisko w sprawie sytuacji w PKP CARGO, w którym mówi stanowczo „NIE” wobec działań obecnego Zarządu PKP CARGO S.A. Jednocześnie poinformowała, że w razie potrzeby zostaną podjęte radykalne kroki obejmujące wszystkie spółki kolejowe ze strajkiem solidarnościowym na całej sieci PKP łącznie.

W związku z tym Sekcja Zawodowa NSZZ „Solidarność” Grupy PKP CARGO zdecydowała o rozpoczęciu protestów, a ich pierwszym etapem były demonstracje, które zostały przeprowadzone w dniach 25, 26 oraz 30 lipca 2024 r. przed siedzibami następujących Zakładów PKP CARGO S.A.: Południowego w Katowicach, Śląskiego w Tarnowskich Górach, Dolnośląskiego we Wrocławiu oraz Zachodniego w Poznaniu.

Ryzyka o charakterze finansowym

Ryzyko płynności

Struktura wiekowa zobowiązań na dzień bilansowy uległa znacznemu pogorszeniu w porównaniu do 31 grudnia 2023 roku, a wszystkie wskaźniki płynności wykazywały wartości znacząco poniżej uznawanych za bezpieczne. Z uwagi na pogorszenie sytuacji finansowej i płynnościowej na dzień 30 czerwca 2024 roku nie zostały również spełnione warunki określone w umowach kredytowych zawartych przez Jednostkę dominującą, co opisano w [Nocie 4.1 Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego](#).

Mając na uwadze powyższe Zarząd Jednostki dominującej podjął decyzję o złożeniu w dniu 27 czerwca 2024 roku wniosku do sądu o otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego. Otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego zabezpieczyło Jednostkę dominującą przed możliwością wypowiedzenia kluczowych umów zawartych z odbiorcami, dostawcami, instytucjami finansującymi, a zobowiązania powstałe przed dniem otwarcia tego postępowania restrukturyzacyjnego zostaną objęte układem. Jednostka dominująca zakłada spłatę tych zobowiązań w późniejszych okresach w drodze układu z wierzycielami zgodnie z zasadami Prawa restrukturyzacyjnego. Zobowiązania powstałe po dniu otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego są na bieżąco regulowane przez Jednostkę dominującą.

Ryzyko walutowe

Grupa narażona jest na ryzyka rynkowe związane z kursami walutowymi i stopami procentowymi. Celem procesu zarządzania ryzykiem rynkowym jest ograniczenie niepożądanych wpływów zmian czynników ryzyka rynkowego na przepływy pieniężne oraz wyniki w krótkim i średnim horyzoncie czasowym. Grupa zarządza ryzykami rynkowymi wynikającymi z powyższych czynników w oparciu o wewnętrzne procedury, które określają zasady pomiaru poszczególnych ekspozycji, parametry i horyzont czasowy.

Zasady zarządzania ryzykiem rynkowym są realizowane poprzez wskazane do tego komórki organizacyjne pod nadzorem Zarządu Spółki dominującej. Zarządzanie ryzykiem rynkowym odbywa się za pomocą opracowanych strategii, z częściowym wykorzystaniem instrumentów pochodnych. Instrumenty pochodne wykorzystywane są wyłącznie do ograniczenia ryzyka zmian wartości bilansowych i ryzyka zmian przepływów pieniężnych. Transakcje w zakresie instrumentów pochodnych zawierane są wyłącznie z wiarygodnymi partnerami, dopuszczonymi do udziału w transakcjach w wyniku zastosowania wewnętrznych procedur.

Grupa narażona była w I półroczu 2024 r. na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności Grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe o okresie zapadalności do 1 miesiąca, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania krótko- oraz długoterminowe z tytułu zawartych umów kredytów inwestycyjnych o okresach zapadalności powyżej 5 lat.

Z tytułu wyceny bilansowej należności i części zobowiązań krótkoterminowych i długoterminowych wyrażonych w walutach obcych, jak i realizacji rozliczeń w walutach obcych zarówno po stronie należności jak i zobowiązań powstają przychody (dodatnie różnice kursowe) i koszty finansowe (ujemne różnice kursowe). Wartości przychodów i kosztów finansowych ulegają wahaniom w ciągu roku, co spowodowane jest zmianą kursów.

Środki pieniężne w walutach obcych zdeponowane na rachunkach bankowych wynikają z niedopasowania terminów wpływów i wydatków oraz ze względu na przewagę wpływów nad wydatkami. W ujęciu długoterminowym ryzyko wyceny zrównuje się z ryzykiem zmiany wartości przepływów, dlatego też to przepływy a nie pozycje bilansowe są przedmiotem transakcji zabezpieczających.

Dla kursu EUR/PLN występuje częściowy naturalny hedging, ze względu na fakt, iż wpływy w walucie EUR są częściowo równoważone przez wydatki w tej samej walucie.

Spółka Dominująca dla wszystkich kredytów w EUR stosowała rachunkowość zabezpieczeń.

Powyższe transakcje były zawierane przez Jednostkę Dominującą.

Ryzyko stóp procentowych

Grupa narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych, leasingów opartych o zmienne stopy procentowe. W I półroczu 2024 r. odsetki od umów finansowych naliczane były według stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego. Stopą referencyjną dla umów leasingu zawartych w PLN jest WIBOR 1M.

Ryzyko stopy procentowej w umowach leasingu realizuje się poprzez waloryzację rat leasingowych w okresach miesięcznych.

W I półroczu 2024 r. odsetki od umów kredytowych naliczane były według stopy referencyjnej WIBOR O/N, WIBOR 1M, WIBOR 3M i EURIBOR 3M powiększonych o marżę banków. Ryzyko stopy procentowej w umowach kredytowych realizowane były poprzez waloryzację rat kredytowych w okresach miesięcznych, kwartalnych i półrocznych.

Ryzyko kredytowe

Grupa prowadząc działalność handlową realizuje sprzedaż usług dla podmiotów gospodarczych z odroczonym terminem płatności, w wyniku czego może powstać ryzyko nieotrzymania należności od kontrahentów za zrealizowane usługi. W celu zminimalizowania ryzyka kredytowego Grupa zarządza ryzykiem poprzez obowiązującą procedurę oceny wiarygodności kredytowej klienta. Ocena ta jest przeprowadzana w stosunku do wszystkich klientów, którzy korzystają z odroczonego terminu płatności. Spółka w ramach wewnętrznej polityki warunkuje stosowanie odroczonego terminu płatności, w przypadku akceptowalnej kondycji kontrahenta oraz pozytywnej historii współpracy.

Należności kontrahentów są regularnie monitorowane. W przypadku wystąpienia należności przeterminowanych zgodnie z obowiązującymi procedurami następuje wstrzymanie dostawy usług i uruchamiane są procedury windykacji.

Koncentracja ryzyka związanego z należnościami z tytułu dostaw i usług jest ograniczona ze względu na dużą liczbę kontrahentów z kredytem kupieckim rozproszonych w różnych sektorach gospodarki. Ponadto w celu zmniejszenia ryzyka nieodzyskania należności z tytułu dostaw i usług Spółka przyjmuje od swoich odbiorców zabezpieczenie w postaci między innymi: gwarancji bankowych /ubezpieczeniowych, cesji z kontraktów, kaucji oraz weksli.

Ryzyko kredytowe związane ze środkami pieniężnymi i lokatami bankowymi jest uważane jako niskie. Wszystkie podmioty, w których Grupa lokuje wolne środki pieniężne działają w sektorze finansowym.

Maksymalna ekspozycja na ryzyko kredytowe jest reprezentowana przez salda bilansowe należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałych należności, środków pieniężnych i pozostałych aktywów finansowych. Ekspozycja ta jest ograniczona przez zabezpieczenia ustanowione na rzecz Grupy (w postaci między innymi gwarancji bankowych/ ubezpieczeniowych, kaucji gwarancyjnych).

4. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1. Zasady sporządzenia śródrocznych sprawozdań finansowych

Śródroczne Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe oraz Śródroczne Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe sporządzono zgodnie z Międzynarodowym Standardem Rachunkowości nr 34 Śródroczna Sprawozdawczość Finansowa w kształcie zatwierdzonym przez Unię Europejską („UE”).

Śródroczne Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2024 roku oraz Śródroczne Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2024 roku zostały sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej inwestycji w instrumenty kapitałowe.

4.2. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

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

Tabela 18. Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa Kapitałowa PKP CARGO	w mln PLN ⁸¹		w mln EUR	
	6 miesięcy 2024	6 miesięcy 2023	6 miesięcy 2024	6 miesięcy 2023
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,3109	4,6130
Przychody z działalności operacyjnej	2 325,0	2 919,1	539,3	632,8
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-463,2	221,5	-107,4	48,0
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-555,8	139,8	-128,9	30,3
Zysk / strata netto	-453,1	109,7	-105,1	23,8
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-489,7	70,3	-113,6	15,2
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.)	-10,12	2,45	-2,35	0,53
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	-10,12	2,45	-2,35	0,53
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	501,7	695,7	116,4	150,8
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-297,8	-587,6	-69,1	-127,4
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-295,0	-111,1	-68,4	-24,1
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-91,1	-3,0	-21,1	-0,7
	30/06/2024	31/12/2023	30/06/2024	31/12/2023
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,3130	4,3480
Aktywa trwałe	6 846,2	7 030,6	1 587,4	1 617,0
Aktywa obrotowe	1 099,7	1 289,4	255,0	296,5
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	2,8	-	0,6	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	519,2	515,0
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	2 712,8	3 202,5	629,0	736,6
Zobowiązania długoterminowe	2 701,7	2 784,2	626,4	640,3
Zobowiązania krótkoterminowe	2 534,2	2 333,3	587,6	536,6

Źródło: Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 6 miesięcy zakończone 30 czerwca 2024 roku sporządzone według MSSF UE

⁸¹ W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyień w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Tabela 19. Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

PKP CARGO S.A.	w mln PLN ⁸²		w mln EUR	
	6 miesięcy 2024	6 miesięcy 2023	6 miesięcy 2024	6 miesięcy 2023
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,3109	4,6130
Przychody z działalności operacyjnej	1 773,4	2 235,3	411,4	484,6
Zysk / strata na działalności operacyjnej	-407,0	174,0	-94,4	37,7
Zysk / strata przed opodatkowaniem	-494,4	127,7	-114,7	27,7
Zysk / strata netto	-402,7	105,2	-93,4	22,8
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-424,4	99,3	-98,4	21,5
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/szt.)	-8,99	2,35	-2,09	0,51
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	-8,99	2,35	-2,09	0,51
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	492,8	647,9	114,3	140,4
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-282,2	-531,4	-65,5	-115,2
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-293,9	-114,9	-68,1	-24,9
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	-83,3	1,6	-19,3	0,3
	30/06/2024	31/12/2023	30/06/2024	31/12/2023
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,3130	4,3480
Aktywa trwałe	6 630,5	6 768,9	1 537,3	1 556,8
Aktywa obrotowe	642,3	800,0	148,9	184,0
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	2,8	-	0,6	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	519,2	515,0
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	2 513,4	2 937,8	582,7	675,7
Zobowiązania długoterminowe	2 347,2	2 417,5	544,2	556,0
Zobowiązania krótkoterminowe	2 415,0	2 213,6	559,9	509,1

Źródło: Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe PKP CARGO S.A. za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2024 roku sporządzona według MSSF UE

W okresach objętych Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO oraz Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za okres 6 miesięcy zakończony dnia 30 czerwca 2024 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: 30.06.2024 – 4,3130 PLN/EUR, 31.12.2023 – 4,3480 PLN/EUR;
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 30.06.2024 - 4,3109 PLN/EUR, 01.01 - 30.06.2023 - 4,6130 PLN/EUR

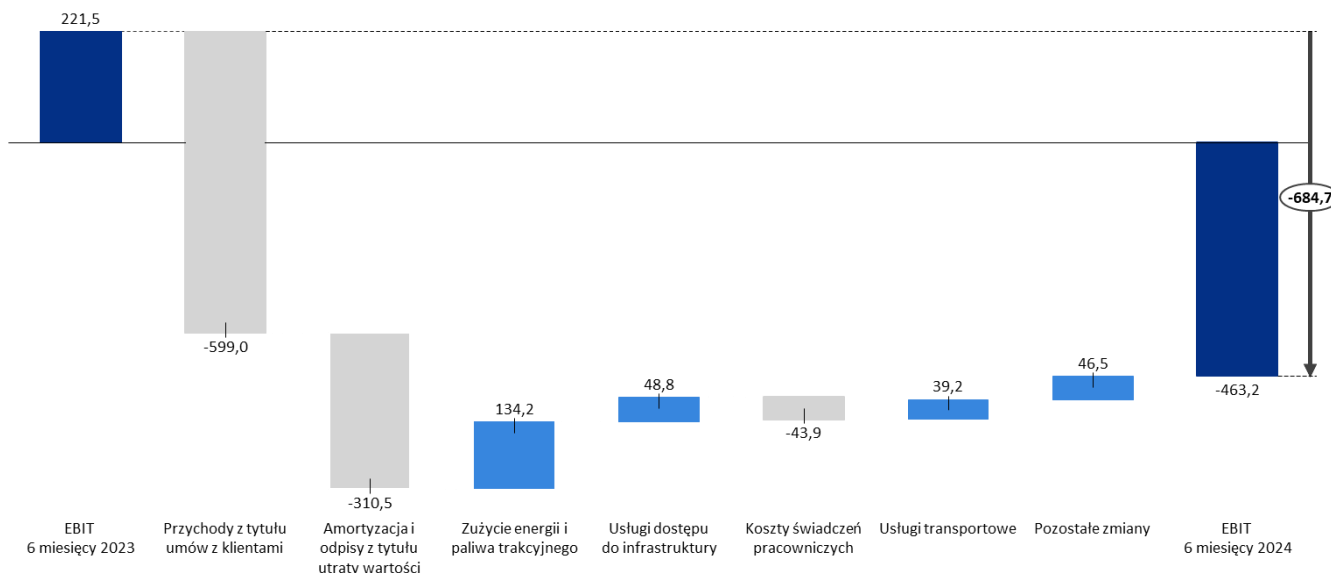
⁸² W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchylen w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

4.2.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

Sprawozdanie z wyników Grupy PKP CARGO

W okresie 6 miesięcy 2024 r. wynik EBIT wyniósł -463,2 mln zł, tj. pogorszył się w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r. o 684,7 mln zł.

Rysunek 18. Wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Najważniejsze odchylenia wpływające na wynik EBIT w okresie 6 miesięcy 2024 r. w porównaniu do 6 miesięcy 2023 r. zostały opisane poniżej:

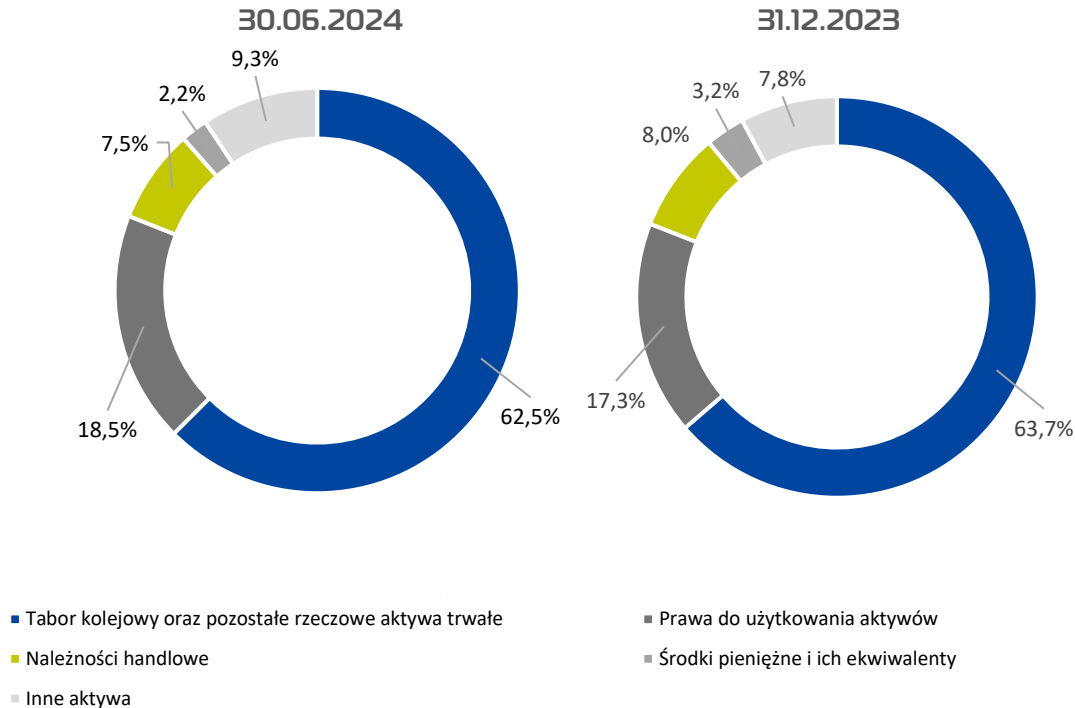
- spadek przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycji) było bezpośrednim efektem spadku masy. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale **3.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO**;
- wzrost amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości będący rezultatem utworzonych odpisów z tytułu utraty wartości aktywów trwałych w wyniku przeprowadzonych na dzień 30 czerwca 2024 roku testów na utratę wartości aktywów Spółki oraz PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji w łącznej wysokości 253,9 milionów złotych;
- spadek kosztów zużycia energii i paliwa trakcyjnego oraz usług dostępu do infrastruktury głównie w związku ze spadkiem pracy przewozowej;
- odnotowano spadek kosztów świadczeń pracowniczych jako rezultat głównie programu zwolnień z obowiązku świadczenia pracy;
- spadek kosztów usług transportowych skorelowany ze spadkiem pracy przewozowej;
- spadek kosztów na pozycji pozostałe zmiany wynikał m.in. ze spadku kosztów usług przeładunkowych, rekultywacyjnych, zużycia energii elektrycznej, gazu i wody oraz zużycia materiałów;

Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

AKTYWA

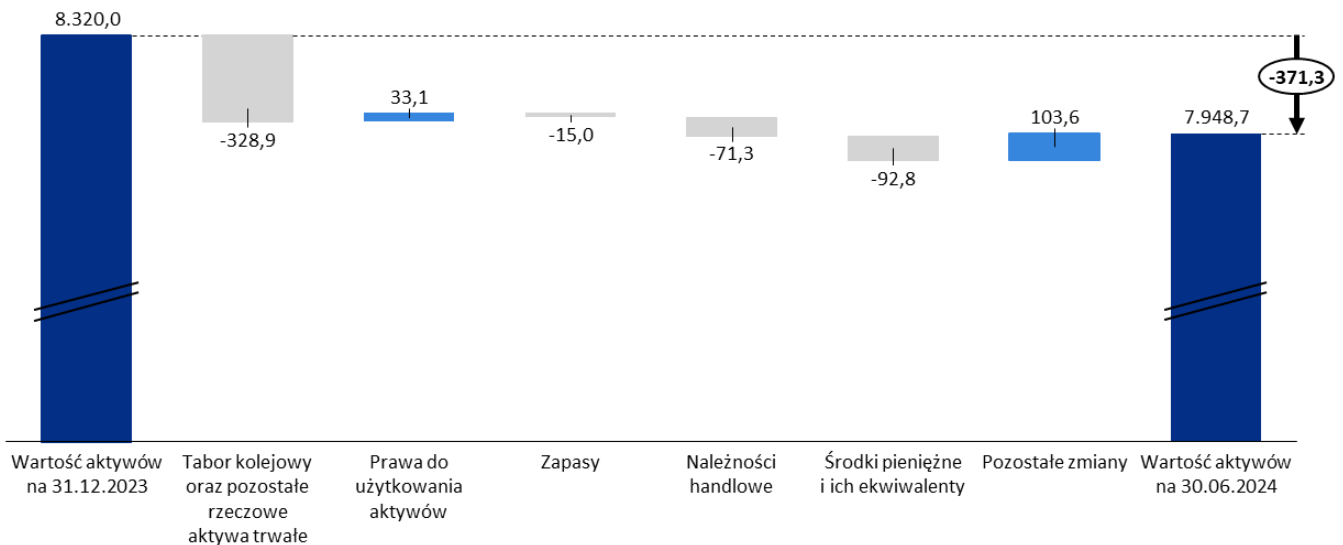
Największy udział w strukturze aktywów Grupy PKP CARGO na dzień 30.06.2024 r. miały tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 62,5% sumy aktywów wobec 63,7% na 31.12.2023 r. Spośród aktywów obrotowych, w tym okresie największy udział w całości aktywów miały należności handlowe, których wartość stanowiła 7,5% całkowitych aktywów Spółki.

Rysunek 19. Struktura aktywów – stan na 30.06.2024 r. oraz 31.12.2023 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 20. Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 6 miesięcy 2024 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 30.06.2024 r. w porównaniu do dnia 31.12.2023 r. zostały opisane poniżej:

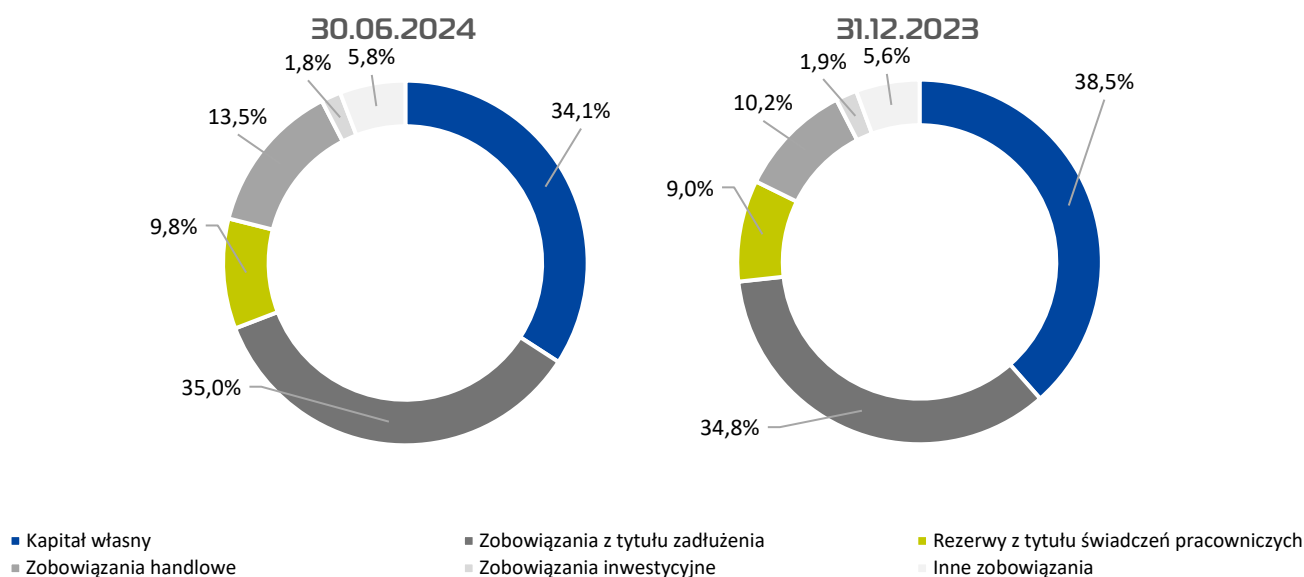
- spadek wartości taboru oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych, jako wypadkowa amortyzacji oraz niższych inwestycji w I półroczu 2024 roku;
- wzrost praw do użytkowania aktywów wynikający głównie z pozyskania wyższych praw nad amortyzacją. Prawa do użytkowania aktywów dotyczyły głównie taboru kolejowego, w tym leasingu lokomotyw oraz obszaru związanego z najmem nieruchomości;
- spadek wartości należności handlowych związany ze spadkiem sprzedaży usług w drugim kwartale 2024 roku;

- spadek wartości środków pieniężnych o 92,8 mln zł jest wypadkową głównie wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 318,9 mln zł, wydatków z tytułu zaciągniętych kredytów/pożyczek oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 340,6 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z działalności operacyjnej w wysokości 501,7 mln zł, wpływach z tytułu zaciągniętych kredytów o wartości 24,4 mln zł, otrzymanych dotacji w wysokości 21,9 mln zł oraz wpływach z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 13,8 mln zł.

KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA

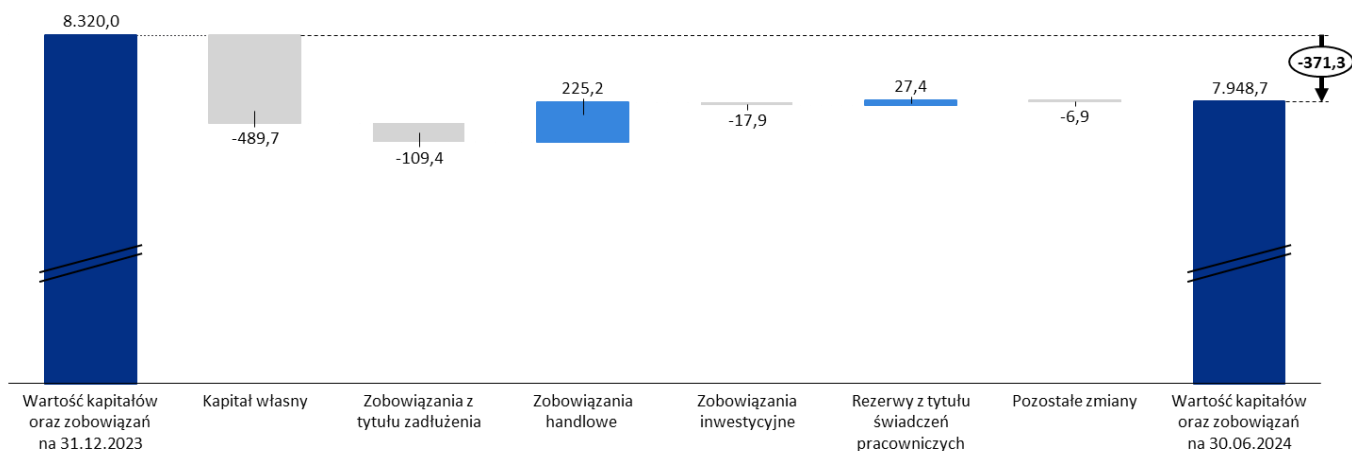
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO posiadał kapitał własny, który na dzień 30.06.2024 r. stanowił 34,1% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 38,5% na dzień 31.12.2023 r. W tym okresie zobowiązania z tytułu zadłużenia odpowiadały za 35,0% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 34,8% na dzień 31.12.2023 r.

Rysunek 21. Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.06.2024 r. oraz 31.12.2023 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 22. Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 6 miesięcy 2024 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

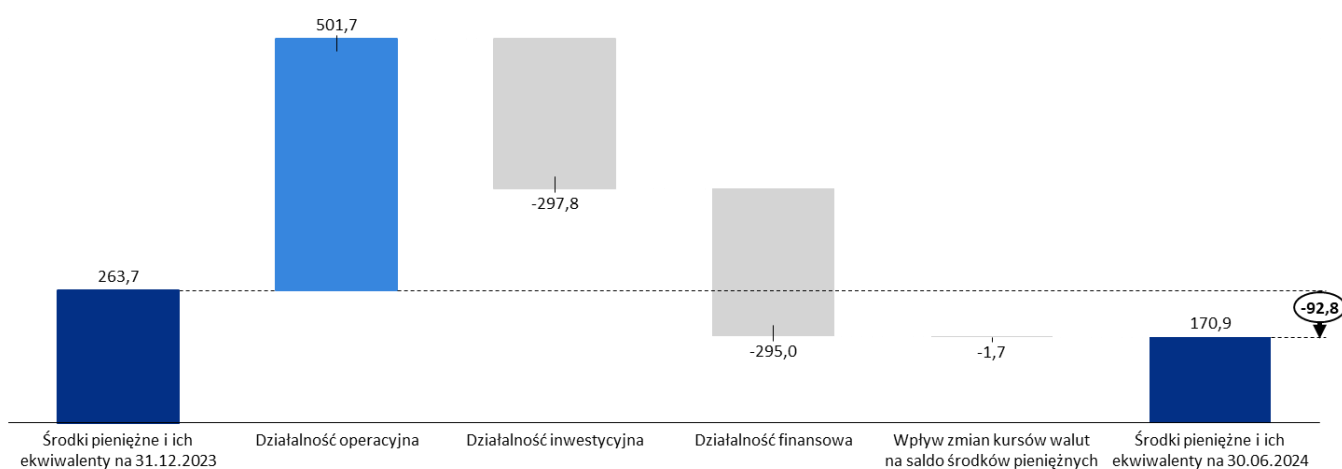
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych i zobowiązań na dzień 30.06.2024 r. w porównaniu do dnia 31.12.2023 r. zostały opisane poniżej:

- spadek wartości kapitałów własnych przede wszystkim z uwagi na wykazaną przez Grupę PKP CARGO stratę netto za okres 6 miesięcy 2024 r. (głównie pozycja zyski zatrzymane/(niepokryte straty));
- spadek wartości zobowiązań z tytułu zadłużenia w związku ze zwiększonym poziomem spłat kredytów ponad wpływami z tytułu zaciągniętych kredytów;
- wzrost zobowiązań handlowych głównie w wyniku powstania przeterminowanych zobowiązań oraz wzrost zobowiązań z tytułu odsetek.

4.2.3. Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 30.06.2024 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2023 r. spadła o 92,8 mln zł.

Rysunek 23. Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2024 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- dodatnie przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto m.in. przy stracie brutto na poziomie 555,8 mln zł, amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 700,2 mln zł oraz dodatnich przepływach wynikających ze zmian w kapitale obrotowym w wysokości 345,0 mln zł;
- ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej wynikały przede wszystkim z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 318,9 mln zł (w tym: głównie inwestycje taborowe);
- ujemne przepływy pieniężne z działalności finansowej odzwierciedlają głównie efekt spłaty kredytów oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 340,6 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 24,4 mln zł oraz otrzymanych dotacji w wysokości 21,9 mln zł.

4.2.4. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

Tabela 20. Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 6 miesięcy 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r.

Wyszczególnienie	6 miesięcy 2024	6 miesięcy 2023	Zmiana	
			2024 - 2023	Tempo zmian 2024 - 2023
Marża EBITDA ¹	10,2%	20,9%	-10,7	-51,3%
Marża wyniku netto (ROS) ²	-19,5%	3,8%	-23,3	-
ROA ³	-6,0%	3,7%	-9,7	-
ROE ⁴	-17,7%	9,1%	-26,8	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	184,8	201,2	-16,4	-8,2%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1 436,0	1 564,0	-128,0	-8,2%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁷	11,5	12,8	-1,3	-10,2%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	471,3	585,3	-114,0	-19,5%

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 bruttonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
7. Obliczony jako iloraz pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów Grupy w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
8. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w Grupie w danym okresie.

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

- w okresie 6 miesięcy 2024 r. marża EBITDA uległa pogorszeniu, głównie z uwagi na istotny spadek przychodów z działalności operacyjnej. Szczegółowe informacje o przyczynach zmian EBITDA i wyniku netto są przedstawione w rozdziale **4.2. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO**;
- pogorszenie wskaźników ROA i ROE oraz marży wyniku netto (ROS) wynika głównie z ujemnego wyniku netto w analizowanym okresie;
- spadek średniej masy brutto pociągu na lokomotywę jest efektem realizacji procesu przewozowego przy wysokim poziomie zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- spadek średniego tonażu brutto na lokomotywę oraz spadek średniego czasu pracy lokomotywy dziennie jest efektem spadku pracy przewozowej;
- spadek wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego wynika głównie ze spadku pracy przewozowej, przy jednoczesnym spadku przeciętnego zatrudnienia wyrażonego w etatach.

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

Sytuacja związana z wojną w Ukrainie

Wojna za naszą wschodnią granicą wydatnie wpływa na rynek przewozowy w Polsce, co jest wynikiem oddziaływania zarówno na rynki światowe, jak i bezpośrednio na podmioty funkcjonujące na europejskim i polskim obszarze gospodarczym.

Sankcje nałożone na Federację Rosyjską przez m.in. USA i UE dotyczą Rosję i Białoruś. Także podmioty z Grupy PKP CARGO silnie odczuwają brak możliwości lub obostrzenia związane z obsługą tego kierunku.

Restrykcje dotyczą przede wszystkim rynek paliw i ropy surowej, ale także takich towarów, które są szczególnie podatne na transport kolejowy, jak: rudy, wyroby z metali i metale, cement, czy drewno.

Wymiana handlowa z Ukrainą natomiast wyraźnie wzrosła, pomimo licznych problemów na poziomie logistycznym, kierunek ten można uznawać za rozwojowy.

Wzrosło znaczenie importu drogą morską oraz polskich portów, które zyskały znaczenie strategiczne przy ograniczonym wydobyciu w kraju oraz konieczność importu surowców i towarów, które do tej pory m.in. przybywały do kraju rurociągami. Z uwagi na odradzający się wzrost PKB, import do kraju powinien z czasem odczuwalnie wzrosnąć, co wraz ze stosunkowo stabilnym wolumenem eksportu, powinno zapewnić kroczący przyrost przewozów towarowych.

Spowolnienie wzrostu i problemy gospodarcze Chińskiej Republiki Ludowej (z uwagi m.in. na ograniczenie popytu światowego) było w powiązaniu z toczącą się wojną w Ukrainie barierą do rozwoju przewozów kolejowych w ramach „Nowego Jedwabnego Szlaku”, co negatywnie wpłynęło na przewozy Grupy. Jednak rosnące koszty frachtu morskiego (w tym spowodowane przez konflikt na Bliskim Wschodzie oraz ataki Huti), a także oczekiwany stopniowy powrót koniunktury powinien napędzać przyrost przewozów kontenerów w ramach NJS (co już jest widoczne w przewozach przez Małaszewicze w br.).

Podmioty z Grupy PKP CARGO aktywnie obserwują wszelkie zmiany organizacyjne i prawne w zakresie realizacji przewozów, a także bieżącą sytuację w trwającym konflikcie. Niezmiennie słabsze wyniki notują terminale na północno-wschodniej granicy Polski oraz podmioty w znacznej mierze wyspecjalizowane w realizacji usług spedycyjnych oraz transportowych, które realizują działalność w tym obszarze. Postępuje reorientacja ich potencjału, jednakże z uwagi na spowolnienie wzrostu gospodarczego i produkcji, a także trudną sytuację innych podmiotów w tym regionie jest to proces długotrwały oraz wymagający budowy nowych kompetencji i relacji. Spółki Grupy PKP CARGO nie odnotowały istotnych zagrożeń, w związku z trwającą wojną w Ukrainie oraz wpływem w otoczeniu makroekonomicznym, które mogłyby w znaczący sposób wpływać na działalność operacyjną. Równocześnie otoczenia rynkowe pozostaje wysoce zmienne, co wymaga od spółek z Grupy PKP CARGO aktywnych działań dostosowawczych.

Infrastruktura

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

Na szczególną uwagę zasługują plany związane z rozpoczęciem od czerwca 2024 r. modernizacji stacji granicznej Zebrzydowice, a od września 2024 r. modernizacji węzła Katowice, robót torowych w rejonie Dąbrowy Górniczej Towarowej oraz modernizacji linii nr 276 od Międzyzylesia do Wrocławia.

Koszty energii oraz cen paliw

W 2023 r. i nadal podstawowymi czynnikami mającymi wpływ na poziom cen paliw, w tym paliwa trakcyjnego były wahania kursów walut, jak również niestabilna sytuacja geopolityczna (wojna w Ukrainie, konflikty na Bliskim Wschodzie, utrudnienia w łańcuchach dostaw).

Średnia cena oleju napędowego w II kwartale 2024 r. kształtowała się na poziomie 4 894,37 zł/m³, dla porównania w I kwartale 2024 roku średnia cena oleju napędowego kształtowała się na poziomie 4 986,91 zł/m³.

Przewiduje się, że ceny energii i paliw w Polsce będą nadal utrzymywały się na wysokim poziomie. Czynnikiem wpływającym na kształtowanie się cen energii elektrycznej jest polityka klimatyczna UE i związane z tym obowiązkowe opłaty ponoszone przez producentów energii z tytułu zakupu praw do emisji CO₂. Z uwagi na fakt, że nadal największy udział w produkcji energii elektrycznej w Polsce mają elektrownie węglowe, konieczne jest przygotowanie się na wzrost cen energii elektrycznej.

Obserwowana obecnie stabilizacja cen energii jest niepewna. Prognozowanie jak będą się kształtować ceny energii i paliw w kolejnych okresach jest bardzo trudne ze względu na trwający konflikt zbrojny na Ukrainie i na Bliskim Wschodzie.

Zatrudnienie

W ramach realizacji programu naprawczego, którego celem jest odbudowanie wartości i pozycji Spółki, Zarząd PKP CARGO S.A. w dniu 27 maja 2024 r. podjął decyzję o uruchomieniu z dniem 01 czerwca br. programu kierowania na 12-miesięczny okres, maksymalnie do 30% pracowników Spółki na tzw. nieświadczenie pracy na podstawie art. 54 Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” z dnia 8 września 2000 r.

W trakcie trwania programu nieświadczeniem pracy mogą zostać objęte wszystkie grupy zawodowe pracowników, w tym kierownictwo poszczególnych zakładów Spółki oraz biur Centrali Spółki, z zastrzeżeniem, że priorytetem jest zapewnienie bieżącej sprawności operacyjnej danej jednostki lub komórki organizacyjnej.

Pracownicy przebywający na tzw. nieświadczeniu pracy mają prawo do:

- świadczenia socjalnego w wysokości 60% miesięcznego ekwiwalentu pieniężnego, obliczanego jak wynagrodzenie za urlop wypoczynkowy, pomniejszone o kwotę składek odprowadzanych na ubezpieczenie emerytalne, rentowe oraz zdrowotne w części finansowanej przez ubezpieczonego i podatek dochodowy;
- wykonania czynności niezbędnych dla zachowania uprawnień zawodowych pracownika,
- korzystanie ze świadczeń w ramach ZFŚS.

W związku z licznymi sugestiami organizacji związkowych działających w Spółce o wprowadzenie nieświadczenia pracy w systemie rotacyjnym Zarząd PKP CARGO S.A. w czerwcu br. wprowadził zmiany w zasadach kierowania pracowników na nieświadczenia pracy. Zgodnie z przyjętą regułą pracodawca będzie kierował pracowników na nieświadczenie pracy na kolejne 3 miesiące, przy czym ten sam pracownik może być skierowany do 4 razy na nieświadczenie pracy trwające po 3 miesiące. Pracodawca może skierować pracownika na nieświadczenie pracy także na okres dłuższy niż 3 miesiące, ale nie dłuższy niż 12 miesięcy, jeśli powyższe uzasadnione jest potrzebami pracodawcy i określonymi kryteriami.

Dodatkowo zdecydowano, iż w przypadku gdy miesięczne świadczenie socjalne ustalone zgodnie z postanowieniami ustawy powołanej powyżej, będzie stanowiło w danym miesiącu kwotę niższą niż wynagrodzenie pracownika określone w umowie o pracę w pełnym wymiarze czasu pracy, wynoszące minimalne wynagrodzenie ustalone zgodnie z przepisami powszechnie obowiązującymi, pracodawca wypłaci pracownikowi wraz ze świadczeniem socjalnym za dany miesiąc kwotę wyrównania obliczoną jako różnica między minimalnym wynagrodzeniem za pracę, a wysokością świadczenia socjalnego za dany miesiąc.

Zarząd PKP CARGO S.A. postanowił, że program nieświadczenia pracy w Spółce będzie trwał w okresie od 1 czerwca 2024 roku do 31 grudnia 2025 roku, a kierowanie pracowników na nieświadczenie pracy będzie się odbywało sukcesywnie we wskazanym okresie z zastosowaniem wprowadzonych zasad rotacyjnego charakteru programu.

Jednocześnie, mając na względzie pilną potrzebę poprawy kondycji finansowej Spółki z uwagi na znaczny spadek przewozów kolejowych, powodujący obniżenie wpływów oraz ograniczenie zadań, Zarząd PKP CARGO S.A. poinformował 3 lipca 2024 roku o zamiarze przeprowadzenia zwolnień grupowych, które mają objąć do 30% zatrudnionych w Spółce w różnych grupach zawodowych. Po przeprowadzonych następnie w lipcu br. konsultacjach z zakładowymi organizacjami związkowymi, które zakończyły się brakiem konsensusu stron została podjęta ostateczna decyzja o przeprowadzeniu zwolnień grupowych w ramach działań naprawczych, a wydany 14 sierpnia 2024 roku przez Zarządcę restrukturyzacyjnego Regulamin Zwolnień Grupowych uruchomił zapowiadany wcześniej proces.

Zakłada się, że do końca października 2024 roku ze Spółki odejdzie do 4142 pracowników, co stanowi liczbę maksymalną. Pracownikom, w związku z rozwiązaniem stosunku pracy w ramach grupowego zwolnienia, przysługiwać będzie odprawa pieniężna uzależniona od okresu zatrudnienia. Przewiduje się, że w efekcie tego postępowania zostaną wygenerowane oszczędności w zakresie kosztów osobowych, które pozwolą zapewnić płynność finansową Spółki. Wszyscy pracownicy objęci procesem zwolnień grupowych będą mogli skorzystać z organizowanej pomocy szkoleniowej i doradczej, które mogą zostać wykorzystane przy poszukiwaniu nowej pracy. Ponadto w ramach społecznej odpowiedzialności biznesu zostało podpisanych 14 listów intencyjnych, dzięki którym zwalniani pracownicy zyskują perspektywę kontynuacji swojej pracy. W ramach zawartych porozumień możliwe jest zatrudnienie łącznie ponad 2000 pracowników Spółki PKP CARGO S.A. w innych spółkach, w różnych sektorach gospodarki.

Aktualnie PKP CARGO przechodzi przez szeroko pojęty proces zmian, wymagający podjęcia zdecydowanych kroków, które pozwolą zwiększyć efektywność operacyjną i kosztową. Pomimo trudnych okoliczności w obszarze pracowniczym i społecznym, z jakimi musi zmierzyć się obecnie Spółka, działania restrukturyzacyjne są jedyną drogą do odbudowania jej silnej pozycji, a w dłuższej perspektywie – utrzymania jak największej liczby potrzebnych miejsc pracy.

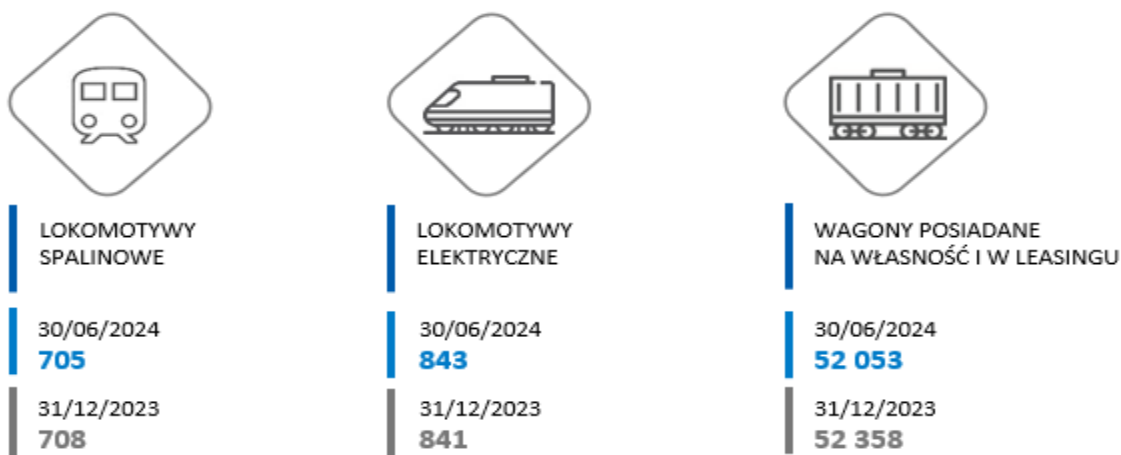
Szkody popowodziowe

W wyniku powodzi, która przeszła przez południowo-zachodnią część Polski oraz Czechy kilka pojazdów Spółki uległo zalaniu. Dodatkowo sytuacja ta spowodowała znaczące szkody w infrastrukturze kolejowej należącej do PKP PLK. Na dzień sporządzenia sprawozdania trwa szacowanie strat wynikłych w związku z ww. zdarzeniem oraz jego ewentualny wpływ na działalność operacyjną Grupy PKP CARGO w kolejnych okresach.

4.4. Informacje o majątku produkcyjnym

4.4.1. Tabor

Rysunek 24. Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO na dzień 30.06.2024 r. oraz 31.12.2023 r.



Utrzymanie taboru Grupy PKP CARGO realizowane jest podstawowo przez punkty napraw funkcjonujące w strukturach Zakładów Spółki PKP CARGO 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 taborem stanowiącym własność Grupy PKP CARGO, zaplecze należące do Grupy wykonuje również naprawy taboru i podzespołów należących do 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.

4.4.2. Nieruchomości

Nieruchomości, które w Grupie PKP CARGO stanowią zaplecze utrzymaniowo-naprawcze w większości użytkowane są przez Grupę na podstawie wieloletnich umów dzierżawy i najmu.

Tabela 21. Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.06.2024 r. oraz 31.12.2023 r.

Wyszczególnienie	30/06/2024	31/12/2023	Zmiana 2024-2023
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 366,73	1 366,85	-0,12
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	681 771	683 073	-1 302

Źródło: Opracowanie własne

Zmniejszenie powierzchni użytkowanych gruntów i budynków (własnych i dzierżawionych od innych podmiotów) wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości niezbędnego majątku w Jednostce Dominującej, jak i podległych jej spółkach oraz dostosowaniu go do profilu i rozmiaru prowadzonej działalności.

Po dniu okresu sprawozdawczego spółka PKP CARGO sprzedała nieruchomość w Szczecinie o pow. 4 508,00 m² za kwotę netto: 875.000,00 zł (słownie złotych: osiemset siedemdziesiąt pięć tysięcy 00/100).

5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

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

PKP CARGO nie publikowała prognoz finansowych na 2024 roku.

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

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

5.3. Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi

Żaden z podmiotów Grupy PKP CARGO nie zawierał w okresie I półroczu 2024 roku transakcji z podmiotami powiązanymi na warunkach innych niż rynkowe.

5.4. Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek

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

5.5. 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 działaniami Zarządu podjętymi w celu zapewnienia stabilności finansowej i dalszego rozwoju Spółki, które zostały opisane w niniejszym sprawozdaniu, podejmowane są sukcesywnie inne działania naprawcze mające na celu wygenerowanie oszczędności.

Zarząd podejmuje działania zmierzające m.in. do optymalizacji kosztowej oraz równocześnie do średnioterminowego zapewnienia dostępności narzędzi wspierających finansowanie działalności operacyjnej Spółki (m.in. kredyty w rachunku bieżącym). W toku zarządzania sytuacją płynnościową na bieżąco monitorowane są poziomy należności i zobowiązań handlowych.

Zarządca PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Izabela Skonieczna – Powąłka
Zarządca PKP CARGO S.A.
w restrukturyzacji (nr licencji 772)

Warszawa, dnia 30 września 2024 roku