

Pozostałe informacje do skonsolidowanego raportu kwartalnego

Grupy Kapitałowej
PKP CARGO S.A.
w restrukturyzacji

za III kwartał
2024

www.pkpcargo.com



POZOSTAŁE INFORMACJE DO SKONSOLIDOWANEGO RAPORTU KWARTALNEGO ZA III KWARTAŁ 2024 ROKU

1. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	5
1.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.....	5
1.2 Jednostki podlegające konsolidacji	7
2. Informacje dotyczące Jednostki dominującej.....	9
2.1 Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO	9
2.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.....	12
2.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów.....	12
2.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących	13
3. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO	15
3.1 Otoczenie makroekonomiczne	15
3.2 Działalność przewozowa	21
3.3 Pozostałe usługi	32
3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia.....	33
3.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO.....	33
3.6 Istotne informacje i zdarzenia w okresie trzech kwartałów 2024 roku oraz do dnia publikacji raportu.....	34
4. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO	38
4.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO.....	38
4.2 Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału	44
4.3 Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	46
4.4 Informacje o majątku produkcyjnym.....	47
5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	48
5.1 Istotne postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej.....	48
5.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi.....	48
5.3 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek.....	48
5.4 Inne informacje, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez Emitenta i spółki Grupy	48

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.09.2024 r.	6
Rysunek 2 Wskaźnik PMI dla sektora przetwórstwa przemysłowego (Markit IHS)	16
Rysunek 3 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2020-2023 wraz z jego dekompozycją, a także prognoza na lata 2024-2026 - dane niewyrównane sezonowo	17
Rysunek 4 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2)	18
Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2020-2023 oraz prognoza na lata 2024-2026 – dane wyrównane sezonowo	20
Rysunek 6 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2020-2024 (mln ton)	22
Rysunek 7 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2020-2024 (mld tkm).....	23
Rysunek 8 Kwartałne udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2020-2024	23
Rysunek 9 Kwartałne udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2020-2024	24
Rysunek 10 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w trakcie trzech kwartałów 2024 r.	24
Rysunek 11 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w I półroczu 2024 r.:	25
Rysunek 12 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2020-2024 (mln ton)	26
Rysunek 13 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2020-2024 (mld tkm).....	26
Rysunek 14 Udziały rynkowe PKP CARGO International a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2020-2024*	27
Rysunek 15 Udziały rynkowe PKP CARGO International a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2020-2024*	27
Rysunek 16 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w trakcie trzech kwartałów 2024 r. (btkm)	28
Rysunek 17 Struktura pracy przewozowej oraz masy Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2024 r. i 2023 r.	30
Rysunek 18 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r.	30
Rysunek 19 Zatrudnienie w Grupie PKP CARGO na dzień 30.09.2024 r. oraz na dzień 31.12.2023 r.	33
Rysunek 20 Wynik EBIT w okresie 9 miesięcy 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r. (w mln zł)	40
Rysunek 21 Struktura aktywów – stan na 30.09.2024 r. oraz 31.12.2023 r.	41
Rysunek 22 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 9 miesięcy 2024 r. (w mln zł)	41
Rysunek 23 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.09.2024 r. oraz 31.12.2023 r.	42
Rysunek 24 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 9 miesięcy 2024 r. (w mln zł)	42
Rysunek 25 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2024 r. (w mln zł)	43
Rysunek 26 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO	47

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną	7
Tabela 2 Jednostki wycenione metodą praw własności.....	8
Tabela 3 Skład Zarządu PKP CARGO S.A.	9
Tabela 4 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO	10
Tabela 5 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO	11
Tabela 6 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.	11
Tabela 7 Skład Komitetu ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO.....	12
Tabela 8 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO	12
Tabela 9 Struktura akcjonariatu PKP CARGO na dzień 30 września 2024 r.	12
Tabela 10 Struktura akcjonariatu PKP CARGO na dzień publikacji niniejszego raportu.	13
Tabela 11 Stan posiadania akcji PKP CARGO przez osoby zarządzające na dzień sporządzenia raportu oraz na dzień 30 września 2024 r. i na dzień publikacji niniejszego raportu.....	13
Tabela 12 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące na dzień publikacji niniejszego raportu oraz na dzień 30 września 2024 r.	14
Tabela 13 Rynek transportu towarów w Czechach w I półroczu 2024 r.	25
Tabela 14 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2024 r. i 2023 r.	29
Tabela 15 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2024 r. i 2023 r.....	29
Tabela 16 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2024 r. i 2023 r.	29
Tabela 17 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 9 miesięcy 2024 r. w porównaniu do 9 miesięcy 2023 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)	34
Tabela 18 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO	38
Tabela 19 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	39
Tabela 20 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r.....	44
Tabela 21 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.09.2024 r. oraz 31.12.2023 r.	47

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

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

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

Grupa PKP CARGO posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych na terenie: Litwy, Słowacji, Węgier, Słowenii, Austrii, Czech, Niemczech, Holandii i Polsce.



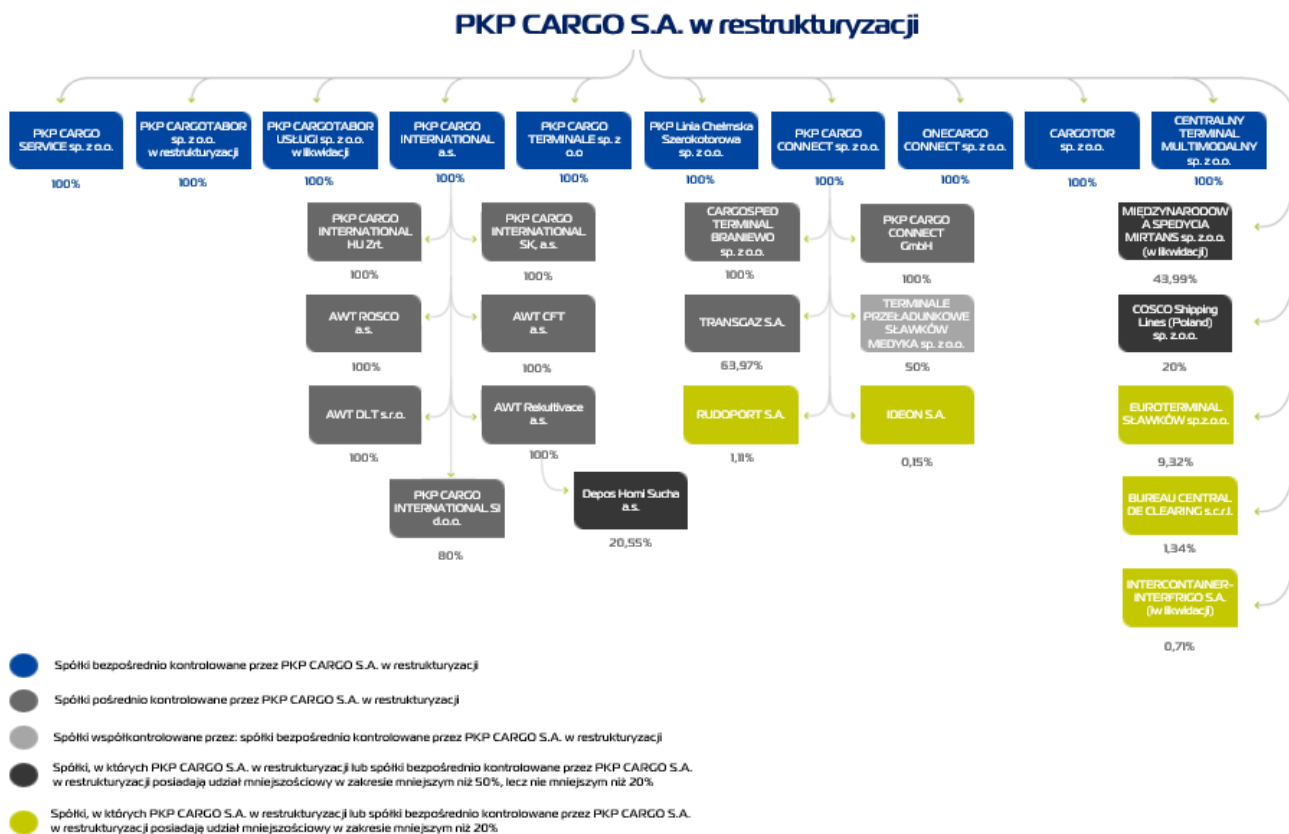
Struktura Grupy Kapitałowej PKP CARGO, poza PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (zwanej dalej: „PKP CARGO”) na dzień 30 września 2024 roku, obejmowała:

- a) 20 spółek zależnych - kontrolowanych przez PKP CARGO bezpośrednio lub pośrednio (poprzez podmioty kontrolowane przez PKP CARGO), w tym:
 - 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO,
 - 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO (a pośrednio kontrolowane przez PKP CARGO), w tym 3 spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. oraz 7 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.;
 - b) 1 spółkę współkontrolowaną (w której podmiot z Grupy PKP CARGO posiada 50% udział w kapitale zakładowym):
 - 1 spółka współkontrolowana przez spółkę PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiadającą 50% udziałów w jej kapitale zakładowym (pośrednio współkontrolowana przez PKP CARGO): TERMINALE PRZEŁADUNKOWE SŁAWKÓW MEDYKA sp. z o.o.
- Ponadto na dzień 30 września 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 nie pozwalający na sprawowanie kontroli lub współkontroli,
- 1 spółka powiązana z Grupą PKP CARGO INTERNATIONAL, w której spółka pośrednio kontrolowana przez PKP CARGO ma udział mniejszościowy w kapitale zakładowym, w sposób nie pozwalający na sprawowanie kontroli lub współkontroli.

Na poniższym schemacie przedstawiamy strukturę powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje - na dzień 30 września 2024 roku:

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 30.09.2024 r.



Źródło: Opracowanie własne

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

1.2 Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 30 września 2024 roku, obejmuje PKP CARGO S.A. 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 przekazania raportu spółka nie prowadzi działalności operacyjnej.
PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. („PKP CARGO TERMINALE”) (d. CL Medyka-Żurawica i d. CL Małaszewicze)	Przeładunek, składowanie, segregowanie, pakowanie, kruszenie oraz szereg innych usług granicznych. Spółka posiada terminale, które umożliwiają przeładunek towarów masowych 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 (bocznicę 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, zarządca 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 Rekultivace a.s. („AWT Rekultivace”)	Działalność o charakterze budownictwa inżynierskiego, w tym gospodarowanie i rewitalizacja terenów przemysłowych (w tym górniczych), prace rozbiórkowe, zarządzanie obiektami przeznaczonymi do zagospodarowania odpadów, likwidacja wyrobisk, odkażanie gleby, etc.
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt. („PKP CARGO INTERNATIONAL HU”) (d. AWT Rail HU Zrt)	Usługi transportu kolejowego oraz obsługa bocznic kolejowych na terenie Węgier na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego.

Wykaz jednostek wycenianych metodą praw własności przedstawia poniższa tabela:

Tabela 2 Jednostki wycenione metodą praw własności

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

2. Informacje dotyczące Jednostki dominującej

2.1 Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO

ZARZĄD

Tabela 3 Skład Zarządu PKP CARGO S.A.

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.*
		26.10.2024 r.	25.01.2025 r.*
Paweł Miłek	p.o. Członek Zarządu ds. Handlowych,	26.04.2024 r.	25.07.2024 r.*
		26.07.2024 r.	25.10.2024 r.*
		26.10.2024 r.	25.01.2025 r.*
	p.o. Członek Zarządu ds. Restrukturyzacji	26.10.2024 r.	25.01.2025 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.*
		26.10.2024 r.	25.01.2025 r.*

* Członkowie Rady Nadzorczej oddelegowani czasowo do pełnienia obowiązków Członków Zarządu

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

- W dniu 2 lipca 2024 r. Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy wyznaczył tymczasowego nadzorcę sądowego: Zimmerman Filipiak Restrukturyzacja Spółka Akcyjna;
- 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 Spółki na wniosek części funkcjonujących w Spółce Związków Zawodowych odwołała ze składu Zarządu Spółki Zenona Kozendrę Członka Zarządu - Przedstawiciela Pracowników.
- W dniu 15 października 2024 r. Rada Nadzorcza Spółki podjęła uchwały zgodnie z którymi postanowiła ponownie delegować Członków Rady Nadzorczej do czasowego, tj. od dnia 26 października 2024 r. do dnia 25 stycznia 2025 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 7 listopada 2024 r. Sędzia-komisarz w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy ustanowił Radę Wierzycieli w składzie: Bank Gospodarstwa Krajowego, Bank Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A., Skinest Rail Polska Sp. z o.o., PETROJET Sp. z o.o., NEWAG S.A. oraz zastępców członków: MOTO FLOTA Sp. z o.o., PGE Energetyka Kolejowa S.A.
- W dniu 13 listopada 2024 r. Rada Nadzorcza Spółki podjęła uchwałę zgodnie z którą postanowiła powierzyć Panu Pawłowi Miłkowi dodatkowo pełnienie obowiązków Członka Zarządu ds. Restrukturyzacji.

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. Prezesa 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. Członka 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. Członka Zarządu ds. Handlowych w zakresie Biura Taboru i Wsparcia Technicznego Centrali PKP CARGO S.A.

W dniu 6 sierpnia 2024 r. Zarząd PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji powierzył nadzór nad Zespołem ds. projektów Restrukturyzacyjnych Pani Monice Stareckiej p.o. Członka Zarządu ds. Finansowych.

W dniu 3 września 2024 r. Zarząd PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji powierzył nadzór nad sprawami i komórkami organizacyjnymi Centrali Spółki należącymi do zakresu kompetencji Członka Zarządu - Przedstawiciela Pracowników PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, w zakresie działania: i. Biura Nieruchomości Centrali PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji - Pani Monice Stareckiej p.o. Członka Zarządu ds. Finansowych; ii. Wydziału Komunikacji Społecznej Centrali PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji Panu Marcinowi Wojewódce p.o. Prezesa Zarządu; iii. Zespołu ds. Bezpieczeństwa i Higieny Pracy Centrali PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji - Panu Pawłowi Miłkowi p.o. Członka Zarządu ds. Handlowych.

W dniu 11 września 2024 r. Zarząd PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji utworzył Wydział Projektów Restrukturyzacyjnych i powierzył nad nim czasowy nadzór Pani Monice Stareckiej p.o. Członka Zarządu ds. Finansowych.

RADA NADZORCZA

Tabela 4 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO

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.	21.11.2024 r.	
Tomasz Pietrek	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	21.11.2024 r.	
Jarosław Ślepaczuk	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	21.11.2024 r.	
Michał Wnorowski	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal	
Paweł Miłek	Członek Rady Nadzorczej	19.04.2024 r.	nadal	
		(delegowany do czasowego wykonywania obowiązków Członka Zarządu ds. Handlowych oraz Członka Zarządu ds. Restrukturyzacji)	26.04.2024 r. 26.07.2024 r. 26.10.2024 r.	25.07.2024 r. 25.10.2024 r. 25.01.2025 r.
Monika Starecka	Członek Rady Nadzorczej	19.04.2024 r.	nadal	
		(delegowana do czasowego wykonywania obowiązków Członka Zarządu ds. Finansowych)	26.04.2024 r. 26.07.2024 r. 26.10.2024 r.	25.07.2024 r. 25.10.2024 r. 25.01.2025 r.
Marcin Wojewódka	Członek Rady Nadzorczej	19.04.2024 r.	nadal	
		(delegowany do czasowego wykonywania obowiązków Prezesa Zarządu)	26.04.2024 r. 26.07.2024 r. 26.10.2024 r.	25.07.2024 r. 25.10.2024 r. 25.01.2025 r.
Bogusław Nadolnik	Członek Rady Nadzorczej	14.05.2024 r.	nadal	
Robert Stępień	Członek Rady Nadzorczej	14.05.2024 r.	nadal	
Marzena Piszczek	Członek Rady Nadzorczej	21.11.2024 r.	nadal	
Izabela Wojtyczka	Członek Rady Nadzorczej	16.07.2020 r.	07.10.2024 r.	
Grzegorz Lato	Członek Rady Nadzorczej	07.10.2024 r.	21.11.2024 r.	

Źródło: Opracowanie własne

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

- w dniu 7 października 2024 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki:
 - odwołało ze składu Rady Nadzorczej Panią Izabelę Wojtyczkę,

- powołało do składu Rady Nadzorczej Pana Grzegorza Lato.
- w dniu 7 listopada 2024 r. Pan Grzegorz Lato Członek Rady Nadzorczej złożył rezygnację z dniem 21 listopada 2024 r.
- w dniu 21 listopada 2024 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki:
 - odwołało ze składu Rady Nadzorczej Pana Henryka Grymla, Pana Tomasza Pietrka oraz Pana Jarosława Ślepaczuka,
 - powołało do składu Rady Nadzorczej Panią Marzenę Piszczek.

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Tabela 5 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Michał Wnorowski	Przewodniczący Komitetu	23.08.2022 r.	nadal
Marzena Piszczek	Członek Komitetu	27.11.2024 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	27.11.2024 r.	nadal
Jarosław Ślepaczuk	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	21.11.2024 r. (odwołany ze składu Rady Nadzorczej)
Izabela Wojtyczka	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	07.10.2024 r. (odwołana ze składu Rady Nadzorczej)
Grzegorz Lato	Członek Komitetu	15.10.2024 r.	21.11.2024 r.

Źródło: Opracowanie własne

W trakcie III kwartału 2024 r. oraz do dnia publikacji niniejszego raportu doszło do następujących zmian w Komitecie Audytu Rady Nadzorczej:

- w dniu 15 października 2024 r. Rada Nadzorcza Spółki powołała do składu Komitetu Audytu Rady Nadzorczej Pana Grzegorza Lato.
- w dniu 7 listopada 2024 r. Pan Grzegorz Lato Członek Rady nadzorczej złożył rezygnację z dniem 21 listopada 2024 r.
- w dniu 21 listopada 2024 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki odwołało ze składu Rady Nadzorczej Pana Jarosława Ślepaczuka.
- w dniu 27 listopada 2024 r. Rada Nadzorcza Spółki powołała do składu Komitetu Audytu Rady Nadzorczej Panią Marzenę Piszczek i Pana Władysława Szczepkowskiego.

KOMITET DS. NOMINACJI

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

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Marzena Piszczek	Przewodniczący Komitetu	27.11.2024 r.	nadal
Robert Stępień	Członek Komitetu	16.05.2024 r.	nadal
Władysław Szczepkowski	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Grzegorz Lato	Przewodniczący Komitetu	15.10.2024 r.	21.11.2024 r.
Izabela Wojtyczka	Przewodnicząca Komitetu	12.07.2022 r.	07.10.2024 r. (odwołana ze składu Rady Nadzorczej)

Źródło: Opracowanie własne

W trakcie III kwartału 2024 r. oraz do dnia publikacji niniejszego raportu doszło do następujących zmian w Komitecie ds. Nominacji Rady Nadzorczej:

- w dniu 15 października 2024 r. Rada Nadzorcza Spółki powołała do składu Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej Pana Grzegorza Lato do pełnienia funkcji Przewodniczącego Komitetu.

- w dniu 7 listopada 2024 r. Pan Grzegorz Lato – Członek Rady Nadzorczej złożył rezygnację z dniem 21 listopada 2024 r.
- w dniu 27 listopada 2024 r. Rada Nadzorcza Spółki powołała do składu Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej Panią Marzenę Piszczek do pełnienia funkcji Przewodniczącej Komitetu.

KOMITET DS. STRATEGII I ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

Tabela 7 Skład Komitetu ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju Rady Nadzorczej PKP CARGO

Imię i nazwisko	Pełniona funkcja	Okres pełnienia funkcji	
		od	do
Władysław Szczepkowski	Przewodniczący Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Michał Wnorowski	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	nadal
Bogusław Nadolnik	Członek Komitetu	16.05.2024 r.	nadal
Henryk Grymel	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	21.11.2024 r. (odwołany ze składu Rady Nadzorczej)
Tomasz Pietrek	Członek Komitetu	12.07.2022 r.	21.11.2024 r. (odwołany ze składu Rady Nadzorczej)

Źródło: Opracowanie własne

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

- w dniu 21 listopada 2024 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki odwołało ze składu Rady Nadzorczej Pana Henryka Grymla oraz Pana Tomasza Pietrka.

W dniu 27 listopada 2024 r. ze względu na prowadzone postępowanie sanacyjne Rada Nadzorcza podjęła decyzję o zawieszeniu funkcjonowania Komitetu ds. Strategii i Zrównoważonego Rozwoju do dnia 31 stycznia 2025 r.

2.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

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

Tabela 8 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO

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

Źródło: Opracowanie własne

2.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów

W okresie od dnia publikacji ostatniego raportu okresowego, tj. od dnia 30 września 2024 r. do dnia przekazania niniejszego raportu miały miejsce następujące zmiany w zakresie akcjonariuszy posiadających bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji PKP CARGO:

Tabela 9 Struktura akcjonariatu PKP CARGO 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 Jutro2040, 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

W dniu 3 października 2024 roku Powszechne Towarzystwo Emerytalne Allianz Polska Spółka Akcyjna występujące w imieniu Allianz Polska Otwarty Fundusz Emerytalny zawiadomił o zmniejszeniu udziału w ogólnej liczbie głosów w PKP CARGO poniżej progu 5% ogólnej liczby głosów w Spółce.

Tabela 10 Struktura akcjonariatu PKP CARGO na dzień publikacji niniejszego raportu.

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A.	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Fundusze* zarządzane przez Nationale-Nederlanden PTE S.A.	4 490 053	10,03%	4 490 053	10,03%
Pozostali akcjonariusze	25 512 670	56,96%	25 512 670	56,96%
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 Jutro2040, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2045, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2050, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2055, Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2060 oraz Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny Nasze Jutro 2065*

Źródło: Opracowanie własne

2.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

Stan posiadania akcji PKP CARGO lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające i nadzorujące Spółką na dzień publikacji poprzedniego raportu okresowego, tj. 30 września 2024 r. oraz na dzień publikacji niniejszego raportu przedstawiał się następująco:

Tabela 11 Stan posiadania akcji PKP CARGO przez osoby zarządzające na dzień sporządzenia raportu oraz na dzień 30 września 2024 r. i na dzień publikacji niniejszego raportu

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu zarządzającego
wg stanu na dzień publikacji niniejszego raportu	
Izabela Skonieczna - Powałka	0
Marcin Wojewódka	42 100*
Paweł Miłek	3 922
Monika Starecka	10 000**
wg stanu na dzień 30 września 2024 r.	
Izabela Skonieczna - Powałka	0
Marcin Wojewódka	34 100*
Paweł Miłek	3 922
Monika Starecka	10 000**

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

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

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 12 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące na dzień publikacji niniejszego raportu oraz na dzień 30 września 2024 r.

Imię i nazwisko	Liczba akcji PKP CARGO S.A. w posiadaniu osoby nadzorującej
wg stanu na dzień publikacji niniejszego raportu	
Władysław Szczepkowski	0
Michał Wnorowski	0
Henryk Grymel	70
Tomasz Pietrek	46
Jarosław Ślepaczuk	0
Marcin Wojewódka	42 100*
Paweł Miłek	3 922
Monika Starecka	10 000**
Bogusław Nadolnik	0
Robert Stępień	0
Grzegorz Lato	0
wg stanu na dzień 30 września 2024 r.	
Władysław Szczepkowski	0
Michał Wnorowski	0
Henryk Grymel	70
Tomasz Pietrek	46
Jarosław Ślepaczuk	0
Marcin Wojewódka	34 100*
Paweł Miłek	3 922
Monika Starecka	10 000**
Bogusław Nadolnik	0
Robert Stępień	0

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

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

Źródło: Opracowanie własne

W okresie od dnia publikacji raport za I półrocze 2024 r., tj. od dnia 30 września 2024 roku do dnia publikacji niniejszego raportu Pan Marcin Wojewódka – Członek Rady Nadzorczej i jednocześnie p.o. Prezesa Zarządu Spółki dokonał nabycia łącznie 8 000 akcji PKP CARGO.

Pozostałe osoby zarządzające i nadzorujące w ww. okresie nie dokonywały transakcji na akcjach Spółki.

3. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

3.1 Otoczenie makroekonomiczne

Otoczenie makroekonomiczne europejskiej gospodarki

Bardzo istotnym czynnikiem, z punktu widzenia rynku kolejowych przewozów towarowych, jest sytuacja makroekonomiczna w kraju, jak również słaba koniunktura panująca w otoczeniu gospodarczym (szczególnie w Niemczech i pozostałych krajach Unii Europejskiej, z którymi relacje ekonomiczne są najmocniejsze). Ma to znaczący wpływ na sytuację gospodarczą w Polsce i Czechach, a tym samym przekłada się pośrednio na wyniki operacyjne i przychody spółek należących do Grupy PKP CARGO. Polska i Czechy są istotnymi podmiotami globalnej wymiany handlowej oraz międzynarodowego łańcucha dostaw. Koniunktura panująca w otoczeniu makroekonomicznym przekłada się na wyniki przemysłu, co z kolei znacznie rzutuje na popyt na przewozy towarów. Poprawa bądź pogorszenie wyników gospodarek krajowych oraz światowej koniunktury gospodarczej mają bezpośrednie przełożenie na poziom potencjalnego wolumenu ładunków dostępnego do przewozu koleją na terytorium Polski i Czech (drugim największym podmiotem realizującym przewozy towarowe w Grupie PKP CARGO jest spółka PKP CARGO International a.s., realizująca przewozy głównie na rynku czeskim).

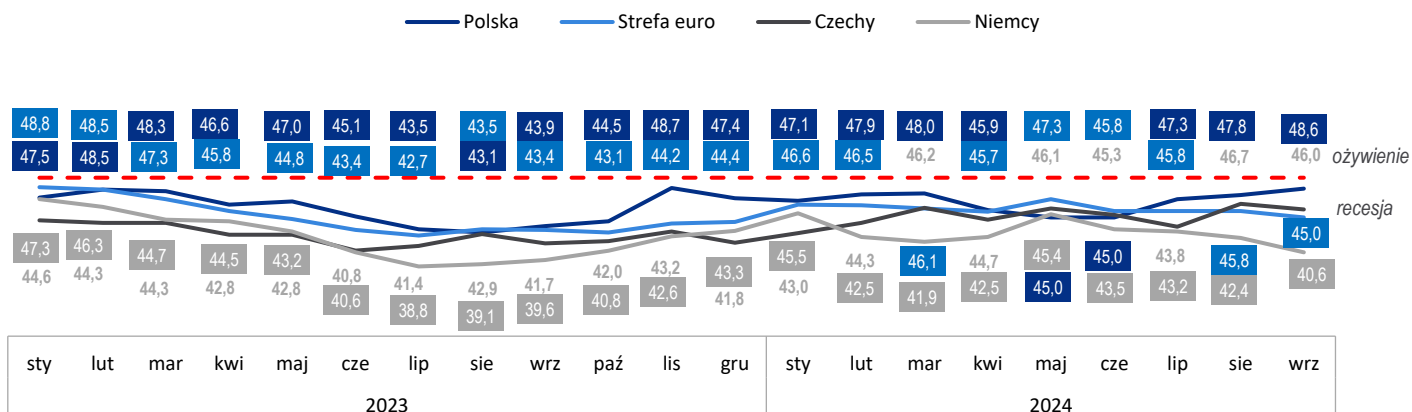
Niepewność co do skutków wojny w Ukrainie, możliwość eskalacji konfliktu na Bliskim Wschodzie, niepewność dalszej polityki gospodarczej Stanów Zjednoczonych (możliwe nasilenie wojen handlowych-celnych, w tym także z Europą) rysują obecnie wysoką niepewność w kwestii możliwości aktywnego rozwoju branży transportowej. Dla trwałej poprawy koniunktury w przemyśle kluczowe pozostaje ożywienie popytu zagranicznego. Niestety bieżące dane z gospodarki globalnej (na czele ze spadkiem koniunktury w przemyśle Niemiec) nie zapowiadają szybkiej poprawy. Odłożone w czasie efekty kryzysu energetycznego w UE dają o sobie znać, wiele branż nie może powrócić na ścieżkę szybkiego wzrostu, przy rosnącym znaczeniu konkurentów (m.in. z Azji), co negatywnie wpływa też na polskich eksporterów. Wrześniowe odczyty PMI obrazują wyraźne pogorszenie koniunktury gospodarczej w głównych gospodarkach strefy euro, a sytuacja w europejskim przemyśle wciąż wygląda bardzo słabo. Wskaźnik HCOB Eurozone Manufacturing PMI, będący miarą ogólnej kondycji przemysłu w strefie euro we wrześniu 2024 r. osiągnął poziom 45,0 pkt., co wskazuje na pogorszenie sytuacji w przemyśle wytwórczym strefy euro (wynik poniżej 50 pkt. dwudziesty siódmy miesiąc z rzędu). W tym samym czasie wskaźnik PMI niemieckiego sektora przemysłowego wyniósł jedynie 40,6 pkt. (najniższy wynik od 12 miesięcy).¹ Wartość wskaźnika wynosząca ponad 50 pkt oznacza wzrost aktywności przemysłowej, a poniżej tego progu – spadek aktywności. Jednocześnie według danych niemieckiego Federalnego Urzędu Statystycznego (Destatis) we wrześniu 2024 r. zanotowano też znaczący spadek produkcji przemysłowej w Niemczech (-2,5% m/m oraz -4,6% r/r). Analizując dane kwartalne, również można wskazać wyraźny trend spadkowy (w III kwartale 2024 roku produkcja spadła o -1,9% kw./kw.). Negatywne tendencje dotknęły większość gałęzi niemieckiego przemysłu, a spowolnienie zanotowano również w kluczowych sektorach (motoryzacyjnym, chemicznym oraz maszynowym). Szczególnie niepokojąca sytuacja wystąpiła w segmencie motoryzacyjnym, gdzie we wrześniu produkcja spadła aż o -7,8% m/m oraz w przemyśle chemicznym - tu produkcja zmniejszyła się o -4,3% m/m. Sektor energetyczny również odnotował spadek, a produkcja energii zmniejszyła się o -2,1% m/m. Podobną tendencję zaobserwowano też w budownictwie, gdzie produkcja spadła o -1,4% m/m. Jednak szczególnie dotkliwy spadek produkcji odnotowano w sektorach przemysłu o wysokim zużyciu energii (-3,3% m/m i -2,0% r/r). Tu spadki produkcji dotyczyły przede wszystkim przemysłu chemicznego.² Wysokie koszty energii i intensywna konkurencja (głównie z Chin) wpływają na spadek produkcji przemysłowej oraz inwestycji zagranicznych. Czynniki te powodują masowe wycofywanie kapitału zagranicznego z niemieckiego rynku, co pogarsza perspektywy wzrostu gospodarczego. Skutki takiej sytuacji są odczuwalne nie tylko w Niemczech. Polska, która jest kluczowym partnerem gospodarki niemieckiej wymiernie traci korzyści płynące z integracji w ramach łańcucha dostaw, a krajowe przedsiębiorstwa stają przed wyzwaniem adaptacji do nowych modeli biznesowych oraz poszukiwania alternatywnych rynków zbytu (co jest prawdziwym wyzwaniem w obliczu niskiej aktywności w sektorze budowlanym i przemysłowym w Unii Europejskiej).³

¹ IHS Markit (www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases - raporty za poszczególne miesiące)

² Money.pl/gospodarka/czarny-wrzesien-znacacy-spadek-produkcji-przemyslowej-w-niemczech-7090044345281248a.html

³ Money.pl/gospodarka/czarny-wrzesien-znacacy-spadek-produkcji-przemyslowej-w-niemczech-7090044345281248a.html

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



Źródło: Opracowanie własne

W trakcie 9 miesięcy 2024 r. piętnaście państw należących do Unii Europejskiej odnotowano ujemne saldo wymiany handlowej, w tym najwyższy negatywny wynik osiągnęła Francja (-68,1 mld EUR, wobec -90,4 mld EUR w 2023 r.).⁴

Po zauważalnym spadku tempa wzrostu gospodarczego (PKB) w Unii Europejskiej obecnie obserwujemy stopniowe zwiększanie aktywności gospodarczej, jednak jest ono raczej niewielkie i postępuje stopniowo. Wzrost w pierwszych trzech kwartałach br. wyniósł odpowiednio: +0,6% r/r, +0,8% r/r i +1,0% r/r. Natomiast największa gospodarka Wspólnoty (tj. Niemcy) odnotowuje spadki PKB od III kwartału ub.r. (na poziomie ok. -0,2% r/r dla każdego z kwartałów). Z uwagi na liczne powiązania wewnątrz UE oddziałuje to negatywnie na wyniki innych gospodarek regionu. Czesi, po zanotowaniu ujemnego wyniku w III kwartale ub.r. (-0,4% r/r), już od I kwartału br. osiągają pozytywne i rosnące rezultaty (kolejno: +0,4% r/r, +0,6% r/r i +1,3% r/r).

Przemysł i gospodarka w Polsce



Nieznaczny wzrost produkcji sprzedanej przemysłu w trakcie trzech kwartałów 2024 r. o +0,2% r/r (wobec zmniejszenia o -2,3% r/r w analogicznym okresie 2023 r.), na co wpłynął jej wzrost w drugim i trzecim kwartale br. (odpowiednio o +0,8% i +0,6%), przy spadku w pierwszym kwartale br. (o -0,6% r/r).⁵ W analizowanym okresie wynik przetwórstwa przemysłowego (które odpowiada za ponad 4/5 obrotów sektora) poprawił się jedynie o +0,1% r/r. Sekcja wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę oraz sekcja dostawa wody, gospodarowanie ściekami i odpadami, rekultywacja odnotowały wzrost produkcji (odpowiednio o +1,2% r/r i +8,2% r/r). Wciąż utrzymuje się jednak spadek produkcji w górnictwie i wydobywaniu (-4,3% r/r).⁶

Wzrost produkcji r/r (styczeń – wrzesień) w 21 działach przemysłu (spośród 34 działów), które posiadają ok. 74% udziału w produkcji sprzedanej sektora np.: mebli (+0,9%), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+1,4%), pojazdów samochodowych (+1,9%), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (+3,1%), wyrobów z drewna (+3,6%), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+4,9%) oraz papieru i wyrobów z papieru (+6,8%). Zanotowano spadki m.in. w produkcji w kluczowych z punktu widzenia przewozów Grupy PKP CARGO działów tj.: w wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (-14,1%), produkcji maszyn i urządzeń (-4,4%), metali (-4,2%) oraz wyrobów z metali (-1,2%).⁷

Wzrost PKB w 2023 r. według szacunku GUS wyniósł jedynie +0,1% r/r (wobec +5,3% r/r w 2022 r.).⁸

Wzrost PKB w 2024 r. - według szybkiego szacunku GUS Produkt Krajowy Brutto za III kwartał 2024 r. (dane niewyrównane sezonowo) zwiększył się realnie o +2,7% r/r (wobec spadku o -0,6% r/r w III kwartale 2023 r.), po wzroście o +2,1% r/r w I kwartale br. oraz o +3,2% r/r w II kwartale br.⁹ Wzrost jest więc zauważalny pomimo trudnego otoczenia makroekonomicznego (z uwagi na m.in.: ograniczony popyt wewnętrzny i zewnętrzny na wybory przemysłu). Wdrożenie środków z KPO powinno zauważalnie podnieść w przyszłym roku aktywność w kraju, a impulsem do dalszego ożywienia mogą być także lepsze wyniki innych gospodarek Wspólnoty.

⁴ Główny Urząd Statystyczny/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju 1-3 kwartał 2024 r. (s. 81)

⁵ Główny Urząd Statystyczny (w przedsiębiorstwach o liczbie pracujących powyżej 9 osób)/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju 1-3 kwartał 2024 r.

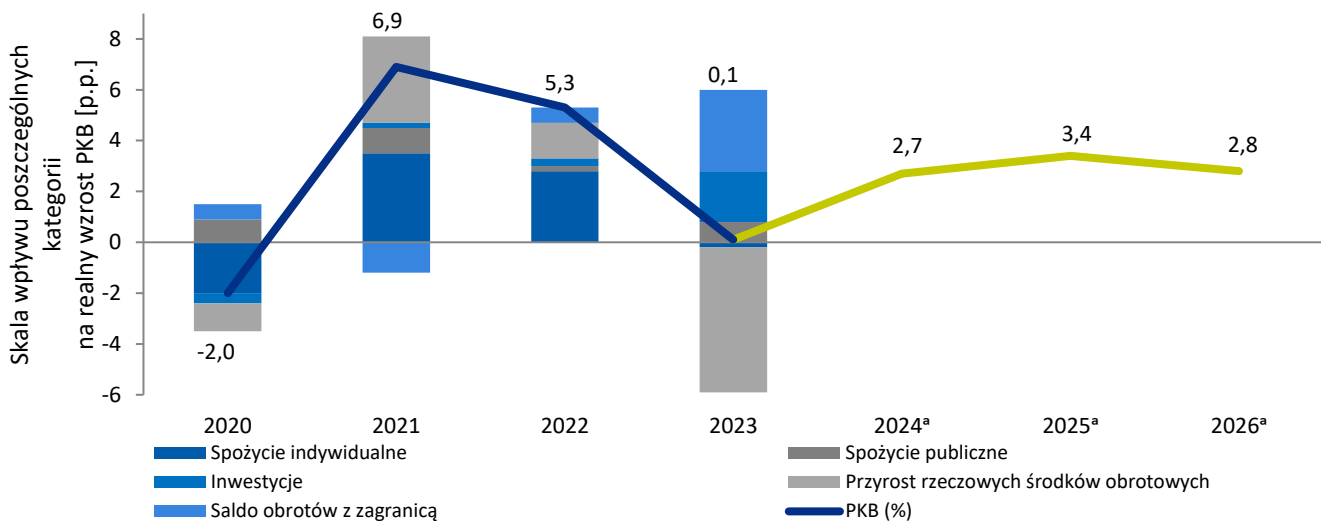
⁶ Główny Urząd Statystyczny/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju 1-3 kwartał 2024 r. (s. 45-46)

⁷ Główny Urząd Statystyczny/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju 1-3 kwartał 2024 r. (s. 48-50)

⁸ Główny Urząd Statystyczny (<https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rachunki-narodowe/>), „Informacja Głównego Urzędu Statystycznego w sprawie zaktualizowanego szacunku PKB według kwartałów za lata 1995-2023 oraz 1-2 kwartał 2024 r.” (30.10.2024 r.)

⁹ Główny Urząd Statystyczny (<https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rachunki-narodowe/>), „Szybki szacunek produktu krajowego brutto za III kwartał 2024 roku.” (14.11.2024 r.)

Rysunek 3 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 (listopad 2024 r.)

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

Zmiany cen w trakcie trzech kwartałów 2024 r.: ceny towarów i usług konsumpcyjnych wzrosły o +3,3% r/r (wobec +13,2% r/r w analogicznym okresie ub.r.).¹⁰ Równocześnie odnotowano zmniejszenie cen produkcji sprzedanej przemysłu o -7,7% r/r, przy istotnym wzroście cen produkcji budowlano-montażowej (o +6,5% r/r).¹¹

Poprawa w III kwartale 2024 r. odczytów wskaźnika wyprzedzającego koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI – indeks PMI we wrześniu br. dwudziesty dziewiąty miesiąc z rzędu ukształtował się poniżej progu 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem, a recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego. Wzrost wskaźnika w III kwartale br., tj. osiągnięcie średniej wartości indeksu 47,9 pkt. (przyrost wskaźnika z 45,0 pkt. w czerwcu br. do 48,6 pkt. we wrześniu br.), jest wyraźną poprawą odczytu względem wyniku w II kwartale br., kiedy przeciętna wartość zmniejszyła się do 45,3 pkt. (z 47,7 pkt. w I kwartale br.). Pogorszenie perspektyw kluczowych państw kooperantów Polski w Unii Europejskiej, skutkuje jednak dalszym spadkiem ilości nowych zamówień (choć jest on zdecydowanie wolniejszy niż w poprzednich okresach) oraz obniżeniem poziomu produkcji przedsiębiorstw (w mniejszej skali niż miało to miejsce w poprzednim kwartale).¹²

Odczyty wskaźnika koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego (GUS) – indeks po progresie wyniku w trakcie pierwszych pięciu miesięcy br. z -10,5 do -6,2, w czerwcu br. obniżył się gwałtownie do -10,1, a w kolejnych miesiącach następowała jego stopniowa poprawa (z -9,8 w lipcu br. do -8,1 we wrześniu br.). Przeciętny wynik w III kwartale br. (-8,7), był zbliżony do średniego odczytu w I kwartale br. (-8,6) i wyraźnie gorszy od rezultatu II kwartału br. (-7,7). Oznacza to zauważalne zmniejszenie na koniec III kwartału br. (wobec końca II kwartału br.) liczby przedsiębiorców oczekujących pogorszenia sytuacji gospodarczej w najbliższych miesiącach w stosunku do przedsiębiorców oczekujących polepszenia warunków (co wynika m.in. z wolniejszego spadku nowych zamówień, czy lepszego postrzegania perspektyw branży, przy nadal trudnej sytuacji na rynku).¹³

Prognozy: aktualna projekcja inflacji i PKB Narodowego Banku Polskiego antycypuje widoczny wzrost gospodarczy w latach 2024-2026. Zgodnie z prognozą przyrost PKB ma wynieść: +2,7% r/r w 2024 r., +3,4% r/r w 2025 r. oraz +2,8% r/r w 2026 r. Lata 2024-2025 mają charakteryzować się zauważalnie podwyższonym poziomem cen, z inflacją wynoszącą odpowiednio: +3,7% r/r i +5,6% r/r. W 2026 r. w ujęciu r/r wskaźnik ten obniży się do +2,7%.¹⁴

W trakcie trzech kwartałów 2024 r. istotnymi czynnikami wpływającymi na sytuację w kluczowych gałęziach przemysłu były:

- Spadek wydobycia węgla kamiennego: do poziomu 32,1 mln ton (-2,8 mln ton, tj., -8,0% r/r).¹⁵
- Zauważalne zmniejszenie krajowej sprzedaży węgla kamiennego: do poziomu 30,5 mln ton (o -2,5 mln ton r/r, tj. o -7,7% r/r).¹⁶

¹⁰ Główny Urząd Statystyczny/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju 1-3 kwartał 2024 r. (s. 30)

¹¹ Główny Urząd Statystyczny/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju 1-3 kwartał 2024 r. (s. 30)

¹² IHS Markit (www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases) - raporty za poszczególne miesiące)

¹³ Główny Urząd Statystyczny, Biuletyn Statystyczny GUS, Tabela 62 (część 1), kolumna C

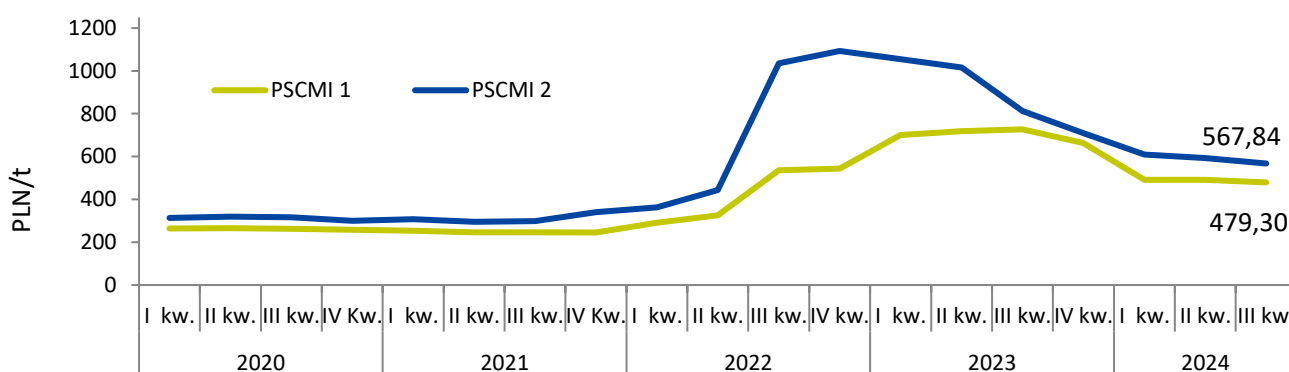
¹⁴ Narodowy Bank Polski (nbp.pl/polityka-pieniezna/dokumenty-rpp/raporty-o-inflacji/... Raport o inflacji – listopad 2024 (.pdf), s.59)

¹⁵ Agencja Rozwoju Przemysłu / polskirynekwegla.pl/raport-dynamiczny/wydobycie-i-sprzedaz-węgla-kamiennego-ogolem

¹⁶ Agencja Rozwoju Przemysłu / polskirynekwegla.pl/raport-dynamiczny/wydobycie-i-sprzedaz-węgla-kamiennego-ogolem

- Bardzo wysoki poziom zapasów węgla kamiennego na przykopalnianych zwałach: na koniec września 2024 r. zapasy wynosiły ponad 5,5 mln ton (wzrost o +1,8 mln ton, tj. o +47,2% r/r), dodatkowo uległy także znaczącemu zwiększeniu w stosunku do poziomu z końca roku 2023 (wzrost o +1,4 mln ton, tj. o +32,8% w stosunku do sytuacji z grudnia 2023 r.).¹⁷
- Zauważalne zmniejszenie importu węgla kamiennego: w trakcie 9 miesięcy 2024 r. z danymi Eurostat import spadł o -59,8% r/r, do poziomu 6,0 mln ton. Głównym kierunkiem zaopatrzenia w surowiec był Kazachstan (ze spadkiem wolumenu o -36,7% r/r, do poziomu 2,5 mln ton, co przełożyło się na 41,1% udziału w rynku). Drugim największym eksporterem węgla do Polski była Kolumbia (duży spadek o -62,0% r/r, do 1,7 mln ton i udział 27,5%). Rosja od czerwca 2022 r. (z uwagi na nałożone w kwietniu 2022 r. przez Polskę embargo) nie eksportuje węgla do naszego kraju. Dwóch głównych dostawców odpowiadało za blisko 69% importu węgla do Polski.¹⁸
- Spadek cen na polskim rynku węgla w III kwartale br.: średnia wartość indeksu węglowego dla energetyki zawodowej PSCMI1 wyniosła 479,30 PLN/t (-34,1% r/r oraz -2,4% kw/kw). Indeks PSCMI2 dla ciepłownictwa osiągnął poziom 567,84 PLN/t (-30,1% r/r oraz -4,3% kw/kw).¹⁹

Rysunek 4 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Agencji Rozwoju Przemysłu

- Wzrost konsumpcji energii elektrycznej w Polsce w o +1,8% r/r do poziomu 125,3 TWh.²⁰
- Wzrost produkcji energii elektrycznej o +3,4% r/r do 123,0 TWh. Przy czym dla elektrowni zasilanych węglem kamiennym odnotowano spadek produkcji o -10,4% r/r (do 49,5 TWh), a w elektrowniach opartych na węglu brunatnym zwiększenie produkcji o +3,5% r/r (do 26,6 TWh). W tym okresie produkcja energii w elektrowniach gazowych zwiększyła się o +21,5% r/r (do 11,5 TWh), w elektrowniach innych odnawialnych wzrosła o +30,5% r/r (do 15,4 TWh), a w elektrowniach wiatrowych zanotowano przyrost o +24,7% r/r (do 17,6 TWh).²¹
- Zmniejszenie znaczenia węgla kamiennego w krajowym miksie energetycznym: udział węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii elektrycznej spadł do 40,2% (-6,2 p.p. r/r).²²
- Spadek produkcji budowlano-montażowej: o -7,0% r/r (wobec wzrostu o +2,1% r/r w okresie styczeń-wrzesień 2023 r.).²³ W tym czasie nastąpił spadek w każdym z działów budownictwa, w tym dla podmiotów zajmujących się: budową budynków (-2,9% r/r), budową obiektów inżynierii lądowej i wodnej (-8,1% r/r) oraz robotami budowlanymi specjalistycznymi (-10,1% r/r).²⁴
- Wzrost produkcji cementu w Polsce o +5,8% r/r do poziomu 13,3 mln ton, przy równoczesnym zmniejszeniu produkcji klinkieru cementowego o -3,1% r/r do niespełna 9,1 mln ton.²⁵
- Wzrost produkcji stali surowej w Polsce o +10,3% r/r do poziomu 5,4 mln ton.²⁶

¹⁷ Agencja Rozwoju Przemysłu / polskirynekwegla.pl/raport-dynamiczny/stan-zapasow-wegla-kamiennego-caly-okres-czasu

¹⁸ Eurostat - dane za 9 miesięcy 2024 r. - European Commission / Eurostat / International Trade

¹⁹ Agencja Rozwoju Przemysłu – komunikaty (polskirynekwegla.pl/krajowe-indeksy-weglowe-notowanie-z-wrzesnia-2024-r)

²⁰ Polskie Sieci Elektroenergetyczne (<https://www.pse.pl/dane-systemowe/funkcjonowanie-kse/raporty-miesieczne-z-funkcjonowania-kse/raporty-miesieczne>)

²¹ Polskie Sieci Elektroenergetyczne (<https://www.pse.pl/dane-systemowe/funkcjonowanie-kse/raporty-miesieczne-z-funkcjonowania-kse/raporty-miesieczne>)

²² Polskie Sieci Elektroenergetyczne (<https://www.pse.pl/dane-systemowe/funkcjonowanie-kse/raporty-miesieczne-z-funkcjonowania-kse/raporty-miesieczne>)

²³ Główny Urząd Statystyczny / Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju 1-3 kwartał 2024 r.: Produkcja budowlano-montażowa w przedsiębiorstwach budowlanych, w jednostkach o liczbie pracujących powyżej 9 osób (s. 53)

²⁴ Główny Urząd Statystyczny/ Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju 1-3 kwartał 2024 r.(s. 54)

²⁵ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych we wrześniu 2024 r. - tablice.

²⁶ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych we wrześniu 2024 r. - tablice.

- Spadek produkcji wyrobów stalowych w Polsce: zmniejszenie produkcji wyrobów walcowanych na gorąco o -22,6% r/r do 4,3 mln ton, sztab i prętów walcowanych na gorąco o -3,8% r/r do 0,8 mln ton oraz prętów i płaskowników o -1,3% r/r do 2,3 mln²⁷.
- Wzrost produkcji m.in. następujących wyrobów stalowych: blach walcowanych na zimno o +25,2% r/r do 1,0 mln ton oraz blach cienkich o +1,2% r/r do 0,8 mln ton.²⁸
- Spadek produkcji koksu w Polsce: o -3,8% r/r do poziomu 5,8 mln ton.²⁹
- Wzrost produkcji nawozów w Polsce – w tym nawozów: azotowych (+25,5% r/r do 1,3 mln ton), potasowych (+24,3% r/r do 0,2 mln ton) oraz fosforowych (+17,4% r/r do 0,2 mln ton).³⁰
- Zwiększenie produkcji m.in. następujących wyrobów chemicznych: kwasu azotowego (+26,0% r/r do 1,7 mln ton), amoniaku (+25,8% r/r do 1,5 mln ton), benzyny silnikowej (+9,1% r/r do 4,2 mln ton), olejów napędowych (+8,0% r/r do 12,2 mln ton) oraz tworzyw sztucznych (+7,7% r/r do 2,4 mln ton).³¹
- Zmniejszenie produkcji kwasu siarkowego (-1,7% r/r do 0,9 mln ton).³²
- Spadek importu ropy w trakcie 8 miesięcy 2024 r. o -3,7% r/r do 16,6 mln ton (tj. o 0,6 mln ton).³³
- Stopniowe hamowanie produkcji motoryzacyjnej w Polsce, przy wciąż niskim popycie - w kraju wyprodukowano łącznie 177,8 tys. samochodów osobowych (wobec 226,0 tys. w analogicznym okresie ub.r.), co oznacza spadek o -21,3% r/r. Równocześnie w tym czasie zanotowano zwiększenie ilości wyprodukowanych samochodów ciężarowych i ciągników do 255,6 tys. pojazdów (wobec 221,5 tys. w odpowiednim okresie ub.r.), tj. o +15,4% r/r. Zmalała natomiast produkcja pojazdów do transportu publicznego – do przewozu 10 i więcej osób (o -5,8% r/r do niespełna 3,5 tys. sztuk, tj. o 215 sztuk) oraz w niewielkiej skali silników samochodowych (tj. o -2,9% r/r, do 1 725 tys. sztuk), co było efektem bardzo wysokiej bazy z ub.r.³⁴

Przemysł i gospodarka w Czechach



Produkcja sprzedana przemysłu (ceny bieżące, dane nieskorygowane) w Czechach była w III kwartale 2024 r. wyższa o +5,6% r/r., po tym jak w I kwartale br. zanotowała spadek o -0,7% r/r, a w II kwartale br. o -0,2% r/r.³⁵ W III kwartale br. wśród istotnych obszarów dla przewozów towarów kolejną odnotowano zmniejszenie m.in.: wydobywania węgla kamiennego i brunatnego (-26,5% r/r) oraz w produkcji metali (-8,1% r/r). Wśród wzrostów r/r zanotowano m.in. zwiększenie produkcji: maszyn i urządzeń (+1,3% r/r), papieru i wyrobów z papieru (+7,5% r/r), drewna i wyrobów z drewna (+7,7% r/r), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (+8,0% r/r), a także produkcji pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (+10,0% r/r).³⁶

Wartość nowych zamówień (ceny bieżące, dane nieskorygowane) w III kwartale 2024 roku wzrosła o +6,0% r/r (przy dobrej dynamice w I kwartale br. na poziomie +2,2% r/r oraz w II kwartale br. +4,2% r/r), co nastąpiło przy widocznym zwiększeniu zarówno zamówień krajowych (+8,6% r/r), jak i zagranicznych (+4,6 r/r).³⁷

Wzrost PKB skorygowanego sezonowo w III kwartale 2024 r. - według wstępnego szacunku CZSO Produkt Krajowy Brutto był wyższy o +1,3% r/r (po wzroście +0,6% r/r w II kwartale br. oraz spadku o -0,4% r/r w III kwartale ub.r.) oraz równocześnie zwiększył się o +0,3% kw./kw. (po wzroście o +0,4% kw./kw. w II kwartale br.). Motorem wzrostu w III kwartale br. był rosnący popyt krajowy (zwłaszcza wydatki konsumpcyjne gospodarstw domowych, przy mniejszym dodatnim wpływie wydatków instytucji rządowych), podczas gdy popyt zewnętrzny pozostawał w stagnacji (także stanowiąc element wzrostu).³⁸

²⁷ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych we wrześniu 2024 r. - tablice.

²⁸ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych we wrześniu 2024 r. - tablice.

²⁹ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych we wrześniu 2024 r. - tablice.

³⁰ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych we wrześniu 2024 r. - tablice.

³¹ Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych we wrześniu 2024 r. - tablice.

³² Główny Urząd Statystyczny - Produkcja ważniejszych wyrobów przemysłowych we wrześniu 2024 r. - tablice.

³³ Główny Urząd Statystyczny - Biuletyn Statystyczny Nr 9/2024

³⁴ Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego – pzpmm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Produkcja-pojazdow-samochodowych-i-silnikow-do-pojazdow-mechanicznych-w-Polsce/WRZESIEŃ-2024

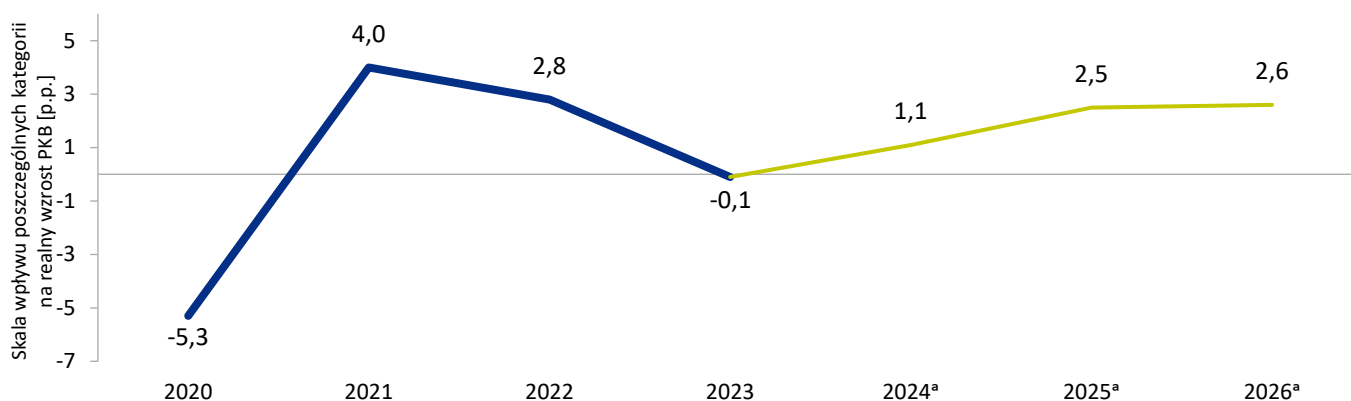
³⁵ Czeski Urząd Statystyczny / Sales from industrial activity: unadjusted data

³⁶ Czeski Urząd Statystyczny / Sales from industrial activity: unadjusted data

³⁷ Czeski Urząd Statystyczny / New industrial orders by selected CZ-NACE divisions: unadjusted data

³⁸ Czeski Urząd Statystyczny, csu.gov.cz/rychle-informace/predbezny-odhad-hdp-3-ctvrtleti-2024

Rysunek 5 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2020–2023 oraz prognoza na lata 2024–2026 – dane wyrównane sezonowo



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

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

Inflacja w III kwartale 2024 r. osiągnęła poziom +2,3% r/r (po wzroście cen o +2,5% r/r w II kwartale br. oraz o +8,0% r/r w III kwartale ub.r.).³⁹

Prognozy Czeskiego Ministerstwa Finansów: przewiduje się stopniowy wzrost Produktu Krajowego Brutto o: +1,1% r/r w 2024 r., +2,5% r/r w 2025 r. i +2,6% r/r w 2026 r. W wymienionych latach inflacja powinna utrzymywać się na poziomie zbliżonym do celu inflacyjnego (tj. ok. 2% r/r, z niewielką tendencją zniżkową).⁴⁰

Poprawa odczytów Indeksu PMI, przy wciąż dużej zmienności miesięcznych wyników: w trakcie 9 miesięcy 2024 r. średnia wartość wskaźnika wyniosła 45,1 pkt., wobec 44,9 pkt. w I półroczu br. Równocześnie indeks PMI dla Czech od dwudziestu ośmiu miesięcy kształtował się poniżej prognozy 50,0 pkt., oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem a recesją w sektorze przemysłowym. Należy odnotować stopniową poprawę średnich wyników w poszczególnych kwartałach 2024 r., tj. wzrost z 44,5 pkt. w I kwartale, następnie 45,4 pkt. w II kwartale, do 45,5 pkt. w III kwartale. (co oznacza już cztery kolejne kwartały z minimalnym wzrostem, od bardzo niskiego wyniku w III kwartale ub.r. na poziomie jedynie 42,0 pkt.). Po wzroście wskaźnika z 43,8 pkt. w lipcu br., do 46,7 pkt. w sierpniu br. (najlepszy wynik od dwóch lat), we wrześniu nastąpił ponowny jego spadek do 46,0 pkt. Nadal niska ilość nowych zamówień (z uwagi na problemy kluczowych partnerów zachodnich), nie pozwala na wykorzystanie w wystarczającym stopniu mocy produkcyjnych, tego zorientowanego na eksport, silnie uprzemysłowionego kraju.⁴¹

W trakcie trzech kwartałów 2024 r. istotnymi czynnikami wpływającymi na sytuację w kluczowych gałęziach przemysłu w Czechach były:

- Spadek wydobycia węgla kamiennego w trakcie ośmiu miesięcy 2024 r. wyprodukowano 0,81 mln ton węgla (-9,1% r/r), w tym niespełna 0,37 mln ton węgla koksującego (-3,9% r/r) oraz ponad 0,44 mln ton węgla energetycznego (-12,9% r/r). W imporcie nastąpił zauważalny spadek (-30,5% r/r, do 1,99 mln ton), natomiast w eksporcie zwiększenie wywozu surowca z kraju (+71,4% r/r, do 0,81 mln ton). Kluczowe dla gospodarki Czech jest wciąż wydobycie węgla brunatnego (który stanowi jedno z głównych źródeł zasilania bloków energetycznych w Czechach), jednakże z uwagi na utrzymującą się dekoniunkturę zmalało ono o ok. -20% r/r (do 14,53 mln ton).⁴²
- Silny spadek produkcji koksu w trakcie ośmiu miesięcy br. o -29,5% r/r do 0,95 mln ton. Równocześnie odnotowano niewielki wzrost importu surowca (do 0,15 mln ton, tj. o +4,8% r/r), przy wzroście eksportu (do 0,43 mln ton, tj. o +9,4% r/r).⁴³
- Historycznie najgorszy wynik produkcji stali w Czechach w trakcie I półroczu 2024 produkcja stali w Czechach to niespełna 1,3 mln ton stali, czyli o ponad -0,6 mln ton mniej niż w analogicznym okresie ub.r., co odzwierciedla dalece trudną sytuację na tym rynku. Równocześnie zmniejszyło się zużycie stali i wyniosło 2,9 mln ton (spadek o -0,13 mln ton r/r). Dominujące znaczenie dla wyników sektora ma wciąż niski (od 2022 r.) popyt, na co nakładają się wysokie ceny energii, problem podwyższonej inflacji oraz niepewność w otoczeniu międzynarodowym. Kluczowe dla wyników branży było zwłaszcza wstrzymanie produkcji w Liberty Ostrava. W powiązaniu z tymi trudnościami widoczny jest spadek

³⁹ vdb.czso.cz / Statistics > Prices, Inflation (Consumer price index according to ECOICOP - year-on-year index)

⁴⁰ www.mfcr.cz/en/fiscal-policy/macroeconomic-analysis/macroeconomic-forecast/2024

⁴¹ Markit PMI (www.pmi.spglobal.com/Public/Release/PressReleases)

⁴² Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu (https://www.mpo.gov.cz/cz/energetika/statistika/tuha-paliva/)

⁴³ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu (https://www.mpo.gov.cz/cz/energetika/statistika/tuha-paliva/)

w produkcji wyrobów stalowych. W I półroczu 2024 r. eksport stali i wyrobów stalowych wyniósł niespełna 1,6 mln ton (tj. zmniejszył się o -0,45 mln ton r/r), przy rosnącym imporcie (do 3,4 mln ton, tj. o +0,1 mln ton).⁴⁴

- Wzrost produkcji budowlanej w trzecim kwartale 2024 r., po dwóch kolejnych kwartałach spadków (dane skorygowane sezonowo i kalendarzowo, ceny bieżące) – po spadku w I kwartale br. o -4,7% r/r, w II kwartale br. spadek wyniósł -4,0% r/r, a w III kwartale br. produkcja wzrosła o +1,9% r/r. Po trzech kolejnych kwartałach z ujemnym wynikiem w ujęciu r/r podmiotów zajmujących się budową budynków (spadki odpowiednio o: -1,1%, -8,3% oraz -5,3%), w III kwartale br. wzrost wyniósł +0,4% r/r. Także w wykonaniu robót inżynieryjno-budowlanych widać zauważalną poprawę, która zdecydowanie przyczyniła się do +2% wzrostu branży w III kwartale br. Po trzech kwartałach konsekwentnych wzrostów, spadku w słabym II kwartale br. (-1,6% r/r), w III kwartale br. nastąpiło wyraźne odbicie (wzrost o +4,6% r/r).⁴⁵
- Przerwanie pozytywnej tendencji wzrostowej dla przemysłu chemicznego w Czechach (ujęcie r/r, dane skorygowane kalendarzowo, ceny bieżące), po kolejnych głębokich spadkach w poprzedzających ten rok kwartałach, po wzroście o +5,3% r/r w I kwartale br. oraz o +2,0% r/r w II kwartale br., w III kwartale br. produkcja sektora uległa zauważalnemu obniżeniu o -4,3% r/r. Wskazuje to na liczne problemy branży związane z nierówną konkurencją z produkcją pochodzącą spoza Unii Europejskiej, a także wysokimi kosztami (m.in. surowców i energii), które obniżają konkurencyjność wyrobów sektora na rynku.⁴⁶
- Wzrost produkcji sektora automotive: w trakcie trzech kwartałów 2024 r. w Czechach wyprodukowano łącznie ponad 1 102,4 tys. sztuk pojazdów silnikowych różnych typów (osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli), co oznacza wzrost o +7,8% względem analogicznego okresu 2023 r. (przy wzroście o +11,5% r/r w I kwartale br., niewielkim spadku o -1,2% r/r w II kwartale br. oraz ponownym wzroście o +15,4% w III kwartale br.). W tym okresie wyprodukowano 1 097,3 tys. aut osobowych, co oznacza wzrost o +7,8% r/r (głównie za sprawą wysokiego dodatniego wyniku w I i III kwartale br., kiedy to wzrost produkcji r/r przekroczył +10%). W trakcie 9 miesięcy br. odnotowano też zauważalny wzrost produkcji motocykli (+45,1% r/r, do blisko 0,8 tys. sztuk) oraz samochodów ciężarowych (+16,9% r/r, do 1,1 tys. sztuk). Zmniejszyła się natomiast produkcja autobusów (o -11,8% r/r, tj. do 3,2 tys. sztuk). Wyniki rynku w III kwartale pomimo wzrostu produkcji r/r nie napawają optymizmem, odnotowano spadki produkcji w każdej z głównych kategorii pojazdów poza samochodami osobowymi, których produkcja nieznacznie przekroczyła poziom 300 tys. sztuk (322,9 tys. sztuk, przy wyniku zbliżonym do 380 tys. sztuk w słabym II kwartale br.) Zarazem w trakcie trzech kwartałów br. wyprodukowano jedynie 80,1 tys. sztuk pojazdów elektrycznych, co oznacza wciąż silny spadek r/r (o -18,2%).⁴⁷

3.2 Działalność przewozowa

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

3.2.1 Rynek transportu kolejowego w Polsce

Kolejowe przewozy towarowe na polskim rynku są realizowane przez 3 spółki należące do Grupy PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego na koniec września 2024 roku 137 przewoźników posiadało aktywną licencję na przewozy kolejowe rzeczy (w analogicznym okresie 2023 r. było to 124 przewoźników).⁴⁸

Wyniki pierwszych trzech kwartałów 2024 r. potwierdzają negatywny wpływ osłabienia popytu rynkowego na produkty Unii Europejskiej, co bezpośrednio przekłada się na skalę usług świadczonych przez towarowy transport kolejowy w Polsce. Wojna w Ukrainie, dekoniumtura w Europie, a także relatywnie wysokie ceny energii skutkują zredukowanymi przewozami towarowymi. W trakcie trzech kwartałów br. operatorzy kolejowi przetransportowali łącznie 166,5 mln ton ładunków i wykonali pracę przewozową równą 43,9 mld tkm. W stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego, wolumen przewozów rynku zmniejszył się o -3,7% r/r (tj. o -6,4 mln ton), podczas gdy zrealizowana praca przewozowa spadła r/r o -5,2% r/r (tj. o -2,4 mld tkm). Również średnia odległość przewozu na rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce w tym samym czasie ukształtowała się na nieco niższym poziomie r/r i wyniosła 263,4 km (-4 km, tj. o -1,5% r/r).

Przewozy w I kwartale br. dla każdego z miesięcy wykazywały negatywną dynamikę w ujęciu r/r, zarówno dla masy towarowej, jak i pracy przewozowej (w styczniu i marcu była to ujemna dynamika dwucyfrowa). W II kwartale 2024 r. w analizowanych parametrach przewozowych nastąpiła niewielka poprawa r/r dla każdego z miesięcy. W III kwartale br. ponownie na rynku kolejowych

⁴⁴ Ocelarskaunie.cz / Výroba oceli v ČR se za 1. pololetí roku významně propadla

⁴⁵ Czeski Urząd Statystyczny / Construction production index

⁴⁶ Czeski Urząd Statystyczny / Industrial production index

⁴⁷ AutoSap (<https://autosap.cz/en/data-and-statistics/manufacture-and-sale-of-vehicles/>) - dane za wrzesień 2024 r.)

⁴⁸ Urząd Transportu Kolejowego (licencjonowani przewoźnicy kolejowi wg. wykazu z dnia 23 września 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

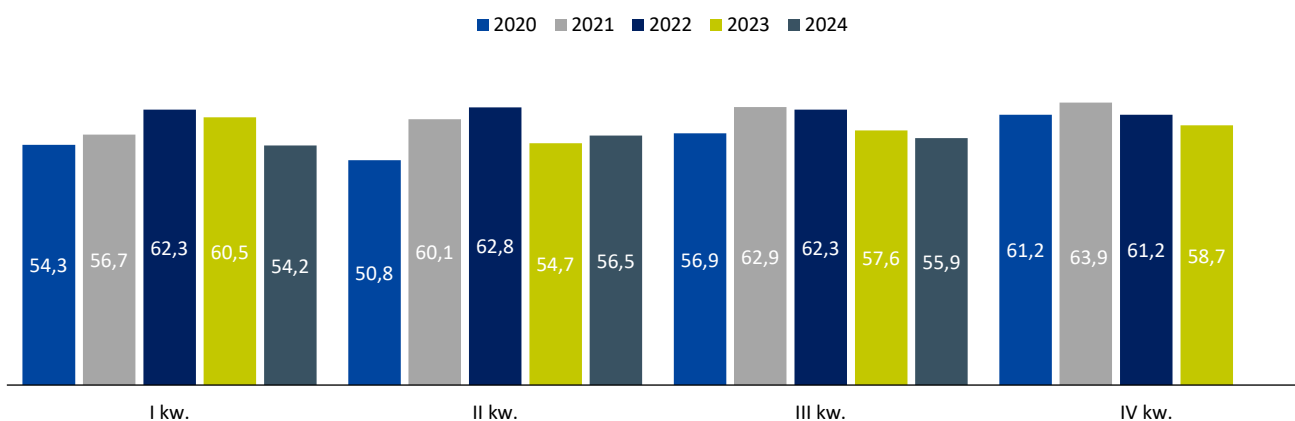
przewozów towarowych wystąpiły negatywne tendencje, a rynek zanotował spadki nasilające się z każdym kolejnym miesiącem. Jeszcze w lipcu br. wolumen rynku utrzymał się na niewielkim plusie (+2,0% r/r w zakresie masy przewożonych towarów, przy widocznym już spadku zrealizowanej pracy przewozowej o -1,1% r/r). Następnie w sierpniu br. obydwa parametry przewozowe odnotowały już blisko -2% spadek, a wrzesień przyniósł wysoką negatywną korektę wyników w ujęciu r/r - zmniejszenie masy towarowej o -9,2% r/r oraz pracy przewozowej o -10,5% r/r. Warto jednak zauważyć, że jednocześnie na rynku kolejowym występują pozytywne przesłanki dotyczące wyników segmentu kolejowych przewozów intermodalnych, gdzie w I półroczu br. zanotowano wzrosty we wszystkich podstawowych parametrach charakteryzujących ten segment rynku (masa towarowa, praca przewozowa, UTI i TEU).⁴⁹

W trakcie ośmiu miesięcy 2024 r. w kolejowym transporcie towarowym w Polsce największą grupą towarową⁵⁰ w przewozach był nadal węgiel kamienny, którego transport wykazuje niezmiennie tendencję spadkową w strukturze przewozów koleją, lecz wciąż stanowi 27,2% ogółu kolejowego obrotu towarowego. W tym czasie zanotowano następujące zmiany przewozów kolejowych r/r w wyszczególnianych przez GUS grupach towarowych⁵¹:

- węgiel kamienny (spadek przewozów o -20,4% r/r do 40,2 mln ton),
- kruszywa, kamień, piasek i żwir (wzrost przewozów o +6,2% r/r do 35,3 mln ton),
- produkty rafinacji ropy naftowej (spadek o -1,3% r/r do 14,1 mln ton),
- chemikalia, produkty chemiczne (wzrost o +19,9% r/r do 7,4 mln ton),
- koks, brykiety, gazy (spadek o -4,9% r/r do 7,1 mln ton),
- metale i wyroby metalowe (spadek o -6,1% r/r do 6,6 mln ton),
- produkty rolnictwa (spadek o -7,8% r/r do 4,2 mln ton),
- rudy żelaza (wzrost o +6,2% r/r do 3,8 mln ton).

Zauważalne zmniejszenie masy towarowej transportowanej koleją w stosunku do pierwszych ośmiu miesięcy 2023 r. zanotowano głównie w przewozach węgla kamiennego (-10,3 mln ton). Obniżkę wolumenu zanotowano także m.in. w przewozach: metali i wyrobów metalowych, koksu, brykietów, gazów oraz produktów rolnictwa (po ok. -0,4 mln ton), a także produktów rafinacji ropy (-0,2 mln ton). Zarazem na rynku odnotowano wzrost przewozów kolejowych r/r m.in.: pozostałych ładunków (+2,5 mln ton, tu głównie z uwagi na ożywienie w obszarze przewozów intermodalnych), kruszyw, piasku i żwiru (+2,0 mln ton), chemikaliów i produktów chemicznych (+1,2 mln ton), cementu, wapna, gipsu (+0,5 mln ton), surowców wtórnych, złomu (+0,5 mln ton), pozostałych materiałów budowlanych (+0,4 mln ton) oraz rudy żelaza (+0,2 mln ton).⁵²

Rysunek 6 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2020-2024 (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

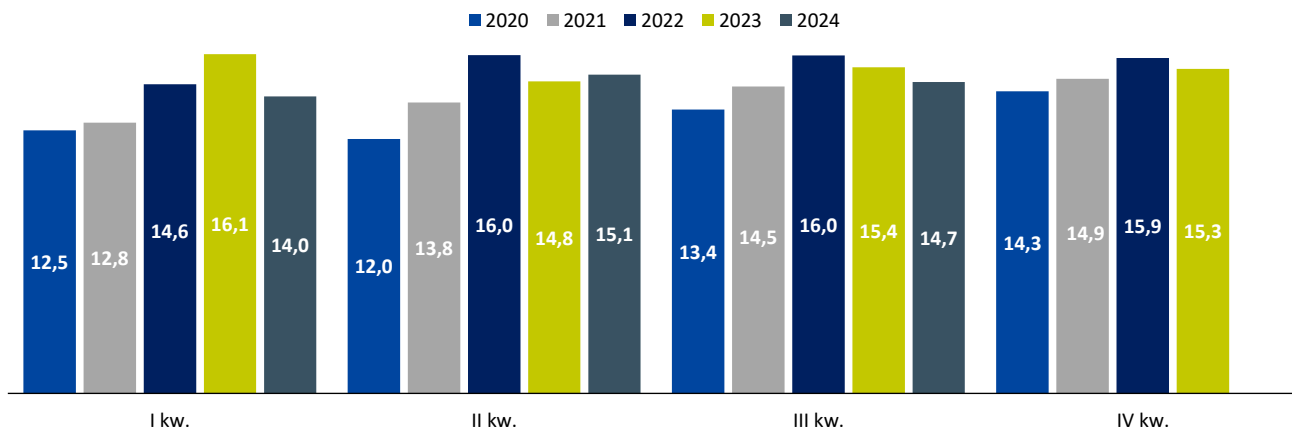
⁴⁹ Urząd Transportu Kolejowego

⁵⁰ Na podstawie klasyfikacji NST

⁵¹ Główny Urząd Statystyczny (dane za 8 miesięcy 2024 r.)

⁵² Główny Urząd Statystyczny (dane za 8 miesięcy 2024 r.)

Rysunek 7 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2020-2024 (mld tkm)



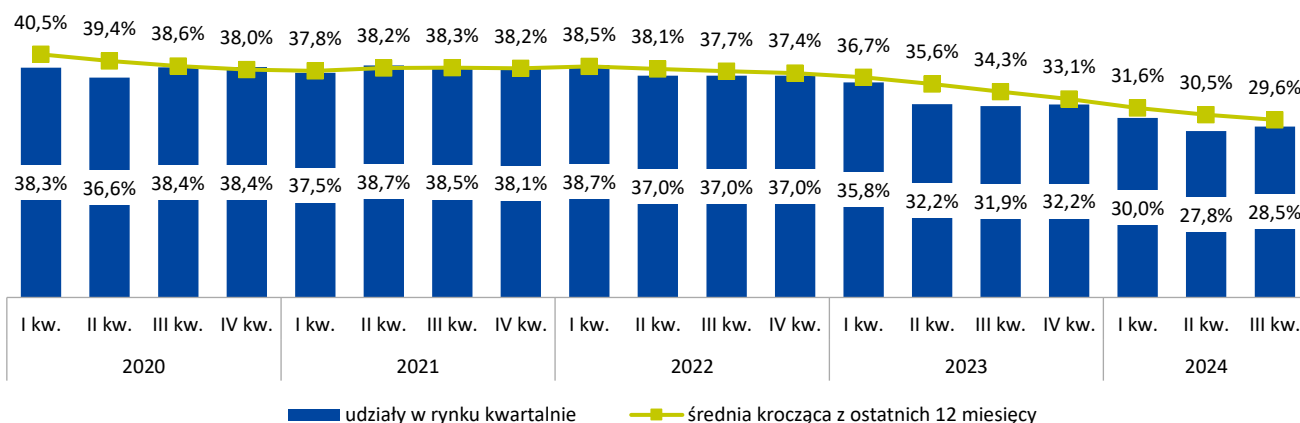
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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

W trakcie trzech kwartałów 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 S.A. w restrukturyzacji oraz PKP CARGO Service sp. z o.o.⁵³

Grupa PKP CARGO⁵⁴ jest liderem rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce pod względem udziału w przewiezionej masie towarów, jak i zrealizowanej pracy przewozowej. Udziały rynkowe Grupy PKP CARGO w trakcie trzech kwartałów 2024 r. wyniosły 28,7% (-4,7 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 28,0% w pracy przewozowej (-6,3 p.p. r/r).⁵⁵ Udziały rynkowe jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji w tym samym czasie wyniosły 27,5% (-4,1 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 27,8% (-6,2 p.p. r/r) w pracy przewozowej.⁵⁶

Rysunek 8 Kwartalne udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2020-2024



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

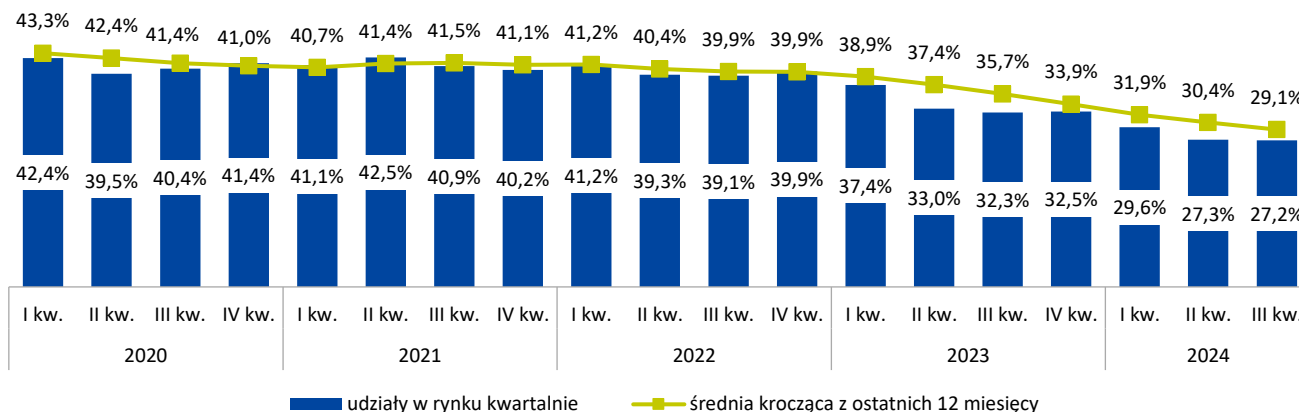
⁵³ Urząd Transportu Kolejowego

⁵⁴ Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również ładunki transportowane przez PKP CARGO International a.s. na terytorium Polski

⁵⁵ Dane Grupy PKP CARGO, Urząd Transportu Kolejowego

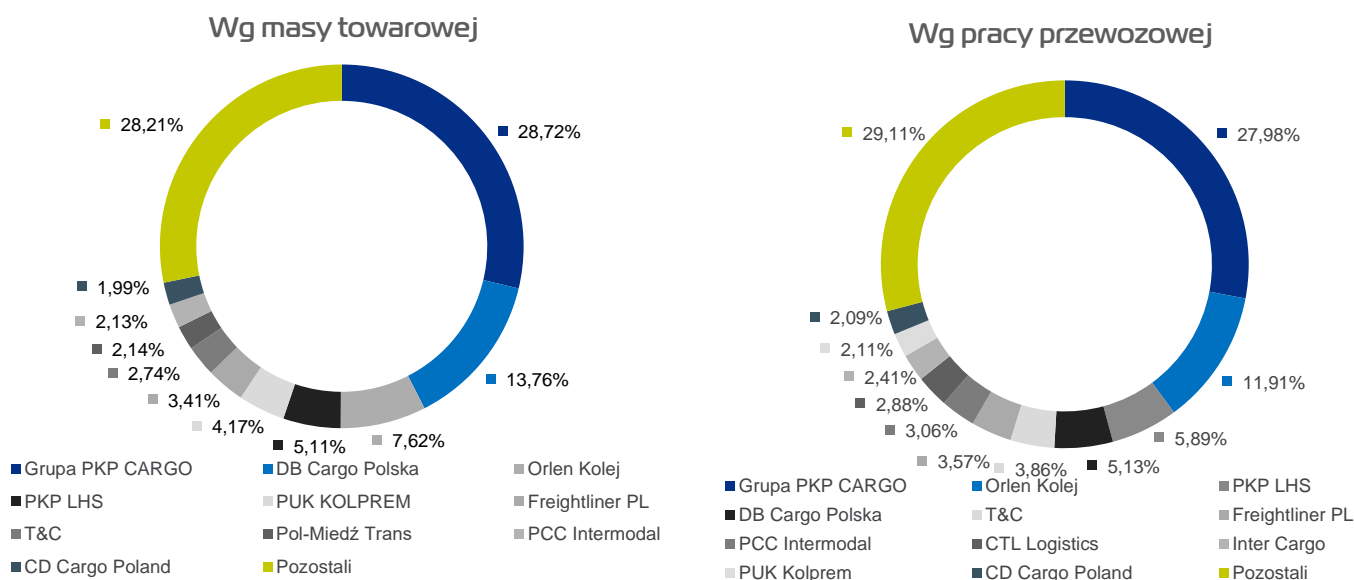
⁵⁶ Urząd Transportu Kolejowego

Rysunek 9 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 10 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w trakcie trzech kwartałów 2024 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Głównymi konkurentami Grupy na polskim rynku towarowych przewozów kolejowych w trakcie trzech kwartałów 2024 r. pod względem masy towarowej przewożonych ładunków byli następujący operatorzy: DB Cargo Polska, Orlen Kolej, PKP LHS, PUK Kolprem, Freightliner PL, T&C, Pol-Miedź Trans, PCC Intermodal oraz CD Cargo Poland.⁵⁷

W trakcie trzech kwartałów 2024 r. konkurencyjni przewoźnicy kolejowi przewieźli na polskim rynku łącznie 118,7 mln ton ładunków (+3,0% r/r). W trakcie tego okresu w zakresie wolumenu przewozów największy wzrost udziałów rynkowych r/r wśród konkurentów Grupy PKP CARGO zanotowano w T&C oraz PKP LHS (po +1,0 p.p.). Należy podkreślić również dobry wynik wspólny pozostałych mniejszych przewoźników rynkowych, którzy nie przekroczyli progu udziałowego na poziomie 0,5% (+1,7 p.p.). Największy spadek udziałów rynkowych wśród konkurentów GRUPY PKP CARGO zanotowano natomiast w DB Cargo Polska (-1,3 p.p. r/r), przy spadku przewiezionej masy towarowej o -12,2% r/r.⁵⁸

Jednocześnie w analizowanym okresie wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa wzrosła o +4,0% r/r do poziomu 31,6 mld tkm. Również w tym zakresie w największym stopniu wzrosły r/r udziały rynkowe T&C (+1,7 p.p. r/r)

⁵⁷ Urząd Transportu Kolejowego

⁵⁸ opracowanie własne na podstawie danych UTK

oraz PKP LHS (+1,2 p.p. r/r). Pozostali drobni przewoźnicy wspólnie wypracowali wzrost udziału rynkowego o +0,8 p.p. r/r. Znaczące spadki udziałów rynkowych wśród konkurentów zanotowano w Orlen Kolej (-0,6 p.p. r/r) oraz w Ecco Rail (-0,4 p.p. r/r).⁵⁹ Najwięksi przewoźnicy kolejowi pod względem wolumenu przewożonych towarów (Grupa PKP CARGO, DB Cargo Polska oraz Orlen Kolej) nadal w największym stopniu odczuwają skutki ograniczonego popytu rynkowego na przewozy towarów kolejaj i po trzech kwartałach 2024 r. stracili największą ilość masy towarowej r/r.

3.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W I półroczu 2024r. w Republice Czeskiej przewieziono łącznie 264,8 mln ton towarów (+4,9% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 43,2 mld tkm (+8,4% r/r).⁶⁰ Zanotowano zmniejszenie r/r przewiezionej masy i pracy przewozowej w transporcie wodnym, spadek wolumenu oraz wzrost zrealizowanej pracy w transporcie kolejowym, przy jednoczesnym wzroście obu wymienionych parametrów w transporcie samochodowym.

Średnia odległość przewozu ładunków na rynku w I półroczu 2024 r. wzrosła o +3,4% r/r i wyniosła 163,1 km, w tym w transporcie drogowym o +3,4% r/r (do 159,0 km), a w transporcie kolejowym : +4,8% r/r (do 181,8 km).⁶¹

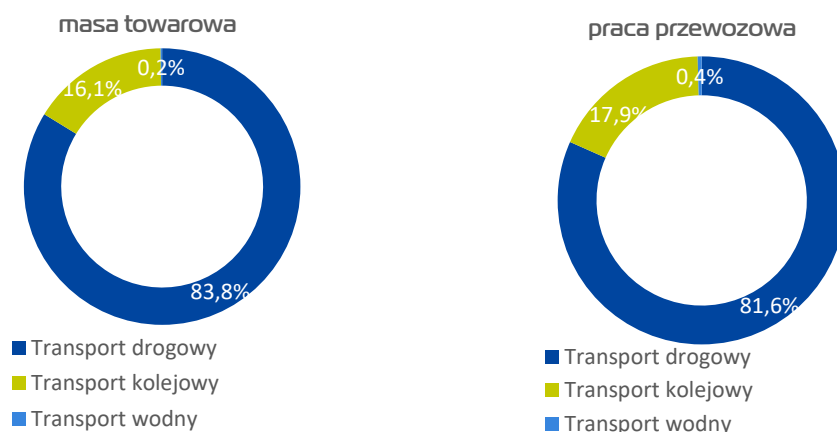
Tabela 13 Rynek transportu towarów w Czechach w I półroczu 2024 r.

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	264,8	12,3	4,9%	43,2	3,4	8,4%	163,1	5,4	3,4%
Transport drogowy	221,8	14,1	6,8%	35,3	3,3	10,4%	159,0	5,3	3,4%
Transport kolejowy	42,5	-1,6	-3,6%	7,7	0,1	1,1%	181,8	8,4	4,8%
Pozostałe gałęzie transportu lądowego	0,5	-0,2	-27,0%	0,2	-0,1	-23,4%	407,5	19,2	4,9%

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

Transport kolejowy w Czechach w I półroczu 2024 r. odnotował zmniejszenie wolumenu przewiezionej masy do 42,5 mln ton (-3,6% r/r), przy równoczesnym wzroście wykonanej pracy przewozowej do 7,7 mld tkm (+1,1% r/r).⁶² W tym samym czasie przewozy towarów zrealizowane transportem samochodowym wzrosły o +6,8% (do poziomu 221,8 mln ton) w ujęciu masy towarowej oraz o +10,4% (do poziomu 35,3 mld tkm) w ujęciu pracy przewozowej. Wyniki te przełożyły się na zauważalny spadek udziału transportu kolejowego w zakresie masy towarowej (tj. o -1,4 p.p. r/r), przy zwiększeniu udziału transportu drogowego (o +1,5 p.p. r/r). Równocześnie kolej zanotowała istotny spadek udziału w zakresie pracy przewozowej (-1,3 p.p. r/r), przy widocznym wzroście udziału transportu drogowego (+1,5 p.p. r/r).⁶³

Rysunek 11 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w I półroczu 2024 r.:



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

⁵⁹ opracowanie własne na podstawie danych UTK

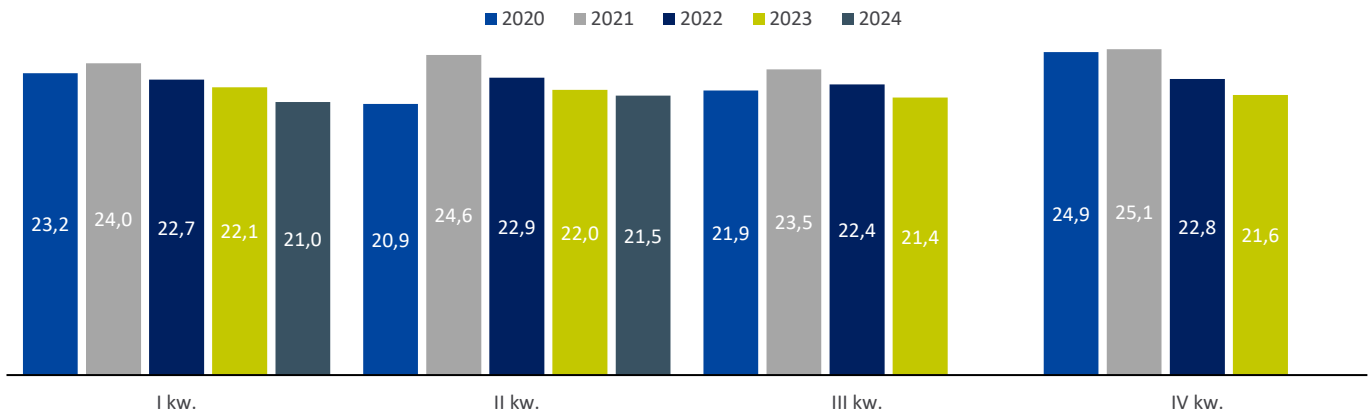
⁶⁰ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny. Dane za III kwartał 2024 r. będą dostępne na przełomie IV kwartału 2024 r. i I kwartału 2025 r. (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

⁶¹ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

⁶² Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

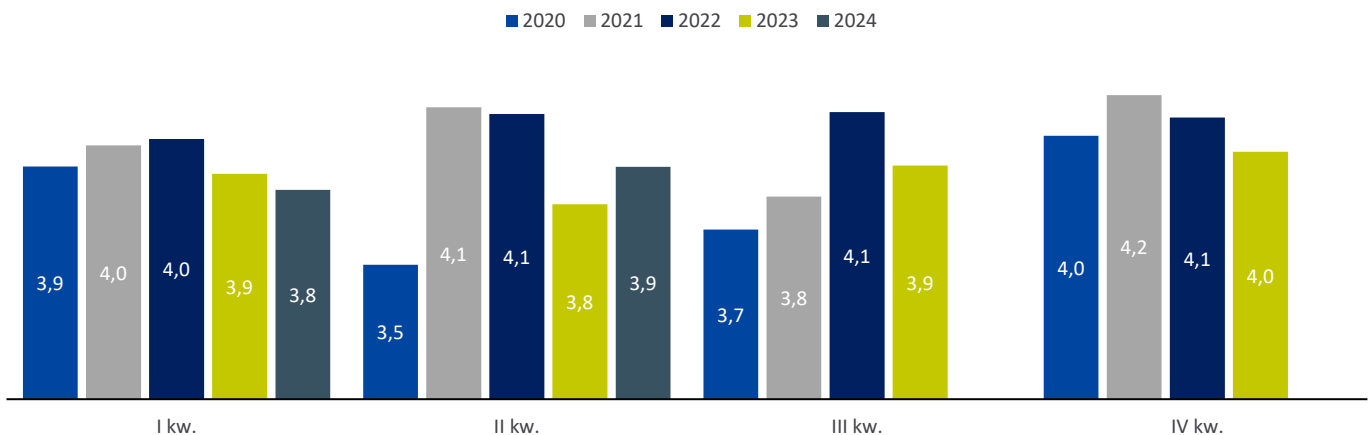
⁶³ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, Czeski Urząd Statystyczny (dane dotyczą transportu kolejowego, drogowego oraz wodnego)

Rysunek 12 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

Rysunek 13 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

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. w restrukturyzacji oraz PKP CARGO International a.s.⁶⁴

Przewozy PKP CARGO International a.s. oraz innych podmiotów na czeskim rynku przewozów towarów koleją znajdują się pod znacznym wpływem sytuacji międzynarodowej, w tym niskiego popytu na wyroby przemysłu naszych południowych sąsiadów (który w wysokim stopniu zależy od eksportu), co obniża skalę możliwych do realizacji przewozów i silnie wpływa na wyniki poszczególnych przewoźników.

W trakcie trzech kwartałów 2024 r. Spółka PKP CARGO International a.s. przetransportowała 3,9 mln ton ładunków (-9,4% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 0,4 mld tkm (+0,9% r/r).⁶⁵ Równocześnie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International zwiększyła się do 112,0 km (+11,4% r/r).⁶⁶ Zmniejszeniu pod względem przewiezionego wolumenu masy towarowej uległy przewozy paliw stałych (-28,6% r/r, w tym węgla kamiennego -30,7% r/r), kruszyw i materiałów budowlanych (-48,1% r/r) oraz w mniejszym stopniu pozostałych towarów (-13,3% r/r). W innych grupach towarowych zanotowano wzrost przewozów w analizowanym okresie. Największy ilościowo wzrost odnotowano w przewozach intermodalnych (+33,9% r/r). Przywrócenie normalnej skali przewozów zaowocowało wzrostami grup towarowych metali i rud (+263,3% r/r) oraz drewna i produktów rolnych (+733,6% r/r). Pozytywną dynamikę odnotowano też w segmencie paliw płynnych (+26,6% r/r) oraz produktów chemicznych

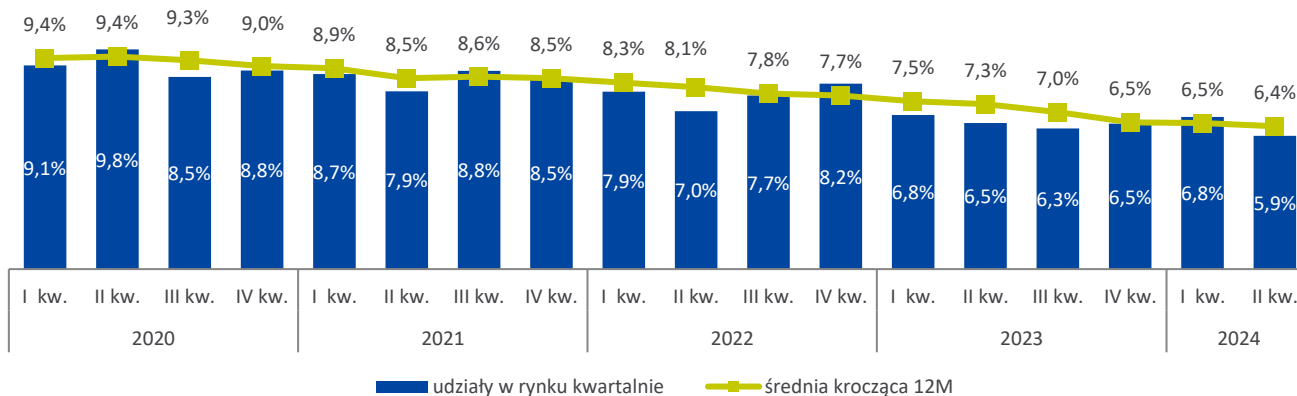
⁶⁴ SŽDC (stan na koniec września 2024 r.)

⁶⁵ statystyka własna PKP CARGO International

⁶⁶ statystyka własna PKP CARGO International

(+13,8% r/r). Największą grupą towarową pod względem przewożonej masy towarowej pozostają paliwa stałe, przy spadku udziału z 67,9% w trakcie trzech kwartałów 2023 r. do 53,6% w analogicznym okresie 2024 r. Drugie miejsce pod względem znaczenia utrzymały przewozy intermodalne, których udział w całkowitym wolumenie wzrósł do 19,0% (z 12,8% w ubiegłym roku).⁶⁷

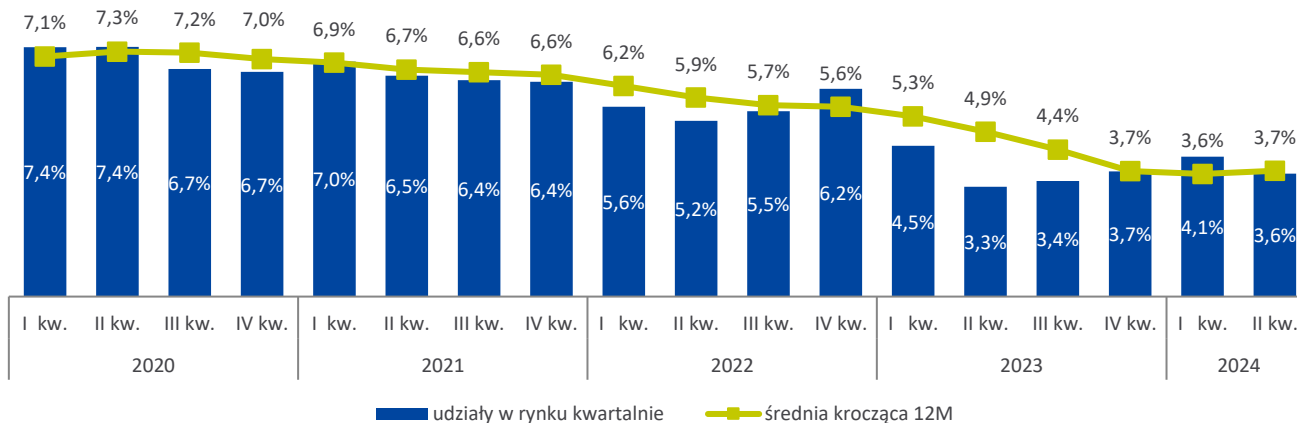
Rysunek 14 Udziały rynkowe PKP CARGO International a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2020-2024*



* dane za III kw. 2024 r. dostępne będą na przełomie IV kw. 2024 r. i I kw. 2025 r.

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

Rysunek 15 Udziały rynkowe PKP CARGO International a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2020-2024*

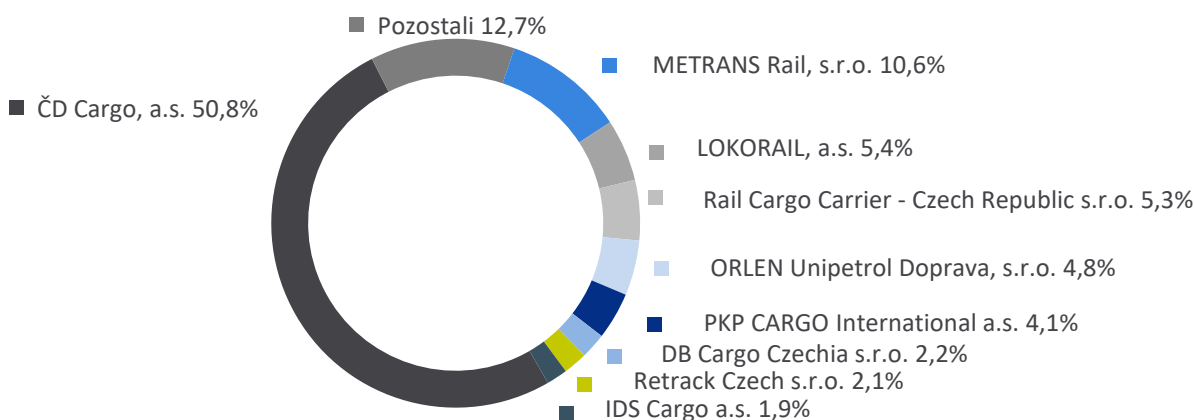


* dane za III kw. 2024 r. dostępne będą na przełomie IV kw. 2024 r. i I kw. 2025 r.

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

⁶⁷ statystyka własna PKP CARGO International

Rysunek 16 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w trakcie trzech kwartałów 2024 r. (btkm)



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

Zgodnie z danymi SŽDC dotyczącymi udziałów w rynku przewozów kolejowych w zakresie pracy przewozowej brutto, w trakcie trzech kwartałów 2024 r. PKP CARGO International przy wyhamowaniu spadku udziałów, odnotowała niewielkie zwiększenie udziału w rynku r/r (+0,2 p.p. r/r do ponad 4,1%).⁶⁸ Spółka wciąż zajmuje szóstą pozycję wśród operatorów na rynku czeskim.

Spółka ČD Cargo a.s. utrzymała pozycję niekwestionowanego lidera czeskiego rynku towarowych przewozów kolejowych pod względem wykonanej pracy eksploatacyjnej brutto pomimo znacznego zmniejszenia udziałów r/r w trakcie trzech kwartałów 2024 r. do 50,8% r/r (-4,4 p.p. r/r), przy jednoczesnym widocznym wzroście udziałów kw/kw już drugi kwartał z rzędu.⁶⁹

Zauważalny wzrost udziałów rynkowych r/r w trakcie trzech kwartałów br. odnotowali: Metrans Rail (+1,4 p.p. r/r i wzrost udziału do 10,6%, przy utrzymaniu pozycji wicelidera rynku), LOKORAIL a.s. (+0,9 p.p. r/r i wzrost udziału do 5,4%, co oznacza awans z czwartej na trzecią pozycję na rynku) oraz Rail Cargo Carrier - Czech Republic (+0,8 p.p. r/r, wzrost udziału do 5,3% i spadek z trzeciego na czwarte miejsce). Retrack Czech s.r.o. wypracował sobie około 2,1% udziału rynkowego (przy wzroście o +0,1 p.p. r/r). Pozostali mniejsi operatorzy wspólnie osiągnęli w tym czasie znaczący przyrost udziałów (+2,2 p.p. r/r), co przełożyło się na wynik udziału na poziomie 12,7% rynku.

Zmniejszyły się natomiast udziały: IDS Cargo a.s., tj. niezależnego operatora logistycznego realizującego przewozy na terytorium Czech i Słowacji (-0,8 p.p. r/r do 1,9%), ORLEN Unipetrol Doprava, tj. przewoźnika będącego częścią Grupy Orlen (-0,3 p.p. r/r do poziomu 4,8%), a także w minimalnym stopniu DB Cargo Czechia s.r.o. (-0,04 p.p. r/r do 2,2% rynku).⁷⁰

Sporządzone przez SŽDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim za 9 miesięcy br. nie wyodrębnia wyniku PKP CARGO S.A. W tym czasie w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego znacznie zmniejszyły się realizowane przez Spółkę przewozy węgla kamiennego z Polski do Czech i w mniejszym stopniu z Czech do Polski, 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 (która wygasła produkcję i jest obecnie w trakcie restrukturyzacji) oraz brak przewozów żużla z Czech do Polski. Zmniejszeniu uległy także przewozy intermodalne realizowane tranzytem przez terytorium Czech oraz przewozy kwasu siarkowego z Polski na Słowację i metanolu z Polski do Czech.⁷¹

3.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

Dane o działalności przewozowej realizowanej przez Grupę PKP CARGO w ciągu 9 miesięcy 2024 r. i 9 miesięcy 2023 r. zawierają skonsolidowane dane spółek PKP CARGO, PKP CARGO SERVICE oraz spółek Grupy PKP CARGO International. Przewozy w Grupie wykonuje 6 spółek, tj. PKP CARGO, PKP CARGO SERVICE, PKP CARGO International, PKP CARGO International HU Zrt., PKP CARGO International SK oraz PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o.

⁶⁸ SŽDC

⁶⁹ SŽDC

⁷⁰ SŽDC

⁷¹ Statystyka własna PKP CARGO S.A.

Tabela 14 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2024 r. i 2023 r.

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2024	9 miesięcy 2023	Zmiana 9 miesięcy 2024/ 9 miesięcy 2023		9 miesięcy 2024	9 miesięcy 2023	III kw. 2024	III kw. 2023	Zmiana III kw. 2024/ III kw. 2023	
	(mln tkm)		%		udział w całości (%)		(mln tkm)		%	
Paliwa stałe ¹	4 601	7 369	-2 768	-37,6%	34%	44%	1 407	1 884	-477	-25,3%
z czego węgiel kamienny	3 718	6 093	-2 376	-39,0%	28%	36%	1 156	1 532	-376	-24,5%
Kruszywa i materiały budowlane ²	3 295	4 107	-812	-19,8%	24%	24%	1 182	1 544	-362	-23,4%
Metale i rudy ³	871	1 135	-265	-23,3%	6%	7%	302	307	-5	-1,6%
Produkty chemiczne ⁴	1 307	1 232	75	6,1%	10%	7%	437	460	-23	-5,0%
Paliwa płynne ⁵	482	355	127	35,9%	4%	2%	148	115	34	29,5%
Drewno i plody rolne ⁶	590	724	-133	-18,4%	4%	4%	162	234	-72	-30,8%
Przewozy intermodalne	2 006	1 606	400	24,9%	15%	9%	644	604	40	6,7%
Pozostałe ⁷	364	392	-28	-7,1%	3%	2%	118	141	-23	-16,0%
Razem	13 517	16 921	-3 404	-20,1%	100%	100%	4 401	5 288	-887	-16,8%

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 15 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2024 r. i 2023 r.

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2024	9 miesięcy 2023	Zmiana 9 miesięcy 2024/ 9 miesięcy 2023		9 miesięcy 2024	9 miesięcy 2023	III kw. 2024	III kw. 2023	Zmiana III kw. 2024/ III kw. 2023	
	(mln ton)		%		udział w całości (%)		(mln ton)		%	
Paliwa stałe ¹	23,7	31,6	-7,9	-25,1%	45%	51%	7,7	8,9	-1,2	-13,6%
z czego węgiel kamienny	20,4	27,6	-7,2	-26,0%	39%	44%	6,7	7,7	-1,0	-13,2%
Kruszywa i materiały budowlane ²	12,3	15,1	-2,8	-18,4%	24%	24%	4,3	5,7	-1,5	-25,6%
Metale i rudy ³	3,4	3,5	-0,1	-2,4%	6%	6%	1,1	1,0	0,2	16,0%
Produkty chemiczne ⁴	4,0	3,6	0,3	9,7%	8%	6%	1,3	1,3	0,0	-1,0%
Paliwa płynne ⁵	1,7	1,4	0,3	20,5%	3%	2%	0,5	0,4	0,1	15,6%
Drewno i plody rolne ⁶	1,6	1,9	-0,3	-17,4%	3%	3%	0,5	0,6	-0,1	-15,6%
Przewozy intermodalne	4,5	4,1	0,4	10,3%	9%	7%	1,5	1,5	-0,1	-4,0%
Pozostałe ⁷	1,1	1,2	-0,1	-6,0%	2%	2%	0,4	0,4	0,0	-0,3%
Razem	52,2	62,3	-10,1	-16,3%	100%	100%	17,2	19,8	-2,6	-13,2%

Źródło: Opracowanie własne

W ciągu 9 miesięcy 2023 r. Grupa PKP CARGO zrealizowała przewozy towarów koleją na średnią odległość 259 km (spadek odległości r/r o -12 km).

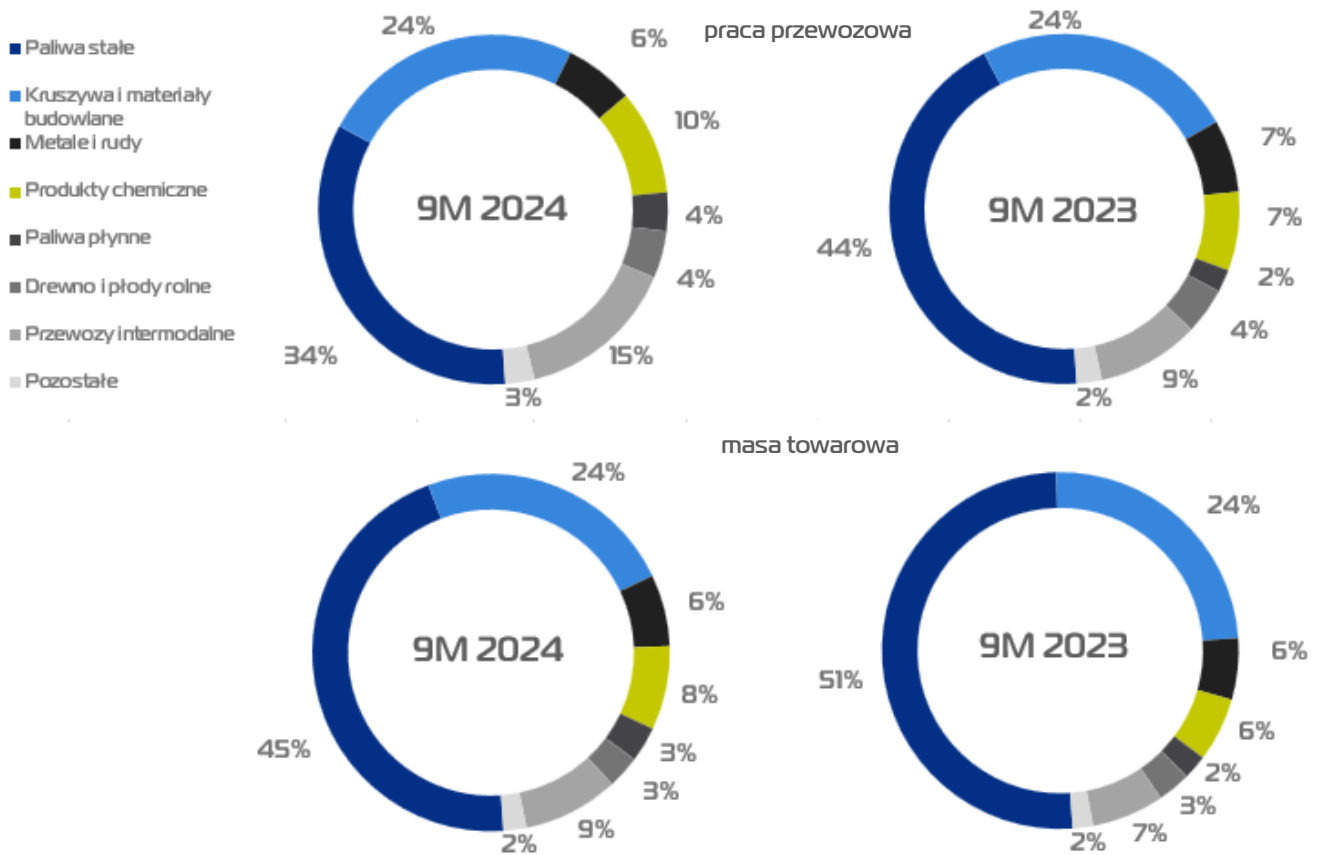
Tabela 16 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy i III kwartał 2024 r. i 2023 r.

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2024	9 miesięcy 2023	Zmiana 9 miesięcy 2024/ 9 miesięcy 2023		III kw. 2024	III kw. 2023	Zmiana III kw. 2024/ III kw. 2023	
	(km)		%		(km)		%	
Paliwa stałe ¹	194	233	-39	-16,7%	183	211	-29	-13,6%
z czego węgiel kamienny	182	221	-39	-17,6%	172	198	-26	-13,0%
Kruszywa i materiały budowlane ²	268	272	-5	-1,7%	278	270	8	2,8%
Metale i rudy ³	257	327	-70	-21,4%	268	315	-48	-15,2%
Produkty chemiczne ⁴	330	341	-11	-3,3%	338	352	-14	-4,0%
Paliwa płynne ⁵	291	258	33	12,7%	297	265	32	12,0%
Drewno i plody rolne ⁶	380	385	-5	-1,2%	338	412	-74	-18,0%
Przewozy intermodalne	445	392	52	13,3%	443	398	44	11,2%
Pozostałe ⁷	337	341	-4	-1,1%	304	361	-57	-15,7%
Razem	259	272	-12	-4,6%	256	267	-11	-4,1%

Źródło: Opracowanie własne

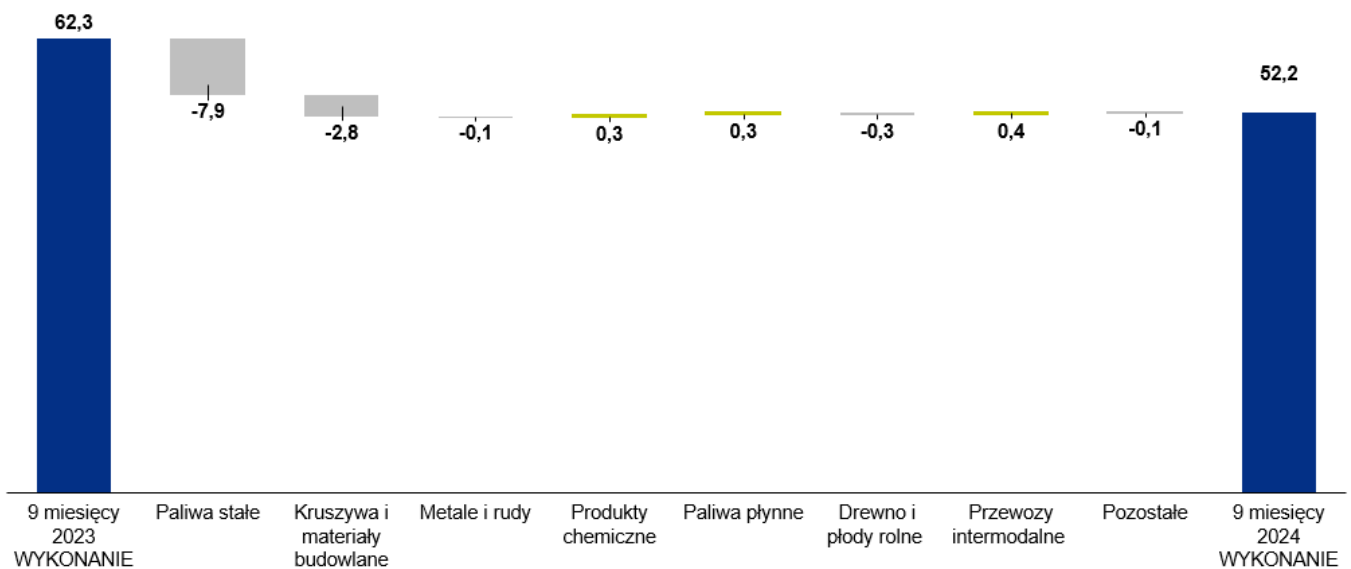
1. Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.
2. Uwzględnia wszelkie rodzaje kamienia, piasku, cegieł i cementu.
3. Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.
4. Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.
5. Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.
6. Uwzględnia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

Rysunek 17 Struktura pracy przewozowej oraz masy Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2024 r. i 2023 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 18 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za 9 miesięcy 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r.



Źródło: Opracowanie własne

Kluczowe czynniki, jakie wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w okresie trzech kwartałów 2024 r.:



paliwa
stałe

- Niższy poziom rynku węgla kamiennego 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 energii elektrycznej z OZE, implementacja polityk transformacji skutkująca mniejszym popytem na ten surowiec,
- zmniejszone zapotrzebowanie na węgiel do produkcji koksu na potrzeby sektora hutniczego w związku z obniżeniem produkcji stali, mniejsze zapotrzebowanie ciepłownictwa z uwagi na warunki atmosferyczne – przewaga dodatnich temperatur w okresie zimowym, nagromadzenie zapasów,
- PKP CARGO INTERNATIONAL – mniejsze przewozy na potrzeby energetyki ze względu na niższą cenę rynkową energii elektrycznej - produkcja nie jest opłacalna; negatywne skutki powodzi w Ostrawie,
- spadek średniej odległości przewozu węgla kamiennego o -39 km (-17,6%), w związku ze zmianą kierunków dostaw – zmniejszeniem udziału przewozów w imporcie morskim.



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,
- spadek zapotrzebowania na towar jednego z klientów – kamień hydrotechniczny,
- przerwy technologiczne i remontowe na początku roku w kilku dolnośląskich kopalniach kruszyw; zmniejszenie produkcji w kopalni w Radkowicach, w związku z wyczerpaniem złoża, trudności przewozowe związane z powodzią we wrześniu na południu Polski,
- 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 -5 km (-1,7%), w związku ze zmianą w strukturze/kierunkach dostaw - PKP CARGO S.A. w ubiegłym roku realizowało zwiększone przewozy kamienia pokruszonego z kopalni dolnośląskich do stacji położonych w północnej i wschodniej części Polski.



metale
i rudy

- Mniejszy 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 toku proces restrukturyzacyjny),
- 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,
- brak przewozów rudy ze Świnoujścia dla ArcelorMittal Poland (produkcja ze zgromadzonych zapasów; korzystniejsza cena rudy importowanej z Ukrainy via LHS), zwiększenie udziału wyrobów stalowych produkowanych z importowanych półproduktów (slaby),
- 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,

- utrudnienia ruchowe w rejonie stacji Zawiercie w czasie remontu torów,
- spadek średniej odległości przewozu o -70 km (-21,4%) – zmiana struktury relacji przewozowych.



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,
- większe przewozy w eksporcie przez porty morskie,
- spadek średniej odległości przewozu o 11 km (-3,3%) – znaczny udział przewozów na Ukrainę realizowanych na krótkie odległości przy granicy.



intermodal

- Wzrost przewozów w ramach NJS spowodowany problemami żegludowymi 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,
- realizacja transportów związanych z konfliktem zbrojnym na Ukrainie,
- realizacja przewozów próżnych kontenerów na stacji Małaszewicze do portów,
- PKP CARGO INTERNATIONAL – nowe przewozy dla klientów nie realizujących transportów w analogicznym okresie 2023 roku,
- wzrost średniej odległości przewozu o +52 km (+13,3%), ze względu na zmianę struktury przewozów.



paliwa
płynne

- Realizacja dodatkowych przewozów paliw z Płocka na Ukrainę,
- pozyskanie przewozów koksu naftowego z polskich portów morskich na Ukrainę i do odbiorców w kraju,
- średnia odległość przewozu zwiększyła się o 33 km (+12,7%).



drewno
i płody rolne

- Spadek przewozów zboża spowodowany wprowadzeniem embarga na import produktów rolnych z Ukrainy w maju 2023 r.,
- problemy z przewozami artykułów rolnych z Ukrainy spowodowane kongestią przejść granicznych Dorohusk i Medyka oraz protestami rolników; wydłużony czas oczekiwania na przejazd, rozbudowane procedury celne i weterynaryjne na granicy ukraińsko-polskiej, utrudniają realizację przewozów tranzytowych,
- spadek średniej odległości przewozu o 5 km (-1,2%) w wyniku spadku udziału przewozów tranzytowych w przewozach zbóż i pasz oraz w przewozach eksportowych drewna, eksporcie i imporcie płyty drewnopochodnej.



pozostałe

- Przewozy pozostałych towarów w okresie 9 miesięcy 2024 r. realizowane były na nieznacznie 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,
- zmniejszone przewozy wojskowe,
- spadek średniej odległości przewozu o 4 km (-1,1%).

3.3 Pozostałe usługi

Grupa PKP CARGO nie wyróżnia segmentów operacyjnych prowadzonej działalności, ponieważ posiada jeden główny produkt, któremu przypisane są wszystkie istotne usługi świadczone przez Grupę. Grupa prowadzi działalność w ramach jednego głównego segmentu - krajowy i międzynarodowy przewóz towarów oraz prowadzenie kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych. Zarząd jednostki dominującej analizuje dane finansowe w układzie, w jakim

zostały zaprezentowane w Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy. W ramach Grupy świadczone są dodatkowo usługi związane z remontami taboru, utrzymaniem infrastruktury oraz usługi rekultywacyjne, jednakże nie są one istotne z punktu widzenia działalności Grupy i nie są traktowane jako osobne segmenty operacyjne.

3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia

W okresie 9 miesięcy 2024 roku w Grupie PKP CARGO w ramach prowadzonej restrukturyzacji obejmującej zwolnienia grupowe odnotowano spadek zatrudnienia o 3 310 osób, a w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji o 2 839 osób, w tym 1 426 osób to pracownicy Spółki, 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)).

W dniu 31 października 2024 roku został zakończony proces zwolnień grupowych w Spółce, w trakcie którego pracodawcy wręczyli 2515 wypowiedzeń umów o pracę. W okresie tym grupa 1150 pracowników kończyła również zatrudnienie z przyczyn innych niż restrukturyzacja firmy, tj. między innymi wskutek przejścia na emeryturę lub rentę, wypowiedzenia umowy o pracę przez samego pracownika czy rozwiązania umowy o pracę z upływem czasu na jaki została zawarta. Efektem przeprowadzonej procedury jest zmniejszenie zatrudnienia o liczbę 3665 pracowników w skali całej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.

Rysunek 19 Zatrudnienie w Grupie PKP CARGO na dzień 30.09.2024 r. oraz na dzień 31.12.2023 r.



3.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa Kapitałowa PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2024 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 532,5 mln zł, tj. mniej o 58,5% 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 9 miesięcy 2024 r. w Grupie PKP CARGO została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, tj. głównie na naprawy okresowe (P4 i P5) i przeglądy okresowe (P3) taboru - łącznie 348,9 mln zł (tj. 65,5% nakładów inwestycyjnych). Ponadto poniesiono również nakłady na budownictwo inwestycyjne na poziomie 13,7 mln zł, na zakupy maszyn, urządzeń, pozostałego wyposażenia warsztatowego oraz środków transportu na poziomie 10,7 mln zł oraz na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i aktywów niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 3,7 mln zł, a także na prawa do użytkowania aktywów na poziomie 155,5 mln zł, w tym: leasing lokomotyw na poziomie 71,4 mln zł oraz naprawy taboru leasingowanego 0,5 mln zł (tj. 13,5% nakładów inwestycyjnych), najem nieruchomości na poziomie 71,8 mln zł oraz pozostałe prawa na poziomie 11,8 mln zł.

Tabela 17 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za 9 miesięcy 2024 r. w porównaniu do 9 miesięcy 2023 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2024	9 miesięcy 2023	Zmiana 2024-2023	Zmiana 2024-2023 %
Budownictwo inwestycyjne	13,7	76,7	-63,0	-82,1%
Zakupy pojazdów trakcyjnych	0,0	191,5	-191,5	-100,0%
Modernizacja lokomotyw	5,6	0,1	5,5	-
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	6,5	15,9	-9,4	-59,1%
Teleinformatyzacja	3,7	14,8	-11,1	-75,0%
Pozostałe	4,2	2,5	1,7	68,0%
Komponenty w remontach, w tym:	343,3	620,6	-277,3	-44,7%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	66,1	131,2	-65,1	-49,6%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	277,2	489,4	-212,2	-43,4%
Prawa do użytkowania aktywów*, w tym w obszarze:	155,5	362,5	-207,0	-57,1%
<i>Nieruchomości</i>	71,8	73,8	-2,0	-2,7%
<i>Taboru</i>	71,9	274,0	-202,1	-73,8%
<i>Pozostałych praw</i>	11,8	14,7	-2,9	-19,7%
Razem	532,5	1 284,6	-752,1	-58,5%

* *Nakłady na prawa do użytkowania aktywów nie obejmują zwiększeń wynikających z leasingu zwrotnego: za okres 9 miesięcy 2024 rok urzędzeń przeładunkowych w wysokości 6,2 mln zł oraz za 9 miesięcy 2023 r. w wysokości 126,9 mln zł w tym: lokomotyw w wysokości 125,4 mln zł oraz urządzenia transportowego w wysokości 1,5 mln zł.*

Źródło: Opracowanie własne

3.6 Istotne informacje i zdarzenia w okresie trzech kwartałów 2024 roku oraz do dnia publikacji raportu

3.6.1. Działania optymalizujące w obszarze zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO

PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

W ciągu III kwartałów 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 PKP CARGO S.A. wypowiedział Pakt Gwarancji Pracowniczych zawarty 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 zatrudnionych w dniu wejścia w życie Paktu). W obliczu działań restrukturyzacyjnych w obszarze pracowniczym postanowienia Paktu w tym zakresie stały się bezprzedmiotowe. Obowiązującym zostało m.in. postanowienie Paktu dot. zobowiązania do wprowadzania corocznej podwyżki płac, uzależnionej od wyniku i sytuacji finansowej Spółki. Zapisy Paktu obowiązywały do 17 sierpnia 2024 roku w związku z 3 miesięcznym okresem jego wypowiedzenia.

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 Związkowi Zawodowemu 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 dotyczyć miały do 30% zatrudnionych

w Spółce (do 4 142 pracowników) w różnych grupach zawodowych i miały nastąpić w okresie: nie wcześniej niż od dnia następującego po dniu zawiadomienia do powiatowych urzędów pracy do dnia 30 września 2024 r.

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

Zwolnieniami grupowymi w PKP CARGO objętych zostało 2 515 pracowników, a szacowane koszty wynikające ze zwolnień grupowych (bez ekwiwalentów za urlop) zostały ustalone na ok 113,25 mln zł. W ramach optymalizacji zatrudnienia w PKP CARGO zatrudnienie uległo zmniejszeniu między 3 lipca 2024 r. a 4 listopada 2024 r. łącznie o liczbę 3 665 osób, z czego 2 515 odeszło w ramach zwolnień grupowych, a pozostałe z innych przyczyn. Stan zatrudnienia na 4 listopada 2024 roku wynosił 10 046 osób.

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji

W dniu 6 sierpnia 2024 roku Zarząd PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji 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 spółki przekazał działającym w spółce organizacjom związkowym zawiadomienia o zamiarze dokonania zwolnień grupowych. Zwolnienia miały objąć do 752 pracowników.

W dniu 25 października 2024 r. również PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji przyjęła „Regulaminu Zwolnień Grupowych w PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji” i rozpoczęła proces przeprowadzenia zwolnień grupowych na podstawie Ustawy z dnia 13 marca 2003 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników. Zwolnieniami grupowymi zostanie objętych nie więcej niż 520 pracowników spółki, w terminie nie później niż do końca listopada 2024 r. Na dzień publikacji niniejszego raportu szacowana rezerwa spółki na koszty przeprowadzenia procesu zwolnień grupowych wynosi 10,8 mln złotych. Spółka zakłada możliwość pozyskania środków, w celu tymczasowego sfinansowania ww. kosztów, z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych.

3.6.2. Istotne decyzje i zdarzenia podjęte/zaistniałe w ramach toczącego się postępowania sanacyjnego

- Wdrożenie nowych regulaminów organizacyjnych upraszczających strukturę zarządzania m.in. poprzez likwidację poziomu Działów Utrzymania Taboru w zakładach Spółki, jednocześnie ich kompetencje rozdzielając na Sekcje Utrzymania w zakładach Spółki oraz komórki Biura Taboru i Wsparcia Technicznego Centrali Spółki.
- Rozpoczęcie ograniczania działalności wybranych punktów utrzymania taboru (PUT). W rezultacie ilość PUT łącznie w PKP CARGO i PKP CARGOTABOR ma osiągnąć wielkość 29 (przed restrukturyzacją 53 PUT). Celem optymalizacji PUT jest m.in. dopasowanie ilości zaplecza utrzymaniowego do obecnych potrzeb Spółki. Dzięki temu zostaną zmniejszone koszty funkcjonowania obszaru utrzymania, a w szczególności koszty pracownicze oraz koszty stałe wynikające z czynszów, które Grupa PKP CARGO płaci za wynajem powierzchni hal i warsztatów. Dzięki podjętym działaniom szacuje się, że w ujęciu rocznym Grupa PKP CARGO poniesie niższe koszty stałe o około -17 mln zł z tytułu niepłacenia czynszów (w tym 8,3 mln PKP CARGO).
- W dniu 18 października 2024 r. Zarząd Spółki podjął decyzję o złożeniu wniosku o wypłatę świadczeń z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych („FGŚP”) zakładając, że wartość wnioskowanych świadczeń nie przekroczy 100 mln zł. Na dzień publikacji niniejszego raportu wartość wnioskowanych do FGŚP świadczeń wyniosła ok. 71 mln zł. Świadczenia te pokryją ok. 65% zobowiązań Spółki w stosunku do pracowników z tytułu wypłaty świadczeń wynikających z rozwiązania umowy w ramach zwolnień grupowych oraz roszczenia pracownicze z tytułu niewypłaconych ekwiwalentów za urlop wypoczynkowy w kwocie maks. 25 mln zł

3.6.3. 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 nadzorcę 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 sanacyjnego PKP CARGO, na podstawie art.288 ust.3 pr. r. zezwolił Spółce na wykonywanie zarządu nad całością przedsiębiorstwa w zakresie nieprzekraczającym zakresu zwykłego zarządu oraz wyznaczył zarządcę w osobie Pani Izabeli Skonieczna-Powalka (nr. licencji 772).

W dniu 7 listopada 2024 r. Sędzia-komisarz w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy ustanowił Radę Wierzyteli w składzie: Bank Gospodarstwa Krajowego S.A., Bank Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A., Skinest Rail Polska Sp. z o.o., PETROJET Sp. z o.o., NEWAG S.A. oraz zastępców członków: MOTO FLOTA Sp. z o.o., PGE Energetyka Kolejowa S.A.

3.6.4. Sądowa restrukturyzacja spółki zależnej PKP CARGOTABOR

W dniu 27 lipca 2024 r. Zarząd spółki PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. złożył wniosek o otwarcie postępowania sanacyjnego oraz wnioszek 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 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).

3.6.5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

- W wyniku rokowań przeprowadzonych w dniu 10 stycznia 2024 r. w ramach zawisłego w grudniu 2023 roku sporu zbiorowego z ośmioma Organizacjami Związkowymi będącymi Stroną ZUZP, PKP CARGO S.A. nie osiągnęła porozumienia w sprawie wdrożenia z dniem 1 października 2023 r. podwyżki wynagrodzeń. W konsekwencji został sporządzony protokół rozbieżności, który zakończył rokowania, w następstwie czego spór zbiorowy przeszedł w etap mediacji. Na chwilę obecną rozmowy nie są kontynuowane.
- 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. Łączna wartość oferty Spółki wyniosła 138 397 000 zł. Umowy zostały podpisane w dniu 4 września 2024 roku.
- 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 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 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 25 września 2024 r. Zarząd Spółki powziął oficjalną informację o wyborze oferty Spółki wraz z PKP CARGO Service Sp. z o.o. jako Konsorcjum jako najkorzystniejszej w postępowaniu organizowanym przez TAURON Ciepło Sp. z o.o. prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego pn.: "Wykonanie usługi transportu kolejowego węgla na potrzeby jednostek wytwórczych TAURON Ciepło Sp. z o.o.". Łączna wartość ofert brutto wyniosła 14 555 881,50 zł. Umowy zostały podpisane w dniu 11 października 2024 roku.
- W dniu 3 października 2024 r. doszło do trójstronnego podpisania listu intencyjnego pomiędzy PKP CARGO, PKP CARGOTABOR w restrukturyzacji i MW Rail S.A. z siedziba we Wrocławiu (spółka zależna od M.W. Trade S.A.). Przedmiotem Listu Intencyjnego jest przystąpienie przez jego strony do negocjacji w celu wdzierżawienia lub wynajmu na rzecz MWR nieruchomości położonych w Olsztynie, a obecnie dzierżawionych przez spółki PKP CARGO oraz wyposażenia będącego własnością PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji, wchodzących w skład Olsztyńskiej Sekcji Północnego Zakładu Napraw Taboru Kolejowego, wraz z ewentualną opcją zakupu.
- W dniu 8 listopada 2024 r. Zarząd Spółki otrzymał oficjalną informację o wyborze oferty Spółki jako najkorzystniejszej w postępowaniu organizowanym przez PGE Polska Grupa Energetyczna S.A. na wykonanie usługi przewozu węgla kamiennego transportem kolejowym do Oddziałów PGE Energia Ciepła S.A. i ZEW KOGENERACJA S.A. w latach 2025 ÷ 2027. W ramach oferty PKP CARGO zrealizuje ww. przewozy na wartość 173 946 467,07 zł brutto.
- W dniu 27 listopada 2024 r. Rada Nadzorcza Spółki wyraziła zgodę na zawarcie Umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 pomiędzy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Umowa obowiązywać będzie w okresie od dnia 15 grudnia 2024 r. do 13 grudnia 2025 r. Szacowana wartość zobowiązań Spółki wobec PKP PLK wynikających z Umowy, w okresie jej obowiązywania, wynosi łącznie 387,5 mln zł netto, tj. 476,6 mln zł brutto.

4. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

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

Tabela 18 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa Kapitałowa PKP CARGO	w mln PLN ⁷²		w mln EUR	
	9 miesięcy 2024	9 miesięcy 2023	9 miesięcy 2024	9 miesięcy 2023
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,3022	4,5773
Przychody z działalności operacyjnej	3 407,8	4 198,3	792,1	917,2
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej	-792,2	259,0	-184,1	56,6
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	-928,4	132,8	-215,8	29,0
Zysk / (strata) netto	-795,7	101,9	-185,0	22,3
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-854,4	53,5	-198,6	11,7
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / (strata) na akcję (PLN/szt.)	-17,77	2,28	-4,13	0,50
Zysk / (strata) rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	-17,77	2,28	-4,13	0,50
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	890,3	1 089,6	206,9	238,0
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-352,1	-726,2	-81,8	-158,7
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-293,5	-327,6	-68,2	-71,5
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	244,7	35,8	56,9	7,8
	30/09/2024	31/12/2023	30/09/2024	31/12/2023
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,2791	4,348
Aktywa trwałe	6 742,8	7 030,6	1 575,8	1 617,0
Aktywa obrotowe	1 402,0	1 289,4	327,6	296,5
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	0,3	-	0,1	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	523,3	515,0
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	2 348,1	3 202,5	548,7	736,6
Zobowiązania długoterminowe	2 558,0	2 784,2	597,8	640,3
Zobowiązania krótkoterminowe	3 239,0	2 333,3	756,9	536,6

Źródło: Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za okres 9 miesięcy zakończone 30 września 2024 roku sporządzone według MSSF UE.

⁷² W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyliń w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Tabela 19 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN ⁷³		w mln EUR	
	9 miesięcy 2024	9 miesięcy 2023	9 miesięcy 2024	9 miesięcy 2023
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,3022	4,5773
Przychody z działalności operacyjnej	2 597,2	3 231,2	603,7	705,9
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej	-729,9	195,6	-169,7	42,7
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	-859,0	105,5	-199,7	23,0
Zysk / (strata) netto	-738,7	85,6	-171,7	18,7
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	-770,6	62,9	-179,1	13,7
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / (strata) na akcję (PLN/szt.)	-16,49	1,91	-3,83	0,42
Zysk / (strata) rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	-16,49	1,91	-3,83	0,42
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	826,9	978,3	192,2	213,7
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	-328,9	-637,5	-76,4	-139,3
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	-287,2	-310,4	-66,8	-67,8
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	210,8	30,4	49,0	6,6
	30/09/2024	31/12/2023	30/09/2024	31/12/2023
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,2791	4,348
Aktywa trwałe	6 504,1	6 768,9	1 520,0	1 556,8
Aktywa obrotowe	931,6	800,0	217,7	184,0
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	0,3	-	0,1	-
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	523,3	515,0
Kapitał własny	2 167,2	2 937,8	506,5	675,7
Zobowiązania długoterminowe	2 210,6	2 417,5	516,6	556,0
Zobowiązania krótkoterminowe	3 058,2	2 213,6	714,7	509,1

Źródło: Kwartalna Informacja Finansowa PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2024 roku sporządzona według MSSF UE.

W okresach objętych Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz Kwartalną Informacją Finansową PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za okres 9 miesięcy zakończony dnia 30 września 2024 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalane przez Narodowy Bank Polski:

- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 30.09.2024 – 4,2791 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 - 30.09.2024 - 4,3022 PLN/EUR, 01.01 - 30.09.2023 - 4,5773 PLN/EUR

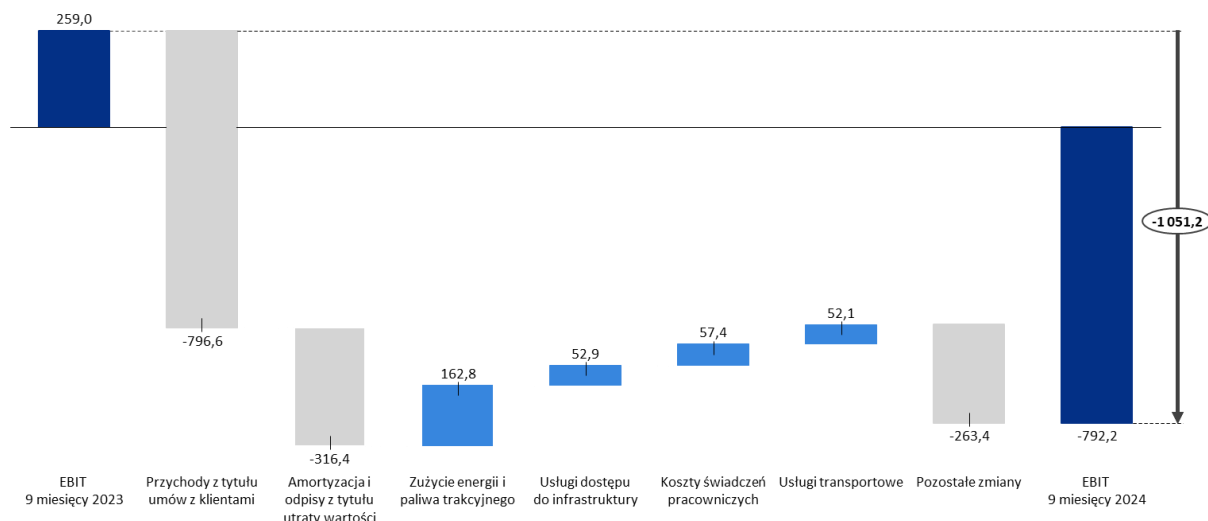
⁷³ W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyień w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

4.1.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

Sprawozdanie z wyników Grupy PKP CARGO

W okresie 9 miesięcy 2024 r. wynik EBIT wyniósł -792,2 mln zł, tj. pogorszył się w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r. o 1 051,2 mln zł.

Rysunek 20 Wynik EBIT w okresie 9 miesięcy 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Najważniejsze odchylenia wpływające na wynik EBIT w okresie 9 miesięcy 2024 r. w porównaniu do 9 miesięcy 2023 r. zostały opisane poniżej:

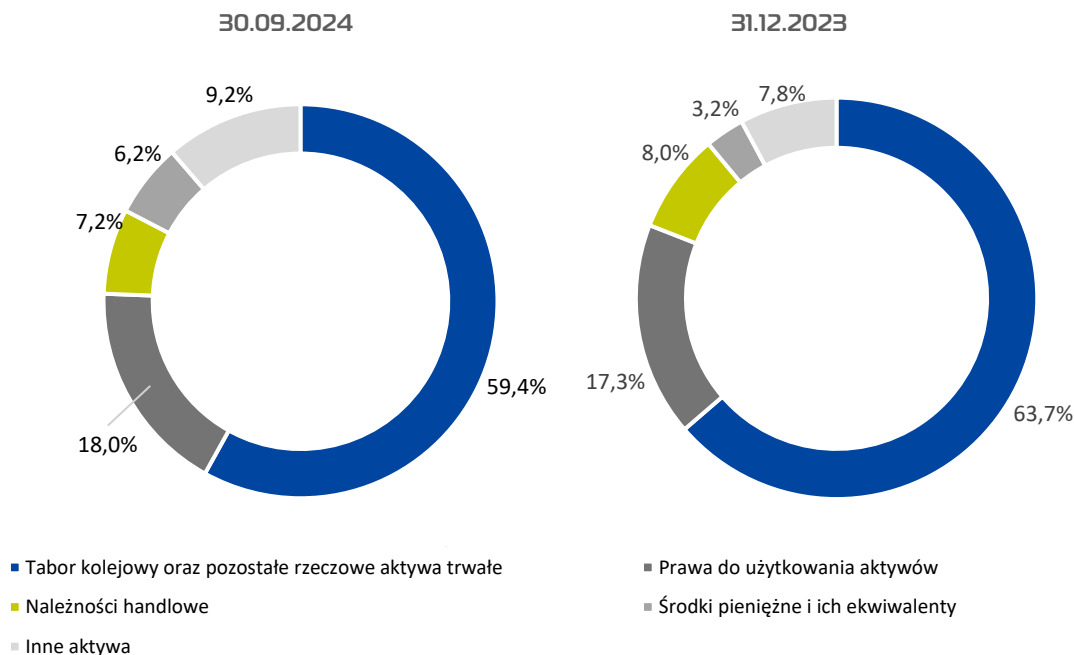
- spadek przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycji) było bezpośrednim efektem spadku masy oraz ceny jednostkowej. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale **3.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP 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 efekt rozwiązania rezerw na świadczenia pracownicze w związku z wdrożeniem zwolnień grupowych co wpłynęło na znaczącą redukcję liczby pracowników objętych poszczególnymi świadczeniami oraz programem zwolnień z obowiązku świadczenia pracy. Szczegółowe zmiany dot. poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale **3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia**;
- spadek kosztów usług transportowych skorelowany ze spadkiem pracy przewozowej;
- wzrost kosztów na pozycji pozostałe zmiany wynikał głównie z utworzenia rezerw restrukturyzacyjnych w wysokości 149,1 mln zł oraz utworzonych odpisów aktualizujących należności z tytułu VAT w wysokości 203,1 mln zł, przy jednoczesnym spadku kosztów m.in. usług przeładunkowych, usług rekultywacyjnych oraz czynszów i opłat za użytkowanie nieruchomości i taboru, zużycia energii elektrycznej, gazu i wody, zużycia materiałów głównie do napraw bieżących taboru.

Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

AKTYWA

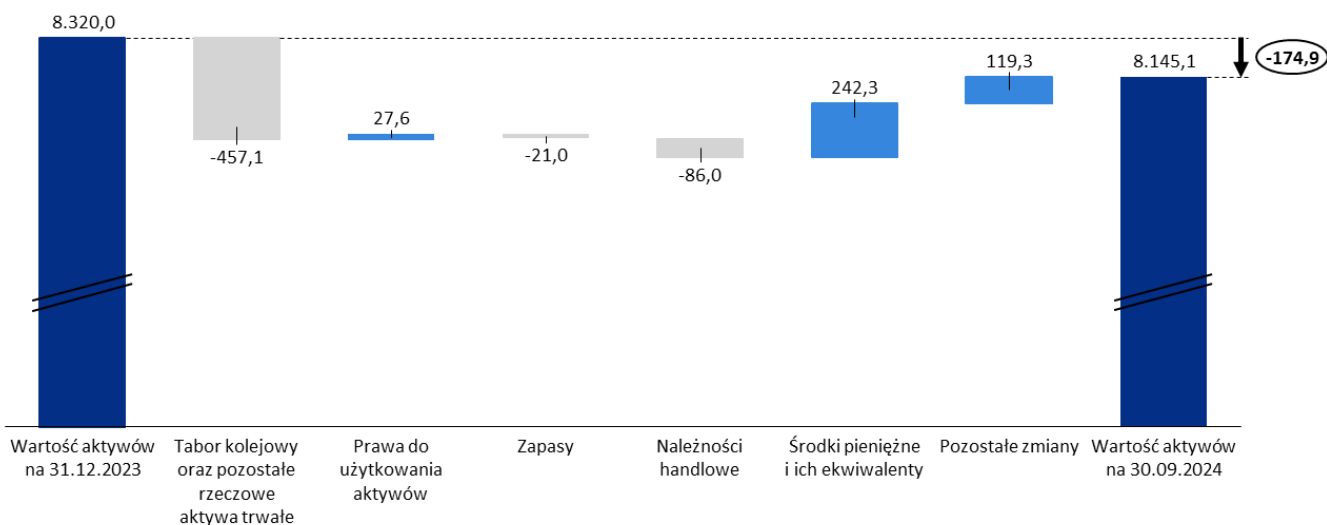
Największy udział w strukturze aktywów Grupy PKP CARGO na dzień 30.09.2024 r. miały tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 59,4% sumy aktywów wobec 63,7% na dzień 31.12.2023 r. Spośród aktywów obrotowych w tym okresie największy udział w całości aktywów miały należności handlowe, których wartość stanowiła 7,2% całkowitych aktywów Spółki wobec 8,0% na dzień 31.12.2023 r.

Rysunek 21 Struktura aktywów – stan na 30.09.2024 r. oraz 31.12.2023 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 22 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie 9 miesięcy 2024 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

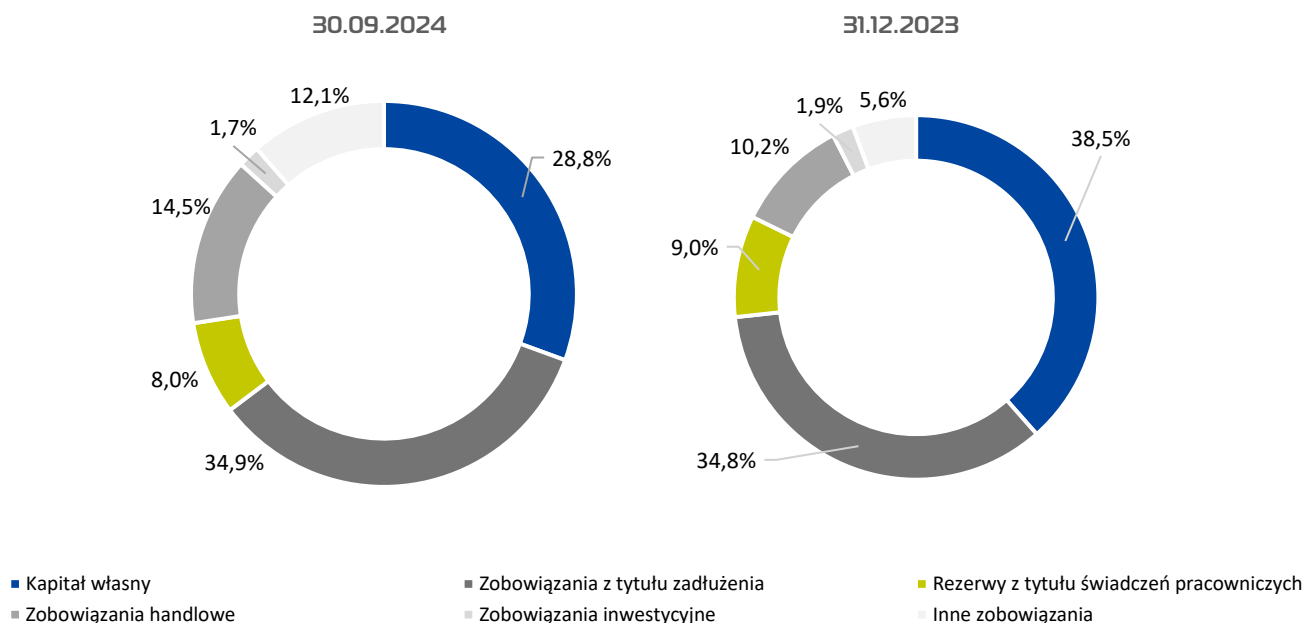
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość aktywów na dzień 30.09.2024 r. w porównaniu do dnia 31.12.2023 r. zostały opisane poniżej:

- spadek wartości taboru oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych, jako efekt głównie odpisów z tytułu utraty wartości aktywów trwałych w wyniku przeprowadzonych na dzień 30 czerwca 2024 roku testów na utratę wartości aktywów oraz niższych inwestycji w okresie 9 miesięcy 2024 roku;
- wzrost praw do użytkowania aktywów wynikający głównie z pozyskania wyższych praw nad amortyzacją;
- spadek wartości należności handlowych związany ze spadkiem sprzedaży usług w okresie 3 kwartału 2024 roku;
- wzrost wartości środków pieniężnych o 242,3 mln zł jest głównie efektem braku płatności zobowiązań, które zostaną ujęte na liście wierzytelności i będą objęte układem;
- wzrost wartości pozycji pozostałych zmian głównie w wyniku wzrostu aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego oraz należności z tytułu podatku VAT.

KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA

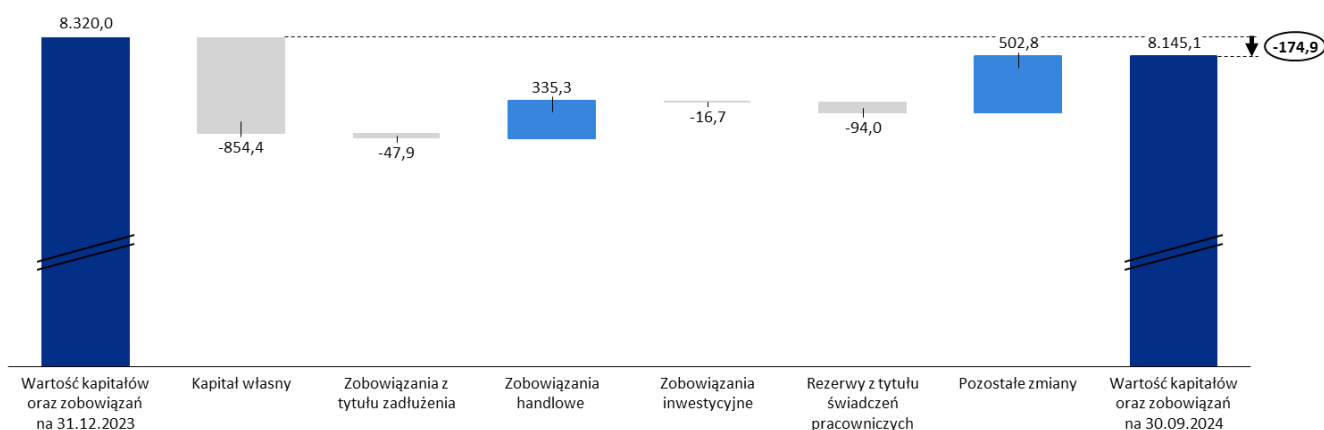
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO posiadał kapitał własny, który na dzień 30.09.2024 r. stanowił 28,8% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 38,5% na dzień 31.12.2023 r. W tym okresie zobowiązania z tytułu zadłużenia odpowiadały za 34,9% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 34,8% na dzień 31.12.2023 r.

Rysunek 23 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 30.09.2024 r. oraz 31.12.2023 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 24 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie 9 miesięcy 2024 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych i zobowiązań na dzień 30.09.2024 r. w porównaniu do dnia 31.12.2023 r. zostały opisane poniżej:

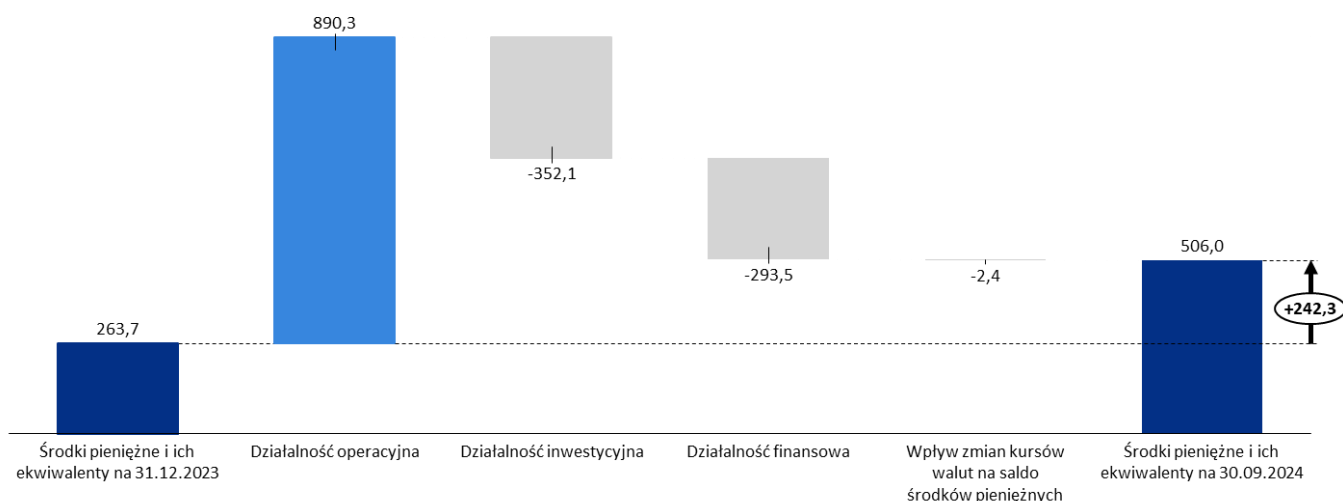
- spadek wartości kapitałów własnych przede wszystkim z uwagi na wykazaną przez Grupę PKP CARGO stratę netto za okres 9 miesięcy 2024 r. (pozycja zyski zatrzymane/niepokryte straty) oraz spadku pozycji z tytułu różnic kursowych z przeliczenia jednostek zagranicznych;
- wzrost zobowiązań handlowych głównie w wyniku powstania przeterminowanych zobowiązań, które zostaną ujęte na liście wierzytelności i będą objęte układem jak również wzrostu zobowiązań z tytułu odsetek od przeterminowanych zobowiązań;

- wzrost wartości pozycji pozostałych zmian w wyniku utworzenia rezerwy restrukturyzacyjnej, wzrostu rozliczeń z tytułu VAT jak również zobowiązań publicznoprawnych oraz rozrachunków z pracownikami.

4.1.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 30.09.2024 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2023 r. wzrosła o 242,3 mln zł.

Rysunek 25 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2024 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- dotąd przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto m.in. przy stracie brutto na poziomie 928,4 mln zł, amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 910,8 mln zł oraz dodatnich przepływach wynikających ze zmian w kapitale obrotowym w wysokości 884,2 mln zł;
- ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej wynikały przede wszystkim z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 384,0 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 405,5 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 84,4 mln zł oraz otrzymanych dotacji w wysokości 28,4 mln zł.

4.1.4 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego. W celu kompleksowego przedstawienia sytuacji finansowej i operacyjnej Grupy zastosowano alternatywne pomiary wyników (wskaźniki APM). Spółka prezentuje poniżej wybrane wskaźniki APM, ponieważ w jej opinii są one źródłem dodatkowych (oprócz danych prezentowanych w sprawozdaniach finansowych), wartościowych informacji o sytuacji finansowej i operacyjnej, jak również ułatwiają analizę i ocenę osiągniętych przez Grupę wyników finansowych na przestrzeni 9 miesięcy 2024 vs. 9 miesięcy 2023.

Dobór wskaźników został poprzedzony analizą ich istotności pod kątem dostarczenia inwestorom przydatnych informacji na temat sytuacji finansowej i operacyjnej Grupy. Zastosowane przez Spółkę wskaźniki APM powinny być analizowane wyłącznie jako dodatkowe informacje i rozpatrywane łącznie ze sprawozdaniem finansowym Grupy.

Tabela 20 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2024 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2023 r.

Wyszczególnienie	9 miesięcy 2024	9 miesięcy 2023	Zmiana	
			2024 - 2023	Tempo zmian 2024 - 2023
Marża EBITDA ¹	3,5%	20,3%	-16,8	-82,9%
Marża wyniku netto (ROS) ²	-23,3%	2,4%	-25,8	-
ROA ³	-10,0%	3,1%	-13,1	-
ROE ⁴	-34,7%	7,7%	-42,5	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	185,4	198,6	-13,2	-6,6%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1 437,0	1 551,0	-114,0	-7,4%
Średni czas pracy lokomotywy dziennie (godz. dziennie) ⁷	11,6	12,7	-1,1	-8,7%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	741,6	852,1	-110,5	-13,0%

Źródło: Opracowanie własne

1. Obliczona jako iloraz wyniku z działalności operacyjnej powiększonego o amortyzację (EBITDA) przez łączne przychody z działalności operacyjnej.
2. Obliczona jako iloraz wyniku netto i łącznych przychodów z działalności operacyjnej.
3. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i sumy aktywów.
4. Obliczony jako iloraz wyniku netto za ostatnie 12 miesięcy i kapitału własnego.
5. Obliczona jako iloraz pojazdokilometrów (tj. odległości pokonywanej przez pojazdy Grupy w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie)
6. Obliczony jako iloraz brutotonokilometrów oraz pociągokilometrów w pracy pociągowej odniesionej do lokomotyw prowadzących pociąg (w podwójnej trakcji lub pracujących na popychu w danym okresie).
7. Obliczony jako iloraz pojazdogodzin (tj. liczby godzin pracy pojazdów Grupy w danym okresie) i pojazdodób (tj. iloczynu liczby czynnych pojazdów i liczby dni kalendarzowych w danym okresie).
8. Obliczana jako iloraz pracy przewozowej przez przeciętne zatrudnienie (w etatach) w Grupie w danym okresie.

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

- w okresie 9 miesięcy 2024 r. marża EBITDA uległa pogorszeniu, głównie z uwagi na istotny spadek przychodów z działalności operacyjnej. Szczegółowe informacje o przyczynach zmian EBITDA i wyniku netto są przedstawione w rozdziale **5.3. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO**;
- pogorszenie wskaźników ROA i ROE oraz marży wyniku netto (ROS) wynika głównie z ujemnego wyniku netto w analizowanym okresie;
- spadek średniodobowego przebiegu lokomotyw, nastąpił głównie w wyniku malejącej ilości pracy przewozowej;
- spadek średniego tonażu pociągu brutto na lokomotywę jest efektem realizacji procesu przewozowego przy wysokim poziomie zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych na sieci PKP PLK;
- nastąpił spadek średniodobowego czasu pracy lokomotywy. Zasadniczą przyczyną tego zjawiska była realizacja procesu przewozowego przy jednoczesnym wzroście prędkości handlowej;
- spadek wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego wynika głównie ze spadku pracy przewozowej o 20,1%, przy jednoczesnym spadku przeciętnego zatrudnienia wyrażonego w etatach o 8,2% (nie obejmuje spadku z tytułu zwolnień z obowiązku świadczenia pracy).

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

Konflikt zbrojny na 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 rynku 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 Biskim 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.

Inwestycje infrastrukturalne

Realizowane w przeciągu III kwartałów 2024 roku na obszarze Sieci PKP inwestycje infrastrukturalne związane z modernizacją infrastruktury kolejowej oraz planów utrzymaniowo-naprawczych, były jedną z istotnych przyczyn mających wpływ na działalność przewozową PKP CARGO. Największe utrudnienia przewozowe związane były z kontynuacją realizowanych modernizacji infrastruktury kolejowej w rejonie Górnego Śląska, na odcinkach linii dojazdowych w kierunku przejścia granicznego w Zebrzydowicach oraz na odcinkach magistrali węglowej Zduńska Wola Karsznice – Tarnowskie Góry, co w konsekwencji utrudniało obsługę priorytetowych przewozów. Dodatkowo utrudnienia przewozowe były związane z kontynuacją modernizacji węzłów i stacji Górnego Śląska: Czechowice Dziedzice, Bytom, Chorzów Stary, Katowice Szopienice Północne, Pszczyna, Kobiór oraz kontynuacją przebudowy węzła warszawskiego i rejonów stacji: Rzepin, Tczew, Stargard Szczeciński, Białystok, Korsze w tym występowaniem kolejnych ograniczeń przepustowości linii kolejowych nr 3, 6, 93, 131, 139, 273, 276, 351.

W perspektywie kolejnego kwartału 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 KPK oraz rozszerzenia jego projektów do 2027 r.

Zmiany otoczenia prawnego

Otwarcie z dniem 25 lipca 2024 r. postępowania sanacyjnego oraz ustanowienie zarządcy masy sanacyjnej PKP CARGO S.A. wiąże się ze zmianą statusu prawnego Spółki (PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji), co skutkuje funkcjonowaniem w warunkach przepisów ustawy Prawo restrukturyzacyjne.

Zatrudnienie

W III kwartale 2024 roku kontynuowano, uruchomiony z dniem 1 czerwca br., program kierowania 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. Liczba pracowników zwolnionych z obowiązku świadczenia pracy wg stanu na 30.09.2024 r. wynosiła 1 426 osób, co stanowiło 11,2 % załogi Spółki. Pracownicy przebywający na tzw. nieświadczeniu pracy mają prawo do świadczenia socjalnego w wysokości 60% miesięcznego ekwiwalentu pieniężnego.

Również w III kwartale 2024 roku trwał proces zwolnień grupowych pracowników Spółki.

Przebieg procesu zwolnień grupowych w omawianym okresie sprawozdawczym:

- 3 lipca 2024 r. – informacja o zamiarze przeprowadzenia zwolnień grupowych przez Zakłady i Centralę PKP CARGO S.A. Zapowiedziano, że zwolnienia grupowe obejmą do 30% zatrudnionych w Spółce, tj. maksymalnie do 4142 pracowników w różnych grupach zawodowych i nastąpią do 30 września 2024 r.
- 4-23 lipca 2024 r. – konsultacje z zakładowymi organizacjami związkowymi działającymi w Zakładach i Centrali Spółki oraz powiadomienie o tym fakcie Organizacji Związkowych, będących Sygnatariuszami ZUZP podczas spotkań Stron ZUZP.
- 24 lipca 2024 r. – decyzja Zarządu o przeprowadzeniu w ramach planu restrukturyzacji, zwolnień grupowych przez Zakłady i Centralę PKP CARGO w związku z brakiem zawarcia porozumień ze stroną społeczną.

- 14 sierpnia 2024 r. – wydanie przez Zarządcę Regulaminu Zwolnień Grupowych w Centrali i w Zakładach Spółki, który uruchomił zapowiadany wcześniej proces zwolnień grupowych. Niniejszy akt prawny ustanowiono po przeprowadzonych w okresie od 4 do 23 lipca br. konsultacjach z Zakładowymi Organizacjami Związkowymi, które zakończyły się brakiem konsensusu stron i w efekcie nie zawarciem porozumień. W związku z wydanym Regulaminem nastąpiło formalne zgłoszenie zwolnień grupowych do właściwych Urzędów Pracy – oraz przekazanie kopii tychże zgłoszeń związkowi zawodowemu.
- Zwolnienia grupowe zakończyły się w dniu 31 października 2024 r.

Proces zwolnień grupowych został poprzedzony analizą wszystkich stanowisk, uwzględnione zostały przesłanki ekonomiczne, m.in. efektywność pracy, znaczenie dla kluczowych operacji oraz potencjał do adaptacji w nowych strukturach organizacyjnych. Pracownicy wytypowani do zwolnienia zostali wybrani zgodnie z postanowieniami Regulaminu zwolnień grupowych, który enumeratywnie wymieniał kryteria doboru pracowników do zwolnienia (m. in. zapotrzebowanie na pracę, obciążenie pracą/likwidacja zespołu, ocena pracy). W procesie decyzyjnym, dotyczącym finalnej liczby pracowników objętych w danej jednostce organizacyjnej programem zwolnień grupowych uwzględnione zostały różne zaistniałe okoliczności, w tym również bieżąca fluktuacja pracowników, wynikająca m.in. z odejść naturalnych, czy rozstań z pracodawcą z inicjatywy pracownika. Zwolnienia grupowe zostały dokonane z zachowaniem okresu wypowiedzenia przewidzianego w przepisach Kodeksu pracy lub z zachowaniem okresu wypowiedzenia, o którym mowa w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez PKP CARGO Wypowiedzenia umów o pracę w ramach procedury zostały skutecznie dostarczone do końca września 2024 roku.

Docelowo zwolnieniami grupowymi objętych zostało 2515 pracowników Spółki a szacowane koszty wynikające ze zwolnień grupowych (bez ekwiwalentów za urlop) zostały ustalone na ok 113,25 mln zł.

W ramach społecznej odpowiedzialności biznesu PKP CARGO podpisała listy intencyjne ze spółkami kolejowymi, jak również z innych sektorów gospodarki, dzięki którym zwalniani pracownicy mogli w pierwszej kolejności skorzystać z przedstawionych ofert pracy, zyskując perspektywę kontynuacji swojego zatrudnienia. Ponadto uruchomiony został kompleksowy program wsparcia pracowników odchodzących ze Spółki. Spółka przygotowała m.in. kursy i szkolenia, pomoc w przygotowaniu się do procesu rekrutacji, targi pracy, poradniki, a także telefony i skrynkę e-mail, pod którymi wsparcia merytorycznego udzielają pracownicy Biura Zarządzania Zasobami Ludzkim.

Powyższe działania wraz z innymi wdrażanymi programami naprawczymi są jednym z czynników, które mają na celu zapewnić płynność finansową w Spółce, co pozwoli realizować na bieżąco wszelkie zobowiązania. Pomimo trudnych okoliczności, które powstały w obszarze pracowniczym i społecznym, jest to jedyna droga do odbudowania jej silnej pozycji i w dłuższej perspektywie – utrzymania jak największej liczby potrzebnych miejsc pracy oraz poprawy jej kondycji finansowej.

Szkody powodziowe

W wyniku powodzi, która przeszła przez południowo-zachodnią część Polski oraz Czechy doszło do zalania taboru w miejscowości Kłodzko oraz na terenie Republiki Czeskiej, w tym 143 wagonów oraz 4 lokomotyw. Na obecnym etapie tworzona jest wycena wysokości strat. Działania naprawcze w przypadku wagonów polegają na rewizji węzłów maźniczych zestawów kołowych wraz z rewizją ułożyskowania, rewizji układów pneumatycznych i mechanicznych hamulca, rewizji wózków oraz urządzeń pociągowo-zderznych, a w przypadku lokomotyw kompletnych wózków wraz z silnikami trakcyjnymi. Ostateczna wysokość kosztów związanych z zalaniem taboru nie powinna mieć istotnego wpływu na działalność Spółki.

Wpływ na wyniki finansowe Grupy Kapitałowej w perspektywie kolejnego kwartału będą miały wpływ, oprócz czynników wymienionych powyżej, otoczenie makroekonomiczne opisane w rozdziale 3 niniejszego raportu.

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

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

4.4 Informacje o majątku produkcyjnym

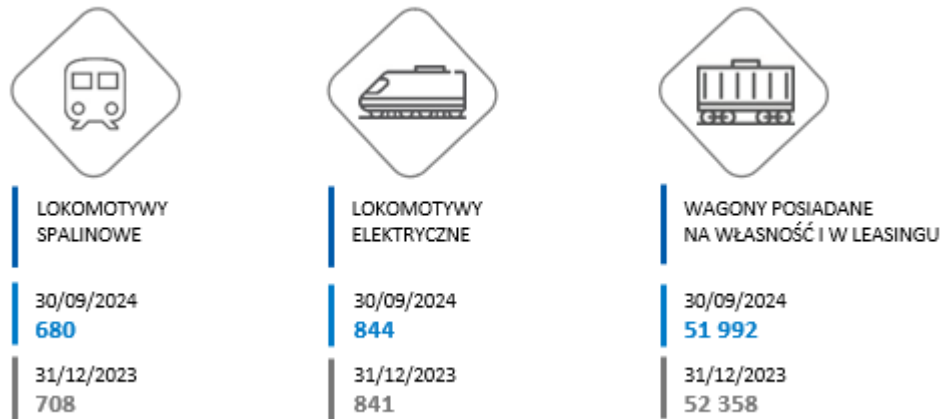
4.4.1 Tabor

Utrzymanie taboru Grupy PKP CARGO realizowane jest podstawowo przez punkty napraw funkcjonujące w strukturach Zakładów Spółki PKP CARGO oraz w Spółkach zależnych. Zaplecze utrzymania taboru Grupy PKP CARGO posiada kompetencje w zakresie wykonywania napraw wagonów i lokomotyw na wszystkich poziomach utrzymania P1 - P5. Poza taborom stanowiącym własność Grupy PKP CARGO, zaplecze należące do Grupy wykonuje również naprawy taboru i podzespołów dla innych właścicieli.

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

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

Rysunek 26 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO



4.4.2 Nieruchomości

W procesie przewozowym, uwzględniając konieczność zagwarantowania stosownego zaplecza utrzymaniowo-naprawczego, istotną rolę odgrywają nieruchomości. Większość nieruchomości użytkowana jest przez Grupę PKP CARGO na podstawie wieloletnich umów dzierżawy i najmu. W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO w okresie 9 miesięcy 2024 r.

Tabela 21 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 30.09.2024 r. oraz 31.12.2023 r.

Wyszczególnienie	30/09/2024	31/12/2023	Zmiana 2024-2023
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 367,09	1 366,85	0,24
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	681 753	683 073	-1 320

Źródło: Opracowanie własne

5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

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

PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji nie jest stroną istotnych postępowań toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, dotyczących zobowiązań lub wierzytelności, których wartość jednostkowa byłaby istotna wobec wartości kapitałów własnych Spółki.

W dniu 24.10.2024r. zapadł wyrok w sprawie z powództwa ZUE S.A. w Krakowie przeciwko PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. w Żurawicy o zapłatę, w którym zasądzono na rzecz ZUE S.A. kwoty 12 298 714,23 zł z ustawowymi odsetkami oraz kwotę 225 017,00 zł tytułem zwrotu kosztów procesu. Wyrok dotyczy sprawy waloryzacji umowy nr CLGI/3732/35/2022/M z dnia 29.07.2022 r. PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. wystąpiło o uzasadnienie wyroku. Na dzień publikacji niniejszego raportu sprawa jest w toku.

5.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązаныmi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w okresie 9 miesięcy 2024 r. transakcji z podmiotami powiązаныmi na warunkach innych niż rynkowe.

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

5.3 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek

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

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

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

Zarządca PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

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

Warszawa, dnia 28 listopada 2024 roku