

IPÓŁROTCZE
2025



Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe

PKP CARGO S.A.

w restrukturyzacji

za okres 6 miesięcy
zakończony 30 czerwca 2025 r.
sporządzone zgodnie z MSSF UE



pkpcargo.com



relacje.inwestorskie@pkpcargo.com

Spis treści

ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	2
ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ	3
ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM	4
ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH	5
1. Informacje ogólne	6
1.1 Podstawowe informacje o działalności Spółki	6
1.2 Podstawa sporządzenia Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego	7
1.3 Kontynuacja działalności	7
1.4 Sytuacja płynnościowa Spółki i zarządzanie ryzykiem płynności	11
1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	13
1.6 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	17
2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	18
2.1 Przychody z tytułu umów z klientami	18
2.2 Koszty operacyjne	19
2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	21
2.4 Przychody i (koszty) finansowe	21
3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania	22
3.1 Podatek dochodowy	22
4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia	23
4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	23
4.2 Kapitał własny	25
4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	25
5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej	26
5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	26
5.2 Prawa do użytkowania aktywów	28
5.3 Inwestycje w jednostkach powiązanych	29
5.4 Zapasy	30
5.5 Należności handlowe	30
5.6 Pozostałe aktywa	30
5.7 Zobowiązania handlowe	30
5.8 Zobowiązania inwestycyjne	31
5.9 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	31
5.10 Pozostałe rezerwy	33
5.11 Pozostałe zobowiązania finansowe	33
5.12 Pozostałe zobowiązania	34
6. Instrumenty finansowe	34
6.1 Instrumenty finansowe	34
7. Noty pozostałe	37
7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi	37
7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	38
7.3 Zobowiązania warunkowe	38
7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym	39
7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	39

ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	6 miesięcy zakończone 30/06/2025	3 miesiące zakończone 30/06/2025	6 miesięcy zakończone 30/06/2024	3 miesiące zakończone 30/06/2024	
Przychody z tytułu umów z klientami	1 300,9	628,9	1 762,5	855,2	Nota 2.1
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(246,7)	(119,3)	(291,4)	(137,6)	Nota 2.2
Usługi dostępu do infrastruktury	(174,1)	(87,2)	(199,3)	(100,4)	
Pozostałe usługi	(143,1)	(70,6)	(179,0)	(86,8)	Nota 2.2
Koszty świadczeń pracowniczych	(572,7)	(283,6)	(769,7)	(372,8)	Nota 2.2
Pozostałe koszty	(80,4)	(36,5)	(107,8)	(45,0)	Nota 2.2
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	(6,7)	(4,8)	(53,5)	(36,1)	Nota 2.3
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	77,2	26,9	161,8	76,5	
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(4,5)	65,8	(568,8)	(378,2)	Nota 2.2
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	72,7	92,7	(407,0)	(301,7)	
Przychody i (koszty) finansowe	(110,6)	(78,2)	(87,4)	(42,2)	Nota 2.4
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(37,9)	14,5	(494,4)	(343,9)	
Podatek dochodowy	(5,5)	(13,7)	91,7	64,7	Nota 3.1
ZYSK / (STRATA) NETTO	(43,4)	0,8	(402,7)	(279,2)	
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY					
Wycena instrumentów zabezpieczających	3,1	(5,7)	3,3	(1,5)	Nota 6.1
Podatek dochodowy	(0,6)	1,1	(0,6)	0,3	Nota 3.1
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	2,5	(4,6)	2,7	(1,2)	
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	(32,8)	(32,8)	(30,1)	(30,1)	Nota 5.9
Podatek dochodowy	6,3	6,3	5,7	5,7	Nota 3.1
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(26,5)	(26,5)	(24,4)	(24,4)	
Suma pozostałych całkowitych dochodów	(24,0)	(31,1)	(21,7)	(25,6)	
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	(67,4)	(30,3)	(424,4)	(304,8)	
Zysk / (strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)					
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917	
Zysk / (strata) na akcję podstawowy	(0,97)	0,02	(8,99)	(6,23)	
Zysk / (strata) na akcję rozwodniony	(0,97)	0,02	(8,99)	(6,23)	

ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	30/06/2025	31/12/2024	
AKTYWA			
Tabor kolejowy	1 996,8	1 785,5	Nota 5.1
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	353,3	392,2	Nota 5.1
Prawa do użytkowania aktywów	1 085,2	1 142,2	Nota 5.2
Inwestycje w jednostkach powiązanych	684,1	734,7	Nota 5.3
Należności leasingowe	27,0	29,0	
Aktywa finansowe	16,4	18,8	
Pozostałe aktywa	20,7	23,4	Nota 5.6
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	591,3	590,8	Nota 3.1
Aktywa trwałe razem	4 774,8	4 716,6	
Zapasy	67,7	69,6	Nota 5.4
Należności handlowe	323,9	393,5	Nota 5.5
Należności leasingowe	6,3	4,9	
Aktywa finansowe	11,5	10,6	
Pozostałe aktywa	94,0	95,9	Nota 5.6
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	294,2	420,9	Nota 4.3
Aktywa obrotowe razem	797,6	995,4	
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	23,4	0,3	
AKTYWA RAZEM	5 595,8	5 712,3	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	Nota 4.2
Kapitał zapasowy	783,6	783,6	
Pozostałe składniki kapitału własnego	(123,3)	(99,3)	
Zyski zatrzymane / (niepokryte straty)	(2 456,1)	(2 412,7)	
Kapitał własny razem	443,5	510,9	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 445,6	1 627,0	Nota 4.1
Zobowiązania inwestycyjne	0,1	2,8	Nota 5.8
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	421,2	404,3	Nota 5.9
Pozostałe rezerwy	10,8	11,9	Nota 5.10
Zobowiązania długoterminowe razem	1 877,7	2 046,0	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 054,1	943,4	Nota 4.1
Zobowiązania handlowe	1 117,6	1 131,7	Nota 5.7
Zobowiązania inwestycyjne	321,2	293,8	Nota 5.8
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	100,6	85,9	Nota 5.9
Pozostałe rezerwy	9,9	10,5	Nota 5.10
Pozostałe zobowiązania finansowe	110,0	112,2	Nota 5.11
Pozostałe zobowiązania	561,2	577,9	Nota 5.12
Zobowiązania krótkoterminowe razem	3 274,6	3 155,4	
Zobowiązania razem	5 152,3	5 201,4	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	5 595,8	5 712,3	

ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Pozostałe składniki kapitału własnego			Zyski zatrzymane/ (niepokryte straty)	Kapitał własny razem
			Wycena instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających		
1/01/2025	2 239,3	783,6	(9,1)	(99,4)	9,2	(2 412,7)	510,9
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	(43,4)	(43,4)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	(26,5)	2,5	-	(24,0)
Całkowite dochody razem	-	-	-	(26,5)	2,5	(43,4)	(67,4)
30/06/2025	2 239,3	783,6	(9,1)	(125,9)	11,7	(2 456,1)	443,5
1/01/2024	2 239,3	738,4	(9,1)	(79,4)	3,4	45,2	2 937,8
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	(402,7)	(402,7)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	(24,4)	2,7	-	(21,7)
Całkowite dochody razem	-	-	-	(24,4)	2,7	(402,7)	(424,4)
Pozostałe zmiany za okres	-	45,2	-	-	-	(45,2)	-
30/06/2024	2 239,3	783,6	(9,1)	(103,8)	6,1	(402,7)	2 513,4

ŚRÓDROCZNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	6 miesięcy zakończone 30/06/2025	6 miesięcy zakończone 30/06/2024	
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej			
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(37,9)	(494,4)	
Korekty			
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	4,5	568,8	<i>Nota 2.2</i>
(Zyski) / straty ze zbycia i likwidacji niefinansowych aktywów trwałych	(2,1)	(0,7)	
(Zysk) / strata na działalności inwestycyjnej	50,6	45,4	
(Zyski) / straty z tytułu różnic kursowych	(0,4)	(0,7)	
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	46,3	26,9	
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,8	1,1	
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	5,4	(0,2)	
Zmiany w kapitale obrotowym	61,8	377,4	
Pozostałe korekty	(32,8)	(30,8)	
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	96,2	492,8	
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(125,0)	(338,7)	
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	0,9	3,3	
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	0,3	48,1	
Spłata udzielonych pożyczek	-	2,2	
Pozostałe wpływy związane z działalnością inwestycyjną	5,4	2,9	
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(118,4)	(282,2)	
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wydatki z tytułu leasingu	(63,3)	(63,3)	<i>Nota 4.1</i>
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	-	22,0	<i>Nota 4.1</i>
Spłata kredytów / pożyczek	(11,7)	(166,7)	<i>Nota 4.1</i>
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(30,7)	(71,2)	<i>Nota 4.1</i>
Dotacje otrzymane	1,2	12,3	
Wpływ / (wyływ) w ramach cash pool	-	(26,3)	
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(0,2)	(0,7)	
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	(104,7)	(293,9)	
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(126,9)	(83,3)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	420,9	120,2	
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	0,2	-	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego,	294,2	36,9	
w tym:			
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>18,5</i>	<i>22,1</i>	



NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO ŚRÓDROCZNEGO SKRÓCONEGO JEDNOSTKOWEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO**1. Informacje ogólne****1.1 Podstawowe informacje o działalności Spółki****Informacje o Spółce**

Spółka PKP CARGO S.A. ("Spółka") została utworzona na podstawie Aktu Notarialnego z dnia 29 czerwca 2001 roku (Repertorium A Nr 1287/2001). Podstawowe informacje o Spółce zaprezentowano w tabeli poniżej.

Podstawowe informacje o Spółce	
Nazwa	PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji
Siedziba	Polska
Adres zarejestrowanego biura Spółki	ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
KRS	0000027702 - Sąd Rejestrowy dla M. St. Warszawy, Wydział XII Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, Polska
REGON	277586360
NIP	954-23-81-960

W dniu 25 lipca 2024 roku Sąd Rejonowy dla Miasta St. Warszawy w Warszawie XVIII Wydział Gospodarczy wydał postanowienie o otwarciu wobec PKP CARGO S.A. postępowania sanacyjnego. Zgodnie z art. 66 ust. 2 ustawy Prawo restrukturyzacyjne, po wydaniu przez sąd postanowienia o otwarciu postępowania restrukturyzacyjnego przedsiębiorca występuje w obrocie pod dotychczasową firmą z dodaniem oznaczenia "w restrukturyzacji", w związku z powyższym od dnia 25 lipca 2024 roku pełna nazwa spółki brzmi: PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.

W I półroczu 2025 roku nie doszło do zmiany nazwy oraz innych danych identyfikacyjnych Spółki.

Rokiem obrotowym Spółki jest rok kalendarzowy.

Podstawową działalnością Spółki jest transport kolejowy towarów. Oprócz usług transportu kolejowego towarów Spółka świadczy usługi dodatkowe:

- usługi intermodalne,
- usługi spedycyjne (krajowe i międzynarodowe),
- usługi terminalowe,
- usługi bocznikowe i trakcyjne,
- naprawa i serwis taboru kolejowego.

Skład organów zarządczych i nadzorujących Spółki oraz struktura akcjonariatu Spółki na dzień 30 czerwca 2025 roku zostały zaprezentowane w Sprawozdaniu Zarządu z działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za I półrocze 2025 roku odpowiednio w **Rozdziałach 2.1** oraz **2.3**.

Informacje o Grupie Kapitałowej

PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji jest jednostką dominującą Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji i sporządza skonsolidowane sprawozdanie finansowe zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej zatwierdzonymi przez Unię Europejską („MSSF UE”).

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

Dodatkowe informacje na temat jednostek zależnych, stowarzyszonych i udziałów we wspólnych przedsięwzięciach zostały zamieszczone w **Nocie 5.3** niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

Czas trwania działalności poszczególnych spółek z Grupy nie jest ograniczony, z wyjątkiem spółki PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. w likwidacji, która z dniem 25 kwietnia 2024 roku została postawiona w stan likwidacji. Spółka PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. w likwidacji nie prowadzi istotnej działalności gospodarczej.

1.2 Podstawa sporządzenia Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe sporządzono zgodnie z Międzynarodowym Standardem Rachunkowości 34 Śródroczna Sprawozdawczość Finansowa w kształcie zatwierdzonym przez Unię Europejską.

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe należy czytać łącznie ze zbadanym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za rok zakończony 31 grudnia 2024 roku sporządzonym według MSSF UE. Zasady (polityka) rachunkowości zastosowane do sporządzenia niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego są spójne z tymi, które zastosowano przy sporządzaniu Jednostkowego Sprawozdania Finansowego Spółki za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2024 roku.

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2025 roku zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości, co szerzej opisano w **Nocie 1.3** niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone zgodnie z zasadą kosztu historycznego z wyjątkiem wycenianych w wartości godziwej inwestycji w instrumenty kapitałowe.

W okresie śródrocznym działalność Spółki nie wykazuje istotnych sezonowych lub cyklicznych trendów.

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone w polskich złotych (PLN). Polski złoty jest walutą funkcjonalną i sprawozdawczą Spółki. Dane w sprawozdaniu finansowym zostały wykazane w milionach złotych.

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe składa się z jednostkowego sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów, jednostkowego sprawozdania z sytuacji finansowej, jednostkowego sprawozdania ze zmian w kapitale własnym, jednostkowego sprawozdania z przepływów pieniężnych oraz wybranych not objaśniających.

Dane za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2025 roku oraz 30 czerwca 2024 roku zaprezentowane w niniejszym Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym podlegały przeglądowi biegłego rewidenta. Pozycje sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 31 grudnia 2024 roku zostały zbadane przez biegłego rewidenta podczas badania Jednostkowego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za rok zakończony 31 grudnia 2024 roku sporządzonego według MSSF UE. Dane za okres 3 miesięcy zakończony 30 czerwca 2025 roku oraz 30 czerwca 2024 roku zaprezentowane w niniejszym Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym nie były przedmiotem przeglądu ani badania biegłego rewidenta.

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarządcę PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji w dniu 30 września 2025 roku.

1.3 Kontynuacja działalności

Ryzyko kontynuacji działalności Spółki

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe za okres 6 miesięcy zakończony w dniu 30 czerwca 2025 roku zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności, zatem nie zawiera żadnych korekt dotyczących odmiennych zasad wyceny oraz klasyfikacji aktywów i zobowiązań, które byłyby konieczne w przypadku, gdyby założenie kontynuacji działalności Spółki okazało się nieuzasadnione.

W 2024 roku nastąpił wyraźny spadek popytu na usługi dostarczane przez Spółkę, co wpłynęło na sytuację finansową i płynnościową PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz możliwość regulowania bieżących zobowiązań. Głównymi przyczynami pogorszenia sytuacji były:

- działania Spółki na przełomie lat 2022-2023 skoncentrowane na transporcie węgla z portów morskich do klientów z branży energetycznej, które ograniczyły jej możliwości do konkutowania w najbardziej dochodowych kategoriach przewozów i spowodowały utratę części klientów;
- odczuwalne skutki trwającej wojny w Ukrainie oraz efekty kryzysu energetycznego w Europie (m.in. podwyższone ceny energii), co w znacznym stopniu wpłynęło na przedsiębiorstwa i skutkuje relatywnie niskimi przewozami towarowymi;
- utrzymująca się w 2023 roku wysoka inflacja, która przełożyła się na wzrost cen nabywanych surowców, materiałów oraz usług, a równocześnie powodowała silną presję na wzrost wynagrodzeń ze strony pracowników;
- ekspansywna polityka inwestycyjna, głównie w obszarze taboru kolejowego.

Pogorszenie sytuacji finansowej w konsekwencji doprowadziło do naruszenia warunków określonych w umowach kredytowych.

Zarząd Spółki identyfikując i analizując powyższe ryzyka, podjął decyzję o złożeniu w dniu 27 czerwca 2024 roku wniosku do sądu o otwarcie postępowania sanacyjnego. W dniu 25 lipca 2024 roku Spółka otrzymała od Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie „Obwieszczenie postanowienia o otwarciu postępowania restrukturyzacyjnego”. W ocenie Zarządu Spółki otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego miało na celu poprawę sytuacji finansowej oraz płynnościowej Spółki.

W ramach prowadzonego postępowania restrukturyzacyjnego do dnia publikacji niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego przeprowadzono następujące główne działania:

- w dniu 7 listopada 2024 roku została ustanowiona Rada wierzycieli w postępowaniu sanacyjnym;
- w dniu 28 lutego 2025 roku do Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy został złożony przez Zarządcę Spółki spis wierzycieli;
- z uwagi na ograniczenia systemowe Krajowego Rejestru Zadłużonych, spis inwentarza składany jest przez Zarządcę sukcesywnie w częściach;
- w dniu 30 czerwca 2025 roku do Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy został złożony przez Zarządcę Spółki Plan Restrukturyzacyjny, w oparciu o który Spółka przedłożyła Propozycje Układowe dla Wierzycieli (zwane dalej: „Propozycje układowe”).

1.3 Kontynuacja działalności (cd.)

Plan Restrukturyzacyjny przewiduje wdrożenie środków restrukturyzacyjnych mających na celu przywrócenie rentowności Spółki, zapewnienie jej długoterminowego rozwoju oraz odzyskanie pełnej zdolności do regulowania zobowiązań. Plan zakłada w szczególności:

- stabilizację sytuacji finansowej w krótkim okresie poprzez działania nakierowane na optymalizację przepływów pieniężnych, renegocjację zobowiązań finansowych, redukcję kosztów oraz zwiększenie przychodów, m.in. poprzez rozwój współpracy z kluczowymi klientami,
- przeprowadzenie kompleksowych działań restrukturyzacyjnych obejmujących okres do 2031 roku,
- dalszy rozwój działalności podstawowej, tj. przewozów kolejowych, przy jednoczesnym ograniczaniu obecności na schyłkowych rynkach, w tym poprzez stopniowe wygaszanie działalności w segmencie przewozów węgla,
- koncentrację na segmencie przewozów intermodalnych i specjalistycznych, cechujących się wyższymi marżami i mniejszą podatnością na wahania koniunktury.

Plan Restrukturyzacyjny ma z jednej strony charakter oszczędnościowo – stabilizacyjny, z drugiej rozwojowy. Wskazane w nim środki restrukturyzacyjne są skoncentrowane na ustabilizowanie sytuacji płynnościowej, zwiększenie efektywności operacyjnej oraz stworzenie warunków pod przyszłe finansowanie inwestycji, dzięki którym powinny zostać osiągnięte cele postępowania.

W średnim horyzoncie czasowym Spółka planuje transformację modelu biznesowego, która obejmuje zarówno stronę przychodową, jak i kosztową działalności. Podstawowe założenia obejmują:

- odejście od działalności o charakterze schyłkowym, w szczególności wygaszanie segmentu przewozów węgla,
- skoncentrowanie rozwoju na segmencie przewozów intermodalnych i specjalistycznych, które charakteryzują się wyższymi marżami, stabilniejszym popytem oraz większą odpornością na cykle koniunkturalne,
- rozbudowę potencjału sprzedażowego, w tym wzmocnienie zespołu handlowego, wprowadzenie narzędzi do aktywnego zarządzania relacjami z klientami,
- usprawnienie procesów operacyjnych, w tym optymalizację zarządzania procesem przewozowym poprzez bardziej wydajne planowanie w celu poprawy efektywności,
- konsolidację i centralizację funkcji wsparcia, co pozwoli na redukcję kosztów ogólnych i zwiększenie przejrzystości zarządzania.

W dłuższym horyzoncie czasowym, Spółka zakłada dalszy rozwój działalności podstawowej, tj. przewozów kolejowych, jako fundamentu jej przyszłego funkcjonowania. Kierunki strategiczne dalszego rozwoju to:

- kontynuacja dotychczasowej linii działalności w sektorze transportu kolejowego, z naciskiem na zwiększenie poziomu sprzedaży oraz umocnienie pozycji rynkowej;
- skuteczna optymalizacja procesów przewozowych, obejmująca przebudowę struktury organizacyjnej oraz wynikającą z tego zmianę struktury kosztowej, co przełoży się na poprawę rentowności operacyjnej;
- wdrożenie we współpracy z wierzycielami programu restrukturyzacji finansowej, mającego na celu oddłużenie Spółki oraz poprawę jej płynności finansowej.

Dotychczasowe przeprowadzone działania restrukturyzacyjne skoncentrowane były w następujących obszarach:

- redukcja zatrudnienia w formie zwolnień grupowych,
- zakończenie części umów dzierżawy składników majątku zbędnych dla prowadzonej działalności,
- identyfikacja składników majątku, które nie są planowane do dalszego wykorzystania,
- ograniczenie nakładów inwestycyjnych i dostosowanie ich do potrzeb przewozowych,
- reorganizacja struktury organizacyjnej Spółki,
- wycofanie się z umów generujących zbędne koszty.

Planowane w kolejnych okresach działania obejmują inicjatywy z zakresu restrukturyzacji:

- procesów biznesowych – skoncentrowanej na procesach mających bezpośredni wpływ na rentowność realizowanych usług, w szczególności poprzez redukcję jednostkowych kosztów operacyjnych, optymalizację struktur zatrudnienia oraz zwiększenie produktywności pracy;
- majątkowej – zakładającej sprzedaż nadmiarowego taboru oraz nieruchomości niezaangażowanych w działalność operacyjną, celem uwolnienia kapitału i poprawy struktury bilansu;
- struktury organizacyjnej – obejmującej redefinicję podziału kompetencji i odpowiedzialności pomiędzy spółkami wchodzącymi w skład Grupy Kapitałowej, z naciskiem na eliminację duplikacji funkcji oraz zwiększenie przejrzystości zarządczej;
- obszaru IT – zakładającej digitalizację i automatyzację procesów operacyjnych, wdrożenie nowych systemów IT oraz integrację systemów IT w ramach Grupy Kapitałowej;
- funkcji sprzedażowej – ukierunkowanej na budowę wiodącego na rynku, zintegrowanego zespołu sprzedażowego, odpowiedzialnego za rozwój relacji z kluczowymi klientami, skuteczne zarządzanie portfelem kontraktów oraz wzrost udziałów rynkowych.

1.3 Kontynuacja działalności (cd.)

Podstawowe inicjatywy to:

- Stymulacja sprzedaży – jej celem jest zwiększenie przychodów i marż przewozowych, w tym:
 - ♦ poprawa efektywności pracy sprzedażowej - w celu zwiększenia efektywności pozyskiwania klientów, Spółka podejmie działania zmierzające do automatyzacji procesów sprzedaży przy zastosowaniu narzędzi AI, wprowadzenia rynkowego systemu wynagrodzeń i premiowania, a także pomiaru pracy handlowców pod kątem wyników oraz ich efektywności operacyjnej;
 - ♦ zwiększenie sprzedaży - stymulacja sprzedaży koncentruje się na poprawie obsługi kluczowych klientów, odzyskiwaniu klientów utraconych oraz rozwoju strategii sprzedażowej;
 - ♦ poprawa utrzymania klienta - Spółka podejmie działania mające na celu zwiększenie lojalności klientów oraz poprawę ich relacji ze Spółką poprzez monitorowanie satysfakcji klientów oraz wprowadzenie wysokiej jakości obsługi posprzedażowej;
 - ♦ poprawa prycingu kontraktów - Spółka podejmie działania w obszarze zarządzania warunkami handlowymi oraz rentownością kontraktów. Kluczowe działania obejmują udoskonalenie modelu prycingu oraz analizę nierentownych kontraktów;
 - ♦ adaptacja organizacji do potrzeb rynku i sprzedaży;
 - ♦ poprawa efektywności organizacji w zakresie wsparcia działań sprzedażowych.
- Ekspansja zagraniczna – jej celem jest rozwój sprzedaży przewozów na rynkach zagranicznych.
- Zwiększenie sprawności operacyjnej – jej celem jest poprawa efektywności operacyjnej poprzez optymalizację OPEX / CAPEX.
- Zarządzanie informacjami – jej celem jest integracja systemów IT w Grupie Kapitałowej oraz wdrożenie narzędzi umożliwiających skalowalność operacji bez wzrostu zatrudnienia w wybranych obszarach.
- Optymalizacja majątku – jej celem jest pozyskanie dodatkowych środków poprzez redukcję posiadanych aktywów trwałych, w tym nieruchomości i taboru, do minimalnego poziomu niezbędnego dla prowadzenia działalności.
- Optymalizacja zatrudnienia w obszarze operacyjnym – jej celem jest dostosowanie poziomu zatrudnienia w Spółce do poziomu rynkowego adekwatnego do realizowanych przewozów.
- Ustrukturyzowanie Grupy Kapitałowej – jej celem jest uporządkowanie kompetencji biznesowych w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.

Sporządzenie Planu Restrukturyzacyjnego pozwoliło na opracowanie Propozycji układowych, które zakładają podział wierzycieli na grupy odpowiadające poszczególnym kategoriom interesów, zgodnie z art. 161 ust. 1 ustawy – Prawo restrukturyzacyjne. Kryterium podziału na grupy stanowi zarówno charakter wierzytelności, jak i sytuacja prawna oraz ekonomiczna wierzycieli, co umożliwia zapewnienie równego traktowania podmiotów znajdujących się w porównywalnej sytuacji. Dla każdej z wyodrębnionych grup wierzycieli Spółka przedstawia odrębne propozycje restrukturyzacji zobowiązań. Propozycje te zostały przygotowane z uwzględnieniem:

- aktualnych i prognozowanych możliwości finansowych Spółki,
- konieczności przywrócenia trwałej zdolności do regulowania zobowiązań,
- potrzeby utrzymania ciągłości operacyjnej i realizacji podstawowej działalności gospodarczej,
- zasady równego traktowania wierzycieli w ramach danej grupy.

Celem proponowanego podziału na grupy jest umożliwienie bardziej elastycznego podejścia do różnych kategorii zobowiązań – zarówno w zakresie terminu ich spłaty, jak i ewentualnego umorzenia części należności lub rozłożenia płatności na raty – co zwiększa prawdopodobieństwo przyjęcia układu oraz jego skutecznej realizacji.

Poniżej zaprezentowano podział wierzycieli na grupy zgodnie z art. 161 ust. 1 oraz zasady restrukturyzacji w rozumieniu art. 156 ust. 1–2 Prawa restrukturyzacyjnego wraz z opisem przedstawionych Propozycji układowych:

Grupa I – Skarb Państwa z wierzytelnościami z tytułu stanowiących dochód budżetu państwa podatków, jak też inni wierzyciele publicznoprawni z wyłączeniem Zakładu Ubezpieczeń Społecznych - proponowane zaspokojenie obejmuje spłatę 100% należności głównych oraz ewentualnych odsetek naliczonych do dnia otwarcia postępowania sanacyjnego. Wierzytelności z tytułu odsetek należnych za okres po dniu otwarcia postępowania do końca realizacji układu ulegają umorzeniu w całości. Redukcja dotyczy wszystkich typów odsetek, niezależnie od ich charakteru prawnego;

Grupa II – banki i instytucje finansowe - wierzyciele z wierzytelnościami z tytułu kredytów i pożyczek oraz innych zobowiązań finansowych o tym charakterze - proponowane zaspokojenie obejmuje spłatę 100% należności głównych. Odsetki narosłe od dnia otwarcia postępowania sanacyjnego zostaną umorzone w całości. Ponadto, w całym okresie realizacji układu nie będą naliczane żadne odsetki ani świadczenia uboczne wynikające z wierzytelności;

Grupa III – kluczowi dostawcy – wierzyciele z wierzytelnościami z tytułu wszelkich umów i transakcji handlowych, w szczególności z tytułu dostaw i usług oraz inwestycyjnymi - proponowane zaspokojenie obejmuje spłatę 100% należności głównych. Odsetki narosłe od dnia otwarcia postępowania sanacyjnego zostaną umorzone w całości. Ponadto, w całym okresie realizacji układu nie będą naliczane żadne odsetki ani świadczenia uboczne wynikające z wierzytelności;

Grupa IV – wierzyciele z wierzytelnościami z tytułu wszelkich umów i transakcji handlowych, w szczególności z wierzytelnościami z tytułu dostaw i usług oraz inwestycyjnymi, których suma wierzytelności przekracza 50.000,00 złotych - proponowane zaspokojenie obejmuje spłatę 100% należności głównych. Odsetki narosłe od dnia otwarcia postępowania sanacyjnego zostaną umorzone w całości. Ponadto, w całym okresie realizacji układu nie będą naliczane żadne odsetki ani świadczenia uboczne wynikające z wierzytelności;

1.3 Kontynuacja działalności (cd.)

Grupa V – wierzyciele z wierzytelnościami z tytułu wszelkich umów i transakcji handlowych, w szczególności z wierzytelnościami z tytułu dostaw i usług oraz inwestycyjnymi, których suma wierzytelności nie przekracza 50.000,00 złotych - proponowane zaspokojenie zakłada spłatę 100% należności głównych w terminie do 6 miesięcy od uprawomocnienia się postanowienia o zatwierdzeniu układu. Odsetki narosłe od dnia otwarcia postępowania sanacyjnego zostaną umorzone w całości. Ponadto, w całym okresie realizacji układu nie będą naliczane żadne odsetki ani świadczenia uboczne wynikające z wierzytelności;

Grupa VI – wierzyciele będący na dzień 30 czerwca 2025 roku spółkami z Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, obejmuje m.in. wszelkie wierzytelności handlowe oraz wierzytelności z tytułu systemu wspólnego zarządzania płynnością finansową (tzw. cash pooling) - proponowane zaspokojenie obejmuje spłatę 5% należności głównych. Odsetki narosłe od dnia otwarcia postępowania sanacyjnego zostaną umorzone w całości. Ponadto, w całym okresie realizacji układu nie będą naliczane żadne odsetki ani świadczenia uboczne wynikające z wierzytelności;

Grupa VII – wierzyciele, którym przysługują wierzytelności wymienione w art. 151 ust. 2 Prawa Restrukturyzacyjnego, czyli nieobjęte układem z mocy prawa, tj., wierzytelności zabezpieczone na mieniu dłużnika hipoteką, zastawem, zastawem rejestrowym, w części znajdującej pokrycie w wartości przedmiotu zabezpieczenia - proponowane zaspokojenie obejmuje spłatę 100% należności głównych. Odsetki narosłe od dnia otwarcia postępowania sanacyjnego zostaną umorzone w całości. Ponadto, w całym okresie realizacji układu nie będą naliczane żadne odsetki ani świadczenia uboczne wynikające z wierzytelności;

Grupa VIII – Zakład Ubezpieczeń Społecznych - proponowane zaspokojenie obejmuje spłatę 100% należności głównych oraz należności ubocznych, w szczególności odsetek – zarówno naliczonych przed, jak i po dniu otwarcia postępowania sanacyjnego;

Grupa IX – obejmuje wierzycieli z wszystkich grup poza wierzycielami z grup I, VI i VIII, którzy zadeklarują chęć zamiany części bądź całości swoich wierzytelności na akcje nowej emisji w kapitale zakładowym PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji - proponowane zaspokojenie poprzez objęcie akcji nowej emisji PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji o wartości równej wartości nominalnej konwertowanego długu.

Prognozowane terminy zaspokojenia poszczególnych grup wierzycieli Spółki, zgodnie z Propozycjami układowymi:

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Razem
Grupa I	0	0	0	0	6	6	6	6	6	6	6	172	214
Grupa II	0	0	0	0	36	36	37	36	36	36	36	1 050	1 305
Grupa III	0	0	0	0	21	21	21	21	21	21	21	603	750
Grupa IV	0	0	6	6	5	5	5	5	5	5	5	189	235
Grupa V	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	10
Grupa VI	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	15
Grupa VII	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	47	58
Grupa VIII	0	0	30	30	0	0	0	0	0	0	0	0	60
Razem	0	0	41	56	70	70	70	70	70	70	70	2 061	2 647

Przyjęte na dzień 30 czerwca 2025 roku założenie kontynuacji działalności Spółki przez okres co najmniej 12 miesięcy bazuje na aktualnie obowiązujących projekcjach finansowych uwzględnionych w Planie Restrukturyzacyjnym.

Model finansowy sporządzony dla potrzeb Planu Restrukturyzacyjnego uwzględnia prognozowane przepływy pieniężne w okresie do 31 grudnia 2031 roku. Przy sporządzeniu powyższych projekcji finansowych Spółka korzystała z usług zewnętrznego doradcy finansowego, zatrudnionego w związku z toczącym się postępowaniem sanacyjnym oraz przygotowaniem Planu Restrukturyzacyjnego i Propozycji układowych.

Aktualne prognozy przepływów pieniężnych wskazują, iż Spółka będzie posiadała wystarczające środki generowane z bieżącej działalności operacyjnej na pokrycie bieżących zobowiązań zapadających w okresie najbliższych 12 miesięcy (bez uwzględnienia wierzytelności objętych układem). Kluczowym źródłem finansowania uwzględnionym w Planie Restrukturyzacyjnym będą wpływy z bieżącej działalności Spółki. Należy zaznaczyć, iż w ocenie Spółki powrót na drogę trwałej rentowności i generowania dodatnich przepływów finansowych z działalności podstawowej wymaga czasu oraz stopniowego wdrażania środków naprawczych, a osiągnięcie pełnej stabilizacji operacyjnej i finansowej nie nastąpi w krótkim horyzoncie czasowym, w szczególności nie w perspektywie roku 2025. Proces ten będzie wymagał konsekwentnego wdrażania optymalizacji kosztowej, poprawy marżowości operacyjnej oraz maksymalizacji wykorzystania aktywów w sposób generujący wartość dodaną dla interesariuszy Spółki. W związku z powyższym konieczne będzie pozyskanie dodatkowych źródeł finansowania, które można podzielić na dwie główne kategorie:

1. wpływy ze sprzedaży majątku (sprzedaż aktywów niewykorzystywanych operacyjnie, przede wszystkim nieruchomości i taboru),
2. dodatkowe środki wygenerowane dzięki efektywnemu wdrożeniu inicjatyw restrukturyzacyjnych.

Kluczowe założenia jakie zostały przyjęte w projekcjach finansowych w okresie 12 miesięcy od dnia bilansowego uwzględniają:

- wpływy ze sprzedaży majątku nieoperacyjnego w wysokości 362 milionów złotych,
- wypłatę odpraw z tytułu zwolnień pracowniczych w wysokości 59 milionów złotych,
- spłatę pozostałych nieuregulowanych w terminie zobowiązań wobec pracowników tytułu wybranych świadczeń w wysokości 55 milionów złotych,
- terminowe regulowanie bieżących zobowiązań,
- brak spłaty pożyczki FGŚP w wysokości około 72 milionów złotych,
- brak spłaty zobowiązań objętych układem,
- brak wdrożenia planowanych inicjatyw oszczędnościowych (efekty finansowe wynikające z wdrożenia inicjatyw restrukturyzacyjnych ujętych w Planie Restrukturyzacyjnym zostały ujęte w projekcjach finansowych w późniejszych okresach).

1.3 Kontynuacja działalności (cd.)

Jednocześnie, w przypadku wystąpienia negatywnych odchyśleń od aktualnych projekcji przepływów pieniężnych Spółka wdroży jeszcze bardziej rygorystyczne ograniczenie kosztów działalności operacyjnej oraz ograniczy (lub przesunie na późniejsze okresy rozliczeniowe) realizację nakładów inwestycyjnych.

Powyższe prognozy przepływów pieniężnych bazują na założeniu, że postępowanie sanacyjne toczące się wobec Spółki nie zostanie prawomocnie zakończone w terminie 12 miesięcy od zakończenia danego okresu sprawozdawczego. Analizując dostępne publicznie informacje dotyczące długości trwania postępowań restrukturyzacyjnych od daty otwarcia postępowania do ich prawomocnego zakończenia, założenie to w ocenie Spółki jest uzasadnione. Jednocześnie, w przypadku prawomocnego zakończenia się postępowania sanacyjnego Spółka zakłada, że zakończenie to będzie powiązane z przyjęciem układu z wierzycielami, na warunkach, które odpowiadają aktualnie zakładanym Propozycjom układowym będących elementem Planu Restrukturyzacyjnego.

W ocenie Spółki zagrożeniem dla kontynuacji działalności według przedstawionych powyżej założeń jest:

- odmowa zatwierdzenia Planu Restrukturyzacyjnego lub jego modyfikacja na podstawie decyzji podejmowanych przez sędziego – komisarza w trybie art. 315 Prawo restrukturyzacyjne oraz
- inne okoliczności, które uniemożliwią Spółce realizację Planu Restrukturyzacyjnego, w tym ryzyka przedstawione w jego treści.

Na dzień 30 czerwca 2025 roku Zarząd Spółki ocenia powyższe ryzyka jako niewielkie. Spółka ma zdolność do bieżącego zaspokajania kosztów postępowania i zobowiązań powstałych po jego otwarciu oraz zobowiązań, które nie mogą zostać objęte układem. Spółka reguluje bieżące zobowiązania związane z prowadzoną działalnością operacyjną w toku sanacji, z wyjątkiem części zobowiązań opisanych w **Nocie 1.4** niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego. Zobowiązania wobec kontrahentów handlowych dostarczających usługi i materiały niezbędne dla funkcjonowania przewozów kolejowych są sukcesywnie opłacane. Zarówno dostawcy kluczowych mediów (energia trakcyjna, paliwo trakcyjne), jak i niezbędnych usług (w szczególności związanych z dostępem do infrastruktury kolejowej), pracownicy z tytułu bieżących wynagrodzeń, jak również instytucje publicznoprawne, otrzymują należne świadczenia terminowo. Spółka wykonuje polecenia Sędziego-Komisarza i Sądu. W terminie wyznaczonym przez Sędziego-Komisarza (30 czerwca 2025 roku) Zarządca masy sanacyjnej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji złożyła Plan Restrukturyzacyjny wraz z testem prywatnego wierzyciela. Równocześnie Spółka złożyła Propozycje Układowe dla Wierzycieli. W ocenie Spółki, bazującej na ocenie aktualnej sytuacji finansowej oraz majątkowej, stopień zaspokojenia wierzycieli w ramach postępowania sanacyjnego na warunkach określonych w Propozycjach układowych powinien być wyższy niż w przypadku zaspokojenia w postępowaniu upadłościowym Spółki, a zatem powyższe założenie przyjęcia warunków układu odpowiadających aktualnie prognozowanym możliwościom finansowym Spółki, jest założeniem racjonalnym.

W ocenie Spółki, odroczenie spłaty zobowiązań powstałych przed dniem otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego oraz podejmowane przez Spółkę działania pozwolą na utrzymanie płynności finansowej na poziomie zapewniającym regulowanie bieżących zobowiązań w okresie co najmniej kolejnych 12 miesięcy od dnia bilansowego i będą prowadzić do minimalizacji ryzyka braku kontynuacji działalności.

1.4 Sytuacja płynnościowa Spółki i zarządzanie ryzykiem płynności

Otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego zabezpieczyło Spółkę przed możliwością wypowiedzenia kluczowych umów zawartych z odbiorcami, dostawcami, instytucjami finansującymi, a zobowiązania powstałe przed dniem otwarcia tego postępowania restrukturyzacyjnego, na zasadach określonych prawem restrukturyzacyjnym, zostaną objęte układem. Spółka zakłada spłatę tych zobowiązań w późniejszych okresach w drodze układu z wierzycielami zgodnie z zasadami Prawa restrukturyzacyjnego.

Zobowiązania powstałe po dniu otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego są na bieżąco regulowane, za wyjątkiem części zobowiązań wobec pracowników, zobowiązań wobec Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych i zobowiązań uznanych przez Spółkę za sporne. Dodatkowo część zobowiązań Spółki nie podlega spłacie z uwagi na prowadzone z kontrahentami rozmowy w zakresie zmiany warunków ich spłaty. Z uwagi na trudną sytuację finansową PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, Zarząd podjął również decyzję, na mocy której część świadczeń pracowniczych, takich jak odprawy emerytalne i nagrody jubileuszowe, nie została wypłacona w terminach ich zapadalności.

Poniżej zaprezentowano wierzytelności Spółki powstałe przed dniem otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego, wynikające ze złożonego do Sądu spisu wierzytelności. W toku postępowania sanacyjnego możliwa jest zmiana wysokości wierzytelności ujętych w spisie wierzytelności, w szczególności w wyniku rozpoznania sprzeciwów wierzycieli, wykreślenia wierzytelności w trybie art. 99 ustawy – Prawo restrukturyzacyjne, jak również na skutek ujawnienia się nowych wierzytelności, które podlegać będą ujęciu na uzupełniających spisach wierzytelności.

Wierzytelności układowe Spółki

24/07/2024	Zobowiązania ujęte w spisie wierzytelności
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 344,7
Zobowiązania handlowe i inwestycyjne	1 142,7
Pozostałe zobowiązania finansowe	111,0
Pozostałe zobowiązania	303,1
Gwarancje bankowe	24,6
Razem	2 926,1

1.4 Sytuacja płynnościowa Spółki i zarządzanie ryzykiem płynności (cd.)

Poniżej zaprezentowano terminy wymagalności zobowiązań finansowych. Przedstawione dane nie uwzględniają zobowiązań powstałych przed dniem otwarcia postępowania, które z uwagi na ich objęcie układem nie mogą podlegać spłacie do czasu zatwierdzenia przez sąd układu z wierzycielami, zgodnie z art. 252 Prawa restrukturyzacyjnego. Zaprezentowane poniżej zobowiązania finansowe nie uwzględniają również zobowiązań wynikających ze środków pieniężnych otrzymanych z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych z uwagi na fakt, że Spółka jest w trakcie ustalania zasad ich rozliczenia.

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

30/06/2025	Umowne terminy wymagalności od końca okresu sprawozdawczego				Razem (bez dyskonta)	Wartość bilansowa
	Poniżej 3 miesięcy	Od 3 do 12 miesięcy	Od 1 roku do 5 lat	Powyżej 5 lat		
Zobowiązania z tytułu zadłużenia, w tym:	85,3	171,3	795,7	289,9	1 342,2	1 117,0
<i>Kredyty bankowe i pożyczki</i>	6,2	18,0	54,4	-	78,6	69,9
<i>Leasing</i>	79,1	153,3	741,3	289,9	1 263,6	1 047,1
Zobowiązania handlowe	181,4	0,5	-	-	181,9	181,9
Zobowiązania inwestycyjne	74,8	-	-	-	74,8	74,8
Cash pool	1,2	-	-	-	1,2	1,2
Razem	342,7	171,8	795,7	289,9	1 600,1	1 374,9

31/12/2024	Umowne terminy wymagalności od końca okresu sprawozdawczego				Razem (bez dyskonta)	Wartość bilansowa
	Poniżej 3 miesięcy	Od 3 do 12 miesięcy	Od 1 roku do 5 lat	Powyżej 5 lat		
Zobowiązania z tytułu zadłużenia, w tym:	78,7	177,7	824,2	397,1	1 477,7	1 206,9
<i>Kredyty bankowe i pożyczki</i>	8,6	18,8	66,8	-	94,2	82,0
<i>Leasing</i>	70,1	158,9	757,4	397,1	1 383,5	1 124,9
Zobowiązania handlowe	197,0	-	-	-	197,0	197,0
Zobowiązania inwestycyjne	50,0	-	-	-	50,0	50,0
Cash pool	1,2	-	-	-	1,2	1,2
Razem	326,9	177,7	824,2	397,1	1 725,9	1 455,1

Poniżej zaprezentowano strukturę wiekową zobowiązań handlowych i inwestycyjnych oraz należności handlowych. Struktura wiekowa zobowiązań nie uwzględnia zobowiązań powstałych przed dniem otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego, które nie mogą aktualnie podlegać spłacie.

Struktura wiekowa zobowiązań handlowych i inwestycyjnych

	30/06/2025			31/12/2024		
	Zobowiązania handlowe	Zobowiązania inwestycyjne	Razem	Zobowiązania handlowe	Zobowiązania inwestycyjne	Razem
Zobowiązania nieprzeterminowane	171,0	52,0	223,0	190,3	50,0	240,3
Zobowiązania przeterminowane						
do 30 dni	5,8	22,8	28,6	5,4	-	5,4
31 - 90 dni	3,2	-	3,2	0,3	-	0,3
91-180 dni	0,8	-	0,8	0,1	-	0,1
181 - 365 dni	0,4	-	0,4	0,2	-	0,2
powyżej 365 dni	0,7	-	0,7	0,7	-	0,7
Razem	181,9	74,8	256,7	197,0	50,0	247,0

1.4 Sytuacja płynnościowa Spółki i zarządzanie ryzykiem płynności (cd.)

Analiza wiekowa należności handlowych

	30/06/2025			31/12/2024		
	Brutto	Oczekiwane straty kredytowe	Netto	Brutto	Oczekiwane straty kredytowe	Netto
Należności nieprzeterminowane	265,8	-	265,8	325,1	-	325,1
Należności przeterminowane						
do 30 dni	24,5	(0,8)	23,7	33,0	(1,2)	31,8
31 - 90 dni	8,9	(1,4)	7,5	20,0	(3,9)	16,1
91-180 dni	6,2	(2,9)	3,3	13,7	(2,0)	11,7
181 - 365 dni	21,5	(5,5)	16,0	3,7	(1,2)	2,5
powyżej 365 dni	47,2	(39,6)	7,6	44,9	(38,6)	6,3
Razem	374,1	(50,2)	323,9	440,4	(46,9)	393,5

1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2025 roku zmiana istotnych wielkości opartych na profesjonalnym osądzie oraz szacunkach dotyczyła:

1) utraty wartości aktywów Spółki

Zgodnie z MSR 36 na koniec każdego okresu sprawozdawczego Spółka ocenia czy istnieją przesłanki wskazujące na potencjalną utratę wartości składników aktywów trwałych. W przypadku ich wystąpienia Spółka zobowiązana jest do ustalenia wartości odzyskiwalnej aktywów wskazujących na utratę wartości.

Na dzień 30 czerwca 2025 roku Spółka dokonała analizy przesłanek i zidentyfikowała czynniki, które w istotny sposób mogły przyczynić się do zmiany wartości posiadanych aktywów trwałych, w związku z powyższym Spółka przeprowadziła testy na utratę wartości w odniesieniu do ośrodka wypracowującego środki pieniężne zdefiniowanego na poziomie całości aktywów należących do Spółki wykorzystywanych w działalności operacyjnej oraz inwestycji w spółkach zależnych: PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji (zwaną dalej: „PKP CARGOTABOR”), CARGOTOR Sp. z o.o., PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o., PKP CARGO INTERNATIONAL a.s., PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. oraz PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. Wartość odzyskiwalna poszczególnych ośrodków wypracowujących środki pieniężne została ustalona na podstawie wartości użytkowej metodą zdyskontowanych przepływów pieniężnych.

Głównymi przesłankami wskazującymi na konieczność przeprowadzenia testów na trwałą utratę wartości aktywów Spółki na dzień 30 czerwca 2025 roku były:

- niższe od oczekiwanych wyniki finansowe osiągnięte w I półroczu 2025 roku przez Spółkę oraz wybrane spółki zależne oraz
- złożenie do Sadu Rejonowego dla m.st. Warszawy przez Zarządcę masy sanacyjnej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji Planu Restrukturyzacyjnego wraz z Propozycjami układowymi.

Złożony Plan Restrukturyzacyjny i opracowane na jego podstawie Propozycje układowe, są istotne również dla założeń przyjętych przez spółki zależne, w związku z powyższym na dzień 30 czerwca 2025 roku przeprowadzono testy na utratę wartości inwestycji we wszystkich wymienionych powyżej spółkach zależnych.

Testy zostały sporządzone przez niezależnego Doradcę finansowego i przygotowane z uwzględnieniem założeń przedstawionych w Planie Restrukturyzacyjnym PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz Propozycji układowych dla wierzycieli przygotowanych na dzień 30 czerwca 2025 roku.

Średni ważony koszt kapitału

Na potrzeby testów na trwałą utratę wartości PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji stosuje ścieżkę średnioważonego kosztu kapitału, która uwzględnia bieżące parametry i charakterystykę rynku (m.in. z podwyższonym poziomem rynkowych stóp procentowych), bazując na pełnym cyklu koniunkturalnym i fundamentalnych relacjach gospodarczych.

Na dzień przeprowadzenia testu na trwałą utratę wartości został opracowany Plan Restrukturyzacyjny Spółki, co wpływa na stopień ryzyka realizacji planów stanowiących podstawę wyceny aktywów Spółki. Czynniki ryzyka z tym związane zostały uwzględnione w szacunkach wartości odzyskiwalnych, między innymi przy kalkulacji stopy dyskonta WACC, poprzez przyjęte wartości ryzyka specyficznego. Stopa dyskonta WACC przyjęta dla wyceny aktywów należących do PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji wyniosła 13,6% w ujęciu nominalnym.

Dla PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji przyjęto stopę dyskonta WACC w ujęciu nominalnym na poziomie 14,2%, które uwzględnia podwyższone ryzyko specyficzne. Dla spółek niebędących w restrukturyzacji przyjęto stopę dyskonta WACC w ujęciu nominalnym na poziomie 13,4% dla PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o., 14,3% dla CARGOTOR Sp. z o.o., 10,6% dla PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o., 11,1% dla PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz 8,9% dla PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

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

Kwestie klimatyczne:

Przyszłość polskiego rynku przewozu materiałów, jak np. węgiel, jest determinowana przez politykę klimatyczną Unii Europejskiej, a w perspektywie do 2050 roku będzie miał wpływ Europejski Zielony Ład, mający na celu osiągnięcie neutralności klimatycznej UE do 2050 roku. Otoczenie, w jakim działa Spółka, charakteryzuje się zmiennością i jest zależne od uwarunkowań makroekonomicznych, rynkowych oraz regulacyjnych, a wszelkie zmiany w tym zakresie mogą mieć istotny wpływ na sytuację finansową oraz wyniki finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Dlatego powyższe oraz pozostałe założenia przyjęte do oszacowania wartości użytkowej aktywów podlegają okresowej analizie i weryfikacji.

1. Analiza utraty wartości taboru kolejowego i pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

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

- zdyskontowane przepływy pieniężne zostały opracowane na podstawie szczegółowej projekcji finansowej na okres od 1 lipca 2025 roku do 31 grudnia 2031 roku; plan zawiera prognozy finansowe do 2031 roku, które odzwierciedlają efekt planowanych działań restrukturyzacyjnych. W teście na utratę wartości przyjęto horyzont szczegółowej prognozy zgodny z Planem Restrukturyzacyjnym,
- w okresie szczegółowej projekcji dla lat 2025-2031 średnioroczny wzrost przychodów z działalności operacyjnej (CAGR) będzie kształtował się na poziomie 2,9% w ujęciu nominalnym,
- wydatki na CAPEX osiągną średniorocznie w całym okresie szczegółowej projekcji 19,3% rocznych przychodów z działalności operacyjnej w ujęciu nominalnym,
- po okresie szczegółowej projekcji założono wzrost przyszłych przepływów pieniężnych na poziomie 2,5% w ujęciu nominalnym.

Na dzień 30 czerwca 2025 roku w wyniku przeprowadzonego testu Spółka rozwiązała odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów w wysokości 140,5 milionów złotych.

Poniżej przedstawiono wpływ zmiany kluczowych założeń przy zastosowaniu zasady ceteris paribus na odpis z tytułu utraty wartości aktywów na dzień 30 czerwca 2025 roku:

Parametr	Wpływ na odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów (mln zł)	
	-0,3 p.p.	+0,3 p.p.
Zmiana WACC	(120,3)	113,6
Zmiana ceny jednostkowej	82,6	(82,6)

Dodatkowo, na dzień 30 czerwca 2025 roku Spółka:

- utworzyła odpis z tytułu trwałej utraty wartości niewykorzystywanych w ramach działalności operacyjnej składników taboru kolejowego w wysokości 19,5 milionów złotych,
- rozwiązała odpis z tytułu trwałej utraty wartości w wysokości 16,1 milionów złotych dla wagonów, będących przedmiotem zawartej po dniu bilansowym umowy sprzedaży, w przypadku których cena sprzedaży przewyższała wartość księgową poszczególnych wagonów.

2. Analiza utraty wartości inwestycji w jednostkach zależnych

PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji

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

- zdyskontowane przepływy pieniężne zostały opracowane na podstawie szczegółowych projekcji finansowych na okres od 1 lipca 2025 roku do 31 grudnia 2030 roku,
- w okresie szczegółowej projekcji dla lat 2025-2030 średnioroczny wzrost przychodów z działalności operacyjnej (CAGR) będzie kształtował się na poziomie 11,8% w ujęciu nominalnym,
- wydatki na CAPEX osiągną średniorocznie w całym okresie szczegółowej projekcji 2,5% rocznych przychodów netto w ujęciu nominalnym,
- w roku 2025 spółka powróciła do 100% normy czasu pracy (wobec 80% w roku ubiegłym), co odzwierciedlone jest poprzez wzrost kosztów wynagrodzeń. Spółka nie zakładała zwiększania liczby pracowników w kolejnych latach,
- po okresie szczegółowej projekcji założono wzrost przyszłych przepływów pieniężnych na poziomie 2,5% w ujęciu nominalnym.

Wartość księgowa inwestycji w PKP CARGOTABOR wynosi 0 PLN. W wyniku przeprowadzonego na dzień 30 czerwca 2025 roku testu na trwałą utratę wartości nie nastąpiła konieczność jej aktualizacji.

Analizę wrażliwości przeprowadzono dla kluczowych założeń modelu testu na utratę wartości takich jak WACC oraz cena jednostkowa. Zmiana WACC o +/- 0,3 p.p. oraz ceny jednostkowej o +/- 0,3 p.p. nie skutkuje zwiększeniem ani zmniejszeniem odpisu z tytułu trwałej utraty wartości inwestycji w PKP CARGOTABOR.

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

CARGOTOR Sp. z o.o.

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

- a) zdyskontowane przepływy pieniężne zostały opracowane na podstawie szczegółowej projekcji finansowej na okres od 1 lipca 2025 roku do 31 grudnia 2034 roku. Ze względu na zawartą długoterminową umowę dzierżawy, istotną dla funkcjonowania spółki, prognoza została wydłużona do 2034 roku w celu odzwierciedlenia całego okresu obowiązywania umowy.
- b) CARGOTOR Sp. z o.o. zakłada istotny wzrost przychodów w 2026 roku (45,8% r/r). Istotnymi czynnikami zakładanymi przez spółkę są:
 (i) podwyższenie stawek przewozowych, oraz (ii) założenie o zakończeniu konfliktu zbrojnego na Ukrainie. W okresie szczegółowej projekcji dla lat 2025-2034 średnioroczny wzrost przychodów netto (CAGR) będzie kształtował się na poziomie 5,4% w ujęciu nominalnym,
- c) wydatki na CAPEX osiągną średniorocznie w całym okresie szczegółowej projekcji 3,6% rocznych przychodów netto w ujęciu nominalnym,
- d) po okresie szczegółowej projekcji założono wzrost przyszłych przepływów pieniężnych na poziomie 2,5% w ujęciu nominalnym.

W wyniku przeprowadzonego testu ustalona wartość odzyskiwalna przewyższyła wartość bilansową udziałów w CARGOTOR Sp. z o.o., wobec czego Spółka na dzień 30 czerwca 2025 roku nie rozpoznała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości inwestycji w CARGOTOR Sp. z o.o.

Analizę wrażliwości przeprowadzono dla kluczowych założeń modelu testu na utratę wartości takich jak WACC oraz cena jednostkowa.

Poniżej przedstawiono wpływ zmiany kluczowych założeń przy zastosowaniu zasady ceteris paribus na odpis z tytułu trwałej utraty wartości inwestycji w PKP CARGOTOR Sp. z o.o. na dzień 30 czerwca 2025 roku:

Parametr	Wpływ na odpis z tytułu trwałej utraty wartości inwestycji (mln zł)	
	-0,3 p.p.	+0,3 p.p.
Zmiana WACC	Brak odpisu	1,2
Zmiana ceny jednostkowej	1,1	Brak odpisu

PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o.

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

- a) zdyskontowane przepływy pieniężne zostały opracowane na podstawie szczegółowej projekcji finansowej na okres od 1 lipca 2025 roku do 31 grudnia 2030 roku,
- b) w okresie szczegółowej projekcji dla lat 2025-2030 średnioroczny wzrost przychodów netto (CAGR) będzie kształtował się na poziomie 15,3% w ujęciu nominalnym,
- c) wydatki na CAPEX osiągną średniorocznie w całym okresie szczegółowej projekcji 8,4% rocznych przychodów z działalności operacyjnej w ujęciu nominalnym,
- d) po okresie szczegółowej projekcji założono wzrost przyszłych przepływów pieniężnych na poziomie 2,5% w ujęciu nominalnym.

W wyniku przeprowadzonego testu ustalona wartość odzyskiwalna przewyższyła wartość bilansową udziałów w PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. wobec czego Spółka na dzień 30 czerwca 2025 roku nie rozpoznała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości inwestycji w PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. Analizę wrażliwości przeprowadzono dla kluczowych założeń modelu testu na utratę wartości takich jak WACC oraz cena jednostkowa. Zmiana WACC o +/- 0,3 p.p. oraz ceny jednostkowej o +/- 0,3 p.p. nie powoduje konieczności rozpoznania odpisu z tytułu trwałej utraty wartości inwestycji w PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o.

GRUPA PKP CARGO INTERNATIONAL

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

- a) za ośrodek wypracowujący środki pieniężne uznano całość aktywów należących do Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL, które głównie są wykorzystywane do obsługi klientów na czeskim rynku kolejowym,
- b) zdyskontowane przepływy pieniężne zostały opracowane na podstawie szczegółowej projekcji finansowej na okres od 1 lipca 2025 roku do 31 grudnia 2034 roku. Zdaniem Zarządu spółki zależnej przyjęcie projekcji finansowych dłuższych niż pięcioletnie jest zasadne ze względu na fakt, iż rzeczowe aktywa trwałe wykorzystywane przez PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. mają istotnie dłuższy okres ekonomicznej użyteczności,
- c) w okresie szczegółowej projekcji dla lat 2025-2034 średnioroczny wzrost przychodów netto (CAGR) będzie kształtował się na poziomie 4,2% w ujęciu nominalnym, wydatki na CAPEX osiągną średniorocznie w całym okresie szczegółowej projekcji 6,3% rocznych przychodów z działalności operacyjnej w ujęciu nominalnym,
- d) po okresie szczegółowej projekcji założono wzrost przyszłych przepływów pieniężnych na poziomie 2,0% w ujęciu nominalnym.

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

W wyniku przeprowadzonego testu ustalona wartość odzyskiwalna przewyższyła wartość bilansową udziałów w PKP CARGO INTERNATIONAL a.s., wobec czego Spółka na dzień 30 czerwca 2025 roku nie rozpoznała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości inwestycji w Grupie PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. Analizę wrażliwości przeprowadzono dla kluczowych założeń modelu testu na utratę wartości takich jak WACC oraz cena jednostkowa. Zmiana WACC o +/- 0,3 p.p. oraz ceny jednostkowej o +/- 0,3 p.p. nie powoduje konieczności rozpoznania odpisu z tytułu trwałej utraty wartości inwestycji w Grupie PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.

PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.

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

- zdyskontowane przepływy pieniężne zostały opracowane na podstawie szczegółowej projekcji finansowej na okres od 1 lipca 2025 roku do 31 grudnia 2030 roku,
- w okresie szczegółowej projekcji dla lat 2025-2030 średnioroczny wzrost przychodów netto (CAGR) będzie kształtował się na poziomie 1,2% w ujęciu nominalnym,
- wydatki na CAPEX osiągną średniorocznie w całym okresie szczegółowej projekcji 4,0% rocznych przychodów netto w ujęciu nominalnym,
- po okresie szczegółowej projekcji założono wzrost przyszłych przepływów pieniężnych na poziomie 2,5% w ujęciu nominalnym.

Na dzień 30 czerwca 2025 roku w wyniku przeprowadzonego testu Spółka rozpoznała odpis z tytułu trwałej utraty wartości udziałów w PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. w kwocie 50,6 milionów złotych.

Wpływ na utworzenie odpisu z tytułu trwałej utraty wartości inwestycji w spółce PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. mają gorsze prognozy finansowe PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o., które odzwierciedlają spowolnienie dynamiki wzrostu przewozów intermodalnych oraz rentowności w tym segmencie.

Poniżej przedstawiono wpływ zmiany kluczowych założeń przy zastosowaniu zasady ceteris paribus na odpis z tytułu trwałej utraty wartości inwestycji w PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. na dzień 30 czerwca 2025 roku:

Parametr	Wpływ na odpis z tytułu trwałej utraty wartości inwestycji (mln zł)	
	-0,3 p.p.	+0,3 p.p.
Zmiana WACC	(2,3)	2,1
Zmiana ceny jednostkowej	16,2	(16,2)

PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

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

- zdyskontowane przepływy pieniężne zostały opracowane na podstawie szczegółowej projekcji finansowej na okres od 1 lipca 2025 roku do 31 grudnia 2030 roku,
- w okresie szczegółowej projekcji dla lat 2025-2030 średnioroczny spadek przychodów netto (CAGR) będzie kształtował się na poziomie (0,5)% w ujęciu nominalnym; głównymi czynnikami wpływającymi na pogłębienie dynamiki spadkowej przychodów w latach 2025-2026 jest stopniowe ograniczanie pracy na bocznicach kolejowych kopalń węgla kamiennego oraz przewidywany spadek transportów węgla pomiędzy kopalniami a elektrowniami/elektrociepłowniami,
- wydatki na CAPEX osiągną średniorocznie w całym okresie szczegółowej projekcji 11,4% rocznych przychodów netto w ujęciu nominalnym,
- po okresie szczegółowej projekcji założono wzrost przyszłych przepływów pieniężnych na poziomie 1,4% w ujęciu nominalnym.

W wyniku przeprowadzonego testu ustalona wartość odzyskiwalna przewyższyła wartość bilansową udziałów w PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. Wobec czego Spółka na dzień 30 czerwca 2025 roku nie rozpoznała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości inwestycji w PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

Analizę wrażliwości przeprowadzono dla kluczowych założeń modelu testu na utratę wartości takich jak WACC oraz cena jednostkowa. Zmiana WACC o +/- 0,3 p.p. oraz ceny jednostkowej o +/- 0,3 p.p. nie powoduje konieczności rozpoznania odpisu z tytułu trwałej utraty wartości inwestycji w PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

2) amortyzacji taboru kolejowego i pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

W związku z utworzonymi na dzień 31 grudnia 2024 roku odpisami z tytułu trwałej wartości aktywów trwałych należących do Spółki zmniejszeniu uległa podstawa naliczania odpisów amortyzacyjnych, co miało wpływ na zmniejszenie kosztów amortyzacji w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2025 roku o około 218 milionów złotych.

3) rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych

Na dzień 30 czerwca 2025 roku Spółka przeprowadziła wycenę aktuarialną rezerw na świadczenia pracownicze głównie w związku ze zmianą stopy dyskonta oraz zmianą podstawy naliczania odpisu na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych. Stopa dyskonta przyjęta do wyceny rezerw na świadczenia pracownicze na dzień 30 czerwca 2025 roku wyniosła 5,4% (przy 5,8% na dzień 31 grudnia 2024 roku), natomiast wzrost podstawy kalkulacji rezerwy z tytułu odpisu na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych wyniósł 12,7% w I półroczu 2025 roku oraz 7,4% od 2026 roku (przy 7,0% w całym okresie prognozy na dzień 31 grudnia 2024 roku).

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

Aktualizacja założeń aktuarialnych spowodowała zwiększenie rezerw na świadczenia pracownicze w wysokości 36,9 milionów złotych, z czego 4,1 milionów złotych obciążały koszty świadczeń pracowniczych. Szczegółowe informacje w tym zakresie zostały zaprezentowane w **Nocie 5.9** niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

1.6 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

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

Zatwierdzając niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe Spółka zastosowała następujące zmiany standardów i interpretacji, które zostały wydane przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości i zatwierdzone do stosowania przez UE:

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Zmiany do MSR 21 „Skutki zmian kursów walutowych”: Brak wymienialności	1 stycznia 2025 roku

Powyżej przedstawione standardy oraz interpretacje nie miały istotnego wpływu na niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe.

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

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

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Zmiany do MSSF 9 „Instrumenty finansowe” i MSSF 7 „Instrumenty finansowe – ujawnienia informacji” - zmiany w klasyfikacji i wycenie instrumentów finansowych	1 stycznia 2026 roku
Zmiany do MSSF 9 „Instrumenty finansowe” i MSSF 7 „Instrumenty finansowe – ujawnienia informacji” - umowy dotyczące energii elektrycznej zależnej od przyrody	1 stycznia 2026 roku
Coroczne zmiany standardów rachunkowości MSSF — tom 11	1 stycznia 2026 roku

Standardy i Interpretacje przyjęte przez RMSR oraz niezatwierdzone przez UE

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różni się obecnie w znaczący sposób od regulacji przyjętych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości, z wyjątkiem poniższych standardów, zmian do standardów i interpretacji, które nie zostały jeszcze zatwierdzone przez UE i nie weszły w życie. W ocenie Zarządu Spółki zatwierdzenie przez UE poniższych standardów nie spowoduje istotnych zmian w sprawozdaniu finansowym Spółki w kolejnych okresach sprawozdawczych, z wyjątkiem zmian wynikających z MSSF 18 „Prezentacja i ujawnianie informacji w sprawozdaniach finansowych”. Na dzień zatwierdzenia niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego Grupa jest w trakcie analizy zmian wynikających z MSSF 18, w związku z czym nie jest jeszcze możliwa ocena wpływu tego standardu na sprawozdanie finansowe Spółki.

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
MSSF 18 „Prezentacja i ujawnianie informacji w sprawozdaniach finansowych”	1 stycznia 2027 roku
MSSF 19 „Jednostki zależne bez odpowiedzialności publicznej”: ujawnianie informacji	1 stycznia 2027 roku



2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami

Struktura przychodów z tytułu umów z klientami

Spółka prowadzi działalność tylko w ramach jednego segmentu – krajowego i międzynarodowego przewozu towarów oraz prowadzenia kompleksowych usług logistycznych w zakresie kolejowych przewozów towarowych.

Zarząd Spółki nie dokonuje oceny wyników działalności Spółki ani nie decyduje o alokacji zasobów do grup świadczonych usług przy uwzględnieniu zaprezentowanej poniżej struktury przychodów z tytułu umów z klientami, a więc poszczególne grupy usług nie mogą być traktowane jako segmenty operacyjne Spółki.

6 miesięcy zakończonych 30/06/2025	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	125,4	384,4	726,2	1 236,0
Przychody bocznicowe i trakcyjne	20,6	0,7	4,8	26,1
Przychody z tytułu sprzedaży materiałów	0,8	-	4,5	5,3
Pozostałe przychody	24,4	3,8	5,3	33,5
Razem	171,2	388,9	740,8	1 300,9
Termin ujmowania przychodów				
W określonym momencie	0,8	-	4,5	5,3
Przez okres	170,4	388,9	736,3	1 295,6
Razem	171,2	388,9	740,8	1 300,9

3 miesiące zakończonych 30/06/2025	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	64,2	163,0	368,4	595,6
Przychody bocznicowe i trakcyjne	10,2	0,3	2,8	13,3
Przychody z tytułu sprzedaży materiałów	0,6	-	2,8	3,4
Pozostałe przychody	12,1	2,1	2,4	16,6
Razem	87,1	165,4	376,4	628,9
Termin ujmowania przychodów				
W określonym momencie	0,6	-	2,8	3,4
Przez okres	86,5	165,4	373,6	625,5
Razem	87,1	165,4	376,4	628,9

6 miesięcy zakończonych 30/06/2024	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	153,3	557,7	953,6	1 664,6
Przychody bocznicowe i trakcyjne	22,7	0,7	5,1	28,5
Przychody z tytułu sprzedaży materiałów	3,3	-	22,6	25,9
Pozostałe przychody	31,7	3,0	8,8	43,5
Razem	211,0	561,4	990,1	1 762,5
Termin ujmowania przychodów				
W określonym momencie	3,3	-	22,6	25,9
Przez okres	207,7	561,4	967,5	1 736,6
Razem	211,0	561,4	990,1	1 762,5

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

3 miesiące zakończone 30/06/2024	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	76,2	260,1	477,3	813,6
Przychody bocznicowe i trakcyjne	11,7	0,3	3,1	15,1
Przychody z tytułu sprzedaży materiałów	1,2	-	5,5	6,7
Pozostałe przychody	14,0	1,4	4,4	19,8
Razem	103,1	261,8	490,3	855,2
Termin ujmowania przychodów				
W określonym momencie	1,2	-	5,5	6,7
Przez okres	101,9	261,8	484,8	848,5
Razem	103,1	261,8	490,3	855,2

Informacje geograficzne

Spółka definiuje obszar geograficzny działalności gospodarczej jako miejsce siedziby odbiorcy usługi, a nie kraj wykonania usługi.

Spółka działa w jednym głównym obszarze geograficznym - Polsce, będącym krajem jej siedziby. Suma przychodów dla wszystkich obszarów geograficznych poza Polską za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2025 roku oraz 30 czerwca 2024 roku nie przekroczyła 15% całkowitych przychodów z tytułu umów z klientami. Żaden obszar geograficzny indywidualnie (poza Polską) nie przekracza 9% przychodów z tytułu umów z klientami.

Poniżej przedstawiono przychody z tytułu umów z klientami Spółki od klientów zewnętrznych w rozbiciu na miejsce ich siedziby:

	6 miesięcy zakończone 30/06/2025	3 miesiące zakończone 30/06/2025	6 miesięcy zakończone 30/06/2024	3 miesiące zakończone 30/06/2024
Polska	1 156,7	560,0	1 510,7	718,9
Niemcy	73,3	35,1	150,9	89,9
Czechy	36,7	17,4	39,7	17,5
Pozostałe kraje	34,2	16,4	61,2	28,9
Razem	1 300,9	628,9	1 762,5	855,2

Informacje o wiodących klientach

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2025 roku oraz w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2024 roku udział w sprzedaży usług do żadnej z grup kapitałowych nie przekroczył 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

Aktywa z tytułu umów z klientami

	6 miesięcy zakończone 30/06/2025	6 miesięcy zakończone 30/06/2024
Stan na początek okresu sprawozdawczego	15,2	29,6
Ujęcie przychodu przed wystawieniem dokumentu sprzedaży	18,3	36,4
Reklasyfikacja do należności	(15,2)	(29,6)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	18,3	36,4



2.2 Koszty operacyjne

Zużycie energii i paliwa trakcyjnego

	6 miesięcy zakończone 30/06/2025	3 miesiące zakończone 30/06/2025	6 miesięcy zakończone 30/06/2024	3 miesiące zakończone 30/06/2024
Zużycie paliwa trakcyjnego	(32,6)	(15,4)	(43,3)	(20,4)
Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej	(214,1)	(103,9)	(248,1)	(117,2)
Razem	(246,7)	(119,3)	(291,4)	(137,6)

Pozostałe usługi

	6 miesięcy zakończone 30/06/2025	3 miesiące zakończone 30/06/2025	6 miesięcy zakończone 30/06/2024	3 miesiące zakończone 30/06/2024
Usługi remontowe i utrzymania składników majątku trwałego	(46,2)	(24,5)	(50,2)	(25,0)
Czynsze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	(14,0)	(5,5)	(26,9)	(9,8)
Usługi transportowe	(27,0)	(11,8)	(43,0)	(22,5)
Usługi telekomunikacyjne	(1,8)	(0,9)	(2,1)	(1,0)
Usługi prawne, doradcze i podobne	(4,9)	(3,2)	(2,9)	(1,1)
Usługi informatyczne	(27,6)	(14,3)	(27,9)	(13,9)
Usługi przeładunkowe	(1,8)	(0,7)	(2,2)	(1,4)
Usługi manewrowe, trakcyjne i rewidenckie	(17,5)	(8,8)	(20,5)	(10,8)
Pozostałe usługi	(2,3)	(0,9)	(3,3)	(1,3)
Razem	(143,1)	(70,6)	(179,0)	(86,8)

Koszty świadczeń pracowniczych

	6 miesięcy zakończone 30/06/2025	3 miesiące zakończone 30/06/2025	6 miesięcy zakończone 30/06/2024	3 miesiące zakończone 30/06/2024
Wynagrodzenia	(442,7)	(219,6)	(586,6)	(284,4)
Koszty ubezpieczeń społecznych	(86,3)	(42,9)	(115,4)	(56,0)
Koszty odpisów na ZFŚS	(15,0)	(7,5)	(18,8)	(9,4)
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	(9,8)	(4,8)	(25,8)	(15,3)
Świadczenia po okresie zatrudnienia	(2,5)	(1,1)	(7,0)	(2,0)
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	(16,4)	(7,7)	(16,1)	(5,7)
Razem	(572,7)	(283,6)	(769,7)	(372,8)

Pozostałe koszty

	6 miesięcy zakończone 30/06/2025	3 miesiące zakończone 30/06/2025	6 miesięcy zakończone 30/06/2024	3 miesiące zakończone 30/06/2024
Zużycie paliwa nietrakcyjnego	(2,3)	(1,0)	(3,5)	(1,5)
Zużycie energii elektrycznej, gazu i wody	(19,1)	(6,2)	(23,8)	(7,0)
Zużycie materiałów	(20,9)	(9,3)	(26,4)	(12,0)
Podatki i opłaty	(15,0)	(7,9)	(16,8)	(8,6)
Wartość sprzedanych materiałów	(2,6)	(1,7)	(13,3)	(3,7)
Podróże służbowe	(11,6)	(5,8)	(14,2)	(7,0)
Pozostałe	(8,9)	(4,6)	(9,8)	(5,2)
Razem	(80,4)	(36,5)	(107,8)	(45,0)

Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości

	6 miesięcy zakończone 30/06/2025	3 miesiące zakończone 30/06/2025	6 miesięcy zakończone 30/06/2024	3 miesiące zakończone 30/06/2024
Amortyzacja taboru kolejowego	(85,1)	(44,4)	(317,8)	(159,2)
Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	(10,5)	(5,5)	(12,8)	(5,7)
Amortyzacja praw do użytkowania aktywów	(42,9)	(19,9)	(46,9)	(23,9)
Amortyzacja aktywów niematerialnych	(3,1)	(1,5)	(3,8)	(1,9)
(Zawiązane) / rozwiązane odpisy z tytułu utraty wartości:				
Tabor kolejowy	137,1	137,1	(181,4)	(181,4)
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	-	-	(6,1)	(6,1)
Razem	(4,5)	65,8	(568,8)	(378,2)

2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

	6 miesięcy zakończone 30/06/2025	3 miesiące zakończone 30/06/2025	6 miesięcy zakończone 30/06/2024	3 miesiące zakończone 30/06/2024
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	0,6	-	0,7	0,7
Rozwiązane odpisy aktualizujące należności handlowe	0,4	0,2	0,7	0,4
Kary i odszkodowania	1,8	1,0	3,4	1,2
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	1,5	0,7	1,9	0,9
Wynik netto z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	0,2	0,2	-	(0,1)
Dotacje otrzymane	1,0	0,2	2,1	0,8
Inne	4,7	2,7	2,1	1,4
Pozostałe przychody operacyjne razem	10,2	5,0	10,9	5,3
Utworzone odpisy aktualizujące należności handlowe	(3,8)	(3,1)	(7,1)	(6,2)
Kary i odszkodowania	(3,4)	(1,4)	(2,8)	(1,3)
Odsetki od zobowiązań handlowych oraz pozostałych zobowiązań	(7,7)	(4,2)	(48,5)	(31,1)
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	(0,2)	(0,2)	(3,2)	(1,5)
Utworzone pozostałe rezerwy	(0,6)	(0,4)	(0,8)	(0,1)
Inne	(1,2)	(0,5)	(2,0)	(1,2)
Pozostałe koszty operacyjne razem	(16,9)	(9,8)	(64,4)	(41,4)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	(6,7)	(4,8)	(53,5)	(36,1)

2.4 Przychody i (koszty) finansowe

Przychody i (koszty) finansowe

	6 miesięcy zakończone 30/06/2025	3 miesiące zakończone 30/06/2025	6 miesięcy zakończone 30/06/2024	3 miesiące zakończone 30/06/2024
Przychody odsetkowe	6,7	3,1	1,5	0,7
Przychody z tytułu dywidend	2,3	2,3	48,2	48,2
Inne	-	-	0,1	0,1
Przychody finansowe razem	9,0	5,4	49,8	49,0
Koszty odsetkowe	(55,9)	(26,7)	(76,8)	(37,7)
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	(12,6)	(6,7)	(14,5)	(7,9)
Utworzone odpisy aktualizujące wartość udziałów ¹⁾	(50,6)	(50,6)	(45,4)	(45,4)
Wynik z tytułu różnic kursowych	(0,5)	0,4	-	-
Inne	-	-	(0,5)	(0,2)
Koszty finansowe razem	(119,6)	(83,6)	(137,2)	(91,2)
Przychody i (koszty) finansowe	(110,6)	(78,2)	(87,4)	(42,2)

¹⁾ W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2025 roku pozycja obejmuje utworzony odpis z tytułu trwałej utraty wartości inwestycji w spółce PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o., co opisano w [Nocie 1.5](#) niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego. W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2024 roku pozycja obejmuje odpis z tytułu trwałej utraty wartości inwestycji w spółce PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji.

3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania

3.1 Podatek dochodowy

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	6 miesięcy zakończone 30/06/2025	3 miesiące zakończone 30/06/2025	6 miesięcy zakończone 30/06/2024	3 miesiące zakończone 30/06/2024
Bieżący podatek dochodowy				
Bieżące obciążenie podatkowe	(0,3)	(0,2)	(5,5)	(5,5)
Odroczony podatek dochodowy				
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	(5,2)	(13,5)	97,2	70,2
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	(5,5)	(13,7)	91,7	64,7

Obecne przepisy nie zakładają zróżnicowania stawek podatkowych dla przyszłych okresów. Często występujące różnice w opiniach, co do interpretacji prawnej przepisów podatkowych zarówno wewnątrz organów państwowych, jak i pomiędzy organami państwowymi i przedsiębiorstwami, powodują powstanie obszarów niepewności i konfliktów. Zjawiska te powodują, że ryzyko podatkowe w Polsce jest znacząco wyższe niż istniejące zwykle w krajach o bardziej rozwiniętym systemie podatkowym. Rozliczenia podatkowe mogą być przedmiotem kontroli przez okres pięciu lat, począwszy od końca roku, w którym nastąpiła zapłata podatku. W wyniku przeprowadzanych kontroli dotychczasowe rozliczenia podatkowe Spółki mogą zostać powiększone o dodatkowe zobowiązania podatkowe.

Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach

	6 miesięcy zakończone 30/06/2025	3 miesiące zakończone 30/06/2025	6 miesięcy zakończone 30/06/2024	3 miesiące zakończone 30/06/2024
Podatek odroczony od wyceny instrumentów zabezpieczających	(0,6)	1,1	(0,6)	0,3
Podatek odroczony od zysków / (strat) aktuarialnych dotyczących świadczeń pracowniczych	6,3	6,3	5,7	5,7
Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	5,7	7,4	5,1	6,0

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego przed kompensatą

6 miesięcy zakończony 30/06/2025	1/01/2025	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	30/06/2025
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:				
Niefinansowe aktywa trwałe	372,7	(56,0)	-	316,7
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	(0,7)	(7,5)	-	(8,2)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	56,1	3,4	-	59,5
Zapasy	(5,8)	0,1	-	(5,7)
Należności handlowe	(3,2)	(1,0)	-	(4,2)
Rezerwy na świadczenia pracownicze	93,1	(0,2)	6,3	99,2
Pozostałe	29,5	6,6	(0,6)	35,5
Niewykorzystane straty podatkowe	49,1	49,4	-	98,5
Razem	590,8	(5,2)	5,7	591,3

6 miesięcy zakończony 30/06/2024	1/01/2024	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	30/06/2024
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:				
Niefinansowe aktywa trwałe	(29,9)	35,6	-	5,7
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	10,7	(4,8)	-	5,9
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	20,0	7,4	-	27,4
Zapasy	(7,9)	1,3	-	(6,6)
Należności handlowe	(7,6)	1,1	-	(6,5)
Rezerwy na świadczenia pracownicze	119,5	(0,7)	5,7	124,5
Pozostałe	8,9	57,3	(0,6)	65,6
Niewykorzystane straty podatkowe	21,9	-	-	21,9
Razem	135,6	97,2	5,1	237,9

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Analiza zapadalności aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego od strat podatkowych

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których ujęto aktywa z tytułu podatku odroczonego na dzień 30 czerwca 2025 roku

Rok	2028	2029	2030	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	128,5	259,3	130,8	518,6

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których ujęto aktywa z tytułu podatku odroczonego na dzień 31 grudnia 2024 roku

Rok	2028	2029	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	129,4	129,4	258,8

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych i kosztów finansowania dłużnego, od których nie ujęto na dzień 30 czerwca 2025 oraz 31 grudnia 2024 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego

Rok	2025	2026	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	69,3	46,3	115,6
Koszty finansowania dłużnego	-	10,5	10,5

4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

Zobowiązania z tytułu zadłużenia posiadane przez Spółkę składają się z dwóch głównych kategorii: kredytów bankowych i pożyczek oraz leasingu. Umowy kredytów zawarte są w PLN oraz EUR, głównie na finansowanie bieżącej działalności, finansowanie i refinansowanie planu inwestycyjnego oraz akwizycji. Umowy leasingu zawarte są w PLN oraz EUR i dotyczą głównie nieruchomości oraz taboru kolejowego.

W ramach pozycji zobowiązań z tytułu zadłużenia Spółka prezentuje również otrzymane środki z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych przeznaczone na wypłatę odpraw i innych świadczeń dla pracowników objętych zwolnieniami grupowymi.

Spółka posiada zastaw rejestrowy na wagonach stanowiący zabezpieczenie spłaty zobowiązań z tytułu kredytu bankowego, którego wartość zobowiązań pozostała do spłaty na dzień 30 czerwca 2025 roku wynosiła 69,9 milionów złotych. Zobowiązania wynikające z przedmiotowego kredytu podlegają regularnej spłacie. Zobowiązania wynikające z pozostałych kredytów bankowych zawartych przez Spółkę nie są zabezpieczone na majątku i nie mogą być aktualnie regulowane, z uwagi na objęcie układem. Poza zobowiązaniami powstałymi przed dniem otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego, które z uwagi na ich objęcie układem nie mogą podlegać spłacie, zgodnie z art. 252 Prawa restrukturyzacyjnego, Spółka nie posiada innych zobowiązań z tytułu kredytów, w przypadku których nie wywiązała się z płatności na dzień 30 czerwca 2025 roku oraz 31 grudnia 2024 roku.

Pozycje w walutach

30/06/2025	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej EUR	Razem
Kredyty bankowe	892,6	434,4	1 327,0
Zobowiązania z tytułu środków otrzymanych z FGŚP	75,8	-	75,8
Leasing	1 083,2	13,7	1 096,9
Razem	2 051,6	448,1	2 499,7

31/12/2024	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej EUR	Razem
Kredyty bankowe	891,6	432,0	1 323,6
Zobowiązania z tytułu środków otrzymanych z FGŚP	71,8	-	71,8
Leasing	1 161,6	13,4	1 175,0
Razem	2 125,0	445,4	2 570,4

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

6 miesięcy zakończone 30/06/2025	Kredyty bankowe i pożyczki	Zobowiązania z tytułu środków otrzymanych z FGŚP	Leasing	Razem
1/01/2025	1 323,6	71,8	1 175,0	2 570,4
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	-	-	2,5	2,5
Modyfikacje istniejących umów	-	-	3,0	3,0
Naliczenie odsetek	21,6	4,0	30,2	55,8
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:				
Spłaty kapitału	(11,8)	-	(63,3)	(75,1)
Zapłacone odsetki	(3,3)	-	(27,4)	(30,7)
Kompensata	-	-	(1,3)	(1,3)
Pozostałe	-	-	(21,7)	(21,7)
Różnice kursowe	(3,1)	-	(0,1)	(3,2)
30/06/2025	1 327,0	75,8	1 096,9	2 499,7
Długoterminowe	578,5	-	867,1	1 445,6
Krótkoterminowe	748,5	75,8	229,8	1 054,1
Razem	1 327,0	75,8	1 096,9	2 499,7

6 miesięcy zakończone 30/06/2024	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2024	1 407,4	1 210,1	2 617,5
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	22,0	59,3	81,3
Modyfikacje istniejących umów	-	51,3	51,3
Koszty transakcyjne	0,5	-	0,5
Naliczenie odsetek	38,2	36,5	74,7
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(166,7)	(63,3)	(230,0)
Zapłacone odsetki	(40,3)	(30,9)	(71,2)
Koszty transakcyjne	(0,5)	-	(0,5)
Pozostałe	-	(0,3)	(0,3)
Różnice kursowe ujęte w wyniku	(3,8)	(0,2)	(4,0)
30/06/2024	1 256,8	1 262,5	2 519,3
Długoterminowe	766,0	1 067,1	1 833,1
Krótkoterminowe	490,8	195,4	686,2
Razem	1 256,8	1 262,5	2 519,3

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

	Prezentacja w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	6 miesięcy zakończone 30/06/2025	6 miesięcy zakończone 30/06/2024
Przychody z tytułu umów leasingu operacyjnego	Przychody z tytułu umów z klientami	27,4	34,4
Koszty z tytułu leasingu krótkoterminowego	Pozostałe usługi	(1,7)	(1,1)

Warunki umów kredytowych

Podpisane z bankami umowy nakładają na Spółkę zobowiązania natury prawno-finansowej stosowane standardowo w tego rodzaju transakcjach. Kluczowymi wskaźnikami wykonania ww. zobowiązań określonych w umowach kredytowych zawartych przez Spółkę są: wskaźnik zadłużenie netto/EBITDA oraz wskaźnik ogólnego zadłużenia.

Wyżej wymienione wskaźniki kalkulowane są w oparciu o dane zawarte w Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.

Zgodnie z postanowieniami umów zawartych przez Spółkę weryfikacja spełniania warunków umów kredytowych następuje w cyklach kwartalnych, półrocznych oraz na koniec każdego roku obrotowego.

Wskaźnik zadłużenie netto/EBITDA określa poziom zadłużenia finansowego pomniejszonego o środki pieniężne w relacji do generowanej EBITDA i kalkulowany jest z uwzględnieniem wyłączenia wpływu MSSF 16. Maksymalna dopuszczalna wartość wskaźnika zadłużenie netto/EBITDA w zależności od umowy jest ustanowiona w przedziale 3,0-4,5. W przypadku wybranych umów istnieje również obowiązek spełnienia wskaźnika zadłużenie netto/EBITDA oraz zadłużenia ogółem kalkulowanych w oparciu o parametry prognozowane.

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Wskaźnik ogólnego zadłużenia w umowach kredytowych zdefiniowany jest jako stosunek zobowiązań ogółem (z uwzględnieniem wyłączenia wpływu MSSF 16) do sumy bilansowej (z uwzględnieniem wyłączenia wpływu MSSF 16) i jego wartość nie może przekroczyć 60%.

Na dzień 30 czerwca 2025 roku warunki określone w umowach kredytowych zawartych przez Spółkę nie zostały spełnione. Z uwagi na otwarcie w dniu 25 lipca 2024 roku postępowania sanacyjnego wobec PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji nie spełnienie ww. wskaźników finansowych nie wiąże się z wypowiedzeniem umów kredytowych, których one dotyczą.

4.2 Kapitał własny

Kapitał zakładowy

	30/06/2025	31/12/2024
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239,3	2 239,3

Na dzień 30 czerwca 2025 roku oraz na dzień 31 grudnia 2024 roku kapitał zakładowy składał się z akcji zwykłych o wartości nominalnej 50 złotych każda. W pełni pokryte akcje zwykłe, o wartości nominalnej 50 złotych, są równoważne pojedynczemu głosowi na walnym zgromadzeniu akcjonariuszy i posiadają prawo do dywidendy.

Spółka PKP S.A. jest podmiotem dominującym wobec spółki PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Zgodnie ze statutem Spółki PKP S.A. posiada szczególne uprawnienia osobiste polegające na uprawnieniu do powoływania i odwoływania Członków Rady Nadzorczej Spółki w liczbie równej połowie składu Rady Nadzorczej powiększonej o jeden. PKP S.A. przysługuje osobiste uprawnienie do wyznaczenia przewodniczącego Rady Nadzorczej Spółki, jak i określenia liczby Członków Rady Nadzorczej. Dodatkowo w przypadku, w którym udział PKP S.A. w kapitale zakładowym Spółki wynosi 50% lub mniej, PKP S.A. przysługuje uprawnienie osobiste do wyłącznego wskazania kandydatów na Prezesa Zarządu Spółki. Uprawnienia osobiste PKP S.A. przysługują zawsze wtedy, gdy PKP S.A. posiada co najmniej 25% kapitału zakładowego Spółki.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2025 roku oraz 30 czerwca 2024 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Spółki.

4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

	30/06/2025	31/12/2024
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	72,9	74,6
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	221,1	342,8
Inne środki pieniężne	0,2	3,5
Razem	294,2	420,9
<i>w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>18,5</i>	<i>20,0</i>

Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmowały głównie środki pieniężne zgromadzone na rachunkach VAT oraz rachunkach bankowych prowadzonych dla wadów i gwarancji.



5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej

5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe

Zmiana stanu taboru kolejowego i pozostałych rzeczowych aktywów trwałych

6 miesięcy zakończone 30/06/2025	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2025	7 165,8	562,7	211,5	42,0	24,9	28,6	869,7
Zwiększenia / (zmniejszenia):							
Naprawy okresowe	-	-	-	-	-	154,0	154,0
Nabycie nowych składników / modernizacje	-	-	-	-	-	0,4	0,4
Rozliczenie środków trwałych w budowie	159,3	-	-	-	-	(159,3)	(159,3)
Sprzedaż	-	-	(0,1)	(0,4)	-	-	(0,5)
Likwidacja	(87,0)	(0,7)	(6,9)	-	(0,3)	-	(7,9)
Przeklasyfikowanie do APS ¹⁾	-	(30,4)	-	-	-	-	(30,4)
30/06/2025	7 238,1	531,6	204,5	41,6	24,6	23,7	826,0
Skumulowane umorzenie							
1/01/2025	(3 304,5)	(211,6)	(194,3)	(37,3)	(24,5)	-	(467,7)
(Zwiększenia) / zmniejszenia:							
Koszty amortyzacji	(85,1)	(7,2)	(2,5)	(0,7)	(0,1)	-	(10,5)
Sprzedaż	-	-	0,1	0,4	-	-	0,5
Likwidacja	86,2	0,4	6,8	-	0,3	-	7,5
Przeklasyfikowanie do APS ¹⁾	-	7,0	-	-	-	-	7,0
30/06/2025	(3 303,4)	(211,4)	(189,9)	(37,6)	(24,3)	-	(463,2)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2025	(2 075,8)	(8,6)	-	-	-	(1,2)	(9,8)
(Zwiększenia) / zmniejszenia:							
Ujęcie odpisu	(19,5)	-	-	-	-	-	-
Rozwiązanie odpisu	156,6	-	-	-	-	-	-
Wykorzystanie odpisu	0,8	0,3	-	-	-	-	0,3
30/06/2025	(1 937,9)	(8,3)	-	-	-	(1,2)	(9,5)
Wartość netto							
1/01/2025	1 785,5	342,5	17,2	4,7	0,4	27,4	392,2
30/06/2025	1 996,8	311,9	14,6	4,0	0,3	22,5	353,3

¹⁾ W dniu 31 maja 2025 roku zostało wydane przez Sędziego-Komisarza na podstawie art. 323 ust. 1 Ustawy Prawo restrukturyzacyjne Postanowienie wyrażające zgodę na sprzedaż nieruchomości położonych w Warszawie.

W dniu 4 lipca 2025 roku zostało wydane przez Sędziego-Komisarza na podstawie art. 323 ust. 1 Ustawy Prawo restrukturyzacyjne Postanowienie wyrażające zgodę na sprzedaż 10.360 sztuk wagonów towarowych. W dniu 9 września 2025 roku na podstawie wyników przeprowadzonej licytacji elektronicznej w ramach zorganizowanego postępowania sprzedażowego Zarząd Spółki podjął decyzję o sprzedaży 6.696 sztuk wagonów za łączną cenę netto 123,3 miliony złotych. Umowa sprzedaży przedmiotowych wagonów została zawarta w dniu 16 września 2025 roku.

W dniu 8 lipca 2025 roku zostały wydane przez Sędziego-Komisarza na podstawie art. 323 ust. 1 Ustawy Prawo restrukturyzacyjne trzy Postanowienia wyrażające zgodę na sprzedaż nieruchomości położonych w Jaworzynie Śląskiej, Szczecinie oraz Wrocławiu.

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

6 miesięcy zakończone 30/06/2024	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2024	7 010,9	563,2	216,0	29,2	25,3	20,0	853,7
Zwiększenia / (zmniejszenia):							
Naprawy okresowe	-	-	-	-	-	276,8	276,8
Nabycie nowych składników / modernizacje	-	-	-	-	-	4,4	4,4
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	-	0,7	-	-	0,7
Rozliczenie środków trwałych w budowie	271,2	0,2	1,7	-	0,1	(273,2)	(271,2)
Dotacja do aktywów trwałych	(11,4)	-	-	-	-	-	-
Sprzedaż	-	-	(0,1)	(0,1)	-	-	(0,2)
Likwidacja	(121,6)	-	-	-	(0,1)	-	(0,1)
Przeklasyfikowanie do APS	(21,7)	(0,4)	-	-	-	-	(0,4)
30/06/2024	7 127,4	563,0	217,6	29,8	25,3	28,0	863,7
Skumulowane umorzenie							
1/01/2024	(2 871,5)	(196,8)	(193,4)	(27,4)	(24,5)	-	(442,1)
(Zwiększenia) / zmniejszenia:							
Koszty amortyzacji	(317,8)	(7,6)	(4,6)	(0,3)	(0,3)	-	(12,8)
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	-	(0,2)	-	-	(0,2)
Sprzedaż	-	-	0,1	0,1	-	-	0,2
Likwidacja	121,5	-	-	-	0,1	-	0,1
Przeklasyfikowanie do APS	18,8	0,1	-	-	-	-	0,1
30/06/2024	(3 049,0)	(204,3)	(197,9)	(27,8)	(24,7)	-	(454,7)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2024	(61,3)	-	-	-	-	(0,5)	(0,5)
(Zwiększenia) / zmniejszenia:							
Ujęcie odpisu	(181,4)	(6,1)	-	-	-	-	(6,1)
30/06/2024	(242,7)	(6,1)	-	-	-	(0,5)	(6,6)
Wartość netto							
1/01/2024	4 078,1	366,4	22,6	1,8	0,8	19,5	411,1
30/06/2024	3 835,7	352,6	19,7	2,0	0,6	27,5	402,4

5.2 Prawa do użytkowania aktywów

Zmiana stanu praw do użytkowania aktywów

6 miesięcy zakończone 30/06/2025	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
1/01/2025	773,9	653,4	7,5	7,6	1,2	1 443,6
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	-	0,1	2,4	-	-	2,5
Naprawy okresowe taboru	0,5	-	-	-	-	0,5
Modyfikacje istniejących umów	-	2,7	0,3	-	-	3,0
Zwrot przedmiotu leasingu	-	(29,5)	(0,1)	-	-	(29,6)
30/06/2025	774,4	626,7	10,1	7,6	1,2	1 420,0
Skumulowane umorzenie						
1/01/2025	(72,1)	(225,1)	(2,4)	(0,9)	(0,9)	(301,4)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(18,4)	(22,7)	(0,9)	(0,8)	(0,1)	(42,9)
Zwrot przedmiotu leasingu	-	12,7	-	-	-	12,7
Inne	-	(3,2)	-	-	-	(3,2)
30/06/2025	(90,5)	(238,3)	(3,3)	(1,7)	(1,0)	(334,8)
Wartość netto						
1/01/2025	701,8	428,3	5,1	6,7	0,3	1 142,2
30/06/2025	683,9	388,4	6,8	5,9	0,2	1 085,2

6 miesięcy zakończone 30/06/2024	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
1/01/2024	722,7	660,9	9,6	10,9	0,9	1 405,0
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	50,7	3,0	-	5,6	-	59,3
Naprawy okresowe taboru	0,3	-	-	-	-	0,3
Modyfikacje istniejących umów	-	47,6	0,4	-	0,1	48,1
Zwrot przedmiotu leasingu	-	(0,4)	-	(0,5)	-	(0,9)
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	-	(0,7)	-	(0,7)
30/06/2024	773,7	711,1	10,0	15,3	1,0	1 511,1
Skumulowane umorzenie						
1/01/2024	(35,7)	(194,3)	(2,2)	(9,7)	(0,7)	(242,6)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(18,0)	(27,2)	(1,0)	(0,6)	(0,1)	(46,9)
Zwrot przedmiotu leasingu	-	0,2	-	0,5	-	0,7
Wykup przedmiotu leasingu	-	-	-	0,2	-	0,2
30/06/2024	(53,7)	(221,3)	(3,2)	(9,6)	(0,8)	(288,6)
Wartość netto						
1/01/2024	687,0	466,6	7,4	1,2	0,2	1 162,4
30/06/2024	720,0	489,8	6,8	5,7	0,2	1 222,5

5.3 Inwestycje w jednostkach powiązanych

Szczegółowe informacje dotyczące jednostek wchodzących w skład Grupy na dzień 30 czerwca 2025 roku oraz 31 grudnia 2024 roku przedstawiają się następująco:

Nazwa jednostki	Typ jednostki	Siedziba	Procentowa wielkość posiadanych udziałów / akcji		Wartość posiadanych udziałów / akcji	
			30/06/2025	31/12/2024	30/06/2025	31/12/2024
Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.	zależna	Warszawa	100%	100%	0,5	0,5
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	zależna	Katowice	100%	100%	15,4	15,4
PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o.	zależna	Żurawica	100%	100%	73,1	73,1
PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji	zależna	Warszawa	100%	100%	-	-
CARGOTOR Sp. z o.o.	zależna	Warszawa	100%	100%	20,2	20,2
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. w likwidacji	zależna	Warszawa	100%	100%	1,4	1,4
PKP Linia Chełmska Szerokotorowa Sp. z o.o.	zależna	Warszawa	100%	100%	0,1	0,1
ONECARGO CONNECT Sp. z o.o.	zależna	Warszawa	100%	100%	-	-
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	stowarzyszona	Gdynia	20%	20%	1,1	1,1
PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. ¹⁾	zależna	Warszawa	100%	100%	72,6	123,2
Transgaz S.A.	zależna pośrednio	Zalesie k. Małaszewicz	64%	64%		
Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o.	zależna pośrednio	Braniewo	100%	100%		
PKP CARGO CONNECT GmbH	zależna pośrednio	Hamburg	100%	100%		
Terminale Przeładunkowe Sławków Medyka Sp. z o.o.	udziały we wspólnych przedsięwzięciach	Sławków	50%	50%		
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.	zależna	Ostrawa	100%	100%	499,7	499,7
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.	zależna pośrednio	Budapeszt	100%	100%		
AWT ROSCO a.s.	zależna pośrednio	Ostrawa	100%	100%		
AWT CFT a.s.	zależna pośrednio	Ostrawa	100%	100%		
AWT Rekultivace a.s.	zależna pośrednio	Petřvald	100%	100%		
DEPOS Horni Sucha a.s.	stowarzyszona	Horni Sucha	20,6%	20,6%		
PKP CARGO INTERNATIONAL SK s.r.o. ²⁾	zależna pośrednio	Bratysława	100%	100%		
AWT DLT s.r.o.	zależna pośrednio	Kladno	100%	100%		
PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o.	zależna pośrednio	Grčarevec	80%	80%		
RAZEM					684,1	734,7

¹⁾ Zmiana jest efektem utworzonego odpisu z tytułu trwałej utraty wartości inwestycji w spółce PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o., co opisano w **Nocie 1.5** niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

²⁾ Z dniem 5 kwietnia 2025 roku dokonano przekształcenia formy prawnej spółki PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s., która działała dotychczas jako spółka akcyjna. W wyniku przekształcenia stała się spółką z ograniczoną odpowiedzialnością, działającą pod firmą: PKP CARGO INTERNATIONAL SK s.r.o.

5.4 Zapasy

Struktura zapasów

	30/06/2025	31/12/2024
Zapasy strategiczne	27,2	27,7
Tabor przeznaczony na części zamienne	7,4	8,0
Pozostałe zapasy	34,1	35,2
Odpisy aktualizujące	(1,0)	(1,3)
Razem	67,7	69,6

5.5 Należności handlowe

Struktura należności handlowych

	30/06/2025	31/12/2024
Należności handlowe	374,1	440,4
Odpis aktualizujący należności	(50,2)	(46,9)
Razem	323,9	393,5
Aktywa krótkoterminowe	323,9	393,5
Razem	323,9	393,5

5.6 Pozostałe aktywa

Struktura pozostałych aktywów

	30/06/2025	31/12/2024
Aktywa niefinansowe		
Koszty rozliczane w czasie		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	20,3	22,5
Ubezpieczenia	7,7	5,8
Usługi informatyczne	5,3	5,6
Pozostałe koszty rozliczane w czasie	5,8	5,8
Inne	6,3	2,4
Pozostałe należności		
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	33,9	36,2
Rozrachunki z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	13,1	13,3
Należności z tytułu podatku dochodowego	-	5,3
Inne	3,3	1,8
Aktywa niematerialne		
Licencje	14,3	15,5
Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	4,7	5,1
Razem	114,7	119,3
Aktywa długoterminowe	20,7	23,4
Aktywa krótkoterminowe	94,0	95,9
Razem	114,7	119,3

5.7 Zobowiązania handlowe

Struktura zobowiązań handlowych

	30/06/2025	31/12/2024
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	999,5	1 019,8
Zobowiązania z tytułu odsetek	94,2	94,9
Rozliczenia międzyokresowe bierne	23,9	17,0
Razem	1 117,6	1 131,7
Zobowiązania krótkoterminowe	1 117,6	1 131,7
Razem	1 117,6	1 131,7

5.8 Zobowiązania inwestycyjne

Struktura zobowiązań inwestycyjnych

	30/06/2025	31/12/2024
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące taboru kolejowego	293,9	269,0
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące nieruchomości	0,1	0,2
Pozostałe	6,9	8,1
Zobowiązania z tytułu odsetek	20,4	19,3
Razem	321,3	296,6
Zobowiązania długoterminowe	0,1	2,8
Zobowiązania krótkoterminowe	321,2	293,8
Razem	321,3	296,6

5.9 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych

Na dzień 30 czerwca 2025 roku oraz 31 grudnia 2024 roku wycenę aktuarialną rezerw na świadczenia pracownicze oparto o następujące podstawowe założenia:

	Wycena na dzień [%]	
	30/06/2025	31/12/2024
Stopa dyskonta	5,4	5,8
Średni zakładany roczny wzrost podstaw kalkulacji rezerwy na odprawy emerytalno-rentowe, nagrody jubileuszowe:		
2026	2,7	2,7
2027	2,8	2,8
2028	2,9	2,9
2029	3,0	3,0
2030	3,0	3,0
od 2031	2,5	2,5
Zakładany wzrost ceny uprawnienia na świadczenia przejazdowe		
2025	-	1,3
od 2026	2,5-3,0	2,5-3,0
Średni zakładany roczny wzrost podstaw kalkulacji rezerwy z tytułu odpisu na ZFŚS	7,4	7,0
Średni ważony współczynnik mobilności pracowniczej	do 4,5	do 4,3

Istotny wpływ na wartość rezerw na świadczenia pracownicze mają przyjęte założenia w zakresie stopy dyskontowej, założonego wzrostu płac oraz oczekiwanego spadku przeciętnego zatrudnienia. Poniżej zaprezentowano analizę wrażliwości dla zmian powyższych założeń. Analizę przeprowadzono zmieniając jedynie wartość jednej zmiennej, przy jednoczesnym braku zmian pozostałych założeń.

Analiza wrażliwości rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych

	30/06/2025	Stopa dyskontowa		Wskaźnik wzrostu wynagrodzeń		Wskaźnik mobilności pracowniczej	
		+0,30 pp.	-0,30 pp.	+0,25 pp.	-0,25 pp.	+0,25 pp.	-0,25 pp.
Nagrody jubileuszowe	155,7	(2,0)	2,1	2,0	(1,9)	(1,6)	1,7
Odprawy emerytalne i rentowe	130,2	(1,6)	1,6	1,6	(1,5)	(1,0)	1,0
Odprawy pośmiertne	2,9	-	-	-	-	-	-
ZFŚS	181,1	(6,9)	7,4	6,2	(6,0)	(0,6)	0,6
Świadczenia przejazdowe	21,1	(0,7)	0,7	0,6	(0,6)	(0,1)	0,1
Razem	491,0	(11,2)	11,8	10,4	(10,0)	(3,3)	3,4

5.9 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych (cd.)

	31/12/2024	Stopa dyskontowa		Wskaźnik wzrostu wynagrodzeń		Wskaźnik mobilności pracowniczej	
		+0,30 pp.	-0,30 pp.	+0,25 pp.	-0,25 pp.	+0,25 pp.	-0,25 pp.
Nagrody jubileuszowe	153,3	(2,1)	2,1	2,2	(2,2)	(1,7)	1,7
Odprawy emerytalne i rentowe	127,4	(1,6)	1,7	1,8	(1,7)	(1,0)	1,1
Odprawy pośmiertne	2,9	-	-	-	-	-	-
ZFŚS	160,0	(5,8)	6,2	5,5	(5,2)	(0,5)	0,5
Świadczenia przejazdowe	21,4	(0,6)	0,7	0,6	(0,6)	(0,1)	0,1
Razem	465,0	(10,1)	10,7	10,1	(9,7)	(3,3)	3,4

Zmiana stanu rezerw na świadczenia pracownicze

	Odprawy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejazdowe	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Całkowita kwota rezerw
1/01/2025	127,4	160,0	21,4	2,9	153,3	25,2	490,2
Koszt bieżącego zatrudnienia	2,1	1,0	0,1	0,1	3,4	-	6,7
Koszt odsetkowy	3,3	4,4	0,6	0,1	4,2	-	12,6
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach	12,9	19,9	(0,3)	0,3	-	-	32,8
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w rachunku wyników	-	-	-	-	4,1	-	4,1
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	5,6	5,6
Świadczenia wypłacone	(15,5)	(4,2)	(0,7)	(0,5)	(9,3)	-	(30,2)
30/06/2025	130,2	181,1	21,1	2,9	155,7	30,8	521,8
Rezerwy długoterminowe	99,8	172,9	19,8	2,4	126,3	-	421,2
Rezerwy krótkoterminowe	30,4	8,2	1,3	0,5	29,4	30,8	100,6
Razem	130,2	181,1	21,1	2,9	155,7	30,8	521,8

	Odprawy emerytalne i rentowe	Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	Świadczenia przejazdowe	Odprawy pośmiertne	Nagrody jubileuszowe	Pozostałe świadczenia pracownicze	Całkowita kwota rezerw
1/01/2024	209,9	135,7	24,6	4,7	225,6	28,6	629,1
Koszt bieżącego zatrudnienia	3,2	1,1	0,1	0,1	5,0	-	9,5
Koszt odsetkowy	4,6	3,6	0,6	0,1	5,6	-	14,5
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach	1,6	31,4	(2,7)	(0,2)	-	-	30,1
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w rachunku wyników	-	-	-	-	(0,5)	-	(0,5)
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	7,1	7,1
Świadczenia wypłacone	(16,2)	(3,9)	(0,6)	(0,2)	(13,6)	-	(34,5)
30/06/2024	203,1	167,9	22,0	4,5	222,1	35,7	655,3
Rezerwy długoterminowe	144,5	160,3	20,8	3,7	177,0	-	506,3
Rezerwy krótkoterminowe	58,6	7,6	1,2	0,8	45,1	35,7	149,0
Razem	203,1	167,9	22,0	4,5	222,1	35,7	655,3

5.10 Pozostałe rezerwy

Struktura pozostałych rezerw

	30/06/2025	31/12/2024
Rezerwa restrukturyzacyjna	16,6	17,9
Inne rezerwy	4,1	4,5
Razem	20,7	22,4
Rezerwy długoterminowe	10,8	11,9
Rezerwy krótkoterminowe	9,9	10,5
Razem	20,7	22,4

Rezerwa restrukturyzacyjna

W dniu 6 czerwca 2025 roku Zarząd PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji podjął Uchwałę o zamiarze przeprowadzenia zwolnień grupowych i wystąpił z wnioskiem o dokonanie czynności przekraczającej zakres zwykłego zarządu, polegającej na rozpoczęciu konsultacji z organizacjami związkowymi zamiaru przeprowadzenia w Zakładach i Centrali PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji zwolnień grupowych na podstawie ustawy z dnia 13 marca 2003 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników w związku z art. 300 Ustawy z dnia 15 maja 2015 r. Prawo restrukturyzacyjne. W tym samym dniu, Zarządca Spółki wyraziła zgodę na rozpoczęcie konsultacji z Zakładowymi Organizacjami Związkowymi w zakresie zamiaru przeprowadzenia zwolnień grupowych w Spółce. Założono, że zwolnienia obejmą maksymalnie 2429 pracowników w różnych grupach zawodowych i nastąpią do 30 września 2026 roku, z tym że zwolnienia grupowe w 2025 roku dotyczyłyby maksymalnie 1041 pracowników i zostałyby przeprowadzone najpóźniej do 31 lipca 2025 roku.

Podjęta uchwała wskazywała jedynie na zamiar przeprowadzenia zwolnień grupowych i rozpoczęcia procesu konsultacji ze związkami zawodowymi i nie przesądzała o ich przeprowadzeniu. W następstwie powyższych decyzji rozpoczęto konsultacje z zakładowymi organizacjami związkowymi działającymi w Zakładach i Centrali Spółki, których termin zakończenia został wyznaczony na 26 czerwca 2025 roku.

Zarząd Spółki w komunikacji prowadzonej ze stroną społeczną zaznaczał, że decyzje co do zakresu i ostatecznej formy przeprowadzenia zwolnień grupowych nie zostały jeszcze podjęte, a propozycje dotyczące zwolnień grupowych są prawnie wymaganym etapem opracowania Planu Restrukturyzacji, ale nie są ostateczne. Spółka rozważała alternatywne scenariusze w zakresie możliwości redukcji kosztów, inne niż zwolnienia grupowe. W trakcie prowadzonych rozmów Zarząd Spółki zaproponował Stronie Społecznej zawarcie do końca lipca 2025 roku – porozumienia, które skutkowałoby skróceniem obowiązywania Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO S.A. (dalej „ZUZP”) do 31 października 2025 roku. W ocenie Zarządu Spółki odstąpienie od ZUZP umożliwiło osiągnięcie porównywalnych efektów oszczędnościowych, jakie były zakładane przy zwolnieniach grupowych zaplanowanych na 2025 rok.

Na dzień 30 czerwca 2025 roku z uwagi na fakt, iż,

- Zarząd Spółki nie podjął jeszcze decyzji o przeprowadzeniu zwolnień grupowych, gdyż rozważał alternatywne scenariusze;
- Spółka nie rozpoczęła wdrażania planu zwolnień, jak również nie ogłosiła głównych elementów planu stronie społecznej w sposób na tyle szczegółowy, aby wzbudzić u pracowników uzasadnione oczekiwanie, że Spółka przeprowadzi restrukturyzację poprzez zwolnienia grupowe,

Spółka nie rozpoznała rezerwy na koszty restrukturyzacji związane z zwolnieniami grupowymi pracowników.

W dniu 31 lipca 2025 roku upłynął termin uzgodnienia ze związkami zawodowymi terminu skrócenia obowiązywania wypowiedzianego ZUZP. W ocenie Zarządu Spółki brak odpowiedzi od strony społecznej oznacza brak akceptacji dla ww. propozycji, w związku z powyższym w dniu 11 sierpnia 2025 roku Zarząd Spółki zdecydował o rozpoczęciu zapowiadanej restrukturyzacji w obszarze zatrudnienia.

W dniu 18 września 2025 roku Zarządca Masy Sanacyjnej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji podjął decyzję, poprzedzoną wcześniejszymi zgodami Zarządu i Rady Nadzorczej, oraz poinformował Sędziego-Komisarza, o zamiarze podjęcia doraźnych działań sanacyjnych – przeprowadzeniu zwolnień grupowych w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji na podstawie ustawy z dnia 13 marca 2003 r. o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników. W dniu 19 września 2025 roku Sędzia-komisarz wydał zarządzenie o braku sprzeciwu dla czynności związanych ze zwolnieniami grupowymi, ze wskazaniem, że Zarządca Masy Sanacyjnej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji może przejść do ich wykonywania. Zwolnieniami grupowymi zostanie objętych do 500 pracowników zatrudnionych w Spółce, w różnych grupach zawodowych. Szacowane koszty restrukturyzacji w związku ze zwolnieniami grupowymi nie przekroczą kwoty 35 milionów złotych i obciążą wynik 3 kwartału 2025 roku.

5.11 Pozostałe zobowiązania finansowe

Struktura pozostałych zobowiązań finansowych

	30/06/2025	31/12/2024
Cash pool	110,0	112,2
Razem	110,0	112,2
Zobowiązania krótkoterminowe	110,0	112,2
Razem	110,0	112,2

5.12 Pozostałe zobowiązania

Struktura pozostałych zobowiązań

	30/06/2025	31/12/2024
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	21,6	21,4
Zobowiązania publicznoprawne	153,1	171,8
Rozrachunki z pracownikami	111,9	124,4
Rozliczenia z tytułu VAT	198,6	206,2
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	0,2	-
Pozostałe rozrachunki	75,8	54,1
Razem	561,2	577,9
Zobowiązania krótkoterminowe	561,2	577,9
Razem	561,2	577,9

6. Instrumenty finansowe

6.1 Instrumenty finansowe

Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	30/06/2025	31/12/2024
Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody			
Inwestycje w instrumenty kapitałowe		8,7	8,7
Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Należności handlowe	Nota 5.5	323,9	393,5
Udzielone pożyczki		18,4	17,7
Cash pool		0,8	3,0
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	Nota 4.3	294,2	420,9
Należności z tytułu przelewu wierzytelności		0,7	1,4
Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9		33,3	33,9
Razem		680,0	879,1

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	30/06/2025	31/12/2024
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	417,6	420,7
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	909,4	902,9
Zobowiązania z tytułu środków otrzymanych z FGŚP	Nota 4.1	75,8	71,8
Zobowiązania handlowe	Nota 5.7	1 117,6	1 131,7
Zobowiązania inwestycyjne	Nota 5.8	321,3	296,6
Cash pool	Nota 5.11	110,0	112,2
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	1 096,9	1 175,0
Razem		4 048,6	4 110,9

Odpisy aktualizujące należności handlowych zostały zaprezentowane w **Nocie 1.4** niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

Rachunkowość zabezpieczeń

W okresie od 1 stycznia 2025 roku do 30 czerwca 2025 roku Spółka stosowała rachunkowość zabezpieczeń przepływów pieniężnych. Celem podjętych działań zabezpieczających było ograniczenie wpływu ryzyka kursowego pary walut EUR / PLN na przyszłe przepływy pieniężne. Pozycję zabezpieczaną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Na dzień 30 czerwca 2025 roku ustanowiono instrumenty zabezpieczające w postaci kredytów inwestycyjnych denominowanych w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2035 roku. Na dzień 30 czerwca 2025 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 98,5 milionów EUR stanowiąca równowartość 417,6 milionów złotych.

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 30 czerwca 2025 roku oraz 31 grudnia 2024 roku instrumentami finansowymi wycenianymi w wartości godziwej były inwestycje w instrumenty kapitałowe.

	30/06/2025		31/12/2024	
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2	Poziom 3
Aktywa				
Inwestycje w instrumenty kapitałowe - udziały w spółkach nienotowanych	-	8,7	-	8,7

Metody wyceny instrumentów finansowych wycenianych w wartości godziwej

a) Inwestycje w instrumenty kapitałowe

Pozycja obejmuje głównie udziały w spółce Euroterminal Sławków Sp. z o.o. w kwocie 8,7 milionów złotych, których wartość została oszacowana przez niezależnego doradcę przy użyciu zmodyfikowanej metody szwajcarskiej. Metoda szwajcarska należy do mieszanych metod wyceny, tzn. łączy w sobie aspekt wartości majątku oraz zdolność do generowania przyszłych przepływów pieniężnych. Wartość przedsiębiorstwa w metodzie szwajcarskiej jest średnią ważoną wartości wyznaczonej metodą majątkową i dochodową. W metodzie tej większą wagę przyznaje się wartości wyznaczonej metodą dochodową (2 razy większą). Przyjęcie metody szwajcarskiej jest uzasadnione ze względu na fakt, iż Euroterminal Sławków Sp. z o.o. posiada umiarkowaną zdolność do generowania zysków w przyszłości, a z drugiej strony posiada istotne aktywa w postaci gruntów i nieruchomości.

b) Pozostałe instrumenty finansowe

Dla kategorii instrumentów finansowych, które na dzień bilansowy nie są wyceniane w wartości godziwej, Spółka nie ujawnia wartości godziwej ze względu na fakt, że na dzień 30 czerwca 2025 roku oraz na dzień 31 grudnia 2024 roku nie odbiegała istotnie od ich wartości prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2025 roku oraz 30 czerwca 2024 roku nie wystąpiły transfery pomiędzy poziomem 2 i 3 w hierarchii wartości godziwej.



6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Przychody, koszty, zyski i straty zawarte w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów według kategorii instrumentów finansowych

6 miesięcy zakończone 30/06/2025	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(5,6)	7,5	0,7	(20,8)	(30,2)	(48,4)
Różnice kursowe	-	(1,0)	-	0,5	0,2	(0,3)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	(3,4)	-	-	-	(3,4)
Zysk / (strata) brutto	(5,6)	3,1	0,7	(20,3)	(30,0)	(52,1)
Zmiana wyceny	3,1	-	-	-	-	3,1
Pozostałe całkowite dochody	3,1	-	-	-	-	3,1

Pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających obejmuje zmianę wyceny kredytów bankowych w kwocie 3,1 milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Spółkę rachunkowości zabezpieczeń.

6 miesięcy zakończone 30/06/2024	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(9,1)	2,5	0,7	(79,5)	(36,5)	(121,9)
Różnice kursowe	-	(0,7)	-	0,5	0,2	-
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	(6,4)	-	-	-	(6,4)
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	(0,5)	-	(0,5)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	0,5	-	-	-	-	0,5
Zysk / (strata) brutto	(8,6)	(4,6)	0,7	(79,5)	(36,3)	(128,3)
Zmiana wyceny	3,3	-	-	-	-	3,3
Pozostałe całkowite dochody	3,3	-	-	-	-	3,3

W okresie 6 miesięcy zakończonym dnia 30 czerwca 2024 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie 0,5 miliona złotych. Pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających obejmuje zmianę wyceny kredytów bankowych w kwocie 3,3 milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Spółkę rachunkowości zabezpieczeń.

7. Noty pozostałe

7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi

Transakcje ze Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązanymi

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2025 roku oraz 30 czerwca 2024 roku Skarb Państwa był dla Spółki podmiotem dominującym wyższego szczebla. W związku z powyższym wszystkie spółki należące do Skarbu Państwa (bezpośrednio i pośrednio) są podmiotami powiązanymi ze Spółką i są prezentowane w podziale na podmioty powiązane z Grupy PKP oraz pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa. Zarząd ujawnił w niniejszym Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązanymi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązane na podstawie jego najlepszej wiedzy.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2025 roku oraz 30 czerwca 2024 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Spółką a pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres i kwotę. W okresach objętych niniejszym Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym najistotniejszymi odbiorcami Spółki będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa były podmioty z następujących grup kapitałowych: PGE, AZOTY, JSW, ENEA. Najistotniejszymi dostawcami Spółki będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa były podmioty z Grupy PGE.

Transakcje z podmiotami powiązanymi z Grupy PKP

W okresie objętym niniejszym Śródrocznym Skróconym Jednostkowym Sprawozdaniem Finansowym Spółka zawarła następujące transakcje handlowe z podmiotami powiązanymi z Grupy PKP:

	6 miesięcy zakończone 30/06/2025		30/06/2025	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,3	31,6	0,5	498,0
Jednostki zależne / współzależne	164,2	202,8	89,2	293,0
Jednostki stowarzyszone	0,2	-	-	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	8,4	169,7	2,1	424,0

	6 miesięcy zakończone 30/06/2024		31/12/2024	
	Sprzedaż podmiotom powiązanym	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązania wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,3	41,5	1,4	512,8
Jednostki zależne / współzależne	194,4	233,1	100,6	258,2
Jednostki stowarzyszone	1,4	-	0,1	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	14,9	209,2	1,9	427,1

Transakcje zakupowe z jednostką dominującą (PKP S.A.) dotyczyły w szczególności usług najmu i dzierżawy traktowanych jako umowy leasingowe, dostawy mediów, kosztów składek z tytułu przynależności do kolejowych organizacji międzynarodowych oraz usług w zakresie medycyny pracy.

W ramach Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji transakcje sprzedaży obejmowały m. in. usługi przewozu towarów, dzierżawę urządzeń, poddzierżawę nieruchomości. Transakcje zakupu obejmowały m. in. utrzymanie i naprawę taboru kolejowego, usługi spedycyjne, usługi przeładunkowe, przewozy intermodalne.

Transakcje sprzedaży z pozostałymi podmiotami powiązanymi Grupy PKP obejmowały m.in. obsługę trakcyjną pociągów, wynajem lokomotyw wraz z obsługą, usługi w zakresie przeprowadzania rozliczeń finansowych z obcymi kolejowymi przedsiębiorstwami przewozowymi, usługi w zakresie utrzymania taboru kolejowego, podnajem nieruchomości. Transakcje zakupu obejmowały między innymi dostęp do infrastruktury kolejowej, dzierżawę nieruchomości, dostawę mediów, utrzymanie urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego, zakup usług utrzymania sieci, eksploatację systemów informatycznych.

Oprócz transakcji handlowych Spółka posiadała należności z tytułu dywidend oraz rozrachunki z tytułu udzielonej pożyczki spółce PKP CARGO Terminale Sp. z o.o., a także rozrachunki z tytułu cash pool ujawnione w **Nocie 5.11** niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi (cd.)

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego zaprezentowane w niniejszej notce obejmują kwoty wypłaconych świadczeń w danym okresie.

Wynagrodzenia Członków Zarządu	6 miesięcy zakończone 30/06/2025	6 miesięcy zakończone 30/06/2024
Świadczenia krótkoterminowe	1,3	1,0
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	0,4
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	0,1	0,5
Razem	1,4	1,9

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej	6 miesięcy zakończone 30/06/2025	6 miesięcy zakończone 30/06/2024
Świadczenia krótkoterminowe	0,5	0,8
Razem	0,5	0,8

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego	6 miesięcy zakończone 30/06/2025	6 miesięcy zakończone 30/06/2024
Świadczenia krótkoterminowe	3,6	3,7
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	-	0,1
Razem	3,6	3,8

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2025 roku oraz 30 czerwca 2024 roku członkowie kluczowego personelu kierowniczego nie zawierali ze Spółką żadnych transakcji w zakresie pożyczek oraz gwarancji.

Wszystkie transakcje z podmiotami powiązanymi były dokonywane na warunkach rynkowych.

7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

Struktura zobowiązań do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

	30/06/2025	31/12/2024
Zobowiązania umowne z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	281,8	43,7
Razem	281,8	43,7

Na dzień 30 czerwca 2025 roku pozycja zobowiązań umownych dotyczy głównie zawartych ze spółką zależną umów na naprawy i przeglądy okresowe wagonów i lokomotyw z terminem obowiązywania do końca 2025 roku. Zaprezentowane wartości zobowiązań umownych odpowiadają maksymalnym możliwym do zrealizowania limitom wynikającym z zawartych umów.

7.3 Zobowiązania warunkowe

Struktura zobowiązań warunkowych

	30/06/2025	31/12/2024
Gwarancje wystawione na zlecenie PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	27,3	44,4
Pozostałe zobowiązania warunkowe	227,6	167,4
Razem	254,9	211,8

Gwarancje wystawione na zlecenie PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

Na dzień 30 czerwca 2025 roku, jak i na dzień 31 grudnia 2024 roku obowiązywały gwarancje wystawione przez banki na zlecenie Spółki na rzecz kontrahentów handlowych. Gwarancje obejmowały głównie gwarancje należytego wykonania umów handlowych.

7.3 Zobowiązania warunkowe (cd.)

Pozostałe zobowiązania warunkowe

Pozycja obejmuje zgłoszone w ramach postępowań sądowych roszczenia wobec Spółki, w przypadku których prawdopodobieństwo wypływu środków pieniężnych oceniane jest jako niewielkie oraz roszczenia, w przypadku których nie jest możliwe dokonanie wiarygodnego szacunku kwoty do zapłaty w przyszłości przez Spółkę. Kwoty zaprezentowane w niniejszej notce odpowiadają wartościom pełnych roszczeń zgłoszonych przez podmioty zewnętrzne. Ocena szacunku może ulec zmianie w kolejnych okresach w wyniku zaistnienia zdarzeń przyszłych.

W ramach pozycji pozostałych zobowiązań warunkowych Spółka prezentuje również odsetki od części zobowiązań objętych układem, naliczone za okres od dnia otwarcia postępowania sanacyjnego do dnia 30 czerwca 2025 roku. Spółka ocenia, że w związku z otwarciem postępowania restrukturyzacyjnego prawdopodobieństwo wypływu środków pieniężnych związanych z koniecznością zapłaty tych odsetek jest mniej prawdopodobne niż ich zapłata.

Wzrost zobowiązań warunkowych na dzień 30 czerwca 2025 roku wynika głównie z naliczonych odsetek od części zobowiązań objętych układem za okres od dnia otwarcia postępowania sanacyjnego.

7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym

W dniu 29 lipca 2025 roku Spółka otrzymała od firmy audytorskiej Grant Thornton Polska P.S.A. (dalej zwany „Audytor”), „Sprawozdanie niezależnego biegłego rewidenta z badania rocznego sprawozdania finansowego” oraz „Sprawozdanie niezależnego biegłego rewidenta z badania rocznego skonsolidowanego sprawozdania finansowego” dotyczące roku 2024 wraz z opiniami (dalej zwane „Sprawozdaniami z badania”). W związku ze złożeniem w dniu 30 czerwca 2025 roku Planu Restrukturyzacyjnego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji do sądu oraz przekazaniem Audytorowi dodatkowych dowodów badania, których wcześniejszy brak skutkował odmową wyrażenia opinii o ww. sprawozdaniach, Audytor wydał nowe Sprawozdania z badania, które unieważniły Sprawozdania z badania wydane 28 kwietnia 2025 roku.

W dniu 30 lipca 2025 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji podjęło uchwałę w sprawie dalszego istnienia Spółki oraz uchwały w sprawie zatwierdzenia Jednostkowego i Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji za rok obrotowy zakończony w dniu 31 grudnia 2024 roku sporządzonych zgodnie z MSSF UE.

W dniu 31 lipca 2025 roku Spółka zawarła z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej zwany „PKP PLK”) Aneks nr 2 do Listu Intencyjnego z dnia 12 czerwca 2024 roku, którego przedmiotem jest kontynuacja wspólnych działań zmierzających do przeprowadzenia transakcji nabycia przez PKP PLK od PKP CARGO 100% udziałów w CARGOTOR Sp. z o.o. Aneks wprowadził zobowiązanie stron do zakończenia ww. przedsięwzięcia najpóźniej do dnia 30 września 2025 roku, a także ustalił termin obowiązywania Listu Intencyjnego do dnia nabycia udziałów CARGOTOR Sp. z o.o. przez PKP PLK lub do dnia podjęcia ostatecznej decyzji przez którąkolwiek ze stron o odstąpieniu od przedsięwzięcia, nie dłużej jednak niż do dnia 30 września 2025 roku. Mimo upływu terminu określonego w aneksie do Listu intencyjnego Spółka wskazuje, że rozmowy dotyczące tego projektu będą prowadzone, jednak ich wynik jest trudny do przewidzenia.

Od 1 sierpnia 2025 roku nastąpiły zmiany w strukturze organizacyjnej Spółki. Centrala PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji i wszystkie siedem zakładów Spółki, funkcjonujące dotychczas jako odrębne jednostki organizacyjne, zostały formalnie połączone i działają jako jeden pracodawca PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Wprowadzone zmiany mają na celu zwiększenie efektywności, poprawę skuteczności operacyjnej i wygenerowanie oszczędności.

W dniu 11 sierpnia 2025 roku Spółka wraz ze spółką zależną PKP CARGOTABOR zawarła z Województwem Lubuskim z siedzibą w Zielonej Górze („Województwo Lubuskie”) list intencyjny, którego celem jest rozpoczęcie negocjacji dotyczących potencjalnego nabycia przez Województwo Lubuskie zorganizowanej części przedsiębiorstwa PKP CARGOTABOR w postaci Sekcji Napraw Lokomotyw w Czerwieńsku („ZCP”). Warunkiem zawarcia umowy nabycia będzie w szczególności:

- 1) uprzednia rezygnacja przez Skarb Państwa z prawa wykupu składników majątku PKP CARGOTABOR, wchodzących w skład ZCP, a służących działalności w dziedzinie obronności i bezpieczeństwa państwa, w trybie art. 323 ustawy z dnia 15 maja 2015 r. – Prawo restrukturyzacyjne,
- 2) uprzednie wyrażenie niezbędnych zgód przez Sędziego-Komisarza w postępowaniu restrukturyzacyjnym PKP CARGOTABOR lub Radę Wierzycieli PKP CARGOTABOR, o ile takie zgody będą wymagane przez obowiązujące przepisy prawa.

Strony zadeklarowały gotowość do współpracy i wypracowania rozwiązania umożliwiającego kontynuację działalności zaplecza technicznego oraz świadczenie usług związanych z utrzymaniem i naprawą taboru kolejowego. Planowana transakcja jest jednym z działań, które prowadzone są w ramach realizacji środków restrukturyzacyjnych w PKP CARGOTABOR.

List Intencyjny obowiązuje Strony do dnia 31 grudnia 2026 roku, nie ma charakteru wiążącego, jednakże stanowi on ważny krok w kierunku dalszych ustaleń i możliwej współpracy Stron. Strony zastrzegają możliwość skrócenia lub przedłużenia okresu obowiązywania Listu Intencyjnego na zasadzie porozumienia Stron.

Pozostałe zdarzenia po dniu bilansowym zostały zaprezentowane w **Notach 5.1 i 5.10** niniejszego Śródrocznego Skróconego Jednostkowego Sprawozdania Finansowego.

7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Śródroczne Skrócone Jednostkowe Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji w dniu 30 września 2025 roku.

Zarządca PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

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

Warszawa, dnia 30 września 2025 roku