

IPÓŁROTCZE
2025



**Śródroczne
Skrócone Skonsolidowane
Sprawozdanie Finansowe
Grupy Kapitałowej 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 SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	2
ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ	3
ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM	4
ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH	5
1. Informacje ogólne	6
1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy	6
1.2 Podstawa sporządzenia Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego	8
1.3 Kontynuacja działalności	9
1.4 Sytuacja płynnościowa Grupy i zarządzanie ryzykiem płynności	13
1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	15
1.6 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	20
2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	21
2.1 Przychody z tytułu umów z klientami	21
2.2 Koszty operacyjne	23
2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	24
2.4 Przychody i (koszty) finansowe	25
3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania	25
3.1 Podatek dochodowy	25
4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia	27
4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	27
4.2 Kapitał własny	30
4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	30
5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej	31
5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	31
5.2 Prawa do użytkowania aktywów	33
5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)	34
5.4 Zapasy	34
5.5 Należności handlowe	34
5.6 Pozostałe aktywa	35
5.7 Zobowiązania handlowe	35
5.8 Zobowiązania inwestycyjne	35
5.9 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	36
5.10 Pozostałe rezerwy	37
5.11 Pozostałe zobowiązania	38
6. Instrumenty finansowe	39
6.1 Instrumenty finansowe	39
7. Noty pozostałe	41
7.1 Transakcje z podmiotami powiązanymi	41
7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	42
7.3 Zobowiązania warunkowe	42
7.4 Zdarzenia po dniu bilansowym	43
7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	43

ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE 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	1 821,2	893,3	2 300,5	1 119,8	Nota 2.1
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(263,3)	(126,7)	(314,0)	(148,6)	Nota 2.2
Usługi dostępu do infrastruktury	(179,0)	(89,2)	(197,4)	(94,7)	
Usługi transportowe	(103,3)	(52,5)	(128,4)	(66,5)	
Pozostałe usługi	(195,6)	(102,2)	(199,5)	(99,1)	Nota 2.2
Koszty świadczeń pracowniczych	(809,6)	(400,2)	(1 019,4)	(498,1)	Nota 2.2
Pozostałe koszty	(138,2)	(64,8)	(167,0)	(74,9)	Nota 2.2
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	8,0	7,7	(37,8)	(23,3)	Nota 2.3
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	140,2	65,4	237,0	114,6	
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(85,5)	9,7	(700,2)	(481,0)	Nota 2.2
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	54,7	75,1	(463,2)	(366,4)	
Przychody i (koszty) finansowe	(69,3)	(33,2)	(97,0)	(49,0)	Nota 2.4
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	(0,6)	(0,4)	4,4	2,4	Nota 5.3
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	(15,2)	41,5	(555,8)	(413,0)	
Podatek dochodowy	(2,7)	(10,8)	102,7	78,0	Nota 3.1
ZYSK / (STRATA) NETTO	(17,9)	30,7	(453,1)	(335,0)	
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY					
Wycena instrumentów zabezpieczających	3,1	(5,7)	2,6	(1,5)	Nota 6.1
Podatek dochodowy	(0,6)	1,1	(0,5)	0,3	Nota 3.1
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	6,6	14,3	(13,6)	9,0	
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	9,1	9,7	(11,5)	7,8	
Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	(34,1)	(34,0)	(31,0)	(30,7)	Nota 5.9
Podatek dochodowy	6,5	6,5	5,9	5,8	Nota 3.1
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(27,6)	(27,5)	(25,1)	(24,9)	
Suma pozostałych całkowitych dochodów	(18,5)	(17,8)	(36,6)	(17,1)	
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	(36,4)	12,9	(489,7)	(352,1)	
Zysk / (strata) netto przypadający:					
Zysk / (strata) netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	(17,9)	30,7	(453,1)	(335,0)	
Suma całkowitych dochodów przypadających:					
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	(36,4)	12,9	(489,7)	(352,1)	
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	(0,40)	0,69	(10,12)	(7,48)	
Zysk / (strata) na akcję rozwodniony	(0,40)	0,69	(10,12)	(7,48)	

W okresach objętych niniejszym Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym nie występowały udziały niedające kontroli.

ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	30/06/2025	31/12/2024	
AKTYWA			
Tabor kolejowy	2 298,0	2 138,8	<i>Nota 5.1</i>
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	689,1	733,5	<i>Nota 5.1</i>
Prawa do użytkowania aktywów	1 309,0	1 371,3	<i>Nota 5.2</i>
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	14,0	18,5	<i>Nota 5.3</i>
Należności handlowe	0,1	0,2	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	10,5	11,3	
Pozostałe aktywa	42,8	46,1	<i>Nota 5.6</i>
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	685,3	676,6	<i>Nota 3.1</i>
Aktywa trwałe razem	5 048,8	4 996,3	
Zapasy	148,9	157,7	<i>Nota 5.4</i>
Należności handlowe	501,7	558,3	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	1,5	1,0	
Pozostałe aktywa	134,2	136,9	<i>Nota 5.6</i>
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	482,5	589,1	<i>Nota 4.3</i>
Aktywa obrotowe razem	1 268,8	1 443,0	
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	23,4	0,3	
AKTYWA RAZEM	6 341,0	6 439,6	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	<i>Nota 4.2</i>
Kapitał zapasowy	870,7	874,1	
Pozostałe składniki kapitału własnego	(156,8)	(131,7)	
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	93,1	86,5	
Zyski zatrzymane / (niepokryte straty)	(2 336,5)	(2 322,0)	
Kapitał własny razem	709,8	746,2	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 606,4	1 791,5	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	1,1	2,1	<i>Nota 5.7</i>
Zobowiązania inwestycyjne	0,1	2,8	<i>Nota 5.8</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	501,8	485,1	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe rezerwy	13,9	15,0	<i>Nota 5.10</i>
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	78,3	82,0	<i>Nota 3.1</i>
Pozostałe zobowiązania	0,2	0,2	<i>Nota 5.11</i>
Zobowiązania długoterminowe razem	2 201,8	2 378,7	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 167,6	1 041,1	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	1 202,1	1 220,0	<i>Nota 5.7</i>
Zobowiązania inwestycyjne	138,6	142,9	<i>Nota 5.8</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	138,9	115,0	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe rezerwy	39,8	42,7	<i>Nota 5.10</i>
Pozostałe zobowiązania	742,4	753,0	<i>Nota 5.11</i>
Zobowiązania krótkoterminowe razem	3 429,4	3 314,7	
Zobowiązania razem	5 631,2	5 693,4	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	6 341,0	6 439,6	

ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Pozostałe składniki kapitału własnego			Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	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	874,1	(9,1)	(135,0)	12,4	86,5	(2 322,0)	746,2
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	(17,9)	(17,9)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	(27,6)	2,5	6,6	-	(18,5)
Całkowite dochody razem	-	-	-	(27,6)	2,5	6,6	(17,9)	(36,4)
Pozostałe zmiany za okres	-	(3,4)	-	-	-	-	3,4	-
30/06/2025	2 239,3	870,7	(9,1)	(162,6)	14,9	93,1	(2 336,5)	709,8
1/01/2024	2 239,3	797,1	(9,1)	(109,3)	7,3	109,6	167,6	3 202,5
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	(453,1)	(453,1)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	(25,1)	2,1	(13,6)	-	(36,6)
Całkowite dochody razem	-	-	-	(25,1)	2,1	(13,6)	(453,1)	(489,7)
Pozostałe zmiany za okres	-	77,0	-	-	-	-	(77,0)	-
30/06/2024	2 239,3	874,1	(9,1)	(134,4)	9,4	96,0	(362,5)	2 712,8

ŚRÓDROCZNE SKONSOLIDOWANE 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	(15,2)	(555,8)	
Korekty			
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	85,5	700,2	<i>Nota 2.2</i>
(Zyski) / straty ze zbycia i likwidacji niefinansowych aktywów trwałych	(10,7)	(7,4)	
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	52,8	79,5	
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,3	0,5	
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(0,4)	(21,5)	
Zmiany w kapitale obrotowym	66,7	345,0	
Pozostałe korekty	(33,5)	(38,8)	
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	145,5	501,7	
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej			
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(155,9)	(318,9)	
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	9,8	13,8	
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	4,5	3,9	
Pozostałe wpływy związane z działalnością inwestycyjną	8,7	3,4	
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(132,9)	(297,8)	
Przepływy pieniężne z działalności finansowej			
Wydatki z tytułu leasingu	(81,2)	(86,3)	<i>Nota 4.1</i>
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów	-	24,4	<i>Nota 4.1</i>
Wpływy środków z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych	10,2	-	<i>Nota 4.1</i>
Splata kredytów / pożyczek	(16,2)	(177,1)	<i>Nota 4.1</i>
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów	(34,2)	(77,2)	<i>Nota 4.1</i>
Dotacje otrzymane	1,1	21,9	
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(0,2)	(0,7)	
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	(120,5)	(295,0)	
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	(107,9)	(91,1)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	589,1	263,7	
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	1,3	(1,7)	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	482,5	170,9	
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>25,5</i>	<i>35,7</i>	



NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO ŚRÓDROCZNEGO SKRÓCONEGO SKONSOLIDOWANEGO SPRAWOZDANIA FINANSOWEGO**1. Informacje ogólne****1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy****Informacje o Jednostce dominującej**

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

Podstawowe informacje o Jednostce dominującej	
Nazwa	PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji
Siedziba	Polska
Adres zarejestrowanego biura Jednostki dominującej	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 Jednostki dominującej.

Rokiem obrotowym Jednostki dominującej oraz spółek wchodzących w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji (zwanej dalej: „Grupą” lub „Grupą Kapitałową”) jest rok kalendarzowy.

Skład organów zarządczych i nadzorujących Jednostki dominującej oraz struktura akcjonariatu Jednostki dominującej 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

Podstawową działalnością Grupy jest transport kolejowy towarów. Oprócz usług transportu kolejowego towarów Grupa świadczy usługi dodatkowe:

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

Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji 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.

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.

1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy (cd.)

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	
			30/06/2025	31/12/2024
Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.	pozostała jednostka zależna	Warszawa	100%	100%
PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Katowice	100%	100%
PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Żurawica	100%	100%
PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Warszawa	100%	100%
CARGOTOR Sp. z o.o.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Warszawa	100%	100%
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. w likwidacji	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Warszawa	100%	100%
PKP Linia Chełmska Szerokotorowa Sp. z o.o.	pozostała jednostka zależna	Warszawa	100%	100%
ONECARGO CONNECT Sp. z o.o.	pozostała jednostka zależna	Warszawa	100%	100%
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	jednostka stowarzyszona	Gdynia	20%	20%
PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Warszawa	100%	100%
Transgaz S.A.	pozostała jednostka zależna	Zalesie k. Małaszewicz	64%	64%
Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Braniewo	100%	100%
PKP CARGO CONNECT GmbH	pozostała jednostka zależna	Hamburg	100%	100%
Terminale Przeładunkowe Sławków Medyka Sp. z o.o.	udziały we wspólnych przedsięwzięciach	Sławków	50%	50%
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Ostrawa	100%	100%
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Budapeszt	100%	100%
AWT ROSCO a.s.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Ostrawa	100%	100%
AWT CFT a.s.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Ostrawa	100%	100%
AWT Rekultivace a.s.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Petřvald	100%	100%
DEPOS Horni Sucha a.s.	jednostka stowarzyszona	Horní Sucha	20,6%	20,6%
PKP CARGO INTERNATIONAL SK s.r.o. ¹⁾	pozostała jednostka zależna	Bratysława	100%	100%
AWT DLT s.r.o.	pozostała jednostka zależna	Kladno	100%	100%
PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o.	pozostała jednostka zależna	Grčarevec	80%	80%

¹⁾ 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.

Pozostałe jednostki zależne nie podlegają konsolidacji metodą pełną z uwagi na przyjęte przez Grupę kryterium istotności. Spółki te wyceniane są metodą praw własności, co zaprezentowano w **Nocie 5.3** niniejszego Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego lub prezentowane są jako pozostałe aktywa.

1.2 Podstawa sporządzenia Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

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

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

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

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

W skład niniejszego Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego wchodzi skonsolidowane sprawozdanie z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów, skonsolidowane sprawozdanie z sytuacji finansowej, skonsolidowane sprawozdanie ze zmian w kapitale własnym, skonsolidowane sprawozdanie z przepływów pieniężnych oraz wybrane noty objaśniające.

Niniejsze Śródroczne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało sporządzone w polskich złotych (PLN). Dane w sprawozdaniu finansowym zostały wykazane w milionach złotych.

Transakcje wyrażone w walutach obcych przelicza się na walutę funkcjonalną według kursu obowiązującego w dniu transakcji lub wyceny, kiedy pozycje podlegają przeszacowaniu. Na dzień bilansowy aktywa i zobowiązania pieniężne denominowane w walutach obcych są przeliczane według średniego kursu NBP obowiązującego na ten dzień. Zyski i straty kursowe z tytułu rozliczenia tych transakcji oraz wyceny bilansowej aktywów i zobowiązań pieniężnych wyrażonych w walutach obcych ujmuje się w wyniku, o ile nie odracza się ich w pozostałych całkowitych dochodach, gdy kwalifikują się do uznania za zabezpieczenie przepływów pieniężnych. Pozycje niepieniężne wyceniane według kosztu historycznego wyrażonego w walucie obcej przelicza się przy zastosowaniu kursu wymiany z dnia zawarcia transakcji.

Dane finansowe jednostek zagranicznych dla celów konsolidacji przeliczone zostały na walutę polską w następujący sposób:

- pozycje aktywów i zobowiązań według kursu wymiany na koniec okresu sprawozdawczego,
- pozycje sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów oraz sprawozdania z przepływów pieniężnych według średniego kursu wymiany w danym okresie sprawozdawczym, obliczonego jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie.

Różnice kursowe powstałe w wyniku powyższych przeliczeń ujmowane są w kapitale własnym jako różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych.

W niniejszym Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym, dla potrzeb wyceny sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych objętych konsolidacją, Grupa zastosowała następujące kursy walut:

Waluta	Pozycje sprawozdania z sytuacji finansowej		Pozycje sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów i sprawozdania z przepływów pieniężnych	
	30/06/2025	31/12/2024	6 miesięcy zakończone 30/06/2025	6 miesięcy zakończone 30/06/2024
EUR	4,2419	4,2730	4,2208	4,3109
CZK	0,1715	0,1699	0,1692	0,1721

Dane za okres 6 miesięcy zakończony 30 czerwca 2025 roku oraz 30 czerwca 2024 roku zaprezentowane w niniejszym Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym podlegały przeglądowi biegłego rewidenta. Pozycje skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 31 grudnia 2024 roku zostały zbadane przez biegłego rewidenta podczas badania Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej 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 Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym nie były przedmiotem przeglądu ani badania biegłego rewidenta.

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

1.3 Kontynuacja działalności

Ryzyko kontynuacji działalności Jednostki dominującej

Niniejsze Śródroczne Skrócone Skonsolidowane 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 Jednostki dominującej okazało się nieuzasadnione.

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

- działania Jednostki dominującej 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;
- ekspansyjna polityka inwestycyjna, głównie w obszarze taboru kolejowego.

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

Zarząd Jednostki dominującej 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 Jednostka dominująca otrzymała od Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie „Obwieszczenie postanowienia o otwarciu postępowania restrukturyzacyjnego”. W ocenie Zarządu Jednostki dominującej otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego miało na celu poprawę sytuacji finansowej oraz płynnościowej Jednostki dominującej.

W ramach prowadzonego postępowania restrukturyzacyjnego do dnia publikacji niniejszego Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego 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 Jednostki dominującej spis wierzycieli;
- z uwagi na ograniczenia systemowe Krajowego Rejestru Zadłużonych, spis inwentarza składany jest przez Zarządcę sukcesyjnie w częściach;
- w dniu 30 czerwca 2025 roku do Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy został złożony przez Zarządcę Jednostki dominującej Plan Restrukturyzacyjny, w oparciu o który Jednostka dominująca przedłożyła Propozycje Układowe dla Wierzycieli (zwane dalej: „Propozycje układowe”).

Plan Restrukturyzacyjny przewiduje wdrożenie środków restrukturyzacyjnych mających na celu przywrócenie rentowności Jednostki dominującej, 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 oszczędnościowy – stabilizacyjny, z drugiej rozwojowy. Wskazane w nim środki restrukturyzacyjne są skoncentrowane na ustabilizowaniu sytuacji płynnościowej, zwiększenie efektywności operacyjnej oraz stworzenie warunków pod przyszłe finansowanie inwestycji, dzięki którym powinny zostać osiągnięte cele postępowania.

W średnim horyzoncie czasowym Jednostka dominująca 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.

1.3 Kontynuacja działalności (cd.)

W dłuższym horyzoncie czasowym, Jednostka dominująca 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 Jednostki dominującej 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 Jednostki dominującej,
- 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 zarządzanej;
- 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.

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, Jednostka dominująca podejmuje 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 - Jednostka dominująca podejmuje działania mające na celu zwiększenie lojalności klientów oraz poprawę ich relacji z Jednostką dominującą poprzez monitorowanie satysfakcji klientów oraz wprowadzenie wysokiej jakości obsługi posprzedażowej;
 - ♦ poprawa prycingu kontraktów - Jednostka dominująca podejmuje 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 Jednostce dominującej 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 Jednostka dominująca przedstawia odrębne propozycje restrukturyzacji zobowiązań.

1.3 Kontynuacja działalności (cd.)

Propozycje te zostały przygotowane z uwzględnieniem:

- aktualnych i prognozowanych możliwości finansowych Jednostki dominującej,
- 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;

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 Jednostki dominującej, 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

1.3 Kontynuacja działalności (cd.)

Przyjęte na dzień 30 czerwca 2025 roku założenie kontynuacji działalności Jednostki dominującej 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 Jednostka dominująca 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 Jednostka dominująca 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 Jednostki dominującej. Należy zaznaczyć, iż w ocenie Jednostki dominującej 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 Jednostki dominującej. 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).

Jednocześnie, w przypadku wystąpienia negatywnych odchyień od aktualnych projekcji przepływów pieniężnych Jednostka dominująca 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 Jednostki dominującej 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 Jednostki dominującej jest uzasadnione. Jednocześnie, w przypadku prawomocnego zakończenia się postępowania sanacyjnego Jednostka dominująca 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 Jednostki dominującej 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,
- inne okoliczności, które uniemożliwią Jednostce dominującej realizację Planu Restrukturyzacyjnego, w tym ryzyka przedstawione w jego treści.

Na dzień 30 czerwca 2025 roku Zarząd Jednostki dominującej ocenia powyższe ryzyka jako niewielkie. Jednostka dominująca ma zdolność do bieżącego zaspokajania kosztów postępowania i zobowiązań powstałych po jego otwarciu oraz zobowiązań, które nie mogą zostać objęte układem. Jednostka dominująca reguluje bieżące zobowiązania związane z prowadzoną działalnością operacyjną w toku sanacji, z wyjątkiem części zobowiązań opisanych w **Nocie 1.4** niniejszego Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego 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. Jednostka dominująca 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 Jednostka dominująca złożyła Propozycje układowe dla wierzycieli. W ocenie Jednostki dominującej, 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 Jednostki dominującej, a zatem powyższe założenie przyjęcia warunków układu odpowiadających aktualnie prognozowanym możliwościom finansowym Jednostki dominującej, jest założeniem racjonalnym.

1.3 Kontynuacja działalności (cd.)

W ocenie Jednostki dominującej, odroczenie spłaty zobowiązań powstałych przed dniem otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego oraz podejmowane przez Jednostkę dominującą 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.

Ryzyko kontynuacji działalności spółki zależnej PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. w restrukturyzacji

Pogorszenie sytuacji finansowej i płynnościowej Jednostki dominującej wpłynęło w znacznym stopniu na działalność spółki zależnej PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. (zwanej dalej „PKP CARGOTABOR”). Z uwagi na silne powiązania handlowe pomiędzy Jednostką dominującą i PKP CARGOTABOR istotne ograniczenie wydatków inwestycyjnych przez Jednostkę dominującą od II kwartału 2024 roku przekroczyło możliwości PKP CARGOTABOR do dostosowania skali swojej działalności do bieżących potrzeb Jednostki dominującej, w wyniku czego nastąpiło pogorszenie sytuacji płynnościowej PKP CARGOTABOR. Zarząd PKP CARGOTABOR złożył do sądu wniosek o otwarcie postępowania sanacyjnego w dniu 26 lipca 2024 roku oraz wniosek o otwarcie postępowania upadłościowego.

W piśmie do sądu z dnia 28 sierpnia 2024 roku Zarząd podtrzymał wniosek o otwarcie postępowania sanacyjnego. W dniu 2 września 2024 roku spółka zależna otrzymała od Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie „Obwieszczenie postanowienia o otwarciu postępowania restrukturyzacyjnego”.

W związku z działaniami restrukturyzacyjnymi, działalność produkcyjna spółki zależnej została zmniejszona z 16 do 12 lokalizacji Sekcji. W wyniku likwidacji oddziałów terenowych do końca roku 2024 zostały przeprowadzone zwolnienia grupowe, a od dnia 1 stycznia 2025 roku nastąpiła zmiana struktury organizacyjnej spółki zależnej.

W dniu 6 grudnia 2024 roku do Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy został złożony przez Zarządcę PKP CARGOTABOR spis inwentarza oraz spis wierzytelności. W dniu 14 marca 2025 roku spółka zależna PKP CARGOTABOR złożyła do Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie Plan Restrukturyzacyjny, który został zatwierdzony przez Sędziego - Komisarza w dniu 11 czerwca 2025 roku.

Przedmiotowy Plan Restrukturyzacyjny zakłada kompleksowe działania w czterech kluczowych obszarach: zarządczym, kadrowym, operacyjnym oraz finansowym. Ich celem jest uporządkowanie najważniejszych procesów oraz stworzenie solidnych podstaw dalszego rozwoju Spółki. Kolejnym etapem procesu restrukturyzacyjnego będzie przedstawienie propozycji układowych.

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2025 roku PKP CARGOTABOR otrzymała środki pieniężne z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w wysokości 10,2 milionów złotych w celu sfinansowania części niewypłaconych świadczeń wobec pracowników na zasadach określonych Ustawą z dnia 13 lipca 2006 roku o ochronie roszczeń pracowniczych w razie niewypłacalności pracodawcy.

W ocenie Zarządu Jednostki dominującej wszystkie działania restrukturyzacyjne nakierowane są na ograniczenie istniejących ryzyk oraz poprawę sytuacji dochodowej i płynnościowej Jednostki dominującej oraz PKP CARGOTABOR, a także zapewnienie ciągłości działalności operacyjnej obu spółek.

1.4 Sytuacja płynnościowa Grupy i zarządzanie ryzykiem płynności

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

Zobowiązania powstałe po dniu otwarcia postępowania restrukturyzacyjnego są na bieżąco regulowane przez Jednostkę dominującą, za wyjątkiem części zobowiązań wobec pracowników, zobowiązań wobec Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych i zobowiązań uznanych przez Jednostkę dominującą za sporne. Dodatkowo część zobowiązań Jednostki dominującej 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 Jednostki dominującej 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 Jednostki dominującej oraz PKP CARGOTABOR powstałe przed dniem otwarcia poszczególnych postępowań restrukturyzacyjnych, wynikające ze złożonych do Sądu spisów wierzytelności obu spółek, w tym obejmujące również wierzytelności wobec spółek objętych niniejszym Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym, które podlegają eliminacji w ramach korekt konsolidacyjnych. 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.

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

Wierzytelności układowe Jednostki dominującej oraz PKP CARGOTABOR

	Jednostka dominująca	PKP CARGOTABOR	Razem przed korektami konsolidacyjnymi	Korekty konsolidacyjne	Razem po korektach konsolidacyjnych
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 344,7	42,9	1 387,6	-	1 387,6
Zobowiązania handlowe i inwestycyjne	1 142,7	102,3	1 245,0	(197,5)	1 047,5
Pozostałe zobowiązania finansowe	111,0	-	111,0	(96,7)	14,3
Pozostałe zobowiązania	303,1	47,6	350,7	(0,2)	350,5
Gwarancje bankowe i poręczenia	24,6	50,0	74,6	(50,0)	24,6
Razem	2 926,1	242,8	3 168,9	(344,4)	2 824,5

Poniżej zaprezentowano terminy wymagalności zobowiązań finansowych Grupy. Przedstawione dane nie uwzględniają zobowiązań powstałych przed dniem otwarcia postępowań restrukturyzacyjnych, 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 Grupa jest w trakcie ustalania zasad ich rozliczenia.

Wymagalność zobowiązań finansowych Grupy na dzień bilansowy według daty wymagalności na podstawie umownych niedyskontowanych 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:	111,7	214,5	930,1	355,4	1 611,7	1 338,7
<i>Kredyty bankowe i pożyczki</i>	8,6	24,9	58,4	-	91,9	81,9
<i>Leasing</i>	103,1	189,6	871,7	355,4	1 519,8	1 256,8
Zobowiązania handlowe	242,7	2,2	0,8	0,3	246,0	246,0
Zobowiązania inwestycyjne	9,9	-	-	-	9,9	9,9
Razem	364,3	216,7	930,9	355,7	1 867,6	1 594,6

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:	99,3	220,6	960,2	465,0	1 745,1	1 426,2
<i>Kredyty bankowe i pożyczki</i>	11,0	25,9	75,2	-	112,1	98,7
<i>Leasing</i>	88,3	194,7	885,0	465,0	1 633,0	1 327,5
Zobowiązania handlowe	261,6	1,3	1,9	0,2	265,0	265,0
Zobowiązania inwestycyjne	16,9	-	-	-	16,9	16,9
Razem	377,8	221,9	962,1	465,2	2 027,0	1 708,1

Poniżej zaprezentowano strukturę wiekową zobowiązań handlowych i inwestycyjnych oraz należności handlowych. Struktura wiekowa zobowiązań nie uwzględnia zobowiązań powstałych przed dniem otwarcia postępowań restrukturyzacyjnych Jednostki dominującej i PKP CARGOTABOR, 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	229,7	9,4	239,1	250,7	16,8	267,5
Zobowiązania przeterminowane						
do 30 dni	6,2	0,5	6,7	6,3	0,1	6,4
31 - 90 dni	3,9	-	3,9	2,8	-	2,8
91 - 180 dni	3,0	-	3,0	2,7	-	2,7
181 - 365 dni	2,2	-	2,2	1,8	-	1,8
powyżej 365 dni	1,0	-	1,0	0,7	-	0,7
Razem	246,0	9,9	255,9	265,0	16,9	281,9

1.4 Sytuacja płynnościowa Grupy 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	443,3	(0,1)	443,2	492,0	(1,0)	491,0
Należności przeterminowane						
do 30 dni	27,8	(1,0)	26,8	34,5	(1,3)	33,2
31 - 90 dni	10,1	(1,5)	8,6	17,0	(3,4)	13,6
91 - 180 dni	6,4	(3,8)	2,6	13,9	(2,5)	11,4
181 - 365 dni	18,3	(5,6)	12,7	4,8	(2,1)	2,7
powyżej 365 dni	139,2	(131,3)	7,9	137,6	(131,0)	6,6
Razem	645,1	(143,3)	501,8	699,8	(141,3)	558,5

1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

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

1) utraty wartości aktywów Grupy

Zgodnie z MSR 36 na koniec każdego okresu sprawozdawczego Grupa ocenia czy istnieją przesłanki wskazujące na potencjalną utratę wartości składników aktywów trwałych. W przypadku ich wystąpienia Grupa zobowiązana jest do ustalenia wartości odzyskiwalnej aktywów wskazujących na utratę wartości. W bieżącym okresie sprawozdawczym Grupa dokonała analizy przesłanek i zidentyfikowała czynniki, które w istotny sposób mogły przyczynić się do zmiany wartości posiadanych aktywów trwałych, w związku z powyższym na dzień 30 czerwca 2025 roku Grupa przeprowadziła testy na trwałą utratę wartości w odniesieniu do ośrodków wypracowujących środki pieniężne zdefiniowanych na poziomie aktywów Jednostki dominującej, PKP CARGOTABOR, CARGOTOR Sp. z o.o., PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. oraz Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL, PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz CARGOSPED Terminal Braniewo 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 Grupy na dzień 30 czerwca 2025 roku były:

- niższe od oczekiwanych wyniki finansowe osiągnięte w I półroczu 2025 roku przez Jednostkę dominującą, PKP CARGOTABOR i PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o., PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o., CARGOTOR Sp. z o.o. oraz
- złożenie do Sadu Rejonowego dla m.st. Warszawy przez Zarządcę masy sanacyjnej Jednostki dominującej 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 aktywów należących do wszystkich wymienionych powyżej spółek zależnych.

Testy na utratę wartości zostały sporządzone przez niezależnego Doradcę finansowego i zostały przygotowane z uwzględnieniem założeń przedstawionych w Planie Restrukturyzacji 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, Grupa Kapitałowa 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), bazującą na pełnym cyklu koniunkturalnym i fundamentalnych relacjach gospodarczych.

Na dzień przeprowadzenia testu został opracowany Plan Restrukturyzacyjny Spółki PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, co istotnie wpływa na stopień ryzyka realizacji planów stanowiących podstawę wyceny. Czynniki ryzyka zostały uwzględnione w szacunkach wartości odzyskiwanych, między innymi przy kalkulacji stopy dyskonta WACC, poprzez przyjęte wartości ryzyka specyficznego.

W związku z opracowaniem i złożeniem do sądu Planu Restrukturyzacyjnego przez Jednostkę dominującą została obniżona stopa ryzyka specyficznego i tym samym poziom stopy dyskonta WACC w porównaniu do założeń testu na utratę wartości sporządzonego na dzień 31 grudnia 2024 roku.

Dla spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGOTABOR będących w restrukturyzacji przyjęto stopy dyskonta WACC w ujęciu nominalnym na poziomie odpowiednio 13,6% oraz 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., 8,9% dla PKP CARGO International a.s. 8,9% oraz 22,2% dla CARGOSPED Terminal Braniewo.

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 („EGD”), mający na celu osiągnięcie neutralności klimatycznej UE do 2050 roku.

Otoczenie, w jakim działa Grupa, 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.

PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji

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 Grupa rozwiązała odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów należących do Jednostki dominującej w wysokości 140,5 milionów złotych.

Poniżej przedstawiono wpływ zmiany kluczowych założeń przy zastosowaniu zasady ceteris paribus na odpis wynikający z testu na trwałą utratę 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 Jednostka dominująca:

- utworzyła odpis z tytułu trwałej utraty wartości niewykorzystywanych w ramach działalności operacyjnej składników taboru kolejowego w łącznej 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.

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.

W wyniku przeprowadzonego testu ustalona wartość odzyskiwalna była niższa niż wartość bilansowa testowanych aktywów należących do PKP CARGOTABOR o kwotę 7,4 milionów złotych. Z uwagi na nieistotne różnice wyniku testu w stosunku do wartości księgowej testowanych aktywów Grupa nie aktualizowała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów należących do PKP CARGOTABOR na dzień 30 czerwca 2025 roku.

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

Poniżej przedstawiono wpływ zmiany kluczowych założeń przy zastosowaniu zasady ceteris paribus na odpis wynikający z testu na trwałą utratę 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	(2,2)	2,1
Zmiana ceny jednostkowej	13,7	(13,7)

GRUPA PKP CARGO INTERNATIONAL

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

- 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,
- 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,
- 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,
- po okresie szczegółowej projekcji założono wzrost przyszłych przepływów pieniężnych na poziomie 2,0% w ujęciu nominalnym.

W wyniku przeprowadzonego testu ustalona wartość odzyskiwalna przewyższyła wartość bilansową testowanych aktywów należących do Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL o kwotę 9,3 milionów złotych. Z uwagi na nieistotne różnice wyniku testu w stosunku do wartości księgowej testowanych aktywów Grupa nie aktualizowała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów należących do Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL na dzień 30 czerwca 2025 roku.

Poniżej przedstawiono wpływ zmiany kluczowych założeń przy zastosowaniu zasady ceteris paribus na odpis wynikający z testu na trwałą utratę 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	(27,7)	25,3
Zmiana ceny jednostkowej	26,4	(26,0)

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.

W wyniku przeprowadzonego na dzień 30 czerwca 2025 roku testu ustalona wartość odzyskiwalna była niższa od wartości bilansowej testowanych aktywów należących do PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. wobec czego Grupa na dzień 30 czerwca 2025 roku rozpoznała odpis z tytułu trwałej utraty wartości aktywów należących do PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. w wysokości 31,5 milionów złotych, z czego 3,5 miliona złotych zostało ujęte w pozycji Prawa do użytkowania aktywów.

Wpływ na utworzenie odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów należących do 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.

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

Poniżej przedstawiono wpływ zmiany kluczowych założeń przy zastosowaniu zasady ceteris paribus na odpis wynikający z testu na trwałą utratę 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	(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:

- zdyktowane 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 testowanych aktywów należących do PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., wobec czego Grupa na dzień 30 czerwca 2025 roku nie rozpoznała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów należących do PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

Analizę wrażliwości przeprowadzono dla kluczowych założeń modelu testu na utratę wartości takich jak WACC 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 aktywów należących do PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o.

PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o.

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

- zdyktowane 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 15,3% w ujęciu nominalnym,
- wydatki na CAPEX osiągną średniorocznie w całym okresie szczegółowej projekcji 8,4% rocznych przychodów z działalności operacyjnej w ujęciu nominalnym,
- 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 testowanych aktywów należących do PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. o kwotę 11,1 milionów złotych. Z uwagi na nieistotne różnice wyniku testu w stosunku do wartości księgowej testowanych aktywów Grupa nie aktualizowała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów należących do PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. na dzień 30 czerwca 2025 roku.

Poniżej przedstawiono wpływ zmiany kluczowych założeń przy zastosowaniu zasady ceteris paribus na odpis wynikający z testu na trwałą utratę 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	(3,5)	3,3
Zmiana ceny jednostkowej	2,2	(2,2)

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

Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o.

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

- a) zdyskontowane przepływy pieniężne zostały opracowane w oparciu o szczegółowe projekcje finansowe na okres od 1 lipca 2025 do 31 grudnia 2030 roku,
- b) w okresie szczegółowej projekcji dla lat 2025-2030 średnioroczny wzrost przychodów z działalności operacyjnej (CAGR) będzie kształtował się na poziomie 9% w ujęciu nominalnym,
- c) z uwagi na problemy z płynnością, Spółka nie zakłada ponoszenia nakładów inwestycyjnych w okresie prognozy,
- 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 testowanych aktywów należących do Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o. o kwotę 2,5 miliona złotych. Z uwagi na nieistotne różnice wyniku testu w stosunku do wartości księgowej testowanych aktywów Grupa nie aktualizowała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów należących do Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o. na dzień 30 czerwca 2025 roku.

Poniżej przedstawiono wpływ zmiany kluczowych założeń przy zastosowaniu zasady ceteris paribus na odpis wynikający z testu na trwałą utratę 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	(0,1)	0,1
Zmiana ceny jednostkowej	0,4	(0,4)

CARGOTOR 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 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,
- CARGOTOR Sp. z o.o. zakłada istotny wzrost przychodów w 2026 (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,
- wydatki na CAPEX osiągną średniorocznie w całym okresie szczegółowej projekcji 3,6 % rocznych przychodów netto w ujęciu nominalnym,
- 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 testowanych aktywów należących do CARGOTOR Sp. z o.o., wobec czego Grupa na dzień 30 czerwca 2025 roku nie rozpoznała odpisu z tytułu trwałej utraty wartości aktywów należących do CARGOTOR 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 aktywów należących do CARGOTOR 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 Jednostki dominującej oraz spółek zależnych zmniejszeniu uległa podstawa naliczania odpisów amortyzacyjnych, co miało wpływ na zmniejszenie kosztów amortyzacji w okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2025 roku o około 223 miliony złotych.

- 3) rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych

Na dzień 30 czerwca 2025 roku Jednostka dominująca oraz wybrane spółki zależne przeprowadziły 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 zakładany 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). Aktualizacja założeń aktuarialnych spowodowała zwiększenie rezerw na świadczenia pracownicze w wysokości 37,9 milionów złotych, z czego 3,8 milionów złotych obciążało koszty świadczeń pracowniczych. Dodatkowo, wpływ na zmianę rezerw na świadczenia pracownicze miał również wzrost rezerwy na niewykorzystane urlopy w wysokości 10,9 milionów złotych. Szczegółowe informacje w tym zakresie zostały zaprezentowane w **Nocie 5.9** niniejszego Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego 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 Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupa 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 sprawozdanie finansowe Grupy.

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

Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej poniżej przedstawione standardy oraz interpretacje nie spowodują istotnych zmian w sprawozdaniu finansowym Grupy 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 różnią 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 Jednostki dominującej zatwierdzenie przez UE poniższych standardów nie spowoduje istotnych zmian w sprawozdaniu finansowym Grupy w kolejnych okresach sprawozdawczych, z wyjątkiem zmian wynikających z MSSF 18 „Prezentacja i ujawnianie informacji w sprawozdaniach finansowych”. Na dzień zatwierdzenia niniejszego Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego 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 Grupy.

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

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

Zarząd Jednostki dominującej nie dokonuje oceny wyników działalności Grupy 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 Grupy.

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	1,0	420,5	994,8	1 416,3
Przychody z pozostałej działalności transportowej	-	-	51,1	51,1
Przychody bocznicowe i trakcyjne	6,0	89,0	76,3	171,3
Przychody przeładunkowe	-	1,9	51,8	53,7
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	4,6	-	36,4	41,0
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	0,2	14,4	14,6
Pozostałe przychody	4,9	6,5	61,8	73,2
Razem	16,5	518,1	1 286,6	1 821,2
Termin ujmowania przychodów				
W określonym momencie	1,0	0,2	15,1	16,3
Przez okres	15,5	517,9	1 271,5	1 804,9
Razem	16,5	518,1	1 286,6	1 821,2

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	0,8	181,7	504,8	687,3
Przychody z pozostałej działalności transportowej	-	-	24,2	24,2
Przychody bocznicowe i trakcyjne	3,5	42,7	38,2	84,4
Przychody przeładunkowe	-	1,0	27,4	28,4
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	2,9	-	22,6	25,5
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	0,2	7,1	7,3
Pozostałe przychody	2,2	3,4	30,6	36,2
Razem	9,4	229,0	654,9	893,3
Termin ujmowania przychodów				
W określonym momencie	0,5	0,2	7,6	8,3
Przez okres	8,9	228,8	647,3	885,0
Razem	9,4	229,0	654,9	893,3

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

6 miesięcy 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	2,8	580,6	1 282,8	1 866,2
Przychody z pozostałej działalności transportowej	-	-	51,7	51,7
Przychody bocznicowe i trakcyjne	7,1	91,6	82,7	181,4
Przychody przeładunkowe	-	5,2	55,4	60,6
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	0,3	-	19,0	19,3
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	39,6	39,6
Pozostałe przychody	12,4	5,7	63,6	81,7
Razem	22,6	683,1	1 594,8	2 300,5
Termin ujmowania przychodów				
W określonym momencie	0,6	-	40,5	41,1
Przez okres	22,0	683,1	1 554,3	2 259,4
Razem	22,6	683,1	1 594,8	2 300,5

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	1,5	270,7	637,7	909,9
Przychody z pozostałej działalności transportowej	-	-	27,1	27,1
Przychody bocznicowe i trakcyjne	3,2	44,9	41,6	89,7
Przychody przeładunkowe	-	1,4	27,7	29,1
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	-	10,7	10,7
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	12,0	12,0
Pozostałe przychody	6,6	2,7	32,0	41,3
Razem	11,3	319,7	788,8	1 119,8
Termin ujmowanie przychodów				
W określonym momencie	0,4	-	12,2	12,6
Przez okres	10,9	319,7	776,6	1 107,2
Razem	11,3	319,7	788,8	1 119,8

Informacje geograficzne

Grupa definiuje obszar geograficzny działalności gospodarczej jako miejsce siedziby odbiorcy usługi, a nie kraj wykonania usługi. Głównym obszarem geograficznym działalności Grupy jest Polska. Poniżej przedstawiono przychody z tytułu umów z klientami Grupy 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	1 325,5	639,5	1 667,0	791,7
Czechy	240,8	126,2	226,1	117,0
Niemcy	93,7	45,5	175,3	101,8
Włochy	28,4	14,2	38,7	18,6
Słowacja	16,9	7,4	29,6	15,6
Pozostałe kraje	115,9	60,5	163,8	75,1
Razem	1 821,2	893,3	2 300,5	1 119,8

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

Aktywa trwałe z wyłączeniem instrumentów finansowych i aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego w rozbiu na lokalizację

	30/06/2025	31/12/2024
Polska	3 762,2	3 704,0
Czechy	573,4	583,5
Pozostałe kraje	7,8	11,2
Razem	4 343,4	4 298,7

Informacje o wiodących klientach

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2025 roku oraz 30 czerwca 2024 roku przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekroczyły 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	19,2	35,7
Ujęcie przychodu przed wystawieniem dokumentu sprzedaży	20,1	36,7
Reklasyfikacja do należności	(19,2)	(34,7)
Różnice kursowe z przeliczenia	-	(0,9)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	20,1	36,8

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	(42,7)	(20,1)	(58,1)	(27,6)
Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej	(220,6)	(106,6)	(255,9)	(121,0)
Razem	(263,3)	(126,7)	(314,0)	(148,6)

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	(42,9)	(24,0)	(48,8)	(27,7)
Czyszcze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	(34,8)	(15,8)	(47,5)	(20,2)
Usługi telekomunikacyjne	(2,9)	(1,4)	(3,2)	(1,5)
Usługi prawne, doradcze i podobne	(7,6)	(4,5)	(5,5)	(2,5)
Usługi informatyczne	(30,5)	(15,6)	(30,5)	(14,9)
Usługi przeładunkowe	(9,7)	(5,0)	(14,1)	(7,6)
Usługi rekultywacyjne	(22,8)	(13,8)	(9,4)	(3,4)
Usługi manewrowe, trakcyjne i rewidenckie	(19,2)	(9,2)	(22,0)	(11,1)
Pozostałe usługi	(25,2)	(12,9)	(18,5)	(10,2)
Razem	(195,6)	(102,2)	(199,5)	(99,1)

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	(613,6)	(307,3)	(773,0)	(383,7)
Koszty ubezpieczeń społecznych	(129,4)	(65,1)	(161,0)	(80,1)
Koszty odpisów na ZFŚS	(17,9)	(9,0)	(21,9)	(11,1)
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	(17,6)	(8,3)	(34,4)	(19,5)
Świadczenia po okresie zatrudnienia	(3,9)	(1,8)	(7,4)	(2,1)
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	(27,2)	(8,7)	(21,7)	(1,6)
Razem	(809,6)	(400,2)	(1 019,4)	(498,1)

2.2 Koszty operacyjne (cd.)

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	(10,7)	(5,2)	(13,1)	(6,2)
Zużycie energii elektrycznej, gazu i wody	(27,3)	(9,1)	(32,0)	(9,9)
Zużycie materiałów	(41,0)	(20,3)	(41,3)	(21,3)
Podatki i opłaty	(20,2)	(10,9)	(21,7)	(11,5)
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	(10,0)	(4,5)	(26,6)	(10,8)
Podróże służbowe	(14,3)	(7,2)	(16,9)	(8,4)
Pozostałe	(14,7)	(7,6)	(15,4)	(6,8)
Razem	(138,2)	(64,8)	(167,0)	(74,9)

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	(100,5)	(52,2)	(333,8)	(167,2)
Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	(24,0)	(11,8)	(32,0)	(15,3)
Amortyzacja praw do użytkowania aktywów	(62,9)	(30,1)	(67,7)	(34,1)
Amortyzacja aktywów niematerialnych	(3,7)	(1,8)	(4,5)	(2,3)
(Zawiązane) / rozwiązane odpisy z tytułu utraty wartości:				
Tabor kolejowy	109,1	109,1	(182,1)	(182,1)
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	-	-	(80,1)	(80,0)
Prawa do użytkowania aktywów	(3,5)	(3,5)	-	-
Razem	(85,5)	9,7	(700,2)	(481,0)

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	9,5	8,9	7,6	7,0
Rozwiązane odpisy aktualizujące należności handlowe	1,6	0,4	1,2	0,6
Kary i odszkodowania	6,2	1,9	5,8	3,3
Rozwiązane pozostałe rezerwy	5,7	2,1	0,9	0,4
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	1,7	0,8	1,9	0,9
Wynik netto z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	-	-	0,4	(0,4)
Dotacje	1,0	0,2	2,2	0,8
Inne	3,6	3,3	4,5	3,1
Pozostałe przychody operacyjne razem	29,3	17,6	24,5	15,7
Utworzone odpisy aktualizujące należności handlowe	(5,5)	(3,4)	(7,5)	(6,3)
Kary i odszkodowania	(3,7)	(1,5)	(4,9)	(1,6)
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	(0,4)	(0,3)	(3,3)	(0,4)
Utworzone pozostałe rezerwy	(1,7)	(0,6)	(2,1)	(1,3)
Odsetki od zobowiązań handlowych oraz pozostałych zobowiązań	(7,2)	(3,3)	(41,4)	(27,5)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	(0,6)	-	-	-
Inne	(2,2)	(0,8)	(3,1)	(1,9)
Pozostałe koszty operacyjne razem	(21,3)	(9,9)	(62,3)	(39,0)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	8,0	7,7	(37,8)	(23,3)

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	8,2	4,0	2,8	1,4
Przychody z tytułu dywidend	-	-	0,1	0,1
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	-	-	-	(0,3)
Inne	0,1	0,1	-	-
Przychody finansowe razem	8,3	4,1	2,9	1,2
Koszty odsetkowe	(61,1)	(29,2)	(82,0)	(40,4)
Pozostałe				
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	(15,1)	(8,1)	(16,8)	(9,1)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	(1,1)	0,2	(0,5)	(0,5)
Inne	(0,3)	(0,2)	(0,6)	(0,2)
Koszty finansowe razem	(77,6)	(37,3)	(99,9)	(50,2)
Przychody i (koszty) finansowe	(69,3)	(33,2)	(97,0)	(49,0)

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	(9,7)	(5,7)	(14,8)	(9,3)
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	(0,4)	-	(0,7)	-
Odroczony podatek dochodowy				
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	7,4	(5,1)	118,2	87,3
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	(2,7)	(10,8)	102,7	78,0

Stawki podatku dochodowego od osób prawnych obowiązujące w Grupie Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji w latach 2024 - 2025 wyniosły: w Polsce 19%, w Czechach 21% oraz na Węgrzech 9%.

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 Grupy 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	(0,5)	0,3
Podatek odroczony od zysków / (strat) aktuarialnych dotyczących świadczeń pracowniczych	6,5	6,5	5,9	5,8
Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego jednostek zagranicznych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach ¹⁾	(0,9)	(1,9)	1,9	(1,4)
Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	5,0	5,7	7,3	4,7

¹⁾ Pozycja prezentowana w ramach kapitału własnego, jako różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych.

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Stan aktywów i zobowiązań z tytułu odroczonego podatku dochodowego

Aktywa i zobowiązania z tytułu podatku odroczonego podlegają kompensacie na poziomie sprawozdań finansowych każdej spółki z Grupy i w związku z tym w niniejszym Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym prezentuje się następujące wartości:

	30/06/2025	31/12/2024
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	685,3	676,6
Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego	(78,3)	(82,0)
Razem	607,0	594,6

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	Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego	30/06/2025
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:					
Niefinansowe aktywa trwałe	329,2	(48,3)	-	(0,9)	280,0
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	(5,1)	(6,7)	-	-	(11,8)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	66,7	(0,1)	-	-	66,6
Zapasy	(5,2)	(0,1)	-	-	(5,3)
Należności leasingowe	(2,3)	-	-	-	(2,3)
Należności handlowe	3,1	(1,3)	-	-	1,8
Rezerwy na świadczenia pracownicze	114,2	1,0	6,5	-	121,7
Pozostałe	30,2	7,2	(0,6)	-	36,8
Niewykorzystane straty podatkowe	63,8	55,7	-	-	119,5
Razem	594,6	7,4	5,9	(0,9)	607,0

6 miesięcy zakończony 30/06/2024	1/01/2024	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego	30/06/2024
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:					
Niefinansowe aktywa trwałe	(89,7)	47,0	-	2,0	(40,7)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	(2,0)	(0,1)	-	-	(2,1)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	25,0	7,2	-	-	32,2
Zapasy	(7,5)	1,3	-	-	(6,2)
Należności leasingowe	(1,9)	(0,4)	-	-	(2,3)
Należności handlowe	(1,1)	0,3	-	-	(0,8)
Rezerwy na świadczenia pracownicze	142,6	(0,9)	5,9	(0,1)	147,5
Pozostałe	8,4	57,9	(0,5)	-	65,8
Niewykorzystane straty podatkowe	24,5	5,9	-	-	30,4
Razem	98,3	118,2	5,4	1,9	223,8

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	2027	2028	2029	2030	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	5,7	166,5	308,8	147,9	628,9

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

Rok	2027	2028	2029	2030	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	5,7	167,8	162,1	-	335,6

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

Straty podatkowe nieuwjęte w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego

Kwota strat podatkowych nieuwjętych w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku wynika ze strat podatkowych od następujących spółek:

	30/06/2025	31/12/2024
PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji	115,5	115,5
PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o.	11,3	11,3
AWT CFT a.s.	3,7	3,7
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. w likwidacji	3,6	3,6
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.	0,1	0,1
Razem	134,2	134,2

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

Rok	2025	2026	2027	2028	2029	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	72,7	46,5	1,6	7,5	5,9	134,2
Koszty finansowania dłużnego	-	10,5	-	-	-	10,5

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

Rok	2025	2026	2027	2028	2029	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	72,7	46,5	1,6	7,5	5,9	134,2
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 Grupę składają się z dwóch głównych kategorii: kredytów bankowych i pożyczek oraz leasingu. Umowy kredytów zawarte były głównie w PLN oraz EUR z przeznaczeniem na finansowanie bieżącej działalności, finansowanie i refinansowanie planu inwestycyjnego oraz akwizycji. Umowy leasingu zawarte są głównie w PLN, EUR, CZK i dotyczą głównie nieruchomości oraz taboru kolejowego.

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

Jednostka dominująca 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 Jednostkę dominującą oraz PKP CARGOTABOR nie są zabezpieczone na majątku i nie mogą być aktualnie regulowane, z uwagi na objęcie układem. Zobowiązania wynikające z kredytów bankowych zawartych przez pozostałe spółki z Grupy podlegają regularnej spłacie. Łączna wartość bilansowa zobowiązań Grupy z tytułu kredytów bankowych podlegających spłacie wynosi na dzień 30 czerwca 2025 roku 81,9 milionów złotych.

Poza zobowiązaniami powstałymi przed dniem otwarcia postępowań restrukturyzacyjnych, które z uwagi na ich objęcie układem nie mogą podlegać spłacie, zgodnie z art. 252 Prawa restrukturyzacyjnego, Grupa nie posiada innych istotnych zobowiązań z tytułu kredytów, w przypadku których nie wywiązała się z płatności na dzień 30 czerwca 2025 roku oraz 31 grudnia 2024 roku.



4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Pozycje w walutach

30/06/2025	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej			Razem
		EUR	CZK	HUF	
Kredyty bankowe i pożyczki	934,7	444,7	-	-	1 379,4
Zobowiązania z tytułu środków otrzymanych z FGŚP	86,0	-	-	-	86,0
Leasing	1 255,1	33,8	19,5	0,2	1 308,6
Razem	2 275,8	478,5	19,5	0,2	2 774,0

31/12/2024	W walucie funkcjonalnej PLN	W walucie obcej			Razem
		EUR	CZK	HUF	
Kredyty bankowe i pożyczki	934,6	446,0	-	-	1 380,6
Zobowiązania z tytułu środków otrzymanych z FGŚP	71,8	-	-	-	71,8
Leasing	1 319,2	38,2	22,5	0,3	1 380,2
Razem	2 325,6	484,2	22,5	0,3	2 832,6

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	1 380,6	71,8	1 380,2	2 832,6
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	-	10,2	2,7	12,9
Modyfikacje istniejących umów	-	-	25,6	25,6
Naliczenie odsetek	21,8	4,0	35,3	61,1
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:				
Spłaty kapitału	(16,4)	-	(81,2)	(97,6)
Zapłacone odsetki	(3,4)	-	(30,8)	(34,2)
Kompensata	-	-	(1,2)	(1,2)
Pozostałe	-	-	(22,0)	(22,0)
Różnice kursowe ujęte w wyniku i pozostałych całkowitych dochodach	(3,1)	-	(0,6)	(3,7)
Różnice kursowe z przeliczenia	(0,1)	-	0,6	0,5
30/06/2025	1 379,4	86,0	1 308,6	2 774,0
Długoterminowe	581,5	-	1 024,9	1 606,4
Krótkoterminowe	797,9	86,0	283,7	1 167,6
Razem	1 379,4	86,0	1 308,6	2 774,0

6 miesięcy zakończone 30/06/2024	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2024	1 480,2	1 413,6	2 893,8
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	24,4	62,9	87,3
Modyfikacje istniejących umów	-	59,7	59,7
Leasing zwrotny	-	6,2	6,2
Koszty transakcyjne	0,5	-	0,5
Naliczenie odsetek	39,8	41,9	81,7
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(177,1)	(86,3)	(263,4)
Zapłacone odsetki	(41,9)	(35,3)	(77,2)
Koszty transakcyjne	(0,5)	-	(0,5)
Pozostałe	-	(0,4)	(0,4)
Różnice kursowe ujęte w wyniku i pozostałych całkowitych dochodach	(3,8)	0,5	(3,3)
Różnice kursowe z przeliczenia	(0,2)	0,2	-
30/06/2024	1 321,4	1 463,0	2 784,4
Długoterminowe	778,2	1 228,4	2 006,6
Krótkoterminowe	543,2	234,6	777,8
Razem	1 321,4	1 463,0	2 784,4

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

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

	Prezentacja w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	30/06/2025	30/06/2024
Przychody z tytułu umów leasingu operacyjnego	Przychody z tytułu umów z klientami	22,5	30,5
Koszty z tytułu leasingu krótkoterminowego	Pozostałe usługi	(26,1)	(24,7)

Warunki umów kredytowych

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

Wyżej wymienione wskaźniki kalkulowane są w oparciu o dane zawarte na bazie jednostkowych sprawozdań finansowych wybranych spółek zależnych oraz skonsolidowanych sprawozdań finansowych Grupy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji i Grupy PKP CARGO INTERNATIONAL.

Zgodnie z postanowieniami umów zawartych przez Grupę 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 2,25-4,5. W przypadku wybranych umów istnieje również obowiązek spełnienia wskaźnika zadłużenie netto/EBITDA oraz zadłużenia ogółem kalkulowanych w oparciu o parametry prognozowane.

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 Jednostkę dominującą 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.

Niewykorzystane linie kredytowe i leasingowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Okres dostępności	Waluta umowy	30/06/2025	31/12/2024
Kredyt w rachunku bieżącym	ING Bank N.V.	22/11/2028	EUR	12,7	12,8
Razem				12,7	12,8



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 i posiadają prawo do dywidendy.

Spółka PKP S.A. jest podmiotem dominującym wobec spółki PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Zgodnie ze statutem Jednostki dominującej PKP S.A. posiada szczególne uprawnienia osobiste polegające na uprawnieniu do powoływania i odwoływania Członków Rady Nadzorczej Jednostki dominującej w liczbie równej połowie składu Rady Nadzorczej powiększonej o jeden. PKP S.A. przysługuje osobiste uprawnienie do wyznaczenia przewodniczącego Rady Nadzorczej, 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 Jednostki dominującej. Uprawnienia osobiste PKP S.A. przysługują zawsze wtedy, gdy PKP S.A. posiada co najmniej 25% kapitału zakładowego Jednostki dominującej.

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

Zmiany w kapitale zapasowym i zyskach zatrzymanych

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2025 roku zmiany w kapitale zapasowym Grupy wynikały z uchwały z dnia 30 czerwca 2025 roku Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. w sprawie częściowego przeznaczenia na kapitał zapasowy zysku netto za rok 2024 w kwocie 2,0 milionów złotych oraz uchwały z dnia 30 czerwca 2025 roku Zwyczajnego Zgromadzenia Wspólników Cargosped Terminal Braniewo Sp. z o.o. w sprawie pokrycia straty poniesionej w 2024 roku z kapitału zapasowego w kwocie 5,4 milionów złotych.

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	112,4	151,9
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	369,9	433,7
Inne środki pieniężne	0,2	3,5
Razem	482,5	589,1
<i>w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>25,5</i>	<i>29,4</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	7 929,0	1 044,1	499,3	122,4	47,1	92,0	1 804,9
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	123,1	123,1
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	18,9	18,9
Rozliczenie środków trwałych w budowie	146,8	0,2	0,8	0,4	0,2	(148,4)	(146,8)
Sprzedaż	(1,0)	-	(0,2)	(1,1)	-	-	(1,3)
Likwidacja	(90,2)	(0,9)	(8,8)	-	(0,4)	-	(10,1)
Przeklasyfikowanie do APS ¹⁾	-	(30,4)	-	-	-	-	(30,4)
Różnice kursowe z przeliczenia	7,5	1,4	0,5	0,5	-	0,4	2,8
30/06/2025	7 992,1	1 014,4	491,6	122,2	46,9	86,0	1 761,1
Skumulowane umorzenie							
1/01/2025	(3 608,1)	(412,5)	(407,3)	(100,1)	(41,8)	-	(961,7)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(100,5)	(13,8)	(7,3)	(2,6)	(0,3)	-	(24,0)
Sprzedaż	1,0	-	0,1	1,1	-	-	1,2
Likwidacja	89,2	0,4	8,7	-	0,4	-	9,5
Przeklasyfikowanie do APS ¹⁾	-	7,0	-	-	-	-	7,0
Różnice kursowe z przeliczenia	(3,9)	(0,5)	(0,3)	(0,4)	-	-	(1,2)
Pozostałe	-	0,5	1,1	0,1	0,1	-	1,8
30/06/2025	(3 622,3)	(418,9)	(405,0)	(101,9)	(41,6)	-	(967,4)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2025	(2 182,1)	(58,5)	(41,6)	(3,7)	(3,6)	(2,3)	(109,7)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Ujęcie odpisu	(47,5)	-	-	-	-	-	-
Rozwiązanie odpisu	156,6	-	-	-	-	-	-
Wykorzystanie odpisu	0,8	0,3	-	-	-	-	0,3
Różnice kursowe z przeliczenia	0,4	-	-	-	-	-	-
Pozostałe	-	9,5	0,1	(0,1)	-	(4,7)	4,8
30/06/2025	(2 071,8)	(48,7)	(41,5)	(3,8)	(3,6)	(7,0)	(104,6)
Wartość netto							
1/01/2025	2 138,8	573,1	50,4	18,6	1,7	89,7	733,5
30/06/2025	2 298,0	546,8	45,1	16,5	1,7	79,0	689,1

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 Jednostki dominującej 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 Jednostki dominującej. W dniu 9 września 2025 roku na podstawie wyników przeprowadzonej licytacji elektronicznej w ramach zorganizowanego postępowania sprzedażowego Zarząd Jednostki dominującej podjął decyzję o sprzedaży 6.696 sztuk wagonów za łączną cenę netto 123,3 milionów 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 Jednostki dominującej położonych w Jaworzynie Śląskiej, Szczecinie oraz Wrocławiu.

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

6 miesięcy zakończony 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	7 777,0	1 056,8	504,4	105,8	49,0	66,1	1 782,1
Zwiększenia / (zmniejszenia):							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	300,2	300,2
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	11,7	11,7
Wykup przedmiotu leasingu	38,8	-	-	0,7	-	-	0,7
Rozliczenie środków trwałych w budowie	267,6	6,2	13,8	2,8	0,9	(291,3)	(267,6)
Dotacja do aktywów trwałych	(11,4)	-	-	-	-	-	-
Sprzedaż (w tym leasing zwrotny)	(12,9)	(0,1)	(10,6)	(1,0)	(0,2)	-	(11,9)
Likwidacja	(122,2)	(0,1)	(1,4)	-	(2,3)	(0,1)	(3,9)
Przeklasyfikowanie do APS	(21,7)	(0,4)	-	-	-	-	(0,4)
Różnice kursowe z przeliczenia	(16,6)	(3,6)	(1,1)	(0,9)	-	(0,1)	(5,7)
30/06/2024	7 898,6	1 058,8	505,1	107,4	47,4	86,5	1 805,2
Skumulowane umorzenie							
1/01/2024	(3 169,6)	(390,0)	(399,3)	(88,3)	(42,7)	-	(920,3)
(Zwiększenia) / zmniejszenia:							
Koszty amortyzacji	(333,8)	(16,7)	(11,8)	(2,4)	(1,1)	-	(32,0)
Wykup przedmiotu leasingu	(13,8)	-	-	(0,3)	-	-	(0,3)
Sprzedaż (w tym leasing zwrotny)	10,4	0,1	3,4	1,0	0,1	-	4,6
Likwidacja	122,0	-	1,4	-	2,3	-	3,7
Przeklasyfikowanie do APS	18,8	0,1	-	-	-	-	0,1
Różnice kursowe z przeliczenia	6,8	1,2	0,7	0,7	-	-	2,6
Pozostałe	-	(0,4)	(0,9)	(0,2)	(0,2)	-	(1,7)
30/06/2024	(3 359,2)	(405,7)	(406,5)	(89,5)	(41,6)	-	(943,3)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2024	(167,1)	(0,8)	(1,7)	-	-	(1,6)	(4,1)
(Zwiększenia) / zmniejszenia:							
Ujęcie odpisu	(182,1)	(35,2)	(37,6)	(3,7)	(3,6)	-	(80,1)
Wykorzystanie odpisu	-	-	0,1	-	-	-	0,1
Różnice kursowe z przeliczenia	1,1	-	-	-	-	-	-
30/06/2024	(348,1)	(36,0)	(39,2)	(3,7)	(3,6)	(1,6)	(84,1)
Wartość netto							
1/01/2024	4 440,3	666,0	103,4	17,5	6,3	64,5	857,7
30/06/2024	4 191,3	617,1	59,4	14,2	2,2	84,9	777,8

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	814,3	909,3	67,9	24,1	2,3	1 817,9
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	-	0,3	2,4	-	-	2,7
Modyfikacje umów	-	25,4	0,3	(0,1)	-	25,6
Naprawy okresowe taboru	0,5	-	-	-	-	0,5
Zwrot przedmiotu leasingu	-	(30,2)	(0,1)	(0,3)	-	(30,6)
Pozostałe	-	-	0,7	(0,7)	-	-
Różnice kursowe z przeliczenia	0,2	0,3	0,2	0,1	-	0,8
30/06/2025	815,0	905,1	71,4	23,1	2,3	1 816,9
Skumulowane umorzenie						
1/01/2025	(84,5)	(319,5)	(20,1)	(9,5)	(1,9)	(435,5)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(22,2)	(34,1)	(4,7)	(1,7)	(0,2)	(62,9)
Zwrot przedmiotu leasingu	-	13,1	-	0,2	-	13,3
Pozostałe	-	(3,2)	(0,2)	0,2	-	(3,2)
Różnice kursowe z przeliczenia	-	(0,2)	(0,1)	-	-	(0,3)
30/06/2025	(106,7)	(343,9)	(25,1)	(10,8)	(2,1)	(488,6)
Skumulowana utrata wartości						
1/01/2025	-	(11,1)	-	-	-	(11,1)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Ujęcie odpisu	-	-	(3,5)	-	-	(3,5)
Pozostałe	-	(4,6)	(0,1)	-	-	(4,7)
30/06/2025	-	(15,7)	(3,6)	-	-	(19,3)
Wartość netto						
1/01/2025	729,8	578,7	47,8	14,6	0,4	1 371,3
30/06/2025	708,3	545,5	42,7	12,3	0,2	1 309,0

6 miesięcy zakończone 30/06/2024	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
1/01/2024	847,0	926,4	72,2	31,3	2,0	1 878,9
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	50,7	5,3	0,5	6,4	-	62,9
Modyfikacje umów	0,1	58,0	1,1	0,3	0,2	59,7
Leasing zwrotny	-	-	6,2	-	-	6,2
Naprawy okresowe taboru	0,3	-	-	-	-	0,3
Zwrot przedmiotu leasingu	(8,9)	(2,7)	-	(2,2)	-	(13,8)
Wykup przedmiotu leasingu	(38,8)	-	-	(0,7)	-	(39,5)
Pozostałe	-	(0,6)	-	-	-	(0,6)
Różnice kursowe z przeliczenia	(45,2)	(18,2)	(10,3)	(2,8)	-	(76,5)
30/06/2024	805,2	968,2	69,7	32,3	2,2	1 877,6
Skumulowane umorzenie						
1/01/2024	(112,9)	(284,8)	(22,6)	(20,9)	(1,6)	(442,8)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(22,0)	(38,9)	(4,8)	(1,8)	(0,2)	(67,7)
Zwrot przedmiotu leasingu	8,6	2,3	-	2,2	-	13,1
Wykup przedmiotu leasingu	13,8	-	-	0,3	-	14,1
Pozostałe	-	-	-	(0,1)	-	(0,1)
Różnice kursowe z przeliczenia	44,5	17,9	10,0	2,6	-	75,0
30/06/2024	(68,0)	(303,5)	(17,4)	(17,7)	(1,8)	(408,4)
Wartość netto						
1/01/2024	734,1	641,6	49,6	10,4	0,4	1 436,1
30/06/2024	737,2	664,7	52,3	14,6	0,4	1 469,2

5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)

Zestawienie inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	Wartość bilansowa	
	30/06/2025	31/12/2024
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	0,8	0,5
Terminale Przeładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	-	-
Transgaz S.A.	6,2	7,4
PKP CARGO CONNECT GmbH	2,7	3,0
PKP CARGO INTERNATIONAL SK s.r.o.	2,3	2,3
PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o.	2,0	4,8
Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.	-	0,5
Razem	14,0	18,5

Zestawienie zmian inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	6 miesięcy zakończone 30/06/2025	6 miesięcy zakończone 30/06/2024
Stan na początek okresu sprawozdawczego	18,5	42,7
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych MPW	(0,6)	4,4
Zmiany kapitału własnego z tytułu dywidend	(3,8)	(6,8)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	(0,1)	(0,2)
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	14,0	40,1

5.4 Zapasy

Struktura zapasów

	30/06/2025	31/12/2024
Zapasy strategiczne	38,4	34,6
Tabor przeznaczony na części zamienne	7,5	8,0
Pozostałe zapasy	105,8	119,0
Odpisy aktualizujące	(2,8)	(3,9)
Zapasy netto	148,9	157,7

5.5 Należności handlowe

Struktura należności handlowych

	30/06/2025	31/12/2024
Należności handlowe	645,1	699,8
Odpis aktualizujący należności	(143,3)	(141,3)
Razem	501,8	558,5
Aktywa długoterminowe	0,1	0,2
Aktywa krótkoterminowe	501,7	558,3
Razem	501,8	558,5



5.6 Pozostałe aktywa

Struktura pozostałych aktywów

	30/06/2025	31/12/2024
Aktywa finansowe		
Udziały w jednostkach nienotowanych	9,5	9,5
Aktywa niefinansowe		
Koszty rozliczane w czasie		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	20,6	23,0
Ubezpieczenia	13,9	8,8
Usługi informatyczne	6,7	7,7
Pozostałe koszty rozliczane w czasie	10,7	7,9
Nieruchomości inwestycyjne	4,8	5,0
Zaliczki na zakup niefinansowych aktywów trwałych	8,9	0,6
Inne	8,6	4,8
Pozostałe należności		
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	44,3	59,2
Rozrachunki z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	19,5	19,8
Należności z tytułu podatku dochodowego	1,0	5,7
Inne	3,4	3,8
Aktywa niematerialne		
Licencje	17,2	17,4
Inne aktywa niematerialne	0,7	0,7
Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	7,2	9,1
Razem	177,0	183,0
Aktywa długoterminowe	42,8	46,1
Aktywa krótkoterminowe	134,2	136,9
Razem	177,0	183,0

5.7 Zobowiązania handlowe

Struktura zobowiązań handlowych

	30/06/2025	31/12/2024
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług	1 069,7	1 099,5
Zobowiązania z tytułu odsetek	90,2	91,0
Rozliczenia międzyokresowe bierne	43,3	31,6
Razem	1 203,2	1 222,1
Zobowiązania długoterminowe	1,1	2,1
Zobowiązania krótkoterminowe	1 202,1	1 220,0
Razem	1 203,2	1 222,1

5.8 Zobowiązania inwestycyjne

Struktura zobowiązań inwestycyjnych

	30/06/2025	31/12/2024
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące taboru kolejowego	128,8	132,7
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące nieruchomości	0,3	1,4
Pozostałe	9,6	11,6
Razem	138,7	145,7
Zobowiązania długoterminowe	0,1	2,8
Zobowiązania krótkoterminowe	138,6	142,9
Razem	138,7	145,7

5.9 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych

Na dzień 30 czerwca 2025 roku oraz 31 grudnia 2024 roku wycenę aktuarialną rezerw na świadczenia pracownicze dla Jednostki dominującej 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 przeciętnego spadku zatrudnienia. Poniżej zaprezentowano analizę wrażliwości dla zmian powyższych założeń. Analizę tę przeprowadzono zmieniając jedynie wartość jednej zmiennej, przy jednoczesnym braku zmian pozostałych założeń.

Analiza wrażliwości wartości 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	195,7	(2,7)	2,8	2,1	(2,1)	(2,1)	2,1
Odprawy emerytalne i rentowe	160,7	(2,1)	2,2	1,6	(1,6)	(1,2)	1,2
Odprawy pośmiertne	4,6	(0,1)	0,1	0,1	(0,1)	(0,1)	0,1
ZFŚS	201,9	(7,8)	8,3	6,5	(6,1)	(0,6)	0,7
Świadczenia przejazdowe	23,1	(0,7)	0,7	0,6	(0,6)	(0,1)	0,1
Razem	586,0	(13,4)	14,1	10,9	(10,5)	(4,1)	4,2

	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	193,2	(2,7)	2,8	2,4	(2,3)	(2,2)	2,2
Odprawy emerytalne i rentowe	158,5	(2,1)	2,2	1,8	(1,8)	(1,3)	1,3
Odprawy pośmiertne	4,5	(0,1)	0,1	0,1	(0,1)	(0,1)	0,1
ZFŚS	178,7	(6,6)	7,0	5,7	(5,4)	(0,5)	0,6
Świadczenia przejazdowe	23,2	(0,7)	0,7	0,6	(0,6)	(0,1)	0,1
Razem	558,1	(12,2)	12,8	10,6	(10,2)	(4,2)	4,3

5.9 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych (cd.)

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	158,5	178,7	23,2	4,5	193,2	42,0	600,1
Koszt bieżącego zatrudnienia	2,9	1,3	0,1	0,2	4,8	-	9,3
Koszt odsetkowy	4,0	5,0	0,7	0,1	5,3	-	15,1
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach	12,5	21,5	(0,3)	0,4	-	-	34,1
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w rachunku wyników	-	-	-	-	3,8	-	3,8
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	15,6	15,6
Rozwiązanie rezerwy	-	-	-	-	-	(1,5)	(1,5)
Świadczenia wypłacone	(17,2)	(4,6)	(0,6)	(0,6)	(11,4)	(1,4)	(35,8)
30/06/2025	160,7	201,9	23,1	4,6	195,7	54,7	640,7
Rezerwy długoterminowe	124,0	193,1	21,7	3,8	159,2	-	501,8
Rezerwy krótkoterminowe	36,7	8,8	1,4	0,8	36,5	54,7	138,9
Razem	160,7	201,9	23,1	4,6	195,7	54,7	640,7

	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	245,3	150,6	26,6	6,8	271,3	48,5	749,1
Koszt bieżącego zatrudnienia	3,8	1,3	0,2	0,2	6,0	-	11,5
Koszt odsetkowy	5,4	3,8	0,7	0,2	6,7	-	16,8
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w pozostałych całkowitych dochodach	1,9	32,0	(2,7)	(0,2)	-	-	31,0
(Zyski) i straty aktuarialne ujmowane w rachunku wyników	-	-	-	-	(0,5)	-	(0,5)
Utworzenie rezerwy	-	-	-	-	-	18,1	18,1
Rozwiązanie rezerwy	-	-	-	-	-	(7,4)	(7,4)
Świadczenia wypłacone	(19,0)	(3,9)	(0,7)	(0,4)	(16,6)	(1,3)	(41,9)
Różnice kursowe z przeliczenia	-	-	-	-	(0,1)	(0,1)	(0,2)
30/06/2024	237,4	183,8	24,1	6,6	266,8	57,8	776,5
Rezerwy długoterminowe	174,5	175,7	22,9	5,6	216,8	-	595,5
Rezerwy krótkoterminowe	62,9	8,1	1,2	1,0	50,0	57,8	181,0
Razem	237,4	183,8	24,1	6,6	266,8	57,8	776,5

5.10 Pozostałe rezerwy

Struktura pozostałych rezerw

	30/06/2025	31/12/2024
Rezerwa na rekultywację	3,3	3,3
Rezerwa restrukturyzacyjna	19,7	23,5
Inne rezerwy	30,7	30,9
Razem	53,7	57,7
Rezerwy długoterminowe	13,9	15,0
Rezerwy krótkoterminowe	39,8	42,7
Razem	53,7	57,7

5.10 Pozostałe rezerwy (cd.)

W dniu 6 czerwca 2025 roku Zarząd Jednostki dominującej 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 Jednostce dominującej. 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 Jednostki dominującej, których termin zakończenia został wyznaczony na 26 czerwca 2025 roku.

Zarząd Jednostki dominującej 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 wymagającym etapem opracowania planu restrukturyzacji, ale nie są ostateczne. Jednostka dominująca rozważała alternatywne scenariusze w zakresie możliwości redukcji kosztów, inne niż zwolnienia grupowe. W trakcie prowadzonych rozmów Zarząd Jednostki dominującej zaproponował Stronie Społecznej zawarcie do końca lipca 2025 – 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 Jednostki dominującej odstępienie 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 Jednostki dominującej nie podjął jeszcze decyzji o przeprowadzeniu zwolnień grupowych, gdyż rozważał alternatywne scenariusze,
- Jednostka dominująca 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 Jednostka dominująca przeprowadzi restrukturyzację poprzez zwolnienia grupowe,

Jednostka dominująca nie rozpoznała rezerwy na koszty restrukturyzacji związane ze zwolnieniami grupowymi pracowników.

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

W dniu 18 września 2025 roku Zarządca Masy Sanacyjnej Jednostki dominującej podjął decyzję, poprzedzoną wcześniejszymi zgodami Zarządu i Rady Nadzorczej Jednostki dominującej, 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 Jednostce dominującej, 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

Struktura pozostałych zobowiązań

	30/06/2025	31/12/2024
Zobowiązania finansowe		
Cash pool	14,3	14,3
Pozostałe zobowiązania		
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	39,4	38,3
Zobowiązania publicznoprawne	210,4	224,8
Rozrachunki z pracownikami	139,8	167,1
Rozliczenia z tytułu VAT	234,5	236,2
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	11,3	6,4
Pozostałe rozrachunki	92,9	66,1
Razem	742,6	753,2
Zobowiązania długoterminowe	0,2	0,2
Zobowiązania krótkoterminowe	742,4	753,0
Razem	742,6	753,2

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	Nota 5.6	9,5	9,5
Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Należności handlowe	Nota 5.5	501,8	558,5
Należności z tytułu sprzedaży udziałów		0,7	1,4
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	Nota 4.3	482,5	589,1
Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9		12,0	12,3
Razem		1 006,5	1 170,8

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	427,9	434,6
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	951,5	946,0
Zobowiązania z tytułu środków otrzymanych z FGŚP	Nota 4.1	86,0	71,8
Zobowiązania handlowe	Nota 5.7	1 203,2	1 222,1
Zobowiązania inwestycyjne	Nota 5.8	138,7	145,7
Cash pool	Nota 5.11	14,3	14,3
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	1 308,6	1 380,2
Razem		4 130,2	4 214,7

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

Rachunkowość zabezpieczeń

W okresie od 1 stycznia 2025 roku do 30 czerwca 2025 roku Grupa 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 Grupa ustanowiła 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 100,9 milionów EUR stanowiąca równowartość 427,9 milionów złotych.

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	-	9,5	-	9,5

Metody wyceny instrumentów finansowych wycenianych w wartości godziwej

a) Inwestycje w instrumenty finansowe

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 wyznaczonych 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, Grupa 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 skonsolidowanym sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów według kategorii instrumentów finansowych

6 miesięcy zakończony 30/06/2025	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Aktywa finansowe wyceniane według amortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według amortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(5,6)	9,5	0,3	(20,1)	(35,3)	(51,2)
Różnice kursowe	-	(2,5)	0,4	0,3	0,1	(1,7)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	(3,9)	-	-	-	(3,9)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	(0,2)	-	-	-	-	(0,2)
Zysk / (strata) brutto	(5,8)	3,1	0,7	(19,8)	(35,2)	(57,0)
Zmiana wyceny	3,1	-	-	-	-	3,1
Pozostałe całkowite dochody	3,1	-	-	-	-	3,1

W okresie 6 miesięcy zakończonym dnia 30 czerwca 2025 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie (0,2) miliona złotych. W okresie 6 miesięcy zakończonym dnia 30 czerwca 2025 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny kredytów bankowych w kwocie 3,1 milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

6 miesięcy zakończony 30/06/2024	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Aktywa finansowe wyceniane według amortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według amortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Dywidendy i udziały w zyskach	-	0,1	-	-	-	-	0,1
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(9,3)	-	4,4	0,3	(72,0)	(41,9)	(118,5)
Różnice kursowe	-	-	(0,2)	(0,7)	0,6	0,2	(0,1)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	-	(6,3)	-	-	-	(6,3)
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	-	(0,5)	-	(0,5)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	0,2	-	-	-	-	-	0,2
Zysk / (strata) brutto	(9,1)	0,1	(2,1)	(0,4)	(71,9)	(41,7)	(125,1)
Zmiana wyceny	2,6	-	-	-	-	-	2,6
Pozostałe całkowite dochody	2,6	-	-	-	-	-	2,6

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 0,2 miliona złotych.

W okresie zakończonym dnia 30 czerwca 2024 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny kredytów bankowych w kwocie 2,8 milionów złotych oraz zobowiązań z tytułu leasingu w kwocie (0,2) miliona złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę 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 Grupy PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji podmiotem dominującym wyższego szczebla. W związku z powyższym wszystkie spółki należące do Skarbu Państwa (bezpośrednio i pośrednio) są podmiotami powiązanymi z Grupą i są prezentowane w podziale na podmioty powiązane z Grupy PKP oraz pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa. Zarząd Jednostki dominującej ujawnił w niniejszym Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym 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 Grupą PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji a Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązanymi, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres i kwotę. W okresach objętych niniejszym Śródrocznym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym najistotniejszymi odbiorcami Grupy, będącymi pozostałymi podmiotami powiązanymi ze Skarbem Państwa, były podmioty z następujących grup kapitałowych: PGE, PKN Orlen, Polskiej Grupy Górniczej, JSW, ENEA oraz AZOTY. W okresie 6 miesięcy zakończonych 30 czerwca 2025 roku najistotniejszymi dostawcami Grupy 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 Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupa 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	40,8	0,5	623,1
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	1,7	9,8	1,1	2,0
Jednostki stowarzyszone	5,0	1,9	1,2	0,9
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	9,5	178,0	2,7	428,3

	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	0,2	49,8	1,4	600,5
Jednostki zależne / współzależne - niekonsolidowane	3,3	13,8	0,3	1,4
Jednostki stowarzyszone	2,0	1,6	2,0	-
Pozostałe podmioty powiązane z Grupy PKP	17,1	222,9	2,8	429,9

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 PKP 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 Grupa posiadała należności z tytułu dywidend oraz rozrachunki z tytułu cash pool ujawnione w **Nocie 5.11** niniejszego Śródrocznego Skróconego Skonsolidowanego 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	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	6 miesięcy zakończonych 30/06/2025	6 miesięcy zakończonych 30/06/2024	6 miesięcy zakończonych 30/06/2025	6 miesięcy zakończonych 30/06/2024
Świadczenia krótkoterminowe	1,3	1,0	3,0	3,5
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	0,4	0,4	0,1
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	0,1	0,5	0,1	0,2
Razem	1,4	1,9	3,5	3,8

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	6 miesięcy zakończonych 30/06/2025	6 miesięcy zakończonych 30/06/2024	6 miesięcy zakończonych 30/06/2025	6 miesięcy zakończonych 30/06/2024
Świadczenia krótkoterminowe	0,5	0,8	0,6	0,6
Razem	0,5	0,8	0,6	0,6

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	6 miesięcy zakończonych 30/06/2025	6 miesięcy zakończonych 30/06/2024	6 miesięcy zakończonych 30/06/2025	6 miesięcy zakończonych 30/06/2024
Świadczenia krótkoterminowe	3,6	3,7	11,0	11,7
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	-	-	0,1
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	-	0,1	-	0,2
Razem	3,6	3,8	11,0	12,0

W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2025 roku oraz 30 czerwca 2024 roku członkowie kluczowego personelu kierowniczego Jednostki dominującej, jak i spółek zależnych Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji, nie zawierali z Grupą 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 i napraw taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	64,9	104,8
Razem	64,9	104,8

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 Grupy	98,3	114,6
Pozostałe zobowiązania warunkowe	226,1	171,9
Razem	324,4	286,5

Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy

Na dzień 30 czerwca 2025 roku Grupa jako zobowiązania warunkowe ujmuje gwarancje wystawione przez banki oraz towarzystwa ubezpieczeniowe na zlecenie jednostek wchodzących w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji. Pozycja obejmuje głównie gwarancje należytego wykonania umów handlowych, gwarancje celne oraz gwarancje akcyzowe.

7.3 Zobowiązania warunkowe (cd.)

Pozostałe zobowiązania warunkowe

Pozycja obejmuje zgłoszone w ramach postępowań sądowych roszczenia wobec Grupy, 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 Grupę. 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 Grupa prezentuje również odsetki od części zobowiązań objętych układem, naliczone za okres od dnia otwarcia postępowania sanacyjnego do dnia 30 czerwca 2025 roku. Grupa 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 Jednostka dominująca otrzymała od firmy audytorskiej Grant Thornton Polska P.S.A. (dalej zwany „Audytorem”), „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 „Sprawozdaniem z badania”). W związku ze złożeniem w dniu 30 czerwca 2025 roku Planu Restrukturyzacyjnego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji do sądu oraz przekazaniem Audytorem dodatkowych dowodów badania, których wcześniejszy brak skutkowało 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 Jednostka dominująca 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 Jednostka dominująca 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 Jednostki dominującej. Centrala PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji i wszystkie siedem zakładów Jednostki dominującej, 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 Jednostka dominująca 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 prawą 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 Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

7.5 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Śródroczne Skrócone Skonsolidowane 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 – Powalka
Zarządca PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji
(nr licencji 772)

Warszawa, dnia 30 września 2025 roku