

Skonsolidowany Raport Kwartalny

Grupy Kapitałowej
PKP CARGO

za I kwartał 2023 roku



Kwartalne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe

Grupy Kapitałowej
PKP CARGO

za okres 3 miesięcy
zakończony dnia
31 marca 2023 roku

sporządzone zgodnie z MSSF UE

Spis treści

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	2
KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ	3
KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM	4
KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH	5
1. Informacje ogólne	6
1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy	6
1.2 Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego	8
1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej	9
1.4 Sytuacja płynnościowa Grupy i zarządzanie ryzykiem płynności	9
1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach	10
2. Noty objaśniające do sprawozdania z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	11
2.1 Przychody z tytułu umów z klientami	11
2.2 Koszty operacyjne	13
2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	14
2.4 Przychody i (koszty) finansowe	14
3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania	15
3.1 Podatek dochodowy	15
4. Noty objaśniające dotyczące zadłużenia	17
4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia	17
4.2 Kapitał własny	19
4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	19
5. Noty objaśniające do sprawozdania z sytuacji finansowej	20
5.1 Tabor kolejowy i pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	20
5.2 Prawa do użytkowania aktywów	22
5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)	23
5.4 Zapasy	23
5.5 Należności handlowe	23
5.6 Pozostałe aktywa	24
5.7 Zobowiązania inwestycyjne	24
5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	24
5.9 Pozostałe rezerwy	25
5.10 Pozostałe zobowiązania	25
6. Instrumenty finansowe	25
6.1 Instrumenty finansowe	25
7. Noty pozostałe	28
7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi	28
7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe	29
7.3 Zobowiązania warunkowe	30
7.4 Wpływ wojny w Ukrainie na działalność Grupy	30
7.5 Zdarzenia po dniu bilansowym	30
7.6 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego	30

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	3 miesiące zakończone 31/03/2023	3 miesiące zakończone 31/03/2022	
Przychody z tytułu umów z klientami	1 564,0	1 166,3	<i>Nota 2.1</i>
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(257,4)	(183,5)	<i>Nota 2.2</i>
Usługi dostępu do infrastruktury	(133,2)	(134,5)	
Usługi transportowe	(89,2)	(85,4)	
Pozostałe usługi	(124,0)	(108,1)	<i>Nota 2.2</i>
Koszty świadczeń pracowniczych	(491,8)	(416,1)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe koszty	(104,1)	(88,1)	<i>Nota 2.2</i>
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	(4,9)	1,8	<i>Nota 2.3</i>
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	359,4	152,4	
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(191,4)	(183,9)	<i>Nota 2.2</i>
Zysk/ (strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	168,0	(31,5)	
Przychody i (koszty) finansowe	(41,5)	(25,1)	<i>Nota 2.4</i>
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych metodą praw własności	4,1	1,1	<i>Nota 5.3</i>
Zysk/ (strata) przed opodatkowaniem	130,6	(55,5)	
Podatek dochodowy	(26,4)	7,9	<i>Nota 3.1</i>
ZYSK/ (STRATA) NETTO	104,2	(47,6)	
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY			
Wycena instrumentów zabezpieczających	4,2	(5,6)	<i>Nota 6.1</i>
Podatek dochodowy	(0,8)	1,1	<i>Nota 3.1</i>
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	17,6	20,6	
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	21,0	16,1	
Zyski/ (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	(0,6)	-	
Podatek dochodowy	0,1	-	<i>Nota 3.1</i>
Pozostałe całkowite dochody niepodlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	(0,5)	-	
Suma pozostałych całkowitych dochodów	20,5	16,1	
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	124,7	(31,5)	
Zysk/ (strata) netto przypadający:			
Zysk/ (strata) netto przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	104,2	(47,6)	
Suma całkowitych dochodów przypadających:			
Suma całkowitych dochodów przypadających akcjonariuszom jednostki dominującej	124,7	(31,5)	
Zysk/ (strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)			
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917	
Zysk/ (strata) na akcję podstawowy	2,33	(1,06)	
Zysk/ (strata) na akcję rozwodniony	2,33	(1,06)	

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

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	31/03/2023	31/12/2022	
AKTYWA			
Tabor kolejowy	4 253,8	4 208,3	<i>Nota 5.1</i>
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	915,4	891,1	<i>Nota 5.1</i>
Prawa do użytkowania aktywów	1 198,2	972,2	<i>Nota 5.2</i>
Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności	42,7	41,8	<i>Nota 5.3</i>
Należności handlowe	8,2	7,3	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	8,1	8,7	
Pozostałe aktywa	64,5	48,6	<i>Nota 5.6</i>
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	161,3	176,1	<i>Nota 3.1</i>
Aktywa trwałe razem	6 652,2	6 354,1	
Zapasy	219,7	200,8	<i>Nota 5.4</i>
Należności handlowe	789,8	769,4	<i>Nota 5.5</i>
Należności leasingowe	0,7	0,6	
Należności z tytułu podatku dochodowego	12,1	1,6	
Pozostałe aktywa	143,1	151,9	<i>Nota 5.6</i>
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	230,3	181,5	<i>Nota 4.3</i>
Aktywa obrotowe razem	1 395,7	1 305,8	
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	0,1	0,3	
AKTYWA RAZEM	8 048,0	7 660,2	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA			
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	<i>Nota 4.2</i>
Kapitał zapasowy	678,0	678,0	
Pozostałe składniki kapitału własnego	(63,0)	(65,9)	
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych	194,5	176,9	
Zyski zatrzymane	308,8	204,6	
Kapitał własny razem	3 357,6	3 232,9	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 934,6	1 711,5	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	9,6	7,9	
Zobowiązania inwestycyjne	34,2	46,7	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	476,6	483,5	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	0,5	0,5	<i>Nota 5.9</i>
Zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego	95,4	94,5	<i>Nota 3.1</i>
Zobowiązania długoterminowe razem	2 550,9	2 344,6	
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	741,2	660,7	<i>Nota 4.1</i>
Zobowiązania handlowe	775,2	803,8	
Zobowiązania inwestycyjne	116,8	143,0	<i>Nota 5.7</i>
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	164,1	156,7	<i>Nota 5.8</i>
Pozostałe rezerwy	20,5	21,4	<i>Nota 5.9</i>
Pozostałe zobowiązania	321,7	297,1	<i>Nota 5.10</i>
Zobowiązania krótkoterminowe razem	2 139,5	2 082,7	
Zobowiązania razem	4 690,4	4 427,3	
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	8 048,0	7 660,2	

KWARTALNE 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
			Zyski / (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających			
1/01/2023	2 239,3	678,0	(12,9)	(26,7)	(26,3)	176,9	204,6	3 232,9
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	104,2	104,2
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	(0,5)	3,4	17,6	-	20,5
Całkowite dochody razem	-	-	-	(0,5)	3,4	17,6	104,2	124,7
31/03/2023	2 239,3	678,0	(12,9)	(27,2)	(22,9)	194,5	308,8	3 357,6
1/01/2022	2 239,3	771,7	(12,9)	(42,0)	(20,9)	142,5	(37,1)	3 040,6
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	-	(47,6)	(47,6)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	(4,5)	20,6	-	16,1
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	(4,5)	20,6	(47,6)	(31,5)
31/03/2022	2 239,3	771,7	(12,9)	(42,0)	(25,4)	163,1	(84,7)	3 009,1

KWARTALNE SKONSOLIDOWANE SPRAWOZDANIE Z PRZEPLYWÓW PIENIĘŻNYCH

	3 miesiące zakończone 31/03/2023	3 miesiące zakończone 31/03/2022
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej		
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	130,6	(55,5)
Korekty		
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	191,4	183,9
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	31,7	19,4
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	(0,1)	0,4
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(23,8)	(3,4)
Zmiany w kapitale obrotowym	(32,2)	(108,7)
Pozostałe korekty	(0,2)	1,5
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	297,4	37,6
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej		
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(255,8)	(258,1)
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	1,9	27,2
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	0,4	-
Pozostałe wpływy związane z działalnością inwestycyjną	1,4	0,2
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(252,1)	(230,7)
Przepływy pieniężne z działalności finansowej		
Wydatki z tytułu leasingu	(40,3)	(42,2)
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	158,7	163,5
Spłata kredytów / pożyczek	(77,3)	(77,5)
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(37,1)	(18,9)
Dotacje otrzymane	-	25,1
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(0,8)	(0,9)
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	3,2	49,1
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	48,5	(144,0)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	181,5	254,5
Wpływ zmian kursów walut na saldo środków pieniężnych w walutach obcych	0,3	0,8
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	230,3	111,3
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	43,1	39,4



NOTY OBJAŚNIAJĄCE DO KWARTALNEGO 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.
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 I kwartale 2023 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 jest rok kalendarzowy.

Skład organów zarządczych i nadzorujących Jednostki dominującej oraz struktura akcjonariatu Jednostki dominującej na dzień 31 marca 2023 roku zostały zaprezentowane w Pozostałych Informacjach do Skonsolidowanego Raportu Kwartalnego za I kwartał 2023 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 bocznikowe i trakcyjne,
- naprawa i serwis taboru kolejowego,
- usługi rekultywacyjne.

Na dzień bilansowy w skład Grupy Kapitałowej PKP CARGO (zwanej dalej Grupą) wchodziły PKP CARGO S.A. 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 Grupy nie jest ograniczony.



1.1 Podstawowe informacje o działalności Grupy (cd.)

Nazwa jednostki	Typ jednostki	Siedziba	Procentowa wielkość posiadanych udziałów / akcji	
			31/03/2023	31/12/2022
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	Warszawa	100%	100%
PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o.	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Żurawica	100%	100%
PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. ¹⁾	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. ²⁾	jednostka zależna – konsolidowana metodą pełną	Warszawa	100%	100%
PKP Linia Chełmska Szerokotorowa Sp. z o.o.	pozostała jednostka zależna	Chełm	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. ³⁾	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	Horni Sucha	20,6%	20,6%
PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s.	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⁾ W dniu 30 stycznia 2023 roku nastąpiło podwyższenie kapitału zakładowego spółki PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. poprzez ustanowienie nowych udziałów, pokrytych wniesionym przez Jednostkę dominującą wkładem pieniężnym w kwocie 13,5 milionów złotych.

²⁾ W dniu 2 marca 2023 roku nastąpiło podwyższenie kapitału zakładowego spółki PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o. poprzez ustanowienie nowych udziałów, o wartości 28,3 milionów złotych, pokrytych wniesionym przez Jednostkę dominującą wkładem niepieniężnym.

³⁾ Ze skutkiem na dzień 6 marca 2023 roku spółka AWT Čechofracht a.s. z siedzibą w Ostrawie, w której PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udział w kapitale zakładowym, zmieniła nazwę na AWT CFT a.s.

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 Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego lub prezentowane są jako pozostałe aktywa.

1.2 Podstawa sporządzenia Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe sporządzono zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami przyjętymi przez Unię Europejską ("MSSF UE"), opublikowanymi i obowiązującymi w I kwartale 2023 roku.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe należy czytać łącznie ze zbadanym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2022 roku sporządzonym według MSSF UE. Zasady (polityka) rachunkowości zastosowane do sporządzenia niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego są spójne z tymi, które zastosowano przy sporządzaniu Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2022 roku. Niemniej jednak dokonano zmiany w zakresie prezentacji kosztów pozostałych usług za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2022 roku, w związku ze zmianą wprowadzoną począwszy od Kwartalnego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego za okres 9 miesięcy zakończony 30 września 2022 roku.

W oparciu o zatwierdzone w Grupie prognozy finansowe niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2023 roku zostało sporządzone przy założeniu kontynuacji działalności w dającej się przewidzieć przyszłości. Na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego nie istnieją istotne okoliczności wskazujące na zagrożenie kontynuacji działalności gospodarczej przez Grupę przez okres przynajmniej 12 miesięcy od końca okresu sprawozdawczego.

Niniejsze Kwartałne 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 Kwartalnego 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 Kwartałne 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 Kwartalnym 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 oraz sprawozdania z przepływów pieniężnych	
	31/03/2023	31/12/2022	3 miesiące zakończone 31/03/2023	3 miesiące zakończone 31/03/2022
EUR	4,6755	4,6899	4,7005	4,6472
CZK	0,1987	0,1942	0,1987	0,1888

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe nie podlegało badaniu przez biegłego rewidenta. Pozycje skonsolidowanego sprawozdania z sytuacji finansowej na dzień 31 grudnia 2022 roku zostały zbadane przez biegłego rewidenta podczas badania Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO za rok zakończony 31 grudnia 2022 roku sporządzonego według MSSF UE.

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 30 maja 2023 roku.

1.3 Platforma zastosowanych Międzynarodowych Standardów Sprawozdawczości Finansowej

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

Zatwierdzając niniejsze Kwartalne 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
MSSF 17 „Umowy ubezpieczeniowe” oraz zmiany do MSSF 17	1 stycznia 2023 roku
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” i Instrukcji Praktycznej MSSF 2 - ujawnienia dotyczące polityki rachunkowości	1 stycznia 2023 roku
Zmiany do MSR 8 „Zasady (polityka) rachunkowości, zmiany wartości szacunkowych i korygowanie błędów” - definicja wartości szacunkowych	1 stycznia 2023 roku
Zmiany do MSR 12 „Podatek dochodowy” – podatek odroczony związany z aktywami i zobowiązaniami wynikającymi z pojedynczej transakcji	1 stycznia 2023 roku
Zmiany do MSSF 17 „Umowy ubezpieczeniowe: Pierwsze zastosowanie MSSF 17 i MSSF 9” – Informacje porównawcze	1 stycznia 2023 roku

Powyżej przedstawione standardy oraz interpretacje nie miały istotnego wpływu na sprawozdanie finansowe Grupy.

Standardy i Interpretacje przyjęte przez RMSR oraz niezatwierdzone przez UE

MSSF w kształcie zatwierdzonym przez UE nie różni się obecnie w znaczący sposób od regulacji przyjętych przez Radę Międzynarodowych Standardów Rachunkowości, z wyjątkiem poniższych standardów, zmian do standardów i interpretacji, które nie zostały jeszcze zatwierdzone przez UE i nie weszły w życie. W ocenie Zarządu Jednostki dominującej zatwierdzenie przez UE poniższych standardów nie spowoduje istotnych zmian w sprawozdaniu finansowym Grupy w kolejnych okresach sprawozdawczych.

Standard / Interpretacja	Data wejścia w życie
Zmiany do MSR 1 „Prezentacja sprawozdań finansowych” - klasyfikacja zobowiązań jako krótkoterminowe lub długoterminowe oraz zobowiązania długoterminowe z kowenantami	1 stycznia 2024 roku
Zmiany do MSSF 16 „Leasing” - Zobowiązanie z tytułu leasingu w przypadku sprzedaży i leasingu zwrotnego	1 stycznia 2024 roku

1.4 Sytuacja płynnościowa Grupy i zarządzanie ryzykiem płynności

Grupa narażona jest na ryzyko płynności wynikające z relacji aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych. W celu zminimalizowania możliwości wystąpienia zakłóceń przepływów środków pieniężnych oraz ryzyka utraty płynności Grupa podejmuje działania zmierzające do średnioterminowego zapewnienia dostępności narzędzi wspierających finansowanie działalności operacyjnej i inwestycyjnej.

W dniu 2 stycznia 2023 roku Jednostka dominująca zawarła Umowę kredytu inwestycyjnego z bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. do maksymalnej kwoty 100,0 milionów złotych z okresem dostępności do 29 grudnia 2023 roku. Dodatkowo w Grupie PKP CARGO funkcjonuje również system koncentracji środków finansowych (cash pool) obejmujący na dzień 31 marca 2023 roku 8 spółek z Grupy. Cash pool, niezależnie od środków gromadzonych przez poszczególnych uczestników, jest powiązany z elastyczną linią kredytową w postaci kredytu w rachunku bieżącym. Informacje o dostępnych źródłach finansowania na dzień 31 marca 2023 roku zostały zaprezentowane w **Nocie 4.1** niniejszego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Ponadto w toku zarządzania sytuacją płynnościową Grupa na bieżąco monitoruje poziomy należności i zobowiązań handlowych.

Aktualizacja ryzyk wywołanych inwazją Rosji na Ukrainę może wpływać na sytuację finansową Grupy w kolejnych okresach sprawozdawczych.

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

31/03/2023	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	371,7	489,0	1 545,1	751,1	3 156,9	2 675,8
Zobowiązania handlowe	772,4	2,8	9,6	-	784,8	784,8
Zobowiązania inwestycyjne	72,0	45,8	34,5	-	152,3	151,0
Cash pool	1,2	-	-	-	1,2	1,2
Razem	1 217,3	537,6	1 589,2	751,1	4 095,2	3 612,8

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

31/12/2022	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	303,9	451,4	1 352,7	662,3	2 770,3	2 372,2
Zobowiązania handlowe	797,7	6,1	7,9	-	811,7	811,7
Zobowiązania inwestycyjne	94,5	49,6	47,2	-	191,3	189,7
Cash pool	1,2	-	-	-	1,2	1,2
Instrumenty pochodne – kontrakt swap	0,3	-	-	-	0,3	0,3
Razem	1 197,6	507,1	1 407,8	662,3	3 774,8	3 375,1

Struktura wiekowa zobowiązań handlowych i inwestycyjnych

	31/03/2023			31/12/2022		
	Zobowiązania handlowe	Zobowiązania inwestycyjne	Razem	Zobowiązania handlowe	Zobowiązania inwestycyjne	Razem
Zobowiązania nieprzeterminowane	513,4	142,8	656,2	534,0	177,7	711,7
Zobowiązania przeterminowane						
do 30 dni	196,6	7,7	204,3	146,7	6,6	153,3
31 - 90 dni	67,7	0,5	68,2	124,7	5,4	130,1
91 - 180 dni	3,7	-	3,7	3,0	-	3,0
181 - 365 dni	1,5	-	1,5	1,2	-	1,2
powyżej 365 dni	1,9	-	1,9	2,1	-	2,1
Razem	784,8	151,0	935,8	811,7	189,7	1 001,4

Analiza wiekowa należności handlowych

	31/03/2023			31/12/2022		
	Brutto	Oczekiwane straty kredytowe	Netto	Brutto	Oczekiwane straty kredytowe	Netto
Należności nieprzeterminowane	723,3	(1,1)	722,2	710,0	(1,1)	708,9
Należności przeterminowane						
do 30 dni	45,5	(0,1)	45,4	34,8	(0,2)	34,6
31 - 90 dni	7,1	(0,9)	6,2	16,6	(1,0)	15,6
91 - 180 dni	9,9	(1,4)	8,5	4,3	(2,0)	2,3
181 - 365 dni	5,0	(2,9)	2,1	4,3	(1,4)	2,9
powyżej 365 dni	144,0	(130,4)	13,6	141,7	(129,3)	12,4
Razem	934,8	(136,8)	798,0	911,7	(135,0)	776,7

1.5 Istotne wartości oparte na profesjonalnym osądzie i szacunkach

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2023 roku nie miały miejsca zmiany założeń przyjętych przez Zarząd Jednostki dominującej przy ustalaniu wielkości szacunkowych, które miałyby istotny wpływ na okres bieżący lub na okresy przyszłe.

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.

3 miesiące zakończony 31/03/2023	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	65,0	4,6	500,8	728,6	1 299,0
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,5	-	0,3	30,8	31,6
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	3,0	45,4	43,0	91,4
Przychody przeładunkowe	-	0,2	4,1	51,5	55,8
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	0,4	-	13,2	13,6
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	15,2	15,2
Pozostałe przychody	0,2	10,0	2,9	44,3	57,4
Razem	65,7	18,2	553,5	926,6	1 564,0
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	0,1	-	15,2	15,3
Przez okres	65,7	18,1	553,5	911,4	1 548,7
Razem	65,7	18,2	553,5	926,6	1 564,0

3 miesiące zakończony 31/03/2022	Grupa podmiotów związanych z największym kontrahentem zewnętrznym	Podmioty powiązane z Grupy PKP	Pozostałe podmioty powiązane ze Skarbem Państwa	Pozostali	Razem
Przychody z tytułu kolejowych usług przewozowych oraz spedycyjnych	65,2	-	270,2	579,3	914,7
Przychody z pozostałej działalności transportowej	0,6	-	0,1	37,8	38,5
Przychody bocznicowe i trakcyjne	-	2,7	40,5	41,5	84,7
Przychody przeładunkowe	-	-	0,1	36,2	36,3
Przychody z tytułu usług rekultywacyjnych	-	0,5	0,5	18,3	19,3
Przychody z tytułu sprzedaży towarów i materiałów	-	-	-	36,5	36,5
Pozostałe przychody	0,3	5,3	2,6	28,1	36,3
Razem	66,1	8,5	314,0	777,7	1 166,3
Termin ujmowania przychodów					
W określonym momencie	-	-	-	37,1	37,1
Przez okres	66,1	8,5	314,0	740,6	1 129,2
Razem	66,1	8,5	314,0	777,7	1 166,3

2.1 Przychody z tytułu umów z klientami (cd.)

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 rozbiu na miejsce ich siedziby:

	3 miesiące zakończone 31/03/2023	3 miesiące zakończone 31/03/2022
Polska	1 217,0	844,9
Czechy	164,6	143,4
Niemcy	68,2	64,3
Włochy	17,7	12,6
Słowacja	17,6	16,6
Dania	12,9	16,7
Pozostałe kraje	66,0	67,8
Razem	1 564,0	1 166,3

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

	31/03/2023	31/12/2022
Polska	5 722,2	5 411,0
Czechy	735,5	733,7
Pozostałe kraje	11,0	11,5
Razem	6 468,7	6 156,2

Informacje o wiodących klientach

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2023 roku oraz 31 marca 2022 roku przychody od żadnego z klientów Grupy nie przekroczyły 10% sumy przychodów z tytułu umów z klientami.

Aktywa z tytułu umów z klientami

	31/03/2023	31/03/2022
Stan na początek okresu sprawozdawczego	49,8	33,9
Ujęcie przychodu przed wystawieniem dokumentu sprzedaży	35,0	43,2
Reklasyfikacja do należności	(48,5)	(33,2)
Różnice kursowe z wyceny	0,4	0,5
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	36,7	44,4



2.2 Koszty operacyjne

Zużycie energii i paliwa trakcyjnego

	3 miesiące zakończone 31/03/2023	3 miesiące zakończone 31/03/2022
Zużycie paliwa trakcyjnego	(44,1)	(44,5)
Zużycie elektrycznej energii trakcyjnej	(213,3)	(139,0)
Razem	(257,4)	(183,5)

Pozostałe usługi

	3 miesiące zakończone 31/03/2023	3 miesiące zakończone 31/03/2022
Usługi remontowe i utrzymania składników majątku trwałego	(25,5)	(21,1)
Czyszcze i opłaty za użytkowanie nieruchomości i taboru	(28,1)	(27,2)
Usługi telekomunikacyjne	(1,7)	(1,5)
Usługi prawne, doradcze i podobne	(2,7)	(2,7)
Usługi informatyczne	(12,2)	(11,8)
Usługi przeładunkowe	(9,7)	(6,2)
Usługi rekultywacyjne	(15,7)	(18,9)
Usługi manewrowe, trakcyjne i rewidenckie	(13,6)	(9,0)
Pozostałe usługi	(14,8)	(9,7)
Razem	(124,0)	(108,1)

Koszty świadczeń pracowniczych

	3 miesiące zakończone 31/03/2023	3 miesiące zakończone 31/03/2022
Wynagrodzenia	(370,3)	(307,5)
Koszty ubezpieczeń społecznych	(78,2)	(64,8)
Koszty odpisów na ZFŚS	(7,8)	(8,0)
Pozostałe świadczenia na rzecz pracowników w trakcie zatrudnienia	(12,8)	(10,4)
Świadczenia po okresie zatrudnienia	(4,8)	(1,9)
Zmiana wartości rezerw na świadczenia pracownicze	(17,9)	(23,5)
Razem	(491,8)	(416,1)

Pozostałe koszty

	3 miesiące zakończone 31/03/2023	3 miesiące zakończone 31/03/2022
Zużycie paliwa nietrakcyjnego	(9,0)	(8,8)
Zużycie energii elektrycznej, gazu i wody	(30,5)	(19,5)
Zużycie materiałów	(28,3)	(20,5)
Podatki i opłaty	(10,2)	(9,4)
Wartość sprzedanych materiałów	(8,1)	(18,3)
Podróże służbowe	(9,0)	(6,4)
Pozostałe	(9,0)	(5,2)
Razem	(104,1)	(88,1)

Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości

	3 miesiące zakończone 31/03/2023	3 miesiące zakończone 31/03/2022
Amortyzacja taboru kolejowego	(145,0)	(133,9)
Amortyzacja pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	(17,0)	(16,8)
Amortyzacja praw do użytkowania aktywów	(28,1)	(29,9)
Amortyzacja aktywów niematerialnych	(1,5)	(2,0)
(Zawiązane) / rozwiązane odpisy z tytułu utraty wartości		
Tabor kolejowy	0,2	-
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	-	(1,3)
Razem	(191,4)	(183,9)

2.3 Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne

	3 miesiące zakończone 31/03/2023	3 miesiące zakończone 31/03/2022
Zysk ze sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych	0,3	5,1
Rozwiązane odpisy aktualizujące należności handlowe	1,4	0,6
Kary i odszkodowania	7,0	3,2
Rozwiązane pozostałe rezerwy	1,2	0,9
Odsetki od należności handlowych i pozostałych	0,9	0,6
Wynik netto z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	-	0,9
Dotacje	0,4	2,0
Inne	0,9	1,1
Pozostałe przychody operacyjne razem	12,1	14,4
Utworzone odpisy aktualizujące należności handlowe	(2,2)	(0,6)
Kary i odszkodowania	(4,3)	(2,9)
Koszty likwidacji majątku trwałego i obrotowego	(1,4)	(4,9)
Utworzone pozostałe rezerwy	(1,4)	(1,3)
Odsetki od zobowiązań handlowych oraz pozostałych zobowiązań	(4,7)	(1,5)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych od należności i zobowiązań handlowych	(1,2)	-
Inne	(1,8)	(1,4)
Pozostałe koszty operacyjne razem	(17,0)	(12,6)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	(4,9)	1,8

2.4 Przychody i (koszty) finansowe

Przychody i (koszty) finansowe

	3 miesiące zakończone 31/03/2023	3 miesiące zakończone 31/03/2022
Przychody odsetkowe	1,3	0,1
Inne	0,1	-
Przychody finansowe razem	1,4	0,1
Koszty odsetkowe	(32,6)	(19,5)
Rozliczenie dyskonta z tytułu rezerw na świadczenia pracownicze	(9,4)	(4,6)
Wynik netto z tytułu różnic kursowych	(0,5)	(0,8)
Inne	(0,4)	(0,3)
Koszty finansowe razem	(42,9)	(25,2)
Przychody i (koszty) finansowe	(41,5)	(25,1)

3. Noty objaśniające dotyczące opodatkowania

3.1 Podatek dochodowy

Podatek dochodowy ujęty w wyniku

	3 miesiące zakończone 31/03/2023	3 miesiące zakończone 31/03/2022
Bieżący podatek dochodowy		
Bieżące obciążenie podatkowe	(13,8)	(3,4)
Korekty wykazane w bieżącym roku w odniesieniu do podatku z lat ubiegłych	-	(0,1)
Odroczony podatek dochodowy		
Podatek odroczony powstały w ciągu okresu sprawozdawczego	(12,6)	11,4
Podatek dochodowy ujęty w wyniku	(26,4)	7,9

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

	3 miesiące zakończone 31/03/2023	3 miesiące zakończone 31/03/2022
Podatek odroczony od wyceny instrumentów zabezpieczających	(0,8)	1,1
Podatek odroczony od zysków / (strat) aktuarialnych dotyczących świadczeń pracowniczych	0,1	-
Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego jednostek zagranicznych ujęte w pozostałych całkowitych dochodach ¹⁾	(2,4)	(2,5)
Podatek odroczony ujęty w pozostałych całkowitych dochodach	(3,1)	(1,4)

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

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 Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym prezentuje się następujące wartości:

	31/03/2023	31/12/2022
Aktywa z tytułu podatku odroczonego	161,3	176,1
Zobowiązania z tytułu podatku odroczonego	(95,4)	(94,5)
Razem	65,9	81,6

Tabela ruchów dla odroczonego podatku dochodowego przed kompensatą

3 miesiące zakończone 31/03/2023	1/01/2023	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego	31/03/2023
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:					
Niefinansowe aktywa trwałe	(83,7)	0,2	-	(2,2)	(85,7)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	(16,3)	2,3	-	(0,2)	(14,2)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	23,3	(7,0)	-	-	16,3
Zapasy	(9,3)	0,5	-	-	(8,8)
Należności leasingowe	(1,7)	0,1	-	-	(1,6)
Należności handlowe	(4,1)	2,7	-	-	(1,4)
Rezerwy na świadczenia pracownicze	121,7	(0,8)	0,1	-	121,0
Pozostałe	9,0	2,3	(0,8)	-	10,5
Niewykorzystane straty podatkowe	42,7	(12,9)	-	-	29,8
Razem	81,6	(12,6)	(0,7)	(2,4)	65,9

3.1 Podatek dochodowy (cd.)

3 miesiące zakończone 31/03/2022	1/01/2022	Ujęte w wynik	Ujęte w pozostałych całkowitych dochodach	Różnice kursowe z przeliczenia salda podatku odroczonego	31/03/2022
Różnice przejściowe dotyczące składników (zobowiązań) / aktywów z tytułu podatku odroczonego:					
Niefinansowe aktywa trwałe	(118,2)	10,7	-	(2,3)	(109,8)
Prawa do użytkowania aktywów i zobowiązania z tytułu leasingu	(12,7)	(1,0)	-	(0,3)	(14,0)
Pozostałe rezerwy i zobowiązania	17,7	1,3	-	-	19,0
Zapasy	(7,9)	2,5	-	-	(5,4)
Należności leasingowe	(1,7)	-	-	-	(1,7)
Należności handlowe	1,2	(0,5)	-	-	0,7
Rezerwy na świadczenia pracownicze	124,7	1,8	-	0,1	126,6
Pozostałe	17,0	3,1	1,1	-	21,2
Niewykorzystane straty podatkowe	89,7	(6,5)	-	-	83,2
Razem	109,8	11,4	1,1	(2,5)	119,8

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 31 marca 2023 roku

Rok	2024	2025	2026	2027	2028	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	72,2	37,3	46,2	0,7	0,7	157,1

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których ujęto aktywa z tytułu podatku odroczonego na dzień 31 grudnia 2022 roku

Rok	2024	2025	2026	2027	2028	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	72,4	106,1	46,2	-	-	224,7

Straty podatkowe nieujęte w kalkulacji aktywów z tytułu odroczonego podatku dochodowego

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

	31/03/2023	31/12/2022
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt.	14,8	14,2
AWT CFT a.s. (dawniej AWT Čechofracht a.s.)	9,7	9,5
PKP CARGOTABOR USŁUGI Sp. z o.o.	0,1	0,1
Razem	24,6	23,8

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 31 marca 2023 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego

Rok	2023	2024	2025	2026	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	6,3	5,4	12,6	0,3	24,6

Terminy wygaśnięcia strat podatkowych, od których nie ujęto na dzień 31 grudnia 2022 roku aktywów z tytułu podatku odroczonego

Rok	2023	2024	2025	2026	Razem
Niewykorzystane straty podatkowe	6,0	5,3	12,2	0,3	23,8



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 zawierane były głównie na finansowanie bieżącej działalności, finansowanie i refinansowanie planu inwestycyjnego oraz akwizycji. Spłata zaciągniętych zobowiązań wynikających z zawartych umów kredytowych jest dokonywana w PLN i EUR.

Umowy leasingu zawarte są w PLN, EUR, CZK i dotyczą głównie nieruchomości oraz taboru kolejowego.

Pozycje w walutach

31/03/2023	W walucie	W walucie obcej		Razem
	funkcjonalnej PLN	EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	954,6	617,7	-	1 572,3
Leasing	1 025,6	46,4	31,5	1 103,5
Razem	1 980,2	664,1	31,5	2 675,8

31/12/2022	W walucie	W walucie obcej		Razem
	funkcjonalnej PLN	EUR	CZK	
Kredyty bankowe i pożyczki	848,1	646,2	-	1 494,3
Leasing	793,0	52,6	32,3	877,9
Razem	1 641,1	698,8	32,3	2 372,2

Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia

3 miesiące zakończone 31/03/2023	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2023	1 494,3	877,9	2 372,2
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	158,7	206,3	365,0
Modyfikacje istniejących umów	-	60,2	60,2
Leasing zwrotny	-	1,6	1,6
Koszty transakcyjne	0,3	-	0,3
Naliczenie odsetek	21,2	11,0	32,2
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(77,3)	(40,3)	(117,6)
Zapłacone odsetki	(22,8)	(14,3)	(37,1)
Koszty transakcyjne	(0,3)	-	(0,3)
Pozostałe	-	(0,1)	(0,1)
Różnice kursowe ujęte w wyniku	(1,7)	(0,3)	(2,0)
Różnice kursowe z przeliczenia	(0,1)	1,5	1,4
31/03/2023	1 572,3	1 103,5	2 675,8
Długoterminowe	1 000,1	934,5	1 934,6
Krótkoterminowe	572,2	169,0	741,2
Razem	1 572,3	1 103,5	2 675,8



4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

3 miesiące zakończone 31/03/2022	Kredyty bankowe i pożyczki	Leasing	Razem
1/01/2022	1 632,9	931,3	2 564,2
Zaciągnięcie nowych zobowiązań	163,5	0,4	163,9
Modyfikacje istniejących umów	-	9,3	9,3
Koszty transakcyjne	0,2	-	0,2
Naliczenie odsetek	9,9	9,0	18,9
Płatności z tytułu zadłużenia, w tym:			
Spłaty kapitału	(77,5)	(42,2)	(119,7)
Zapłacone odsetki	(9,2)	(9,7)	(18,9)
Koszty transakcyjne	(0,3)	-	(0,3)
Pozostałe	-	(1,5)	(1,5)
Różnice kursowe ujęte w wyniku	8,2	0,4	8,6
Różnice kursowe z przeliczenia	0,3	2,3	2,6
31/03/2022	1 728,0	899,3	2 627,3
Długoterminowe	1 256,0	741,6	1 997,6
Krótkoterminowe	472,0	157,7	629,7
Razem	1 728,0	899,3	2 627,3

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

	Prezentacja w sprawozdaniu z wyniku i pozostałych całkowitych dochodów	31/03/2023	31/03/2022
Przychody z tytułu umów leasingu operacyjnego	Przychody z tytułu umów z klientami	15,7	8,1
Koszty z tytułu leasingu krótkoterminowego	Pozostałe usługi	(17,3)	(19,4)

Warunki umów kredytowych

Podpisane z bankami umowy nakładają na Grupę zobowiązania natury prawnofinansowej 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 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 większości umów 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 31 marca 2023 roku w przypadku Jednostki dominującej i spółek zależnych warunki określone w umowach kredytowych zostały spełnione i tym samym na podstawie MSR 1 nie istniała konieczność przeklasyfikowania długoterminowych zobowiązań z tytułu kredytów do części krótkoterminowej.

4.1 Uzgodnienie zobowiązań z tytułu zadłużenia (cd.)

Niewykorzystane linie kredytowe i leasingowe

Rodzaj kredytu	Nazwa banku	Okres dostępności	Waluta umowy	31/03/2023	31/12/2022
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	24/05/2023	PLN	99,8	100,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A.	27/06/2023	PLN	-	-
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Polska Kasa Opieki S.A.	09/07/2023	PLN	1,6	1,6
Kredyt w rachunku bieżącym	Bank Gospodarstwa Krajowego	20/10/2023	PLN	100,0	100,0
Kredyt w rachunku bieżącym	Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. ¹⁾	19/03/2024	PLN	-	58,7
Linia leasingowa	PEKAO LEASING Sp. z o.o.	9/10/2023	PLN	27,7	99,0
Linia leasingowa	PKO Leasing S.A.	31/12/2023	PLN	64,8	200,0
Razem				293,9	559,3

¹⁾ W dniu 17 marca 2023 roku Jednostka dominująca podpisała aneks do umowy o kredyt w rachunku bieżącym przedłużający okres dostępności kredytu do dnia 19 marca 2024 roku.

4.2 Kapitał własny

Kapitał zakładowy

	31/03/2023	31/12/2022
Kapitał zakładowy składa się z:		
Akcje zwykłe - w pełni opłacone i zarejestrowane	2 239,3	2 239,3

Na dzień 31 marca 2023 roku oraz na dzień 31 grudnia 2022 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. Zgodnie ze statutem Jednostki dominującej PKP S.A. posiada szczególne uprawnienia osobiste polegające na uprawnieniu do powoływania i odwoływania Członków Rady Nadzorczej 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 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2023 roku oraz 31 marca 2022 roku nie wystąpiły zmiany w kapitale zakładowym Jednostki dominującej.

Zmiany w kapitale zapasowym i zyskach zatrzymanych

W dniu 4 kwietnia 2023 roku Zarząd Jednostki dominującej podjął uchwałę dotyczącą rekomendacji w zakresie przeznaczenia zysku za 2022 rok w wysokości 102,7 milionów złotych wykazanego w Jednostkowym Sprawozdaniu Finansowym w całości na zasilenie kapitału zapasowego.

4.3 Środki pieniężne i ich ekwiwalenty

Struktura środków pieniężnych i ich ekwiwalentów

	31/03/2023	31/12/2022
Środki pieniężne w kasie i na rachunkach bankowych	127,4	114,7
Lokaty bankowe do 3 miesięcy	97,0	52,8
Inne środki pieniężne	5,9	14,0
Razem	230,3	181,5
<i>w tym: Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	<i>43,1</i>	<i>47,3</i>

Środki pieniężne o ograniczonej możliwości dysponowania obejmowały głównie środki pieniężne otrzymane w ramach wadów i gwarancji oraz zgromadzone na rachunkach bankowych prowadzonych dla mechanizmu podzielonej płatności.

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

3 miesiące zakończone 31/03/2023	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2023	7 343,7	1 033,2	483,6	104,5	46,0	103,1	1 770,4
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	160,8	160,8
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	38,5	38,5
Wykup przedmiotu leasingu	33,0	-	4,2	1,1	-	-	5,3
Rozliczenie środków trwałych w budowie	162,1	2,5	3,2	1,0	0,4	(169,2)	(162,1)
Sprzedaż	-	-	-	(1,7)	-	-	(1,7)
Likwidacja	(70,2)	-	(0,2)	-	(0,1)	(0,1)	(0,4)
Różnice kursowe z przeliczenia	19,1	4,4	1,3	1,0	0,1	0,4	7,2
Pozostałe	0,1	0,1	-	-	-	-	0,1
31/03/2023	7 487,8	1 040,2	492,1	105,9	46,4	133,5	1 818,1
Skumulowane umorzenie							
1/01/2023	(2 950,2)	(363,3)	(381,8)	(88,3)	(41,6)	-	(875,0)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(145,0)	(8,8)	(6,5)	(1,3)	(0,4)	-	(17,0)
Wykup przedmiotu leasingu	(15,1)	-	(2,7)	(0,9)	-	-	(3,6)
Sprzedaż	-	-	-	0,2	-	-	0,2
Likwidacja	69,0	-	0,2	-	0,1	-	0,3
Różnice kursowe z przeliczenia	(7,6)	(1,3)	(0,8)	(0,9)	(0,1)	-	(3,1)
Pozostałe	-	(0,1)	(0,2)	-	-	-	(0,3)
31/03/2023	(3 048,9)	(373,5)	(391,8)	(91,2)	(42,0)	-	(898,5)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2023	(185,2)	(0,9)	(1,8)	-	-	(1,6)	(4,3)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Rozwiązanie odpisu	0,2	-	-	-	-	-	-
Wykorzystanie odpisu	-	-	-	-	-	0,1	0,1
Różnice kursowe z przeliczenia	(0,1)	-	-	-	-	-	-
31/03/2023	(185,1)	(0,9)	(1,8)	-	-	(1,5)	(4,2)
Wartość netto							
1/01/2023	4 208,3	669,0	100,0	16,2	4,4	101,5	891,1
31/03/2023	4 253,8	665,8	98,5	14,7	4,4	132,0	915,4

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

3 miesiące zakończone 31/03/2022	Tabor kolejowy	Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe					Razem
		Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Środki trwałe w budowie	
Wartość brutto							
1/01/2022	7 155,4	1 014,3	468,3	96,0	45,0	83,7	1 707,3
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>							
Naprawy okresowe taboru	-	-	-	-	-	117,7	117,7
Pozostałe nabycie	-	-	-	-	-	93,6	93,6
Wykup przedmiotu leasingu	21,1	-	-	-	-	-	-
Rozliczenie środków trwałych w budowie	199,8	23,3	2,6	1,0	0,3	(227,0)	(199,8)
Dotacja do aktywów trwałych	(23,8)	(7,1)	-	-	-	5,9	(1,2)
Sprzedaż	(2,6)	(6,5)	(0,4)	(0,5)	-	-	(7,4)
Likwidacja	(55,9)	-	(0,9)	-	-	(0,2)	(1,1)
Różnice kursowe z przeliczenia	25,4	5,5	1,5	1,2	-	0,5	8,7
Pozostałe	0,9	-	-	-	-	-	-
31/03/2022	7 320,3	1 029,5	471,1	97,7	45,3	74,2	1 717,8
Skumulowane umorzenie							
1/01/2022	(2 726,7)	(327,0)	(354,6)	(84,9)	(39,9)	-	(806,4)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Koszty amortyzacji	(133,9)	(8,8)	(6,6)	(0,9)	(0,5)	-	(16,8)
Wykup przedmiotu leasingu	(7,8)	-	-	-	-	-	-
Sprzedaż	2,2	-	0,4	0,5	-	-	0,9
Likwidacja	51,3	-	0,9	-	-	-	0,9
Różnice kursowe z przeliczenia	(8,9)	(1,5)	(0,8)	(1,1)	-	-	(3,4)
Pozostałe	(0,6)	-	(0,2)	-	-	-	(0,2)
31/03/2022	(2 824,4)	(337,3)	(360,9)	(86,4)	(40,4)	-	(825,0)
Skumulowana utrata wartości							
1/01/2022	(187,1)	(0,9)	(1,7)	-	-	(4,9)	(7,5)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>							
Ujęcie odpisu	-	-	-	-	-	(1,3)	(1,3)
Wykorzystanie odpisu	0,1	-	-	-	-	0,2	0,2
Różnice kursowe z przeliczenia	(1,6)	-	-	-	-	(0,1)	(0,1)
31/03/2022	(188,6)	(0,9)	(1,7)	-	-	(6,1)	(8,7)
Wartość netto							
1/01/2022	4 241,6	686,4	112,0	11,1	5,1	78,8	893,4
31/03/2022	4 307,3	691,3	108,5	11,3	4,9	68,1	884,1

5.2 Prawa do użytkowania aktywów

Zmiana stanu praw do użytkowania aktywów

3 miesiące zakończone 31/03/2023	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
1/01/2023	486,9	844,4	61,4	25,5	1,4	1 419,6
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	202,8	0,3	2,3	0,9	-	206,3
Modyfikacje umów	0,3	57,5	0,1	2,3	-	60,2
Leasing zwrotny	-	-	-	1,6	-	1,6
Naprawy okresowe taboru	1,9	-	-	-	-	1,9
Zwrot przedmiotu leasingu	(4,6)	(0,3)	-	(0,1)	-	(5,0)
Wykup przedmiotu leasingu	(33,0)	-	(4,2)	(1,1)	-	(38,3)
Pozostałe	-	0,5	-	-	-	0,5
Różnice kursowe z przeliczenia	3,8	1,2	0,6	0,2	-	5,8
31/03/2023	658,1	903,6	60,2	29,3	1,4	1 652,6
Skumulowane umorzenie						
1/01/2023	(186,4)	(220,9)	(20,5)	(18,4)	(1,2)	(447,4)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(9,3)	(16,0)	(1,7)	(1,0)	(0,1)	(28,1)
Zwrot przedmiotu leasingu	4,6	0,2	-	0,1	-	4,9
Wykup przedmiotu leasingu	15,1	-	2,7	0,9	-	18,7
Różnice kursowe z przeliczenia	(1,5)	(0,6)	(0,3)	(0,1)	-	(2,5)
31/03/2023	(177,5)	(237,3)	(19,8)	(18,5)	(1,3)	(454,4)
Wartość netto						
1/01/2023	300,5	623,5	40,9	7,1	0,2	972,2
31/03/2023	480,6	666,3	40,4	10,8	0,1	1 198,2

3 miesiące zakończone 31/03/2022	Tabor kolejowy	Nieruchomości	Urządzenia techniczne i maszyny	Środki transportu	Inne środki trwałe	Razem
Wartość brutto						
1/01/2022	527,5	799,1	53,0	21,5	1,4	1 402,5
<i>Zwiększenia / (zmniejszenia):</i>						
Nowe umowy leasingu	-	0,2	-	0,2	-	0,4
Modyfikacje umów	-	6,4	-	2,9	-	9,3
Zwrot przedmiotu leasingu	(6,5)	(1,7)	-	(0,2)	-	(8,4)
Wykup przedmiotu leasingu	(21,1)	-	-	-	-	(21,1)
Pozostałe	-	(0,1)	-	-	-	(0,1)
Różnice kursowe z przeliczenia	4,7	7,1	0,5	0,2	-	12,5
31/03/2022	504,6	811,0	53,5	24,6	1,4	1 395,1
Skumulowane umorzenie						
1/01/2022	(175,2)	(166,5)	(14,9)	(14,3)	(0,9)	(371,8)
<i>(Zwiększenia) / zmniejszenia:</i>						
Koszty amortyzacji	(11,7)	(15,1)	(1,9)	(1,1)	(0,1)	(29,9)
Zwrot przedmiotu leasingu	6,5	0,3	-	0,1	-	6,9
Wykup przedmiotu leasingu	7,8	-	-	-	-	7,8
Różnice kursowe z przeliczenia	(2,3)	(6,3)	(0,2)	(0,1)	-	(8,9)
31/03/2022	(174,9)	(187,6)	(17,0)	(15,4)	(1,0)	(395,9)
Wartość netto						
1/01/2022	352,3	632,6	38,1	7,2	0,5	1 030,7
31/03/2022	329,7	623,4	36,5	9,2	0,4	999,2

5.3 Inwestycje w jednostkach wycenianych metodą praw własności (MPW)

Zestawienie inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	Wartość bilansowa	
	31/03/2023	31/12/2022
COSCO Shipping Lines (POLAND) Sp. z o.o.	1,0	0,9
Terminale Przeładunkowe Sławków - Medyka Sp. z o.o.	22,6	22,3
Transgaz S.A.	8,2	7,3
PKP CARGO CONNECT GmbH	5,2	3,3
PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s.	2,8	2,8
PKP CARGO INTERNATIONAL SI d.o.o.	1,7	4,0
Centralny Terminal Multimodalny Sp. z o.o.	1,2	1,2
Razem	42,7	41,8

Zestawienie zmian inwestycji w jednostkach wycenianych MPW

	3 miesiące zakończone 31/03/2023	3 miesiące zakończone 31/03/2022
Stan na początek okresu sprawozdawczego	41,8	36,7
Sprzedaż udziałów	-	-
Udział w zyskach / (stratach) jednostek wycenianych MPW	4,1	1,1
Zmiany kapitału własnego z tytułu dywidend	(3,2)	(2,5)
Różnice kursowe z przeliczenia sprawozdań finansowych jednostek zagranicznych	-	0,3
Stan na koniec okresu sprawozdawczego	42,7	35,6

5.4 Zapasy

Struktura zapasów

	31/03/2023	31/12/2022
Zapasy strategiczne	40,7	31,8
Tabor w trakcie kasacji	41,1	42,5
Pozostałe zapasy	142,7	130,3
Odpisy aktualizujące	(4,8)	(3,8)
Zapasy netto	219,7	200,8

5.5 Należności handlowe

Struktura należności handlowych

	31/03/2023	31/12/2022
Należności handlowe	934,8	911,7
Odpis aktualizujący należności	(136,8)	(135,0)
Razem	798,0	776,7
Aktywa długoterminowe	8,2	7,3
Aktywa krótkoterminowe	789,8	769,4
Razem	798,0	776,7

5.6 Pozostałe aktywa

Struktura pozostałych aktywów

	31/03/2023	31/12/2022
Aktywa finansowe		
Udziały w jednostkach nienotowanych	5,8	5,8
Aktywa niefinansowe		
Koszty rozliczane w czasie		
Przedpłaty na zakup energii elektrycznej	52,4	74,1
Ubezpieczenia	6,0	5,1
Usługi informatyczne	3,8	4,8
Wykup świadczeń przejazdowych	10,8	0,1
Pozostałe koszty rozliczane w czasie	6,9	3,8
Zaliczki na zakup niefinansowych aktywów trwałych	34,2	18,2
Inne	2,1	1,5
Pozostałe należności		
Rozrachunki z tytułu podatku VAT	43,8	46,3
Należności z tytułu sprzedaży udziałów	3,7	4,1
Należności z tytułu dywidend	3,1	0,3
Inne	14,2	15,7
Aktywa niematerialne		
Licencje	11,7	12,9
Inne aktywa niematerialne	0,3	0,3
Aktywa niematerialne w trakcie dostosowywania	8,8	7,5
Razem	207,6	200,5
Aktywa długoterminowe	64,5	48,6
Aktywa krótkoterminowe	143,1	151,9
Razem	207,6	200,5

5.7 Zobowiązania inwestycyjne

Struktura zobowiązań inwestycyjnych

	31/03/2023	31/12/2022
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące taboru kolejowego	111,2	149,7
Zobowiązania inwestycyjne dotyczące nieruchomości	36,0	31,5
Pozostałe	3,8	8,5
Razem	151,0	189,7
Zobowiązania długoterminowe	34,2	46,7
Zobowiązania krótkoterminowe	116,8	143,0
Razem	151,0	189,7

5.8 Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych

Struktura rezerw z tytułu świadczeń pracowniczych

	31/03/2023	31/12/2022
Programy określonych świadczeń po okresie zatrudnienia		
Odprawy emerytalne i rentowe	209,2	217,5
Odpisy na ZFŚS dla emerytów i rencistów	92,2	91,7
Świadczenia przejazdowe	20,7	20,5
Odprawy pośmiertne	6,8	7,1
Pozostałe świadczenia pracownicze		
Nagrody jubileuszowe	249,0	252,6
Pozostałe świadczenia pracownicze (niewykorzystane urlopy / premie)	62,8	50,8
Razem	640,7	640,2
Rezerwy długoterminowe	476,6	483,5
Rezerwy krótkoterminowe	164,1	156,7
Razem	640,7	640,2

5.9 Pozostałe rezerwy

Struktura pozostałych rezerw

	31/03/2023	31/12/2022
Rezerwa na rekultywację	7,3	7,9
Inne rezerwy	13,7	14,0
Razem	21,0	21,9
Rezerwy długoterminowe	0,5	0,5
Rezerwy krótkoterminowe	20,5	21,4
Razem	21,0	21,9

5.10 Pozostałe zobowiązania

Struktura pozostałych zobowiązań

	31/03/2023	31/12/2022
Zobowiązania finansowe		
Cash pool	1,2	1,2
Instrumenty pochodne – kontrakt swap	-	0,3
Pozostałe zobowiązania		
Zobowiązania z tytułu zabezpieczeń (kaucje, wadia, gwarancje)	39,9	41,6
Zobowiązania publicznoprawne	129,1	116,8
Rozrachunki z pracownikami	112,6	105,6
Otrzymane dotacje	-	0,1
Rozliczenia z tytułu VAT	16,3	18,5
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	6,9	6,6
Pozostałe rozrachunki	15,7	6,4
Razem	321,7	297,1
Zobowiązania krótkoterminowe	321,7	297,1
Razem	321,7	297,1

6. Instrumenty finansowe

6.1 Instrumenty finansowe

Kategorie i klasy instrumentów finansowych

Aktywa finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	31/03/2023	31/12/2022
Aktywa finansowe wyceniane w wartości godziwej przez pozostałe całkowite dochody			
Inwestycje w instrumenty kapitałowe	Nota 5.6	5,8	5,8
Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Należności handlowe	Nota 5.5	798,0	776,7
Należności z tytułu sprzedaży udziałów	Nota 5.6	3,7	4,1
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	Nota 4.3	230,3	181,5
Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9		8,8	9,3
Razem		1 046,6	977,4

6.1 Instrumenty finansowe (cd.)

Zobowiązania finansowe w podziale na kategorie i klasy	Nota	31/03/2023	31/12/2022
Zobowiązania finansowe wyceniane w wartości godziwej przez wynik			
Instrumenty pochodne – kontrakt swap	Nota 5.10	-	0,3
Instrumenty finansowe zabezpieczające			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	611,9	640,3
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	24,6	26,7
Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu			
Kredyty bankowe i pożyczki	Nota 4.1	960,4	854,0
Zobowiązania handlowe		784,8	811,7
Zobowiązania inwestycyjne	Nota 5.7	151,0	189,7
Cash pool	Nota 5.10	1,2	1,2
Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Nota 4.1	1 078,9	851,2
Razem		3 612,8	3 375,1

Odpisy aktualizujące wartość należności handlowych zostały zaprezentowane w **Nocie 5.5** niniejszego Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

Rachunkowość zabezpieczeń

W okresie od 1 stycznia 2023 roku do 31 marca 2023 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 zabezpieczoną stanowią wysoce prawdopodobne przyszłe przepływy pieniężne wyrażone w EUR.

Na dzień 31 marca 2023 roku Grupa ustanowiła następujące instrumenty zabezpieczające:

- kredyty inwestycyjne denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2035 roku. Na dzień 31 marca 2023 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 130,9 milionów EUR stanowiąca równowartość 611,9 milionów złotych;
- leasingi denominowane w EUR. Przepływy pieniężne będące przedmiotem zabezpieczenia realizowane będą do stycznia 2028 roku. Na dzień 31 marca 2023 roku wartość nominalna instrumentu zabezpieczającego wynosiła 5,3 milionów EUR stanowiąca równowartość 24,6 milionów złotych.

Hierarchia wartości godziwej

Na dzień 31 marca 2023 roku oraz 31 grudnia 2022 roku instrumentami finansowymi wycenianymi w wartości godziwej były inwestycje w instrumenty kapitałowe oraz instrumenty pochodne – kontrakty swap.

	31/03/2023		31/12/2022	
	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 2	Poziom 3
Aktywa				
Inwestycje w instrumenty kapitałowe - udziały w spółkach nienotowanych	-	5,8	-	5,8
Zobowiązania				
Instrumenty pochodne – kontrakt swap	-	-	0,3	-

Metody wyceny instrumentów finansowych wycenianych w wartości godziwej
a) Instrumenty pochodne - kontrakt swap

Wartość godziwa kontraktu swap została ustalona w oparciu o różnicę między ceną z dnia zawarcia kontraktu a ceną rynkową na dzień bilansowy. Cena terminowa kalkulowana jest w oparciu o rynkową cenę oleju napędowego.

b) Inwestycje w instrumenty finansowe

Pozycja obejmuje głównie udziały w spółce Euroterminal Sławków Sp. z o.o. w kwocie 4,9 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.

c) 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 wartość godziwa tych instrumentów finansowych na dzień 31 marca 2023 roku oraz na dzień 31 grudnia 2022 roku nie odbiegała istotnie od ich wartości prezentowanych w sprawozdaniu z sytuacji finansowej.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2023 roku oraz 31 marca 2022 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

3 miesiące zakończony 31/03/2023	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(3,9)	2,0	0,1	(22,2)	(10,9)	(34,9)
Różnice kursowe	-	0,1	-	0,3	(2,1)	(1,7)
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	(0,8)	-	-	-	(0,8)
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	(0,3)	-	(0,3)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	(2,4)	-	-	-	-	(2,4)
Zysk / (strata) brutto	(6,3)	1,3	0,1	(22,2)	(13,0)	(40,1)
Zmiana wyceny	4,2	-	-	-	-	4,2
Pozostałe całkowite dochody	4,2	-	-	-	-	4,2

W okresie 3 miesięcy zakończonym dnia 31 marca 2023 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie (2,4) milionów złotych.

W okresie zakończonym dnia 31 marca 2023 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmuje zmianę wyceny kredytów bankowych w kwocie 4,2 milionów złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

3 miesiące zakończony 31/03/2022	Instrumenty finansowe zabezpieczające	Aktywa finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Aktywa finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Zobowiązania finansowe wyceniane według zamortyzowanego kosztu	Zobowiązania finansowe wyłączone z zakresu MSSF 9	Razem
Przychody / (koszty) z tytułu odsetek	(0,7)	0,6	0,1	(11,4)	(8,8)	(20,2)
Różnice kursowe	-	-	-	0,3	(0,3)	-
Odpisy aktualizujące / aktualizacja wartości	-	-	-	-	-	-
Koszty transakcyjne związane z kredytami	-	-	-	(0,2)	-	(0,2)
Efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych	(2,1)	-	-	-	-	(2,1)
Zysk / (strata) brutto	(2,8)	0,6	0,1	(11,3)	(9,1)	(22,5)
Zmiana wyceny	(5,6)	-	-	-	-	(5,6)
Pozostałe całkowite dochody	(5,6)	-	-	-	-	(5,6)

W okresie 3 miesięcy zakończonym dnia 31 marca 2022 roku efekt rozliczenia rachunkowości zabezpieczeń przepływów pieniężnych skorygował wartość przychodów z tytułu umów z klientami w kwocie (2,1) milionów złotych.

W okresie 3 miesięcy zakończonym dnia 31 marca 2022 roku pozycja zmiana wyceny instrumentów finansowych zabezpieczających ujęta w pozostałych całkowitych dochodach obejmowała zmianę wyceny kredytów bankowych w kwocie (5,9) milionów oraz zobowiązań z tytułu leasingu w kwocie 0,3 miliona złotych, które są ujmowane w ramach stosowanej przez Grupę rachunkowości zabezpieczeń.

7. Noty pozostałe

7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi

Transakcje ze Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązаныmi

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2023 roku oraz 31 marca 2022 roku Skarb Państwa był dla Grupy PKP CARGO podmiotem dominującym wyższego szczebla. W związku z powyższym wszystkie spółki należące do Skarbu Państwa (bezpośrednio i pośrednio) są podmiotami powiązаныmi z Grupą i są prezentowane w podziale na podmioty powiązаны z Grupy PKP oraz pozostałe podmioty powiązаны ze Skarbem Państwa. Zarząd Jednostki dominującej ujawnił w niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniu Finansowym transakcje z istotnymi podmiotami powiązаныmi, które zostały zidentyfikowane jako podmioty powiązаны na podstawie jego najlepszej wiedzy.

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2023 roku oraz 31 marca 2022 roku nie zidentyfikowano indywidualnych transakcji przeprowadzonych pomiędzy Grupą PKP CARGO a Skarbem Państwa oraz pozostałymi podmiotami z nim powiązаныmi, które byłyby znaczące ze względu na nietypowy zakres i kwotę. W okresach objętych niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym najistotniejszymi odbiorcami Grupy, będącymi pozostałymi podmiotami powiązаныmi ze Skarbem Państwa, były podmioty z następujących grup kapitałowych: PGE, Węglkokoks, PKN Orlen oraz JSW.

Transakcje z podmiotami powiązаныmi z Grupy PKP

W okresie objętym niniejszym Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupa zawarła następujące transakcje handlowe z podmiotami powiązаныmi z Grupy PKP:

	3 miesiące zakończone 31/03/2023		31/03/2023	
	Sprzedaż podmiotom powiązаныm	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązаны wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,2	22,2	0,2	601,2
Jednostki zależne / współzależne – niekonsolidowane	3,9	7,6	0,5	2,4
Jednostki stowarzyszone	1,2	0,3	0,3	0,2
Pozostałe podmioty powiązаны z Grupy PKP	12,9	138,1	5,2	175,1

	3 miesiące zakończone 31/03/2022		31/12/2022	
	Sprzedaż podmiotom powiązаныm	Zakupy od podmiotów powiązanych	Należności od podmiotów powiązanych	Zobowiązаны wobec podmiotów powiązanych
Jednostka dominująca	0,1	18,4	1,3	580,3
Jednostki zależne / współzależne – niekonsolidowane	1,4	5,6	1,3	2,3
Jednostki stowarzyszone	0,6	0,1	1,1	-
Pozostałe podmioty powiązаны z Grupy PKP	6,4	136,0	11,7	203,9

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 powiązаныmi 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 ujawnione w **Nocie 5.6** oraz rozrachunki z tytułu cash pool ujawnione w **Nocie 5.10** niniejszego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego.

7.1 Transakcje z podmiotami powiązаныmi (cd.)

Wynagrodzenia kluczowego personelu kierowniczego

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

Wynagrodzenia Członków Zarządu	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	3 miesiące zakończony 31/03/2023	3 miesiące zakończony 31/03/2022	3 miesiące zakończony 31/03/2023	3 miesiące zakończony 31/03/2022
Świadczenia krótkoterminowe	0,7	0,4	1,5	1,4
Świadczenia po okresie zatrudnienia	-	0,5	-	0,2
Razem	0,7	0,9	1,5	1,6

Wynagrodzenia Członków Rady Nadzorczej	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	3 miesiące zakończony 31/03/2023	3 miesiące zakończony 31/03/2022	3 miesiące zakończony 31/03/2023	3 miesiące zakończony 31/03/2022
Świadczenia krótkoterminowe	0,4	0,3	0,3	0,3
Razem	0,4	0,3	0,3	0,3

Wynagrodzenia pozostałych członków kluczowego personelu kierowniczego	Jednostka dominująca		Jednostki zależne	
	3 miesiące zakończony 31/03/2023	3 miesiące zakończony 31/03/2022	3 miesiące zakończony 31/03/2023	3 miesiące zakończony 31/03/2022
Świadczenia krótkoterminowe	1,7	1,7	5,2	4,4
Świadczenia z tytułu rozwiązania stosunku pracy	0,2	0,1	-	-
Razem	1,9	1,8	5,2	4,4

W okresie 3 miesięcy zakończonym 31 marca 2023 roku oraz 31 marca 2022 roku członkowie kluczowego personelu kierowniczego Jednostki dominującej, jak i spółek zależnych Grupy PKP CARGO, nie zawierali z Grupą żadnych transakcji w zakresie pożyczek oraz gwarancji.

Wszystkie transakcje z podmiotami powiązаныmi były dokonywane na warunkach rynkowych.

7.2 Zobowiązania do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

Struktura zobowiązań do poniesienia wydatków na niefinansowe aktywa trwałe

	31/03/2023	31/12/2022
Zobowiązania umowne z tytułu nabycia i napraw taboru kolejowego oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych	409,4	650,1
Zobowiązania umowne z tytułu nierozpoczętych umów leasingowych	10,7	1,5
Razem	420,1	651,6

7.3 Zobowiązania warunkowe

Struktura zobowiązań warunkowych

	31/03/2023	31/12/2022
Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy	119,8	132,3
Pozostałe zobowiązania warunkowe	141,7	152,4
Razem	261,5	284,7

Gwarancje wystawione na zlecenie Grupy

Na dzień 31 marca 2023 roku Grupa jako zobowiązania warunkowe ujmuje gwarancje wystawione przez banki oraz towarzystwa ubezpieczeniowe na zlecenie jednostek wchodzących w skład Grupy PKP CARGO. Pozycja obejmuje głównie gwarancje należytego wykonania umów handlowych, gwarancje celne oraz gwarancje płatności.

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.

7.4 Wpływ wojny w Ukrainie na działalność Grupy

Głównym czynnikiem ryzyka w roku bieżącym dla wyników Grupy PKP CARGO pozostaje wojna w Ukrainie. Wciąż niemożliwe jest oszacowanie dalszych kierunków rozwoju tego konfliktu (a także czasu jego wygaśnięcia), a co za tym idzie jego wpływu na obecne procesy gospodarcze. Wojna ta jest bodźcem do stopniowej deglobalizacji oraz fragmentacji w zakresie wymiany międzynarodowej. Zauważalny jest zmniejszający się wpływ konfliktu na wzrost cen surowców energetycznych i żywności, lecz wywołany w zeszłym roku przez wzrost stawek impuls inflacyjny nadal stanowi hamulec dla szybkiego rozwoju gospodarek. Wzrost cen energii stanowi znaczny element wzrostu kosztów prowadzenia działalności przez podmioty w Grupie PKP CARGO, co z uwagi na wzrost kosztów funkcjonowania, przekłada się na wzrost cen dla odbiorców usług. Skutkiem agresji Rosji na Ukrainę jest znaczące zmniejszenie wymiany handlowej z Rosją i Białorusią (które wyraźnie straciły na znaczeniu), co jest zarówno efektem sankcji, jak również postaw przedsiębiorstw, które dobrowolnie opuściły te rynki.

Spółki Grupy nakierowane na wschodnie rynki w dalszym ciągu przemodelowują swoje działania, tak aby w maksymalnym stopniu odejść od silnych powiązań gospodarczych z tego kierunku.

Rośnie znaczenie portów, jako miejsc dostaw ładunków, które do tej pory docierały do Polski głównie drogą lądową (np. węgiel z Rosji czy kontenery z Chin), co jest m.in. związane ze spadkiem cen frachtu morskiego, ryzykiem i kosztem ubezpieczenia towarów na „Nowym Jedwabnym Szlaku”, a także odblokowaniem łańcuchów dostaw.

Wzrost znaczenia Ukrainy dla wymiany gospodarczej z Polską rysuje dobre perspektywy dla współpracy na kolejne lata. Spółki Grupy PKP CARGO są zaangażowane w przewozy całej palety towarów (m.in. PKP CARGO S.A. realizuje przewozy rudy żelaza oraz pomocy humanitarnej).

Wszelkie zmiany prawne i faktyczne związane z wpływem wojny na funkcjonowanie spółek Grupy PKP CARGO są na bieżąco analizowane, co służy podejmowaniu odpowiednich działań, w tym realizacji odpowiednich inwestycji, czy podejmowania środków zaradczych. Negatywny wpływ na przychody spółek zależnych należących do Grupy PKP CARGO będzie głównie ograniczony do podmiotów obsługujących terminale na wschodniej granicy Polski oraz świadczących usługi spedycyjne w przedmiotowym obszarze (choć pośrednio dotyka to praktycznie każdy podmiot z Grupy).

Aktualnie Spółki Grupy PKP CARGO nie dostrzegają istotnych zagrożeń dla działalności operacyjnej, które są związane z wojną w Ukrainie, jednak sytuacja jest dynamiczna i wymaga ciągłego monitoringu w tym zakresie.

7.5 Zdarzenia po dniu bilansowym

W dniu 21 kwietnia 2023 roku Jednostka dominująca zawarła 4 umowy leasingu lokomotyw o łącznej wartości 67,6 milionów złotych.

W dniu 24 maja 2023 roku Jednostka dominująca podpisała aneks do umowy o kredyt w rachunku bieżącym przedłużający okres dostępności kredytu do dnia 24 maja 2024 roku.

W dniu 26 maja 2023 roku Jednostka dominująca i spółka PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. zawarły z bankiem Bank Polska Kasa Opieki S.A. umowę kredytu w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 50,0 milionów złotych z okresem dostępności do dnia 25 maja 2024 roku.

7.6 Zatwierdzenie sprawozdania finansowego

Niniejsze Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe zostało zatwierdzone do publikacji przez Zarząd Jednostki dominującej w dniu 30 maja 2023 roku.

Zarząd Jednostki dominującej

Dariusz Seliga
Prezes Zarządu

Marek Olkiewicz
Członek Zarządu

Maciej Jankiewicz
Członek Zarządu

Jacek Rutkowski
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 30 maja 2023 roku

Kwartalna Informacja Finansowa

PKP CARGO S.A.

za okres 3 miesięcy
zakończony dnia 31 marca
2023 roku



KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z WYNIKU I POZOSTAŁYCH CAŁKOWITYCH DOCHODÓW

	3 miesiące zakończone 31/03/2023	3 miesiące zakończone 31/03/2022
Przychody z tytułu umów z klientami	1 210,4	870,3
Zużycie energii i paliwa trakcyjnego	(240,4)	(167,3)
Usługi dostępu do infrastruktury	(131,1)	(132,3)
Pozostałe usługi	(103,4)	(96,6)
Koszty świadczeń pracowniczych	(366,7)	(305,4)
Pozostałe koszty	(63,4)	(57,4)
Pozostałe przychody i (koszty) operacyjne	(1,9)	5,5
Zysk operacyjny bez uwzględnienia amortyzacji (EBITDA)	303,5	116,8
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	(160,8)	(150,0)
Zysk/(strata) na działalności operacyjnej (EBIT)	142,7	(33,2)
Przychody i (koszty) finansowe	(39,6)	(21,8)
Zysk/(strata) przed opodatkowaniem	103,1	(55,0)
Podatek dochodowy	(21,9)	8,8
ZYSK/(STRATA) NETTO	81,2	(46,2)
POZOSTAŁE CAŁKOWITE DOCHODY		
Wycena instrumentów zabezpieczających	3,5	(6,5)
Podatek dochodowy	(0,7)	1,3
Pozostałe całkowite dochody podlegające przeklasyfikowaniu w wynik finansowy razem	2,8	(5,2)
Suma pozostałych całkowitych dochodów	2,8	(5,2)
SUMA CAŁKOWITYCH DOCHODÓW	84,0	(51,4)
Zysk/(strata) na akcję (w PLN na jedną akcję)		
Średnia ważona liczba akcji zwykłych (szt.)	44 786 917	44 786 917
Zysk/(strata) na akcję podstawowy	1,81	(1,03)
Zysk/(strata) na akcję rozwodniony	1,81	(1,03)

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z SYTUACJI FINANSOWEJ

	31/03/2023	31/12/2022
AKTYWA		
Tabor kolejowy	3 819,7	3 778,1
Pozostałe rzeczowe aktywa trwałe	439,2	459,5
Prawa do użytkowania aktywów	892,2	653,1
Inwestycje w jednostkach powiązanych	897,1	858,0
Należności leasingowe	21,8	22,1
Aktywa finansowe	4,9	4,9
Pozostałe aktywa	51,0	36,6
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	115,0	135,7
Aktywa trwałe razem	6 240,9	5 948,0
Zapasy	106,1	97,7
Należności handlowe	554,5	532,7
Należności leasingowe	1,6	1,5
Należności z tytułu podatku dochodowego	12,1	-
Pozostałe aktywa	106,1	112,9
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	94,4	55,2
Aktywa obrotowe razem	874,8	800,0
Aktywa trwałe klasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	0,1	0,1
AKTYWA RAZEM	7 115,8	6 748,1
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA		
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3
Kapitał zapasowy	635,7	635,7
Pozostałe składniki kapitału własnego	(51,6)	(54,4)
Zyski zatrzymane	183,9	102,7
Kapitał własny razem	3 007,3	2 923,3
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	1 748,6	1 519,6
Zobowiązania inwestycyjne	33,8	46,1
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	410,3	419,7
Pozostałe rezerwy	0,5	0,5
Zobowiązania długoterminowe razem	2 193,2	1 985,9
Zobowiązania z tytułu zadłużenia	680,2	598,8
Zobowiązania handlowe	581,1	598,6
Zobowiązania inwestycyjne	200,9	197,9
Rezerwy z tytułu świadczeń pracowniczych	125,2	125,5
Pozostałe rezerwy	7,2	7,2
Zobowiązania z tytułu podatku dochodowego	-	2,3
Pozostałe zobowiązania finansowe	112,7	92,6
Pozostałe zobowiązania	208,0	216,0
Zobowiązania krótkoterminowe razem	1 915,3	1 838,9
Zobowiązania razem	4 108,5	3 824,8
KAPITAŁ WŁASNY I ZOBOWIĄZANIA RAZEM	7 115,8	6 748,1

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE ZE ZMIAN W KAPITALE WŁASNYM

	Pozostałe składniki kapitału własnego						Kapitał własny razem
	Kapitał zakładowy	Kapitał zapasowy	Zyski / (straty) z tytułu wyceny instrumentów kapitałowych w wartości godziwej	Zyski / (straty) aktuarialne dotyczące świadczeń pracowniczych	Wycena instrumentów zabezpieczających	Zyski zatrzymane / (Niepokryte straty)	
1/01/2023	2 239,3	635,7	(12,9)	(9,3)	(32,2)	102,7	2 923,3
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	81,2	81,2
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	2,8	-	2,8
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	2,8	81,2	84,0
31/03/2023	2 239,3	635,7	(12,9)	(9,3)	(29,4)	183,9	3 007,3
1/01/2022	2 239,3	744,7	(12,9)	(22,7)	(26,7)	(109,0)	2 812,7
Wynik netto za okres	-	-	-	-	-	(46,2)	(46,2)
Pozostałe całkowite dochody za okres (netto)	-	-	-	-	(5,2)	-	(5,2)
Całkowite dochody razem	-	-	-	-	(5,2)	(46,2)	(51,4)
31/03/2022	2 239,3	744,7	(12,9)	(22,7)	(31,9)	(155,2)	2 761,3

KWARTALNE JEDNOSTKOWE SPRAWOZDANIE Z PRZEPŁYWÓW PIENIĘŻNYCH

	3 miesiące zakończone 31/03/2023	3 miesiące zakończone 31/03/2022
Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej		
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	103,1	(55,0)
Korekty		
Amortyzacja i odpisy z tytułu utraty wartości	160,8	150,0
(Zyski) / straty z tytułu odsetek, dywidendy	31,5	17,2
Otrzymane / (zapłacone) odsetki	0,2	0,4
Otrzymany / (zapłacony) podatek dochodowy	(16,2)	-
Zmiany w kapitale obrotowym	(37,3)	(84,2)
Pozostałe korekty	0,8	(2,1)
Środki pieniężne netto z działalności operacyjnej	242,9	26,3
Przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej		
Wydatki z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych	(212,3)	(242,1)
Wpływy z tytułu zbycia niefinansowych aktywów trwałych	0,2	25,1
Wydatki z tytułu nabycia udziałów w jednostkach powiązanych	(31,5)	(0,1)
Wpływy z tytułu otrzymanych dywidend	0,3	-
Pozostałe wpływy związane z działalnością inwestycyjną	0,6	0,5
Środki pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(242,7)	(216,6)
Przepływy pieniężne z działalności finansowej		
Wydatki z tytułu leasingu	(28,0)	(20,3)
Wpływy z tytułu zaciągniętych kredytów / pożyczek	158,7	163,2
Splata kredytów / pożyczek	(74,8)	(74,7)
Zapłacone odsetki od leasingu oraz kredytów / pożyczek	(34,3)	(16,4)
Dotacje otrzymane	-	23,8
Wpływy / (wypływy) w ramach cash pool	18,0	9,8
Pozostałe wydatki dotyczące działalności finansowej	(0,6)	(0,9)
Środki pieniężne netto z działalności finansowej	39,0	84,5
Zwiększenie / (zmniejszenie) netto środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	39,2	(105,8)
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na początek okresu sprawozdawczego	55,2	141,0
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty na koniec okresu sprawozdawczego, w tym:	94,4	35,2
<i>o ograniczonej możliwości dysponowania</i>	26,9	21,0

Zarząd Spółki

Dariusz Seliga
Prezes Zarządu

Marek Olkiewicz
Członek Zarządu

Maciej Jankiewicz
Członek Zarządu

Jacek Rutkowski
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 30 maja 2023 roku

Pozostałe informacje do skonsolidowanego raportu kwartalnego

Grupy Kapitałowej
PKP CARGO

za I kwartał 2023 roku



POZOSTAŁE INFORMACJE DO SKONSOLIDOWANEGO RAPORTU KWARTALNEGO ZA I KWARTAŁ 2023 ROKU

1. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO	4
1.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO	4
1.2 Jednostki podlegające konsolidacji	6
2. Informacje dotyczące Jednostki dominującej.....	8
2.1 Skład Zarządu i Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A.	8
2.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.....	10
2.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów.....	10
2.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących	10
3. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO	11
3.1 Otoczenie makroekonomiczne	11
3.2 Działalność przewozowa	16
3.3 Informację dotyczące segmentów działalności	26
3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia	26
3.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO.....	26
3.6 Istotne informacje i zdarzenia	27
4. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO	28
4.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO.....	28
4.2 Czynniki, które będą miały wpływ na osiągnięte wyniki finansowe w perspektywie kolejnego kwartału	35
4.3 Stanowisko Zarządu odnośnie możliwości zrealizowania wcześniej publikowanych prognoz wyników na dany rok	37
4.4 Informacje o majątku produkcyjnym.....	37
5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia	38
5.1 Postępowania toczące się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej	38
5.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi.....	39
5.3 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek.....	39
5.4 Inne informacje, które są istotne dla oceny sytuacji kadrowej, majątkowej, finansowej, wyniku finansowego i ich zmian, oraz informacje, które są istotne dla oceny możliwości realizacji zobowiązań przez Emitenta i spółki Grupy	39

Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.03.2023 r.	5
Rysunek 2 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2018-2022 (w tym w latach 2019-2022 wraz z jego dekompozycją), a także prognoza na lata 2023-2025 - dane niewyrównane sezonowo.....	12
Rysunek 3 Aktualne i historyczne wartości indeksów cenowych węgla na rynku polskim: energetyka (PSCMI 1) i ciepłownictwo (PSCMI 2).....	14
Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2018-2022 oraz prognoza na lata 2023-2025 – dane wyrównane sezonowo.....	15
Rysunek 5 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2018-2023 (mln ton)	17
Rysunek 6 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2018-2023 (mld tkm).....	18
Rysunek 7 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2018-2023	18
Rysunek 8 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2018-2023.....	19
Rysunek 9 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I kwartale 2023 r..	19
Rysunek 10 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w 2022 r.	20
Rysunek 11 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2018-2022 (mln ton)	21
Rysunek 12 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2018-2022 (mld tkm)	21
Rysunek 13 Udziały rynkowe PKP CARGO International a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2018-2022*	22
Rysunek 14 Udziały rynkowe PKP CARGO International a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2018-2022*	22
Rysunek 15 Udziały rynkowe największych przewoźników kolejowych według pracy przewozowej eksploatacyjnej wykonanej w Czechach w I kwartale 2023 r. (btkm)	23
Rysunek 16 Wynik EBIT w okresie I kwartału 2023 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r. (w mln zł)..	30
Rysunek 17 Struktura aktywów – stan na 31.03.2023 r. oraz 31.12.2022 r.	31
Rysunek 18 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie I kwartału 2023 r. (w mln zł)	31
Rysunek 19 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.03.2023 r. oraz 31.12.2022 r.	32
Rysunek 20 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie I kwartału 2023 r. (w mln zł)	33
Rysunek 21 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie I kwartału 2023 r. (w mln zł).....	33
Rysunek 22 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO	38

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną.....	6
Tabela 2 Jednostki wycenione metodą praw własności.....	7
Tabela 3 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2023 roku do dnia przekazania raportu...8	
Tabela 4 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2023 roku do dnia przekazania raportu.....	9
Tabela 5 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2023 roku do dnia przekazania raportu.....	9
Tabela 6 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2023 roku do dnia przekazania raportu.....	9
Tabela 7 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.	10
Tabela 8 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 marca 2023 roku.....	10
Tabela 9 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające.....	11
Tabela 10 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące	11
Tabela 11 Rynek transportu towarów w Czechach w 2022 r.	20
Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2023 r. i I kwartał 2022 r.	24
Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2023 r. i I kwartał 2022 r.	24
Tabela 14 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za I kwartał 2023 r. i I kwartał 2022 r.....	24
Tabela 15 Nakłady inwestycyjne w Grupie PKP CARGO za I kwartał 2023 r. w porównaniu do I kwartału 2022 r. na rzeczowe aktywa trwałe, aktywa niematerialne oraz prawa do użytkowania aktywów (mln zł)	27
Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO.....	28
Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.	29
Tabela 18 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie I kwartału 2023 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r.	34
Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 31.03.2023 r. oraz 31.03.2022 r.	38

1. Organizacja Grupy Kapitałowej PKP CARGO

1.1 Podstawowe informacje o Spółce i Grupie Kapitałowej PKP CARGO

Grupa Kapitałowa PKP CARGO („Grupa”) jest operatorem kolejowych przewozów towarowych w Polsce i w Unii Europejskiej („UE”) od lat oferując kompleksowe usługi logistyczne. Rozwój Grupy ukierunkowany jest na doskonalenie i poszerzenie działalności zarówno w ujęciu produktowym, jak i geograficznym. Poza działalnością przewozową Grupa PKP CARGO świadczy usługi komplementarne wspierające ofertę Grupy w zakresie kolejowego przewozu towarów, m.in. usługi bocznikowe i trakcyjne, terminalowe czy spedycyjne.

Grupa Kapitałowa PKP CARGO posiada licencje na świadczenie usług kolejowych przewozów towarowych na terenie 9 państw UE: Litwy, Słowacji, Węgier, Słowenii, Austrii, Czech, Niemiec, Holandii i Polski.

Struktura Grupy Kapitałowej PKP CARGO, poza PKP CARGO S.A. („PKP CARGO”) na dzień 31 marca 2023 roku, obejmowała:

- a) 20 spółek zależnych – kontrolowanych przez PKP CARGO bezpośrednio lub pośrednio (poprzez podmioty kontrolowane przez PKP CARGO), w tym:
 - 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO;
 - 10 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO (a pośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO), w tym 3 spółki bezpośrednio kontrolowane przez PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. oraz 7 spółek bezpośrednio kontrolowanych przez PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.);
- b) 1 spółkę współkontrolowaną przez spółkę PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. posiadającą 50% udziałów w jej kapitale zakładowym (pośrednio współkontrolowaną przez PKP CARGO): TERMINALE PRZEŁADUNKOWE SŁAWKÓW MEDYKA sp. z o.o.;

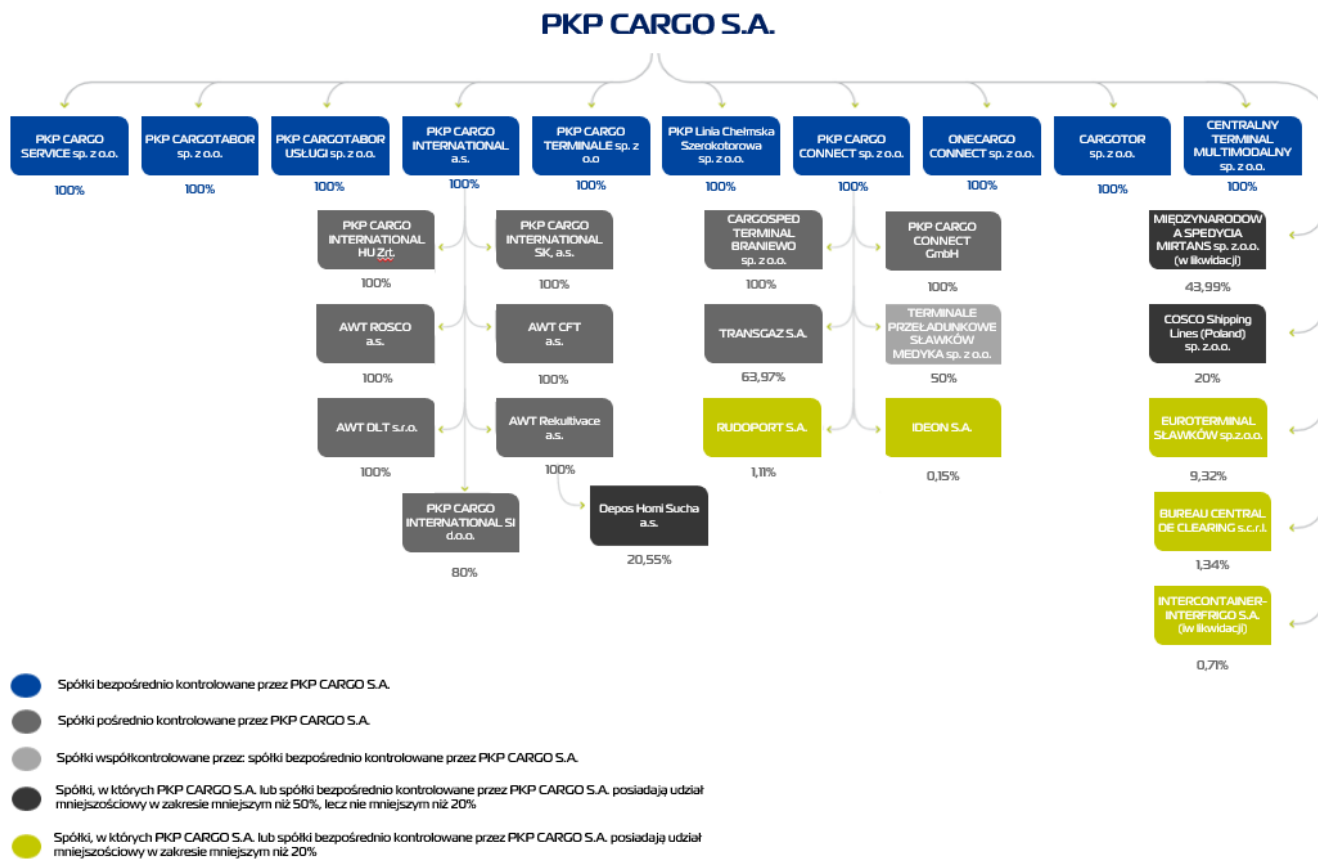
Ponadto PKP CARGO lub spółki zależne (kontrolowane bezpośrednio lub pośrednio) od PKP CARGO posiadały na dzień 31 marca 2023 roku udziały lub akcje w 8 spółkach, które nie były kontrolowane lub współkontrolowane przez PKP CARGO lub podmioty zależne od PKP CARGO, w tym:

- 5 spółek, w których PKP CARGO bezpośrednio posiada mniejszościowy udział,
- 2 spółki, w których spółka bezpośrednio kontrolowana przez PKP CARGO – którą jest PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. – posiada udział mniejszościowy w kapitale zakładowym, w sposób nie pozwalający na sprawowanie kontroli lub współkontroli,
- 1 spółkę powiązaną z Grupą PKP CARGO INTERNATIONAL, w której spółka pośrednio kontrolowana przez PKP CARGO ma udział mniejszościowy w kapitale zakładowym, w sposób nie pozwalający na sprawowanie kontroli lub współkontroli.

Na poniższym schemacie przedstawiamy strukturę powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31 marca 2023 roku:



Rysunek 1 Struktura powiązań kapitałowych ze spółkami, w których PKP CARGO S.A. lub jej spółki zależne posiadają udziały lub akcje na dzień 31.03.2023 r.



Źródło: Opracowanie własne.

W zakresie struktury powiązań kapitałowych w okresie pierwszych 3 miesięcy 2023 r. zaszły następujące zmiany:

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

W dniu 23 grudnia 2022 r. odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. z siedzibą w Żurawicy, w ramach którego została podjęta uchwała NZW PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. w sprawie dokonania podwyższenia kapitału zakładowego spółki PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. z kwoty 75.015.000,00 zł do kwoty 93.015.000,00 zł, tj. o kwotę 18 mln zł, poprzez ustanowienie nowych udziałów w liczbie 18.000 o wartości nominalnej 1.000,00 zł każdy udział, o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 18 mln zł, które zostały pokryte wniesionym przez PKP CARGO S.A. wkładem pieniężnym w kwocie 18 mln zł.

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

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

W dniu 30 stycznia 2023 r. odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki „PKP CARGOTABOR” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, w ramach którego została podjęta uchwała NZW „PKP CARGOTABOR” sp. z o.o. w sprawie dokonania podwyższenia kapitału zakładowego spółki „PKP CARGOTABOR” sp. z o.o. z kwoty 92.264.000,00 zł do kwoty 105.764.000,00 zł, tj. o kwotę 13,5 mln zł, poprzez ustanowienie nowych udziałów w liczbie 13.500 o wartości nominalnej 1.000,00 zł każdy udział, o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 13,5 mln zł, które zostały pokryte wniesionym przez PKP CARGO S.A. wkładem pieniężnym w kwocie 13,5 mln zł.

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

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

W dniu 02 marca 2023 r. odbyło się Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników spółki „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, w ramach którego zostały podjęte uchwały m.in. w sprawie:

1. dokonania podwyższenia kapitału zakładowego spółki „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o., z kwoty 18.138.000,00 zł do kwoty 46.474.000,00 zł, tj. o kwotę 28.336.000,00 zł, poprzez ustanowienie nowych udziałów w liczbie 28.336 o wartości nominalnej 1.000,00 zł każdy udział, o łącznej wartości nominalnej wynoszącej 28.336.000,00 zł, które zostały pokryte wniesionym przez PKP CARGO S.A. wkładem niepieniężnym (aportem) o wartości rynkowej 29.764.375,00 zł w postaci prawa własności nieruchomości, prawa użytkowania wieczystego nieruchomości oraz prawa własności znajdujących się na gruncie, stanowiących odrębny od gruntu przedmiot własności, budynków i budowli, a także prawa własności ruchomości wchodzących w skład dawnej Fabryki Wagonów Gniewczyzna S.A., przy czym nadwyżka wartości aportu ponad łączną wartość nominalną nowo ustanowionych udziałów, wynosząca 1.428.375,00 zł została przekazana na kapitał zapasowy spółki „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o. w formie agio (powyższe podwyższenie kapitału zakładowego spółki „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o. formalnie dokonało się z dniem wpisu do rejestru sądowego (wpis do KRS-u ma w tym przypadku charakter konstytutywny), co nastąpiło w dniu 05 kwietnia 2023 r.),
2. wyrażenia zgody na nabycie przez „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o. w drodze umowy przeniesienia praw, w wykonaniu zobowiązania wynikającego z obowiązku wniesienia aportu, majątku, na który składają się prawo własności nieruchomości, prawo użytkowania wieczystego nieruchomości, prawa własności znajdujących się na gruncie, stanowiących odrębny od gruntu przedmiot własności, budynków i budowli a także prawa własności ruchomości wchodzących w skład dawnej Fabryki Wagonów Gniewczyzna S.A.

Powyższe podwyższenie kapitału zakładowego spółki „PKP CARGOTABOR USŁUGI” sp. z o.o. formalnie dokonało się z dniem wpisu do rejestru sądowego (wpis do KRS-u ma w tym przypadku charakter konstytutywny), co nastąpiło w dniu 05 kwietnia 2023 r.

- zmiana brzmienia firmy spółki z AWT Čechofracht a.s. na AWT CFT a.s. z siedzibą w Ostrawie (Czechy).

Ze skutkiem na dzień 06 marca 2023 r. spółka AWT Čechofracht a.s. z siedzibą w Ostrawie (Czechy), w której PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. posiada 100% udział w kapitale zakładowym, zmieniła nazwę na: AWT CFT a.s. z siedzibą w Ostrawie (Czechy).

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

1.2 Jednostki podlegające konsolidacji

Konsolidacja w ramach Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 31 marca 2023 roku, obejmuje PKP CARGO S.A. oraz 12 jednostek zależnych konsolidowanych metodą pełną:

Tabela 1 Jednostki zależne konsolidowane metodą pełną

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

CARGOTOR Sp. z o.o. („CARGOTOR”)	Zarządzanie infrastrukturą torową i usługową (bocznice kolejowe i układy torowe) wraz z niezbędnymi urządzeniami i budynkami oraz udostępniania infrastruktury przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych.
PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. („PKP CARGO CONNECT”)	Usługi spedycyjne i logistyczne w kraju i za granicą. Spółka realizuje kompleksowe usługi logistyczne z wykorzystaniem transportu kolejowego, samochodowego, morskiego i śródlądowego organizując przewozy, przeładunek, składowanie, magazynowanie, konfekcjonowanie i dystrybucję. Obsługa celna dla klientów Grupy PKP CARGO.
PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. („PKP CARGO INTERNATIONAL”) (d. Advanced World Transport a.s.)	Kompleksowa obsługa towarowego transportu kolejowego (Republika Czeska, Słowacja i Polska), spedytor kolejowy w całym rejonie Europy Środkowo-Wschodniej, zarządza terminalem intermodalnym zlokalizowanym w miejscowości Paskov oraz oferuje kompleksową obsługę dowozów i odwozów transportem drogowym („ostatnia mila”). Zarządzanie taborem w Grupie PKP CARGO INTERNATIONAL.
AWT ROSCO a.s. („AWT Rosco”)	Czyszczenie cystern kolejowych i samochodowych.
AWT CFT a.s. („AWT CFT”)	Międzynarodowe usługi spedycyjne.
AWT Rekultivace a.s. („AWT Rekultivace”)	Działalność o charakterze budownictwa inżynierskiego, w tym gospodarowanie i rewitalizacja terenów przemysłowych (w tym górniczych), prace rozbiórkowe, zarządzanie obiektami przeznaczonymi do zagospodarowania odpadów, likwidacja wyrobisk, odkażanie gleby, etc.
PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt. (d. AWT Rail HU Zrt) („PKP CARGO INTERNATIONAL HU”)	Usługi transportu kolejowego oraz obsługa bocznic kolejowych na terenie Węgier na podstawie własnej licencji przewoźnika kolejowego.

Dodatkowo wykaz jednostek wycenianych metodą praw własności przedstawiono w **Nocie 5.3** Kwartalnego Skróconego Skonsolidowanego Sprawozdania Finansowego Grupy Kapitałowej PKP CARGO na dzień 31 marca 2023 roku.

Tabela 2 Jednostki wycenione metodą praw własności

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

2. Informacje dotyczące Jednostki dominującej

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

ZARZĄD

Skład Zarządu PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2023 r. do dnia przekazania raportu:



Dariusz Seliga
Prezes Zarządu



Jacek Rutkowski
Członek Zarządu
ds. Handlowych



Maciej Jankiewicz
Członek Zarządu
ds. Finansowych



Zenon Kozendra
Członek Zarządu –
Przedstawiciel
Pracowników



Marek Olkiewicz
Członek Zarządu
ds. Operacyjnych

RADA NADZORCZA

Tabela 3 Skład Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2023 roku do dnia przekazania raportu

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

Jarosław Ślepaczuk	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Michał Wnorowski	Członek Rady Nadzorczej	29.06.2022 r.	nadal
Izabela Wojtyczka	Członek Rady Nadzorczej	16.07.2020 r.	nadal

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET AUDYTU RADY NADZORCZEJ

Tabela 4 Skład Komitetu Audytu Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2023 roku do dnia przekazania raportu

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

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. NOMINACJI

Tabela 5 Skład Komitetu ds. Nominacji Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2023 roku do dnia przekazania raportu

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

Źródło: Opracowanie własne

KOMITET DS. STRATEGII

Tabela 6 Skład Komitetu ds. Strategii Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. w okresie od 1 stycznia 2023 roku do dnia przekazania raportu

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

Źródło: Opracowanie własne

2.2 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

Strukturę kapitału zakładowego PKP CARGO S.A. na dzień 31 marca 2023 roku przedstawia poniższa tabela:

Tabela 7 Struktura kapitału zakładowego PKP CARGO S.A.

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

Źródło: Opracowanie własne

2.3 Akcjonariusze posiadający co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów

Tabela 8 Struktura akcjonariatu PKP CARGO S.A. na dzień 31 marca 2023 roku

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A.	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE	4 418 443	9,87%	4 418 443	9,87%
PTE Allianz*	3 691 689	8,24%	3 691 689	8,24%
Generali PTE	2 696 440	6,02%	2 696 440	6,02%
Pozostali akcjonariusze	19 196 151	42,86%	19 196 151	42,86%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

*Allianz Polska OFE, Allianz Polska DFE I Drugi Allianz Polska OFE

Źródło: Opracowanie własne

W dniu 16 maja 2023 roku Spółka otrzymała zawiadomienie od Powszechnego Towarzystwa Emerytalnego Allianz Polska S.A. zarządzającego Allianz Polska Otwartym Funduszem Emerytalnym ("Allianz OFE"), iż w dniu 12 maja 2023 r., w wyniku likwidacji Drugiego Allianz Polska Otwartego Funduszu Emerytalnego w drodze przeniesienia jego aktywów do Allianz OFE udział w ogólnej liczbie głosów spółki PKP CARGO S.A. na rachunkach Allianz OFE wyniósł 6,93%.

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale	Liczba głosów	Udział w ogólnej liczbie głosów na WZ
PKP S.A.	14 784 194	33,01%	14 784 194	33,01%
Nationale-Nederlanden OFE	4 418 443	9,87%	4 418 443	9,87%
Allianz PTE*, w tym:	3 691 689	8,24%	3 691 689	8,24%
Allianz Polska OFE	3 105 654	6,93%	3 105 654	6,93%
Generali PTE	2 696 440	6,02%	2 696 440	6,02%
Pozostali akcjonariusze	19 196 151	42,86%	19 196 151	42,86%
Razem	44 786 917	100,00%	44 786 917	100,00%

* Allianz Polska OFE, Allianz Polska DFE

Źródło: Opracowanie własne

2.4 Zestawienie stanu akcji w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących

W okresie od publikacji raportu za 2022 rok, tj. od dnia 4 kwietnia 2023 roku do dnia przekazania niniejszego raportu nie nastąpiły zmiany w stanie posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby zarządzające Spółką.

Tabela 9 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby zarządzające

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

Źródło: Opracowanie własne

W okresie od publikacji raportu za 2022 rok, tj. od dnia 4 kwietnia 2023 roku do dnia przekazania niniejszego raportu nie nastąpiły zmiany w stanie posiadania akcji Spółki lub uprawnień do nich przez osoby nadzorujące Spółkę.

Tabela 10 Stan posiadania akcji PKP CARGO S.A. przez osoby nadzorujące

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

Źródło: Opracowanie własne

Zgodnie z wiedzą Spółki, osoby zarządzające i nadzorujące emitenta, na dzień 31 marca 2023 r. oraz przekazania niniejszego raportu, nie posiadają akcji lub udziałów w jednostkach powiązanych PKP CARGO S.A.

3. Podstawowe obszary działalności Grupy Kapitałowej PKP CARGO

3.1 Otoczenie makroekonomiczne



Przemysł i gospodarka w Polsce

Spadek produkcji sprzedanej przemysłu w I kwartale 2023 r. o -0,6% r/r (wobec +16,0% r/r w I kwartale 2022 r.), potwierdza silny trend wyhamowywania dynamiki w polskim przemyśle.¹ Choć marzec br. był drugim z rzędu miesiącem, w którym produkcja sprzedana była niższa niż rok wcześniej, to Polski przemysł osiąga nadal całkiem pozytywne wyniki (zwłaszcza w kontekście wysokiej bazy odniesienia z ubiegłego roku, kiedy to w I kwartale nastąpiła kumulacja zapasów). Sektor przemysłowy pomimo wyraźnego spadku popytu w br. - krajowego oraz zagranicznego, nadal wykazywał stosunkowo dużą odporność na niekorzystne wpływy czynników zarówno zewnętrznych (w tym trwającej wojny w Ukrainie), jak i problemów na poziomie wewnętrznym (tj. m.in. wysokiej inflacji, znacznego kosztu kapitału, czy wysokich cen energii). Dynamika produkcji zwalniała z kwartału na kwartał już w 2022 r. osiągając odpowiednio: +16,0% r/r w I kwartale, +11,3% r/r w II kwartale, +9,7% r/r w III kwartale, +4,6% r/r w IV kwartale 2022 r., by w I kwartale 2023 r. osiągnąć wynik ujemny

¹ Główny Urząd Statystyczny (w przedsiębiorstwach o liczbie pracujących powyżej 9 osób)

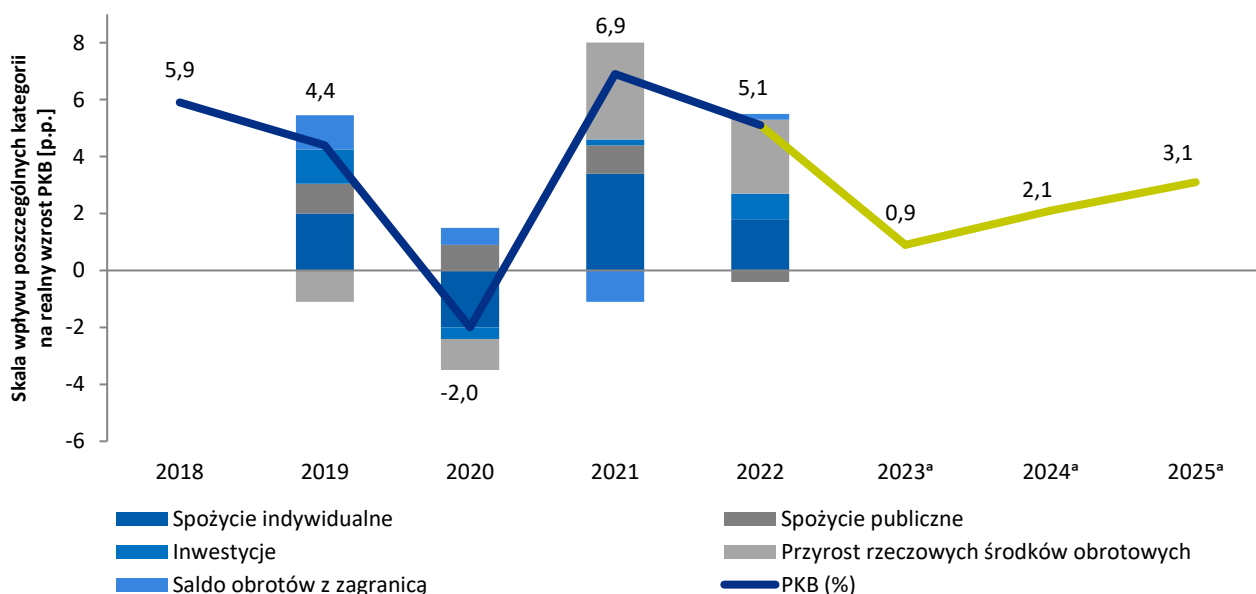
(choć przetwórstwo przemysłowe, które odpowiada za ok. 4/5 produkcji sprzedanej przemysłu utrzymało nadal dodatnią dynamikę na poziomie +0,8% r/r).²

W tym czasie zanotowano spadek produkcji r/r (styczeń – marzec) w 18 działach przemysłu (spośród 34 działów), mających ok. 58% udziału w produkcji sprzedanej sektora - w tym w kluczowych z punktu widzenia przewozów Grupy PKP CARGO np.: chemikaliów i wyrobów chemicznych (-20,3%), metali (-18,9%) - w tym m.in. surówki, żelazostopów, żeliwa i stali oraz wyrobów hutniczych o -30,2%, wyrobów z drewna (-15,2%), wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych (-9,8%), w wydobywaniu węgla kamiennego i brunatnego (-9,7%), papieru i wyrobów z papieru (-9,4%), mebli (-7,2%), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych (-1,9%) oraz wyrobów z metali (-0,9%). Wzrosła natomiast m.in. produkcja maszyn i urządzeń (+14,1%) oraz pojazdów samochodowych (+22,6%).³

Wzrost PKB w 2022 r. wg skorygowanych danych GUS wyniósł +5,1% r/r (wobec wstępnego wyniku za ub.r. +4,9% r/r oraz +6,9% r/r w 2021 r.). Wpływ na wysokie tempo wzrostu w ub.r. miał przede wszystkim popyt krajowy (kontrybucja +4,9 p.p.), dodatkowo wspierany dodatnim saldem wymiany z zagranicą (+0,2 p.p.). Decydującym czynnikiem w kraju była akumulacja (+3,5 p.p.), w której prym wiódł przyrost rzeczowych środków obrotowych (+2,6 p.p.), a także w mniejszym stopniu nakłady na środki trwałe (+0,9 p.p.). W przypadku spożycia ogółem (z pozytywnym wkładem do wzrostu PKB na poziomie +1,4 p.p.), to spożycie gospodarstw domowych istotnie wspierało tempo wzrostu w ub.r. (+1,8 p.p.), natomiast spożycie publiczne było kategorią, która negatywnie wpływała na finalne tempo wzrostu (-0,4 p.p.).⁴

Według szybkiego szacunku GUS w I kwartale 2023 r. produkt krajowy brutto zmniejszył się realnie o -0,2% r/r (wobec wzrostu o +2,3 r/r w IV kw. ub.r. oraz wzrostu o +8,8% w analogicznym okresie 2022 r.). PKB wyrównany sezonowo zwiększył się realnie o +3,9% kw/kw, pozostając jednocześnie na poziomie zbliżonym do notowanego w analogicznym okresie roku poprzedniego.

Rysunek 2 Dynamika realnego PKB w Polsce w latach 2018–2022 (w tym w latach 2019–2022 wraz z jego dekompozycją), a także prognoza na lata 2023–2025 - dane niewyrównane sezonowo



a – prognozy makroekonomiczne Narodowego Banku Polskiego na lata 2023-2025 (marzec 2023 r.)

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

Silny wzrost cen w I kwartale 2023 r.: utrzymał się wysoki wzrost cen towarów i usług konsumpcyjnych, które wzrosły o +17,0% r/r (wobec +9,7% r/r w I kwartale 2022 r.)⁵. Jednocześnie notowano znaczny wzrost cen produkcji sprzedanej przemysłu (+16,0% r/r) oraz cen produkcji budowlano-montażowej (+12,8% r/r).⁶

Wskaźnik wyprzedzający koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego PMI nadal poniżej progu 50,0 pkt. – w marcu 2023 r. wskaźnik PMI jedenasty miesiąc z rzędu ukształtował się poniżej progu 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem, a recesją w sektorze przetwórstwa przemysłowego (odnotowując wynik 48,3 pkt.). Indeks ten w I kwartale 2023 r. zanotował średnią wartość 48,1 pkt. tj. poziom zbliżony do wyniku w II kwartale 2022 r. (choć zdecydowanie powyżej

² Główny Urząd Statystyczny

³ Główny Urząd Statystyczny

⁴ Główny Urząd Statystyczny

⁵ Główny Urząd Statystyczny

⁶ Główny Urząd Statystyczny

wyników z III i IV kwartału ub.r., kiedy to wskaźnik zanotował odpowiednio 42,0 pkt i 43,7 pkt). Utrzymywanie się PMI poniżej progu wynika ze spadku ilości nowych zamówień oraz popytu na wyroby, a także negatywnych ocen przyszłej koniunktury w przemyśle przez przedsiębiorców.⁷

Poprawa wskaźnika koniunktury dla przetwórstwa przemysłowego (GUS) – indeks po pogorszeniu wyniku w IV kwartale ub.r. do -20,4 (wobec -16,5 w III kwartale ub.r.), w I kwartale 2023 r. osiągnął poziom -15,0. Oznacza to spadek liczby przedsiębiorców oczekujących pogorszenia sytuacji gospodarczej w najbliższych miesiącach w stosunku do przedsiębiorców oczekujących poprawy warunków, choć nadal silnie przeważają opinie negatywne.⁸

Prognozy: aktualna projekcja Narodowego Banku Polskiego dotycząca inflacji oraz wzrostu PKB przewiduje silne spowolnienie aktywności w kraju w latach 2023-2024. Zgodnie z prognozą wzrost gospodarczy wyniesie odpowiednio: +0,9% r/r w 2023 r., +2,1% r/r w 2024 r. i +3,1% r/r w 2025 r. Jednocześnie antycypowana jest kontynuacja wzrostu cen zwłaszcza w bieżącym, a także w mniejszym stopniu w następnym roku (tj. inflacja CPI +11,9% r/r w 2023 r., +5,7% r/r, w 2024 r. oraz +3,5% r/r w 2025 r.).⁹

W I kwartale 2023 r. niezmiennie największy udział w przewozach ładunków kolejną miały ładunki masowe, w tym głównie węgiel kamienny, kruszywa, koks, rudy i metale, chemikalia i wyroby chemiczne oraz paliwa ciekłe. Koniunktura gospodarcza na powyższe surowce (m.in. w energetyce, budownictwie, czy sektorze hutniczym) wpływała na popyt na kolejowe usługi transportowe, co w konsekwencji przekładało się na wyniki przewozowe i finansowe spółek z Grupy PKP CARGO. Istotnymi czynnikami wpływającymi na sytuację przemysłu w Polsce w I kwartale 2023 r. były m.in.:

- spadek wydobycia węgla kamiennego: do poziomu 12,0 mln ton (-2,4 mln ton, tj. -16,4% r/r), przy jednoczesnym zmniejszeniu krajowej sprzedaży węgla kamiennego do poziomu 12,3 mln ton (o -2,7 mln ton r/r, tj. o -18,1% r/r).¹⁰
- poziom zapasów węgla kamiennego na przykopalnianych zwałach: na koniec marca 2023 r. wynosił 1,7 mln ton (zmniejszenie o -0,4 mln ton, tj. o -20,5% względem końca ub.r.).¹¹
- wzrost importu węgla kamiennego w trakcie 2 miesięcy 2023 r. o +111,4% r/r (do poziomu 5,1 mln ton). Nowym głównym kierunkiem zaopatrzenia w surowiec była Kolumbia (ze wzrostem o +1718,3% r/r, z poziomu niespełna 0,1 mln ton do 1,4 mln ton, co przełożyło się na wzrost udziału w rynku do 28,3%). Drugim eksporterem węgla do Polski był Kazachstan (0,9 mln ton, +373,6% r/r i udział 18,2%), trzecim RPA (0,8 mln ton, brak importu w pierwszych 2 miesiącach ub.r., z udziałem 15,3%), natomiast czwartą pozycję uzyskała Indonezja (0,6 mln ton, import minimalnych ilości węgla w analogicznym okresie ub.r. oraz 11,7% udziału). Rosja, która w odpowiednim okresie 2022 r. osiągnęła 62,5% udział w rynku (1,5 mln ton), w 2023 r. z uwagi na nałożone w kwietniu 2022 r. przez Polskę embargo na surowiec z Federacji Rosyjskiej nie eksportowała w tym czasie węgla do naszego kraju.¹²
- spadek oraz stabilizacja cen węgla na rynku międzynarodowym: dalszy spadek cen węgla na rynkach światowych oraz stabilizacja jego stawek na poziomach zbliżonych do tych sprzed wybuchu wojny w lutym 2022 r. W I kwartale br. w portach ARA średnia cena węgla spadła o -31,9% r/r i wynosiła 147,25 USD/t (wobec 216,29 USD/t w I kwartale 2022 r.). Węgiel cieszył się w Europie malejącym zainteresowaniem z uwagi na stosunkowo łagodną zimą, wysoki poziom zapasów, stabilizację nastrojów na rynku gazu, a także dobrą dostępność tego surowca.
- spowolnienie wzrostu i stabilizacja cen na wysokich poziomach na polskim rynku węgla: w I kwartale 2023 r. średnia wartość indeksu węglowego dla energetyki zawodowej PSCMI1 wyniosła 700,22 PLN/t (+140,1% więcej niż w analogicznym kwartale 2022 r. oraz +30,5% więcej niż w IV kwartale ub.r.). Indeks PSCMI2 w tym okresie osiągnął poziom 1 055,19 PLN/t (+190,6% więcej niż w I kwartale 2022 r. oraz -0,5% mniej niż w ostatnim kwartale ub.r.). Wzrost w ujęciu r/r uwzględnia podwyższenie cen surowca w wyniku renegotjacji wcześniej zawartych kontraktów na dostawy węgla przez polskie spółki węglowe z kontrahentami, co wynikało ze znacznego wzrostu cen na rynkach światowych w trakcie ub.r.¹³
- spadek konsumpcji energii elektrycznej w Polsce o -3,5% r/r do poziomu 44,1 TWh.¹⁴
- spadek produkcji energii elektrycznej w I kwartale br. o -6,8% r/r do 43,5 TWh. Przy czym dla elektrowni zawodowych opartych na węglu kamiennym zanotowano spadek produkcji energii o -8,2% r/r (do 20,8 TWh) oraz znaczne zmniejszenie dla węgla brunatnego na poziomie -23,5% r/r (do 9,4 TWh). Jednocześnie produkcja energii w elektrowniach gazowych zwiększyła się o +25,5% r/r, natomiast w elektrowniach wiatrowych wzrosła o +4,1% r/r.¹⁵
- odwrócenie korzystnej dla węgla kamiennego tendencji w krajowym miksie energetycznym: udział węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii spadł do 47,9% (-0,7 p.p. r/r).¹⁶

⁷ IHS Markit

⁸ Główny Urząd Statystyczny

⁹ Narodowy Bank Polski

¹⁰ Agencja Rozwoju Przemysłu

¹¹ Agencja Rozwoju Przemysłu

¹² Eurostat

¹³ Agencja Rozwoju Przemysłu - komunikat

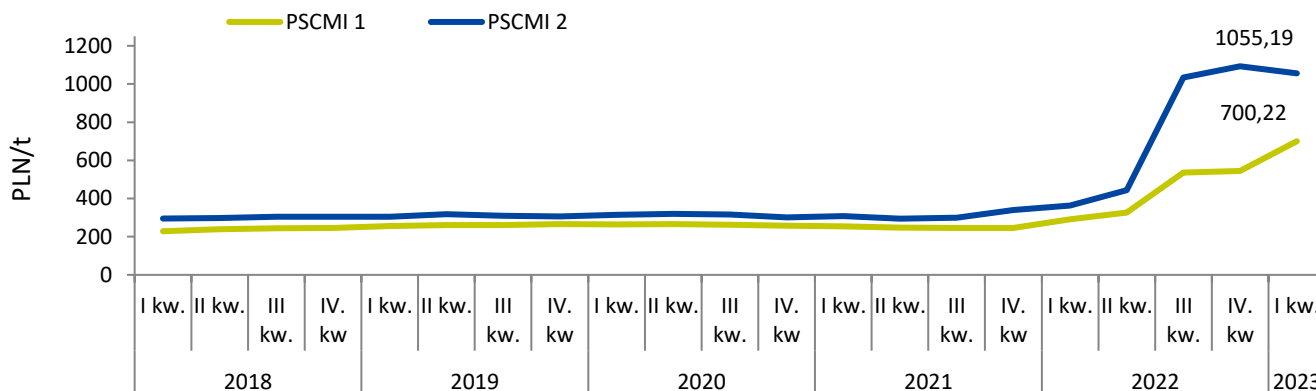
¹⁴ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

¹⁵ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

¹⁶ Polskie Sieci Elektroenergetyczne

- wzrost produkcji budowlano-montażowej: o +3,5% r/r (wobec wzrostu o +23,3% r/r w I kwartale ub.r.).¹⁷ Wzrost produkcji zanotowano w działach produkcji budowlano-montażowej, w których podmioty realizują roboty budowlane specjalistyczne (+5,3% r/r) oraz wykonują obiekty inżynierii lądowej i wodnej (+13,7% r/r). Zauważalne zmniejszenie produkcji zanotowały przedsiębiorstwa zajmujące się budową budynków (-6,4% r/r), co było naturalną konsekwencją spadku realizacji inwestycji mieszkaniowych (w wyniku m.in. znacznego wzrostu kosztu kapitału oraz ograniczenia w dostępności kredytów).¹⁸
- spadek produkcji cementu w Polsce o -15,6% r/r do poziomu 3,1 mln ton, a także klinkieru cementowego o -16,9% r/r do poziomu 2,2 mln ton.¹⁹
- zmniejszenie produkcji stali w Polsce: spadek o -12,3% r/r do poziomu 1,9 mln ton.²⁰
- stabilizacja światowej produkcji stali surowej: wg danych Worldsteel wyprodukowano 459,3 mln ton (-0,1% r/r). W tym zmniejszenie produkcji stali w Unii Europejskiej (produkcja osiągnęła poziom 33,1 mln ton (-10,1% r/r), przy wzroście produkcji stali w Azji (do 345,6 mln ton tj. +3,4% r/r). Chiny wyprodukowały 261,6 mln ton stali (+6,1% r/r) i posiadały blisko 57% udziału w rynku światowym.²¹
- zmniejszenie produkcji wyrobów stalowych w Polsce: zmniejszenie produkcji blach walcowanych na zimno o -8,7% r/r do 0,4 mln ton, produkcja sztab i prętów walcowanych na gorąco o -7,9% r/r do 0,3 mln ton, wyrobów walcowanych na gorąco o -5,5% r/r do 2,3 mln ton oraz prętów i płaskowników o -4,4% r/r do 0,9 mln ton. Wzrosła natomiast nieznacznie produkcja blach cienkich (tj. o +3,2% r/r do 0,3 mln ton).²²
- spadek produkcji koksu w Polsce: o -15,6% r/r do poziomu 2,0 mln ton,²³ co zostało wywołane spadkiem opłacalności produkcji stali w Europie, z uwagi m.in. na wysokie koszty energii oraz słabnący popyt na wyroby.
- spadek produkcji nawozów w Polsce – w tym nawozów fosforowych (-30,3% r/r do 0,1 mln ton), nawozów potasowych (-24,2% r/r do 0,1 mln ton) oraz nawozów azotowych (-17,8% r/r do 0,4 mln ton).²⁴
- spadek produkcji: kwasu siarkowego (-10,1% r/r do 0,3 mln ton), kwasu azotowego (-14,6% r/r do 0,5 mln ton), tworzyw sztucznych (-15,6% r/r do 0,8 mln ton) oraz amoniaku (-25,4% r/r do 0,5 mln ton).²⁵
- wzrost produkcji automotive: w Polsce wyprodukowano łącznie 71,7 tys. samochodów osobowych (wobec 50,8 tys. w I kwartale 2022 r.), co oznacza przełamanie trendu spadkowego z lat ubiegłych i wzrost o +41,1% r/r. Jednocześnie niemal dwukrotnie (+95,6% r/r) wzrosła produkcja samochodów ciężarowych i ciągników (z 37,6 tys. w I kwartale 2022 r. do 73,6 tys. w I kwartale br.), co było m.in. następstwem rosnących potrzeb branży transportowej oraz wojska.²⁶

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



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Agencji Rozwoju Przemysłu

¹⁷ Główny Urząd Statystyczny w przedsiębiorstwach budowlanych, łącznie z jednostkami o liczbie pracujących do 9 osób.

¹⁸ Główny Urząd Statystyczny

¹⁹ Główny Urząd Statystyczny

²⁰ Główny Urząd Statystyczny

²¹ Worldsteel.org

²² Główny Urząd Statystyczny

²³ Główny Urząd Statystyczny

²⁴ Główny Urząd Statystyczny

²⁵ Główny Urząd Statystyczny

²⁶ Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

Przemysł i gospodarka w Czechach



Produkcja przemysłu w I kwartale 2023 r. (po uwzględnieniu efektu kalendarzowego) była wyższa o +0,8% r/r (+3,2% r/r w IV kwartale ub.r. oraz +0,3% r/r w I kwartale ub.r.).²⁷ W tym okresie zauważalnie zwiększyła się produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (+26,1% r/r), a także w mniejszym stopniu produkcja sprzętu elektrycznego (+4,4% r/r) oraz produkcja maszyn i urządzeń (+4,0% r/r). Zmniejszenie zanotowano natomiast w produkcji: metali (-18,5% r/r), chemikaliów i wyrobów chemicznych (-16,6% r/r), drewna i wyrobów z drewna (-12,2% r/r), papieru i wyrobów z papieru (-11,1% r/r), a także w wytwarzaniu i dystrybucji energii elektrycznej, gazu, ciepła i klimatyzacji (-9,3% r/r), produkcji metalowych wyrobów gotowych (-2,2% r/r) oraz produkcji pozostałego sprzętu transportowego (-2,0% r/r).²⁸

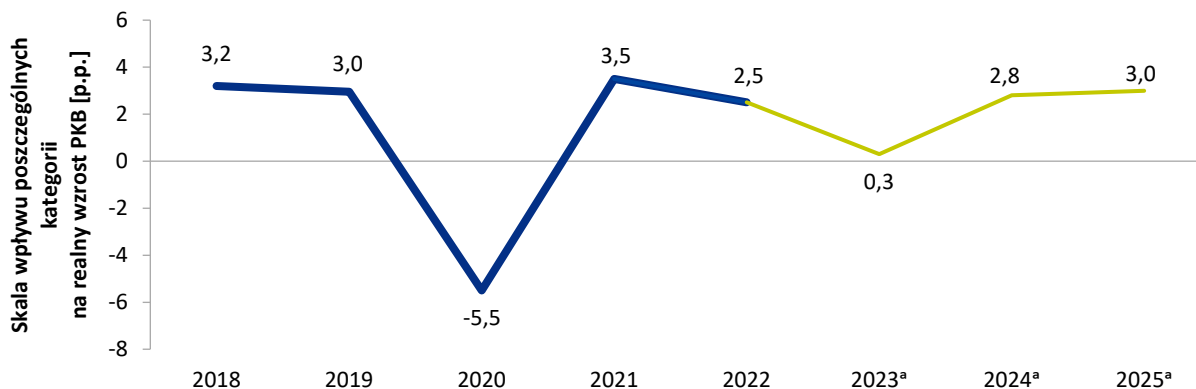
Wartość nowych zamówień w I kwartale 2023 r. (po uwzględnieniu efektu kalendarzowego) wzrosła o +2,2% (+12,5% r/r w IV kwartale ub.r. oraz +6,0% r/r w I kwartale ub.r.), w tym zwiększenie zamówień krajowych o +10,2% oraz ich spadek z zagranicy o -1,3% r/r.²⁹

Słabnąca koniunktura w gospodarce: malejące tempo wpływania nowych zamówień, zmniejszająca się dynamika zarówno realizowanej produkcji, jak i PKB - wskazują na przełożenie skutków spowolnienia w Europie na wyniki czeskiej gospodarki. Problemy podsycane są niestabnącą presją inflacyjną, wysokimi kosztami kapitału oraz zmniejszającą się konsumpcją. Przeciwwagą dla negatywnych procesów w gospodarce jest pozytywny wynik eksportu, który może być istotnym czynnikiem przełamania aktualnych tendencji i sukcesywnego powrotu na ścieżkę wzrostu, co powinno być wspierane stopniową poprawą nastrojów wśród konsumentów.

PKB w I kwartale 2023 r. - według wstępnego szacunku CZSO PKB był niższy o -0,2% r/r (po wzroście +0,3% w IV kwartale, +1,5% r/r w III kwartale, +3,5% r/r w II kwartale oraz +4,7% r/r w I kwartale ub.r.), jednocześnie wzrósł o +0,1% kw/kw. Obniżenie dynamiki w ujęciu kwartalnym wynikało z malejącego popytu gospodarstw domowych, na który nałożyła się malejąca akumulacja brutto (po 2 letnim wzroście). Negatywnemu oddziaływaniu malejącej konsumpcji wewnętrznej przeciwdziałał natomiast dobry wynik popytu zewnętrznego.³⁰

Wzrost PKB w 2022 r. - według szacunku CZSO PKB był wyższy o +2,5% r/r (po skorygowanym wzroście do +3,5% r/r w 2021 r. oraz trudnym 2020 r., kiedy to PKB Czech spadło o -5,5% r/r).³¹

Rysunek 4 Dynamika realnego PKB w Czechach w latach 2018–2022 oraz prognoza na lata 2023–2025 – dane wyrównane sezonowo



a - Prognozy makroekonomiczne Czeskiego Ministerstwa Finansów

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

Inflacja: w I kwartale 2023 r. osiągnęła poziom +16,4% r/r (po spadku z +17,6% r/r w III kwartale do +15,7% r/r w IV kwartale ub.r.). Zauważalne jest zmniejszenie tempa wzrostu cen z uwagi na m.in. obniżenie cen surowców energetycznych oraz efekt wysokiej bazy z ub.r. (w kolejnych miesiącach br. poziom inflacji w ujęciu r/r wynosił odpowiednio: +17,5%, +16,7% i +15,0%).³²

Prognozy: analitycy Czeskiego Ministerstwa Finansów przewidują spadek Produktu Krajowego Brutto wyrównanego sezonowo w trakcie dwóch pierwszych kwartałów br., co związane jest z pogorszeniem koniunktury na globalnych rynkach oraz utrzymującą się wysoką inflacją. Predykcja przewiduje spadek PKB r/r w pierwszych dwóch kwartałach 2023 r. (odpowiednio o -0,6% r/r oraz -0,4% r/r), by w trzecim i czwartym kwartale gospodarka osiągnęła wzrost o odpowiednio o +0,5% r/r

²⁷ Czeski Urząd Statystyczny

²⁸ Czeski Urząd Statystyczny

²⁹ Czeski Urząd Statystyczny

³⁰ Czeski Urząd Statystyczny

³¹ Czeski Urząd Statystyczny

³² vdb.czso.cz

i +1,6% r/r. Jednocześnie po szacowanym na +2,5% r/r wzroście w 2022 r., w 2023 r. czeski PKB wzrośnie jedynie o +0,3% r/r (wobec spadku o -0,3% r/r w poprzednich analizach), by po przewidywanym powrocie gospodarki światowej na ścieżkę stosunkowo dynamicznego wzrostu, rozwijać się w tempie +2,8% r/r w 2024 r. i +3,0% w 2025 r. Zgodnie z przewidywaniami Czeskiego Ministerstwa Finansów z kwietnia 2023 r. inflacja po osiągnięciu w 2022 r. średniej dynamiki na poziomie +15,1% r/r, w 2023 r. wzrośnie o +10,9% r/r, by w kolejnych latach osiągać wyniki na poziomie +2,0% r/r.³³

Negatywne nastroje przedsiębiorców oraz niskie notowania Indeksu PMI: w I kwartale 2023 r. indeks PMI dla Czech wyniósł średnio 44,4 pkt. (wobec 46,1 pkt. w III kwartale oraz 42,0 pkt. w IV kwartale ub.r.) tj. kształtował się od czerwca poniżej prognozy 50,0 pkt. oznaczającego techniczną granicę pomiędzy ożywieniem a recesją w sektorze przemysłowym.³⁴ Po stopniowym zmniejszaniu się wskaźnika z 59,0 pkt. w styczniu ub.r. do 41,6 pkt. w listopadzie ub.r., w grudniu ub.r. nastąpiło odbicie i zwiększenie indeksu do 42,6 pkt., w kolejnych trzech miesiącach zanotował on wzrost i stagnację na poziomie ok. 44,5 pkt. (odpowiednio: 44,6 pkt., 44,3 pkt. i 44,3 pkt.). Wskazuje to na relatywnie silne spowolnienie dynamiki czeskiej gospodarki, która jest w dużym stopniu uzależniona od możliwości eksportu wytwarzanych dóbr. Pozytywnym zjawiskiem na rynku była znaczna poprawa w ramach łańcuchów dostaw, a także związany z tym dalszy spadek stanu zapasów oraz malejąca presja wzrostu kosztów.³⁵

W I kwartale 2023 r. istotnymi czynnikami wpływającymi na sytuację przemysłu w Czechach były m.in.:

- spadek wydobycia węgla: wyprodukowano 0,38 mln ton węgla (-12,3% r/r), w tym 0,12 mln ton węgla koksującego (-69,0% r/r) oraz 0,26 mln ton węgla energetycznego (+608,3% r/r). Wydobycie węgla koksującego pozostawało w trendzie spadkowym (trwa sukcesywny spadek produkcji postępujący od IV kwartału 2021 r., kiedy to produkcja wynosiła 0,44 mln ton). Jednocześnie z uwagi na kluczowe znaczenie dla energetyki, utrzymywała się stosunkowo wysoka produkcja węgla brunatnego (tj. 8,69 mln ton, która uległa zmniejszeniu o -3,7% r/r).³⁶
- spadek produkcji koksu. Produkcja koksu w Czechach wyniosła 0,54 mln ton (-2,0% r/r). Jednocześnie import tego surowca utrzymał się na podobnej niewielkiej skali co w 2022 r. (0,04 mln ton, spadek o -14,6% r/r), natomiast eksport uległ zmniejszeniu do 0,08 mln ton (-36,2% r/r). Wynikało to ze silnego wyhamowywania wzrostu gospodarczego gospodarek europejskich, gdzie kierowana jest przeważająca część produkcji eksportowanej z kraju oraz kontynuowane jest samoograniczenie w wykorzystaniu wielkich pieców w Europie (co wynika z wypadkowej wysokich cen energii i surowców energetycznych oraz stosunkowo niskich cen wyrobów gotowych, z uwagi na słabnące zapotrzebowanie).³⁷
- wzrost produkcji sektora automotive: w I kwartale 2023 r. na terytorium Czech wyprodukowano łącznie 355,4 tys. sztuk pojazdów silnikowych różnych typów (osobowych, ciężarowych, autobusów i motocykli), co oznacza wzrost o +31,0% r/r. I kwartał był czwartym z rzędu kwartałem z produkcją aut osobowych na poziomie powyżej 0,3 mln sztuk (353,7 tys. szt. i jednocześnie wzrost r/r). Najsilniejszy wzrost zanotowano w produkcji samochodów osobowych (+31,5% r/r), nieco słabszy w produkcji samochodów ciężarowych (+19,5% r/r), spadła natomiast produkcja autobusów (-11,6% r/r) i motocykli (-73,0% r/r).³⁸

3.2 Działalność przewozowa

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

3.2.1 Rynek transportu kolejowego w Polsce

Na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych 116 przewoźników posiada aktywną licencję prezesa UTK na przewozy kolejowe rzeczy (stan na 05 kwietnia 2023 r.)³⁹. Trzy spółki należące do Grupy PKP CARGO tj. PKP CARGO S.A., PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. oraz PKP CARGO International a.s. realizują kolejowe przewozy towarowe.⁴⁰ Pomimo trudnej sytuacji w gospodarce istnieje wciąż duże zainteresowanie realizacją przewozów towarowych koleją (w trakcie zmian w rejestrze - stan na 05.04.2023 r. - jedynie 2 podmioty z zawieszoną licencją zostały wykreślone z rejestru).⁴¹

³³ Czeskie Ministerstwo Finansów

³⁴ Markit PMI

³⁵ Markit PMI

³⁶ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

³⁷ Czeskie Ministerstwo Przemysłu i Handlu

³⁸ AutoSap

³⁹ Urząd Transportu Kolejowego (stan na 05 kwietnia 2023 r.), statystyka obejmuje podmioty świadczące usługi przewozowe na podstawie licencji wydawanej przez prezesa UTK. Dodatkowo na rynku są obecne spółki operujące na podstawie licencji międzynarodowej;

⁴⁰ Urząd Transportu Kolejowego

⁴¹ Urząd Transportu Kolejowego

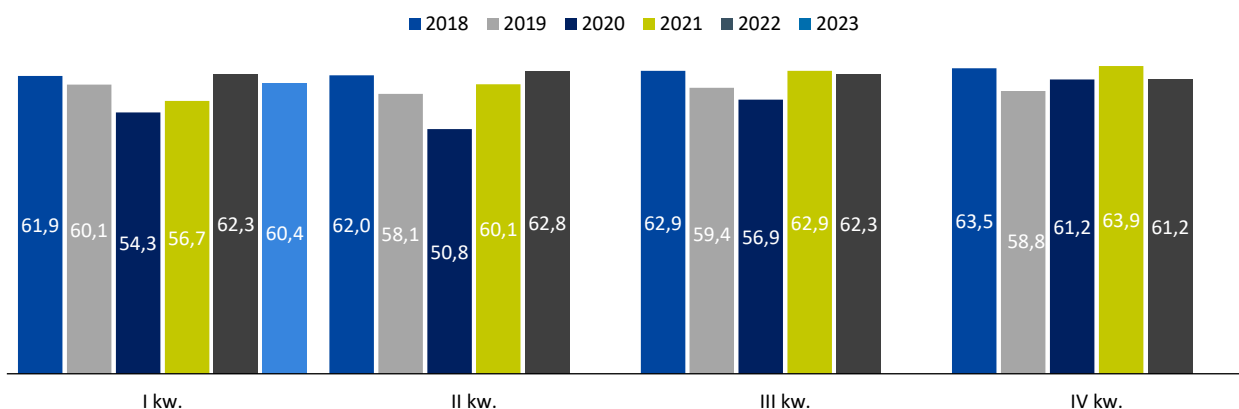
W trakcie pierwszych 3 miesięcy 2023 r. operatorzy kolejowi przetransportowali łącznie 60,4 mln ton ładunków i wykonali pracę przewozową równą ponad 16 mld tkm. W stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego, wolumen przewozów rynku zmniejszył się o -3,0% r/r (tj. o -1,9 mln ton), podczas gdy zrealizowana praca przewozowa była o +9,6% większa r/r (+1,4 mln tkm). Wynik rynku dotyczący wykonanej przez transport kolejowy pracy przewozowej w trakcie pierwszych trzech miesięcy roku był najlepszy od 2012 r. Średnia odległość przewozu dla całego rynku w trakcie pierwszych 3 miesięcy 2023 r. wyniosła 265 km, tj. ukształtowała się na wyższym poziomie niż w analogicznym okresie 2022 r. (+30 km, tj. o +13,0% r/r). W tym czasie znacznie wzrosła średnia odległość przewozu zarówno u konkurencyjnych operatorów kolejowych łącznie (+34 km, tj. o +14,9% r/r), jak i w podobnym stopniu w Grupie PKP CARGO (+27 km, tj. o +10,7% r/r). Na wzrost średniej odległości przewozów wpłynęły zarówno zmiany kierunków dostaw i nowe kanały dystrybucji ładunków, jak i prowadzone na dużą skalę remonty na infrastrukturze kolejowej. W I kwartale 2023 r. (podobnie jak w 2022 roku) dynamika wzrostu wolumenu przewożonego transportem kolejowym malała z miesiąca na miesiąc. W styczniu wolumen przetransportowany transportem kolejowym był jeszcze wyższy r/r (+3,8%), natomiast w lutym zmniejszył się już o -4,3% r/r, a w marcu br. spadek jedynie bardziej się pogłębił osiągając poziom -7,8% r/r.⁴² Transport kolejowy nadal odczuwał skutki trwającej wojny na terenie Ukrainy, ale dane świadczą również o dużej negatywnej skali wpływu wysokich cen paliw i energii oraz szalejącej inflacji.

W trakcie pierwszych 2 miesięcy 2023 r. w kolejowym transporcie towarowym dominującą w przewozach grupą towarową⁴³ był węgiel kamienny, którego przewozy stanowiły 38,9% ogółu wolumenu. W tym czasie zanotowano następujące zmiany przewozów kolejowych r/r w wyszczególnianych przez GUS grupach towarowych⁴⁴:

- węgiel kamienny (spadek przewozów o -1,1% r/r do poziomu 15,2 mln ton),
- kruszywa, kamień, piasek i żwir (wzrost przewozów o +4,6% r/r do poziomu 6,7 mln ton),
- produkty rafinacji ropy naftowej (wzrost o +25,6% r/r do 3,6 mln ton),
- koks, brykiety, gazy (spadek o -9,7% r/r do 1,8 mln ton),
- metale i wyroby metalowe (spadek o -0,2% r/r do 1,7 mln ton),
- chemikalia, produkty chemiczne (spadek o -9,4% r/r do 1,5 mln ton),
- produkty rolnictwa (wzrost o +154,1% r/r do poziomu 1,4 mln ton).
- rudy żelaza (wzrost o +6,6% r/r do poziomu 1,1 mln ton),

Największy wzrost wolumenu masy przetransportowanej transportem kolejowym w stosunku do analogicznego okresu roku 2022 zanotowano w tym czasie w przewozach produktów rolnictwa (+0,8 mln ton r/r), produktów rafinacji ropy (+0,7 mln ton), kruszywa, kamienia, piasku i żwiru (+0,3 mln ton r/r). Znaczne zmniejszenie odnotowano natomiast w przewozach pozostałych ładunków (-0,3 mln ton), koksu, brykietów, gazów (-0,2 mln ton), węgla kamiennego (-0,2 mln ton) oraz chemikaliów i produktów chemicznych (-0,2 mln ton).⁴⁵

Rysunek 5 Wielkość kolejowych przewozów towarowych w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2018-2023 (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

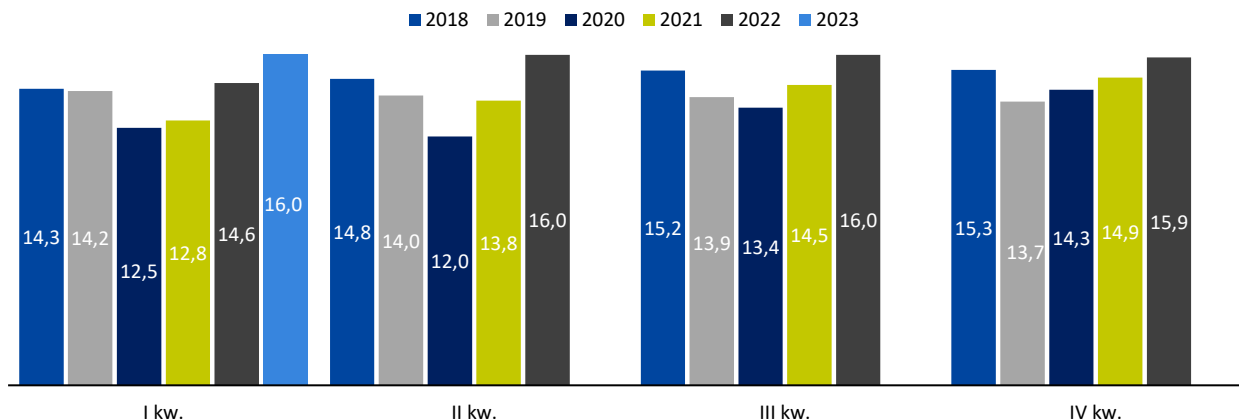
⁴² Urząd Transportu Kolejowego

⁴³ Na podstawie klasyfikacji NST

⁴⁴ Główny Urząd Statystyczny

⁴⁵ Główny Urząd Statystyczny - dane za 2 miesiące 2023 r.

Rysunek 6 Wielkość zrealizowanej przez kolej towarowej pracy przewozowej w Polsce w poszczególnych kwartałach w latach 2018–2023 (mld tkm)

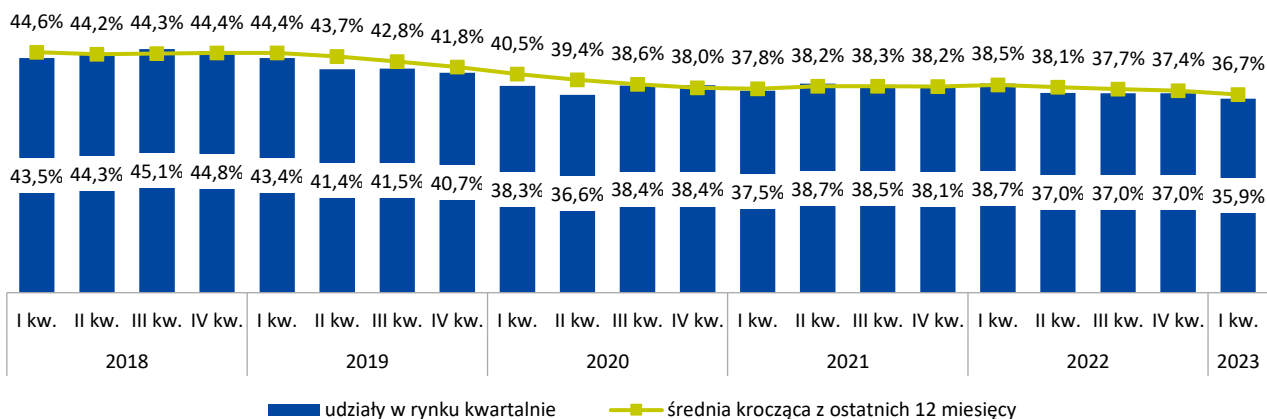


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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

Według danych UTK w trakcie I kwartału 2023 r. 28 przewoźników kolejowych zrealizowało przewozy, których udział w rynku według masy przewiezionych towarów przekroczył 0,5%. Grupa PKP Cargo⁴⁶ niezmiennie posiada pozycję zdecydowanego lidera rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce pod względem zarówno udziału w przewiezionej masie towarów, jak i zrealizowanej pracy przewozowej. Udziały rynkowe Grupy PKP CARGO wyniosły 35,9% (-2,8 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 37,5% w pracy przewozowej (-3,7 p.p. r/r).⁴⁷ Udziały rynkowe jednostki dominującej w Grupie PKP CARGO, tj. PKP CARGO S.A. w I kwartale 2023 r. były równe 33,9% (-3,0 p.p. r/r) w zakresie masy towarowej oraz 37,0% (-3,6 p.p. r/r) w pracy przewozowej.⁴⁸

Rysunek 7 Udziały Grupy PKP CARGO w przewozach masy towarowej w Polsce w latach 2018–2023



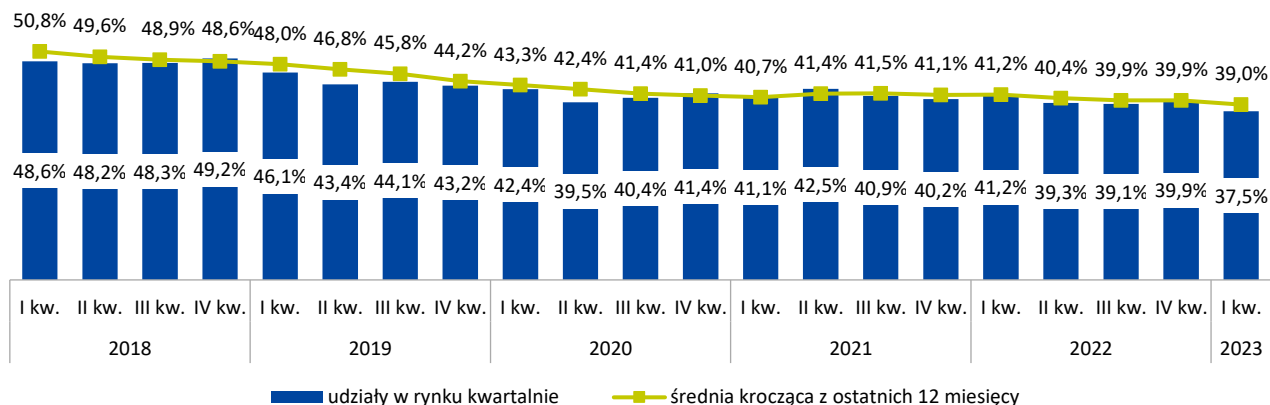
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

⁴⁶ Wolumen przewozów Grupy PKP CARGO uwzględnia również ładunki transportowane przez PKP CARGO International a.s. na terytorium Polski

⁴⁷ Dane Grupy PKP CARGO, Urząd Transportu Kolejowego

⁴⁸ Urząd Transportu Kolejowego

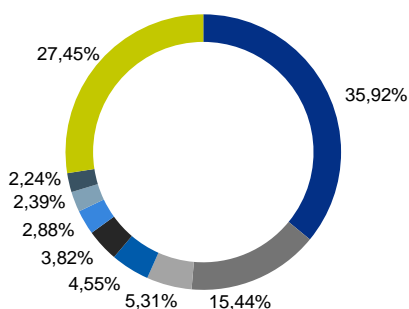
Rysunek 8 Udziały Grupy PKP CARGO w zrealizowanej pracy przewozowej w Polsce w latach 2018-2023



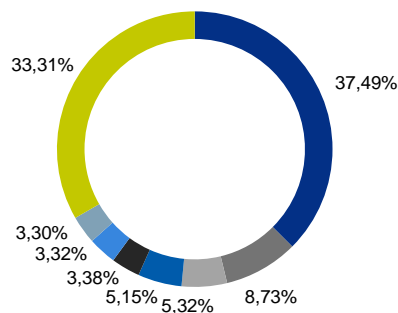
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

Rysunek 9 Udziały rynkowe największych towarowych przewoźników kolejowych w Polsce w I kwartale 2023 r.

Wg masy towarowej



Wg pracy przewozowej



- Grupa PKP CARGO
- DB Cargo Polska
- Lotos Kolej
- Grupa PKP CARGO
- Lotos Kolej
- DB Cargo Polska
- PKP LHS
- PUK KOLPREM
- Freightliner PL
- PKP LHS
- Orlen KolTrans
- CTL Logistics
- Orlen KolTrans
- CTL Logistics
- Freightliner PL
- Pozostali
- Pozostali

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego

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

W omawianym okresie konkurencyjni przewoźnicy przetransportowali łącznie 38,7 mln ton ładunków (+1,4% r/r). W tym czasie największy wolumen przetransportowanej masy wykazały spółki DB Cargo Polska (9,3 mln ton, spadek o -9,8% r/r), Lotos Kolej (3,2 mln ton, wzrost o +2,9% r/r) oraz PKP LHS (2,7 mln ton, wzrost o +4,2% r/r).⁴⁹ Największe spadki udziałów rynkowych wśród konkurentów Grupy PKP CARGO w I kwartale 2023 r. zanotowano u DB Cargo Polska (do 15,4%, tj. -1,2 p.p. r/r) oraz Orlen KolTrans (do 2,4%, tj. -0,6 p.p. r/r).

Jednocześnie wykonana przez konkurentów Grupy PKP CARGO praca przewozowa wzrosła o +16,5% r/r do poziomu 10,0 mld tkm. Konkurencyjnymi przewoźnikami o największym wolumenie zrealizowanej pracy przewozowej byli: Lotos Kolej (1,4 mld tkm, wzrost o +4,3% r/r), DB Cargo Polska (0,9 mld tkm, wzrost o +7,1% r/r) oraz PKP LHS (0,8 mld tkm, wzrost o +13,6% r/r).⁵⁰ Największy spadek udziałów rynkowych w I kwartale 2023 r. u konkurencyjnych operatorów kolejowych zanotowano w Orlen KolTrans (do 3,4%, tj. -1,1 p.p. r/r) oraz w Lotos Kolej (do 8,7%, tj. -0,4 p.p. r/r).

⁴⁹ obliczenia własne na podstawie danych UTK

⁵⁰ obliczenia własne na podstawie danych UTK

3.2.3 Rynek towarowego transportu kolejowego w Republice Czeskiej

W 2022 r. w Republice Czeskiej przewieziono w sumie 579,5 mln ton towarów (-4,9% r/r) i wykonano pracę przewozową na poziomie 85,2 mld tkm (+3,5% r/r).⁵¹ W tym czasie zanotowano zmniejszenie r/r w transporcie samochodowym oraz transporcie kolejowym, przy jednoczesnym wzroście wolumenów masy towarowej przewiezionej przez pozostałe gałęzie transportu łącznie*. W zakresie zrealizowanej pracy przewozowej rynek transportowy* zanotował wzrosty w ramach wszystkich gałęzi.

Średnia odległość przewozu ładunków rynku wzrosła o +8,9% r/r i wyniosła 147,0 km, w tym w transporcie drogowym zanotowano wzrost o +9,0% r/r (do poziomu 138,9 km), podczas gdy dla transportu kolejowego średni dystans przewozu towarów zwiększył się o +8,3% r/r (do 179,7 km).⁵²

Tabela 11 Rynek transportu towarów w Czechach w 2022 r.

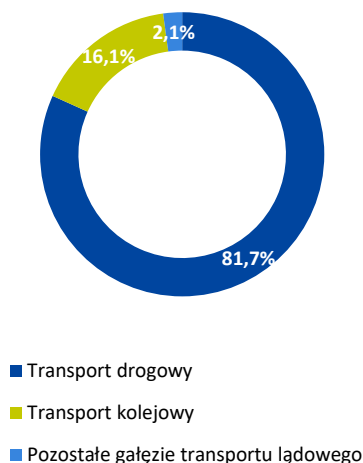
Wyszczególnienie	MASA TOWAROWA			PRACA PRZEWOZOWA			ŚREDNIA ODLEGŁOŚĆ		
	Wolumen (mln ton)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Wolumen (mld tkm)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r	Dystans (km)	Zmiana r/r	Zmiana % r/r
Rynek przewozów ogółem	579,5	-30,1	-4,9%	85,2	2,9	3,5%	147,0	12,0	8,9%
Transport drogowy	473,7	-26,6	-5,3%	65,8	2,0	3,2%	138,9	11,5	9,0%
Transport kolejowy	93,4	-3,8	-4,0%	16,8	0,7	4,0%	179,7	13,8	8,3%
Pozostałe gałęzie transportu lądowego	12,4	0,3	2,6%	2,6	0,2	8,7%	211,2	11,8	5,9%

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

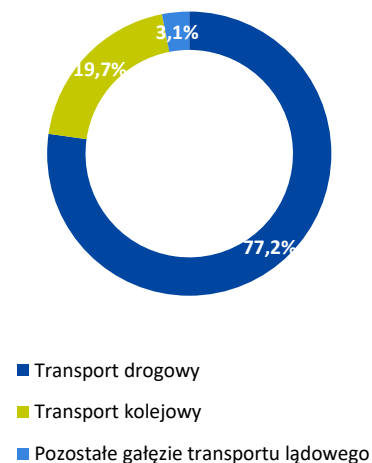
Transport kolejowy w Czechach w 2022 r. odnotował zmniejszenie wolumenu przewiezionej masy do 93,4 mln ton (-4,0% r/r), przy jednoczesnym zwiększeniu wykonanej pracy przewozowej do 16,8 mld tkm (+4,0% r/r).⁵³ W tym samym czasie przewozy towarów zrealizowane transportem samochodowym spadły o -5,3 % w ujęciu masy oraz wzrosły o +3,2% w ujęciu pracy przewozowej. Wyniki te przełożyły się na niewielki spadek udziału transportu drogowego w lądowym rynku transportowym w ramach masy towarowej (-0,3 p.p. r/r), przy jednoczesnym zwiększeniu udziału transportu kolejowego (+0,2 p.p. r/r). Jednocześnie kolej zanotowała wzrost udziału w zakresie pracy przewozowej (+0,1 p.p. r/r), przy zmniejszeniu udziału transportu drogowego (-0,2 p.p. r/r).⁵⁴

Rysunek 10 Udziały poszczególnych rodzajów transportu w przewozach towarowych w Czechach w 2022 r.

Wg masy towarowej



Wg pracy przewozowej



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

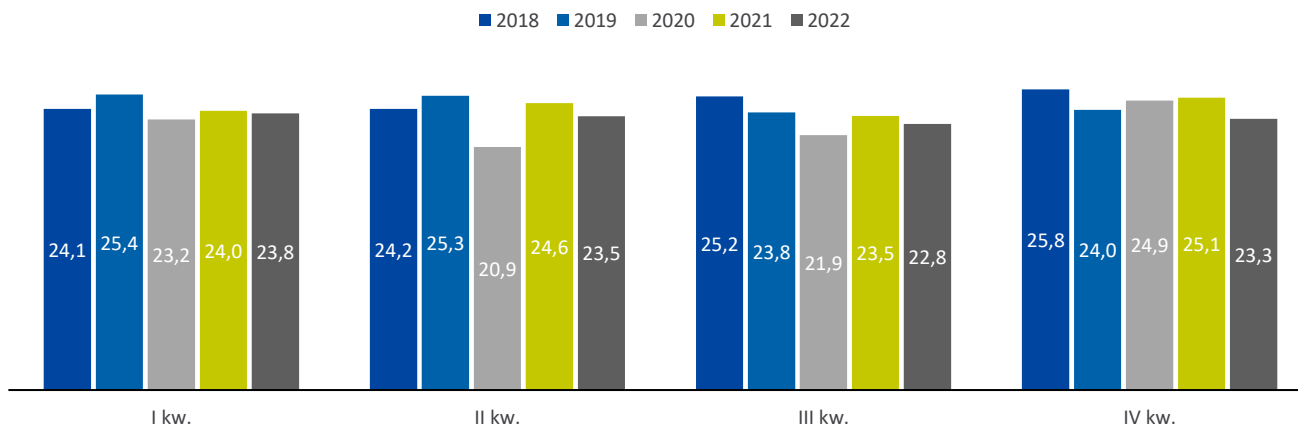
⁵¹ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej, dane za I kwartał 2023 r. będą dostępne na przełomie II i III kwartału 2023 r. (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

⁵² Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

⁵³ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

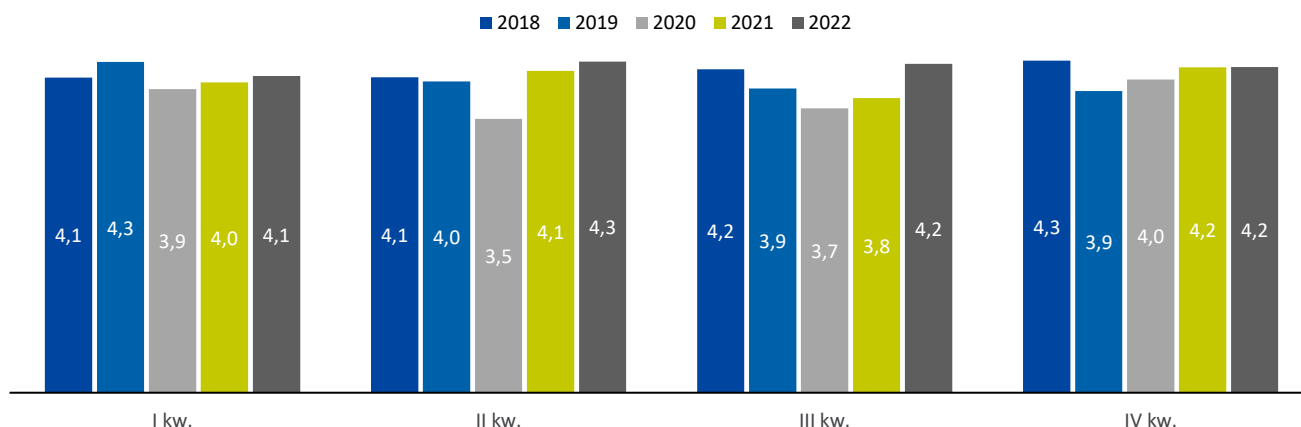
⁵⁴ Ministerstwo Transportu Republiki Czeskiej (dane z wyłączeniem transportu lotniczego)

Rysunek 11 Towarowy transport kolejowy w Czechach według przewiezionej masy w poszczególnych kwartałach okresu 2018-2022 (mln ton)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

Rysunek 12 Towarowy transport kolejowy w Czechach według wykonanej pracy przewozowej w poszczególnych kwartałach okresu 2018-2022 (mld tkm)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej

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

Według danych czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej (SŽDC), obecnie na czeskim rynku towarowych przewozów kolejowych działa 120 operatorów posiadających licencję na przewóz ładunków, w tym 2 spółki należące do Grupy PKP CARGO: PKP CARGO S.A. oraz PKP CARGO International a.s.⁵⁵

W trakcie I kwartału 2023 r. Spółka PKP CARGO International a.s. przetransportowała 1,5 mln ton ładunków (-15,4% r/r) i wykonała pracę przewozową równą 0,2 mld tkm (-23,4% r/r).⁵⁶ Równocześnie średnia odległość przewozu spółki PKP CARGO International a.s. zmniejszyła się do 114,3 km (-9,4% r/r) z uwagi na zmianę struktury przewożonych towarów.⁵⁷ W analizowanym okresie aż 69,3% udziału w przewozach PKP Cargo International a.s. stanowiły paliwa stałe, których wolumen zwiększył się o +9,7% r/r (w tym jednak przewozy węgla kamiennego stanowiącego 33,4% przewozów Spółki, zmalały o -9,2% r/r). W I kwartale 2023 r. zanotowano również wzrost przewozów kruszyw i materiałów budowlanych. Znacznemu mniejszeniu uległy natomiast przewozy intermodalne (-54,3% r/r do 0,2 mln ton) stanowiące w I kwartale 2023 r. jedynie 12,2% udziału w strukturze przewozowej Spółki. Spadek przewozów wystąpił dodatkowo w grupach towarowych takich jak: metale i rudy, produkty chemiczne, oraz paliwa płynne.⁵⁸

Zmniejszenie przewozów w wybranych grupach towarowych było wynikiem świadomie podjętych przez Grupę działań, których zamysłem była zmiana struktury przewozów w celu pozyskania towarów wyżej marżowych, a jednocześnie zgodnych

⁵⁵ SŽDC

⁵⁶ statystyka własna PKP CARGO International

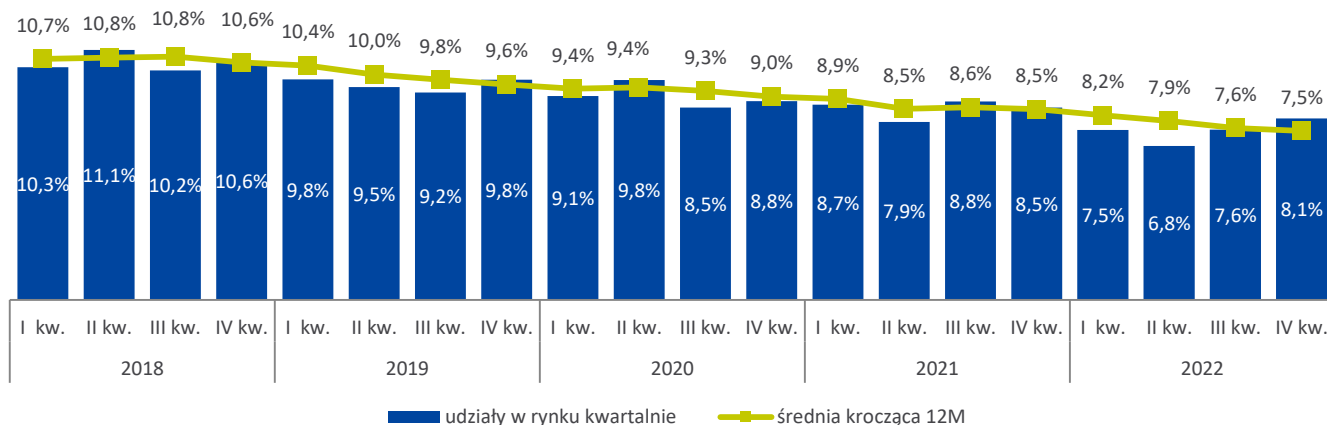
⁵⁷ statystyka własna PKP CARGO International

⁵⁸ statystyka własna PKP CARGO International

z posiadanym przez Spółkę taborem oraz bazą logistyczną. Część zmian była jednak konsekwencją wojny w Ukrainie (co doprowadziło do zmiany kierunków pozyskiwania komponentów przez przemysł czeski, a także wpłynęło na kierunki eksportu towarów) oraz w mniejszym stopniu skutkiem pandemii.

Zgodnie z danymi SŽDC dotyczącymi udziałów w rynku przewozów kolejowych w zakresie pracy przewozowej brutto, w trakcie I kwartału 2023 r. udział rynkowy spółki PKP CARGO International a.s. na czeskim rynku zmniejszył się o -0,8 p.p. r/r do poziomu 4,6%.⁵⁹ Spółka pomimo to utrzymuje pozycję trzeciego największego przewoźnika na czeskim rynku kolejowych przewozów towarowych.⁶⁰

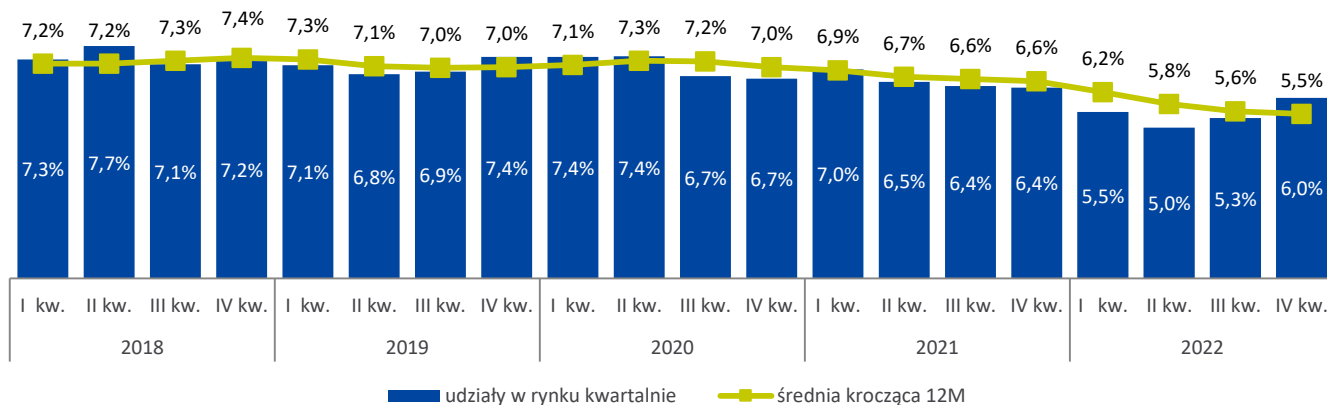
Rysunek 13 Udziały rynkowe PKP CARGO International a.s. pod względem przetransportowanej w Czechach masy towarowej kwartalnie w latach 2018-2022*



* dane za I kw. 2023 r. dostępne będą na przełomie II i III kw. 2023 r.

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

Rysunek 14 Udziały rynkowe PKP CARGO International a.s. w zrealizowanej w Czechach pracy przewozowej kwartalnie w latach 2018-2022*



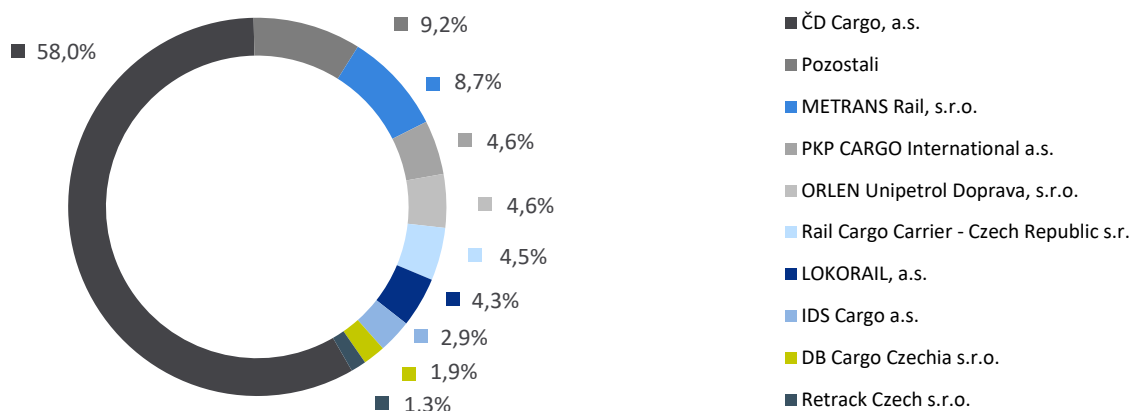
* dane za I kw. 2023 r. dostępne będą na przełomie II i III kw. 2023 r.

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

⁵⁹ SŽDC

⁶⁰ SŽDC

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



Źródło: SŽDC (czeski zarządca infrastruktury kolejowej)

Spółka ČD Cargo a.s. utrzymała pozycję zdecydowanego lidera czeskiego rynku towarowych przewozów kolejowych pod względem wykonanej pracy eksploatacyjnej brutto, a jej udział rynkowy uległ jedynie nieznacznemu zmniejszeniu i wyniósł 58,0% r/r (-0,2 p.p. r/r).⁶¹ Znaczący wzrost udziałów rynkowych r/r odnotowali natomiast LOKORAIL a.s. (+1,7 p.p. r/r do 4,3%) oraz ORLEN Unipetrol Doprava (+0,8 p.p. r/r do poziomu 4,6%, operator koncentrujący działalność w segmencie przewozów paliw i produktów chemicznych). W zestawieniu pojawił się po raz pierwszy Retrack Czech s.r.o. (poprzednio Carbo Rail CZ s.r.o.), który wypracował 1,3% udziału rynkowego. Spółkami, które również poprawiły swoją pozycję są: IDS Cargo a.s. – niezależny operator logistyczny funkcjonujący na terytorium Czech i Słowacji (+0,5 p.p. r/r do 2,9%) oraz Rail Cargo Carrier - Czech Republic (+0,3 p.p. r/r do 4,5%). Jednocześnie Metrans Rail znacznie stracił swoje udziały (-1,1 p.p. r/r do 8,7%), nadal broniąc jednak pozycji wicelidera na rynku towarowych przewozów kolejowych w Czechach. Pozycję trzeciego przewoźnika kolejowego w kraju udało się również obronić PKP CARGO International a.s., pomimo wyraźnego zmniejszenia udziału w tym czasie (-0,8 p.p. r/r do 4,6%). Niższe niż w I kwartale 2022 r. były też udziały rynkowe spółki DB Cargo Czechia s.r.o. (-0,5 p.p. r/r do 1,9%) oraz CER Slovakia a.s. (która w I kwartale 2022 r. posiadała 1,4% udziału, a obecnie w ogóle nie zakwalifikowała się do zestawienia, co oznacza zmniejszenie jej udziału powyżej -0,4 p.p. r/r).⁶²

Sporządzone przez SŽDC zestawienie największych operatorów kolejowych na rynku czeskim nie wyszczególnia PKP CARGO S.A. W trakcie I kwartału 2023 r. zmniejszyły się r/r realizowane przez Spółkę przewozy importowe rudy żelaza z Ukrainy, nie były realizowane przewozy importowe rudy przez port w Gdańsku. Zmniejszyły się przewozy węgla kamiennego w eksporcie do Polski, nie realizowano również przewozów w imporcie przez polskie porty do Czech. Mniejsze były też przewozy metali, topnika wapniowego, kontenerów i artykułów chemicznych. Jednocześnie odnotowano zwiększenie przewozów automotive w transzycie między Polską a Włochami.⁶³

3.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO

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

Grupa współpracuje z wiodącymi polskimi i światowymi grupami kapitałowymi, w tym m.in. ArcelorMittal, PKN Orlen, PGNiG, Lafarge, Azoty, JSW, Węglokoksem, Eneą, PGE, Tauronem, Polską Grupą Górniczą oraz MM KWIDZYN.

⁶¹ SŽDC

⁶² SŽDC

⁶³ Statystyka własna PKP CARGO S.A.

Tabela 12 Praca przewozowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2023 r. i I kwartał 2022 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2023		I kw. 2022		Zmiana 2023/2022		I kw. 2023		I kw. 2022		Zmiana I kw. 2023/ I kw. 2022	
	(mln tkm)				%		udział w całości (%)		(mln tkm)		%	
Paliwa stałe ¹	3 419	2 821	598	21,2%	53%	43%	3 419	2 821	598	21,2%		
z czego węgiel kamienny	2 960	2 375	585	24,6%	46%	36%	2 960	2 375	585	24,6%		
Kruszywa i materiały budowlane ²	1 196	1 167	29	2,5%	19%	18%	1 196	1 167	29	2,5%		
Metale i rudy ³	428	525	-96	-18,3%	7%	8%	428	525	-96	-18,3%		
Produkty chemiczne ⁴	379	545	-166	-30,4%	6%	8%	379	545	-166	-30,4%		
Paliwa płynne ⁵	138	179	-41	-23,0%	2%	3%	138	179	-41	-23,0%		
Drewno i płody rolne ⁶	280	204	76	37,3%	4%	3%	280	204	76	37,3%		
Przewozy intermodalne	456	1 003	-547	-54,6%	7%	15%	456	1 003	-547	-54,6%		
Pozostałe ⁷	121	106	14	13,5%	2%	2%	121	106	14	13,5%		
Razem	6 417	6 550	-132	-2,0%	100%	100%	6 417	6 550	-132	-2,0%		

Źródło: Opracowanie własne, w tabeli dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych

Tabela 13 Masa towarowa Grupy PKP CARGO za I kwartał 2023 r. i I kwartał 2022 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2023		I kw. 2022		Zmiana 2023/2022		I kw. 2023		I kw. 2022		Zmiana I kw. 2023/ I kw. 2022	
	(mln ton)				%		udział w całości (%)		(mln ton)		%	
Paliwa stałe ¹	13,4	14,2	-0,8	-5,3%	58%	55%	13,4	14,2	-0,8	-5,3%		
z czego węgiel kamienny	11,9	12,8	-0,8	-6,3%	51%	49%	11,9	12,8	-0,8	-6,3%		
Kruszywa i materiały budowlane ²	4,4	4,6	-0,2	-3,5%	19%	18%	4,4	4,6	-0,2	-3,5%		
Metale i rudy ³	1,4	1,7	-0,3	-19,4%	6%	6%	1,4	1,7	-0,3	-19,4%		
Produkty chemiczne ⁴	1,1	1,6	-0,4	-27,3%	5%	6%	1,1	1,6	-0,4	-27,3%		
Paliwa płynne ⁵	0,5	0,5	0,0	1,5%	2%	2%	0,5	0,5	0,0	1,5%		
Drewno i płody rolne ⁶	0,8	0,7	0,2	24,0%	4%	3%	0,8	0,7	0,2	24,0%		
Przewozy intermodalne	1,2	2,4	-1,1	-48,3%	5%	9%	1,2	2,4	-1,1	-48,3%		
Pozostałe ⁷	0,4	0,4	0,0	1,3%	2%	1%	0,4	0,4	0,0	1,3%		
Razem	23,3	25,9	-2,6	-10,2%	100%	100%	23,3	25,9	-2,6	-10,2%		

Źródło: Opracowanie własne, w tabeli dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych

W I kwartale 2023 r. Grupa PKP CARGO zrealizowała przewozy towarów kolejną na średnią odległość 275 km (wzrost odległości r/r o +23 km).

Tabela 14 Średnia odległość Grupy PKP CARGO za I kwartał 2023 r. i I kwartał 2022 r.

Wyszczególnienie	I kw. 2023		I kw. 2022		Zmiana 2023/2022		I kw. 2023		I kw. 2022		Zmiana I kw. 2023/ I kw. 2022	
	(km)				%		(km)				%	
Paliwa stałe ¹	255	199	56	28,0%	255	199	56	28,0%				
z czego węgiel kamienny	248	186	61	33,0%	248	186	61	33,0%				
Kruszywa i materiały budowlane ²	270	254	16	6,2%	270	254	16	6,2%				
Metale i rudy ³	317	313	4	1,4%	317	313	4	1,4%				
Produkty chemiczne ⁴	333	348	-15	-4,2%	333	348	-15	-4,2%				
Paliwa płynne ⁵	264	348	-84	-24,1%	264	348	-84	-24,1%				
Drewno i płody rolne ⁶	331	299	32	10,8%	331	299	32	10,8%				
Przewozy intermodalne	372	423	-51	-12,1%	372	423	-51	-12,1%				
Pozostałe ⁷	318	284	34	12,0%	318	284	34	12,0%				
Razem	275	253	23	9,1%	275	253	23	9,1%				

Źródło: Opracowanie własne, w tabeli dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia mogące powodować nieistotne odchylenia w prezentowanych danych.

¹ Uwzględnia węgiel kamienny, koks i węgiel brunatny.

² Uwzględnia wszelkie rodzaje kamienia, piasku, cegieł i cementu.

³ Uwzględnia rudy i piryty oraz metale i produkty metalowe.

⁴ Uwzględnia nawozy sztuczne i pozostałe produkty chemiczne.

⁵ Uwzględnia ropę naftową i produkty ropopochodne.

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

⁷ Uwzględnia pozostałe przewozy towarowe.

Kluczowe czynniki, jakie wpłynęły na wielkość przewozów w poszczególnych grupach towarowych w I kwartale 2023 r.:



paliwa stałe

- Wysoki stan zapasów u kontrahentów,
- mniejsze zapotrzebowanie energetyki - wg raportu Polskich Sieci Energetycznych produkcja energii elektrycznej z węgla kamiennego i brunatnego w I kwartale 2023 roku wyniosła 30 256 GWh i była o 13,6% niższa niż w analogicznym okresie roku ubiegłego,
- mniejszy odbiór węgla przez gminy,
- wzrost średniej odległości przewozu węgla kamiennego o 61 km (33,0%), w związku ze zmianą kierunku dostaw,
- PKP CARGO International a.s. - zwiększone przewozy do Teplarna Kladno (w I kwartale 2022 roku miała miejsce awaria kotła).



kruszywa i materiały budowlane

- Ograniczone możliwości eksploatacyjne PKP CARGO S.A. (priorytet przewozów węgla kamiennego),
- zmniejszone przewozy kamienia wapiennego do huty w Czechach,
- spadek przewozów kwarcytu w eksporcie przez porty do Islandii - zmniejszone zapotrzebowanie odbiorcy,
- niekorzystne warunki pogodowe na początku 2023 r. (w porównaniu do 2022 r.) ograniczyły intensywność prac budowlanych,
- wzrost średniej odległości przewozu o 16 km (6,2%), w związku ze zmianą kierunku dostaw,
- PKP CARGO International a.s. - zmniejszone przewozy dla jednego z głównych producentów w tym segmencie, który zawiesił w lutym produkcję cementu ze względu na jego wysoką cenę.



metale i rudy

- Spadek przewozów metali wywołany sytuacją gospodarczą w Polsce i na świecie determinującą podaż i popyt na stal. W 2022 r. sytuacja producentów oraz konsumentów wyrobów hutniczych była uwarunkowana pandemią koronawirusa oraz atakiem Rosji na Ukrainę. W I kwartale 2023 r. utrzymująca się wysoka inflacja i wysokie stopy procentowe w większości światowych gospodarek, ograniczały ożywienie popytu na stal,
- priorytet przewozów węgla kamiennego,
- w I kwartale 2023 r. średnia odległość dla przewozów metali i rud (tj. 317 km) była na zbliżonym poziomie do analogicznego okresu 2022 r.



produkty chemiczne

- Spadek produkcji nawozów przez największego polskiego producenta ze względu na problemy ze zbytem w kraju (wysokie koszty produkcji, brak dopłat dla rolników) i w eksporcie (duża konkurencyjność ze względu na wysokie ceny gazu - głównego surowca do produkcji),
- spadek średniej odległości przewozu o 15 km (-4,2%).



intermodal

- Trudna sytuacja panująca na rynku intermodalnym w świecie: wojna w Ukrainie, spowolnienie gospodarcze, presja inflacyjna, które przełożyły się znacząco na wzrost cen przewozów intermodalnych i spowodowały zmniejszenie ilości przewiezionych ładunków (na rzecz transportu samochodowego),
- na skutek priorytetu przewozów węgla w 2022 r. i braku możliwości obsługi klientów zlecających przewozy intermodalne wycofanie się tych klientów ze współpracy z PKP CARGO S.A. na rzecz innych przewoźników, co spowodowało zmniejszenie wolumenu pociągów intermodalnych do/z portów morskich,
- spadek średniej odległości przewozu o 51 km (-12,1%), ze względu na zmianę struktury przewozów,
- PKP CARGO INTERNATIONAL - zakończenie realizacji przewozów dla dotychczasowego znaczącego klienta.



paliwa płynne

- Utrzymanie przewozów w I kwartale 2023 r. na zbliżonym poziomie do tego samego okresu 2022 r.,
- spadek średniej odległości przewozu o 84 km (-24,1%), ze względu na zwiększony udział przewozów realizowanych na krótkie odległości przy granicy z Ukrainą.



drewno
i płody rolne

- Dynamiczny wzrost przewozów zbóż z Ukrainy do portów morskich w imporcie,
- wzrost średniej odległości przewozu o 32 km (+10,8%) w wyniku zmiany struktury przewozów.



pozostałe

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

3.3 Informację dotyczące segmentów działalności

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

3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia

Poniżej przedstawiono dane o zmianach stanu zatrudnienia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO w okresie pierwszych 3 miesięcy 2023 r. oraz w analogicznym okresie 2022 r.



ZATRUDNIENIE W GRUPIE (OSOBY) STAN NA:	STANOWISKA ROBOTNICZE W GRUPIE (OSOBY) STAN NA:	STANOWISKA NIEROBOTNICZE W GRUPIE (OSOBY) STAN NA:
31/03/2023 19 752	31/03/2023 14 994	31/03/2023 4 758
31/12/2022 20 038	31/12/2022 15 271	31/12/2022 4 767

Od początku 2023 roku w Grupie PKP CARGO odnotowano spadek zatrudnienia o 286 osób, w tym w samej spółce PKP CARGO S.A. o 321 osoby.

3.5 Inwestycje Grupy PKP CARGO

Grupa PKP CARGO w okresie pierwszych 3 miesięcy 2023 r. poniosła nakłady inwestycyjne w wysokości 469,3 mln zł, tj. więcej o 111,2% w stosunku do analogicznego okresu 2022 r. Powyższe nakłady przeznaczone były na nabycie rzeczowych aktywów trwałych oraz aktywów niematerialnych w formie zakupów, modernizacji oraz tzw. komponentu remontowego (naprawy okresowe taboru P4 i P5 oraz przeglądy okresowe taboru P3), jak również wykazano prawa do użytkowania aktywów (głównie zakupu lokomotyw i najmu nieruchomości) wynikające z MSSF16.

Największa część nakładów inwestycyjnych w okresie pierwszych 3 miesięcy 2023 r. w Grupie PKP CARGO została przeznaczona na realizację zadań inwestycyjnych związanych z taborem, tj. na naprawy okresowe (P4 i P5) i przeglądy okresowe (P3) taboru oraz modernizacje lokomotyw - łącznie 160,9 mln zł (tj. 34,3% nakładów inwestycyjnych). Ponadto poniesiono również nakłady na budownictwo inwestycyjne na poziomie 29,5 mln zł, na zakupy maszyn, urządzeń, pozostałego wyposażenia warsztatowego oraz środków transportu na poziomie 8,7 mln zł oraz na informatyzację, tj. zakup sprzętu komputerowego i aktywów

niematerialnych (oprogramowania) na poziomie 1,8 mln zł, a także na prawa do użytkowania aktywów na poziomie 268,4 mln zł, w tym: leasing lokomotyw na poziomie 202,8 mln zł, najem nieruchomości na poziomie 57,8 mln zł oraz pozostałe prawa na poziomie 7,8 mln zł.

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

Wyszczególnienie	I kwartał 2023	I kwartał 2022	Zmiana 2023-2022	Zmiana 2023-2022 %
Budownictwo inwestycyjne	29,5	3,7	25,8	706,9%
Modernizacja lokomotyw	0,1	12,2	-12,1	-99,2%
Zakup wagonów	0,0	74,7	-74,7	-100,0%
Maszyny, urządzenia oraz wyposażenie warsztatowe	8,3	2,4	5,9	242,4%
Teleinformatyzacja	1,8	1,3	0,5	33,6%
Pozostałe	0,4	0,5	-0,1	-22,4%
Komponenty w remontach, w tym:	160,8	117,7	43,1	36,7%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe lokomotyw</i>	30,8	23,2	7,6	33,2%
<i>Naprawy i przeglądy okresowe wagonów</i>	130,0	94,5	35,5	37,5%
Prawa do użytkowania aktywów*, w tym:	268,4	9,7	258,7	2667,1%
<i>Leasing lokomotyw</i>	202,8	0,0	202,8	-
Razem	469,3	222,2	247,1	111,2%

* Nakłady na prawa do użytkowania aktywów za okres pierwszych 3 miesięcy 2023 rok nie obejmują zwiększeń w wysokości 1,6 mln zł wynikających z leasingu zwrotnego urządzenia transportowego.

Źródło: Opracowanie własne

3.6 Istotne informacje i zdarzenia

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

- W dniu 20 lutego 2023 r. PKP CARGO S.A. otrzymało zgodę Rady Nadzorczej na rozporządzenie majątkiem poprzez przeniesienie na rzecz PKP CARGOTABOR USŁUGI sp. z o.o. prawa własności i prawa użytkowania wieczystego nieruchomości, prawa własności znajdujących się na gruncie, stanowiących odrębny od gruntu przedmiot własności, budynków i budowli oraz prawa własności ruchomości wchodzących w skład majątku po dawnej Fabryce Wagonów Gniewczyna S.A. w Gniewczynie łańcuckiej o łącznej wartości rynkowej wynoszącej 29,8 mln zł netto.
- W dniu 17 marca 2023 r. PKP CARGO S.A. zawarła z Bankiem Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski S.A. aneks do Umowy o kredyt do kwoty 100 mln zł w rachunku bieżącym z dnia 19 grudnia 2019 r. zmieniający warunki udzielenia kredytu w tym, wydłużający okres dostępności kredytu do dnia 19 marca 2024 r.
- W dniu 22 marca 2023 r. PKP CARGO S.A. odebrała dwanaście lokomotyw elektrycznych Dragon 2 wyprodukowanych przez Newag S.A.
- W dniu 30 marca 2023 r. została zawarta umowa pożyczki pomiędzy PKP CARGO S.A. i PKP CARGO TERMINALE Sp. z o.o. do kwoty nieprzekraczającej 20 mln zł.
- W ramach realizacji umowy na zakup lokomotyw, o której Spółka informowała raportem bieżącym 45/2019, Spółka kontynuowała finansowanie dostaw lokomotyw w oparciu o zawarte porozumienia pomiędzy PKP CARGO S.A., Konsorcjum firm NEWAG S.A. i NEWAG LEASE Sp. z o.o. S.K.A. oraz PKO LEASING S.A. i Pekao Leasing Sp. z o.o. w sprawie finansowania dostaw lokomotyw. W ramach podpisanych porozumień oraz ramowych umów leasingu zostało zawartych łącznie 16 umów leasingu na łączną kwotę 270,4 mln złotych.
- W dniu 24 maja 2023 r. PKP CARGO S.A. podpisała aneks do umowy o kredyt w rachunku bieżącym przedłużający okres dostępności kredytu do dnia 24 maja 2024 r.
- W dniu 26 maja 2023 r. PKP CARGO S.A. i PKP CARGOTABOR Sp. z o.o. zawarły z Bankiem Polska Kasa Opieki S.A. umowę w rachunku bieżącym do maksymalnej kwoty 50 000 000,00 zł z okresem dostępności do dnia 25 maja 2024 r.

4. Analiza sytuacji finansowo-majątkowej Grupy Kapitałowej PKP CARGO

4.1 Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO

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

Tabela 16 Wybrane dane finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO

Grupa PKP CARGO	w mln PLN ⁶⁴		w mln EUR	
	3 miesiące 2023	3 miesiące 2022	3 miesiące 2023	3 miesiące 2022
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,7005	4,6472
Przychody z działalności operacyjnej	1 576,1	1 180,7	335,3	254,1
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej	168,0	(31,5)	35,7	(6,8)
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	130,6	(55,5)	27,8	(11,9)
Zysk / (strata) netto	104,2	(47,6)	22,2	(10,2)
Całkowite dochody przypadające akcjonariuszom jednostki dominującej	124,7	(31,5)	26,5	(6,8)
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / (strata) na akcję (PLN/szt.)	2,33	(1,06)	0,50	(0,23)
Zysk / (strata) rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	2,33	(1,06)	0,50	(0,23)

⁶⁴ W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyień w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	297,4	37,6	63,2	8,1
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(252,1)	(230,7)	(53,6)	(49,6)
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	3,2	49,1	0,7	10,5
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	48,5	(144,0)	10,3	(31,0)

	31/03/2023	31/12/2022	31/03/2023	31/12/2022
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,6755	4,6899
Aktywa trwałe	6 652,2	6 354,1	1 422,8	1 354,8
Aktywa obrotowe	1 395,7	1 305,8	298,5	278,4
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	0,1	0,3	0,0	0,1
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	478,9	477,5
Kapitał własny przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej	3 357,6	3 232,9	718,1	689,3
Zobowiązania długoterminowe	2 550,9	2 344,6	545,6	499,9
Zobowiązania krótkoterminowe	2 139,5	2 082,7	457,6	444,1

Źródło: Kwartałne Skrócone Skonsolidowane Sprawozdanie Finansowe Grupy Kapitałowej PKP CARGO za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2023 roku sporządzone według MSSF UE.

Tabela 17 Wybrane dane finansowe PKP CARGO S.A.

PKP CARGO S.A.	w mln PLN ⁶⁵		w mln EUR	
	3 miesiące 2023	3 miesiące 2022	3 miesiące 2023	3 miesiące 2022
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,7005	4,6472
Przychody z działalności operacyjnej	1 220,3	882,7	259,6	189,9
Zysk / (strata) na działalności operacyjnej	142,7	(33,2)	30,4	(7,1)
Zysk / (strata) przed opodatkowaniem	103,1	(55,0)	21,9	(11,8)
Zysk / (strata) netto	81,2	(46,2)	17,3	(9,9)
Całkowite dochody	84,0	(51,4)	17,9	(11,1)
Średnia ważona liczba akcji (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Średnia ważona liczba akcji przyjęta do kalkulacji zysku rozwodnionego (szt.)	44 786 917	44 786 917	44 786 917	44 786 917
Zysk / strata na akcję (PLN/szt.)	1,81	(1,03)	0,39	(0,22)
Zysk / strata rozwodniony na akcję (PLN/szt.)	1,81	(1,03)	0,39	(0,22)
Przepływy pieniężne netto z działalności operacyjnej	242,9	26,3	51,6	5,6
Przepływy pieniężne netto z działalności inwestycyjnej	(242,7)	(216,6)	(51,6)	(46,6)
Przepływy pieniężne netto z działalności finansowej	39,0	84,5	8,3	18,2
Zmiana stanu środków pieniężnych i ich ekwiwalentów	39,2	(105,8)	8,3	(22,8)
	31/03/2023	31/12/2022	31/03/2023	31/12/2022
Kursy wymiany (PLN/EUR)			4,6755	4,6899
Aktywa trwałe	6 240,9	5 948,0	1 334,8	1 268,3
Aktywa obrotowe	874,8	800,0	187,1	170,6
Aktywa trwałe zaklasyfikowane jako przeznaczone do sprzedaży	0,1	0,1	0,0	0,0
Kapitał zakładowy	2 239,3	2 239,3	478,9	477,5
Kapitał własny	3 007,3	2 923,3	643,2	623,3

⁶⁵ W niniejszym dokumencie dla łatwiejszego odbioru zastosowano zaokrąglenia niepowodujące istotnych odchyliń w prezentowanych danych. W przypadkach wystąpienia ryzyka zniekształcenia danych zostały one wykazane z większą dokładnością.

Zobowiązania długoterminowe	2 193,2	1 985,9	469,1	423,4
Zobowiązania krótkoterminowe	1 915,3	1 838,9	409,6	392,2

Źródło: Kwartalna Informacja Finansowa PKP CARGO S.A. za okres 3 miesięcy zakończony 31 marca 2023 roku sporządzona według MSSF UE.

W okresach objętych Kwartalnym Skróconym Skonsolidowanym Sprawozdaniem Finansowym Grupy Kapitałowej PKP CARGO oraz Kwartalną Informacją Finansową PKP CARGO S.A. za okres 3 miesięcy zakończony dnia 31 marca 2023 roku do przeliczenia wybranych danych finansowych zastosowano następujące średnie kursy wymiany PLN w stosunku do EUR, ustalane przez Narodowy Bank Polski:

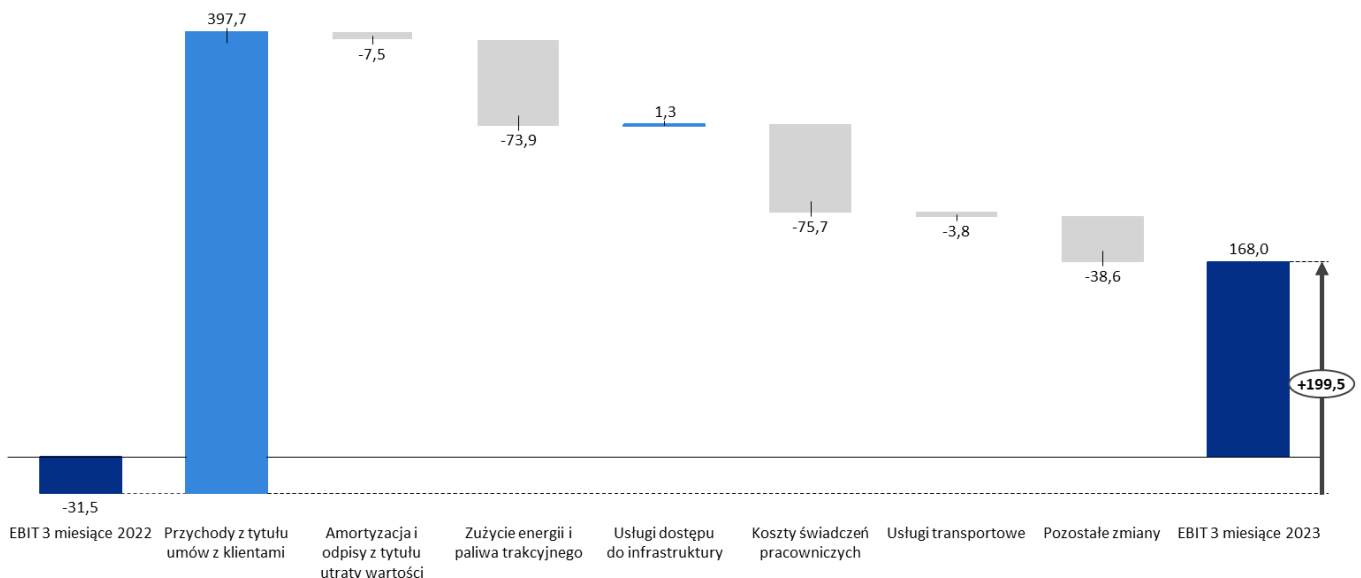
- kurs obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego: 31.03.2023 – 4,6755 PLN/EUR, 31.12.2022 – 4,6899 PLN/EUR;
- średni kurs w okresie, obliczony jako średnia arytmetyczna kursów obowiązujących na ostatni dzień każdego miesiąca w danym okresie: 01.01 - 31.03.2023 - 4,7005 PLN/EUR, 01.01 - 31.03.2022 - 4,6472 PLN/EUR.

4.1.2. Analiza wybranych danych finansowych Grupy PKP CARGO

Sprawozdanie z wyników Grupy PKP CARGO

W okresie pierwszych 3 miesięcy 2023 r. wynik EBIT wyniósł 168,0 mln zł, tj. poprawił się w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r. o 199,5 mln zł.

Rysunek 16 Wynik EBIT w okresie I kwartału 2023 r. w porównaniu do analogicznego okresu 2022 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

Najważniejsze odchylenia wpływające na wynik EBIT w okresie pierwszych 3 miesięcy 2023 r. w porównaniu do pierwszych 3 miesięcy 2022 r. zostały opisane poniżej:

- zwiększenie przychodów z tytułu umów z klientami (w tym przede wszystkim przychodów z usług przewozowych i spedycji, ale również m.in. usług przeładunkowych oraz z tytułu usług bocznicowych i trakcyjnych) było bezpośrednim efektem wzrostu stawek przewozowych. Szczegóły dotyczące działalności przewozowej Grupy PKP CARGO zostały opisane w rozdziale 3.2.5 Przewozy kolejowe Grupy PKP CARGO.
- wzrost amortyzacji i odpisów z tytułu utraty wartości będący rezultatem wyższych nakładów inwestycyjnych (w tym inwestycji taborowych) w 2022 r.;
- wzrost kosztów zużycia energii i paliwa trakcyjnego wynikał głównie ze wzrostu krajowych cen paliw i cen energii kontraktowanej na TGE;
- zwiększenie kosztów świadczeń pracowniczych, m.in. w związku z podpisaniem porozumień dot. podwyżki wynagrodzeń od czerwca 2022 r. oraz od stycznia 2023 r., wzrostem pozostałych świadczeń na rzecz pracowników w okresie zatrudnienia, przy jednoczesnym spadku liczby pracowników ogółem. Szczegółowe zmiany poziomu zatrudnienia zaprezentowano w rozdziale 3.4 Informacje dotyczące zatrudnienia;

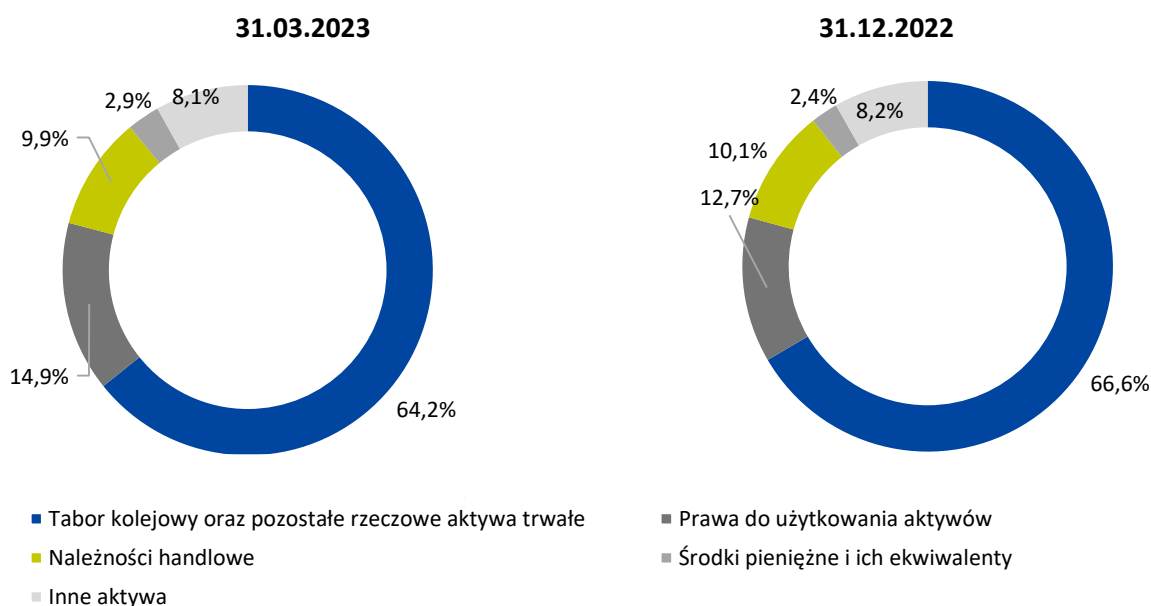
- wzrost kosztów na pozycji pozostałe zmiany o 38,6 mln zł, wynikał m.in. ze wzrostu kosztów zużycia energii elektrycznej, gazu i wody, zużycia materiałów, usług manewrowych, trakcyjnych i rewidenckich, usług remontowych i utrzymania składników majątku trwałego oraz usług przeładunkowych.

Sprawozdanie z sytuacji finansowej Grupy PKP CARGO

AKTYWA

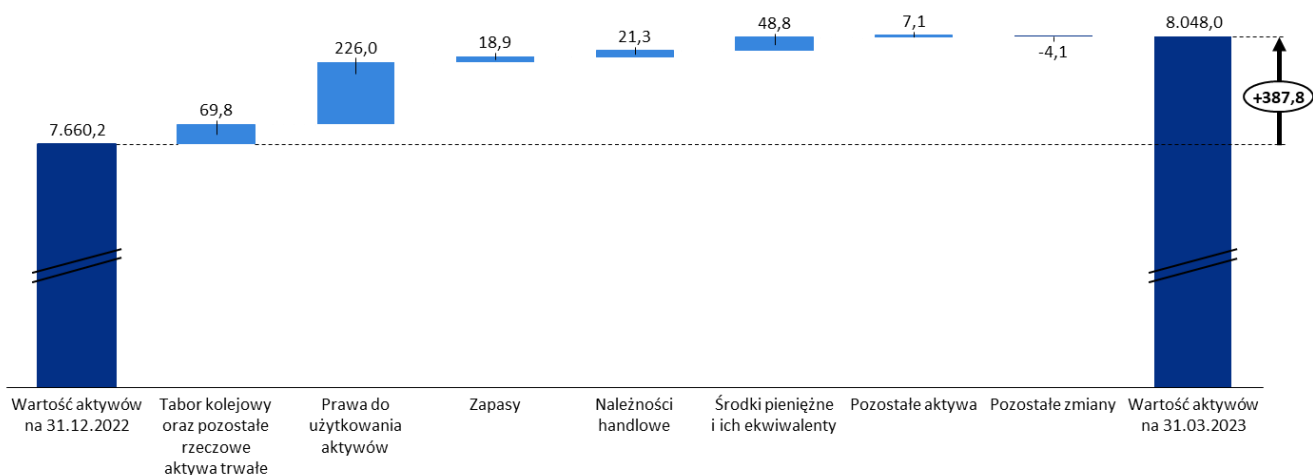
Największy udział w strukturze aktywów Grupy PKP CARGO na dzień 31 marca 2023 r. miały tabor kolejowy oraz pozostałe rzeczowe aktywa trwałe, które odpowiadały łącznie za 64,2% sumy aktywów wobec 66,6% na dzień 31 grudnia 2022 r. Spośród aktywów obrotowych, w tym okresie największy udział w całości aktywów miały należności handlowe, których wartość stanowiła 9,8% całkowitych aktywów Spółki.

Rysunek 17 Struktura aktywów – stan na 31.03.2023 r. oraz 31.12.2022 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 18 Zmiana wartości aktywów Grupy w okresie I kwartału 2023 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

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

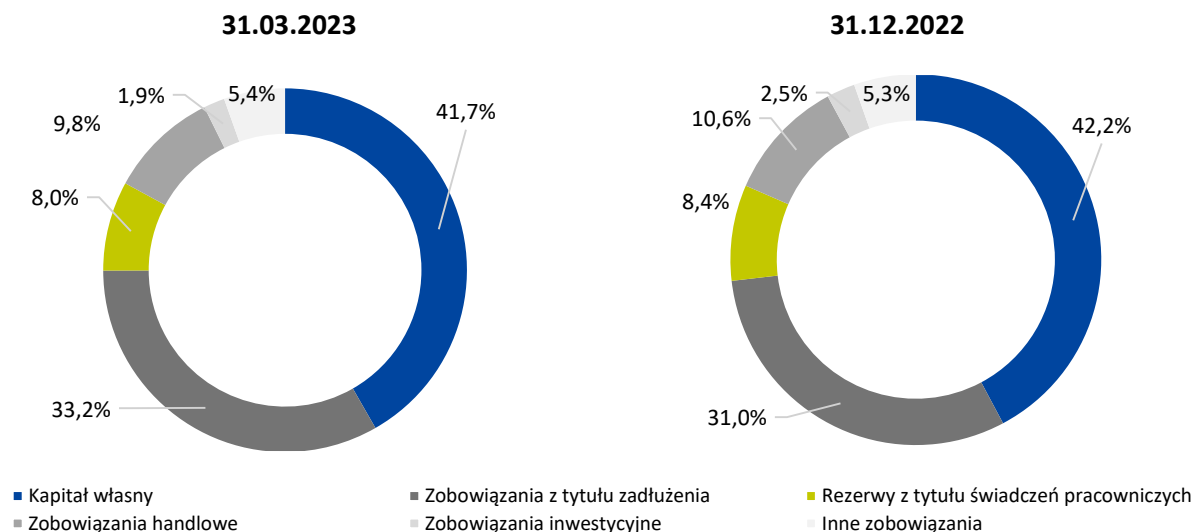
- wzrost wartości taboru oraz pozostałych rzeczowych aktywów trwałych, jako wypadkowa zmian w okresie pierwszych 3 miesięcy 2023 r. dokonanych inwestycji w rzeczowe aktywa trwałe (głównie tabor kolejowy) ponad amortyzację;

- wzrost praw do użytkownika aktywów wynikający głównie z wyższych nakładów inwestycyjnych nad amortyzacją (wyższa skala nabycia nowych praw do użytkowania aktywów, przy równoczesnej postępującej amortyzacji dotychczas wykorzystywanych). Prawa do użytkowania aktywów dotyczyły głównie taboru kolejowego, w tym zakupu lokomotyw oraz obszaru związanego z najmem nieruchomości;
- wzrost wartości zapasów (głównie zapasów strategicznych oraz pozostałych zapasów) jest konsekwencją wyższego kosztu nabycia nowych zapasów;
- wzrost należności handlowych powiązany jest ze wzrostem stawek przewozowych (czego skutkiem jest wzrost przychodów z tytułu umów z klientami);
- wzrost wartości środków pieniężnych o 48,8 mln zł jest wypadkową głównie uzyskanych środków pieniężnych z działalności operacyjnej w wysokości 297,4 mln zł, przy jednoczesnych wydatkach z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 255,8 mln zł;
- wzrost wartości pozycji pozostałe aktywa głównie na skutek wzrostu aktywów powiązanych z zaliczkami na zakup niefinansowych aktywów trwałych, wykupu pracowniczych świadczeń przejzdowych oraz aktywów niematerialnych w trakcie dostosowywania, przy jednoczesnym spadku wartości kosztów rozliczanych w czasie (m.in. przedpłaty na zakup energii elektrycznej).

KAPITAŁY WŁASNE I ZOBOWIĄZANIA

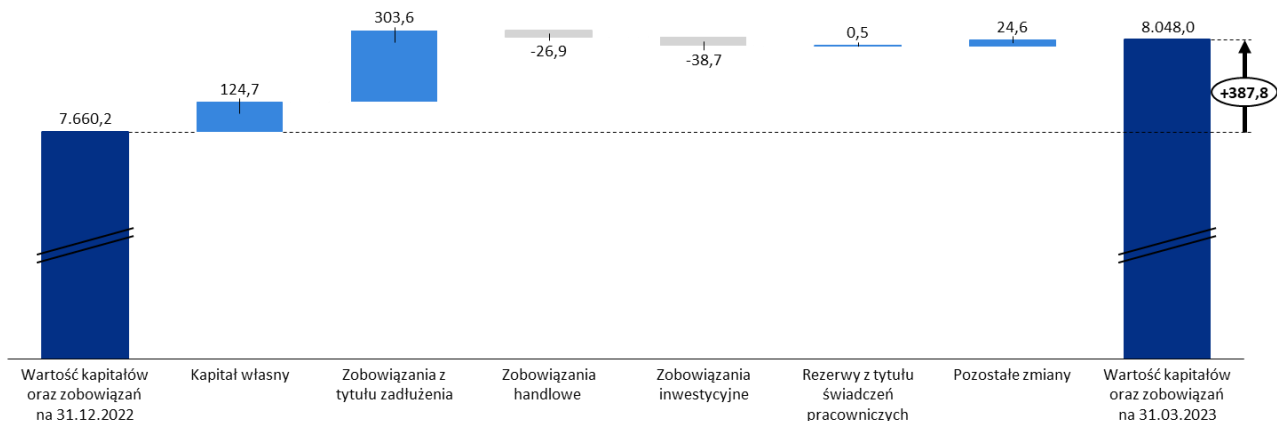
Największy udział w strukturze kapitałów własnych oraz zobowiązań Grupy PKP CARGO posiadał kapitał własny, który na dzień 31 marca 2023 r. stanowił 41,7% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 42,2% na dzień 31 grudnia 2022 r. W tym okresie zobowiązania z tytułu zadłużenia odpowiadały za 33,2% sumy kapitałów własnych i zobowiązań wobec 31,0% na dzień 31 grudnia 2022 r.

Rysunek 19 Struktura kapitałów własnych i zobowiązań Grupy – stan na 31.03.2023 r. oraz 31.12.2022 r.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 20 Zmiana wartości kapitałów własnych i zobowiązań Grupy w okresie I kwartału 2023 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

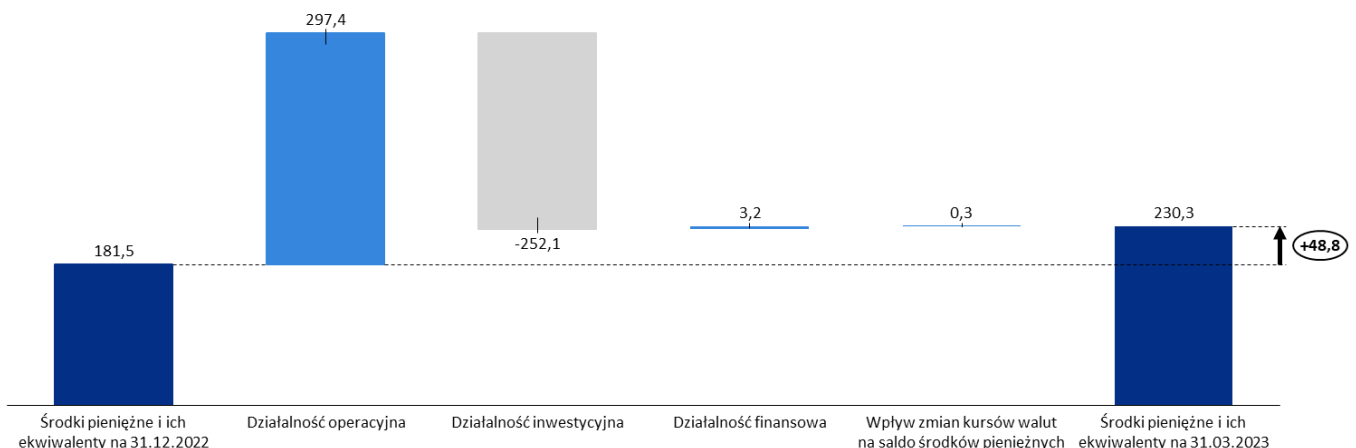
Wyjaśnienia najważniejszych zmian wpływających na wartość kapitałów własnych oraz zobowiązań na dzień 31 marca 2023 r. w porównaniu do dnia 31 grudnia 2022 r. zostały opisane poniżej:

- zwiększenie wartości kapitałów własnych przede wszystkim z uwagi na wykazany przez Grupę PKP CARGO dodatni wynik netto za okres pierwszych 3 miesięcy 2023 r. (wzrost zysków zatrzymanych) oraz wykazanych dodatnich różnic kursowych z tytułu przeliczenia sprawozdań jednostek zagranicznych;
- wzrost wartości zobowiązań z tytułu zadłużenia jest efektem zaciągnięcia nowych zobowiązań z tytułu kredytów i pożyczek oraz leasingów w wysokości 365,0 mln zł, modyfikacji istniejących umów leasingu w wysokości 60,2 mln zł, przy jednoczesnej spłacie kapitału z tytułu kredytów i pożyczek oraz leasingów w wysokości 117,6 mln zł. Szczegółowe informacje dotyczące zobowiązań z tytułu zadłużenia zostały zaprezentowane w [Nocie 4.1 SSF](#);
- spadek zobowiązań handlowych głównie w wyniku aktywnego zarządzania kapitałem obrotowym;
- spadek wartości zobowiązań inwestycyjnych wynikający m.in. ze zmniejszenia zobowiązań inwestycyjnych dotyczących taboru kolejowego o 38,5 mln zł;
- wzrost wartości pozostałych zmian wynikał przede wszystkim ze zwiększenia zobowiązań publicznoprawnych i zobowiązań z tytułu rozrachunków z pracownikami oraz pozostałych rozrachunków.

4.1.3 Sprawozdanie z przepływów pieniężnych Grupy PKP CARGO

Wartość środków pieniężnych i ich ekwiwalentów na dzień 31.03.2023 r. w porównaniu ze stanem na dzień 31.12.2022 r. wzrosła o 48,8 mln zł.

Rysunek 21 Przepływy pieniężne Grupy PKP CARGO w okresie I kwartału 2023 r. (w mln zł)



Źródło: Opracowanie własne

- dodatnie przepływy pieniężne z działalności operacyjnej osiągnięto m.in. przy zysku brutto na poziomie 130,6 mln zł, amortyzacji i odpisach z tytułu utraty wartości na poziomie 191,4 mln zł oraz ujemnych przepływach wynikających ze zmian w kapitale obrotowym w wysokości 32,2 mln zł;
- ujemne przepływy z działalności inwestycyjnej wynikały przede wszystkim z wydatków z tytułu nabycia niefinansowych aktywów trwałych w wysokości 255,8 mln zł (w tym inwestycje taborowe);
- dodatnie przepływy pieniężne z działalności finansowej odzwierciedlają głównie efekt spłaty kredytów oraz leasingów wraz z odsetkami w wysokości 154,7 mln zł, przy jednoczesnych wpływach z tytułu zaciągniętych kredytów w wysokości 158,7 mln zł.

4.1.4 Wybrane wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO

W poniższej tabeli zaprezentowano istotne wskaźniki finansowe i operacyjne Grupy PKP CARGO w okresie pierwszych 3 miesięcy 2023 r. w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.

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

Wyszczególnienie	I kwartał 2023	I kwartał 2022	Zmiana	
			2023 - 2022	Tempo zmian 2023/2022
Marża EBITDA ¹	22,8%	12,9%	9,9	76,7%
Marża wyniku netto ² (ROS)	6,6%	-4,0%	10,6	-
ROA ³	3,7%	-2,7%	6,4	-
ROE ⁴	8,9%	-6,7%	15,6	-
Średnia odległość pokonywana przez 1 lokomotywę (km dziennie) ⁵	210,7	213,7	-3,0	-1,4%
Średni tonaż pociągu brutto na lokomotywę pracującą (w tonach) ⁶	1 593,0	1 516,0	77,0	5,1%
Średni czas pracy lokomotyw (godz. dziennie) ⁷	13,2	14,3	-1,1	-7,7%
Praca przewozowa na zatrudnionego (tys. tkm/zatrudnionego) ⁸	322,4	320,6	1,8	0,6%

Źródło: Opracowanie własne – dane PKP CARGO, PKP CARGO International, PKP CARGO SERVICE

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

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

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

- w okresie pierwszych 3 miesięcy 2023 r. marża EBITDA uległa polepszeniu, głównie z uwagi na istotny wzrost przychodów z działalności operacyjnej. Szczegółowe informacje o przyczynach zmian EBITDA i wyniku netto są przedstawione w rozdziale 4.1. Podstawowe wielkości ekonomiczno-finansowe Grupy PKP CARGO;

- poprawienie się wskaźników ROA i ROE oraz marży wyniku netto (ROS) wynika głównie z poprawy wyniku netto w analizowanym okresie;
- wzrost średniego tonażu brutto na lokomotywę jest efektem optymalizacji procesu przewozowego;
- odnotowany lekki spadek średniego czasu pracy lokomotywy dziennie wynika z realizacji procesu przewozowego przy wysokim poziomie zamknięć i utrudnień eksploatacyjnych z równoczesnym wzrostem ilości lokomotyw czynnych do wykonywania pracy przy zmiennych przewozach;
- wzrost wskaźnika pracy przewozowej na zatrudnionego wynika głównie ze spadku przeciętnego zatrudnienia wyrażonego w etatach o 2,6%, przy jednoczesnym spadku pracy przewozowej o 2,0%.

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

Konflikt zbrojny w Ukrainie

Głównym czynnikiem ryzyka w roku bieżącym dla wyników Grupy PKP CARGO pozostaje wojna w Ukrainie. Wciąż niemożliwe jest oszacowanie dalszych kierunków rozwoju tego konfliktu (a także czasu jego wygaśnięcia), a co za tym idzie jego wpływu na obecne procesy gospodarcze. Wojna ta jest bodźcem do stopniowej deglobalizacji oraz fragmentacji w zakresie wymiany międzynarodowej. Zauważalny jest zmniejszający się wpływ konfliktu na wzrost cen surowców energetycznych i żywności, lecz wywołany w zeszłym roku przez wzrost stawek impuls inflacyjny nadal stanowi hamulec dla szybkiego rozwoju gospodarek. Wzrost cen energii stanowi znaczny element wzrostu kosztów prowadzenia działalności przez podmioty w Grupie PKP CARGO, co z uwagi na wzrost kosztów funkcjonowania, przekłada się na wzrost cen dla odbiorców usług. Skutkiem agresji Rosji na Ukrainę jest znaczące zmniejszenie wymiany handlowej z Rosją i Białorusią (które wyraźnie straciły na znaczeniu), co jest zarówno efektem sankcji, jak również postaw przedsiębiorstw, które dobrowolnie opuściły te rynki.

Spółki Grupy nakierowane na wschodnie rynki w dalszym ciągu przemodelowują swoje działania, tak aby w maksymalnym stopniu odejść od silnych powiązań gospodarczych z tego kierunku.

Rośnie znaczenie portów, jako miejsc dostaw ładunków, które do tej pory docierały do Polski głównie drogą lądową (np. węgiel z Rosji czy kontenery z Chin), co jest m.in. związane ze spadkiem cen frachtu morskiego, ryzykiem i kosztem ubezpieczenia towarów na „Nowym Jedwabnym Szlaku”, a także odblokowaniem łańcuchów dostaw.

Wzrost znaczenia Ukrainy dla wymiany gospodarczej z Polską rysuje dobre perspektywy dla współpracy na kolejne lata. Spółki Grupy PKP CARGO są zaangażowane w przewozy całej palety towarów (m.in. PKP CARGO S.A. realizuje przewozy rudy żelaza oraz pomocy humanitarnej).

Wszelkie zmiany prawne i faktyczne związane z wpływem wojny na funkcjonowanie spółek Grupy PKP CARGO są na bieżąco analizowane, co służy podejmowaniu odpowiednich działań, w tym realizacji odpowiednich inwestycji, czy podejmowania środków zaradczych. Negatywny wpływ na przychody spółek zależnych należących do Grupy PKP CARGO będzie głównie ograniczony do podmiotów obsługujących terminale na wschodniej granicy Polski oraz świadczących usługi spedycyjne w przedmiotowym obszarze (choć pośrednio dotyka to praktycznie każdy podmiot z Grupy).

Aktualnie Spółki Grupy PKP CARGO nie dostrzegają istotnych zagrożeń dla działalności operacyjnej, które są związane z wojną w Ukrainie, jednak sytuacja jest dynamiczna i wymaga ciągłego monitoringu w tym zakresie.

Ryzyko walutowe

Grupa narażona była w I kwartale 2023 r. na ryzyko walutowe wynikające z należności, zobowiązań oraz środków pieniężnych denominowanych w walutach obcych. Należności Grupy wyrażone w walutach obcych to należności krótkoterminowe, natomiast zobowiązania wyrażone w walutach obcych to w większości zobowiązania krótko- oraz długoterminowe z tytułu zawartych umów kredytów inwestycyjnych o okresach zapadalności powyżej 5 lat.

Dla kursu EUR/PLN występuje naturalny hedging, ze względu na fakt, iż wpływy w walucie EUR są równoważone przez wydatki w tej samej walucie. Występujące ewentualne nadwyżki wpływów w walucie EUR były m.in. zabezpieczone poprzez stosowanie przez Grupę transakcji zarządzania ryzykiem walutowym.

Grupa PKP CARGO w I kwartale 2023 r. stosowała rachunkowość zabezpieczeń dla umów kredytowych w walucie EUR.

Ryzyko stopy procentowej

Grupa narażona jest na ryzyko zmienności przepływów pieniężnych z tytułu stopy procentowej wynikające z kredytów bankowych oraz leasingów opartych częściowo o zmienne stopy procentowe.

W I kwartale 2023 roku odsetki od zobowiązań finansowych naliczane były według stałych stóp procentowych oraz zmiennych stóp referencyjnych powiększonych o marżę finansującego tj. według następujących stóp referencyjnych WIBOR 1M, WIBOR 3M, EURIBOR 3M.

Rynek surowców i kruszyw

Popyt na kruszywa i inne materiały budowlane w Polsce determinują duże inwestycje infrastrukturalne prowadzone w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych” i „Krajowego Programu Kolejowego”. Można spodziewać się, że właśnie te działy produkcji powinny w nadchodzącym czasie pozytywnie oddziaływać na wyniki całego sektora budowlanego. Optymistyczne lecz realne założenia prognozują odbicie się od trendu spadkowego i wejście w fazę wzrostów z uwagi na przewidywaną aktywność w budowie obiektów inżynierii lądowej i wodnej. Podobnie jak w przypadku węgla kamiennego, dotychczasowy główny kierunek wschód -zachód jest zastępowany przez przewozy na trasach północ – południe

Rynek przewozów intermodalnych

Oslabieniu uległa pozycja Polski, jako kraju tranzytowego dla przewozów z Dalekiego Wschodu. Choć przewozy są realizowane, to kilkudziesięcioprocentowy ich spadek mocno wpływa na podmioty wyspecjalizowane w tym rynku, które musiały poszukać innych alternatyw, jak transport morski lub lotniczy. Samo ograniczenie (wynikające z problemów z ubezpieczeniem przewożonych ładunków) może generować potencjalnie groźne skutki dla przewozów intermodalnych przez terytorium naszego kraju, w postaci powstania alternatywnych szlaków kolejowych wobec „Nowego Jedwabnego Szlaku” z pominięciem Rosji (ale także i Polski) na rzecz przewozów na południu Europy.

Opłaty za dostęp do infrastruktury

Infrastruktura na terenie Polski.

Zgodnie z obowiązującą Ustawą o transporcie kolejowym oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa (MIB) z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2017 r. poz. 755 z późn. zm.), stosowane są przez wszystkich zarządców infrastruktury odpowiednie regulacje dotyczące nabywania uprawnień do zamawiania /odmawiania rozkładu jazdy, naliczania opłat za dostęp liniowy z tym związanych oraz regulacje dot. udostępniania obiektów infrastruktury usługowej (OIU).

Na infrastrukturze ogólnokrajowej w rozkładzie jazdy 2022/2023 w zakresie dostępu do infrastruktury w PKP PLK S.A., nastąpiły zmiany w cenniku opłat względem poprzednich rozkładów, przede wszystkim w części dotyczącej wysokości stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej oraz rezygnacji z pobierania dodatkowego składnika stawki jednostkowej opłaty podstawowej związanego z rodzajem wykonywanych przewozów. Zarządcy prywatni infrastruktury kolejowej stosują w swoich cennikach stawki odpowiednio z wcześniejszych rozkładów lub zmienione na wyższe.

Infrastruktura zagraniczna.

W I kwartale 2023 r. z ważniejszych działań zarządców zagranicznych należy wymienić dalsze funkcjonowanie programu dofinansowania użytkowania tras pociągów towarowych, który administrowany jest przez niemieckiego zarządcę publicznej infrastruktury DB Netz.

W Austrii od 01 stycznia 2023 r. zwroty kosztów z tytułu dostępu do infrastruktury (wcześniej przyznawane automatycznie przez Zarządcę Infrastruktury z uwagi na COVID-19) przybrały formę dotacji do opłat za dostęp do infrastruktury od Schig (organ powołany przez Federalne Ministerstwo Ochrony Klimatu, Środowiska, Energii i Mobilności w Austrii) z wymogiem złożenia stosownego wniosku i przystąpienia do programu dotacji, w tym podpisania umowy (od stycznia do końca marca 50% zwrotu przewoźnikom opłat za infrastrukturę za przejazdy pociągów ładunkowych i próżnych, po podpisaniu aneksu z Schig od kwietnia do grudnia 2023 – 100% zwrotu j.w.).

Inwestycje infrastrukturalne

Realizowane na obszarze Sieci PKP inwestycje infrastrukturalne związane z modernizacją infrastruktury kolejowej w ramach KPK oraz utrzymaniowo-naprawcze, stanowiły w I kwartale 2023 roku jeden z istotnych czynników mających wpływ na wyniki finansowe z działalności przewozowej PKP CARGO S.A. Największe utrudnienia przewozowe powodowały zamknięcia torowe związane z kontynuacją modernizacji infrastruktury portowej w jej końcowym etapie, tj. w rejonach załadunkowych portów Gdańska / Gdyni / Szczecina / Świnoujścia oraz na odcinkach linii dojazdowych, co w konsekwencji utrudniało sprawne prowadzenie obsługi kluczowych bocznicy oraz priorytetowych przewozów. Oprócz rejonów portowych, obszarami objętymi szczególnie uciążliwymi utrudnieniami przewozowymi były:

- okręg Górnego Śląska z kontynuacją modernizacji węzła Czechowice Dziedzice, Oświęcim, Bytom, Trzebinia, rejonu Kat. Muchowiec oraz zamknięcia torowe na linii nr 131 tzw. „magistrala węglowa”, linii nr 93;
- kontynuacja przebudowy węzła warszawskiego, krakowskiego, łódzkiego, rejonu Tczewa i Stargardu Szczecińskiego oraz ograniczenia przepustowości linii nr 351, 6, 3.

Poważne utrudnienia przewozowe były związane z pracami remontowymi w rejonach przejść granicznych: kontynuacja zamknięć po stronie DB do przejścia granicznego Kunowice/Oderbruecke, zamknięcia torowe w rejonie przejścia granicznego Medyka/Mostiska, kontynuacja zamknięć w rejonie Małaszewicz oraz rozpoczęta w marcu br. modernizacja linii 96 do przejścia granicznego Muszyna / Plavec. W perspektywie kolejnego kwartału 2023 roku przewiduje się tendencję wzrostową poziomu ograniczeń przepustowości linii i uciążliwości prowadzonych inwestycji infrastrukturalnych oraz kolejnych etapów modernizacji linii do wykonania w końcowym etapie realizacji Krajowego Programu Kolejowego.

Poziom cen paliwa trakcyjnego i energii

Duży wpływ koniunktury gospodarczej na sytuację na rynku spowodował wzrost w I kwartale 2023 roku cen paliwa trakcyjnego w porównaniu do analogicznego okresu roku 2022 o ponad 60%. Cena energii elektrycznej w nadchodzącym okresie będzie determinowana przez trwający kryzys energetyczny. Embargo na import węgla z Rosji, brak infrastruktury do pozyskiwania energii elektrycznej z odnawialnych źródeł oraz zawirowania w logistyce gazu powoduje znaczący wzrost poziomu cen energii.

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

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

4.4 Informacje o majątku produkcyjnym

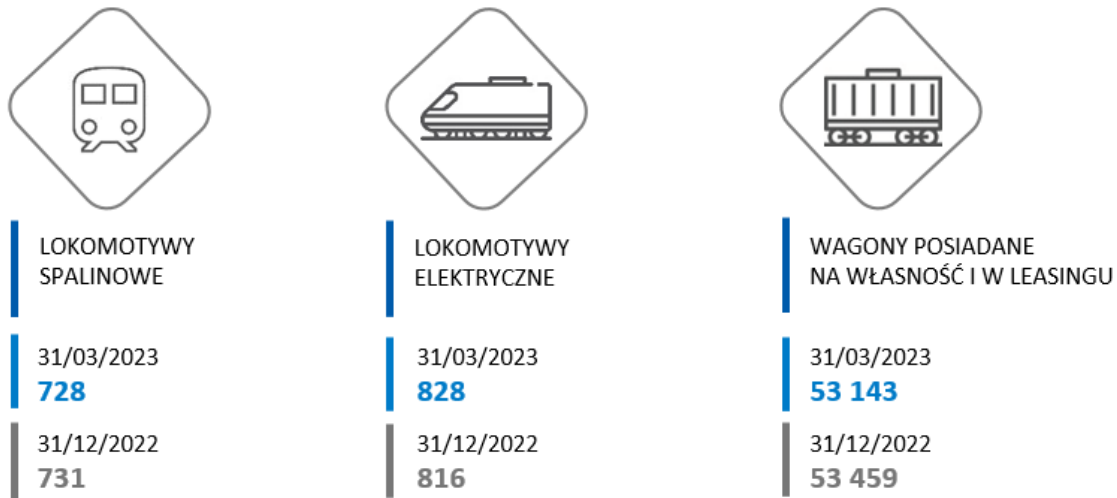
4.4.1 Tabor

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

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

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

Rysunek 22 Struktura taboru kolejowego użytkowanego przez Grupę PKP CARGO



4.4.2 Nieruchomości

W procesie przewozowym, uwzględniając konieczność zagwarantowania stosownego zaplecza utrzymaniowo-naprawczego, istotną rolę odgrywają nieruchomości. Większość nieruchomości użytkowana jest przez Grupę na podstawie wieloletnich umów dzierżawy i najmu. W poniższej tabeli przedstawiono zmianę stanu nieruchomości własnych i użytkowanych przez Grupę PKP CARGO w okresie pierwszych 3 miesięcy 2023 r.

Tabela 19 Nieruchomości Grupy PKP CARGO własne i użytkowane na dzień 31.03.2023 r. oraz 31.03.2022 r.

Wyszczególnienie	31/03/2023	31/03/2022	Zmiana 2023-2022
Grunty własne, w użytkowaniu wieczystym oraz dzierżawione od innych podmiotów [ha]	1 409	1 455	-46
Budynki własne, dzierżawione i najmowane od innych podmiotów [m ²]	727 849	728 123	-274

Źródło: Opracowanie własne

Zmniejszenie powierzchni użytkowanych gruntów i budynków (własnych oraz dzierżawionych od innych podmiotów) wynika z prowadzonej na bieżąco weryfikacji wielkości niezbędnego majątku w Jednostce dominującej, jak i w spółkach zależnych oraz dostosowywaniu go do rozmiarów i profilu prowadzonej działalności. W analizowanym okresie największy wpływ w odniesieniu do gruntów miał aport rzeczowych nieruchomości w Gniewczynie do spółki PKP CARGOTABOR USŁUGI.

5. Pozostałe istotne informacje i zdarzenia

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

W I kwartale 2023 roku PKP CARGO S.A. oraz jej spółki zależne nie uczestniczyły w istotnych postępowaniach toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej, dotyczących zobowiązań oraz wierzytelności PKP CARGO S.A. lub jej spółek zależnych.

5.2 Informacje o transakcjach z podmiotami powiązanymi

Żaden z podmiotów Grupy Kapitałowej PKP CARGO nie zawierał w okresie pierwszych 3 miesięcy 2023 r. transakcji z podmiotami powiązanymi na warunkach innych niż rynkowe.

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

5.3 Informacje o udzielonych gwarancjach, poręczeniach kredytów lub pożyczek

W I kwartale 2023 roku PKP CARGO S.A. lub jednostka od niej zależna nie udzielała poręczeń kredytu, pożyczki lub gwarancji łącznie jednemu podmiotowi lub jednostce zależnej od tego podmiotu, których łączna wartość jest znacząca.

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

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

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

Zarząd Jednostki dominującej

Dariusz Seliga
Prezes Zarządu

Marek Olkiewicz
Członek Zarządu

Jacek Rutkowski
Członek Zarządu

Maciej Jankiewicz
Członek Zarządu

Zenon Kozendra
Członek Zarządu

Warszawa, dnia 30 maja 2023 roku



W celu uzyskania dodatkowych informacji o PKP CARGO prosimy o kontakt z Biurem Zarządu i Relacji Inwestorskich:

PKP CARGO S.A.
Biuro Zarządu i Relacji Inwestorskich
ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa

telefon: +48 22 391 47 09
e-mail: relacje.inwestorskie@pkpcargo.com