

1. Czy firma PKP CARGO S. A. posiada strategię dotyczącą rozwoju sektora intermodalnego i automotive w Polsce i za granicą, jeśli tak jak wygląda ta strategia?

Prace nad strategią PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji oraz Grupy Kapitałowej są prowadzone. Wyniki tych prac w postaci dokumentu będą sfinalizowane po zatwierdzeniu Planu Restrukturyzacji, który w sposób naturalny jest jej częścią. Segment intermodalny i automotive jest jednym z filarów rozwoju Spółki oraz Grupy Kapitałowej. Spółka konsekwentnie realizuje program zwiększania przewozów intermodalnych.

2. Ile firma PKP CARGO S.A. uruchamia dziennie średnio pociągów automotive i intermodal? Oraz na jakich trasach?

PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji uruchamia dziennie ok. 20-30 pociągów w relacjach intermodalnych i 8-10 w relacjach rynku automotive.

Najczęstszymi relacjami są relacje m.in. z polskich portów, terminale w Gdańsku/Gdyni z/do terminali zlokalizowanych na terenie Polski np. Gądkę k/Poznań, Poznań Franowo, Kąty Wrocławskie, Warszawa Praga, Łódź Olechów, Sławków Południowy.

W zakresie przewozów międzynarodowych realizowane są m.in. przewozy samodzielne w ramach NJS z Małaszewicz do Niemiec do Polski oraz z portu Gdańsk do Czech (Ostrava).

Realizowane są również przewozy do Włoch (Piacenza, Melzo Scalo) samodzielnie z Polski do granicy austriacko-włoskiej (Tarvisio).

Jeśli chodzi o przewozy automotive realizowane są z Tych do Włoch (samodzielnie na terenie Polski i Czech) oraz Belgii, oraz w relacji Września – Emden (samodzielne przewozy na całej trasie), Zeebrugge – Mszczonów, w relacji Zduńska Wola Karsznice – Rotterdam (realizowane samodzielnie na całej trasie) oraz przewozy w ramach grupy PKP CARGO S.A. w relacji Kraków Podłęże – Lambach (Austria).

3. Czy firma PKP CARGO S. A. prowadzi rozmowy z klientami na temat lepszego dopasowania się do ich potrzeb ? Jeśli tak z jakimi klientami?

Spółka prowadzi rozmowy z Klientami zarówno obecnymi, jak i potencjalnymi w celu lepszego dopasowania usług do ich potrzeb. Rozmowy prowadzone są regularnie przez wszystkie biura i wydziały merytoryczne obejmując szerokie spektrum tematów: od potrzeb taborowych, logistyki przewozu, terminów realizacji, po sposób załadunku, spedycję, przeładunki, usługi celne, składowanie, przesiewanie surowca, obsługę przewozów sportowych czy dowozy ostatniej mili. W odpowiedzi na sugestie Klientów rozwijana jest oferta przepraw promowych, zestawów wagonowych dopasowanych do specyfiki ładunku, a także działalność spedycyjną na Ukrainie mimo trudnych warunków wojennych. W wyniku rozmów podejmowane są konkretne działania. Tworzone są kompleksowe usługi logistyczne, m.in. dla sektora budowlanego, gdzie poza transportem oferowane są załadunki, rozładunki, hałdowanie, odwozy oraz obsługę pociągów roboczych dla inwestycji kolejowych. Klienci coraz chętniej otwarcie dzielą się swoimi opiniami, co pokazuje odbudowywanie zaufania do Spółki.

Klienci dzielą się cennymi wskazówkami - co ich zdaniem konkurencja realizuje lepiej, a także wskazują, jakie zmiany moglibyśmy wprowadzić, by usprawnić współpracę i jeszcze lepiej spełniać ich oczekiwania.

W ostatnich miesiącach w obszarze organizacyjnym pionu handlowego PKP CARGO S.A. nastąpiły istotne zmiany. Utworzono nowe biura i wydziały odpowiadające poszczególnym grupom towarowym, mające na celu zbliżenie służb handlowych do rynku oraz skrócenie ścieżki reakcji na oczekiwania kontrahentów i podejmowania decyzji. Stworzono biuro regionalne w celu intensyfikacji akwizycji małych i średnich kontrahentów regionalnych. Jako strategiczny obszar rozwoju Spółki, Wydział Przewozów Międzynarodowych został wydzielony i objęty bezpośrednim nadzorem Członka Zarządu ds. Handlowych.

4. Dlaczego niektóre pociągi dyspozytura PKP CARGO S.A. uruchamia za wcześnie tak, że pociąg jest w trakcie trasy rozwiązywany i za jeden lub dwa dni ponownie zapinany nową lokomotywą? Przez co są generowane koszty dodatkowe.

Organizacja przewozów jest bardzo złożona, ponieważ w procesie przewozowym uczestniczy wiele podmiotów. Nadawca i odbiorca determinują terminy uruchomienia, oraz termin dojazdu i podstawienia wagonów. Duży wpływ na możliwości dostosowania terminów ma zarządca infrastruktury, który odgrywa zasadniczą rolę w kwestii uzyskania terminu. Bardzo często termin ukończenia załadunku i konieczność zwolnienia bocznicy nie koreluje z terminem umożliwiającym płynne podstawienie wagonów na bocznice, która wykorzystywana jest przez różnych przewoźników. Dostęp do torów ogólnego użytku udostępnia zarządca infrastruktury poprzez zarządzenie rozkładu jazdy. Innym częstym przypadkiem konieczności zatrzymania pociągu są odbiorcy tzw. masowi którzy przyjmują do wyładunku pociągi z kilku kierunków od kilku przewoźników i z powodu nagromadzeń, lub innych problemów eksploatacyjnych, generują opóźnienia w przewozach. Podobnie jest z portami morskimi, które przydzielają przewoźnikom tzw. „okienka wjazdowe”, które często nie są skorelowane z terminami nadania wagonów. Grupa Kapitałowa PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji podejmuje działania aby jak najlepiej dopasować wszystkie terminy, a przewozy były jak najefektywniejsze.

5. Dlaczego przewozy PKP CARGO S.A. różnią się od PKP CARGO International, które są tak planowane, aby pociąg jechał wtedy, gdy jest maksymalna przepustowość linii kolejowych co dzieje się na połączeniu automotive Podłęże- Lambach. Czy są prowadzone rozmowy w Dyspozyturze, aby tak prowadzić pociągi i o takich porach kupować rozkłady, aby pociąg bez zbędnych zatrzymań spowodowanych np. przewozami pasażerskimi dojechał do stacji przeznaczenia?

Co do zasady, PKP Cargo Intermodal (PKPCI) realizuje przewozy nie zawsze w analogicznych segmentach rynku co PKP CARGO. Wynika to m.in. ze specyfiki rynków, na których działa PKPCI. Dodatkowo, działalność PKPCI strategicznie ma być komplementarna w stosunku do działalności spółki-matki i koncentrować się na długodystansowych przewozach międzynarodowych w korytarzu północ-południe. Co do strony technicznej

pytania, to przy planowaniu pociągów kluczowa jest kwestia takiej organizacji i realizacji transportu, aby zdążyć na załadunek i wyładunek. Przy planowaniu terminu odjazdu i przyjazdu pod uwagę są również brane czynniki takie jak: opłaty ponoszone przez Spółkę za postój na torach, zajętość na stacji nadania/przeznaczenia lub pośrednich (inne musiałaby podać dyspozytura, bo bezpośrednio składają wnioski o RJ). Otrzymując rozkład jazdy spodziewamy się, że mamy zarezerwowaną przepustowość nawet w przypadku wzmożonego ruchu pasażerskiego w tym okresie.

6. Czy jest przewidziany dokładny harmonogram spłaty naszych wierzycieli, jeśli tak to jak wygląda?

PKP CARGO SA. w restrukturyzacji złożyło wstępne Propozycje Układowe w ramach postępowania restrukturyzacyjnego, które są przedmiotem dalszych negocjacji z Wierzycielami i dopiero po przyjęciu będą stanowiły wiążący dokument. Na dzień sporządzenia niniejszej odpowiedzi Rada Wierzycieli złożyła wniosek do Sędziego – Komisarza o przedłużenie pierwotnego terminu na wyrażenie przez nią opinii w przedmiocie Planu Restrukturyzacji, jak i ww. Propozycji Układowych z 15 listopada br. na 31 stycznia 2026 roku. Zdaniem Rady Wierzycieli wydłużenie ww. terminu pozwoli na dokładne przeanalizowanie przedstawionych przez Spółkę oraz Zarządcę masy sanacyjnej dokumentów i tym samym sformułowanie ostatecznej oraz uzasadnionej opinii o ww. dokumentach.

7. Jak ma wyglądać polityka kadrowa na przyszły rok ile osób ma pójść do zwolnienia proszę o informację ile ze stanowisk administracyjnych a ile z operacyjnych?

Kwestie dotyczące założeń kształtowania polityki kadrowej Spółki określone zostały w Planie Restrukturyzacyjnym PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji złożonym dn. 30 czerwca br.

W tym momencie w Spółce nie są podejmowane żadne dalsze działania w obszarze redukcji zatrudnienia. W informacji o zamiarze przeprowadzenia zwolnień grupowych z dn. 6 czerwca br. (zawartej m.in. w raporcie bieżącym PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji nr 34/2025) Spółka komunikowała plan wdrożenia kolejnej tury zwolnień grupowych w roku 2026. Należy tu jednak zaznaczyć, że w aktualizacji dotyczącej zamiaru przeprowadzenia zwolnień grupowych, przekazanej do Zakładowych Organizacji Związkowych oraz do Urzędu Pracy m.st. Warszawy w dniu 11 sierpnia br. – Spółka poinformowała, że zamiar przeprowadzenia zwolnień grupowych w roku 2026 nie zostaje potwierdzony (patrz również: <https://www.pkpcargo.com/pkp-cargo-rozpoczyna-proces-zwolnien-grupowych/> z dnia 18 września 2025 r.) Wszelkie ewentualne zmiany tego stanu rzeczy będą uzależnione od ponownej weryfikacji i oceny poziomu realizowanej pracy przewozowej oraz sytuacji finansowej Spółki po roku obrotowym 2025. PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji podejmuje jednak wszelkie możliwe kroki w obszarze handlowym i finansowym, aby utrzymać właściwy kierunek działań restrukturyzacyjnych i zapewnić stabilne zatrudnienie pozostającym w Spółce pracownikom.

Wpływ na obszar kształtowania polityki kadrowej w PKP CARGO w roku 2026 będzie miała również planowana przebudowa systemu wynagradzania. Obecnie w PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji realizowany jest proces wartościowania stanowisk. W Spółce działa również powołany Uchwałą Zarządu PKP CARGO S.A. w Restrukturyzacji Zespół ds. premiowania. Procesy te wdrażane są w kontekście planowanych prac nad zmianami do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy Spółki (pozostającego obecnie w okresie wypowiedzenia do 11 czerwca 2026 roku) oraz wdrożenia bardziej efektywnego systemu motywacyjnego.

Na ogólne kierunki kształtowania polityki kadrowej w roku 2026 wpływ będzie miała również dalsza centralizacja poszczególnych obszarów PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji po wdrożeniu z dniem 1 sierpnia 2025 roku koncepcji jednego Pracodawcy - kontynuowanie ujednolicenia procedur, dostosowanie Regulaminów jednostek organizacyjnych oraz postępująca integracja pracowników w ramach jednego, skonsolidowanego podmiotu.

8. Czy firma rozważa sprzedaż taboru, który nie ma zrobionych Napraw Głównych Przegląd P5? Tak aby lokomotywy i wagony albo pracowały albo zostały sprzedane?

W dniu 16 września 2025 r. po wcześniejszym przeprowadzeniu postępowania przetargowego, PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji zawarła umowę sprzedaży 6.696 szt. wraków wagonów. Sprzedaż taboru jest jednym z kluczowych elementów Planu Restrukturyzacji Spółki. Kolejne postępowania sprzedażowe będą ogłaszane po zatwierdzeniu Planu Restrukturyzacji Spółki lub po uzyskaniu zgody na sprzedaż wyrażonej przez Sędziego Komisarza.

9. Co firma PKP CARGO S.A. zamierza w sprawie przebudowy na linii 93 Czechowice Dziedzice -Zebrzydowice czy są prowadzone jakieś działania mające na celu usprawnieniejazd naszych pociągów w tym rejonie jeśli tak jakie to działania?

Zarządca Infrastruktury PKP PLK S.A. (PLK) od 2024 roku prowadzi intensywną kompleksową przebudowę torów szlakowych i stacyjnych od stacji Czechowice-Dziedzice Ochodza przez stację Zebrzydowice (gruntowna przebudowa) do przejścia granicznego Polska/Czechy – stacja Petrovice u Karvine (długość: 25,123 km). W zakresie bardziej szczegółowych informacji, zalecamy kontakt bezpośrednio z zarządcą infrastruktury, który jest bardziej odpowiednim adresatem tego zagadnienia.

Z uwagi na rozstrzygnięcie przetargu na sprzedaż nieruchomości położonej w Warszawie, Praga Północ, ulica Gołędzinowska z ceną wywoławczą 55 mln zł, a także w związku z publicznymi zarzutami o utrudnianie finalizacji transakcji sprzedaży, wysuwanymi publicznie przez spółkę RegioJet (link artykułu: <https://regiojet.pl/aktualnosci>) niniejszym przekazujemy pytania w trybie art. 428 § 6 Kodeksu Spółek Handlowych:

10. Kiedy nastąpi finalizacja transakcji sprzedaży przedmiotowej nieruchomości?

Postępowanie prowadzone jest zgodnie z obowiązującym w Spółce regulacjami dotyczącymi postępowań oraz Specyfikacją Warunków Sprzedaży (SWS). Zakończenie postępowania nastąpi po przeprowadzeniu procesu w sposób przewidziany w ww. dokumentach.

11. Jakie są faktyczne powody braku finalizacji sprzedaży przedmiotowej nieruchomości i dlaczego opinia publiczna nie została przez 3 miesiące poinformowana o wynikach przetargu?

Przetarg na sprzedaż wyżej wskazanej nieruchomości nadal trwa, a poinformowanie o wynikach postępowania nastąpi w sposób przewidziany w SWS.