

Uzupełnienie raportu bieżącego nr 51/2025 w zakresie elementów Planu Restrukturyzacyjnego PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji w treści z dnia 30 czerwca 2025 roku

Raport bieżący nr 51/2025/K z dnia 25 lutego 2026 roku

Podstawa prawna ogólna (wybierana w ESPI): Art. 17 MAR - informacja poufna

Zarządca masy sanacyjnej PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji ("Spółka", "PKP CARGO") w zakresie raportu bieżącego nr 51/2025 przekazanego do publicznej wiadomości w dniu 30 czerwca 2025 roku dokonuje jego uzupełnienia poprzez uszczegółowienie przekazanych wówczas informacji odnośnie Planu Restrukturyzacyjnego Spółki („Plan”), przede wszystkim w zakresie opisu przyjętych typów restrukturyzacji, środków restrukturyzacyjnych oraz inicjatyw zaplanowanych do realizacji, a także podjętych i zrealizowanych środków restrukturyzacyjnych na dzień złożenia Planu do Sądu.

Plan Restrukturyzacyjny został sporządzony na datę 30 czerwca 2025 roku i wszelkie terminy zawarte w Planie są wskazane wg stanu wiedzy Spółki na ten dzień. Plan w dniu 30 czerwca 2025 roku został złożony przez Zarządcę do akt postępowania restrukturyzacyjnego PKP CARGO.

W dniu 2 lutego 2026 roku Rada Wierzycieli PKP CARGO w postępowaniu prowadzonym przed Sądem Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie, XVIII Wydział Gospodarczy w sprawie przedstawienia Sędziemu - Komisarzowi oraz Sądowi Restrukturyzacyjnemu opinii w przedmiocie m.in. Planu Restrukturyzacyjnego powzięła uchwałę w której uznała, że na obecnym etapie odstępuje w swojej opinii od wyrażenia jednoznacznie pozytywnego bądź negatywnego stanowiska o Planie zgłaszając zastrzeżenia do jego treści oraz zwróciła się do Sędziego-Komisarza o zobowiązanie Zarządcy Spółki do jego uzupełnienia („Uchwała”). O przedmiotowej Uchwale Spółka informowała w raporcie bieżącym nr 8/2026.

Zgodnie z Zarządzeniem Sędziego – Komisarza z dnia 20 lutego 2026 roku Rada Wierzycieli została zobowiązana do złożenia stanowiska co do Planu Restrukturyzacyjnego Spółki i jego ewentualnych nowych korekt lub wyjaśnień w terminie do dnia 17 marca 2026 roku. O przedmiotowym Zarządzeniu Spółka informowała w raporcie bieżącym nr 11/2026.

Wobec powyższego przedstawione w raporcie elementy Planu mogą ulec zmianom.

Plan Restrukturyzacyjny PKP CARGO przewiduje wdrożenie środków restrukturyzacyjnych mających na celu przywrócenie rentowności Spółki, zapewnienie jej długoterminowego rozwoju oraz odzyskanie pełnej zdolności do regulowania zobowiązań. Środki te nakierowane są również na zwiększenie efektywności operacyjnej oraz stworzenie warunków pod przyszłe finansowanie inwestycji rozwojowych, dzięki którym winny zostać osiągnięte cele postępowania sanacyjnego.

W ramach środków restrukturyzacyjnych i inicjatyw zaplanowanych w ramach ich realizacji w Planie przewidzianych zostało 7 typów działań restrukturyzacyjnych:

1. restrukturyzację w obszarze sprzedaży poprzez stymulację sprzedaży (koszt wdrożenia ok. 13 mln zł, czas wdrożenia: lipiec 2025 – grudzień 2026), ekspansję zagraniczną (efekt inicjatywy nieuwjęty w prognozie finansowej, czas wdrożenia: czerwiec 2025 – czerwiec 2026) i rozwój usług transportu w segmencie specjalistycznym oraz intermodalnym (nie prognozuje się kosztów),
2. restrukturyzację w obszarze operacji poprzez zwiększenie sprawności operacyjnej (koszt wdrożenia ok. 325 mln zł - koszty odpraw, wzrostu przeciętnego wynagrodzenia oraz koszty digitalizacji i automatyzacji procesów, czas wdrożenia: czerwiec 2025 – marzec 2026),
3. restrukturyzację zatrudnienia poprzez optymalizację zatrudnienia w obszarze administracyjnym (koszt wdrożenia ok. 41 mln złotych - koszty odpraw, czas wdrożenia: czerwiec 2025 – wrzesień 2026) oraz na stanowiskach produkcyjnych (koszt wdrożenia ok. 297 mln złotych - koszty odpraw i wzrostu wynagrodzeń, czas wdrożenia: czerwiec 2025 – listopad 2026),

4. restrukturyzację w obszarze zarządzania informacyjnego poprzez zarządzanie informacjami (koszty wdrożenia ok. 134 mln złotych - koszty wdrożenia systemów klasy CRM, BI, koszty automatyzacji i digitalizacji procesów oraz koszty dostosowania Spółki do wymogów regulacyjnych w obszarze IT, czas wdrożenia: lipiec 2025 – październik 2026),
5. restrukturyzację w obszarze majątkowym poprzez sprzedaż nieoperacyjnego taboru (koszt wdrożenia ok. 41 mln złotych (8% wartości sprzedaży), nieruchomości nieoperacyjnych (koszt wdrożenia ok. 13 mln złotych (5% wartości sprzedaży) oraz udziałów w wybranych spółkach zależnych (nie prognozuje się kosztów), czas wdrożenia: lipiec 2025 – czerwiec 2026,
6. restrukturyzację w obszarze strukturalnym poprzez ustrukturyzowanie Grupy Kapitałowej (czas wdrożenia: lipiec 2025 – czerwiec 2026), włączenie PKP CARGOTABOR do PKP CARGO (czas wdrożenia: październik 2025 – październik 2026) oraz połączenie spółek PKP CARGO Connect oraz PKP CARGO Terminale (czas wdrożenia: styczeń 2026 – grudzień 2026), (efekty inicjatyw nieujęte w prognozie finansowej - dodatkowy potencjał),
7. nadzór nad wdrożeniem strategii poprzez Biuro Zarządzania Procesami i Projektami (PMO) (inicjatywa jakościowa, warunkująca efektywne wdrożenie pozostałych inicjatyw, czas wdrożenia: czerwiec 2025 – grudzień 2026).

W Planie wskazano działania jakie Spółka zamierza podjąć w celu realizacji określonych Inicjatyw wskazanych w Planie Restrukturyzacyjnym i zidentyfikowane ryzyka z tym związane:

1. Stymulacja sprzedaży

Cel: zwiększenie przychodów i marż przewozowych.

Główne działania:

- poprawa efektywności pracy sprzedażowej - w celu zwiększenia efektywności pozyskiwania klientów, PKP CARGO podejmie działania zmierzające do automatyzacji procesów sprzedaży przy zastosowaniu narzędzi AI, wprowadzenia rynkowego systemu wynagrodzeń i premiowania oraz pomiaru pracy sprzedawców pod kątem wyników oraz operacyjnej efektywności sprzedawców,
- zwiększenie sprzedaży - stymulacja sprzedaży koncentruje się na poprawie obsługi kluczowych klientów, odzyskiwaniu klientów utraconych oraz rozwoju strategii sprzedażowej,
- poprawa utrzymania klienta - PKP CARGO podejmie działania mające na celu zwiększenie lojalności klientów oraz poprawę ich doświadczenia ze Spółką poprzez monitorowanie satysfakcji klientów oraz wprowadzenie wysokiej jakości obsługi posprzedażowej,
- poprawa pricingu kontraktów - PKP CARGO podejmie działania w obszarze zarządzania warunkami handlowymi oraz rentownością kontraktów. Kluczowe działania obejmują udoskonalenie modelu pricingu oraz analizę nierentownych kontraktów,
- adaptacja organizacji do potrzeb rynku i sprzedaży,
- poprawa efektywności organizacji w zakresie wsparcia działań sprzedażowych.

Ryzyka:

- wyniki sprzedaży zależne są od możliwości i chęci adaptacji organizacji w zakresie potrzeb zasobowych oraz środków finansowych na zakup i modernizację taboru przewozowego,
- wyniki działań sprzedażowych zależne są również od ogólnej sytuacji rynkowej. W przypadku słabej koniunktury oraz braku nowego wolumenu na rynku przewozów kolejowych zakładane wyniki pomimo wdrożonych zadań mogą nie zostać osiągnięte,
- trudności wewnątrz organizacji we wdrażaniu nowoczesnego systemu wynagradzania w obszarze sprzedażowym.

2. Ekspansja zagraniczna

Cel: rozwój sprzedaży przewozów na rynkach zagranicznych,

W ramach inicjatywy zakłada się wykorzystanie wszystkich już posiadanych zasobów i przewag rynkowych PKP CARGO w obszarze świadczenia usług przewozowych na rynkach zagranicznych. Celem jest zwiększenie przychodów z przewozów zagranicznych i międzynarodowych poprzez rozwój połączeń międzynarodowych i oddziałów sprzedaży zagranicznej. Przewozy międzynarodowe, na długich trasach, posiadają korzystne dla przewoźników ceny rynkowe co pozwala uzyskiwać stosunkowo wysokie marże i efektywnie zwiększać zysk z działalności. Rozwój gospodarczy CEE zwiększa popyt na przewozy międzynarodowe, a struktura Grupy PKP CARGO pozwala na ich sprawną realizację. Zwiększenie przewozów międzynarodowych nie wymaga istotnych inwestycji poza rozwojem struktur sprzedażowych na odpowiednie rynki.

Ryzyka:

- trudności w organizacji sprzedaży i przewozów na styku PKP CARGO S.A., PKP CARGO International, PKP CARGO Connect,
- niewystarczające zasoby sprzedażowe z doświadczeniem zdobywania klientów na przewozy międzynarodowe zarówno ze strony polskiej, jak i zagranicznej,
- potencjalne nakłady związane z dostosowaniem taboru.

3. Zwiększenie sprawności operacyjnej

Cel: poprawa efektywności operacyjnej poprzez optymalizację OPEX/CAPEX.

PKP CARGO podejmie szereg działań zmierzających m.in. do minimalizacji czasu obiegu oraz poprawy efektywności przewozów. Spółka przeprowadzi dokładną analizę operacyjną funkcjonowania wszystkich Punktów Utrzymania Taboru pod kątem przeprowadzenia optymalizacji kosztowej, szczególnie w zakresie stanu zatrudnienia i utylizacji pracy. Kluczowe działania obejmują zwiększenie efektywnego czasu pracy pracowników przewozowych, redukcję jazd próżnych, minimalizację jazdy luzem na potrzeby własne oraz maksymalne wykorzystanie parametrów linii.

Ryzyka:

- opór organizacji wobec wprowadzanych zmian,
- próby podważania proponowanych rozwiązań poprzez odwoływanie się do dotychczasowych doświadczeń,
- problemy z pozyskiwaniem odpowiednich informacji dla możliwości monitorowania kluczowych mierników monitorujących,
- sztuczne przedłużanie procesu zmian i wdrożenia zadań.

4. Optymalizacja zatrudnienia w obszarze administracyjnym

Cel: obniżenie kosztów świadczenia usług wsparcia w Grupie Kapitałowej PKP CARGO.

W pierwszym etapie wdrożenia inicjatywy, zmianom ulegną procesy operacyjne, które po ich zmapowaniu będą podlegały optymalizacji oraz automatyzacji. W drugim etapie wdrożenia inicjatywy utworzone zostanie centrum usług wspólnych, które procesy zoptymalizowane w etapie pierwszym będzie sukcesywnie centralizować w celu świadczenia ich także podmiotom z GK PKP CARGO. Inicjatywa obejmować będzie usługi w obszarach: obsługi kadrowo-płacowej, księgowości, IT, obsługi prawnej, zarządzania nieruchomościami i flotą samochodową, gospodarką magazynową oraz innymi, które zostaną zidentyfikowane w trakcie prac wdrożeniowych.

Ryzyka:

- przedłużające się wdrażanie niezbędnych narzędzi IT,
- opór podmiotów wskazanych do optymalizacji,
- opór strony społecznej.

5. Zarządzanie informacjami

Cel: integracja systemów IT w Grupie Kapitałowej PKP CARGO oraz wdrożenie narzędzi umożliwiających skalowalność operacji bez wzrostu zatrudnienia w wybranych obszarach.

Podstawą do podejmowania decyzji zarządczej jest informacja. PKP CARGO posiada obecnie wiele niezintegrowanych systemów informatycznych. Ponadto, poziom automatyzacji procesów nie umożliwia elastycznej skalowalności poziomu operacji (w wielu obszarach operacyjnych i obszarach wsparcia wzrost masy lub pracy przewozowej powoduje konieczność zwiększania zatrudnienia). Realizacja wielu inicjatyw w ramach Planu wymaga podniesienia poziomu automatyzacji i integracji systemów, w tym także wdrożenia nowych narzędzi w obszarze planowania sprzedaży i zarządzania relacjami z klientami (CRM, BI), planowania i monitorowania tras przewozowych i pracy operacyjnej (GenAI), optymalizacji procesów wsparcia (workflow), itp. PKP CARGO jako spółka o dużej skali działalności, mierząca się z dużymi nieefektywnościami operacyjnymi, musi posiadać najwyższej klasy systemy IT dostarczające jak najbardziej precyzyjne i aktualne informacje. Realizacja inicjatywy jest niezbędna dla osiągnięcia wzrostu efektywności operacyjnej i kosztowej.

Ryzyka:

- opór ze strony organizacji – obrona dotychczasowych rozwiązań,
- przedłużający się proces wdrażania rozwiązań,
- opór strony społecznej.

6. Optymalizacja majątku

Cel: pozyskanie dodatkowych środków poprzez redukcję posiadanych aktywów trwałych, w tym nieruchomości i taboru, do minimalnego poziomu niezbędnego dla prowadzenia działalności.

Inicjatywa będzie realizowana głównie poprzez zadania:

- optymalizację Punktów Utrzymania Taboru, w tym zwrot dzierżawionych i wynajmowanych nieruchomości oraz sprzedaż zbędnych nieruchomości - działanie obejmuje kontynuację już rozpoczętego procesu optymalizacji liczby punktów PUT, dotąd zrealizowano redukcję liczby PUT z 35 do 17. Analiza zapotrzebowania na lokalizacje PUT powinna być powtórzona po roku, w roku 2026, w związku z realizacją optymalizacji procesów, a za tym zapotrzebowania na tabor,
- optymalizację nieruchomości nieoperacyjnych (nie-PUT) - PKP CARGO podejmie działania zmierzające do przeprowadzenia analizy zapotrzebowania na posiadane nieruchomości i procesu sprzedaży,
- optymalizację majątku taborowego - działanie obejmuje priorytetową sprzedaż majątku nieużytkowanego oraz dostosowanie liczby lokomotyw i wagonów do potrzeb przewozowych w związku z optymalizacją procesów, a następnie dalszą sprzedaż taboru nadmiarowego.

Ryzyka:

- niepełne wdrożenie inicjatywy „Zwiększenie sprawności operacyjnej” ograniczy możliwości redukcji majątku taborowego, którego potrzeba tym mniej, im sprawniejsze są procesy przewozowe,
- ryzyko uzyskania niesatysfakcjonującego poziomu cen ze sprzedaży majątku.

7. Optymalizacja zatrudnienia w obszarze operacyjnym

Cel: dostosowanie poziomu zatrudnienia w PKP CARGO do poziomu rynkowego adekwatnego do realizowanych przewozów.

Główne działania, które mają dostosować poziom zatrudnienia w PKP CARGO do rynkowych standardów obejmują:

- pogłębioną analizę procesów pracy w procesie przewozowym,
- wprowadzenie efektywnego systemu akordowego i motywacyjnego dla pracowników (głównie liniowych),
- znaczną redukcję samodzielnego stanowiska odprawiacza,
- kolejne redukcje zatrudnienia w ramach stopniowej optymalizacji zatrudnienia do osiągnięcia poziomu rynkowego,
- nowe zasady pracy po zakończeniu ZUZP.

Ryzyka:

- opór organizacji, opór strony społecznej,
- niewystarczający poziom wdrożenia inicjatywy „Zwiększenie sprawności operacyjnej” może spowodować brak możliwości realizacji redukcji zatrudnienia odpowiedniej do potrzeb.

8. Ustrukturyzowanie Grupy Kapitałowej

Cel: uporządkowanie kompetencji biznesowych w Grupie Kapitałowej PKP CARGO.

Inicjatywa to uporządkowanie i przyporządkowanie kompetencji biznesowych do konkretnych podmiotów w Grupie Kapitałowej. Uporządkowanie działalności biznesowej pozwoli zwiększyć efektywność operacyjną, kosztową i przychodową. Główne działania w ramach tej inicjatywy obejmują:

- zbycie udziałów w spółkach zależnych (nieuwzględnione w prognozie finansowej, z uwagi na początkowy etap działań, utrudniający oszacowanie prawdopodobieństwa sukcesu transakcji i potencjalnego wpływu) - PKP CARGO podejmie działania w kierunku sprzedaży części lub całości udziałów posiadanych w następujących podmiotach: CARGOTOR Sp. z o. o., Euroterminale Sławków Sp. z o. o., Terminale przeładunkowe Sławków-Medyka Sp. z o. o. (udział pośredni poprzez PKP CARGO Connect),
- uporządkowanie obszaru sprzedaży w Grupie Kapitałowej - PKP CARGO podejmie działania zmierzające do uporządkowania zakresu kompetencji sprzedażowych i koordynacji działań pomiędzy PKP CARGO S.A., PKP CARGO International oraz PKP CARGO Connect. Grupa podejmie również działania mające na celu uporządkowanie polityki cen transferowych w Grupie Kapitałowej,
- uporządkowanie i konsolidacja obszaru terminalowego w Grupie Kapitałowej - PKP CARGO podejmie działania mające na celu weryfikację rozproszenia własnościowego terminali w Grupie Kapitałowej oraz przeprowadzenia ich pełnej konsolidacji w ramach PKP CARGO Terminale w formie połączenia lub konsolidacji kapitałowej.

Ryzyka:

- brak zgody wszystkich zaangażowanych podmiotów do realizacji procesu uporządkowania kompetencji i zasobów biznesowych w ramach Grupy Kapitałowej,
- działania przeciw uporządkowaniu kompetencji, działania pozorne i markowanie zaangażowania w proces ze strony zainteresowanych podmiotów.

9. Włączenie PKP CARGOTABOR do PKP CARGO

Cel: integracja działalności związanej z remontami taboru w ramach PKP CARGO S.A. w restrukturyzacji.

Główne działania w ramach tej inicjatywy obejmują:

- fuzję operacyjną i prawną PKP CARGOTABOR z PKP CARGO S.A. w sposób bezpośredni lub pośredni.
- integrację systemów planowania i zarządzania remontami taboru (ERP, CMMS, harmonogramowanie),
- przeniesienie zasobów ludzkich i technicznych do struktur PKP CARGO,
- standaryzację procesów remontowych i serwisowych,
- eliminację konieczności stosowania cen transferowych i dokumentacji Transfer Pricing,
- zwiększenie elastyczności w planowaniu marż i kosztów,
- optymalizację wykorzystania własnych zasobów warsztatowych,
- zwiększenie szybkości reakcji na potrzeby operacyjne (np. awarie, przeglądy),
- uproszczenie raportowania i konsolidacji finansowej.

Ryzyka:

- opór ze strony pracowników integrowanej spółki zależnej,
- możliwe rozproszenie kluczowych kompetencji i ryzyko niedostatecznej optymalizacji zasobów w ramach połączenia,
- niedostosowania systemów do zintegrowanej struktury.

10. Połączenie spółek PKP CARGO Connect oraz PKP CARGO Terminale

Cel: integracja usług logistycznych, spedycyjnych i terminalowych w ramach Grupy PKP CARGO.

Główne działania w ramach tej inicjatywy obejmują:

- fuzję prawną i organizacyjną obu spółek,
- ujednolicenie oferty handlowej i kanałów sprzedaży,
- zintegrowanie systemów IT i CRM (zarządzanie klientami, zleceniami, terminalami),
- optymalizację sieci terminali i zasobów operacyjnych,
- eliminację wewnętrznej konkurencji i dublowania usług,
- wspólne planowanie inwestycji i rozwoju infrastruktury,
- ujednolicenie polityki cenowej i marżowej,
- wzmocnienie pozycji rynkowej poprzez spójną markę i komunikację.

Ryzyka:

- opór ze strony pracowników integrowanych spółek zależnych,
- możliwe rozproszenie kluczowych kompetencji i ryzyko niedostatecznej optymalizacji zasobów w ramach połączenia,
- niedostosowania systemów do zintegrowanej struktury.

11. Utworzenie Biura Zarządzania Projektami i Procesami (PMO)

Cel: przeprowadzenie operacjonalizacji strategii i powołanie jednostki PMO nadzorującej wdrożenie inicjatyw restrukturyzacyjnych w grupie Kapitałowej PKP CARGO.

Inicjatywa kluczowa z punktu widzenia wdrażania strategii w PKP CARGO. Główne zadania to nadzorowanie prawidłowego i zgodnego z harmonogramem wdrażania inicjatyw restrukturyzacyjnych oraz nadzorowanie opracowania bazy procesów operacyjnych i zarządzanie nią. Biuro będzie podlegało bezpośrednio Prezesowi Zarządu i będzie odpowiedzialne za spójność zarządzania projektami w całej Grupie Kapitałowej PKP CARGO. Kluczowe dla powodzenia wdrożenia inicjatyw restrukturyzacyjnych jest ich operacjonalizacja polegająca na opracowaniu szczegółowych projektów realizacyjnych, monitorowaniu ich postępów jak i opracowanie sposobu ich raportowania Zarządowi.

Ryzyka:

- niechęć współpracy organizacji z osobami pracującymi z ramienia Zarządu, a mającymi je nadzorować we wdrożeniu inicjatyw,
- problem z pozyskiwaniem obiektywnych informacji przez zespół PMO na potrzeby monitoringu.

Według przyjętego w Planie Restrukturyzacyjnym modelu finansowego, który stanowi fundament dla prognoz finansowych na lata 2025-2031, po efektywnym wdrożeniu opisanych powyżej środków restrukturyzacyjnych PKP CARGO osiągnie rentowność na poziomie wyniku netto od 2026 roku. Ponadto zgodnie z założeniami w nim przyjętymi, w przypadku skutecznego wdrożenia zaplanowanych działań:

- w 2031 roku możliwe będzie osiągnięcie zysku EBITDA na poziomie ok. 1 296 mln zł,
- udział kosztów świadczeń pracowniczych w strukturze kosztów ogółem może zostać obniżony z ok. 45% do ok. 31%,
- struktura przychodów ulegnie zmianie, m.in. poprzez spadek udziału przychodów z przewozów węgla kamiennego do 13% oraz wzrost udziału przewozów intermodalnych do 19% w 2031 roku.

Ww. założenia co do przyszłych wyników finansowych nie stanowią prognozy wyników finansowych.

Plan zawiera opis wstępnych założeń nowej Strategii, która koncentruje się na stabilizacji finansowej poprzez optymalizację przepływów pieniężnych i wzmacnianie przychodów. Kluczowe działania obejmują lepsze zarządzanie należnościami i zobowiązaniami, negocjację warunków finansowych, redukcję kosztów oraz zwiększenie sprzedaży poprzez rozwój współpracy z klientami i dostosowanie strategii cenowej. Jej podstawowe założenia obejmują:

- odejście od działalności o charakterze schyłkowym, w szczególności wygaszanie segmentu przewozów węgla,

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

Plan restrukturyzacyjny zakłada następujące źródła finansowania:

- wpływy z bieżącej działalności Spółki w latach 2025-2031 w wysokości 25 303 mln zł z przeznaczeniem na finansowanie bieżących kosztów działalności oraz spłatę wierzycieli układowych,
- wpływy ze sprzedaży majątku w zakresie:
 - 1) sprzedaży nieoperacyjnego taboru i nieruchomości w latach 2025-2030 w wysokości 762 mln zł z przeznaczeniem na pokrycie bieżących zobowiązań i/lub spłatę wierzycieli układowych,
 - 2) sprzedaży udziałów w wybranych spółkach zależnych w latach 2025-2026 w wysokości ok. 60 mln zł z przeznaczeniem na pokrycie bieżących zobowiązań,
- pozostałe źródła finansowania osiągnięte poprzez realizację środków restrukturyzacyjnych w latach 2025-2031 w wysokości 2 907 mln zł z przeznaczeniem na finansowanie kosztów bieżącej działalności i spłatę wierzycieli układowych.

Ww. założenia co do przyszłych wyników finansowych nie stanowią prognozy wyników finansowych.

W Planie Restrukturyzacyjnym wskazano dodatkowo, iż główny akcjonariusz PKP CARGO rozważa możliwość udzielenia pożyczki w kwocie do 500 mln złotych na działalność operacyjną. Środki z potencjalnego finansowania dłużnego nie wejdą w zasób środków przeznaczonych na spłatę Wierzycieli.

W Planie wskazano również podjęte i zrealizowane na dzień 30 czerwca 2025 roku środki restrukturyzacyjne mające na celu poprawę sytuacji ekonomiczno-finansowej Spółki, w następujących zakresach obejmujących m.in.:

- redukcja zatrudnienia – przeprowadzenie zwolnień grupowych w okresie lipiec 2024 – październik 2024,
- kontynuacja rozpoczętej Reformy Dyspozytury, która całkowicie zmienia podejście do procesu planowania i nadzoru nad przewozem. Reforma ma na celu poprawę jakości w zarządzaniu i realizacji przewozów. Nowe rozwiązanie organizacyjne wdrażane jest od maja 2025 roku,
- zmiana struktury organizacyjnej – w tym m.in. reorganizacja pionu przewozowego, likwidacja Działów Utrzymania Taboru w Zakładach Spółki i zmniejszenie liczby Punktów Utrzymania Taboru, likwidacja Działów Handlowych w Zakładach i przeniesienie sprzedaży regionalnej w obszar odpowiedzialności Biura Handlowego – Rynek Przewozów Konwencjonalnych w Centrali Spółki, likwidacja Działów Wsparcia Sprzedaży w Zakładach Spółki i przeniesienie czynności wykonywanych przez COK do odpowiedzialności Biura Polityki Handlowej i Wsparcia Sprzedaży, reforma Wydziału Logistyki Przewozów i zmiana podejścia do obsługi logistyki, utworzenie Zespołów

ds. Jakości Przewozów w zakładach dla pozostałych, nieprzenoszonych zagadnień dotychczasowego Działu Wsparcia Sprzedaży, likwidacja Biura Strategii i Współpracy Międzynarodowej, utworzenie Wydziału Projektów Restrukturyzacyjnych, likwidacja Wydziału Komunikacji Społecznej,

- wystawienie na sprzedaż spółki CARGOTOR Sp. z o. o.,
- optymalizacja majątku nieruchomego wykorzystywanego do bieżącej działalności operacyjnej - w tym m.in. zmniejszenie kosztów dzierżawy i najmu nieruchomości, działania w celu lepszego zagospodarowania nieruchomości własnych, optymalizacji podatku od nieruchomości,
- optymalizacja taboru,
- działania optymalizacyjne w zakresie Biura Handlowego - w tym m.in. zmiana struktury pionu handlowego, program doskonałości operacyjnej, nowy proces prognozowania przewozów, nowy proces zarządzania sprzedażą - przygotowanie i wdrożenie nowego narzędzia – pipeline, nowy proces zarządzania rynkami - przygotowanie i wdrożenie nowego narzędzia – Mapa biznesów, działania zaimplementowane w celu monitorowania operacji handlowych, nowa koncepcja dla segmentu Intermodal w ramach Grupy Kapitałowej,
- działania optymalizacyjne w obszarze utrzymania taboru - w tym m.in.: ograniczenie Punktów Utrzymania Taboru (PUT) w strukturach PKP CARGO, reorganizacji struktur utrzymaniowych,
- inne istotne działania – w tym m.in. podpisanie listu intencyjnego ze spółką Mostostal S.A. w zakresie potencjalnego nabycia praw do użytkowania wieczystego nieruchomości należących do PKP CARGO zlokalizowanych w Warszawie oraz we Wrocławiu, podpisanie listu intencyjny ze spółkami PKP S.A., PKP CARGOTABOR sp. z o.o. w restrukturyzacji oraz PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. w celu potencjalnej umowy dotyczącej nabycia (rozważane są różne warianty) spółki PKP CARGOTABOR przez spółkę PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa.

Ostateczny termin wdrożenia Planu Restrukturyzacyjnego oraz wykonania układu, nastąpi nie później aniżeli w ciągu 11 lat od uprawomocnienia się postanowienia Sądu restrukturyzacyjnego o zatwierdzeniu układu.

Zarządca masy sanacyjnej PKP CARGO jednocześnie wskazuje, że Plan Restrukturyzacyjny Spółki, sporządzony na dzień 30 czerwca 2025 roku i złożony w tym samym dniu do właściwego Sądu, stanowi dokument przygotowany zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 maja 2015 r. – Prawo restrukturyzacyjne i podlega procedurze przewidzianej dla postępowania sanacyjnego, w tym opiniowaniu przez Radę Wierzycieli, nadzorowi Sędziego-Komisarza oraz dalszym czynnościom w toku postępowania restrukturyzacyjnego. Plan nie ma charakteru dokumentu ostatecznego ani wiążącego w zakresie jego pełnej treści i może podlegać uzupełnieniom, modyfikacjom lub aktualizacjom w toku postępowania, w szczególności w związku z czynnościami organów postępowania restrukturyzacyjnego oraz procesem zatwierdzania układu przez Sąd Restrukturyzacyjny.